

BỘ CÔNG THƯƠNG  
VIỆN NGHIÊN CỨU CHIẾN LƯỢC, CHÍNH SÁCH CÔNG THƯƠNG

DỰ THẢO

CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN  
NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM  
ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

CƠ QUAN CHỦ QUẢN  
BỘ CÔNG THƯƠNG

CƠ QUAN THỰC HIỆN  
VIỆN NGHIÊN CỨU CHIẾN LƯỢC,  
CHÍNH SÁCH CÔNG THƯƠNG

HÀ NỘI - 2024

# MỤC LỤC

## DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

*Danh mục chữ viết tắt tiếng Việt*

*Danh mục chữ viết tắt tiếng Anh*

## DANH MỤC BẢNG, HÌNH

<b>PHẦN MỞ ĐẦU.....</b>	<b>1</b>
1. Cơ sở pháp lý .....	1
2. Sự cần thiết xây dựng chiến lược .....	1
3. Mục tiêu, nội dung, đối tượng, phạm vi, yêu cầu của chiến lược .....	4
3.1 Mục tiêu của chiến lược .....	4
3.2. Nội dung của chiến lược.....	4
3.3. Yêu cầu .....	6
3.4. Đối tượng nghiên cứu.....	6
3.5. Phạm vi nghiên cứu của chiến lược.....	6
4. Phương pháp nghiên cứu .....	6
5. Cơ quan chủ trì, phối hợp .....	7
<b>PHẦN I. BỐI CẢNH VÀ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM.....</b>	<b>8</b>
1. BỐI CẢNH .....	8
1.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực .....	8
1.2. Bối cảnh trong nước .....	13
2. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH Ô TÔ .....	21
2.1. Thực trạng quy mô và năng lực sản xuất .....	21
2.1.1. Số lượng và quy quy mô của các doanh nghiệp công nghiệp ô tô .....	21
2.1.2. Năng lực sản xuất.....	22
2.2. Thực trạng tiêu thụ .....	24
2.3.1. Về xuất khẩu .....	27
2.3.2. Về nhập khẩu .....	29
2.4. Thực trạng nguồn nhân lực ngành ô tô.....	33
2.5. Trình độ và năng lực công nghệ sản xuất của ngành ô tô .....	34
2.6. Năng lực cạnh tranh ngành ô tô.....	36
2.7. Thực trạng phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô .....	38
2.8. Tình hình thu hút đầu tư vào ngành công nghiệp ô tô.....	39
2.9. Một số cơ chế, chính sách liên quan đến phát triển ngành ô tô .....	40
3. ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ GIAI ĐOẠN 2011-2023 .....	46

3.1. Về những kết quả đạt được.....	46
3.1.1. Trong sản xuất và lắp ráp ô tô .....	46
3.1.2. Trong phát triển thị trường tiêu thụ .....	47
3.1.3. Trong phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ.....	49
3.2. Những hạn chế cần khắc phục .....	50
3.2.1. Trong sản xuất và lắp ráp .....	50
3.2.2. Trong phát triển thị trường tiêu thụ .....	52
3.2.3. Trong phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ .....	52
3.3. Nguyên nhân của những hạn chế.....	53
3.3.1. Nguyên nhân chủ quan .....	53
3.3.2. Nguyên nhân khách quan .....	55
4. ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ ĐẾN NĂM 2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2035 .....	56
4.1. Những thành kết quả đạt được.....	56
4.2. Những hạn chế, yếu kém .....	57
4.3. Nguyên nhân của hạn chế, yếu kém .....	57
4.4. Bài học kinh nghiệm.....	57
5. KINH NGHIỆM MỘT SỐ QUỐC GIA TRÊN THẾ GIỚI VỀ XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VÀ BÀI HỌC CHO XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGÀNH Ô TÔ VIỆT NAM .....	58
5.1. Kinh nghiệm một số nước .....	58
5.1.1. Kinh nghiệm của Thái Lan - Tập trung xây dựng phân khúc xe để sản xuất với sản lượng lớn .....	58
5.1.2. Kinh nghiệm của Hàn Quốc - cam kết mạnh và quyết tâm đồng hành của Chính phủ .....	60
5.1.3. Kinh nghiệm của Trung Quốc - chính sách tín chỉ kép và hỗ trợ từ Chính phủ .....	62
5.2. Bài học rút ra cho xây dựng chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam .....	64
5.2.1 Bài học về phát triển công nghiệp hỗ trợ.....	64
5.2.2. Bài học về định hướng phát triển dòng xe có sản lượng lớn ..	67
5.2.3. Bài học về phát triển xe điện .....	68
<b>PHẦN II. DỰ BÁO MỘT SỐ YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÁT TRIỂN     NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030,     TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045 .....</b>	<b>70</b>
1. YẾU TỐ BÊN NGOÀI.....	70
1.1. Xu hướng sản xuất ô tô toàn cầu .....	70
1.2. Xu hướng tiêu dùng ô tô toàn cầu .....	71

1.3. Xu hướng chuyển dịch đầu tư trong ngành ô tô thế giới.....	72
1.4. Xu hướng phát triển khoa học công nghệ, phát triển vật liệu mới trong ngành ô tô.....	76
1.5. Xu hướng điều chỉnh chính sách của các quốc gia .....	78
1.6. Xu hướng phát triển bền vững và bảo vệ môi trường ngành ô tô ..	80
2. YẾU TỐ TRONG NƯỚC .....	81
2.1. Dự báo phát triển kinh tế - xã hội.....	81
2.2. Dự báo tăng trưởng dân số và thu nhập dân cư.....	82
2.3. Dự báo khả năng sản xuất của ngành ô tô.....	85
2.4. Dự báo nhu cầu tiêu thụ ô tô trong nước.....	85
2.5. Dự báo khả năng xuất nhập khẩu ô tô .....	87
2.6. Dự báo về năng lực cạnh tranh của sản phẩm và doanh nghiệp ....	88
3. PHÂN TÍCH SWOT ĐỐI VỚI NGÀNH Ô TÔ.....	88
3.1. Điểm mạnh - STRENGTHS:.....	88
3.2. Điểm yếu - WEAKNESSES:.....	89
3.3. Cơ hội - OPPORTUNITIES:.....	89
3.4. Thách thức - THREATS:.....	89
3.5. Xây dựng các ma trận kết hợp.....	89
<b>PHẦN III. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU VÀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045 .....</b>	<b>91</b>
1. QUAN ĐIỂM.....	91
2. MỤC TIÊU .....	92
2.1. Mục tiêu tổng quát.....	92
2.2. Mục tiêu cụ thể .....	92
2.2.1. Sản xuất và tiêu dùng trong nước.....	92
2.2.2. Tỷ lệ xe sản xuất lắp ráp so với nhu cầu nội địa.....	93
2.2.3. Về xuất khẩu .....	93
2.2.4. Phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô .....	93
3. ĐỊNH HƯỚNG.....	93
3.1. Định hướng chung .....	93
3.2. Định hướng cụ thể .....	94
3.2.1. Phát triển sản xuất và lắp ráp.....	94
3.1.2. Phát triển tiêu dùng trong nước .....	95
3.1.3. Phát triển xuất khẩu .....	95
3.1.4. Phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô .....	96
<b>PHẦN IV. ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045 .....</b>	<b>98</b>

1. ĐÁNH GIÁ SỰ PHÙ HỢP CỦA CHÍNH SÁCH CÓ LIÊN QUAN ĐẾN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG TRONG CHIẾN LƯỢC VỚI QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, CHÍNH SÁCH VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG, ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG MÀ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM LÀ THÀNH VIÊN VÀ THEO QUY ĐỊNH CỦA LUẬT BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG .....	98
1.1. Các quan điểm, mục tiêu, chính sách có liên quan đến bảo vệ môi trường (BVMT) và phát triển bền vững điều ước quốc tế về BVMT mà Việt Nam là thành viên và theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường.....	98
1.2. Các quan điểm thích ứng và giảm nhẹ biến đổi khí hậu được lựa chọn .....	103
1.3. Xác định các vấn đề môi trường chính của chiến lược .....	104
1.4. Đánh giá, dự báo xu hướng của các vấn đề môi trường chính.....	106
1.5. Đánh giá, dự báo tác động của chiến lược ngành ô tô đến biến đổi khí hậu và ngược lại .....	106
1.6. Phân tích sự phù hợp của quan điểm, mục tiêu, chính sách của chiến lược với quan điểm, mục tiêu, chính sách về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững .....	109
1.7. Nhận xét về mức độ chi tiết, độ tin cậy và những vấn đề còn chưa chắc chắn của dự báo.....	117
1.7.1. Về mức độ chi tiết, độ tin cậy của các dự báo .....	117
1.7.2. Những vấn đề còn thiếu độ tin cậy, lý do .....	117
2. PHƯƠNG ÁN ĐIỀU CHỈNH, HOÀN THIỆN NỘI DUNG CỦA CHIẾN LƯỢC ĐỂ ĐẢM BẢO PHÙ HỢP VỚI QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, CHÍNH SÁCH VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG, ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG MÀ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM LÀ THÀNH VIÊN VÀ THEO QUY ĐỊNH CỦA LUẬT BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG .....	118
2.1. Đối với cơ chế, chính sách pháp luật.....	118
2.2. Đối với quản lý, công nghệ và các giải pháp khác.....	119
2.3. Định hướng về bảo vệ môi trường trong quá trình thực hiện đánh giá môi trường chiến lược ĐMC của chiến lược phát triển ngành ô tô (nếu có).....	119
2.3.1. Định hướng về bảo vệ môi trường.....	119
2.3.2. Các giải pháp giảm nhẹ, thích ứng với biến đổi khí hậu .....	121
2.4. Đề xuất phương án điều chỉnh, hoàn thiện nội dung của Chiến lược .....	122
<b>PHẦN V. CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC .....</b>	<b>124</b>

1. GIẢI PHÁP THỰC HIỆN .....	124
1.1. Xây dựng, hoàn thiện thể chế, chính sách, cải thiện môi trường đầu tư sản xuất - kinh doanh ngành ô tô .....	124
<i>1.1.1. Nhóm giải pháp thu hút đầu tư.....</i>	<i>124</i>
<i>1.1.2. Nhóm giải pháp đẩy mạnh công tác bảo vệ môi trường trong sản xuất - kinh doanh của ngành ô tô .....</i>	<i>127</i>
<i>1.1.3. Nhóm giải pháp phát triển bền vững và xanh hóa ngành công nghiệp ô tô .....</i>	<i>128</i>
<i>1.1.4. Nhóm giải pháp nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng, giảm phát thải khí nhà kính .....</i>	<i>129</i>
1.2. Phát triển thị trường tiêu thụ.....	130
1.3. Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông .....	131
1.4. Tăng cường hợp tác quốc tế, nghiên cứu khoa học, phát triển, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho ngành ô tô.....	132
1.5. Nhóm giải pháp hỗ trợ ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động sản xuất - kinh doanh.....	133
1.6. Các giải pháp chiến lược phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô .....	134
1.7. Một số giải pháp cụ thể theo nhóm sản phẩm ngành công nghiệp ô tô .....	134
2. TỔ CHỨC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC .....	136
2.1. Bộ Công Thương .....	136
2.2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư.....	137
2.3. Bộ Tài chính .....	138
2.4. Bộ Thông tin và Truyền thông .....	138
2.5. Bộ Khoa học và Công nghệ.....	139
2.6. Bộ Tài nguyên và Môi trường .....	139
2.7. Bộ Giáo dục và Đào tạo.....	139
2.8. Bộ Giao thông vận tải.....	140
2.9. Ngân hàng Nhà nước Việt Nam .....	140
2.10. Các bộ, ngành liên quan khác.....	140
2.11. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương....	140
2.12. Hiệp hội các doanh nghiệp cơ khí Việt Nam, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam, Hiệp hội kỹ sư ô tô Việt Nam.....	141
<b>KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ.....</b>	<b>142</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO.....</b>	<b>143</b>

## DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT TIẾNG VIỆT

TT	Viết tắt	Giải nghĩa Tiếng Việt
1	<b>BCT</b>	Bộ Công Thương
2	<b>CMCN</b>	Cách mạng công nghiệp
3	<b>CN</b>	Công nghiệp
4	<b>CNH, HĐH</b>	Công nghiệp hóa, hiện đại hóa
5	<b>CNHT</b>	Công nghiệp hỗ trợ
6	<b>CNOTVN</b>	Công nghiệp Ô tô Việt Nam
7	<b>ĐCĐT</b>	Động cơ đốt trong
8	<b>ĐMC</b>	Đánh giá môi trường chiến lược
9	<b>DNNN</b>	Doanh nghiệp nhà nước
10	<b>GTVT</b>	Giao thông vận tải
11	<b>GO</b>	Giá trị sản xuất
12	<b>ICOR</b>	Chỉ số vốn đầu tư so với giá trị tăng thêm (VA)
13	<b>IKD</b>	Linh kiện lắp ráp tháo rời ở mức độ cao
14	<b>KH&amp;CN</b>	Khoa học và Công nghệ
15	<b>KTKT</b>	Kinh tế kỹ thuật
16	<b>PTBV</b>	Phát triển bền vững
17	<b>PTGT</b>	Phương tiện giao thông
18	<b>PTGTĐ</b>	Phương tiện giao thông điện
19	<b>NDC</b>	Báo cáo đóng góp do quốc gia tự quyết định
20	<b>NK</b>	Nhập khẩu
21	<b>QCVN</b>	Quy chuẩn Việt Nam
22	<b>SKD</b>	Xe lắp ráp trong nước có một số linh kiện đã được nội địa hoá
23	<b>SXCN</b>	Sản xuất công nghiệp
24	<b>SXLR</b>	Sản xuất lắp ráp
25	<b>TCVN</b>	Tiêu chuẩn Việt Nam
26	<b>TKNL</b>	Tiết kiệm năng lượng
27	<b>TM</b>	Thương mại
28	<b>TMDT</b>	Thương mại điện tử
29	<b>TNHH</b>	Trách nhiệm hữu hạn
30	<b>TP</b>	Thành phố

31	<b>TSCĐ</b>	Tài sản cố định
32	<b>TTNL</b>	Tiêu thụ nhiên liệu
33	<b>TTTM</b>	Trung tâm thương mại
34	<b>VA</b>	Giá trị gia tăng
35	<b>XK</b>	Xuất khẩu



## DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT TIẾNG ANH

TT	Viết tắt	Tiếng Anh	Chú giải
1	AFTA	ASEAN Free Trade Area	Khu vực Mậu dịch Tự do ASEAN
2	ASEAN	Association of South East Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
3	ATIGA	ASEAN Trade in Goods Agreement	Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN
4	BEV	Battery Electric Vehicle	Xe điện chạy bằng pin/ Xe điện hoàn toàn
5	BRT	Bus Rapid Transit	Xe buýt nhanh
6	CBU	Completely Built-Up	Xe được sản xuất hoàn toàn ở nước ngoài và nhập khẩu nguyên chiếc về Việt Nam
7	CCS	Combined Charging System	Hệ thống sạc kết hợp
8	CI	Compression Ignition	(Động cơ) cháy nén
9	CKD	Completely Knocked Down	Xe lắp ráp trong nước với 100% linh kiện được nhập khẩu (Linh kiện lắp ráp dạng tháo rời)
10	CNG	Compressed Natural Gas	Khí nén thiên nhiên
11	COP26	26th Conference of Parties to the UNFCCC	Hội nghị thượng đỉnh về biến đổi khí hậu của Liên Hợp Quốc lần thứ 26
12	CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương
13	DC	Direct Current	Dòng điện một chiều
14	E-Mobility	Electro-Mobility	Giao thông sử dụng điện
15	ESS	Energy Storage System	Hệ thống lưu trữ năng lượng
16	EU	European Union	Liên minh châu Âu
17	EV	Electric Vehicle	Phương tiện giao thông sử dụng điện
18	EVFTA	European Union - Vietnam Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do Việt Nam - EU
19	FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle	Xe pin năng lượng
20	FDI	Foreign Direct Investment	Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài

21	GHG	GreenHouse Gas	Khí nhà kính
22	GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit	Tổ chức hợp tác quốc tế CHLB Đức
23	HCCI	Homogeneous charge compression ignition	Động cơ cháy đồng đều nhờ nén
24	HEV	Hybrid Electric Vehicles	Xe hybrid
25	ICE	Internal Combustion Engine	Động cơ đốt trong
26	IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change	Ủy ban liên chính phủ về Biến đổi khí hậu
27	JICA	Japan International Cooperation Agency	Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản
28	LNG	Liquified Natural Gas	Khí thiên nhiên hóa lỏng
29	LPG	Liquified Petroleum Gas	Khí đốt hóa lỏng
30	MRT	Mass Rapid Transport	Đường sắt đô thị khối lớn
31	NDC	Nationally Determined Contributions	Đóng góp do quốc gia tự quyết định
32	NEV	New Energy Vehicle	Xe năng lượng mới
33	OEM	Original Equipment Manufacturing	Nhà sản xuất thiết bị gốc
34	PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicles	Xe lai điện/ Xe Hybrid sạc ngoài
35	SKD	Semi-Knocked Down	Xe lắp ráp trong nước có một số linh kiện đã được nội địa hoá
36	UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change	Công ước khung của Liên Hợp Quốc về BĐKH
37	VAMA	Vietnam Automobile Manufacturers' Association	Hiệp hội Các nhà sản xuất Ô tô Việt Nam
38	WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại thế giới
39	xEV	Electric vehicle	Tên gọi chung cho các loại xe chạy điện như xe điện hybrid, xe điện hybrid cắm điện và xe điện chạy bằng pin nhiên liệu theo định nghĩa của Cơ quan Tài nguyên và Năng lượng thuộc Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp, Nhật Bản (METI)

## DANH MỤC BẢNG, HÌNH

Bảng 1: Số lượng doanh nghiệp của ngành ô tô .....	21
Bảng 2. Sản xuất xe của một số thương hiệu xe trong nước.....	23
Bảng 3. Sản xuất phân theo chủng loại xe .....	23
Bảng 4. Sản lượng xe theo thức sản xuất và lắp ráp .....	24
Bảng 5. Số lượng xe đang lưu hành tại Việt Nam .....	24
Bảng 6 .Tiêu thụ xe theo chủng loại và hình thức.....	26
Bảng 7. Tiêu thụ xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước giai đoạn 2016-2022.....	27
Bảng 8. Xuất khẩu ô tô và linh kiện của Việt Nam theo chủng giai đoạn 2011-2022 .....	28
Bảng 9. Xuất khẩu ô tô của Việt Nam theo nước giai đoạn 2011-2022 .....	29
Bảng 10. Nhập khẩu ô tô của Việt Nam theo nước giai đoạn 2011-2022 .....	29
Bảng 11. Nhập khẩu ô tô của Việt Nam theo nước giai đoạn 2011-2022 .....	31
Bảng 12. Tăng trưởng kim ngạch và số lượng nhập khẩu ô tô của Việt Nam trong giai đoạn 2011-2022 .....	32
Bảng 13. Tỷ lệ xe CKD-CBU qua các năm .....	57
Bảng 14. Dự báo GDP/người giai đoạn 2025 - 2050.....	82
Bảng 15. Dự báo dân số và tỷ lệ tăng dân số bình quân năm theo 3 phương án, 2019 - 2069.....	83
Hình 1. Sản lượng sản xuất, lắp ráp xe trong nước giai đoạn 2011- 2023 .....	22
Hình 2. Sản lượng xe tiêu thụ trong nước giai đoạn 2011 - 2023.....	25
Hình 3. Tỷ trọng xe CBU giai đoạn 2015 - 2022.....	33
Hình 4. Minh họa tác động của chiến lược phân khúc xe chủ lực tại Thái Lan ....	60
Hình 5. Mô hình lợi ích từ phát triển phân khúc xe có sản lượng lớn .....	67
Hình 6. Dự báo xu hướng và doanh số bán xe điện hóa đến 2030 .....	71

## **PHẦN MỞ ĐẦU**

### **1. Cơ sở pháp lý**

- Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17/11/2020;
- Thông tư số 06/2023/TT-BTNMT ngày 31/07/2023 về việc Hướng dẫn lồng ghép nội dung ứng phó với biến đổi khí hậu vào chiến lược, quy hoạch;
- Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 22/3/2018 của Bộ Chính trị về định hướng xây dựng chính sách phát triển công nghiệp Quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;
- Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030;
- Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội: Về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Nghị quyết số 90/NQ-CP của Chính phủ: Ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 81/2023/QH15 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;
- Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16 tháng 7 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ, phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035;
- Quyết định số 1211/QĐ-TTg ngày 24 tháng 7 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ, phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;
- Công văn số 2506/VPCP-CN ngày 21/4/2022 của Văn phòng Chính phủ về việc đề xuất thực hiện Chiến lược ngành công nghiệp ô tô Việt Nam;
- Nghị quyết 01/NQ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2023 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, Dự toán ngân sách nhà nước và cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia 2023.

### **2. Sự cần thiết xây dựng chiến lược**

Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 1168/QĐ-TTg, ngày 16 tháng 7 năm 2014. Nội dung chính của chiến lược là: Phát huy nội lực của mọi thành phần kinh tế trong nước; chú trọng liên kết, hợp tác với các tập đoàn sản xuất ô tô lớn trên thế giới để phát triển ngành công nghiệp ô tô đồng bộ với phát triển hạ tầng giao thông, đáp ứng cơ bản nhu cầu trong nước về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, phù hợp với chính sách tiêu dùng và các yêu cầu bảo vệ môi trường, tiết kiệm năng lượng; nâng cao năng lực cạnh tranh để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới; tạo động lực thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế cả nước

theo hướng hiện đại.

Theo đó, các nhóm sản phẩm ưu tiên gồm xe tải và xe khách từ 10 chỗ trở lên, xe chở người đến 9 chỗ, xe chuyên dụng và công nghiệp hỗ trợ. Đối với xe tải và xe khách từ 10 chỗ trở lên sẽ chú trọng phát triển dòng xe tải nhỏ đa dụng phục vụ cho sản xuất nông nghiệp, nông thôn và các loại xe khách tầm trung và tầm ngắn chạy liên tỉnh, huyện, nội đô,... phù hợp với điều kiện địa hình, hạ tầng giao thông trong nước với giá thành hợp lý, an toàn và tiện dụng. Đối với xe chở người đến 9 chỗ sẽ tập trung vào dòng xe cá nhân kích thước nhỏ, tiêu thụ ít năng lượng phù hợp với hạ tầng giao thông và thu nhập của người dân. Đối với xe chuyên dụng, lựa chọn sản xuất, lắp ráp một số chủng loại xe có nhu cầu lớn (xe chở beton, xe xitec, xe phục vụ an ninh, quốc phòng,...); khuyến khích sản xuất xe nông dụng nhỏ đa chức năng (kết hợp vận tải hàng hoá với một hay nhiều tính năng như làm đất, bơm nước, phát điện, phun thuốc sâu,...) để đáp ứng nhu cầu của đồng bào vùng nông thôn và miền núi.

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

Mục tiêu tổng quát của Chiến lược là xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam 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, 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 chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới.

Mục tiêu đặt ra đến năm 2035, tổng sản lượng xe đạt khoảng 1.531.400 chiếc, trong đó xe đến 9 chỗ khoảng 852.600 chiếc, từ 10 chỗ trở lên khoảng 84.400 chiếc, xe tải khoảng 587.900 chiếc, xe chuyên dụng khoảng 6.500 chiếc. Tỷ lệ số xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm khoảng 78% so với nhu cầu nội địa. Về phát triển công nghiệp hỗ trợ, giai đoạn đến năm 2020, cơ bản hình thành ngành công nghiệp hỗ trợ cho sản xuất ô tô; phấn đấu đáp ứng khoảng 35% (tính theo giá trị) nhu cầu về linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước. Giai đoạn 2026 - 2035 đáp ứng trên 65% nhu cầu về linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước. Chiến lược đặt mục tiêu đến năm 2035, tổng lượng xe xuất khẩu đạt khoảng 90.000 chiếc. Để đạt được các mục tiêu trên, Chiến lược đã đưa ra các định hướng cụ thể như xác định và thiết lập đối tác chiến lược, khuyến khích đầu tư các dự án đủ lớn để tạo dựng thị trường cho công nghiệp hỗ trợ; khuyến khích sản xuất dòng xe thân thiện môi trường (xe tiết kiệm nhiên liệu, xe hybrid, xe sử dụng nhiên liệu sinh học, xe chạy điện...), đáp ứng các yêu cầu về tiêu chuẩn khí thải theo lộ trình đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Tập trung cải tiến để nâng cao chất lượng sản phẩm bảo đảm hợp chuẩn quốc tế. Đồng thời, hình thành một số trung tâm/cụm liên

kết công nghiệp ô tô tập trung trên cơ sở tổ chức, sắp xếp lại sản xuất; đẩy mạnh hợp tác - liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, các cơ sở nghiên cứu - triển khai và các cơ sở đào tạo thuộc mọi thành phần kinh tế để nâng cao hiệu quả đầu tư và tăng cường khả năng chuyên môn hoá...

Để đạt được mục tiêu này, Chính phủ cũng đã đưa ra các chính sách rất cụ thể để hỗ trợ cho sản xuất trong nước như ưu đãi thuế nhập khẩu cho linh kiện, phụ tùng phục vụ sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước (Nghị định số 101/2021/NĐ-CP của Chính phủ), giảm lệ phí trước bạ cho xe sản xuất, lắp ráp trong nước,...

Nhờ các chính sách kịp thời từ Chính phủ và nỗ lực từ các doanh nghiệp, giai đoạn 2014 đến 2021, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đạt được một số kết quả nhất định so với mục tiêu đề ra của chiến lược, bao gồm:

- Tỷ lệ xe lắp ráp trong nước: đối với xe chở người đến 9 chỗ có tỷ lệ năm 2021 đạt 65% (CKD) - 35% (CBU) (tương đương với mức mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2025);

- Sản lượng xe sản xuất lắp ráp trong nước (CKD): năm 2021, sản lượng xe đến 9 chỗ đạt hơn 270.000 xe (cao hơn mức mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2025);

- Tỷ lệ nội địa hóa đối với xe tải: thực tế đã đạt được 40-45%, đạt mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2020;

Tuy nhiên, vẫn còn một số mục tiêu chưa đạt được và một số điểm hạn chế cần khắc phục như:

- Tỷ lệ nội địa hóa đối với xe đến 9 chỗ: thực tế mới chỉ đạt mức trung bình 12-20%, thấp hơn khá nhiều so với mức mục tiêu năm 2020: 30-40%;

- Tỷ lệ xuất khẩu: đối với xe đến 9 chỗ, thực tế xuất khẩu mới chỉ đạt khoảng 1000 xe, thấp hơn khá nhiều so với mức mục tiêu năm 2020 là 5000 xe.

Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô cũng đã có những định hướng phù hợp trong việc phát triển các dòng xe thân thiện môi trường (xe tiết kiệm nhiên liệu, xe hybrid, xe sử dụng nhiên liệu sinh học, xe chạy điện...). Tuy nhiên, các chính sách hỗ trợ thực thi còn khá hạn chế. Cho đến nay, mới chỉ có chính sách hỗ trợ thuế tiêu thụ đặc biệt và lệ phí trước bạ cho xe điện chạy pin và chưa có lộ trình cụ thể cho việc phát triển các dòng xe điện hóa khác tại Việt Nam.

Trong giai đoạn vừa qua, Việt Nam đã có nhiều thay đổi cả về quy mô dân số, tăng trưởng kinh tế và chất lượng tăng trưởng. Quy mô, sản phẩm và thị trường tiêu thụ ô tô trong nước qua đó cũng đã có khác nhiều so với trước đây. Bên cạnh đó ngành công nghiệp ô tô thế giới đang thay đổi mạnh mẽ cả về công nghệ sản xuất, chủng loại sản phẩm và mẫu mã tạo sản phẩm. Ngoài ra, các nước trong khu vực đặc biệt là Trung Quốc và Thái Lan ngành ô tô đang có những phát triển rất ấn tượng, tham gia ngày càng sâu vào chuỗi giá trị và nguy cơ thị trường xe sản xuất trong nước bị giảm thị phần nay tại thị trường trong nước là điều khó tránh khỏi nếu như không có những cơ chế chính sách phù hợp.

Nhằm quyết tâm thúc đẩy ngành ô tô Việt Nam phát triển Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định 589/QĐ-TTg phê duyệt Kế hoạch cơ cấu lại ngành công nghiệp giai đoạn 2018 - 2020 xét đến 2025, trong đó có nội dung *“Khuyến khích các doanh nghiệp lớn đầu tư phát triển ngành công nghiệp ô tô, không phân biệt doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài nhằm phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam”*. Thủ tướng nhấn mạnh, Chính phủ tiếp tục củng cố thể chế, chính sách tốt hơn, có lợi cho sản xuất, cho người dân và không trái với thông lệ, cam kết hội nhập quốc tế. Các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước ngoài tạo việc làm, cũng cần mở rộng thị trường, hướng tới xuất khẩu; đổi mới sáng tạo, hợp tác và phân công sản xuất nhằm phát triển hệ sinh thái công nghiệp phụ trợ, đem lại giá trị gia tăng cao hơn cho mỗi chiếc xe.

Tuy nhiên, trong giai đoạn hiện nay, rất nhiều yếu tố, đặc biệt là những yếu tố được nêu ở trên đang tác động mạnh mẽ và tạo áp lực lớn đến ngành sản xuất ô tô trong nước. Bên cạnh đó ngành sản xuất ô tô còn chịu sự tác động mạnh mẽ của khoa học, công nghệ và xu thế tiêu dùng. Do vậy trong giai đoạn tới ngành sản xuất ô tô Việt Nam muốn phát triển tốt cần có những thay đổi để phù hợp do vậy triển khai xây dựng ***“Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”*** hết sức cấp thiết và có ý nghĩa cả về thực tiễn và khoa học.

### **3. Mục tiêu, nội dung, đối tượng, phạm vi, yêu cầu của chiến lược**

#### **3.1 Mục tiêu của chiến lược**

Xác định được mục tiêu chung của ngành, đề xuất được các định hướng phát triển và các giải pháp thúc đẩy, hỗ trợ phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 trong đó xác định được một số chỉ tiêu như:

- Chỉ tiêu về sản phẩm, sản lượng;
- Chỉ tiêu về thị phần xe sản xuất trong nước;
- Chỉ tiêu về xuất khẩu và tham gia chuỗi giá trị toàn cầu;
- Định hướng phát triển các dòng xe theo hướng xanh và tiết kiệm năng lượng, thay thế các dòng xe sử dụng nguyên liệu hóa thạch;
- Định hướng tăng thị phần sản phẩm ô tô sản xuất trong nước nhằm từng bước thay thế sản phẩm nhập khẩu;
- Định hướng về công nghệ sản xuất và phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô;
- + Định hướng xuất khẩu và tham gia chuỗi giá trị toàn cầu ngành ô tô.

#### **3.2. Nội dung của chiến lược**

##### **1) Đánh giá thực trạng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam**

- Phân tích, đánh giá thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô: những

kết quả đạt được, những tồn tại, hạn chế, và nguyên nhân của hạn chế;

- Đánh giá thực trạng cơ chế, chính sách thúc đẩy hỗ trợ phát triển ngành công nghiệp ô tô.

*2) Dự báo một số yếu tố ảnh hưởng đến phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam*

- Đánh giá yếu tố ảnh hưởng đến phát triển của ngành công nghiệp ô tô đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Dự báo xu hướng phát triển công nghiệp ô tô, thị trường, xu hướng phát triển sản phẩm, thị hiếu người tiêu dùng và quy mô thị trường, tác động đến kinh tế, đời sống xã hội;

- Dự báo nhu cầu tiêu thụ các sản phẩm ô tô.

*3) Quan điểm, mục tiêu, định hướng phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*

- Xây dựng các quan điểm phát triển ngành công nghiệp ô tô;

- Xây dựng, xác định mục tiêu phát triển ngành công nghiệp ô tô (các chỉ tiêu cụ thể về: dòng xe; sản lượng xe; tỷ lệ nội địa hóa; thị phần; xuất khẩu;... và đổi mới công nghệ);

- + Định hướng chiến lược phát triển ngành ô tô Việt Nam đến năm 2030, nhóm công nghệ, sản phẩm khuyến khích đầu tư, phát triển.

*4) Xây dựng Báo cáo lồng ghép đánh giá môi trường chiến lược (ĐMC) ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*

- Xác định phạm vi của ĐMC và các vấn đề môi trường chính liên quan đến Chiến lược;

- Đánh giá sự phù hợp giữa các quan điểm, mục tiêu của Chiến lược ngành công nghiệp ô tô với các quan điểm, mục tiêu về bảo vệ môi trường;

- Dự báo xu hướng của các vấn đề môi trường chính trong trường hợp thực hiện Chiến lược;

- Tổ chức việc tham vấn và kết quả tham vấn các bên liên quan trong quá trình ĐMC;

- Những nội dung của Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô đã được điều chỉnh trên cơ sở kết quả thực hiện ĐMC và các biện pháp phòng ngừa, giảm thiểu tác động xấu đến môi trường;

- Các giải pháp phòng ngừa, giảm thiểu và khắc phục các tác động tiêu cực đến môi trường trong quá trình thực hiện Chiến lược: Giải pháp về công nghệ, kỹ thuật; Giải pháp về quản lý; Giải pháp khác.

Kết luận và kiến nghị

*5) Giải pháp và tổ chức thực hiện chiến lược*

- Các nhóm giải pháp nhằm hoàn thiện thể chế môi trường kinh doanh,



nâng cao hiệu quả hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam theo hướng hiện đại, bền vững;

- Nhóm giải pháp đẩy mạnh xuất khẩu ô tô sản xuất tại Việt Nam sang thị trường nước ngoài;

- Nhóm giải pháp về cơ chế, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp sản xuất, tham gia trong chuỗi cung ứng công nghiệp hỗ trợ;

- Tổ chức thực hiện chiến lược.

### **3.3. Yêu cầu**

- Đánh giá thực trạng các yếu tố tác động đến phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam giai đoạn 2011 - 2023;

- Phân tích, đánh giá thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam giai đoạn 2011 - 2021 có xét đến năm 2023, trong đó tập trung vào giai đoạn từ năm 2014 đến nay, sau khi Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô được phê duyệt;

- Phân tích, đánh giá tình hình thực hiện các mục tiêu và định hướng “Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16 tháng 7 năm 2014 để từ đó rút ra những bài học kinh nghiệm cho xây dựng “Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”;

- Đề xuất các quan điểm, mục tiêu, định hướng, giải pháp và tổ chức thực hiện “Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”.

### **3.4. Đối tượng nghiên cứu**

Đối tượng nghiên cứu của chiến lược là những vấn đề lý luận và thực tiễn phát triển ngành công nghiệp ô tô.

### **3.5. Phạm vi nghiên cứu của chiến lược**

- Về không gian: Ngành công nghiệp ô tô trên phạm vi cả nước.

- Về thời gian: Đánh giá thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam giai đoạn từ 2011 - 2021 có xét đến năm 2023; đề xuất quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045.

## **4. Phương pháp nghiên cứu**

- Điều tra, thu thập số liệu, khảo sát thực tế: Phục vụ phân tích, đánh giá hiện trạng;

- Phương pháp dự báo: Sử dụng một số công cụ và phương pháp định tính, định lượng trong dự báo và xây dựng kịch bản phát triển;

- Phương pháp chuyên gia: Dùng trong tham vấn về các mục tiêu và định hướng phát triển ngành.

### **5. Cơ quan chủ trì, phối hợp**

- Cơ quan chủ trì: Viện Nghiên cứu chiến lược, chính sách Công Thương.
- Cơ quan phối hợp: Cục Công nghiệp; các cơ quan quản lý, các doanh nghiệp ngành công nghiệp ô tô, Hiệp hội cơ khí, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam,...

### **6. Sản phẩm**

- Báo cáo chiến lược bao gồm: báo cáo tổng hợp, báo cáo tóm tắt;
- Dự thảo Tờ trình, Quyết định phê duyệt Chiến lược.

### **7. Tiến độ thực hiện: từ tháng 01/2024 đến tháng 9 năm 2024**

- Tháng 01/2024 - 6/2024: hoàn thành Dự thảo lần 1: Báo cáo tổng hợp; Dự thảo Tờ trình và Dự thảo Quyết định phê duyệt gửi xin ý kiến Ban cán sự và các Bộ/ ngành và địa phương có liên quan.
- Tháng 8/2024: Tiếp thu ý kiến, chỉnh sửa, hoàn thiện Dự thảo lần 2 gửi Cục Công nghiệp trình Lãnh đạo Bộ và báo cáo Ban cán sự.
- Tháng 9/2024: Tiếp thu ý kiến, hoàn thiện lần cuối, báo cáo Bộ trưởng trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chiến lược.

## PHẦN I

# BỐI CẢNH VÀ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM

## 1. BỐI CẢNH

### 1.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực

*Thứ nhất, diễn biến chính trị và kinh tế thế giới trong thời gian qua.* Hòa bình, hợp tác, liên kết và phát triển vẫn là xu thế lớn nhưng cạnh tranh phát triển giữa các nước lớn rất phức tạp, gay gắt. Toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế tiếp tục tiến triển nhưng gặp nhiều trở ngại, thách thức. Hiện nay, các quốc gia trên thế giới đang có xu hướng tăng cường các biện pháp và rào cản kỹ thuật trong thương mại; sự điều chỉnh chính sách, quan hệ đối ngoại của các nước lớn trong khu vực và trên thế giới diễn biến khó lường. Ngày càng nhiều quốc gia quay trở lại chính sách thúc đẩy sản xuất hàng hóa công nghiệp trong nước để thay thế hàng nhập khẩu, thắt chặt quy định về tỷ lệ nội địa hóa và trợ giá hàng xuất khẩu. Ngoài ra, sự bất ổn ngày càng gia tăng giữa các nền kinh tế lớn và nguy cơ xung đột thương mại giữa các nền kinh tế (như trường hợp xung đột thương mại Mỹ - Trung Quốc). Đặc biệt, đại dịch Covid-19 diễn biến phức tạp, khó kiểm soát, gây ra suy thoái trầm trọng và khủng hoảng kinh tế toàn cầu kéo dài sang đầu thập niên 20 đã, đang và sẽ tác động tiêu cực; làm thay đổi sâu sắc trật tự, cấu trúc kinh tế, phương thức quản trị toàn cầu, cách thức hoạt động kinh tế, đến nhiều ngành sản xuất, trong đó ngành công nghiệp ô tô.

Gần đây, cuộc xung đột giữa Nga và Ukraine đã làm gián đoạn nguồn cung ứng thép trên thế giới, dẫn đến thiếu hụt nguồn cung và làm tăng giá một số nguyên liệu đầu vào của ngành sản xuất ô tô. Nga và Ucraina đóng vai trò quan trọng trong chuỗi cung ứng ngành luyện kim và có vị thế lớn đối với nguồn năng lượng toàn cầu. Các biện pháp trừng phạt và hạn chế thương mại mà phương Tây nhắm vào nền kinh tế Nga, Trung Quốc,... đã gây ra sự thiếu hụt mạnh mẽ nguồn cung, làm đứt gãy chuỗi cung ứng gần đây và tăng chi phí vận tải, giá năng lượng tăng cao do thiếu chu trình vận tải cho các cung đường mới khiến giá nguyên liệu nhập khẩu của các nước sản xuất ô tô tăng đã tác động đến chi phí đầu vào của ngành sản xuất ô tô.

Do tình hình chính trị trên thế giới những năm đầu thế kỷ bất ổn bởi sự chao chập về địa chính trị của các nước lớn đã làm kinh tế toàn cầu suy giảm, lạm phát của các nước trên thế giới tăng cao. Sau Covid-19, kinh tế thế giới tiếp tục trải qua hàng loạt các cuộc khủng hoảng chồng chéo, từ những căng thẳng địa chính trị, xung đột, lạm phát gia tăng, gián đoạn nguồn cung năng lượng, khủng hoảng biến đổi khí hậu. Những khó khăn, thách thức tạo môi trường bất lợi cho tăng trưởng kinh tế, đồng thời gây ra những biến động ngoài dự đoán trên thị trường vốn, tài chính, tiền tệ toàn cầu. Hoạt động kinh tế tại các nền kinh tế lớn, trong đó có Mỹ, Trung Quốc và Liên minh châu Âu (EU) bị đình trệ. Tại Mỹ, tốc độ tăng trưởng GDP năm 2022 đạt 2,1%, giảm mạnh so với 5,9% năm

2021. Để kiềm chế lạm phát, Mỹ thắt chặt chính sách tiền tệ. Cục Dự trữ liên bang Mỹ (Fed) tăng lãi suất với tốc độ nhanh nhất kể từ đầu những năm 1980 để hạ nhiệt nền kinh tế và kiềm chế lạm phát ở mức cao nhất trong hơn 4 thập kỷ (1980 - 2022). Tại các nước thuộc Liên minh Châu Âu (EU), lạm phát tăng, giá năng lượng leo thang, cùng các ảnh hưởng kinh tế khác từ cuộc xung đột Nga – Ucraina khiến các nền kinh tế chật vật. Các doanh nghiệp phải cắt giảm sản xuất, ảnh hưởng đến thu nhập của người lao động. Điều này dẫn đến việc giảm hơn nữa nhu cầu chung đối với hàng hóa tiêu dùng. Các yếu tố này khiến tổng cầu thế giới giảm mạnh, đặc biệt là các thị trường lớn của Việt Nam như Mỹ, EU, ảnh hưởng rất lớn đến sản xuất của các doanh nghiệp trong nước.

Cạnh tranh chiến lược các nước lớn ngày càng gay gắt, xu thế bảo hộ có xu thế phát triển. Đối đầu giữa các cường quốc, nhất là cạnh tranh chiến lược Mỹ - Trung kéo dài và ngày càng gay gắt, ảnh hưởng nhiều mặt đến kinh tế thế giới. Xung đột tại Ucraina và dải Gaza gây bất ổn kinh tế - xã hội, ảnh hưởng tiêu cực đến các thị trường xuất khẩu lớn của Việt Nam, tác động bất lợi đến sản xuất công nghiệp. Cạnh tranh địa chính trị cũng làm xu thế bảo hộ có xu hướng phát triển. Các nước gia tăng áp dụng các biện pháp kỹ thuật với hàng nhập khẩu. Tiêu biểu là các biện pháp kiểm dịch động thực vật và các biện pháp khác với những tiêu chuẩn cao hơn đối với hàng nhập khẩu. Ngoài ra là các yêu cầu nghiêm ngặt và phức tạp về bao bì, ký mã hiệu, ngôn ngữ ghi trên bao bì. Phòng vệ thương mại, công cụ chống bán phá giá và chống trợ cấp cũng được sử dụng thường xuyên. Chuỗi cung ứng toàn cầu chú trọng nhiều hơn đến an ninh, tự chủ, khả năng kiểm soát và khả năng chống chịu. Các nước tích cực thu hút các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp mới nổi về đầu tư trong nội địa hoặc các nước đồng minh, nhằm tăng cường tính tự chủ, độc lập trong sản xuất.

Tiến trình toàn cầu hoá đang đứng trước nhiều thách thức mới khi một số diễn đàn đa phương hoặc nhiều bên (WTO, APEC, G20,...) có sự tham gia của một số siêu cường quốc kinh tế gặp khó khăn trong việc tìm kiếm tiếng nói chung và đạt được sự đồng thuận. Tiến trình toàn cầu hoá và tự do hoá thương mại vẫn tiếp tục diễn ra với quy mô, mức độ và hình thức biểu hiện đa dạng, các mô hình hợp tác mới đang được các nước mới nổi xây dựng để cạnh tranh với các mô hình cũ do phương Tây kiểm soát. Tiến trình toàn cầu hoá đồng thời mang lại những tác động tích cực và tiêu cực, tạo cơ hội lẫn thách thức đối với ngành công nghiệp ô tô hiện nay.

Trung Quốc là quốc gia sản xuất ô tô lớn nhất thế giới trong giai đoạn 2011 - 2023 và cũng là quốc gia tiêu thụ ô tô hàng đầu thế giới tiếp tục phục hồi. Việc Trung Quốc mở cửa thị trường trở lại sau đại dịch Covid 19 sẽ giúp nối lại chuỗi cung ứng và sản xuất công nghiệp toàn cầu nói chung và ngành ô tô nói riêng. Nhu cầu sản xuất công nghiệp tăng tại Trung Quốc cũng sẽ giúp ngành công nghiệp ô tô thế giới phát triển.

**Thứ hai, vấn đề môi trường và phát triển bền vững.** Chương trình Môi trường Liên hợp quốc đã đưa ra khái niệm về kinh tế xanh là: “Nền kinh tế xanh là kết quả mang lại phúc lợi cho con người và công bằng xã hội, nó có ý nghĩa

giảm những rủi ro môi trường và khan hiếm sinh thái”. Phát triển một nền kinh tế xanh thực chất là vì con người, đảm bảo phúc lợi cao nhất, đạt mục tiêu công bằng về mặt xã hội và hạn chế tối đa những tác động xấu đến môi trường và hệ sinh thái, giúp tôn tạo, phát triển hệ sinh thái tự nhiên. Trong đó xu hướng phát triển công nghiệp xanh tập trung vào 2 mục tiêu chính là hạn chế phát thải khí CO<sub>2</sub>, hóa chất độc hại từ các khu công nghiệp (KCN) ra ngoài môi trường, đồng thời, nghiên cứu phát triển các nguồn năng lượng mới, máy móc kỹ thuật mới thân thiện với môi trường. Việc ứng dụng các nguồn năng lượng sạch vào sản xuất công nghiệp như năng lượng gió, năng lượng mặt trời, năng lượng sinh học đã và đang được nhiều nước, nhất là các nước phát triển, đặc biệt quan tâm.

Một diễn biến quan trọng khác, đó là các tiêu chuẩn, yêu cầu ngày càng cao về phát triển bền vững trở thành xu thế bao trùm trên thế giới, trong đó có xu hướng chuyển dịch của hoạt động sản xuất và tiêu dùng xe sang chủng loại thân thiện với môi trường; kinh tế số, kinh tế tuần hoàn, tăng trưởng xanh đang là mô hình phát triển được nhiều quốc gia lựa chọn. Đặc biệt là vấn đề phát thải khí nhà kính toàn cầu hạn chế biến đổi khí hậu trên thế giới. Hiện nay, các quy định về tính bền vững ngày càng chặt chẽ hơn, đặc biệt là giảm khí thải trong quá trình sản xuất. Liên minh Châu Âu (EU) đã thông báo áp dụng chính sách Cơ chế Điều chỉnh biên giới cacbon (CBAM), đánh thuế cacbon đối với các nhà sản xuất xuất khẩu đến thị trường này, bao gồm cả sản phẩm của ngành ô tô, chính sách sẽ được chính thức áp dụng vào tháng 01/2026. Sản xuất và tiêu dùng xe điện hóa, xe sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường đang và sẽ là xu hướng chung của thế giới, đặc biệt là các nước Châu Âu, Mỹ, G7. Các nước phát triển đã nghiên cứu, áp dụng nhiều công nghệ mới, hiện đại thay đổi phương thức sản xuất xe ô tô bằng công nghệ thân thiện với môi trường, không phát thải hoặc phát thải rất ít khí cacbon ra ngoài môi trường.

Trung Quốc, quốc gia phát thải CO<sub>2</sub> lớn nhất, đã công bố các mục tiêu mới về định mức với lượng khí thải CO<sub>2</sub> tối đa trước năm 2030 và trung hòa cacbon vào năm 2060. Tháng 3 năm 2021, Mỹ đã tuyên bố trung hòa cacbon vào năm 2050 và giảm lượng khí nhà kính (GHG) vào năm 2030 từ 50-52% so với năm 2005. Liên minh châu Âu đã cam kết đạt mức giảm 55% KNK vào năm 2050 so với năm 1990. Trong tương lai, ngành công nghiệp thép cần đánh giá và quyết định con đường nào khả thi về mặt công nghệ và kinh tế để đạt được độ trung hòa cacbon khi mà sản sản xuất và tiêu thụ xe ô tô dự báo từ nay đến năm 2050 vẫn sẽ tiếp tục tăng lên hàng năm.

Hiện nay, xu hướng toàn cầu đang tập trung nghiên cứu và phát triển các loại xe ô tô thân thiện với môi trường, xe “xanh”. Với yêu cầu bảo vệ khí hậu và sự hỗ trợ của chính phủ, một số nước đã có xu hướng chuyển dần từ ô tô động cơ đốt trong sang các mẫu xe điện và xe lai hybrid.

Xe sử dụng năng lượng mới là cụm từ Trung Quốc dùng cho các xe không hoàn toàn phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch, nhưng trên thực tế, đó phần lớn xe điện, gồm xe thuần điện (BEV) và xe hybrid sạc điện (PHEV). Đây cũng chính là xu thế toàn cầu khi các nhà sản xuất ô tô trên thế giới đều đang tập trung

nghiên cứu và phát triển các loại xe ô tô thân thiện với môi trường và đề ra các mục tiêu trong việc sản xuất và đưa ra thị trường các loại xe "xanh".

**Thứ ba, xu hướng phát triển thương mại toàn cầu.** Trong báo cáo Thước đo thương mại hàng hóa công bố ngày 08/3/2024, Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO)<sup>1</sup> nhận định thương mại hàng hóa toàn cầu ghi nhận mức tăng khiêm tốn trong Quý I/2024 sau kết quả yếu kém của năm 2023. Chỉ số thước đo thương mại hàng hóa đạt 100,6 cao hơn một chút so với giá trị cơ bản (là 100). Điều này cho thấy thương mại hàng hóa có khả năng dần phục hồi trong những tháng đầu năm 2024, tuy nhiên, căng thẳng địa chính trị tiếp tục gây ra rủi ro đối với triển vọng trong ngắn hạn.

Các chỉ số thành phần của thước đo thương mại hàng hóa hầu hết ở mức trung bình, chỉ số về đơn đặt hàng xuất khẩu (101,7) và vận tải hàng không (102,3) tăng nhẹ so với xu hướng trong khi chỉ số vận chuyển container (98,6) và thương mại nguyên liệu thô (99,1) vẫn ở dưới xu hướng một chút. Chỉ số sản xuất và bán ô tô (106,3) cao so với xu hướng nhưng đang có dấu hiệu mất đà trong những tháng gần đây. Ngoài ra, sự phục hồi trong giao dịch linh kiện điện tử cũng giảm dần (95,6).

Đại dịch COVID-19 đã gây ra sự gián đoạn nghiêm trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, bao gồm cả ngành ô tô. Việc thiếu hụt linh kiện, đặc biệt là chip bán dẫn, đã làm giảm sản lượng ô tô. Diễn biến phức tạp của dịch Covid-19 khiến chuỗi cung ứng linh kiện bị gián đoạn, là nguyên nhân khiến rất nhiều nhà máy sản xuất ở các nước của các hãng ô tô gặp khó khăn hoặc tạm ngừng hoạt động. Chuỗi cung ứng công nghệ quan trọng ở Đông Nam Á đang chịu ảnh hưởng nặng nề bởi số ca nhiễm COVID-19 cao kỷ lục trong khu vực. Diễn biến dịch có thể khiến tình trạng thiếu hụt chip toàn cầu trầm trọng hơn gấp nhiều lần. Hiện nay, Việt Nam và Malaysia là hai nền kinh tế đóng vai trò cốt yếu trong sản xuất đồ điện tử, bao bì cũng như thiết bị kiểm thử được sử dụng trong ngành ô tô và cả hai đều đang đối mặt với đợt bùng phát COVID-19 tồi tệ nhất từ trước đến nay.

Từ cuối năm 2020, sự thiếu hụt chip điều khiển đã xuất hiện trong ngành công nghiệp ô tô do các nhà sản xuất chip chủ yếu cung cấp sản phẩm cho ngành sản xuất điện thoại thông minh, máy tính và máy chơi game, do sự thay đổi nhu cầu của người tiêu dùng trong thời kỳ đại dịch COVID-19 hoành hành trên toàn cầu. Do ảnh hưởng thiếu hụt chip điều khiển cũng như thiếu linh kiện đã gây ảnh hưởng lớn đến các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới như: nhiều dây chuyền sản xuất của tất cả các tập đoàn ô tô Đức bị đình trệ, trong đó có tập đoàn BMW. Việc tắc nghẽn sản xuất cũng làm giảm doanh số bán ô tô mới ở Đức, trong khi ô tô đã qua sử dụng nhận được sự quan tâm nhiều hơn của người dân và có giá cao hơn. Thiếu hụt chip bán dẫn đang là nỗi lo lớn của các nhà sản xuất ô tô Đức và là nguyên nhân chính kìm hãm quá trình phục hồi ngành công nghiệp quan trọng của nền kinh tế đầu tàu châu Âu này.

---

<sup>1</sup> WTO (Tháng 3/2024), "Thước đo thương mại hàng hóa tiếp tục cho thấy đà tăng yếu trong thương mại", [https://www.wto.org/english/news\\_e/news24\\_e/wtoi\\_08mar24\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/news24_e/wtoi_08mar24_e.htm)

Cũng do ảnh hưởng của tình trạng thiếu chip bán dẫn trên toàn cầu, nhà sản xuất ô tô Hyundai Motor Co. của Hàn Quốc ngày 6/7/2021 thông báo ngừng vận hành nhà máy sản xuất tại Brazil từ ngày 5/7 đến 14/7/2021. Hyundai cho biết sau thời gian trên, hãng sẽ khôi phục hoạt động của nhà máy này song sẽ giảm công suất còn 1/3 so với thông thường. Hyundai hiện là nhà sản xuất xe ô tô có doanh số ô tô bán ra cao nhất Hàn Quốc. Hãng có 7 nhà máy trong nước và 10 nhà máy ở nước ngoài với tổng công suất đạt 5,5 triệu xe.

Chuỗi cung ứng linh kiện phục vụ cho sản xuất ô tô bị gián đoạn, tác động của dịch bệnh cũng khiến hãng xe Toyota Nhật Bản buộc phải tạm dừng có thời hạn một số nhà máy tại Thái Lan. Các nhà máy của hãng từng bị đóng cửa một lần trong làn sóng Covid-19 hồi tháng 3/2020.

Với nền kinh tế Thái Lan, ô tô là ngành chiếm 10% GDP và cũng chiếm một tỷ lệ tương tự việc làm trong ngành sản xuất. Do đó xuất khẩu ô tô được coi là nguồn thu lớn khi ngành du lịch của nước này đang bị ảnh hưởng. Thái Lan hiện đang là trung tâm sản xuất, lắp ráp xe lớn thứ ba trên thế giới của Toyota, sau Trung Quốc và Mỹ. Với việc 3 nhà máy tại Thái Lan tạm dừng hoạt động, hai mẫu xe Corolla Cross và Hilux sẽ bị ảnh hưởng về sản lượng, sẽ khiến hoạt động xuất khẩu của hãng xe Toyota sang các nước Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam bị gián đoạn.

Tại Đông Nam Á, Malaysia áp lệnh phong tỏa trên toàn quốc vào tháng 6 năm 2021, buộc các nhà máy của Toyota và Honda phải đóng cửa. Hiện hãng ô tô Daihatsu Motor cũng quyết định cắt giảm hoạt động sản xuất tại Indonesia sau khi nước này trở thành tâm dịch mới của khu vực.

Hãng xe Honda Motor của Nhật Bản cũng thông báo dừng sản xuất tại tất cả 3 nhà máy liên doanh ở Vũ Hán do nhiều công nhân không thể đi làm trong phong tỏa. Hãng xe Nhật Bản tạm ngưng hoạt động tại tất cả 3 nhà máy lắp ráp liên doanh ở Vũ Hán (tỉnh Hồ Bắc, Trung Quốc) kể từ ngày 3/8/2021.

Đối với hãng xe Ford, thương hiệu đến từ Mỹ đã phải đóng cửa một nhà máy tại Thổ Nhĩ Kỳ.

Bên cạnh đó, các Hiệp định thương mại tự do: Các hiệp định thương mại tự do như Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU (EVFTA) mang lại nhiều cơ hội cho ngành ô tô Việt Nam thông qua việc giảm thuế và mở rộng thị trường xuất khẩu.

**Thứ tư**, cuộc CMCN 4.0 tác động mạnh mẽ đến sản xuất công nghiệp nói chung và ngành ô tô nói riêng. Nền công nghiệp thế giới đã, đang và sẽ có nhiều thay đổi dưới tác động của cuộc CMCN 4.0. Những đột phá về công nghệ tác động mạnh mẽ đến quan hệ sản xuất, quy mô sản xuất, cơ cấu lao động, năng suất lao động,... dẫn đến những thay đổi to lớn trong phương thức sản xuất, khiến hoạt động sản xuất trong ngành công nghiệp ô tô trở nên linh hoạt hơn. Những quốc gia đang phát triển nếu kịp thời nắm bắt được những xu hướng mới, đầu tư thích đáng, hiệu quả cho nghiên cứu và ứng dụng khoa học công nghệ sẽ có cơ hội bắt

kịp các nước phát triển trong lĩnh vực sản xuất ô tô. Ngược lại, những nền kinh tế mới nổi với lao động tay nghề thấp và khả năng linh hoạt kém sẽ phải hứng chịu tác động tiêu cực từ sự phát triển vũ bão của máy móc, tự động hóa và công nghệ thông minh. CMCN 4.0 tác động đến các ngành, lĩnh vực trong ngành công nghiệp và các khâu trong chuỗi giá trị của ngành công nghiệp ô tô là khác nhau. Có những ngành, lĩnh vực công nghiệp sẽ tăng trưởng mạnh mẽ và có những ngành, lĩnh vực phải thu hẹp đáng kể. Trong mỗi khâu của chuỗi giá trị ngành ô tô (kể cả những khâu có tốc độ tăng trưởng cao), tác động của CMCN 4.0 cũng có sự khác biệt giữa các doanh nghiệp, với sự xuất hiện và tăng trưởng nhanh của các doanh nghiệp nắm bắt công nghệ mới và sự thu hẹp, kể cả đào thải, các doanh nghiệp lạc nhịp về công nghệ. Chính vì vậy mà CMCN 4.0 đang vẽ lại bản đồ kinh tế trên thế giới, với sự suy giảm quyền lực của các quốc gia dựa chủ yếu vào khai thác tài nguyên, lao động và gia tăng sức mạnh của các quốc gia nắm giữ công nghệ và đổi mới sáng tạo.

**Thứ năm**, xu hướng dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu. Dịch chuyển đầu tư và chuỗi cung ứng ra khỏi Trung Quốc thực chất là một xu hướng khách quan đã diễn ra trong nhiều năm nay với động lực chính được thúc đẩy bởi mục tiêu lợi nhuận, tối ưu hóa sản xuất, chi phí và phát triển của khoa học - công nghệ. Dưới tác động của dịch bệnh Covid-19 và sự cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn, xu hướng này được đẩy mạnh hơn, bởi ngoài các động lực nói trên, nay có thêm động lực phân tán và giảm thiểu rủi ro, tăng cường tính tự chủ của nền kinh tế. Nhiều nước lớn đã tăng cường thu hút đầu tư, hỗ trợ doanh nghiệp cả về tài chính và công nghệ để chuyển dịch sản xuất trong các ngành công nghiệp nền tảng, chiến lược (như sản xuất chip bán dẫn, trí tuệ nhân tạo, robot thông minh, máy móc, thiết bị năng lượng tái tạo...) về nước sở tại hoặc tại các quốc gia đồng minh thân cận.

## **1.2. Bối cảnh trong nước**

**Thứ nhất**, về phát triển kinh tế - xã hội và thu nhập dân cư. Trong 10 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011 - 2020, đất nước gặp nhiều khó khăn, thách thức, đặc biệt là diễn biến phức tạp, nhanh chóng của tình hình chính trị, kinh tế thế giới và đại dịch Covid-19, đặc biệt là diễn biến hòa bình của các nước lớn, nhưng đất nước ta đã đạt được nhiều thành tựu rất quan trọng, khá toàn diện trên nhiều lĩnh vực.

Việt Nam ngày nay hội nhập ngày càng sâu rộng vào kinh tế khu vực và thế giới, với vị trí địa chính trị quan trọng trên trường quốc tế và những thành tựu đạt được. Thế và lực của nước ta đã lớn mạnh hơn nhiều; quy mô, tiềm lực, sức cạnh tranh của nền kinh tế được nâng lên; tính tự chủ của nền kinh tế được cải thiện. Chất lượng tăng trưởng kinh tế từng bước được cải thiện, cơ cấu kinh tế bước đầu chuyển dịch sang chiều sâu, tăng độ mở nền kinh tế và thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) lớn. Khu vực kinh tế tư nhân đóng góp ngày càng lớn và trở thành một động lực quan trọng thúc đẩy phát triển đất nước. Cho đến thời điểm hiện nay, Việt Nam đã và đang tham gia 19 FTA, đã và đang trở thành một trong những nền kinh tế mở cửa ra thế giới. Bên cạnh việc phải thực hiện các cam kết mở cửa thị trường, mở ra nhiều cơ hội mở rộng thị trường và phát



triển thương mại. Tuy nhiên, Việt Nam cũng phải dần gỡ bỏ các hàng rào thuế bảo hộ trong nước liên quan đến ngành công nghiệp ô tô. Điều này tạo áp lực lên các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô trong nước trong việc cạnh tranh với các cường quốc về ô tô như Mỹ, Anh, Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc... trong tương lai.

Tốc độ tăng trưởng kinh tế được duy trì ở mức độ khá cao. Giai đoạn 2011 - 2015, tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước (GDP) đạt bình quân 5,9%/năm, giai đoạn 2016 - 2019 tăng trưởng đạt 6,8%/năm, năm 2020 do dịch bệnh Covid-19 tốc độ tăng trưởng ước đạt trên 2% 1, bình quân giai đoạn 2016 - 2020 đạt khoảng 5,9%/năm. Tính chung cả thời kỳ Chiến lược 2011 - 2020, tăng trưởng GDP dự kiến đạt khoảng 5,9%/năm, thuộc nhóm các nước tăng trưởng cao trong khu vực và trên thế giới. Quy mô GDP tăng gấp 2,4 lần, từ 116 tỉ USD năm 2010 lên 268,4 tỉ USD vào năm 2020. GDP bình quân đầu người tăng từ 1.331 USD năm 2010 lên khoảng 2.750 USD năm 2020.

Trong giai đoạn 2020 - 2023, tình hình kinh tế, chính trị thế giới có nhiều biến động phức tạp, cùng với đại dịch Covid-19 và biến đổi khí hậu, ảnh hưởng nghiêm trọng đến tăng trưởng kinh tế của tất cả các nền kinh tế tới. Song, với sự nỗ lực của toàn Đảng, toàn dân, kinh tế nước ta vẫn có nhiều điểm tích cực so với nhiều nền kinh tế trên thế giới. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, GDP năm 2020 đạt 2,91%, với quy mô 268,4 tỷ USD, đây là mức tăng thấp nhất trong vòng 10 năm 2011 - 2020, song thuộc nhóm tăng trưởng cao nhất trên thế giới. Năm 2021, kinh tế Việt Nam đã cán đích với mức tăng trưởng GDP là 2,58%, thấp hơn 0,33% so với năm 2021, đây là mức thấp nhất trong giai đoạn 2011 - 2021. Năm 2022, kinh tế đã có bước phục hồi tích cực; kinh tế vĩ mô ổn định, lạm phát được kiểm soát; GDP tăng ở mức 8,02% so với năm 2021, cao nhất trong 10 năm qua; quy mô đạt 9.513 triệu tỷ đồng, tương đương 391,92 tỷ USD. Năm 2023, kinh tế vĩ mô tiếp tục ổn định, lạm phát được kiểm soát ở mức 4,16%, thị trường tiền tệ và tỷ giá hối đoái cơ bản ổn định mặc dù thị trường tài chính, tiền tệ thế giới có nhiều biến động lớn; các cân đối lớn của nền kinh tế được đảm bảo, GDP năm 2023 tăng 5,05% so với năm 2022, cao hơn tốc độ tăng của năm 2020 và 2021 - thời điểm chịu ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19.

Giai đoạn 2021 - 2023, mặc dù chịu tác động tiêu cực bởi đại dịch Covid-19 và tình hình kinh tế thế giới, giá trị tăng thêm (VA) ngành công nghiệp Việt Nam vẫn tăng trưởng, đóng góp chung vào tăng trưởng GDP. Năm 2023, VA công nghiệp đạt 3.153,6 nghìn tỷ đồng, chiếm 30,85% GDP (theo giá hiện hành - ghh). Tuy nhiên tốc độ tăng trưởng đã chậm lại. Nếu như ở giai đoạn trước, tốc độ tăng hàng năm của ngành công nghiệp luôn cao hơn tốc độ tăng của GDP, thì trong 2 năm 2022 và 2023, tốc độ tăng của ngành công nghiệp đã thấp hơn, cơ cấu trong GDP suy giảm. Trong đó tốc độ tăng năm 2023 (3,02%) là thấp nhất trong 10 năm trở lại đây. Tăng trưởng bình quân hàng năm về VA công nghiệp giai đoạn 2021 - 2023 đạt 4,9%/năm (giá so sánh - gss), cũng thấp hơn tăng trưởng bình quân GDP trong cùng giai đoạn (là 5,2%/năm), và thấp hơn rất nhiều so với giai đoạn 2016 - 2020 (là 7,3%/năm). Tuy nhiên, sang năm 2024, phát triển công nghiệp đã khởi sắc trở lại. 6 tháng đầu năm 2024 (6T2024), tốc độ tăng VA

công nghiệp đạt 107,54% và dự báo sẽ tiếp tục đà tăng trưởng trong cả năm 2024 (theo dự báo của các tổ chức trong nước và quốc tế, năm 2024, dự báo GDP Việt Nam tăng khoảng 5,5% - 6,0%, cao hơn từ 0,5%- 1,0% so với tốc độ tăng GDP năm 2023).

Chất lượng tăng trưởng được cải thiện, năng suất lao động được nâng lên rõ rệt. Tăng trưởng kinh tế giảm dần phụ thuộc vào khai thác tài nguyên, mở rộng tín dụng; từng bước dựa vào ứng dụng khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo. Tỷ trọng giá trị xuất khẩu sản phẩm công nghệ cao trong tổng giá trị xuất khẩu hàng hoá không ngừng được nâng cao.

Kinh tế vĩ mô ổn định vững chắc hơn, lạm phát được kiểm soát ở mức thấp, các cân đối lớn của nền kinh tế được cải thiện đáng kể. Thực hiện chủ động, linh hoạt, đồng bộ, phối hợp chặt chẽ nhiều chính sách, giải pháp ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát, thúc đẩy tăng trưởng.

Tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hoá tăng 3,6 lần, từ 157,1 tỉ USD năm 2010 lên 517 tỉ USD năm 2019, năm 2020 do ảnh hưởng nặng nề của dịch bệnh Covid-19 đạt khoảng 527 tỉ USD, tương đương trên 190% GDP. Xuất khẩu tăng nhanh, từ 72,2 tỉ USD năm 2010 lên khoảng 267 tỉ USD năm 2020, tăng bình quân khoảng 14%/năm, là động lực quan trọng cho tăng trưởng kinh tế. Thị trường xuất khẩu được mở rộng; nhiều doanh nghiệp tham gia sâu rộng vào chuỗi giá trị khu vực, toàn cầu; góp phần nâng cao năng lực xuất khẩu và sức cạnh tranh của nền kinh tế. Cán cân thương mại được cải thiện rõ rệt, chuyển từ thâm hụt 12,6 tỉ USD năm 2010 sang cơ bản cân bằng và có thặng dư vào những năm cuối kỳ Chiến lược. Cán cân thanh toán quốc tế thặng dư; dự trữ ngoại hối tăng từ 12,4 tỉ USD năm 2010 lên 28 tỉ USD năm 2015 và đạt trên 80 tỉ USD vào cuối kỳ Chiến lược.

Trong giai đoạn 2011 - 2021, và đặc biệt là trong giai đoạn 2021 - 2023, Đảng và nhà nước đã ban hành các văn bản quan trọng về chủ trương, định hướng phát triển đất nước như: Nghị quyết số 16/2021/QH15, ngày 27/7/2021 của Quốc hội về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025; Nghị quyết số: 31/2021/QH15, ngày 12/11/2021 của Quốc hội về kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021 - 2025; Nghị quyết số 54/NQ-CP ngày 12/4/2022 ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết của Quốc hội về Kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021 - 2025; Nghị quyết số 29-NQ/TW, ngày 17/11/2022, Hội nghị lần thứ 6 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;... Triển khai Luật Quy hoạch, công tác lập quy hoạch được triển khai quyết liệt, chất lượng được nâng lên, tạo điều kiện để khai thác, sử dụng hiệu quả các nguồn lực, thúc đẩy phát triển nhanh, bền vững. Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể quốc gia; 06/06 quy hoạch vùng; 59/63 Quy hoạch tỉnh, thành phố thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong lĩnh vực công nghiệp, Bộ Công Thương đã hoàn thành 4/5 quy hoạch ngành quốc gia; Đề án tái cơ cấu ngành Công Thương giai đoạn đến năm 2030; chiến lược phát triển một số phân ngành công nghiệp (như chiến lược ngành dệt may và da giày;

hóa chất; năng lượng; than), qua đó đóng góp tích cực vào tái cơ cấu nền kinh tế, đổi mới mô hình tăng trưởng, thu hút đầu tư và phát triển bền vững của địa phương và đất nước. Tuy nhiên đa số các quy hoạch, chiến lược đều bị chậm tiến độ, gây khó khăn cho công tác quản lý phát triển ngành. Một số văn bản quan trọng trong phát triển công nghiệp như điều chỉnh Nghị định 111/2015/NĐ-CP về phát triển công nghiệp hỗ trợ; xây dựng và ban hành Luật phát triển công nghiệp trọng điểm bị chậm trễ, chưa đảm bảo tiến độ đề ra.

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 đã đưa ra 03 đột phá chiến lược, trong đó có đột phá 3 liên quan trực tiếp đến ngành công nghiệp ô tô là “Tiếp tục hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, xã hội đồng bộ, hiện đại, trọng tâm là ưu tiên phát triển hạ tầng trọng yếu về giao thông, năng lượng, công nghệ thông tin, đô thị lớn, hạ tầng ứng phó với biến đổi khí hậu. Phát triển mạnh hạ tầng số, xây dựng và phát triển đồng bộ hạ tầng dữ liệu quốc gia, vùng, địa phương kết nối đồng bộ, thống nhất, tạo nền tảng phát triển kinh tế số, xã hội số”. Việc tập trung phát triển kết cấu hạ tầng trong chiến lược phát triển kinh tế- xã hội sẽ làm tăng nhu cầu sử dụng ô tô trong phát triển kinh tế - xã hội đất nước.

***Thứ hai, về xây dựng và hoàn thiện thể chế, chính sách.*** Đến thời điểm hiện tại, Chính phủ đã có nhiều chính sách ưu đãi dành cho ngành công nghiệp ô tô trong nước, trong đó có các chính sách về thuế, phí và lệ phí để thúc đẩy sự phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước, phù hợp với chủ trương, định hướng của Đảng và Nhà nước, Chiến lược cải cách hệ thống thuế và thông lệ quốc tế. Các chính sách này đã có tác động tích cực đến nền kinh tế nói chung và với ngành công nghiệp ô tô nói riêng, góp phần thúc đẩy các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đầu tư mở rộng sản xuất, gia tăng tỷ lệ nội địa hóa và tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

***a) Về chính sách thuế nhập khẩu:***

- Về Chương trình ưu đãi thuế để sản xuất, lắp ráp xe ô tô: Để thúc đẩy doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, bảo hộ ngành công nghiệp ô tô trong nước trước bối cảnh các hàng rào thuế quan của xe ô tô nhập khẩu đang dần được cắt giảm theo các cam kết quốc tế của Việt Nam tại các FTA, Bộ Tài chính đã trình Chính phủ ban hành Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017, trong đó ban hành Chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu linh kiện ô tô để sản xuất, lắp ráp xe ô tô (Chương trình ưu đãi thuế) áp dụng trong 05 năm (từ năm 2018 đến hết năm 2022). Theo đó, trường hợp doanh nghiệp đáp ứng điều kiện về sản lượng tối thiểu và các điều kiện khác (điều kiện về linh kiện, mẫu xe, tiêu chuẩn khí thải, kỳ xét ưu đãi, hồ sơ, thủ tục) quy định tại Nghị định này thì được áp dụng mức thuế suất nhập khẩu ưu đãi 0% đối với linh kiện nhập khẩu đã sử dụng để sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP ngày 15/11/2021, Chính phủ đã gia hạn Chương trình ưu đãi thuế này đến năm 2027 (quy định này được kế thừa tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ).

- Về Chương trình ưu đãi thuế đối với ngành công nghiệp hỗ trợ (CNHT) ô tô: Tiếp theo Chương trình ưu đãi thuế nêu trên, để thể chế hóa các mục tiêu, nhiệm vụ tại Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 22/3/2018 của Bộ Chính trị về định hướng xây dựng chính sách phát triển công nghiệp quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Bộ Tài chính đã phối hợp với các Bộ, ngành trình Chính phủ đã ban hành Chương trình ưu đãi thuế đối với ngành CNHT ô tô để thực hiện cho giai đoạn 5 năm từ năm 2020 đến năm 2024 (quy định tại Nghị định số 57/2020/NĐ-CP). Theo đó, nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được nhập khẩu để sản xuất các sản phẩm nằm trong Danh mục sản phẩm CNHT ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô theo Nghị định số 111/2015/NĐ-CP ngày 03/11/2015 của Chính phủ để cung ứng linh kiện, phụ tùng cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô sẽ được áp dụng thuế nhập khẩu ưu đãi 0%.

Chương trình ưu đãi thuế CNHT ô tô đã mang lại hiệu quả thông qua việc hoàn thuế nhập khẩu, góp phần làm giảm chi phí vật tư đầu vào giúp giảm giá thành sản phẩm, nâng cao sức cạnh tranh của các doanh nghiệp trên thị trường. Đây là cơ sở để các doanh nghiệp an tâm ổn định sản xuất, kinh doanh, mở rộng quy mô sản xuất, đầu tư máy móc thiết bị mới, công nghệ hiện đại, nâng cao năng suất, đem lại giá trị cho khách hàng, đồng thời tham gia sâu vào chuỗi giá trị của ngành công nghiệp ô tô thế giới, từng bước khẳng định sự phát triển của ngành CNHT ô tô Việt Nam.

- Về thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt: Tính đến nay, Việt Nam đã ký kết 17 FTA và được thế giới công nhận là một nền kinh tế mở. Việt Nam sẽ phải thực hiện cắt giảm thuế quan (trong đó có thuế nhập khẩu đối với ô tô) theo lộ trình đã cam kết trong các Hiệp định này. Theo đó, thuế nhập khẩu ô tô từ các nước có ký kết FTA với Việt Nam sẽ được cắt giảm mạnh mẽ và hướng tới về 0% trong thời gian tới (thuế nhập khẩu ô tô từ các nước ASEAN đã là 0%, đối với thị trường EU, bước sang năm 2024, thuế suất thuế nhập khẩu ô tô chở người dưới 09 chỗ từ các quốc gia này cao nhất chỉ còn 42,5%).

*b) Về chính sách thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB):*

Luật Thuế TTĐB hiện hành đã có các quy định ưu đãi về thuế suất ở mức khá cao đối với xe ô tô thân thiện môi trường, trong đó có ô tô điện (được áp dụng thuế suất thấp hơn khá nhiều so với ô tô chạy bằng nhiên liệu hóa thạch), cụ thể:

- Đối với xe ô tô chạy bằng xăng, dầu: Thuế suất thuế TTĐB áp dụng đối với xe ô tô từ 10% đến 150% tùy theo dung tích xi lanh và số chỗ ngồi.

- Đối với xe ô tô chạy bằng xăng kết hợp năng lượng điện, năng lượng sinh học, trong đó tỷ trọng xăng sử dụng không quá 70% số năng lượng sử dụng (xe lai điện): Áp dụng thuế suất thuế TTĐB bằng 70% mức thuế suất áp dụng cho xe chạy xăng, dầu có cùng dung tích xi lanh.

- Xe ô tô chạy bằng điện (trong đó có xe ô tô sử dụng pin nhiên liệu, xe ô tô điện chạy pin, xe ô tô điện chạy bằng năng lượng mặt trời...) có thuế suất thuế TTĐB từ 5% đến 15% tùy theo dung tích xi lanh và số chỗ ngồi.

Năm 2022, để góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường từ khí thải phương tiện giao thông, giảm phát thải khí nhà kính (thực hiện cam kết của Liên hợp quốc về bảo vệ môi trường), định hướng sản xuất và tiêu dùng theo hướng phát triển công nghiệp sạch, bảo vệ môi trường, tận dụng thời cơ phát triển xe ô tô điện chạy pin đáp ứng nhu cầu của thị trường Việt Nam cũng như khu vực và quốc tế, ngày 11/01/2022, Quốc hội đã thông qua Luật sửa đổi, bổ sung một số Luật, trong đó có Luật thuế TTĐB. Cụ thể, tại Luật này đã giảm đáng kể mức thuế suất thuế TTĐB đối với ô tô chạy pin so với xe chạy xăng, dầu, cụ thể: từ 01/3/2022 đến 28/02/2027, thuế suất thuế TTĐB đối với xe điện chạy pin tùy theo số chỗ ngồi là 1%, 2%, 3% và từ 01/3/2027 trở đi là 4%, 7%, 11% (trong khi mức đó mức thuế suất thuế TTĐB đối với xe sử dụng xăng, dầu là từ 15 - 150%).

*d) Lệ phí trước bạ (LPTB):* Để góp phần hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước phục hồi sản xuất kinh doanh trước những diễn biến phức tạp và ảnh hưởng của dịch Covid-19, trên cơ sở đề xuất của các Hiệp hội, doanh nghiệp và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, căn cứ thẩm quyền điều chỉnh mức thu LPTB theo quy định tại Luật Phí và lệ phí năm 2015, Bộ Tài chính đã xây dựng, trình Chính phủ ban hành các Nghị định giảm mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước phù hợp với bối cảnh KT-XH từng giai đoạn, cụ thể, đã ban hành các Nghị định để giảm 50% mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước theo một số giai đoạn trong các năm 2020, 2021, 2022 và 2023 (Nghị định số 70/2020/NĐ-CP ngày 28/6/2020; Nghị định số 103/2021/NĐ-CP ngày 26/11/2021; Nghị định số 41/2023/NĐ-CP ngày 28/6/2023).

Kể từ ngày 01/01/2024, mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước được thực hiện theo Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 của Chính phủ, theo đó mức thu LPTB đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước bằng mức thu LPTB đối với ô tô cùng loại.

Đồng thời, tại Nghị định số 10/2022/NĐ-CP ngày 15/01/2022 đã quy định ô tô điện chạy pin, trong vòng 3 năm kể từ ngày 01/3/2022, nộp LPTB lần đầu với mức thu là 0%. Trong vòng 2 năm tiếp theo, nộp LPTB lần đầu với mức thu bằng 50% mức thu đối với ô tô chạy xăng, dầu có cùng số chỗ ngồi.

*e) Về các chính sách ưu đãi về thuế khác đối với dự án sản xuất ô tô:*

Theo quy định của pháp luật đầu tư, “sản xuất ô tô, phụ tùng ô tô” thuộc Danh mục ngành, nghề ưu đãi đầu tư nên các dự án sản xuất ô tô, phụ tùng ô tô đã được hưởng ưu đãi theo quy định của pháp luật về thuế, cụ thể:

- Về thuế nhập khẩu: Tại khoản 11 Điều 16 Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu quy định miễn thuế đối với hàng hóa nhập khẩu (bao gồm các loại máy móc, thiết bị, linh kiện, vật tư...) để tạo tài sản cố định cho dự án đầu tư thuộc ngành, nghề ưu đãi đầu tư, trong đó có dự án sản xuất ô tô, phụ tùng ô tô hoặc đối với dự án đầu tư tại địa bàn ưu đãi đầu tư theo pháp luật đầu tư. Việc miễn thuế nhập khẩu đối với hàng hóa nhập khẩu quy định tại khoản này được áp dụng cho cả dự án đầu tư mới và dự án đầu tư mở rộng.

- Về thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN): Luật thuế TNDN và các văn bản hướng dẫn thi hành đã có các quy định cụ thể, ở mức cao về ưu đãi thuế TNDN áp dụng đối với dự án thuộc lĩnh vực ngành nghề/địa bàn ưu đãi đầu tư hoặc lĩnh vực công nghệ cao, đầu tư phát triển công trình hạ tầng đặc biệt quan trọng do Thủ tướng Chính phủ quyết định, theo đó, các thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện các dự án nêu trên được áp dụng các chính sách ưu đãi thuế (ưu đãi về thuế suất, thời gian miễn, giảm thuế) tương đương theo quy định tại Luật thuế TNDN.

- Về thuế sử dụng đất phi nông nghiệp: Luật thuế sử dụng đất phi nông nghiệp quy định miễn thuế đối với đất của dự án đầu tư thuộc lĩnh vực đặc biệt khuyến khích đầu tư; dự án đầu tư tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn; dự án đầu tư thuộc lĩnh vực khuyến khích đầu tư tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn; giảm 50% số thuế phải nộp đối với đất của dự án đầu tư thuộc lĩnh vực khuyến khích đầu tư và dự án đầu tư tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn.

f) Triển khai các biện pháp hỗ trợ doanh nghiệp. Trong bối cảnh chịu nhiều sức ép lớn, khó khăn, thách thức chưa từng có tiền lệ của đại dịch Covid-19 và tình hình thế giới, Đảng, Quốc hội, Chính phủ đã chỉ đạo, điều hành quyết liệt, linh hoạt và triển khai nhiều giải pháp, chính sách để hỗ trợ người dân, doanh nghiệp, trong đó có các doanh nghiệp ngành ô tô thực hiện mục tiêu kép: phòng chống dịch bệnh và phục hồi kinh tế - xã hội. Thực hiện Nghị quyết số 105/NQ-CP ngày 9/9/2021 về hỗ trợ doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh trong bối cảnh dịch COVID-19; Nghị quyết số 58/NQ-CP ngày 21/4/2023 về một số chính sách, giải pháp trọng tâm hỗ trợ doanh nghiệp chủ động thích ứng, phục hồi nhanh và phát triển bền vững đến năm 2025, Chính phủ đã triển khai thực hiện 4 nhóm chính sách: (i) nhóm chính sách hỗ trợ liên quan đến thuế, phí và lệ phí; (ii) nhóm chính sách hỗ trợ liên quan đến tài chính và tín dụng; (iii) nhóm chính sách hỗ trợ liên quan đến lao động và bảo hiểm xã hội (BHXH); (iv) nhóm chính sách liên quan đến thúc đẩy xuất khẩu, và bảo vệ chuỗi cung ứng. Qua đó đã giữ vững ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát theo mục tiêu đề ra; duy trì tỉ giá, lãi suất hợp lý, giảm đáng kể áp lực chi phí nguyên, nhiên liệu đầu vào, tháo gỡ khó khăn cho sản xuất kinh doanh.

**Thứ ba, về phát triển cơ sở hạ tầng giao thông.** Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược có sự chuyển biến vượt bậc, nhất là các công trình hạ tầng giao thông, năng lượng quan trọng, trọng điểm quốc gia. Trong giai đoạn 2011-2020, hạ tầng giao thông Việt Nam thực sự bùng nổ với quy mô hệ thống đường bộ tăng vọt lên đến con số 668.000 km, gấp tới gần 3 lần so với thời điểm cuối năm 2004. Trong đó, giai đoạn 2001 - 2010, cả nước chỉ đưa vào khai thác được 89 km đường cao tốc; giai đoạn 2011 - 2020 đưa vào khai thác thêm 1.074 km, thì chỉ trong nửa nhiệm kỳ qua (2021 - 2023), 730 km đường cao tốc đã được đưa vào khai thác, nâng tổng số đường cao tốc của nước ta đến nay lên 1.892 km. Trong 3 năm từ đầu nhiệm kỳ đã hoàn thành hơn 500 km đường cao tốc, bằng 1/2 khối lượng đã triển khai trong gần 20 năm trước đây (khoảng 1.163 km); đang tiếp tục triển khai thi công khoảng 1.071 km; hoàn tất khởi

công các tuyến giao thông quan trọng trên khắp cả nước. Hệ thống hạ tầng đường sắt cũng được quan tâm đầu tư nâng cấp, cải tạo, trong đó đã hoàn thành 4 dự án đường sắt quan trọng, cấp bách trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP.HCM, góp phần rút ngắn thời gian chạy tàu, nâng cao an toàn giao thông; đang triển khai 4 dự án cải tạo, nâng cấp các đoạn còn lại, hoàn thành năm 2025. Về hệ thống cảng biển, đến nay đã đầu tư, đưa vào khai thác 286 bến cảng (thuộc 36 cảng biển cả nước) cơ bản đáp ứng năng lực vận tải, xuất nhập khẩu hàng hóa của cả nước, luồng hàng hải được đầu tư đồng bộ với các bến cảng biển, đưa tổng công suất các cảng từ 420 triệu tấn (năm 2011) lên khoảng 580 triệu tấn mỗi năm. Về hàng không, đã cải tạo và đưa vào khai thác 22 cảng hàng không, cơ bản đáp ứng nhu cầu hành khách, góp phần thúc đẩy phát triển du lịch, hội nhập quốc tế.

Tuy nhiên, hệ thống hạ tầng giao thông Việt Nam hiện nay còn bộc lộ nhiều yếu kém, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh, mạnh để tiến tới mục tiêu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Bên cạnh đó, do khó khăn về nguồn lực, hệ thống hạ tầng giao thông hiện hữu cũng không được duy tu, bảo dưỡng đầy đủ, kịp thời, nguy cơ dẫn tới xuống cấp, giảm năng lực phục vụ, khai thác. Những bất cập trên đã và đang làm giảm vị thế đi trước mở đường của ngành giao thông vận tải trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.<sup>2</sup>

**Thứ tư**, cam kết đưa phát thải ròng về 0 vào năm 2050. Tại Hội nghị COP26 (11/2021), Thủ tướng Phạm Minh Chính đã cam kết đưa phát thải ròng về 0 vào năm 2050. Đây cũng là xu thế tất yếu trên thế giới. Việc thực hiện cam kết giúp doanh nghiệp có cơ hội mở rộng thị trường, nhất là các thị trường có yêu cầu cao về sản xuất xanh như EU, Hàn Kỳ,... đổi mới công nghệ sản xuất trên cơ sở tích kiệm năng lượng, thân thiện môi trường; cơ hội tiếp cận các hỗ trợ về tài chính, công nghệ, chuyên gia để đầu tư, phát triển công nghệ xanh, sạch. Tuy nhiên doanh nghiệp cũng gặp nhiều thách thức về việc thích nghi và đổi mới công nghệ trong thời gian ngắn, đồng thời phải giữ vững năng lực cạnh tranh trên thị trường. Việc chuyển đổi sang năng lượng sạch và tái tạo cũng đòi hỏi một lượng đầu tư lớn từ phía doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, trong giai đoạn từ năm 2011 tới nay, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam còn chịu nhiều khó khăn, thách thức. Sức ép lạm phát lớn; thị trường xuất khẩu bị thu hẹp; quy mô nền kinh tế và thu nhập của người dân nước ta còn khiêm tốn nhưng độ mở lớn, khả năng cạnh tranh và sức chống chịu trước các cú sốc từ bên ngoài còn hạn chế; đà tăng trưởng thị trường trong nước chững lại; giá xăng dầu và nhiều loại hàng hóa, nguyên, nhiên vật liệu đầu vào cho sản xuất, chi phí sản xuất, vận tải còn ở mức cao; áp lực cạnh tranh và sự gia tăng các rào cản kỹ thuật tại các thị trường xuất khẩu; thiên tai, dịch bệnh, biến đổi khí hậu tiếp tục diễn biến bất thường, ảnh hưởng đến sản xuất của ngành công nghiệp nói chung và ngành công nghiệp ô tô nói riêng.

---

<sup>2</sup> Cổng TTĐT Bộ Giao Thông Vận Tải, Định hướng và chính sách phát triển hạ tầng giao thông Việt Nam, <https://mt.gov.vn/tk/Pages/chitiettin.aspx?IDNews=51792>

**Thứ sáu**, hợp tác quốc tế tiếp tục được đẩy mạnh. Đến nay Việt Nam đã tham gia 19 hiệp định thương mại tự do (FTA) với hơn 60 đối tác, gồm 16 hiệp định đã có hiệu lực<sup>3</sup> và 3 FTA đang đàm phán (ASEAN - Canada; Việt Nam EFTA; Việt Nam - UAE). Trong giai đoạn từ 2021 đến nay, Việt Nam đã ký kết và thông qua 02 Hiệp định đa phương quan trọng: Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len (UKVFTA, có hiệu lực từ 5/2021); Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP, có hiệu lực tại Việt Nam từ tháng 1/2022). Trong cùng giai đoạn, Việt Nam cũng đã nâng cấp quan hệ ngoại giao lên Đối tác chiến lược toàn diện với 04 quốc gia là Hàn Quốc (12/2022), Mỹ (9/2023), Nhật Bản (11/2023) và Australia (3/2024), nâng số quốc gia có quan hệ Đối tác chiến lược toàn diện lên 07 quốc gia (trước đó là Trung Quốc, năm 2008; Liên bang Nga, năm 2012; Ấn Độ, năm 2016). Việc thúc đẩy đàm phán, ký kết FTA, nâng cấp quan hệ ngoại giao với các nước, nhất là các nước có công nghiệp phát triển, thị trường tiêu thụ lớn và cơ cấu hàng hóa xuất nhập khẩu mang tính bổ sung cho ta là một trong những giải pháp quan trọng giúp ta tạo dựng được cơ cấu thị trường cân đối, đẩy mạnh thu hút đầu tư, ổn định lâu dài, phục vụ cho chuyển đổi cơ cấu nền kinh tế, đổi mới mô hình tăng trưởng, công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Mặt khác, Việt Nam đã dần dịch chuyển từ quốc gia tham gia hội nhập thành quốc gia dẫn dắt hội nhập với việc chủ động trong việc đàm phán với các nước khác về việc hình thành các khu vực thương mại tự do. Độ mở của nền kinh tế đạt khoảng 200% GDP, và là một trong những nước có độ mở cao nhất thế giới. Tuy nhiên với quy mô GDP còn nhỏ, độ mở cửa thị trường lớn, năng lực cạnh tranh và sức chống chịu hạn chế, Việt Nam cũng dễ bị ảnh hưởng bởi các diễn biến tiêu cực trên thế giới.

## **2. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH Ô TÔ**

### **2.1. Thực trạng quy mô và năng lực sản xuất**

#### **2.1.1. Số lượng và quy quy mô của các doanh nghiệp công nghiệp ô tô**

Hiện cả nước có 377 doanh nghiệp ô tô với sản lượng thiết kế khoảng trên 750.000 ngàn xe/năm, trong đó có 169 doanh nghiệp FDI, chiếm 46,43%. Trong số 377 doanh nghiệp sản xuất liên quan đến ô tô, có khoảng 56 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô; trên 45 doanh nghiệp sản xuất khung gầm, thân xe, thùng xe; hơn 214 doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô,... với sản lượng sản xuất lắp ráp trong nước đáp ứng khoảng 70% nhu cầu xe dưới 9 chỗ ngồi trong nước.

**Bảng 1: Số lượng doanh nghiệp của ngành ô tô**

<b>Năm</b>	<b>2010</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Số lượng doanh nghiệp</b>	373	358	350	355	377

*Nguồn: Số liệu của Tổng cục thống kê - Bộ Kế hoạch và đầu tư.*

<sup>3</sup> ASEAN – AEC; ASEAN - Ấn Độ (AIFTA); ASEAN - Hàn Quốc (AKFTA); ASEAN - Hồng Kông, TQ (AHKFTA); ASEAN - Nhật Bản (AJCEP); ASEAN - Trung Quốc (ACFTA); ASEAN - Úc/New Zealand (AANZFTA); CPTPP; RCEP; Việt Nam - Chile (VCFTA); Việt Nam - EU (EVFTA); Việt Nam - Hàn Quốc (VKFTA); Việt Nam - Liên minh Kinh tế Á - Âu (VN-EAEU FTA); Việt Nam - Nhật Bản (VJEPA); Việt Nam - Anh & Bắc Ailen (UKVFTA); Việt Nam - Israel (VIFTA).



Ngành Công nghiệp sản xuất ô tô trong nước hiện có 56 doanh nghiệp tham gia sản xuất và lắp ráp, gồm 38 doanh nghiệp trong nước (như Trường Hải, TMT, Vinaxuki...) và 18 doanh nghiệp nước ngoài (với các thương hiệu nổi tiếng như Ford, Mercedes, Toyota, GM...).

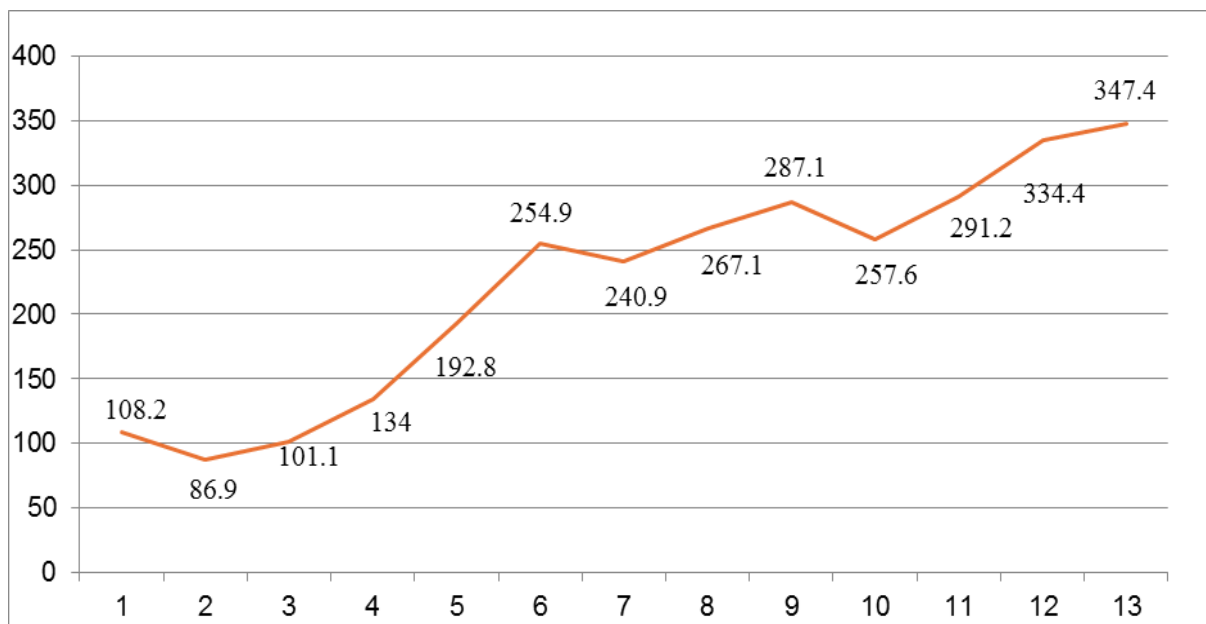
Sản lượng sản xuất hàng năm của toàn ngành vào khoảng 460.000 sản phẩm, trong đó chủ yếu là xe con, xe tải và xe khách với sản lượng xe con trung bình đạt 200.000 sản phẩm mỗi năm, sản lượng xe tải và xe khách tương ứng là 215.000 sản phẩm mỗi năm...

### **2.1.2. Năng lực sản xuất**

#### *Thực trạng sản xuất, lắp ráp xe ô tô trong nước*

Trong giai đoạn từ năm 2011 đến 2023 sản lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước có xu hướng tăng đều hàng năm, tuy nhiên tốc độ tăng trưởng không đều theo từng giai đoạn. Cụ thể, tăng trưởng bình quân trong giai đoạn 2011 - 2021 đạt 10,4%/năm và cả giai đoạn 2011 - 2023 đạt 9,4%/năm. Trong đó, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011 - 2015 đạt 12,25%/năm, giai đoạn 2016 - 2020 tăng bình quân 5,95%/năm và giai đoạn 2021 - 2023 đạt 7,8%/năm.

Số lượng xe sản xuất, lắp ráp tăng từ 108,2 ngàn chiếc năm 2011 lên 192,8 ngàn chiếc năm 2015, đạt 257,6 ngàn chiếc năm 2020 và đạt 347,4 ngàn chiếc năm 2023.



**Hình 1. Sản lượng sản xuất, lắp ráp xe trong nước giai đoạn 2011- 2023**

*Đơn vị tính: 1.000 chiếc*

*Nguồn: Số liệu thống kê của Tổng cục Thống kê hàng năm.*

- Xét về thực trạng sản xuất, lắp ráp của các thương hiệu xe trong nước cho thấy: Từ năm 2011 đến năm 2022, tổng sản lượng xe của một số thương hiệu lớn tăng được khoảng gần 40 nghìn xe, tăng ở hầu hết các thương hiệu như Kia, Ford, Honda. Tuy nhiên, một số thương hiệu lớn khác lại giảm một các đáng kể

chẳng hạn như Hyundai hay Toyota. Mức độ xe sản xuất trong nước tăng nhẹ trong khi nhu cầu tiêu thụ trong nước tăng cao, điều này dẫn đến việc nhập khẩu xe tăng. Đây là một trong những nguyên nhân ảnh hưởng rất lớn đến việc tham gia của các doanh nghiệp trong nước vào trong ngành sản xuất ô tô.

**Bảng 2. Sản xuất xe của một số thương hiệu xe trong nước**

*Đơn vị: Chiếc*

STT	Thương hiệu	2019	2020	2021	2022
1.	Hyundai	77.556	79.113	60.401	60.000
2.	Toyota	50.118	43.397	27.747	34.880
3.	Kia	29.829	28.824	41.090	61.163
4.	Mazda	24.358	21.827	17.428	27.733
5.	Peugeot	3.325	3.725	7.005	10.188
6.	Vinfast	15.529	20.613	33.924	21.842
7.	Ford	10.536	3.282	2.649	20.104
8.	Honda	9.965	14.015	20.096	20.487
9.	Mitsubishi	4.081	4.857	3.871	5.825

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

- Xét về thực trạng sản xuất, lắp ráp theo chủng loại xe trong nước cho thấy: Xe khách có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất, tăng từ 77.009 xe năm 2014 lên 229.706 xe năm 2020 và giảm xuống còn 214.619 xe năm 2023.

**Bảng 3. Sản xuất phân theo chủng loại xe**

*Đơn vị: 1.000 chiếc*

Chủng loại	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Xe khách	77,0	117,3	124,5	147,0	192,1	229,7	215,9	203,8	284,3	214,6
Xe buýt (>10 người)	8,9	12,2	12,4	12,5	10,5	8,5	2,5	2,0	3,8	5,9
Xe tải	44,5	69,2	68,9	81,0	68,5	64,7	63,1	68,1	66,6	54,8
Khác	-	9,9	11,6	10,1	5,8	3,2	2,4	3,3	3,4	1,0
<b>Total</b>	<b>130,1</b>	<b>208,6</b>	<b>217,4</b>	<b>250,6</b>	<b>276,8</b>	<b>306,1</b>	<b>284,0</b>	<b>277,2</b>	<b>358,1</b>	<b>276,4</b>

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

- Xét về hình thức sản xuất, lắp ráp trong nước cho thấy: Xe khách có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất, tăng từ 77.009 xe năm 2014 lên 229.706 xe năm 2020 và giảm xuống còn 214.619 xe năm 2023.

**Bảng 4. Sản lượng xe theo thức sản xuất và lắp ráp**

Đơn vị: 1.000 chiếc

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Sản xuất, lắp ráp trong nước - CKD (VAMA)	133,6	208,6	217,4	250,6	276,8	306,1	284,0	277,2	358,1	276,4
Nhập khẩu - CBU (VAMA)	116,5	173,0	183,4	195,0	215,7	189,5	187,1	168,4	226,5	181,4

Nguồn: Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam.

## 2.2. Thực trạng tiêu thụ

- Theo số liệu thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam, đến hết 31/12/2010 tổng lượng xe lưu hành trên cả nước là 1.624.406 xe các loại, tăng 113.515 xe hay tăng 7,51% so với năm 2009. Tính cả giai đoạn 10 năm 2001 - 2010 tốc độ tăng trung bình lượng xe ô tô lưu hành ở Việt Nam đạt 12,81%/năm (năm 2000 tổng lượng xe lưu hành 484.917 xe). Tính trên đầu người, thời điểm năm 2010 thì tỷ lệ sở hữu xe là khoảng 18,7 xe/1000 dân.

Theo báo cáo của Ủy ban ATGT Quốc gia, năm 2023 trên toàn quốc đăng ký mới 408.542 xe ô tô, lũy kế tổng số xe đã đăng ký tính đến cuối năm 2023 của Việt Nam là 6.312.439 ô tô. Mức sở hữu xe bình quân đầu người là 63 xe/1.000 dân năm 2023. Trong đó năm 2022 số lượng ô tô lần bán lần đầu là 454.382 chiếc, gồm 333.957 xe du lịch gia đình (dưới 9 chỗ không kinh doanh vận tải) và 120.425 chiếc xe loại khác (gồm dưới 9 chỗ có kinh doanh vận tải, xe buýt, xe chuyên dùng, đầu kéo và sơ-mi rơ-moóc). Nếu tính riêng loại xe dưới 9 chỗ (gồm xe cá nhân, xe gia đình, xe doanh nghiệp và xe kinh doanh vận tải taxi), số lượng xe đang lưu hành là 3.052.533 chiếc.

**Bảng 5. Số lượng xe đang lưu hành tại Việt Nam năm 2022**

Loại phương tiện	Số lượng xe đang lưu hành hiện nay
1. Ô tô chở người đến 9 chỗ không kinh doanh vận tải	2.923.298
2. Ô tô chở người đến 9 chỗ có kinh doanh vận tải	129.235
3. Ô tô chở người trên 9 chỗ (xe buýt, mini buýt)	16.3637
4. Ô tô tải, xe chuyên dùng và xe đầu kéo	1.662.082
5. Rơ-moóc, sơ mi rơ-moóc	135.991
<b>Tổng</b>	<b>5.014.243</b>

Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam

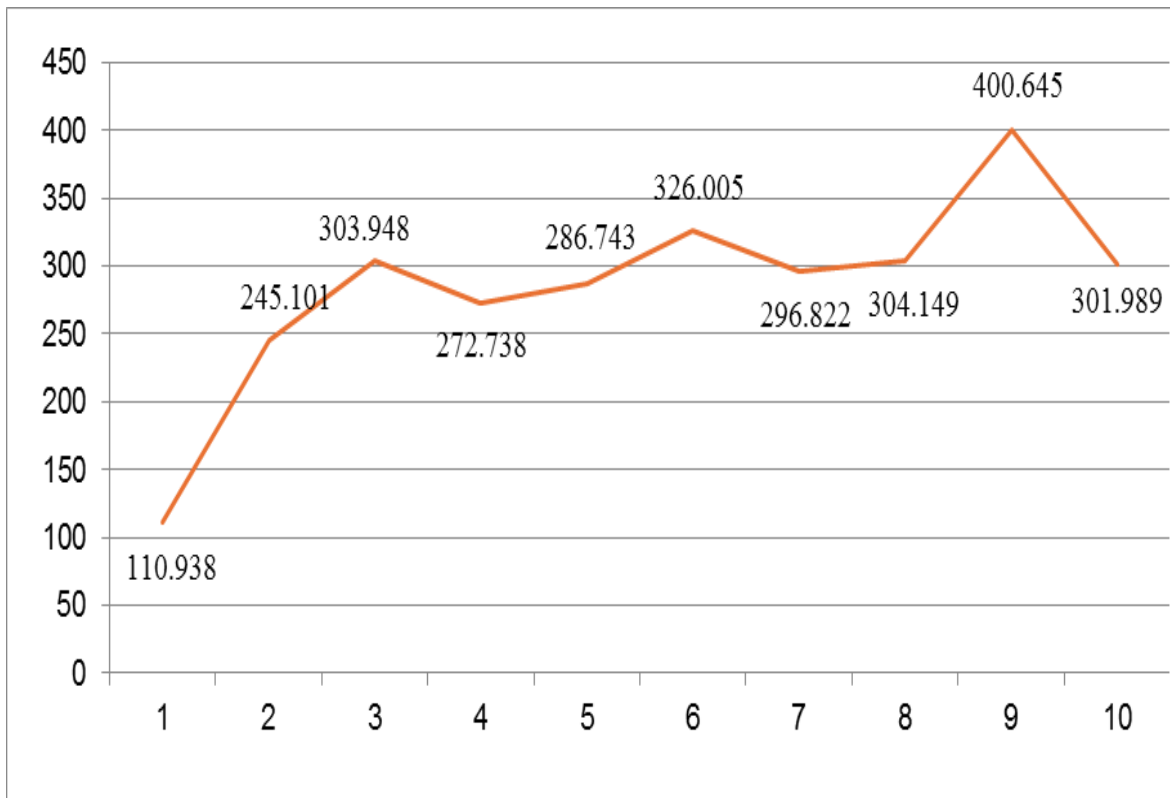
**Như vậy tỷ lệ xe ô tô trên 1.000 người dân năm của Việt Nam 2023 là 63 xe ô tô/1.000 dân.**

Nếu chỉ tính xe du lịch dưới 9 chỗ (3,052 triệu chiếc), tỷ lệ sở hữu ô tô con là 30 xe ô tô con/1.000 dân.

Theo số liệu của Bộ Công thương năm 2020, tỷ lệ sở hữu xe ô tô du lịch dưới 9 chỗ tại Việt Nam khoảng 23 xe/1.000 dân, thống kê của đăng kiểm đến tháng 3/2023 là 30 xe con/1.000 dân; tỷ trọng xe con của cá nhân, gia đình và tổ chức chiếm 67% tổng lượng ô tô đang lưu hành toàn quốc.

Như vậy, chỉ sau 2 năm (2021 + 2022), tính đến tháng 3/2023, tỷ lệ xe du lịch trên 1.000 người dân Việt Nam đã tăng 30,6% so với năm 2020.

- Trong giai đoạn từ năm 2011 đến 2023 sản lượng xe tiêu thụ trong nước có xu hướng tăng đều hàng năm, tuy nhiên tốc độ tăng trưởng không đều theo từng giai đoạn. Cụ thể, tăng trưởng bình quân trong giai đoạn 2011 - 2021 đạt 10,34%/năm và cả giai đoạn 2011 - 2023 đạt 8,0%/năm. Trong đó, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2011 - 2015 đạt 17,18%/năm, giai đoạn 2016 - 2020 tăng bình quân 3,91%/năm và giai đoạn 2021 - 2023 chỉ đạt 0,4%/năm. Số lượng xe tiêu thụ tăng từ 110,1 ngàn chiếc năm 2011 lên 245,1,8 ngàn chiếc năm 2015, đạt 296,8 ngàn chiếc năm 2020 và đạt 302,0 ngàn chiếc năm 2023.



**Hình 2. Sản lượng xe tiêu thụ trong nước giai đoạn 2011 - 2023**

*Đơn vị tính: chiếc*

*Nguồn: Số liệu thống kê của Tổng cục Thống kê hàng năm.*

- Trong giai đoạn từ năm 2011 đến nay thị trường ô tô Việt Nam liên tục tăng. Năm 2022, lượng xe mới bán ra tại Việt Nam đạt mức kỷ lục 508.547 xe, trong đó, doanh số bán xe của VAMA đạt 404.635 chiếc và các hãng nhập khẩu, 81.582 xe của TC Motor - hãng bán xe Hyundai và 22.924 xe của VinFast. Doanh

số xe mới bán ra đạt mức kỷ lục đưa Việt Nam vào nhóm 4 thị trường lớn nhất Đông Nam Á. Doanh số nửa triệu xe tại khu vực Đông Nam Á vốn chỉ có 3 thị trường lớn nhất là Thái Lan, Indonesia và Malaysia đạt được. Bên cạnh mức bán hàng hơn nửa triệu chiếc, tăng trưởng sức mua của thị trường ô tô Việt Nam cao thứ hai Đông Nam Á, chỉ sau Malaysia. Theo số liệu từ Hiệp hội VAMA, tính chung cả năm 2023, tổng doanh số bán hàng của toàn thị trường đạt 301.989 xe. Tuy nhiên, kết quả này so với năm 2022 vẫn giảm 25% (404.635 xe). Trong đó, xe ô tô du lịch giảm 27%, xe thương mại giảm 16% và xe chuyên dụng giảm 56%.

**Bảng 6 .Tiêu thụ xe theo chủng loại và hình thức**

*Đơn vị: 1.000 chiếc*

		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Hyundai	CKD	15,694	27,151	36,409	30,838	62,778	79,294	81,088	70,188	80,461	63,593
	CBU					748	274	280	330	1,121	3,857
Grand Total (CBU + CKD)		15,694	27,151	36,409	30,838	63,526	79,568	81,368	70,518	81,582	67,450
	PC	15,694	27,151	36,409	30,838	55,994	69,916	73,479	60,731	69,845	57,683
	CV					7,532	9,652	7,889	9,787	11,737	9,767
Vinfast	ICE						15,269	4,503	35,638	15,844	
	BEV								85	7,080	34,855
Grand Total (ICE + BEV)							15,269	4,503	35,723	22,924	34,855

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

#### *Cơ cấu chủng loại ô tô tiêu thụ trong nước*

Lượng xe tiêu thụ trong nước từ năm 2016 đến nay đã tăng gần gấp 2 lần, Mặc dù vậy nhưng sản lượng xe lắp ráp trong nước được tiêu thụ trong giai đoạn này ít thay đổi. Năm 2016 vẫn là năm mà số lượng xe sản xuất trong nước tiêu thụ đạt mức cao 228.439 chiếc. Cơ cấu tiêu thụ xe liên tục thay đổi trong mấy năm gần đây. Từ chỗ thị trường xe chủ yếu là xe sản xuất, xe nhập khẩu chỉ chiếm khoảng 25 - 28% thì đến năm 2019 xe nhập khẩu bắt đầu tăng vọt lên 42% và từ đó tỷ lệ xe nhập khẩu tăng đều qua các năm. Năm 2022 lượng xe sản xuất trong nước giảm xuống chỉ còn chiếm khoảng 55% sản lượng tiêu thụ toàn thị trường. Điều này cho thấy xe nhập khẩu đang chiếm ưu thế và sản xuất ô tô trong nước đang gặp phải sự cạnh tranh rất lớn từ các nước trong khu vực. Vấn đề này liên quan đến cam kết tại Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA), theo đó từ sau năm 2018 khi ô tô nhập khẩu có xuất xứ ASEAN có thuế suất nhập khẩu 0%. Thực tế giai đoạn từ năm 2018 - 2022, Hiệp định thương mại hàng hóa nội khối ASEAN (ATIGA) được áp dụng đã mở đường cho nhiều loại ô tô từ Thái Lan và Indonesia tràn vào Việt Nam, chiếm tỷ lệ từ 30 - 35% tổng sản lượng ô tô tiêu thụ mỗi năm tại Việt Nam.

Theo Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải, cho biết đến nay cả nước có 20.065 ô tô điện sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu được cấp giấy chứng nhận. Con số này sẽ còn tăng trưởng trong thời gian tới, nhưng hệ thống trạm sạc lại rất thiếu.

**Bảng 7. Tiêu thụ xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước giai đoạn 2016-2022**

*Đơn vị: chiếc*

	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Tháng 1	17.379	14.267	20.586	18.799	9.599	14.512	17.782
Tháng 2	9.243	13.659	10.686	7.685	11.697	8.610	14.528
Tháng 3	19.955	18.388	18.777	19.769	11.878	17.140	21.863
Tháng 4	19.500	16.453	17.910	14.047	7.400	17.341	25.269
Tháng 5	19.117	16.656	19.467	15.269	11.095	13.825	25.580
Tháng 6	18.014	17.280	19.194	16.162	15.874	13.365	11.044
Tháng 7	20.729	14.779	18.093	15.275	16.088	9.024	13.759
Tháng 8	17.531	15.494	14.875	12.594	12.869	5.345	15.499
Tháng 9	20.566	14.739	17.215	15.939	17.826	7.316	17.193
Tháng 10	20.879	15.498	17.599	16.406	20.498	15.344	20.051
Tháng 11	21.961	17.697	19.426	16.595	23.509	20.965	18.813
Tháng 12	23.565	20.047	21.407	19.700	29.382	25.686	17.666
<b>Tổng</b>	<b>228.439</b>	<b>194.957</b>	<b>215.235</b>	<b>188.240</b>	<b>187.715</b>	<b>168.473</b>	<b>219.047</b>

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

### **2.3. Thực trạng xuất nhập khẩu ô tô và linh kiện**

#### **2.3.1. Về xuất khẩu**

Xem xét về kim ngạch xuất khẩu ô tô và linh kiện theo chủng loại trong giai đoạn 2011 - 2022 cho thấy: Nhóm Mã HS 8708. Linh kiện, phụ kiện của máy kéo, xe có động cơ chở 10 người trở lên chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam hiện nay, kim ngạch tăng từ 535,0 triệu USD năm 2011 lên 841,1 triệu USD năm 2015, đạt 1.311,0 triệu USD năm 2020 và đạt 2.267,5 triệu USD năm 2022; tiếp đến là Nhóm mã HS 8703. Ô tô và các loại xe vận tải có động cơ khác với các con số tương ứng là 1,4 triệu USD năm 2011, 0,9 triệu USD năm 2015, đạt 112,9 triệu USD năm 2020 và 237,2 triệu USD năm 2022; và Nhóm mã HS 8716. Xe rơ moóc và sơ mi rơ moóc; các

phương tiện khác, không được dẫn động bằng cơ giới (trừ đường sắt và xe điện) tăng từ 18,2 triệu USD năm 2011, lên 39,6 triệu USD năm 2015, đạt 71,8 triệu USD năm 2020 và 170,4 triệu USD năm 2022;...

**Bảng 8. Xuất khẩu ô tô và linh kiện của Việt Nam theo chủng loại giai đoạn 2011-2022**

*Đơn vị: Triệu USD*

HS	Chủng loại	2011	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
8708	Linh kiện, phụ kiện của máy kéo, xe có động cơ chở 10 người trở lên	535,0	941,1	1.003,0	1.125,4	1.229,5	1.340,2	1.311,0	1.569,1	1.775,5	2.267,5
8703	Ô tô và các loại xe vận tải có động cơ khác	1,4	0,9	1,7	1,6	5,8	33,4	112,9	256,2	220,1	237,2
8716	Xe rơ moóc và sơ mi rơ moóc; các phương tiện khác, không được dẫn động bằng cơ giới (trừ đường sắt và xe điện)	18,2	39,6	39,4	45,4	51,7	63,4	71,8	116,4	198,7	170,4
8702	Xe cơ giới chở $\geq 10$ người, kể cả lái xe	0,5	0,38	0,38	2,0	0,39	2,1	10,7	6,2	8,9	13,4
8701	Máy kéo (trừ máy kéo thuộc nhóm 8709)	23,1	11,5	10,0	16,3	14,1	14,6	15,6	14,2	11,4	9,0
8707	Thân xe, bao gồm cabin, dùng cho máy kéo, xe có động cơ chở 10 người trở lên	0,42	1,25	1,18	1,17	2,4	1,08	2,7	4,7	4,3	8,7
8709	Xe vận chuyển, loại tự hành, không lắp kèm thiết bị nâng hạ hoặc cạp giữ, thuộc loại đã qua sử dụng	0,02	-	-	-	0,80	0,14	0,11	-	-	6,87
8705	Xe có động cơ chuyên dùng (trừ loại được thiết kế chủ yếu để vận chuyển)	0,33	1,57	2,27	1,74	2,62	2,56	0,69	1,18	0,73	4,36
8704	Xe có động cơ để vận chuyển hàng hóa, bao gồm: khung gầm với động cơ và cabin	3,126	1,62	6,03	1,99	4,97	2,68	1,30	2,32	7,37	4,30

Xem xét về kim ngạch xuất khẩu ô tô và linh kiện theo nước trong giai đoạn 2011 - 2022 cho thấy: Mỹ là quốc gia mà Việt Nam xuất khẩu nhiều nhất hiện nay, kim ngạch tăng từ 91,2 triệu USD năm 2011 lên 189 triệu USD năm 2015, đạt 556,2 triệu USD năm 2020 và đạt 1.038,7 triệu USD năm 2022; tiếp đến là Nhật Bản với các con số tương ứng là 289,6 triệu USD năm 2011,

474,9 triệu USD năm 2015, 451,5 triệu USD năm 2020 và 525 triệu USD năm 2022; và Thái Lan tăng từ 67,2 triệu USD năm 2011, lên 202,9 triệu USD năm 2015, 278,3 triệu USD năm 2020 và 461,5 triệu USD năm 2022;...

**Bảng 9. Xuất khẩu ô tô của Việt Nam theo nước giai đoạn 2011-2022**

Đơn vị: Triệu USD

	2011	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Tổng</b>	<b>930,6</b>	<b>1.909,9</b>	<b>2.067,7</b>	<b>2.329,9</b>	<b>2.646,0</b>	<b>2.943,7</b>	<b>3.157,3</b>	<b>4.027,6</b>	<b>4.974,5</b>
<i>Tăng trưởng</i>		15,46	8,26	12,68	13,57	11,25	7,26	27,56	23,51
Mỹ	91,2	189,8	200,5	229,9	311,6	439,9	556,2	838,4	1.038,7
Nhật Bản	289,6	474,9	441,6	473,4	538,8	519,0	451,5	494,4	525,0
Thái Lan	67,2	202,9	190,5	202,1	231,1	253,9	278,3	359,1	461,5
Hàn Quốc	11,7	61,3	70,8	73,4	93,8	139,8	190,1	259,7	291,8
Trung Quốc	57,5	99,6	141,6	177,7	176,3	213,6	246,5	288,3	291,2
Ý	10,7	74,9	128,0	144,7	141,6	142,4	141,8	186,0	254,4
Hà Lan	9,	25,2	55,5	86,3	94,6	86,4	112,2	122,7	213,2
In-đô-nê-xi-a	50,8	58,3	68,3	71,3	86,5	95,9	77,6	114,3	195,0
Mê-hi-cô	10,8	697	61,6	39,1	60,8	87,7	80,0	137,8	172,6
Tô-gô	9,1	8,1	39,4	79,6	98,9	89,0	150,2	173,2	164,4
Đức	27,3	101,4	92,9	77,0	90,8	95,3	106,3	109,3	151,5
Đài Loan	15,0	44,2	51,6	66,9	83,9	97,3	84,1	102,6	119,1
Phi-líp-pin	54,7	42,3	47,8	55,3	51,8	44,0	71,2	97,7	113,7
Căm-pu-chia	34,7	59,2	46,8	45,9	68,2	83,2	85,5	78,7	113,5

Nguồn: Số liệu của Trung tâm thương mại thế giới.

### 2.3.2. Về nhập khẩu

Xem xét về kim ngạch xuất khẩu ô tô và linh kiện theo chủng loại trong giai đoạn 2011 - 2022 cho thấy: Nhóm Mã HS 8708. Linh kiện, phụ kiện của máy kéo, xe có động cơ chở 10 người trở lên chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam hiện nay, tăng từ 981,8 triệu USD năm 2011 lên 1.517,2 triệu USD năm 2015, đạt 2.097,6 triệu USD năm 2020 và đạt 2.495,9 triệu USD năm 2022; tiếp đến là Nhóm Mã HS 8703. Ô tô và các loại xe vận tải có động cơ khác kim ngạch tăng từ 441,6 triệu USD năm 2011 lên 556,5,1 triệu USD năm 2015, đạt 1.440,4 triệu USD năm 2020 và đạt 2.225,1 triệu USD năm 2022; tiếp đến là Nhóm mã HS 8705. Xe có động cơ chuyên dùng (trừ loại được thiết kế chủ yếu để vận chuyển) với các con số tương ứng là 94,6 triệu USD năm 2011, lên 196,9 triệu USD năm 2015, giảm nhẹ còn 190,3 triệu USD năm 2020 và tiếp tục giảm chỉ còn 92,3 triệu USD năm 2022;...

**Bảng 10. Nhập khẩu ô tô của Việt Nam theo nước giai đoạn 2011-2022**



Đơn vị: Triệu USD

HS	Chủng loại	2011	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
8703	Ô tô và các loại xe vận tải có động cơ khác	441,6	556,5	747,4	887,0	1.120,0	2.003,9	1.440,4	2.083,5	2.783,2	2.225,1
8705	Xe có động cơ chuyên dùng (trừ loại được thiết kế chủ yếu để vận chuyển)	94,6	196,9	301,5	313,0	152,8	277,1	190,3	300,9	199,3	92,3
8701	Máy kéo (trừ máy kéo thuộc nhóm 8709)	96,0	919,3	351,2	261,6	67,3	174,3	188,2	517,4	326,9	284,7
8708	Linh kiện, phụ kiện của máy kéo, xe có động cơ chở 10 người trở lên	981,8	1.517,2	1.986,2	1.723,6	1.998,7	2.275,5	2.097,6	2.638,6	3.115,3	2.495,9
8716	Xe rơ moóc và sơ mi rơ moóc; các phương tiện khác (trừ đường sắt và xe điện)	27,3	312,4	117,6	94,3	67,3	80,3	81,0	211,9	172,5	168,9
8709	Xe vận chuyển, loại tự hành, không lắp kèm thiết bị nâng hạ hoặc đã qua sử dụng	10,2	6,5	10,1	20,1	11,0	12,0	9,3	5,8	3,3	5,3
8702	Xe cơ giới chở $\geq 10$ người, kể cả lái xe	6,5	36,3	27,3	27,5	29,7	21,1	18,8	11,1	45,4	127,2
8707	Thân xe, bao gồm cabin, dùng cho máy kéo, xe có động cơ chở 10 người trở lên	1,0	2,40	3,66	2,69	3,75	2,85	2,88	3,85	5,24	7,50
8704	Xe có động cơ để vận chuyển hàng hóa, bao gồm. khung gầm với động cơ và cabin	432,4	1.596,8	1.100,9	985,2	520,3	739,9	543,7	856,1	587,7	608,5
8706	Khung gầm có gắn động cơ dùng cho máy kéo, xe có động cơ chở 10 chiếc trở lên	1,6	0,99	0,25		0,114	0,74	2,13	0	0	13,67

*Nguồn: Số liệu của Trung tâm thương mại thế giới.*

Xem xét về kim ngạch nhập khẩu ô tô và linh kiện theo nước trong giai đoạn 2011 - 2022 cho thấy: Thái Lan là quốc gia mà Việt Nam xuất khẩu nhiều nhất hiện nay, kim ngạch tăng từ 427,8 triệu USD năm 2011 lên 805,9 triệu USD năm 2015, 1.481,1 triệu USD năm 2020 và đạt 2.031,9 triệu USD năm 2022; tiếp đến là Trung Quốc với các con số tương ứng là 385,8 triệu USD năm 2011, 1.842,9 triệu USD năm 2015, 849,1 triệu USD năm 2020, 1.874,9 triệu USD năm 2022; và In-đô-nê-xi-a tăng từ 72,3 triệu USD năm 2011, lên 121,5 triệu USD năm 2015, 846,2 triệu USD năm 2020, đạt 1.375,2 triệu USD năm 2022;...

Giai đoạn 2011 - 2022 xe ô tô nhập khẩu từ Thái Lan và Indonesia vào Việt Nam tăng mạnh chủ yếu do Hiệp định Thương mại Tự do ASEAN (AFTA); giảm thuế nhập khẩu xe ô tô từ các nước thành viên xuống 0% từ năm 2018. Điều này làm cho xe ô tô nhập khẩu từ Thái Lan và Indonesia có giá cạnh tranh hơn so với xe sản xuất trong nước và các quốc gia khác ngoài ASEAN. Bên cạnh đó, Thái Lan và Indonesia là các trung tâm sản xuất ô tô lớn của khu vực: Thái Lan được biết đến như là "Detroit của châu Á", với năng lực sản xuất và lắp ráp ô tô lớn, chất lượng cao và chi phí sản xuất thấp. Indonesia cũng phát triển mạnh mẽ ngành công nghiệp ô tô, trở thành nhà sản xuất ô tô lớn thứ hai ở ASEAN. Các mẫu xe của các thị trường này đa dạng, được sự đầu tư lớn từ các

hãng Toyota, Honda, và Mitsubishi, có lợi thế về thuế và chi phí sản xuất, chi phí vận chuyển thấp nên giá cả và chi phí rất cạnh tranh so với các xe sản xuất trong nước và từ các nguồn nhập khẩu khác.

Ô tô nguyên chiếc các loại nhập khẩu về Việt Nam trong năm 2023 chủ yếu có xuất xứ từ Thái Lan và In-đô-nê-xi-a, chiếm 75% tổng lượng nhập khẩu của cả nước. Trong đó: nhập khẩu từ Thái Lan là 53.942 chiếc, giảm 18,1%; nhập khẩu từ Ấn Độ là 42.676 chiếc, giảm 41,3% so với năm 2022.

**Bảng 11. Nhập khẩu ô tô của Việt Nam theo nước giai đoạn 2011-2022**

Đơn vị: Triệu USD

	2011	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Tổng</b>	<b>2.437,9</b>	<b>5.421,0</b>	<b>4.948,4</b>	<b>4.635,6</b>	<b>4.505,0</b>	<b>6.326,8</b>	<b>5.319,1</b>	<b>7.443,6</b>	<b>8.139,1</b>
Thái Lan	427,8	805,9	1.074,4	1.116,5	1.537,5	1.972,0	1.481,0	1.981,1	2.031,9
Trung Quốc	385,8	1.842,9	1.020,5	993,5	575,9	814,3	849,1	1.816,9	1.874,9
In-đô-nê-xi-a	72,3	121,5	159,8	433,2	579,2	1.112,0	846,2	931,3	1.375,2
Hàn Quốc	507,0	957,7	809,7	713,8	520,9	789,1	739,5	901,4	940,1
Nhật Bản	384,1	841,8	853,8	558,7	628,5	634,7	604,2	671,1	723,9
Ấn Độ	37,9	141,9	135,8	95,1	98,3	165,0	158,3	179,8	245,4
Đài Loan	75,1	46,5	49,6	49,2	68,9	63,4	106,7	147,9	219,5
Ả Rập Xê Út	90,9	146,2	132,1	110,6	49,7	88,4	89,7	131,8	160,2
Đức	107,2	151,9	208,0	188,1	154,1	201,3	106,1	192,5	129,1
Ma-lai-xi-a	9,0	18,4	18,3	14,5	20,2	37,8	46,6	65,7	117,2
Nga	6,5	24,5	110,8	32,2	30,9	95,93	50,5	45,4	57,7

Nguồn: Số liệu của Trung tâm thương mại thế giới.

Xem xét về kim ngạch nhập khẩu ô tô nguyên chiếc trong giai đoạn 2011 - 2022 cho thấy, trị giá nhập khẩu đã tăng từ 1,03 tỷ USD năm 2011 lên 2,99 tỷ USD năm 2015 và đạt 3,65 tỷ USD năm 2020 và 3,84 tỷ USD năm 2022.

Xem xét về số lượng nhập khẩu ô tô nguyên chiếc trong giai đoạn 2011 - 2022 cho thấy, tổng số lượng nhập khẩu ô tô nguyên chiếc tăng từ 54,7 ngàn chiếc năm 2011 lên 126,2 ngàn chiếc năm 2015, đạt 159,9 ngàn chiếc năm 2020 và đạt 173,5 ngàn chiếc năm 2022; tiếp đến là Loại 9 chỗ ngồi trở xuống với các con số tương ứng là 19,3 ngàn chiếc năm 2011, đạt 51,4 ngàn chiếc năm 2015, đạt 109,7 ngàn chiếc năm 2020 và 144,9 ngàn chiếc năm 2022; và Loại trên 9 chỗ ngồi tăng từ 0,18 ngàn chiếc năm 2011, lên 1,26 ngàn chiếc năm 2015, đạt 0,38 ngàn chiếc năm 2020 và 0,84 ngàn chiếc năm 2022; Ô tô tải tăng từ 14,3 ngàn chiếc năm 2011, lên 49,0 ngàn chiếc năm 2015, giảm xuống chỉ đạt 34,8 ngàn chiếc năm 2020 và tiếp tục giảm chỉ đạt 18,0 ngàn chiếc năm 2022; Ô tô các loại khác tăng từ 20,9 ngàn chiếc năm 2011, lên 24,5 ngàn chiếc năm

2015, giảm xuống chỉ đạt 15,0 ngàn chiếc năm 2020 và tiếp tục giảm chỉ đạt 9,8 ngàn chiếc năm 2022;...

**Bảng 12. Tăng trưởng kim ngạch và số lượng nhập khẩu ô tô của Việt Nam trong giai đoạn 2011-2022**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Giá trị nhập khẩu</b>												
<b>Ô tô nguyên chiếc (Tỷ USD)</b>	<b>1,03</b>	<b>0,60</b>	<b>0,75</b>	<b>1,57</b>	<b>2,99</b>	<b>2,41</b>	<b>2,26</b>	<b>1,83</b>	<b>2,34</b>	<b>3,65</b>	<b>3,64</b>	<b>3,84</b>
<i>Tăng trưởng</i>		-42,4	26,5	108,5	90,7	-19,3	-6,3	-18,9	27,3	56,3	-0,2	5,3
<b>Số lượng nhập khẩu</b>												
<b>1. Ô tô nguyên chiếc (1.000 Chiếc)</b>	<b>54,7</b>	<b>26,7</b>	<b>35,8</b>	<b>70,5</b>	<b>126,2</b>	<b>112,9</b>	<b>97,5</b>	<b>83,0</b>	<b>104,6</b>	<b>159,9</b>	<b>157,7</b>	<b>173,5</b>
<i>Tăng trưởng</i>		-51,2	34,1	97,0	78,9	-10,5	-13,7	-14,8	25,9	52,9	-1,3	10,0
<b>2. Loại 9 chỗ ngồi trở xuống (1.000 Chiếc)</b>	<b>19,3</b>	<b>13,7</b>	<b>15,5</b>	<b>31,5</b>	<b>51,4</b>	<b>50,6</b>	<b>38,9</b>	<b>55,3</b>	<b>74,0</b>	<b>109,7</b>	<b>108,2</b>	<b>144,9</b>
<i>Tăng trưởng</i>		-29,2	13,5	103,5	63,1	-1,6	-23,1	42,1	33,9	48,2	-1,4	33,9
<b>3. Loại trên 9 chỗ ngồi (1.000 Chiếc)</b>	<b>0,18</b>	<b>0,18</b>	<b>0,63</b>	<b>0,93</b>	<b>1,26</b>	<b>0,90</b>	<b>0,77</b>	<b>0,80</b>	<b>0,52</b>	<b>0,38</b>	<b>0,44</b>	<b>0,84</b>
<i>Tăng trưởng</i>		-2,2	255,1	49,3	34,5	-28,2	-14,9	4,4	-35,3	-26,1	14,1	91,3
<b>4. Ô tô tải (1.000 Chiếc)</b>	<b>14,3</b>	<b>8,8</b>	<b>15,3</b>	<b>23,5</b>	<b>49,0</b>	<b>47,4</b>	<b>45,0</b>	<b>24,3</b>	<b>23,2</b>	<b>34,8</b>	<b>33,9</b>	<b>18,0</b>
<i>Tăng trưởng</i>		-38,7	75,0	53,1	108,7	-3,2	-5,1	-46,0	-4,4	49,7	-2,5	-47,0
<b>5. Ô tô loại khác (1.000 Chiếc)</b>	<b>20,9</b>	<b>4,1</b>	<b>4,3</b>	<b>14,6</b>	<b>24,5</b>	<b>14,0</b>	<b>12,8</b>	<b>2,6</b>	<b>6,8</b>	<b>15,0</b>	<b>15,2</b>	<b>9,8</b>
<i>Tăng trưởng</i>		-80,4	6,0	236,4	68,1	-42,8	-8,7	-79,4	157,3	120,6	1,3	-35,8

*Nguồn: Số liệu của Trung tâm thương mại thế giới.*

Trong năm 2023, ô tô nguyên chiếc các loại nhập khẩu về Việt Nam chủ yếu là ô tô từ 9 chỗ ngồi trở xuống với 96.606 chiếc, giảm 33,3%, tương ứng giảm 48.287 chiếc; tiếp theo là ô tô tải đạt 14.379 chiếc, giảm 20,2%, tương ứng giảm 3.643 chiếc; ô tô loại khác là 7.917 chiếc, giảm 18,8%, tương ứng giảm 1.829 chiếc so với năm 2022. Riêng ô tô trên 9 chỗ ngồi, trong năm 2023, Việt Nam chỉ nhập về 40 chiếc.

Mặc dù đạt doanh số hơn 510.000 chiếc nhưng thực tế thì ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn chưa thực sự bứt ra khỏi “mác” thị trường nhỏ lẻ. Một phần lý do đến từ tỷ trọng xe nhập khẩu nguyên chiếc (CBU) vẫn còn khá lớn và đang có dấu hiệu tăng mạnh trong vài năm trở lại đây.



**Hình 3. Tỷ trọng xe CBU giai đoạn 2015 - 2022**

*Nguồn: Tổng cục Hải quan, VAMA.*

Theo dữ liệu từ Tổng cục Hải Quan và VAMA, xe CBU vào Việt Nam vẫn chiếm tỷ trọng khá lớn (trên 40%). Trong năm 2022, xe CBU các loại nhập khẩu về Việt Nam chủ yếu là ô tô từ 9 chỗ ngồi trở xuống với 144.912 chiếc, tăng 32.1%, tương ứng tăng 35.185 chiếc; ô tô tải đạt 17.967 chiếc, giảm 48,3%, tương ứng giảm 16.813 chiếc; ô tô loại khác là 9.752 chiếc, giảm 34.9%, tương ứng giảm 5.237 chiếc so với năm 2021.

#### **2.4. Thực trạng nguồn nhân lực ngành ô tô**

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê (2023), hiện nay, cả nước có khoảng 30.000 doanh nghiệp cơ khí, chiếm gần 30% tổng số doanh nghiệp công nghiệp chế biến chế tạo, tạo việc làm cho khoảng 1,2 triệu lao động, số lượng lao động của ngành cơ khí tăng trưởng khoảng 10 - 12%/năm. Đến nay, ngành cơ khí Việt Nam đã hình thành một số doanh nghiệp lớn có tiềm năng phát triển ngang tầm khu vực, cũng như một số doanh nghiệp có nhiều triển vọng trong các lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô (Công ty Cổ phần Ô tô Trường Hải). Bên cạnh đó, chất lượng nguồn nhân lực ngành cơ khí của Việt Nam hiện nay chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu vận hành các thiết bị công nghệ cao, đòi hỏi trình độ kỹ thuật cao, tay nghề chuyên nghiệp và khả năng sản xuất tập trung, những đặc trưng cơ bản của cuộc CMCN 4.0. Đây được coi là một trong những vấn đề cấp thiết ảnh hưởng đến sản xuất và hiệu quả kinh tế của ngành gia công cơ khí nước ta.

Đối với nguồn nhân lực trong ngành công nghiệp ô tô, do những nguyên nhân khách quan mà nguồn nhân lực còn rất hạn chế về chất lượng. Cụ thể:

(i) Nguồn nhân lực tốt nghiệp đại học và cao đẳng: Theo đánh giá của các chuyên gia nước ngoài, Việt Nam thiếu lực lượng kỹ sư nghiên cứu, sản xuất có

trình độ trung cấp đến cao cấp giỏi; hạn chế của đa số kỹ sư mới tốt nghiệp thể hiện rõ nhất ở 2 khía cạnh sau: (1) Khả năng thực hành công tác khoa học kỹ thuật và quản lý sản xuất yếu kém, hầu hết các kỹ sư mới tốt nghiệp được tuyển dụng không có khả năng làm việc ngay mà phải qua khóa bồi dưỡng thực hành tại doanh nghiệp mới có thể làm việc được. Nguyên nhân là khi còn học trong trường, sinh viên ít được thực hành khoa học kỹ thuật và quản lý sản xuất. (2) Thiếu nhiệt tình trong quá trình tiếp thu những kiến thức thực tế, đây là yếu kém về mặt nhận thức. Không ít kỹ sư mới tốt nghiệp ngại làm những việc thực hành trong sản xuất, có thái độ chưa đúng với công việc thực hành, khi cần làm công việc thực hành họ thường lúng túng, vụng về và ít kinh nghiệm xử lý.

(ii) Nguồn nhân lực lao động trực tiếp: Nhu cầu công nhân kỹ thuật làm việc trực tiếp cho ngành công nghiệp ô tô rất lớn, nhưng thực tế chúng ta đang “thừa thầy, thiếu thợ”. Đây cũng chính là vấn đề của hệ thống giáo dục - dạy nghề. Công nhân lao động ở các doanh nghiệp có một phần đã qua đào tạo ở những trường, trung tâm dạy nghề, họ ít nhiều cũng có kiến thức và tay nghề để làm việc (tuy còn hạn chế); phần khác là lao động dư dôi tại địa phương khi chuyển đổi cơ cấu sử dụng đất, họ thiếu kiến thức về lao động công nghiệp. Sau khi tuyển dụng, các doanh nghiệp thường phải tổ chức những khóa đào tạo về nghề cho công nhân trước khi đưa vào dây chuyền sản xuất, hoặc có những hình thức thợ cũ kèm cặp thợ mới một thời gian nào đó.

## **2.5. Trình độ và năng lực công nghệ sản xuất của ngành ô tô**

- Với sản lượng sản xuất, lắp ráp hàng năm rất nhỏ các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài khi đầu tư xây dựng nhà máy ở Việt Nam đều chỉ đầu tư thiết bị và công nghệ ở mức độ hạn chế, do vậy các hệ thống sản xuất, các dây chuyền lắp ráp của các nhà máy không được trang bị hệ thống sản xuất với mức độ tự động hóa như ở các nước có ngành công nghiệp ô tô phát triển. Do vậy trong các dây chuyền sản xuất tỷ lệ sử dụng lao động thủ công làm việc rất cao. Một số doanh nghiệp nước ngoài đưa những dây chuyền đã qua sử dụng lắp đặt cho nhà máy ở Việt Nam để tiết kiệm chi phí đầu tư. Các doanh nghiệp trong nước hầu hết do hạn chế về nguồn vốn và trình độ công nghệ nên mức độ đầu tư xây dựng nhà máy cũng rất hạn chế.

Đặc thù của ngành sản xuất ô tô là ngành công nghiệp đòi hỏi trình độ công nghệ cao, thiết bị hiện đại nên đây là một khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước. Tuy nhiên có một số doanh nghiệp trong nước đã mạnh dạn đầu tư thiết bị công nghệ cho nhà máy sản xuất lắp ráp xe khá hiện đại như công ty Ô tô Chu Lai, Trường Hải, nhà máy ô tô VEAM, công ty cơ khí ô tô Sài Gòn (SAMCO)... Tuy đầu tư hạn chế nhưng các nhà sản xuất ô tô đều đảm bảo quy trình công nghệ, quy trình sản xuất lắp ráp xe điển hình của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô hiện nay bao gồm Hàn - Sơn - lắp ráp và kiểm tra.

Với các nhà cung cấp Việt Nam hiện nay, năng lực QCD vẫn còn là vấn đề lớn do một bộ phận lớn các nhà cung cấp không đáp ứng được các tiêu chuẩn để gia nhập chuỗi cung ứng, các linh kiện ô tô yêu cầu tiêu chuẩn rất cao về chất lượng, độ an toàn và các yếu tố môi trường, trong khi các nhà cung cấp Việt

Nam hầu hết chưa đạt đủ trình độ để xin cấp phép, nhượng quyền, chuyển giao công nghệ với các nhà cung cấp chính hãng cũng như vận hành các dây chuyền sản xuất hiện đại.

Những linh kiện nội địa hóa được, chủ yếu là các chi tiết công kênh, giản đơn, sử dụng nhiều nhân công, giá rẻ như: ghế, ắc quy, nhựa cỡ lớn... Phần lớn linh kiện yêu cầu hàm lượng chất xám, hàm lượng kỹ thuật cao đều phải nhập khẩu; các cụm linh kiện phức tạp hiện nay doanh nghiệp trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng chưa sản xuất được.

- Về dây chuyền sơn, một số công ty lớn đầu tư dây chuyền sơn khá hiện đại như Toyota, Merceder - benz, Trường Hải,... với đầy đủ các công đoạn sơn nhúng điện ly bên trong (lớp lót), sơn phun tĩnh điện hoặc sơn phun áp lực bên ngoài. Một số công ty khác do công suất lắp ráp nhỏ nên không đầu tư dây chuyền sơn mà đi thuê sơn của các công ty đã đầu tư. Trước mắt đây cũng là giải pháp tình thế hợp lý cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô để tiết kiệm đầu tư.

- Về xưởng sản xuất và lắp ráp xe: hầu hết các doanh nghiệp lắp ráp xe lớn đều đảm bảo về diện tích mặt bằng cho các nhà xưởng lắp ráp xe, kiểm tra, hệ thống đường thử xe mô phỏng địa hình. Về kiểu dáng xe các doanh nghiệp này đều đảm bảo đủ hồ sơ thiết kế cho từng chủng loại xe, không vi phạm bản quyền về sở hữu công nghiệp và có hợp đồng chuyển giao công nghệ từ các nhà sản xuất uy tín của nước ngoài. Sau khi lắp ráp các xe xuất xưởng đều có bộ hồ sơ kiểm tra được lưu giữ trên hệ thống máy tính của nhà máy.

Các công ty hiện nay cũng rất quan tâm đến đầu tư sản xuất linh kiện phụ tùng. Toyota Việt Nam, Công ty Trường Hải, VINAXUKI đã đầu tư công đoạn dập tấm để dập các chi tiết vỏ xe, thân xe, thay vì nhập khẩu. Tại Thaco Trường Hải, tỉ lệ nội địa hoá của doanh nghiệp đã lên tới 70% với một số doanh nghiệp. Các doanh nghiệp và đơn vị vệ tinh cho Trường Hải bao gồm: Trung tâm R&D; Trung tâm Cơ khí chế tạo và 17 nhà máy sản xuất linh kiện phụ tùng. THACO đã chủ động nhiều loại linh kiện, phụ tùng ô tô, như ghế ô tô, linh kiện nội thất, kính, dây điện, nhíp; sản xuất khuôn, máy lạnh xe du lịch, máy lạnh xe tải, bus; linh kiện nhựa; thân vỏ ô tô, sơ mi rơ moóc, cản xe, dây, áo ghế, khung xương ghế, linh kiện cơ khí, linh kiện nhựa - composite và nhóm các thiết bị công nghiệp khác. Bên cạnh đó Trường Hải còn cung ứng linh kiện OEM cho nhiều hãng ô tô, xe máy tại Việt Nam như: Hyundai, Toyota, Isuzu, Piaggio và các doanh nghiệp FDI như: General Electric, Doosan Vina, Makitech, Amann và xuất khẩu đi các thị trường trọng điểm như: Mỹ, Australia, Anh, Italy, Nga, Canada, Thụy Điển, Phần Lan, Hàn Quốc, Nhật Bản... Tuy nhiên một số công ty nước ngoài khi đầu tư sản xuất linh kiện phụ tùng ở Việt Nam còn hạn chế do bị điều tiết bởi chiến lược phát triển của công ty mẹ trong việc phân bổ thị trường sản xuất linh kiện phụ tùng có lợi nhuận cao nhất. Do vậy việc đầu tư sản xuất phụ tùng của các công ty có vốn đầu tư nước ngoài vẫn gặp nhiều khó khăn và có thể nói là không đáng kể so với nhu cầu thực tế.

- Các công ty sản xuất lắp ráp ô tô có quy mô nhỏ hầu hết đầu tư thiết bị và công nghệ chấp vá. Nhà xưởng nhỏ hẹp, thiết bị trong nhà máy lạc hậu, lao động

thủ công chiếm phần lớn trong các công đoạn lắp ráp xe. Tuy nhiên, công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô nói riêng đã có sự chuyển dịch theo hướng gia tăng dần tỉ trọng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực sản xuất trang thiết bị, linh kiện, phụ tùng và giảm dần tỉ trọng doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực lắp ráp, sản xuất thân và thùng xe ô tô. Đến cuối 2022, các doanh nghiệp cung ứng linh kiện đạt tiêu chuẩn nhà cung cấp cấp 1 của Việt Nam cho các hãng ô tô lớn bình quân lên tới hơn 400 doanh nghiệp, tăng hơn 200% so với năm 2016, với sản lượng tăng từ 120.000 xe lên thành 500.000 xe.

Danh sách các nhà cung cấp của Toyota đã ghi nhận con số 58, trong đó có 12 nhà cung cấp thuần Việt với tổng số sản phẩm, linh kiện đạt tỉ lệ 30 - 40% (tập trung chủ yếu trong nhóm hơn 1000 mã linh kiện, sản phẩm có hàm lượng công nghệ và giá trị kinh tế cao như linh kiện ngoại thất, nội thất, sắt xi, hệ thống điện... theo cách tính công thức giá trị gia tăng của ASEAN).

- Quy trình kiểm tra xe xuất xưởng cũng không được đảm bảo. Chất lượng xe của các công ty này thường không, cao dịch vụ hậu mãi cũng không phát triển, tuy nhiên giá thành xe thấp và thị trường rất hẹp.

## **2.6. Năng lực cạnh tranh ngành ô tô**

Là ngành phát triển nhanh, vai trò của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng được đánh giá là ngày càng quan trọng, có thể cho được xếp là một trong những ngành công nghiệp đi đầu, kéo theo sự phát triển của các ngành công nghiệp CNHT, trong đó có sự tham gia của các doanh nghiệp nhỏ và vừa. Vì vậy, sự phát triển mạnh mẽ của ngành công nghiệp ô tô được xem là nhân tố tác động tích cực thúc đẩy các ngành có liên quan phát triển, đặc biệt là công nghiệp hỗ trợ, bởi ô tô là sản phẩm được cấu thành từ hơn 3.000 phụ tùng, linh kiện khác nhau (đối với ô tô con, số linh kiện, phụ tùng có thể từ hơn 20.000 đến 30.000, được sản xuất từ nhiều ngành nghề khác nhau, chủ yếu là cơ khí, điện tử, cao su - nhựa, trong đó nhiều phụ tùng lại được lắp ráp từ vài chục đến vài trăm linh kiện như động cơ, hộp số. Như vậy, phát triển của ngành công nghiệp ô tô sẽ là cơ hội cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa chuyên sản xuất CNHT cho ngành ô tô phát triển.

Tuy nhiên, có thể thấy số lượng doanh nghiệp nhỏ và vừa, thực chất chủ yếu là doanh nghiệp CNHT của Việt Nam, tham gia vào quá trình sản xuất lắp ráp ô tô còn rất ít. Theo số liệu của Cục Công nghiệp với dòng xe cá nhân, hiện nay mới có chưa tới 80 doanh nghiệp sản xuất linh kiện, cung cấp cho 10 nhà sản xuất gốc, trong đó, có 18 nhà cung cấp cấp 1 và 58 nhà cung cấp cấp 2, cấp 3. Con số này quá nhỏ bé nếu so với gần 2.000 nhà sản xuất linh kiện tại Thái Lan và 1.000 tại Indonesia. Không những vậy linh kiện của các nhà sản xuất tại Việt Nam chủ yếu là các cụm chi tiết đơn giản, công kênh như: khung ghế, ốc quy, chi tiết nhựa cỡ lớn. Bên cạnh đó, ngoài vấn đề về số lượng doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia trong sản xuất, lắp ráp của ngành ô tô còn ít thì vấn đề thì đề nâng cao năng lực tham gia và chuỗi giá trị toàn cầu của các doanh nghiệp này vẫn còn rất nhiều vấn đề cần quan tâm như vấn đề quản trị doanh nghiệp, vấn đề trang thiết bị máy móc và dây chuyền công nghệ, vấn đề nguồn nhân lực, vấn đề vốn,... Đối với vấn đề công nghệ, có thể thấy trong giai đoạn gần đây,

phần lớn doanh nghiệp nhỏ và vừa nói chung và trong lĩnh vực CNHT trong ngành ô tô nói riêng đã có nhiều cố gắng trong đầu tư hoặc đổi mới công nghệ theo hướng ứng dụng công nghệ hiện đại, sử dụng dây chuyền thiết bị có trình độ tự động hóa cao, tính đồng bộ, giảm lao động, giảm diện tích nhà xưởng, tiêu tốn ít nguyên liệu, nhiên liệu.

Điều đó cho thấy việc năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp nhỏ và vừa trong ngành sản xuất ô tô thấp. Sản xuất, kinh doanh thiếu tính đồng bộ, chủ yếu giải quyết vấn đề trong ngắn hạn mà không mang tính lâu dài, bền vững. Kết quả là năng lực tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu của các doanh nghiệp này ở mức hạn chế, dẫn đến việc hiệu quả sản xuất, kinh doanh chưa được như mong muốn. Quy mô thị trường xe ô tô Việt Nam hiện quá nhỏ để khiến cho các hãng xe chi tiền đầu tư sản xuất linh kiện, phụ tùng. Theo Toyota Việt Nam, số lượng phụ tùng, linh kiện bán được hàng năm phải đạt khoảng 50,000 bộ thì mới khả thi để đầu tư. Có nghĩa là một mẫu xe phải sản xuất được 50,000 chiếc trong một năm, gấp đôi doanh số tiêu thụ của các mẫu xe bán chạy hiện tại. Quy mô nhỏ trong khi những ưu đãi để thu hút đầu tư phụ trợ là chưa rõ ràng đã khiến cho việc sản xuất ở Việt Nam chỉ dừng lại ở khâu lắp ráp. Điều đó khiến giá thành xe sản xuất ở Việt Nam cao hơn 10 - 20% so với các nhà sản xuất lớn trong khu vực như Thái Lan, Indonesia.

Những bộ phận trên xe hơi được làm chủ yếu từ sắt thép, trong khi Việt Nam vẫn chưa tự chủ được nguồn cung này để phục vụ sản xuất ô tô. Đặc biệt, những bộ phận chịu lực và chịu nhiệt cao như động cơ, hộp số, trục khuỷu... đều phải làm từ gang xám, gang dẻo, gang cầu, hợp kim nhôm, Việt Nam vẫn phải nhập khẩu.

Chuỗi giá trị ngành ô tô thông thường chia làm 2 phần: Hạ nguồn gồm các khâu thiết kế, sản xuất linh kiện, phụ tùng cấp 1, cấp 2..., ước tính chiếm gần 60% giá trị thành phẩm xe, khâu này các doanh nghiệp ô tô nội địa Việt Nam hoàn toàn bị động. Thượng nguồn gồm lắp ráp, phân phối, bán hàng và chăm sóc khách hàng (vỏ xe, lắp ráp, sơn, hoàn thiện...), chỉ đóng góp khoảng 15% tổng giá trị xe, thì đây chính là khâu các doanh nghiệp Việt Nam đang làm.

Nếu như tại Thái Lan, hiện có tới 710 nhà cung cấp cấp 1 và 1.700 nhà cung cấp cấp 2 cung ứng các sản phẩm, dịch vụ phục vụ cho ngành công nghiệp sản xuất ô tô, thì tại Việt Nam hiện mới chỉ có khoảng 33 nhà cung cấp cấp 1 và khoảng 200 nhà cung cấp cấp 2, thậm chí tại Việt Nam không có một nhà cung cấp có tên tuổi lớn chuyên cung ứng các sản phẩm, dịch vụ cho ngành công nghiệp ô tô.

Để tạo được những sản phẩm ô tô tốt cần có 2 yếu tố: Vật liệu để chế tạo phải tốt; năng lực chế tạo, lập trình robot, kiểm soát chất lượng... phải cao. Tuy nhiên, thực tế cho thấy, ngành ô tô Việt Nam hiện vẫn thiếu vắng những yếu tố này, sản phẩm dù đã khẳng định được chỗ đứng trên thị trường nhưng vẫn chưa tạo được lòng tin cao ngay cả đối với người tiêu dùng nội địa.



## **2.7. Thực trạng phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô**

Ngành công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô Việt Nam hình thành và phát triển rất chậm trong giai đoạn vừa qua. Đến nay, ước tính cả nước có khoảng trên 210 doanh nghiệp tham gia sản xuất các loại linh kiện, phụ tùng ô tô. Ngoài ra, còn có hàng trăm cơ sở dịch vụ sửa chữa ô tô, trong đó có kết hợp sản xuất chế tạo một số loại linh kiện lẻ bằng kim loại phục vụ sửa chữa thay thế và các cơ sở thương mại kinh doanh linh kiện, phụ tùng ô tô. Hệ thống cung ứng linh kiện, phụ tùng ô tô có thể được khái quát như sau:

+ Nhóm 1- Chính các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô đầu tư máy móc, trang thiết bị tự sản xuất các chi tiết, linh kiện trong ô tô. Hiện có khoảng 50 doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô, công suất thiết kế từ 10 nghìn đến vài chục nghìn xe/năm tùy theo từng doanh nghiệp. Các doanh nghiệp thường lựa chọn đầu tư sản xuất vào 1 số loại linh kiện có kích thước cồng kềnh hoặc chi tiết gia công cơ khí có yêu cầu độ chính xác không cao lắm như khung gầm, vỏ - cửa xe, bộ ống xả, giảm xóc,... Đặc biệt, hầu hết các doanh nghiệp đã đầu tư dây truyền sơn tĩnh điện, sơn điện ly với các qui mô khác nhau.

+ Nhóm 2- Hệ thống các cơ sở sản xuất nội địa: Đa số là các doanh nghiệp đã có từ trước trong các ngành nghề cơ khí, cao su, nhựa, điện, điện tử. Khi ngành sản xuất ô tô hình thành và phát triển, các doanh nghiệp này đã phát triển sản phẩm mới của mình là linh kiện, phụ tùng ô tô. Như vậy hầu hết các cơ sở cung ứng linh kiện trong nước ngoài hoạt động sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô ra còn sản xuất thêm nhiều loại sản phẩm khác hoặc có các ngành nghề sản xuất kinh doanh khác. Đặc điểm chung hiện nay của các nhà cung cấp nội địa là thiếu sự đầu tư chuyên sâu thích đáng cho sản phẩm linh kiện ô tô của mình, vì thế chất lượng sản phẩm thiếu ổn định, sức cạnh tranh chưa cao, chưa tạo được lòng tin đối với các nhà lắp ráp. Tuy nhiên, cũng có 1 số cơ sở tích cực đầu tư kỹ thuật mới để sản xuất các linh kiện đạt chất lượng tốt tương đương linh kiện cùng loại nhập ngoại nhưng có giá thành hạ được các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô chấp nhận và trở thành nhà cung cấp cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, (Ví dụ: Công ty CP dụng cụ cơ khí xuất khẩu).

+ Nhóm 3- Hệ thống các cơ sở liên doanh và 100% vốn nước ngoài: Thường là các bạn hàng lâu năm của các công ty FDI từ Nhật Bản, Đài Loan, Trung Quốc, Hàn Quốc,... đầu tư sang Việt Nam theo mời gọi của các hãng lắp ráp ô tô FDI. Tuy nhiên quy mô, năng lực các nhà cung cấp phụ tùng FDI hiện nay không lớn vì hầu hết đều là những xí nghiệp vừa và nhỏ, lại không chỉ sản xuất linh kiện ô tô mà còn sản xuất những loại sản phẩm khác. Sản phẩm của nhóm các nhà cung cấp này có chất lượng khá cao, đạt tiêu chuẩn và đáp ứng được yêu cầu của các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô FDI và xuất khẩu. Ngoài ra, cũng có một số doanh nghiệp FDI chuyên sản xuất phụ tùng, linh kiện ô tô nhưng xuất khẩu toàn bộ hoặc hầu hết sản phẩm của mình.

Có thể kể ra một số doanh nghiệp như: Công ty YAZAKI VN, Công ty SUMIDESO VN chuyên sản xuất hệ thống dây dẫn điện và thiết bị điện tử trong ô tô; Công ty TOYODA GOSEI chuyên sản xuất túi khí và tay lái; Công ty

LEAR VN chuyên sản xuất ghế và vỏ ghế ô tô; Công ty Khải Thuận (Đài Loan) chuyên sản xuất bộ lọc nhớt ô tô bằng thép; Công ty SANYO SEISAKUSHO VN chuyên sản xuất linh kiện hộp số tự động và giá đỡ van điện từ; Công ty Đức mâm xe hợp kim nhôm Sài Gòn (Đài Loan) chuyên sản xuất vành xe con;... Các doanh nghiệp này qui mô không lớn lắm nhưng được trang bị máy móc chuyên dùng hiện đại và được tổ chức quản lý tốt nên sản xuất đạt năng suất cao, có sản lượng lớn từ vài trăm nghìn đến hơn 1 triệu đơn vị sản phẩm/năm.

Trong các doanh nghiệp ở nhóm 2 và 3, nhiều doanh nghiệp vốn là những nhà sản xuất, cung ứng linh kiện, phụ tùng xe máy đã tiếp tục đầu tư nâng cấp thiết bị, công nghệ để sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô và nhanh chóng tham gia hệ thống cung ứng cho các nhà sản xuất lắp ráp ô tô.

+ Nhóm 4- Hệ thống các cơ sở nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô từ Hàn Quốc, Trung Quốc hoặc các nước trong khu vực phân phối cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô hoặc tiêu thụ ngoài thị trường bán lẻ dùng để thay thế.

Trong những năm qua, mặc dù phát triển chậm, nhưng công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô cũng đã có những đóng góp đáng khích lệ. Theo thống kê chưa đầy đủ, các doanh nghiệp tại Việt Nam (cả doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp FDI) đã sản xuất được một số nhóm linh kiện, phụ tùng ô tô như: các chi tiết cấu thành khung gầm xe, thùng xe, vỏ cabin - cửa xe, sầm lốp, bộ tản nhiệt, dây phanh, hệ thống dây dẫn điện trong ô tô, trục dẫn, vành bánh xe, nhíp lò so, ống xả, ruột két nước, hộp số, vô lăng, van điều khiển trong hộp số tự động, điều khí trong động cơ, sơ mi xi lanh, một số sản phẩm đúc hợp kim, một số chi tiết composit,...

Theo số liệu thống kê, sản phẩm linh kiện, phụ tùng ô tô sản xuất ra tồn kho giao động 2-5 % phản ánh chất lượng sản phẩm có tính ổn định khá cao. Điều này có nghĩa các doanh nghiệp đã có nhận thức đúng đắn về yêu cầu chất lượng sản phẩm cuối cùng và có đầu tư kỹ thuật công nghệ thích hợp. Cũng theo số liệu thống kê, số chủng loại linh kiện, phụ tùng ô tô được sản xuất trong nước ngày càng tăng tuy chưa nhiều như mong muốn.

Trong quá trình phát triển, nhiều doanh nghiệp đã tiếp tục đầu tư thiết bị, công nghệ để sản xuất được các chi tiết có yêu cầu kỹ thuật cao với chất lượng đảm bảo và giá thành phù hợp. Một số doanh nghiệp nội địa đã đầu tư thêm thiết bị, công nghệ mới, hiện đại với mục tiêu nâng cao chất lượng sản phẩm, xây dựng uy tín và thương hiệu.

## **2.8. Tình hình thu hút đầu tư vào ngành công nghiệp ô tô**

Theo báo cáo của Cục Đầu tư nước ngoài (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), tổng FDI đăng ký vào Việt Nam tính đến ngày 01/2023, bao gồm vốn đăng ký cấp mới, vốn đăng ký điều chỉnh và giá trị góp vốn, mua cổ phần của nhà đầu tư nước ngoài đạt 1,69 tỷ USD. Trong đó, bán buôn và bán lẻ, sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác được cấp phép mới đầu tư trực tiếp nước ngoài với số vốn đăng ký đạt 651,9 triệu USD, chiếm 54,1% tổng vốn đăng ký cấp mới. Nếu tính cả vốn đăng ký điều chỉnh của các dự án đã cấp phép từ các năm

trước thì vốn FDI vào ngành ô tô đã đạt 660,8 triệu USD. Điều này cho thấy, trong bối cảnh một số ngành gặp khó khăn, sụt giảm như bất động sản thì ngành công nghiệp ô tô vẫn có sức hút lớn đối với các nhà đầu tư nước ngoài và có tác động lớn đến cán cân thương mại của quốc gia.

Xét theo loại hình sản xuất sản phẩm, các doanh nghiệp lắp ráp ô tô có tổng nguồn vốn luôn chiếm tỷ trọng cao nhất. Các doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng có tổng nguồn vốn tương đối lớn, đứng thứ hai và tỷ trọng liên tục tăng cao qua các năm. Các doanh nghiệp sản xuất thân xe và thùng xe tuy tỷ trọng nhỏ nhưng có xu hướng tăng tuy không nhiều.

Từ năm 2011 đến nay, các công ty đã tập trung vốn đầu tư xây dựng các nhà máy mới, đầu tư góp vốn liên doanh liên kết, đầu tư mua thiết bị mới trong dây chuyền sản xuất, đầu tư dây chuyền mới. Các doanh nghiệp trong nước, nổi lên là công ty Trường Hải đã đầu tư lớn về trang thiết bị nhà xưởng hiện đại.

Xét theo loại hình kinh tế các doanh nghiệp FDI luôn có tổng tài sản cố định và đầu tư dài hạn hàng năm chiếm tỷ trọng cao nhất, tuy nhiên giảm dần qua các năm, trong khi các doanh nghiệp ngoài nhà nước có tỷ trọng ngày càng tăng.

Xét theo loại hình sản xuất các sản phẩm, các doanh nghiệp lắp ráp ô tô có tổng tài sản cố định và đầu tư dài hạn luôn lớn nhất, trong khi các doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng có tỷ trọng tăng rất nhanh. Các doanh nghiệp sản xuất khung gầm cũng có tỷ trọng tăng dần.

Qua số liệu về tổng cộng nguồn vốn và đầu tư cho thấy các doanh nghiệp tư nhân ngày càng phát triển trong ngành sản xuất ô tô và rất quan tâm đến việc nâng cao năng lực về tài chính cũng như đầu tư mới cho sản xuất. Đồng thời các doanh nghiệp tư nhân đã rất chú trọng đến việc đầu tư phát triển trong sản xuất linh kiện phụ tùng và khung gầm. Những yếu tố này cho thấy ngành sản xuất ô tô trong nước với sự khuyến khích phát triển của chính phủ đối với mọi thành phần kinh tế đã và đang tăng trưởng và đang trong giai đoạn đầu tư để tạo đà cho sự phát triển trong những giai đoạn tiếp theo.

## **2.9. Một số cơ chế, chính sách liên quan đến phát triển ngành ô tô**

(1). *Nhóm chính sách thu hút đầu tư nước ngoài vào ngành công nghiệp hỗ trợ Việt Nam.* Đối với Việt Nam nói riêng và các nước đang phát triển nói chung, việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài để phát triển công nghiệp hỗ trợ là một trong những chính sách tối quan trọng. Các chính sách thu hút tập trung chủ yếu ở các hoạt động quảng bá, xúc tiến đầu tư tới các ưu đãi cụ thể cho đầu tư sản xuất linh kiện trong ngành lắp ráp ô tô. Tuy nhiên, chính sách thu hút đầu tư nước ngoài ở Việt Nam đối với ngành công nghiệp hỗ trợ còn tồn tại một số vướng mắc. Pháp luật về đầu tư của Việt Nam hiện nay mới chỉ quy định sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ nói chung thuộc lĩnh vực ngành nghề ưu đãi đầu tư mà chưa có các quy định đặc thù cho các ngành công nghiệp hỗ trợ có hàm lượng kỹ thuật cao như công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô. Các quy định ưu đãi đầu tư đưa ra mức ưu đãi chung cho tất cả các dự án thuộc lĩnh vực ưu đãi. Công nghiệp hỗ trợ ô tô bao gồm rất nhiều công đoạn, đòi hỏi sự đa dạng về công

nghệ và kỹ thuật, việc quy định chung như vậy không khuyến khích đầu tư vào công đoạn có kỹ thuật cao hoặc lĩnh vực đem lại lợi thế cho Việt Nam mà chỉ khuyến khích xu hướng đầu tư để hưởng ưu đãi. Thêm nữa, trong giai đoạn đầu phát triển, để khắc phục tình trạng thiếu vốn, cần phải khuyến khích các dự án quy mô vốn lớn vào công nghiệp hỗ trợ ô tô. Những ưu đãi chung không xét đến quy mô về vốn không tạo động lực cho các nhà đầu tư tiến hành đầu tư lớn.

Các chính sách thu hút đầu tư nước ngoài của Việt Nam đối với công nghiệp hỗ trợ ô tô hiện nay còn rất sơ sài, chưa thể hiện được sự quyết tâm phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô, cũng như chưa thể là công cụ hữu hiệu khuyến khích sự phát triển của ngành.

(2). *Nhóm chính sách phát triển các doanh nghiệp mới (doanh nghiệp nhỏ và vừa - DNNVV)*. Nghị định số 56/2009/NĐ-CP về trợ giúp phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa ban hành ngày 30/06/2009 nêu rõ các điều khoản về trợ giúp tài chính; ưu đãi sử dụng mặt bằng sản xuất, quỹ đất và xây dựng khu, cụm công nghiệp cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa dời xa nội thành, nội thị; hướng dẫn và hỗ trợ về đổi mới, nâng cao năng lực công nghệ, trình độ kỹ thuật; định hướng và hỗ trợ xúc tiến mở rộng thị trường; trợ giúp phát triển nguồn nhân lực theo kế hoạch phân bổ ngân sách hàng năm của các Bộ, ngành, địa phương. Tuy nhiên, Nghị định hướng đến mặt bằng chung các doanh nghiệp nhỏ và vừa, tác động của nó đến ngành công nghiệp hỗ trợ là không đáng kể, không rõ ràng.

Ngày 17/10/2012, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 1556/QĐ-TTg phê duyệt Đề án “Trợ giúp phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ”. Đề án đề cập đến các nhóm giải pháp về chính sách quy hoạch khu vực phát triển tập trung, thể chế hóa các ngành theo từng phân cấp, hệ thống phân loại thống kê chung của Tổng cục Thống kê, Ưu đãi khuyến khích theo Quyết định số 12/2011/QĐ-TTg ngày 24/02/2011 của Thủ tướng Chính phủ về chính sách phát triển một số ngành công nghiệp hỗ trợ; Quyết định số 1483/QĐ-TTg ngày 26/8/2011 của Thủ tướng Chính phủ về Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển và các văn bản pháp luật liên quan, trong đó đặc biệt quan tâm đến việc ưu đãi, khuyến khích các dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ. Tuy nhiên, đề án này không chỉ rõ ra tiến trình ưu đãi, ưu tiên cho từng nhóm ngành.

Ngày 12 tháng 6 năm 2017, Quốc hội đã ban hành Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa (Luật số 04/2017/QH14). Hiện tại, các cơ chế, thể chế thi hành các chính sách hỗ trợ DNNVV quy định tại Luật vẫn đang được tiếp tục hoàn thiện.

### *(3). Nhóm chính sách hỗ trợ tài chính và thuế*

- Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt: Theo Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt ban hành và có hiệu lực ngày 20/05/1998, xe ô tô con dưới 24 chỗ ngồi nằm trong danh mục hàng hóa chịu thuế tiêu thụ đặc biệt với thuế suất từ 30 - 100%. Với luật này, Chính phủ đã bảo hộ ngành sản xuất ô tô trong nước một cách mạnh mẽ, và cùng với các chính sách ưu đãi về thuế doanh nghiệp cho các doanh nghiệp mới thành lập và các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài thì đây là thời điểm rất thuận lợi để các doanh nghiệp sản xuất ô tô đầu tư, phát triển và có thể cạnh

tranh với các sản phẩm ô tô cùng loại nhập khẩu vào thị trường Việt Nam trong cùng thời điểm.

Sau 6 năm thi hành, đến năm 2004, Quốc hội ban hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt có hiệu lực từ ngày 17/06/2003 cho các loại xe dưới 24 chỗ ngồi giảm thuế suất từ 25 - 85% (so với luật năm 1998 là 30 - 100%). Tại Điều 16 của luật này, các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước vẫn được xét giảm mức thuế suất tiêu thụ đặc biệt theo lộ trình: năm 2004 giảm 70%, năm 2005 giảm 50%, năm 2006 giảm 30%, năm 2007 nộp đúng thuế suất theo quy định. Như vậy, các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp ô tô có 3 năm để chuẩn bị cho việc tăng thuế tiêu thụ đặc biệt để đến năm 2007, khi Việt Nam gia nhập WTO thì ngang bằng với thuế suất tiêu thụ đặc biệt cho ô tô nhập khẩu nguyên chiếc. Với luật này, các loại xe nhập khẩu được giảm thuế tiêu thụ đặc biệt trong khi các loại xe ô tô sản xuất trong nước lại chịu thuế tiêu thụ đặc biệt tăng lên. Rõ ràng luật này đã ảnh hưởng rất lớn đến công nghiệp sản xuất ô tô trong nước và công nghiệp hỗ trợ ô tô, trong bối cảnh sản xuất ô tô và công nghiệp hỗ trợ còn rất non yếu. Công tác thúc đẩy nội địa hóa để giảm giá thành được thực hiện trong giai đoạn này hầu như không đáng kể.

Tiếp đó, Quốc hội đã thông qua Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt ngày 14/11/2008, và sau đó là Luật số 70/2014/QH13 ngày 26/11/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt. Theo các luật này, các loại xe dưới 24 chỗ đều giảm thuế tiêu thụ đặc biệt còn từ 10 - 60% cho tất cả các loại xe nhập khẩu hay sản xuất trong nước. Và mới đây nhất, ngày 06 tháng 4 năm 2016, Quốc hội đã ban hành Luật số 106/2016/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật Quản lý thuế, thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt cho các loại ô tô dưới 24 chỗ là từ 5 - 150%.

Quy định mới về mức thuế tiêu thụ đặc biệt (SCT) bắt đầu có hiệu lực từ ngày 1 tháng 7 năm 2016, với xu hướng cắt giảm thuế SCT đối với xe con dưới 2000cc và tăng đối với xe con từ 3000cc trở lên. Sự thay đổi này khiến lượng nhập khẩu xe con nguyên chiếc trong nửa đầu năm 2016 tăng vọt nhằm tránh mức thuế SCT cao, đặc biệt đối với dòng xe trên 3000cc, ảnh hưởng đến thị trường tiêu thụ xe trong nước trong quãng thời gian này, kéo theo đó là những khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô trong nước. Tuy nhiên, cùng với nhiều thay đổi khác trong chính sách thuế cũng như các chính sách phát triển ngành, lượng xe nhập khẩu trong tương lai có thể sẽ được kiểm soát. Đây cũng là một cơ hội trong tương lai để ngành sản xuất ô tô nội địa có thể mở rộng thị trường, tạo tiền đề cho công nghiệp hỗ trợ ô tô phát triển.

Thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe ô tô điện chạy bằng pin được quy định tại Điều 7 Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt 2008 (được sửa đổi bởi khoản 4 Điều 1 Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt sửa đổi 2014, khoản 2 Điều 2 Luật thuế giá trị gia tăng, Luật thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật quản lý thuế sửa đổi 2016, Điều 8 Luật sửa đổi Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đầu tư, Luật Nhà ở, Luật Đấu thầu, Luật Điện lực, Luật Doanh nghiệp,

Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật Thi hành án dân sự 2022). Theo đó, thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe ô tô điện chạy bằng pin được quy định cụ thể như sau: **(1) Xe ô tô điện chở người từ 9 chỗ trở xuống:** Từ ngày 01 tháng 3 năm 2022 đến hết ngày 28 tháng 02 năm 2027: thuế suất là 3%; Từ ngày 01 tháng 3 năm 2027: thuế suất là 11%. **(2) Xe ô tô điện chở người từ 10 đến dưới 16 chỗ:** Từ ngày 01 tháng 3 năm 2022 đến hết ngày 28 tháng 02 năm 2027: thuế suất là 2%; Từ ngày 01 tháng 3 năm 2027: thuế suất là 7%. **(3) Xe ô tô điện chở người từ 16 đến dưới 24 chỗ:** Từ ngày 01 tháng 3 năm 2022 đến hết ngày 28 tháng 02 năm 2027: thuế suất là 1%; Từ ngày 01 tháng 3 năm 2027: thuế suất là 4%. **(4) Xe ô tô điện thiết kế vừa chở người, vừa chở hàng:** Từ ngày 01 tháng 3 năm 2022 đến hết ngày 28 tháng 02 năm 2027: thuế suất là 2%; Từ ngày 01 tháng 3 năm 2027: thuế suất là 7%.

*b) Luật Thuế giá trị gia tăng*

Theo Luật Thuế giá trị gia tăng ban hành ngày 10/05/1997, ô tô là mặt hàng đã chịu thuế tiêu thụ đặc biệt nên không phải nộp thuế giá trị gia tăng ở khâu sản xuất và nhập khẩu.

Luật Thuế giá trị gia tăng ban hành ngày 3/6/2008 quy định ô tô là mặt hàng chịu thuế giá trị gia tăng (VAT) 10%. Như vậy, ô tô đã chịu thuế tiêu thụ đặc biệt lại chịu thêm thuế VAT 10%. Đây là một dạng thuế chồng thuế, không chỉ ảnh hưởng đến các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp ô tô trong nước mà còn ảnh hưởng đến các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô của Việt Nam. Từ đó, giá xe ô tô tại thị trường trong nước cũng bị ảnh hưởng, khiến sức mua thị trường bị sụt giảm.

Riêng đối với các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp ô tô, áp dụng Luật Thuế giá trị gia tăng và Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt cùng lúc khiến cho mức chịu thuế cho các dòng xe dưới 24 chỗ tăng vọt, kéo theo giá xe ô tô lắp ráp trong nước cũng tăng mạnh.

*c) Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc*

Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc từ năm 2001 đến 2010 tăng giảm liên tục, tuy nhiên đến năm 2010 biểu thuế dần giảm theo lộ trình để đến năm 2018 xóa bỏ hoàn toàn thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc. Trong 2 khoảng thời gian khá dài từ 1991 - 2005 áp dụng thuế suất nhập khẩu ô tô nguyên chiếc 100%, đến năm 2005 thuế giảm nhưng vẫn ở mức cao. Như vậy, Chính phủ đã tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp ô tô phát triển để có thể mở rộng sản xuất và đầu tư dây chuyền trang thiết bị. Tuy nhiên, hầu hết các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện và lắp ráp ô tô đã không tận dụng được lợi thế trong các thời điểm đó để đầu tư sản xuất, tăng tỷ lệ nội địa hóa do nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan. Các doanh nghiệp liên doanh cũng không thực hiện được cam kết về cơ cấu nội địa hóa. Nhìn chung, ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ ô tô trong nước đã không tận dụng được sự thay đổi biểu thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc trong thời gian đó.

Từ 01/01/2018, theo các cam kết về thuế quan trong Hiệp định ATIGA, thuế suất thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc đạt tỷ lệ giá trị khu vực (RVC) từ 40% trở lên trong các quốc gia ASEAN sẽ về bằng 0%. Đây sẽ là thách thức rất lớn cho ngành công nghiệp ô tô cũng như CNHT cho ngành ô tô trong thời gian tới.

*d) Thuế nhập khẩu linh kiện*

Từ năm 1991 - 2001, thuế nhập khẩu linh kiện bộ CKD, IKD luôn ở mức thấp từ 3 - 25%. Đây là giai đoạn Nhà nước có những chính sách bảo hộ mạnh cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô mới hình thành. Với các chính sách thuế này, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nhập khẩu toàn bộ các bộ linh kiện, phụ tùng ô tô với thuế suất thấp hơn nhiều so với nhập khẩu xe nguyên chiếc (60 - 100%). Việc sản xuất xe chỉ là công đoạn lắp ráp toàn bộ các bộ linh kiện đã nhập khẩu. Như vậy, Chính phủ đã giúp các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện và lắp ráp ô tô hoạt động có lãi nhanh để có thể tái đầu tư, tiếp thu các công nghệ sản xuất hiện đại của các hãng sản xuất ô tô nước ngoài liên doanh và mở rộng sản xuất.

Quyết định số 57/2005/QĐ-BTC của Bộ Tài chính sửa đổi thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với các mặt hàng linh kiện, phụ tùng ô tô theo hướng giảm từ các mức 30%, 20% xuống còn 5%. Quyết định có hiệu lực từ ngày 1/1/2006 và đến ngày 1/1/2007 bãi bỏ thuế suất bộ linh kiện nhập khẩu CKD và IKD thuộc Danh mục ban hành kèm theo Quyết định.

Năm 2008, thuế nhập khẩu linh kiện ô tô liên tục thay đổi theo chiều hướng tăng. Ngày 13/5/2008, Bộ Tài chính ban hành Quyết định số 25/2008/QĐ-BTC tăng thuế nhập khẩu một số linh kiện, phụ tùng ô tô thêm 5 - 10%. Đến ngày 12/6/2008, Bộ Tài chính tiếp tục ban hành Quyết định số 37/2008/QĐ-BTC tăng thuế suất thuế nhập khẩu bộ phận xe chở người trừ loại trên 10 chỗ ngồi đồng loạt lên 15%, thay cho các mức 3 - 5 - 10%.

Đến ngày 27/2/2009, Bộ Tài chính ban hành Thông tư số 38/2009/TT-BTC về việc điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với linh kiện, phụ tùng ô tô, mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với động cơ, hộp số, bộ ly hợp và bộ phận... xuống mức thấp hơn mức trước đó. Đây là lần điều chỉnh giảm thuế đầu tiên trong năm 2009 sau hàng loạt quyết định tăng thuế trong năm 2008 đối với các loại linh kiện này. Quyết định này của Bộ Tài chính nhằm tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện và lắp ráp ô tô trong hoàn cảnh kinh tế khó khăn.

Ngày 16/11/2017, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 125/2017/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 9 năm 2016 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan, trong đó bổ sung Chương trình ưu đãi thuế suất thuế nhập khẩu linh kiện phục vụ sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước với một số điều kiện nhất định. Mặc dù có tác động khuyến khích các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô nội địa duy trì và mở rộng sản xuất trong thời gian vừa qua, tuy nhiên Nghị

định số 125/2017/NĐ-CP chưa có các quy định nhằm khuyến khích sản xuất sản phẩm CNHT cho ngành ô tô tương ứng.

Nhìn chung trong thời gian dài vừa qua, thuế nhập khẩu linh kiện thay đổi liên tục, thiếu một lộ trình thay đổi rõ ràng đã gây khó khăn không nhỏ cho các nhà sản xuất linh phụ kiện và lắp ráp ô tô trong việc hoạch định chiến lược đầu tư dài hạn và xây dựng kế hoạch chiến lược phát triển cho tổ chức.

#### *4. Chính sách phát triển hạ tầng*

Tháng 3 năm 2016, Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng lưới đường cao tốc đến năm 2020, tầm nhìn 2030 tại Quyết định của Thủ tướng số 326/QĐ-TTg ngày 01 tháng 3 năm 2016. Theo Quy hoạch, các tuyến đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông và phía Tây sẽ được xây dựng với tổng chiều dài trên 3.000km. Hiện nay, một số đoạn đường cao tốc đã và đang trong quá trình hoàn thiện. Bên cạnh đó, các tuyến đường cao tốc nối các tỉnh thuộc ba vùng với nhau cũng đang trong quá trình xây dựng. Đến năm 2020, dự kiến sẽ có 21 đường cao tốc được xây dựng với tổng chiều dài đạt gần 6.500 km. Đồng thời, dự án đường cao tốc Bắc - Nam đang tìm kiếm nhà đầu tư để xây dựng.

Mạng lưới cao tốc này sẽ tạo sự thuận tiện và rút ngắn thời gian đi lại nên được hi vọng sẽ là một trong những yếu tố thúc đẩy tiêu dùng xe ô tô cá nhân và phát triển công nghiệp ô tô nói chung cũng như công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô trong nước nói riêng trong những năm tới đây.

#### *5. Nhóm chính sách trực tiếp thúc đẩy phát triển công nghiệp ô tô và CNHT cho ngành ô tô*

(i) Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035; Quyết định số 1211/QĐ-TTg ngày 24/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

(ii) Quyết định số 229/QĐ-TTg ngày 04/02/2016 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế, chính sách thực hiện Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam;

(iii) Nghị định số 116/2017/NĐ-CP ngày 17/10/2017 của Chính phủ quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô;

(iv) Nghị định số 111/2015/NĐ-CP ngày 03/11/2015 của Chính phủ về phát triển công nghiệp hỗ trợ, trong đó quy định CNHT cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô là một trong những ngành ưu tiên phát triển. Cùng với Nghị định số 111/2015/NĐ-CP, Thủ tướng Chính phủ cũng đã ban hành Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 18/01/2017 và Quyết định số 10/2017/QĐ-TTg ngày 03/4/2017 tạo hành lang pháp lý vận hành Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ giai đoạn 2016 - 2025.



### **3. ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ GIAI ĐOẠN 2011-2023**

#### **3.1. Về những kết quả đạt được**

##### **3.1.1. Trong sản xuất và lắp ráp ô tô**

**Thứ nhất**, trong giai đoạn 2011 - 2023, ngành sản xuất ô tô Việt Nam đã có tăng trưởng mạnh, đã thu hút được nguồn lực của mọi thành phần kinh tế vào đầu tư phát triển ngành, qua đó đã đóng góp vai trò quan trọng đối với quá trình công nghiệp hóa và tăng trưởng kinh tế, đặc biệt là đối với các quốc gia đông dân cư như Việt Nam. Ngành công nghiệp ô tô góp phần lớn trong việc đưa Việt Nam trở thành quốc gia công nghiệp hóa, hiện đại hóa với các hoạt động kinh tế có giá trị cao, nâng cao mức sống bằng việc tạo việc làm và tạo ra chuỗi giá trị từ ngành công nghiệp hỗ trợ. Ngành công nghiệp ô tô chiếm trên 3% giá trị tổng sản phẩm quốc nội (GDP) và tạo việc làm cho khoảng 200.000 lao động trực tiếp có kỹ năng thuộc lĩnh vực sản xuất lắp ráp ô tô và công nghiệp hỗ trợ.

**Thứ hai**, đã đầu tư xây dựng hạ tầng cơ sở cho rất nhiều nhà máy sản xuất lắp ráp ô tô với dây chuyền thiết bị tương đối đồng bộ, hiện đại, qua đó các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp trong nước đã bước đầu khẳng định vai trò, vị trí đối với thị trường ô tô trong nước và đã có bước phát triển mạnh mẽ cả về lượng và chất. Doanh nghiệp ngày càng chú trọng đầu tư cơ sở hạ tầng, đào tạo nguồn nhân lực và tiến dần tới tự chủ thiết kế mẫu mã. Đến hiện tại, các doanh nghiệp sản xuất đã đáp ứng khoảng 70% nhu cầu xe dưới 9 chỗ trong nước. Nhiều hãng lớn trên thế giới có hoạt động sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Một số doanh nghiệp nội địa đã tham gia sâu vào chuỗi sản xuất ô tô toàn cầu. Một số loại sản phẩm đã xuất khẩu sang thị trường Mỹ, Thái Lan, Philippines...

**Thứ ba**, Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô theo Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 đã đề ra mục tiêu: “Xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam 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, 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 chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới”. Để thực hiện các mục tiêu và định hướng Chiến lược, Chính phủ đã ban hành nhiều chính sách cho phát triển ngành ô tô trong thời gian vừa qua. Nhờ các chính sách kịp thời từ Chính phủ và nỗ lực từ các doanh nghiệp, giai đoạn 2011-2023, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã xây dựng và dần phát triển được một số thương hiệu sản phẩm mạnh trên thị trường ô tô Việt Nam. Các doanh nghiệp sản xuất ô tô đã lựa chọn được chiến lược định vị và phát triển thương hiệu sản phẩm, xây dựng chiến lược phát triển thị trường và hình thành hệ thống phân phối sản phẩm khá rộng rãi trên phạm vi cả nước đạt được một số kết quả nhất định so với mục tiêu đề ra của chiến lược, bao gồm:

- Tỷ lệ xe lắp ráp trong nước: đối với xe chở người đến 9 chỗ có tỷ lệ năm 2021 đạt 67% (CKD) - 33% (CBU) (tương đương với mức mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2025);

- Sản lượng xe sản xuất lắp ráp trong nước (CKD): năm 2021, sản lượng xe đến 9 chỗ đạt hơn 270.000 xe (cao hơn mức mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2025);

- Tỷ lệ nội địa hóa đối với xe tải: thực tế đã đạt được 40 - 45%, đạt mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2020;...

**Thứ tư**, đã xây dựng được một đội ngũ công nhân, kỹ thuật viên và kỹ sư lành nghề trong ngành sản xuất ô tô. Đây là yếu tố quan trọng để phát triển ngành trong những giai đoạn tiếp theo. Các doanh nghiệp đều xây dựng chiến lược tuyển dụng, duy trì và phát triển nguồn nhân lực, thực hiện chính sách thu hút các chuyên gia, cán bộ kỹ thuật có năng lực, có trình độ chuyên môn cao.

**Thứ năm**, đã xây dựng được mối quan hệ đối tác chiến lược với các nhà cung cấp trong và ngoài nước để có thể cung cấp nguyên liệu, linh kiện, phụ tùng ổn định, có giá cả cạnh tranh.

**Thứ sáu**, những định hướng Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô hiện tại đã có những định hướng rất đúng đắn trong việc phát triển các dòng xe thân thiện môi trường (xe tiết kiệm nhiên liệu, xe hybrid, xe sử dụng nhiên liệu sinh học, xe chạy điện...). Tuy nhiên, các chính sách hỗ trợ thực thi còn khá hạn chế. Cho đến nay, mới chỉ có chính sách hỗ trợ thuế tiêu thụ đặc biệt và lệ phí trước bạ cho xe điện chạy pin và chưa có lộ trình cụ thể cho việc phát triển các dòng xe điện hóa khác tại Việt Nam.

### **3.1.2. Trong phát triển thị trường tiêu thụ**

#### **3.1.2.1. Tiêu thụ xe trong nước**

**Thứ nhất**, thị trường Việt Nam được dự báo tăng trưởng mạnh trong tương lai khi thu nhập bình quân đạt mức cơ giới hóa (tương đương 3000 USD/người) và quy mô dân số lớn, năm 2023 là trên 103 triệu dân. GDP bình quân đầu người tính bằng USD theo tỷ giá VND/USD hối đoái (nay được tính theo tỷ giá trung tâm) trong giai đoạn 2011 - 2023 liên tục tăng lên, năm 2010 chỉ đạt 1.614 USD/người thì đến năm 2023 đã đạt mức 4.284 USD/người. Đây là những con số thể hiện triển vọng phát triển của thị trường ô tô Việt Nam.

Tăng trưởng kinh tế tạo ra sức mua tăng, cùng với việc cơ sở hạ tầng giao thông ngày càng phát triển với mạng lưới đường cao tốc rộng khắp góp phần thúc đẩy việc hiện thực hóa việc sở hữu một chiếc xe ô tô của nhiều người Việt Nam so với trước đây, thể hiện ở tỷ lệ 80-90% khách hàng mua xe là đối tượng khách hàng mua xe lần đầu.

Thị trường ô tô Việt Nam hiện đang biến động mạnh mẽ với sự tham gia ngày càng nhiều của các hãng xe lớn trên thế giới và những chính sách ưu đãi từ Chính phủ. Từ dòng xe bình dân cho đến những chiếc xe sang trọng, người tiêu dùng Việt Nam hiện nay có nhiều sự lựa chọn hơn bao giờ hết. Ngoài ra, xu hướng sử dụng xe điện và các công nghệ tiên tiến cũng đang dần chiếm lĩnh thị trường, mở ra một giai đoạn mới đầy tiềm năng và thách thức cho ngành công nghiệp ô tô trong nước.

Tuy nhiên, hiện tại, quy mô của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam còn khá khiêm tốn so với các quốc gia trong khu vực, cả về dung lượng thị trường và sản lượng sản xuất. Năm 2022 là năm có mức tiêu thụ xe ô tô cao nhất, đạt khoảng 508.000 xe, tuy nhiên năm 2023, thị trường Việt Nam chỉ đạt khoảng 302.000 xe trong khi mức này ở Thái Lan là 759.000 xe, Indonesia là 887.000 xe.

**Thứ hai**, xu hướng tiêu dùng xe thân thiện với môi trường đang ngày càng có xu hướng gia tăng. Thị trường xe điện tại Việt Nam hiện cũng được đánh giá là thị trường hấp dẫn với số lượng các nhà sản xuất và lắp ráp các sản phẩm xe điện đang tăng nhanh. Theo số liệu từ Cục Đăng kiểm cho thấy xu hướng phát triển của xe điện so với xe chạy bằng nhiên liệu truyền thống. Tỷ trọng của xe ô tô điện sản xuất trong nước chiếm tỷ lệ nhỏ, khoảng 7% hàng năm, nhưng duy trì ở mức tăng trưởng đều. Số lượng xe điện ở Việt Nam hiện còn rất ít, năm 2019 chỉ có 140 xe điện, năm 2020 tăng lên 900 xe và đến năm 2021 có thêm hơn 1.000 xe. Tất cả số xe trên đều nhập khẩu và gần như toàn bộ là xe hybrid, xe plug-in hybrid, số xe chạy pin chiếm tỷ lệ rất nhỏ. Bên cạnh đó, hoạt động nhập khẩu ô tô điện của các hãng vào Việt Nam có tốc độ tăng trưởng lớn.

#### *3.1.2.2. Trong phát triển xuất nhập khẩu ô tô*

**Thứ nhất**, kim ngạch xuất khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô của Việt Nam đang có xu hướng tăng dần trong vòng hơn 10 năm qua. Kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng liên quan đến ô tô, xe máy của Việt Nam tăng lên hàng năm, từ gần 800 triệu USD năm 2011 đến trên 1,8 tỉ USD năm 2015 và năm 2023 nhóm hàng phương tiện vận tải và phụ tùng là một trong số ít đạt mức tăng trưởng dương so với cùng kỳ năm 2022, riêng ở danh mục xuất khẩu phương tiện vận tải và phụ tùng ô tô đạt trị giá xuất khẩu 14,16 tỷ USD, tăng 18,1% (tương ứng tăng 2,17 tỷ USD) so với 2022. Đây là kết quả của quá trình chuyển dịch sản xuất từ các thị trường lớn như Trung Quốc sang các thị trường nhỏ hơn nhưng có tiềm năng tại Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp Việt cũng đang bắt nhịp với nhu cầu sản xuất quy mô lớn và ngày càng tham gia sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Các thị trường nhập khẩu lớn là những nước có ngành công nghiệp ô tô phát triển như Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Thái Lan, Đức... Điều này cho thấy các hãng ô tô trên thế giới tăng cường tìm chuỗi cung ứng linh kiện, phụ tùng ở nền kinh tế gần 100 triệu dân.

Kết quả này có được một phần là nhờ tác động của việc dịch chuyển chuỗi cung ứng mà nhiều đơn hàng linh kiện, phụ tùng ô tô đã dịch chuyển từ Trung Quốc sang Việt Nam lớn hơn rất nhiều so với những đơn hàng mà các doanh nghiệp trong nước đang sản xuất và cung cấp hoặc xuất khẩu. Chính vì vậy, các doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng của Việt Nam sẽ cần phải gia tăng năng lực sản xuất để đáp ứng sự chuyển dịch đơn hàng này.

Những linh kiện phụ tùng ô tô Việt Nam xuất khẩu những năm gần đây có công nghệ tương đối cao như bộ dây đánh lửa, phụ tùng trong hộp số, túi khí an toàn, linh kiện điện tử trong hộp số,...

Tuy nhiên, theo giới quan sát, thành tích về công nghệ sản xuất, kim ngạch xuất khẩu đối với nhóm mặt hàng này chủ yếu nhờ khối doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Họ chọn Việt Nam làm điểm sản xuất để xuất khẩu đi toàn cầu. Đó là những nhà đầu tư đến từ Nhật Bản, Đài Loan,... như MTEX, FAPV, Nissei, Nidec Tosok, Furukawa, Okaya, Nagata, Sanyo Seisakusho, Pronics, Cobal Yamada. Các doanh nghiệp này đã sớm đầu tư vào các khu chế xuất tại Tp.HCM như Tân Thuận, Linh Trung,... Việt Nam cũng thu hút được các nhà cung cấp phụ tùng ô tô của các nước khác như Đức, Hàn Quốc,... Chẳng hạn nhà máy của Bosch Powertrain Solutions tại Đồng Nai sản xuất dây đai truyền lực biến đổi liên tục (CVT pushbelt) cho ngành ô tô, cung cấp cho các nhà sản xuất ô tô tại châu Á - Thái Bình Dương và Bắc Mỹ...

**Thứ hai**, Việt Nam có nguồn lao động trẻ năng động, ham học hỏi. Theo thống kê, Việt Nam có khoảng 2.000 doanh nghiệp sản xuất phụ tùng, linh kiện, tạo việc làm cho hơn 600.000 lao động, trong đó khoảng 300 doanh nghiệp tham gia vào chuỗi cung ứng đa quốc gia. Tỷ lệ thu mua nguyên liệu, linh kiện, phụ tùng của các công ty Nhật Bản tại Việt Nam đã tăng từ 28% cách đây 10 năm lên 37% vào năm 2022 (theo JETRO). Trong những năm qua, các doanh nghiệp của Nhật Bản, đặc biệt là Toyota đã thực hiện nhiều chương trình hợp tác, đào tạo nguồn nhân lực cho đội ngũ công nhân, kỹ sư Việt Nam và lan tỏa triết lý kinh doanh tới cộng đồng doanh nghiệp. Nhờ vậy, nhiều doanh nghiệp nội địa đã trở thành nhà cung cấp cho các hãng xe lớn trong và ngoài nước.

Hiện tại, THACO Industries là doanh nghiệp dẫn đầu trong sản xuất linh kiện, phụ tùng tại Việt Nam, với các sản phẩm nhựa cho ngành ô tô như: Cản xe, chụp mâm, lướt gió, ốp khoang hành lý, ốp che két nước, ốp gió xe bán tải và các linh kiện nội - ngoại thất. Thị trường xuất khẩu chính của THACO Industries là Mỹ, Úc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Malaysia, Campuchia.

### ***3.1.3. Trong phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ***

Ngành công nghiệp ô tô có sức lan tỏa mạnh mẽ, phát triển công nghiệp ô tô sẽ kéo theo sự phát triển của ngành công nghiệp hỗ trợ rộng lớn. Một chiếc ô tô được cấu thành từ rất nhiều loại linh kiện, bao gồm: các linh kiện bằng kim loại như thân xe, động cơ; các linh kiện bằng nhựa, bằng cao su; và các linh kiện điện tử. Các nhà sản xuất ô tô chỉ tập trung vào nghiên cứu phát triển, thiết kế hình dáng của xe và sản xuất một số tổng thành quan trọng như động cơ, hộp số, thân xe. Còn lại hàng chục ngàn linh kiện khác do các nhà cung cấp linh kiện sản xuất và cung cấp. Với độ đa dạng của các loại linh kiện, phụ tùng, các nhà sản xuất ô tô cũng có hệ thống cung cấp phức tạp và nhiều tầng (nhà cung cấp cấp 1, cấp 2, cấp 3 và nhà cung cấp nguyên vật liệu), trong đó mỗi tầng lại bao gồm rất nhiều nhà cung cấp khác nhau.

Theo Thông tư số 05/2021/TT-BKHĐT của Bộ Kế hoạch & Đầu tư, trong tổng số 2.000 - 3.000 linh kiện cấu thành một chiếc ô tô, các nhà máy tại Việt Nam mới sản xuất được 256 linh kiện, phụ tùng ô tô dưới 9 chỗ ngồi, 13 linh kiện, phụ tùng xe trên 9 chỗ ngồi và 18 linh kiện, phụ tùng xe ô tô tải. Trong

danh mục sản phẩm cũng không có sản phẩm nào thuộc các bộ phận quan trọng như hệ thống truyền động, hộp số, động cơ.

Thay vào đó, các nhóm sản phẩm được nhiều doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia sản xuất, cung ứng là ắc-quy, cản xe (ba đờ sóc), lốp xe, giá đỡ, tấm ốp, nắp đậy, băng keo, miếng đệm, ống dẫn, thăm lót... Như vậy, về mặt tổng thể, doanh nghiệp Việt Nam mới chỉ tham gia cung ứng các chi tiết rất nhỏ, giá trị thấp của một chiếc xe, tập trung vào lĩnh vực gia công, sơn hàn, nhựa và cao su. Đa số các sản phẩm liên quan đến công nghệ cơ khí, công nghệ phần mềm, hệ thống truyền động đều phải nhập trực tiếp từ nước ngoài.

Lý do chính là theo Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA), các quốc gia trong khối có tỷ lệ nội địa hóa trên 40% sẽ được miễn thuế nhập khẩu khi xuất khẩu sang Việt Nam. Ngược lại, nhiều mẫu xe sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam, do tỷ lệ nội địa hóa thấp hơn nhiều so với quy định (khoảng 10%) nên khi xuất khẩu sang các nước ASEAN vẫn chịu thuế nhập khẩu. Bên cạnh đó, do phải nhập khẩu phần lớn linh kiện nên giá thành một chiếc ô tô sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam cao hơn khoảng 20% so với các nước trong khu vực, gần như không có khả năng cạnh tranh trực tiếp với sản phẩm nội địa tại quốc gia đó.

### **3.2. Những hạn chế cần khắc phục**

#### **3.2.1. Trong sản xuất và lắp ráp**

**Thứ nhất**, các chiến lược và chính sách phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ và **công nghiệp ô tô** chưa sát thực tế, thiếu khả thi và nhất quán, chưa có chế tài chặt chẽ ràng buộc các nhà đầu tư thực thi tỷ lệ nội địa hóa. Mục tiêu tăng tỷ lệ nội địa hóa nhằm hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ nội địa, tuy nhiên, nội dung quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô với cách tiếp cận chỉ gắn với nhu cầu của thị trường nội địa nhỏ hẹp lại là rào cản, không tạo sự hấp dẫn thu hút các tập đoàn sản xuất chính đầu tư dẫn dắt. Chưa có chính sách tập trung phát triển cụm doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô. Các chính sách chưa tập trung phát triển hạ tầng giao thông đồng bộ. Cần chính sách thúc đẩy phát triển doanh nghiệp chính có tài chính và nhân lực mạnh để kéo đẩy phát triển các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ.

**Thứ hai**, đa phần các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô tại Việt Nam hiện chưa đáp ứng được yêu cầu của các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô, cũng như chưa tham gia nhiều vào chuỗi sản xuất cung ứng toàn cầu trong ngành ô tô. Về hoạt động sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước tuy đạt được những kết quả nhất định song vẫn chưa đạt được tiêu chí của ngành sản xuất ô tô thực sự, phần lớn mới chỉ ở mức độ lắp ráp đơn giản; chưa tạo được sự hợp tác - liên kết và chuyên môn hóa giữa các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp và sản xuất phụ tùng, linh kiện; chưa hình thành được hệ thống các nhà cung cấp nguyên vật liệu và sản xuất linh kiện quy mô lớn. Để làm ra được một chiếc ô tô phải cần từ 30.000 - 40.000 chi tiết, 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... Song việc liên kết giữa các ngành sản xuất còn lỏng lẻo, chưa có sự kết hợp chặt chẽ nên hiệu quả chưa cao. Đến

nay chỉ có số ít nhà cung cấp trong nước có thể tham gia vào chuỗi cung ứng của các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam. So với Thái Lan, quốc gia này có gần 700 nhà cung cấp cấp 1, thì Việt Nam chỉ có chưa đến 100 nhà cung cấp. Thái Lan có khoảng 1.700 nhà cung cấp cấp 2 và 3 thì Việt Nam chỉ có chưa đến 150 nhà cung cấp.

Ngoài ra, hiện nay Việt Nam vẫn phụ thuộc chủ yếu vào nguồn nguyên liệu nhập khẩu để cung cấp các loại vật liệu này. Theo Bộ Công Thương, khoảng 80-90% nguyên liệu chính như thép hợp kim, hợp kim nhôm, hạt nhựa, cao su kỹ thuật phải nhập khẩu. Ngay cả vật liệu làm khuôn mẫu cũng phải nhập khẩu. Mỗi năm, các doanh nghiệp phải chi khoảng hơn 5 tỷ USD để nhập khẩu linh kiện và phụ tùng phục vụ sản xuất, lắp ráp và sửa chữa xe (Nhật Linh, 2023). Điều này làm giảm tính chủ động trong quá trình sản xuất, làm tăng chi phí sản xuất và giảm sức cạnh tranh của các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô.

**Thứ ba**, mục tiêu về nội địa hóa ngành ô tô không đạt được mục tiêu đề ra, như: (1) **Tỷ lệ nội địa hóa đối với xe đến 9 chỗ**: thực tế mới chỉ đạt mức trung bình 12-20%, thấp hơn khá nhiều so với mức mục tiêu năm 2020: 30-40%. (2) **Tỷ lệ xuất khẩu**: đối với xe đến 9 chỗ, thực tế xuất khẩu mới chỉ đạt khoảng 1000 xe, thấp hơn khá nhiều so với mức mục tiêu năm 2020 là 5000 xe. Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô hiện tại đã có những định hướng rất đúng đắn trong việc phát triển các dòng xe thân thiện môi trường (xe tiết kiệm nhiên liệu, xe hybrid, xe sử dụng nhiên liệu sinh học, xe chạy điện...). Tuy nhiên, các chính sách hỗ trợ thực thi còn khá hạn chế. Cho đến nay, mới chỉ có chính sách hỗ trợ thuế tiêu thụ đặc biệt và lệ phí trước bạ cho xe điện chạy pin và chưa có lộ trình cụ thể cho việc phát triển các dòng xe điện hóa khác tại Việt Nam. Đây là điểm cần lưu ý để cập nhật chính sách một cách hiệu quả hơn.

**Thứ tư**, thị trường ô tô tại Việt Nam hiện tại tương đối nhỏ, với hơn 10 nhà sản xuất gốc (OEM: Original Equipment Manufacturing) tham gia, bao gồm Toyota, Honda, Suzuki, Isuzu, Mitsubishi, Nissan, Ford, Mercedes Benz, Thaco, TC Motor, VinFast và nhiều hãng khác. Tuy nhiên, sản lượng xe ô tô được sản xuất vẫn còn thấp so với công suất thiết kế. Tổng công suất của các hãng xe tại Việt Nam là khoảng 755.000 xe/năm, nhưng sản lượng thực tế năm 2022 chỉ đạt 439.600 xe, là mức cao nhất từ trước đến nay. Tuy nhiên, do số lượng mẫu xe quá đa dạng, các hãng không thể tạo ra lợi thế kinh tế theo quy mô, không đủ sản lượng để nội địa hóa phụ tùng và linh kiện, buộc các công ty lắp ráp phải nhập khẩu.

**Thứ năm**, ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam hiện mới chỉ tham gia vào phân khúc thấp của chuỗi giá trị ngành ô tô; phụ thuộc lớn vào sự phân công sản xuất của các Tập đoàn ô tô toàn cầu, chưa làm chủ được các công nghệ cốt lõi như động cơ, hệ thống điều khiển, hệ thống truyền động. Ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước vẫn chưa đạt được tiêu chí của ngành sản xuất ô tô thực sự. Chưa tạo được sự hợp tác - liên kết và chuyên môn hóa giữa các doanh nghiệp trong sản xuất - lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng linh kiện. Chưa hình thành được hệ thống các nhà cung cấp nguyên vật liệu và sản xuất linh kiện quy mô lớn.

### **3.2.2. Trong phát triển thị trường tiêu thụ**

- Về tiêu thụ trong nước: Khó khăn lớn nhất của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam hiện nay vẫn là quy mô thị trường nhỏ bé chỉ bằng 1/4 hoặc 1/5 so với Thái Lan và Indonesia; tỷ lệ khấu hao cao, sản lượng tiêu thụ thấp nên giá xe ô tô sản xuất và lắp ráp tại Việt Nam cao hơn nhiều so với giá xe khu vực và thế giới.

- Về phát triển xuất khẩu:

+ Năng lực cạnh tranh của sản phẩm và doanh nghiệp xuất khẩu ô tô của Việt Nam còn hạn chế. Hiện các doanh nghiệp nhập khẩu linh kiện, phụ tùng về lắp ráp, giá tương tự như mua ở nước ngoài nhưng chi phí logistic, thuế nhập khẩu, lưu kho tại Việt Nam khiến giá thành sẽ cao hơn so với các nước. Trong khi chi phí sản xuất ở nước ngoài rẻ hơn nhờ dây chuyền sản xuất lớn sẵn có, chi phí khấu hao trên từng sản phẩm cao tạo điều kiện để giảm giá thành sản phẩm. Do đó, vấn đề sản xuất trong nước, làm chủ công nghệ, chủ động nguồn cung để có giá thành cạnh tranh khi xuất khẩu ra thế giới là bài toán không hề dễ dàng trong bối cảnh hiện tại.

+ Vấn đề vượt qua các rào cản về kỹ thuật khi Việt Nam thực hiện các cam kết trong các hiệp định thương mại đã được ký kết của sản phẩm và doanh nghiệp xuất khẩu ô tô của Việt Nam còn hạn chế, chưa tận dụng được các cơ hội từ: Hiệp định thương mại tự do EU - Việt Nam (EVFTA) với cam kết EU sẽ mở cửa thị trường ô tô cho Việt Nam. Theo đó, ô tô con thuộc nhóm 87023 đang hưởng thuế ưu đãi tối huệ quốc (MFN) 10% sẽ giảm về 0% sau 7 năm, còn linh kiện ô tô có thuế nhập khẩu từ 3 - 4% sẽ được cắt bỏ ngay khi EVFTA có hiệu lực. EVFTA vừa là cơ hội, vừa là thách thức rất lớn cho doanh nghiệp Việt vì không chỉ tạo cơ hội cho việc nhập khẩu ô tô về Việt Nam mà còn tạo cho xe lắp ráp xuất khẩu sang EU. Những chiếc ô tô sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam cũng sẽ hưởng thuế xuất khẩu bằng 0% nếu đạt được tỷ lệ nội địa hóa theo quy định. Bên cạnh đó là Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA), thuế nhập khẩu ô tô từ ASEAN về Việt Nam sẽ xuống mức 0% (với xe có tỷ lệ nội địa hóa trong khối từ 40% trở lên) từ 1/1/2018. Theo đó, các mẫu ô tô được nhập khẩu từ các nước như: Thái Lan, Indonesia hay Malaysia sẽ có thuế nhập khẩu giảm về 0% với những mẫu xe đạt tỷ lệ nội địa hóa sản phẩm trong khối từ 40% trở lên. Tuy nhiên, thực tế các hãng xe trong nước khó khăn trong xuất khẩu khi chưa đáp ứng được những yêu cầu trên.

### **3.2.3. Trong phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ**

Đa phần các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành Ô tô tại Việt Nam hiện chưa đáp ứng được yêu cầu của các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô, cũng như chưa tham gia nhiều vào chuỗi sản xuất cung ứng toàn cầu trong ngành Ô tô. Lý do chính là các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ này gặp phải một số vấn đề sau:

Nguồn lực về vốn, công nghệ, con người: Các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành Ô tô tại Việt Nam thường có quy mô vừa và nhỏ, ban đầu hoạt động trong lĩnh vực cơ khí, sản xuất chất dẻo, nhựa... Trình độ công nghệ còn

lạc hậu, chất lượng nguồn lao động chưa được đào tạo đúng chuyên môn và không có kinh nghiệm trong ngành ô tô, do vậy, chỉ sản xuất được các linh kiện giản đơn với giá trị kinh tế thấp, thiếu sự đa dạng về chủng loại, mẫu mã và chất lượng sản phẩm. Hầu hết các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ trong nước gặp khó khăn trong việc đáp ứng các yêu cầu khắt khe về chất lượng, thông số kỹ thuật, nguyên vật liệu và thời hạn giao hàng từ các tập đoàn lớn.

**Năng lực nghiên cứu:** Các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành Ô tô tại Việt Nam thường thiếu nguồn lực về vốn và con người để đầu tư vào hoạt động nghiên cứu, thiết kế sản phẩm mới. Hầu hết các doanh nghiệp này không có bộ phận nghiên cứu phát triển, thiếu đội ngũ chuyên gia nghiên cứu và trang thiết bị thí nghiệm hiện đại. Do đó, sản phẩm của họ thường chỉ theo mẫu mã hiện có hoặc nhái lại mẫu mã đã có sẵn.

**Nguồn lực lao động** thiếu cả về chất lượng và số lượng. Nội dung đào tạo tại các trường nghề chưa gắn với thực tiễn sản xuất. Chưa có sự kết nối chặt chẽ giữa cung và cầu lao động, giữa đào tạo và thực tiễn, giữa các trường và doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô sử dụng lao động có tay nghề kỹ thuật cao.

Sự liên kết trong mạng lưới sản xuất giữa các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ và lắp ráp ô tô, cũng như giữa các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp FDI, và giữa các doanh nghiệp trong nước với nhau hiện còn hạn chế. Công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô gồm nhiều phân ngành như sản xuất vật liệu, phụ tùng linh kiện cao su, điện - điện tử, hóa chất, dệt may... Các phân ngành này hoạt động độc lập nhưng lại có quan hệ kỹ thuật chặt chẽ với nhau, yêu cầu sự phối kết hợp để đạt độ chính xác cao phục vụ cho sản xuất ô tô. Các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện thiếu khả năng tiếp cận và tham gia vào chuỗi cung ứng của doanh nghiệp lắp ráp nước ngoài, gây ra việc chất lượng sản phẩm không đáp ứng yêu cầu. Đồng thời, các doanh nghiệp lắp ráp ô tô mới thành lập trong nước còn thiếu kinh nghiệm và khả năng thu hút các nhà sản xuất linh kiện, phụ tùng, tạo nên một mắt xích yếu trong mạng lưới sản xuất.

### **3.3. Nguyên nhân của những hạn chế**

Những hạn chế nêu trên bắt nguồn từ những nguyên nhân cả về khách quan lẫn chủ quan, cụ thể như sau:

#### **3.3.1. Nguyên nhân chủ quan**

**Thứ nhất**, hệ thống cơ sở hạ tầng cho phát triển ngành ô tô chưa phát triển, đáp ứng được yêu cầu phát triển của thị trường. Bên cạnh đó, thu nhập của người dân vẫn còn thấp, chưa đủ điều kiện để người tiêu dùng có thể sẵn sàng cho mua sắm xe ô tô;

**Thứ hai**, các chính sách ảnh hưởng tới sử dụng ô tô (ví dụ chính sách hạn chế lưu thông xe trên một số tuyến đường, chính sách đăng ký...); Chúng ta vẫn đang dựa quá nhiều vào chính sách bảo hộ ngành sản xuất ô tô trong nước (thông qua hàng rào thuế quan và hàng rào kỹ thuật cao đối với ô tô nhập khẩu, qua đó giữ giá ô tô trong nước cao);



**Thứ ba,** cho đến nay Việt Nam vẫn chưa có các doanh nghiệp đứng đầu chuỗi sản xuất ô tô mang tầm cỡ khu vực và quốc tế đóng vai trò dẫn dắt phát triển và lan tỏa trong ngành công nghiệp ô tô.

**Thứ tư,** dung lượng thị trường ô tô còn hạn chế, chưa cho phép đạt được hiệu quả kinh tế theo quy mô, do đó đã hạn chế khả năng thu hút đầu tư vào phát triển ngành ô tô. Thị trường nội địa nhỏ lại bị phân tán bởi nhiều chủng loại khác nhau. Hiện tại, lượng tiêu thụ ô tô tại Việt Nam trong những năm gần đây khoảng 300.000 xe/năm, phân bổ vào rất nhiều dòng xe khác nhau (theo thống kê của Bộ Công Thương, hiện nay có hơn 100 loại xe mà các doanh nghiệp đang sản xuất và lắp ráp tại Việt Nam). Trong khi mỗi mẫu xe muốn gia tăng tỷ lệ nội địa hoá phải đạt sản lượng tối thiểu là 50.000 xe/năm. Các công ty toàn cầu thường sử dụng các đối tác đã từng cung ứng sản phẩm công nghiệp hỗ trợ trong chuỗi sản xuất của họ hoặc các công ty cùng quốc gia, nên Việt Nam khó tham gia vào chuỗi giá trị của các tập đoàn đa quốc gia.

**Thứ năm,** ngành công nghiệp hỗ trợ chưa đủ khả năng tiếp cận các chuỗi sản xuất ô tô ở nước ngoài. Nguyên nhân xuất phát từ:

- Nguồn lực về vốn, công nghệ, con người: Các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô tại Việt Nam thường có quy mô vừa và nhỏ, ban đầu hoạt động trong lĩnh vực cơ khí, sản xuất chất dẻo, nhựa... Trình độ công nghệ còn lạc hậu, chất lượng nguồn lao động chưa được đào tạo đúng chuyên môn và không có kinh nghiệm trong ngành ô tô, do vậy, chỉ sản xuất được các linh kiện giản đơn với giá trị kinh tế thấp, thiếu sự đa dạng về chủng loại, mẫu mã và chất lượng sản phẩm. Hầu hết các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ trong nước gặp khó khăn trong việc đáp ứng các yêu cầu khắt khe về chất lượng, thông số kỹ thuật, nguyên vật liệu và thời hạn giao hàng từ các tập đoàn lớn.

- Năng lực nghiên cứu: Các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô tại Việt Nam thường thiếu nguồn lực về vốn và con người để đầu tư vào hoạt động nghiên cứu, thiết kế sản phẩm mới. Hầu hết các doanh nghiệp này không có bộ phận nghiên cứu phát triển, thiếu đội ngũ chuyên gia nghiên cứu và trang thiết bị thí nghiệm hiện đại. Do đó, sản phẩm của họ thường chỉ theo mẫu mã hiện có hoặc nhái lại mẫu mã đã có sẵn.

- Nguồn lực lao động thiếu cả về chất lượng và số lượng. Nội dung đào tạo tại các trường nghề chưa gắn với thực tiễn sản xuất. Chưa có sự kết nối chặt chẽ giữa cung và cầu lao động, giữa đào tạo và thực tiễn, giữa các trường và doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô sử dụng lao động có tay nghề kỹ thuật cao.

- Sự liên kết trong mạng lưới sản xuất giữa các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ và lắp ráp ô tô, cũng như giữa các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp FDI, và giữa các doanh nghiệp trong nước với nhau hiện còn hạn chế. Công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô gồm nhiều phân ngành như sản xuất vật liệu, phụ tùng linh kiện cao su, điện - điện tử, hóa chất, dệt may... Các phân ngành này hoạt động độc lập nhưng lại có quan hệ kỹ thuật chặt chẽ với nhau, yêu cầu sự phối kết hợp để đạt độ chính xác cao phục vụ cho sản xuất ô tô. Các doanh

nghiệp sản xuất linh kiện thiếu khả năng tiếp cận và tham gia vào chuỗi cung ứng của doanh nghiệp lắp ráp nước ngoài, gây ra việc chất lượng sản phẩm không đáp ứng yêu cầu. Đồng thời, các doanh nghiệp lắp ráp ô tô mới thành lập trong nước còn thiếu kinh nghiệm và khả năng thu hút các nhà sản xuất linh kiện, phụ tùng, tạo nên một mắt xích yếu trong mạng lưới sản xuất.

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

**Thứ bảy**, hệ thống các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật liên quan đến phát triển hệ sinh thái phương tiện điện, phương tiện thân thiện với môi trường đã và đang được xây dựng nhưng còn chưa đầy đủ, như:

- Chưa có một quy hoạch tổng thể phát triển mạng lưới hạ tầng trạm sạc xe điện công cộng trên toàn quốc bảo đảm độ mức độ bao phủ, hiệu quả dùng chung, tránh lãng phí hạ tầng và tài nguyên. Việc phát triển hệ thống trạm sạc hiện nay chủ yếu do khối tư nhân chủ động xây dựng, song hành cùng việc cung cấp dịch vụ sẽ dẫn đến những hạn chế nhất định trong việc chia sẻ hạ tầng trạm sạc này trong tương lai.

- Chưa ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ô tô điện, lắp đặt trạm sạc xe điện và các tiêu chuẩn có liên quan. Theo Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (Bộ Khoa học và Công nghệ), hiện nay nước ta có hơn 13.500 tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia, trong đó có khoảng 260 tiêu chuẩn áp dụng cho xe cơ giới đường bộ, 39 tiêu chuẩn quốc gia áp dụng cho xe điện. Đối với hệ thống quy chuẩn quốc gia (QCVN) hiện có 21 QCVN quy định đối với xe điện, trong đó có 16 quy chuẩn dùng chung cho ô tô, mô tô và xe gắn máy; chỉ có 05 Quy chuẩn quốc gia cho xe điện nhưng lại chưa có quy chuẩn cho ô tô điện. Như vậy, số lượng TCVN và QCVN đối với xe điện vẫn còn thiếu và chưa đồng bộ so với hệ thống tiêu chuẩn đang lưu hành trên thế giới về xe điện.

**Thứ tám**, hệ thống thông tin về các nhà cung cấp ô tô chưa đầy đủ và chi tiết về năng lực sản xuất hoặc không được cập nhật thường xuyên khiến cho các nhà sản xuất mất nhiều thời gian và nỗ lực để tìm ra một nhà cung cấp phù hợp trong rất nhiều các nhà cung cấp với năng lực quản lý về chất lượng/chi phí/giao hàng (QCD) khác nhau.

### **3.3.2. Nguyên nhân khách quan**

**Thứ nhất**, sự phát triển ngành công nghiệp ô tô dựa trên hai điều kiện cốt lõi là qui mô vốn đầu tư lớn và công nghệ sản xuất hiện đại để có thể đạt được tính kinh tế về qui mô.

**Thứ hai**, trong giai đoạn năm 2011 - 2021, các chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô chưa đồng bộ, thiếu tầm nhìn dài hạn, chưa khuyến

khích doanh nghiệp trong nước phát triển, trong điều kiện các doanh nghiệp trong ngành ô tô thiếu cả vốn và công nghệ.

**Thứ ba**, các chính sách thu hút vốn FDI chưa tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong nước tham gia vào chuỗi sản xuất toàn cầu của các tập đoàn đa quốc gia, làm hạn chế mối liên kết giữa doanh nghiệp trong nước với các doanh nghiệp có vốn FDI.

**Thứ tư**, nguồn nhân lực ngành ô tô chưa đáp ứng yêu cầu nguồn nhân lực chất lượng cao của các doanh nghiệp FDI.

## **4. ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ ĐẾN NĂM 2025, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2035**

### **4.1. Những thành kết quả đạt được**

Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 được phê duyệt tại Quyết định 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 đã đề ra mục tiêu: *“Xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam 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, 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 chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới”*.

Để đạt được mục tiêu này, Chính phủ cũng đã đưa ra các chính sách rất cụ thể để hỗ trợ cho sản xuất trong nước như ưu đãi thuế nhập khẩu cho linh kiện, phụ tùng phục vụ sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước (Nghị định số 101/2021/NĐ-CP của Chính phủ)<sup>4</sup>, giảm lệ phí trước bạ cho xe sản xuất, lắp ráp trong nước...

Nhờ các chính sách kịp thời từ Chính phủ và nỗ lực từ các doanh nghiệp, giai đoạn 2014 đến 2021, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đạt được một số kết quả nhất định so với mục tiêu đề ra của chiến lược, bao gồm:

- **Tỷ lệ xe lắp ráp trong nước:** đối với xe chở người đến 9 chỗ có tỷ lệ năm 2021 đạt 65% (CKD) - 35% (CBU) (tương đương với mức mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2025).
- **Sản lượng xe sản xuất lắp ráp trong nước (CKD):** năm 2021, sản lượng xe đến 9 chỗ hơn 270.000 xe (cao hơn mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2025).
- **Tỷ lệ nội địa hóa đối với xe tải:** thực tế đã đạt được 40 - 45%, đạt mục tiêu đề ra cho giai đoạn 2020.

---

<sup>4</sup> Nghị định số 101/2021/NĐ-CP của Chính phủ: Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 9 năm 2016 của Chính phủ và Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25 tháng 5 năm 2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 9 năm 2016 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16 tháng 11 năm 2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/NĐ-CP

**Bảng 13. Tỷ lệ xe CKD-CBU qua các năm**

Loại	2017	2018	2019	2020	2021
Xe sản xuất, lắp ráp trong nước (CKD)	74%	79%	69%	74%	67%
Xe nhập khẩu (CBU)	26%	21%	31%	26%	33%

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

Tuy nhiên, vẫn còn một số mục tiêu chưa đạt được như:

- **Tỷ lệ nội địa hóa đối với xe đến 9 chỗ:** thực tế mới đạt mức trung bình 12 - 20%, thấp hơn khá nhiều so với mức mục tiêu năm 2020: 30 - 40%.

- **Tỷ lệ xuất khẩu:** đối với xe đến 9 chỗ, thực tế xuất khẩu mới chỉ đạt khoảng 1000 xe, thấp hơn nhiều so với mức mục tiêu năm 2020 là 5000 xe.

#### **4.2. Những hạn chế, yếu kém**

Đánh giá khái quát, việc triển khai các nhiệm vụ trong Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 được phê duyệt tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ vẫn đang tiến hành có hiệu quả, bám sát chỉ tiêu, định hướng đề ra. Tuy nhiên, do sự biến động trong nước và thế giới diễn ra nhanh chóng nên đã có những tác động đến việc triển khai các nhiệm vụ.

Các Bộ, ban ngành, địa phương, Hiệp hội ngành ô tô đã tích cực tham gia triển khai các nhiệm vụ trong Chiến lược. Tuy nhiên, sự phối hợp giữa các đơn vị còn chưa chặt chẽ.

#### **4.3. Nguyên nhân của hạn chế, yếu kém**

Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô hiện tại đã có những định hướng rất đúng đắn trong việc phát triển các dòng xe thân thiện môi trường (xe tiết kiệm nhiên liệu, xe hybrid, xe sử dụng nhiên liệu sinh học, xe chạy điện...). Tuy nhiên, các chính sách hỗ trợ thực thi còn khá hạn chế. Chính sách về thuế cần linh hoạt hơn nữa; cho đến nay, mới chỉ có chính sách hỗ trợ thuế tiêu thụ đặc biệt và lệ phí trước bạ cho xe điện chạy pin và chưa có lộ trình cụ thể cho việc phát triển các dòng xe điện hóa khác tại Việt Nam. Đây là điểm cần lưu ý để cập nhật chính sách một cách hiệu quả hơn.

#### **4.4. Bài học kinh nghiệm**

Giai đoạn từ năm 2014 đến nay, Việt Nam đã trải qua khá nhiều thay đổi về tình hình kinh tế, chính trị, xã hội. Do vậy, việc phản ánh những thay đổi này vào Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô sắp tới là cần thiết để có sự điều chỉnh phù hợp hơn với tình hình hiện tại và xu hướng cho giai đoạn tiếp theo từ năm 2030 đến năm 2045. Từ đó, tăng hiệu quả của việc thực thi.

Qua thực tiễn cho thấy, mỗi khi nhà nước có các chính sách kích cầu thì lượng xe bán ra thị trường đều tăng trong ngắn hạn. Do vậy, để phát triển thị trường, việc nghiên cứu xây dựng các chính sách mang tính dài hạn, bền vững là cần thiết.

Đề Chiến lược phát triển ngành cho giai đoạn mới đạt hiệu quả cần chú ý một số bài học về:

Thứ nhất, xây dựng chiến lược cần phải bám sát tình hình thực tế để đưa ra mục tiêu khả thi và phù hợp với tình hình phát triển chung của đất nước. Xác định phát triển các loại xe xanh, xe sử dụng năng lượng mới có tác động bảo vệ môi trường là xu thế tất yếu;

Thứ hai, định hướng chiến lược cần rõ ràng, cụ thể cho từng phân ngành, từng sản phẩm, có mục tiêu cho từng lộ trình cụ thể;

Thứ ba, chiến lược cần phải xây dựng phương pháp cụ thể để theo dõi, kiểm tra, đánh giá tình hình đầu tư, sản xuất, kinh doanh của ngành. Định kỳ báo cáo tình hình thực hiện, để có thể điều chỉnh chiến lược phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội của đất nước;

Thứ tư, định hướng về đầu tư phải theo định hướng chiến lược ngành, đầu tư đổi mới công nghệ và công suất lớn thì sản xuất mới hiệu quả và sản phẩm mới có sức cạnh tranh;

Thứ năm, bên cạnh nhiệm vụ riêng của từng đơn vị, cần có sự phối hợp hoạt động giữa các Bộ ngành trong công tác quản lý Nhà nước, xử lý các vấn đề có liên quan đến sản xuất kinh doanh của ngành;

Thứ sáu, định hướng đẩy mạnh thu hút đầu tư nước ngoài cần có chọn lọc, thúc đẩy thu hút FDI. Có chính sách ưu tiên thu hút những nhà đầu tư chiến lược. Ưu tiên phát huy năng lực của các doanh nghiệp trong nước để phát triển ngành, đồng thời thu hút đầu tư nước ngoài đặc biệt là sản phẩm công nghiệp hỗ trợ để gia tăng giá trị chuỗi cung ứng;

Thứ bảy, định hướng phát triển ngành ứng dụng chuyển đổi số, công nghệ 4.0, cần phát triển mạnh hệ thống phân phối chuyên nghiệp, xây dựng khu, cụm công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô.

## **5. KINH NGHIỆM MỘT SỐ QUỐC GIA TRÊN THẾ GIỚI VỀ XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VÀ BÀI HỌC CHO XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGÀNH Ô TÔ VIỆT NAM**

### **5.1. Kinh nghiệm một số nước**

#### ***5.1.1. Kinh nghiệm của Thái Lan - Tập trung xây dựng phân khúc xe để sản xuất với sản lượng lớn***

Tham khảo kinh nghiệm các nước trong khu vực có thể thấy Chính phủ Thái Lan & Indonesia khá thành công trong chiến lược phân khúc xe có sản lượng lớn khi tỉ lệ phân khúc xe bán tải tại Thái Lan và xe đa dụng MPV tại Indonesia đạt ~57-60% và giúp 2 nước đạt kết quả ấn tượng trong hoạt động sản xuất và xuất khẩu ô tô.

Chính phủ Thái Lan đã xây dựng xe bán tải là phân khúc xe chủ lực cho ngành công nghiệp ô tô từ những năm 1960. Định hướng ban đầu của chính phủ

Thái Lan đó là phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước, ưu tiên cho phân khúc cụ thể chưa thực hiện tại các nước khác trong khu vực và phù hợp cho nông nghiệp. Với định hướng trên, xe bán tải là dòng xe phù hợp, đáp ứng đầy đủ các tiêu chí.

Ngoài ra, từ năm 2007, chính phủ Thái Lan bắt đầu **chính sách xe thân thiện môi trường (Eco car)** tập trung các loại xe cỡ nhỏ được sản xuất trong nước và đáp ứng các yêu tố về tiết kiệm nhiên liệu và chuẩn khí thải.

Bên cạnh đó, định hướng của chính phủ Thái Lan không chú trọng đến chiến lược nhãn hiệu xe quốc gia mà cho phép các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư 100% vốn thành lập các liên doanh sản xuất ô tô và phụ tùng nhãn hiệu ô tô đa quốc gia cho tiêu dùng nội địa và xuất khẩu. Một số chính sách ưu đãi như:

- Miễn thuế nhập khẩu thiết bị;
- Miễn thuế thu nhập trong 8 năm;
- Miễn thuế nhập khẩu nguyên vật liệu chính cho sản phẩm chế xuất trong 5 năm;
- Giảm 75% thuế nhập khẩu nguyên vật liệu chính cho sản xuất sản phẩm tiêu dùng nội địa trong 5 năm;
- Cho phép nhà đầu tư nước ngoài sở hữu đất...

Trải qua quá trình khá dài trong việc phát triển dòng xe có sản lượng lớn từ những năm 1960 đến nay, với việc đạt tỷ lệ phân khúc xe chủ lực đến 60%, Thái Lan đã nhận được những kết quả rất ấn tượng từ chiến lược này, cụ thể:

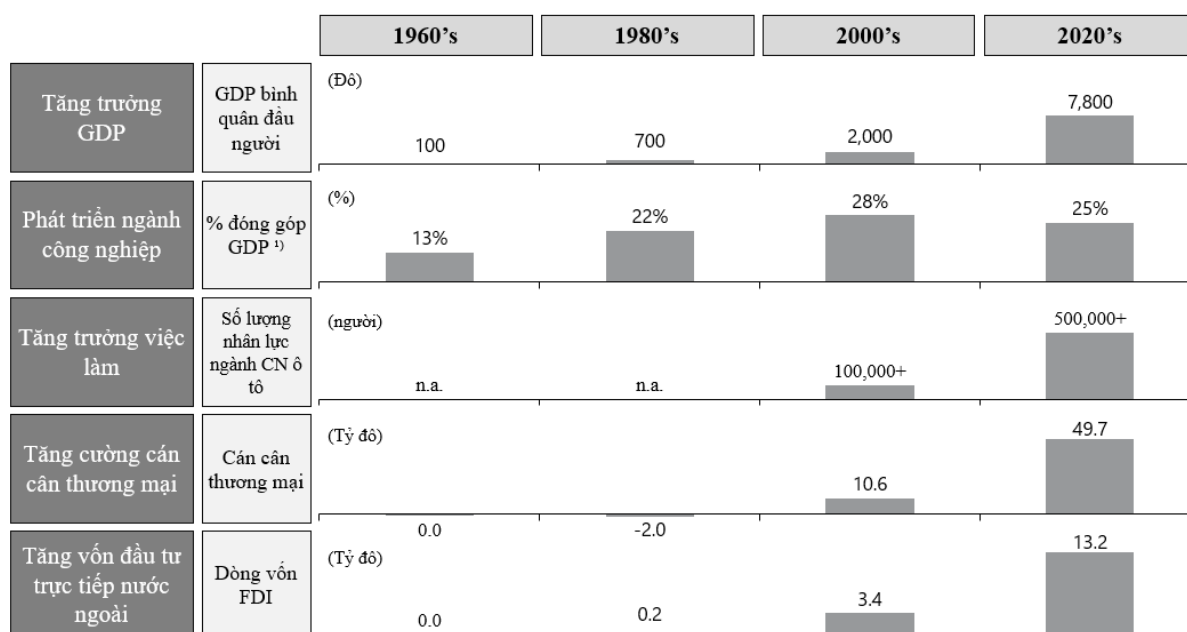
Tăng trưởng GDP: mức GDP bình quân đầu người hiện tại của Thái Lan đạt 7800 đô/người, gấp 78 lần so với mức của thời điểm những năm 1960 khi họ mới bắt đầu thực hiện chiến lược.

Phát triển ngành công nghiệp: ngành công nghiệp ô tô có đóng góp rất lớn trong toàn bộ nền kinh tế của Thái Lan. Hiện nay, ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp phụ trợ liên quan đóng góp 25% trên tổng GDP toàn quốc, trong đó, ngành công nghiệp ô tô đóng 10-12%.

Tăng trưởng việc làm: số lượng lao động trong ngành công nghiệp ô tô tăng từ 100.000 lao động vào giai đoạn năm 2000 lên đến hơn 500.000 lao động hiện tại.

Tăng cường cán cân thương mại: hiện tại Thái Lan đang đạt mức tăng trưởng dương 49,7 tỷ đô, tăng gần 5 lần so với trước đây.

Tăng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài: dòng vốn FDI đầu tư vào Thái Lan tăng lên mức 13,2 tỷ đô, tăng gần 4 lần so với trước đây.



**Hình 4. Minh họa tác động của chiến lược phân khúc xe chủ lực tại Thái Lan**

*Nguồn: EMIS, World bank, OECD, NESDB*

Để đạt được các mục tiêu đề ra, cũng như hỗ trợ cho chiến lược này, từ năm 1960 Chính phủ Thái Lan ban hành các chính sách ưu đãi cho dòng xe bán tải bao gồm:

- ✓ Giảm thuế TTĐB (khoảng 5-10%) so với xe du lịch, xe con (40%)
- ✓ Giảm thuế suất bộ linh kiện CKD (10%) so với xe du lịch, xe con (30%) từ năm 1962

Từ đó khuyến khích nhu cầu của người tiêu dùng sử dụng dòng xe này, hỗ trợ thúc đẩy chiến lược một cách toàn diện. Tiếp sau đó là các chính sách ưu đãi về thuế chính sách xe Eco car, đã tạo tiền đề cho sự phát triển mạnh mẽ của ngành công nghiệp ô tô Thái Lan hiện nay.

#### **5.1.2. Kinh nghiệm của Hàn Quốc - cam kết mạnh và quyết tâm đồng hành của Chính phủ**

Sau hơn 60 năm ra đời, ngành công nghiệp xe hơi là một trong những ngành công nghiệp chủ lực, đóng góp gần 20% GDP tạo ra hơn 10% số lượng việc làm cho nền kinh tế Hàn Quốc. Không chỉ hiện diện trên bản đồ quốc tế mà Hàn Quốc đặt mục tiêu trở thành cường quốc sản xuất xe hơi toàn cầu vào năm 2030.

Tháng 10/2019, Hàn Quốc ban hành “Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô trong tương lai - Lộ trình Quốc gia 2030”; Chiến lược gồm 4 phần:

*I. Triển vọng của ngành công nghiệp xe hơi trong tương lai và tình hình của Hàn Quốc;*

*II. Hàm ý và Hướng ứng phó;*

*III. Tầm nhìn tương lai của ngành công nghiệp xe hơi và nhiệm vụ chính sách;*

*IV. Hệ thống xúc tiến và các kế hoạch trong tương lai;*

Theo kế hoạch, Hàn Quốc sẽ thúc đẩy mạnh mẽ sản xuất xe điện lên gấp đôi thị phần toàn cầu của các nhà sản xuất ô tô trong nước lên 12% (3,3 triệu chiếc) vào năm 2030, so với 5% (254.000 chiếc) của hiện tại và trở thành cường quốc công nghiệp xe hơi toàn cầu. Chính phủ Hàn Quốc cũng đặt mục tiêu trở thành nhà cung cấp ô tô xanh hay thân thiện môi trường số 1 thế giới và là quốc gia đầu tiên bắt đầu hoạt động thương mại của phương tiện lái xe tự hành trong vòng 10 năm tới. Theo nghiên cứu của công ty Deloitte (Anh), sẽ có 31,1 triệu xe điện được bán ra trên toàn thế giới vào năm 2030. Cùng đó, năm 2030 là lúc xe điện lên ngôi trong thị trường xe hơi toàn cầu. Bộ Thương mại - công nghiệp và năng lượng Hàn Quốc công bố, chính phủ nước này cam kết cung cấp các ưu đãi thuế và nhiều biện pháp hỗ trợ khác để thúc đẩy đầu tư của các nhà sản xuất ô tô trị giá khoảng 95 nghìn tỷ won (66,03 tỷ USD) vào năm 2026 ; doanh nghiệp ô tô Hàn Quốc cam kết phát triển phần mềm quan trọng cho xe điện bằng công nghệ vào năm 2026 và đào tạo 30.000 nhân sự có chuyên môn trong lĩnh vực xe hơi trong tương lai, cũng như 300 công ty chuyên phát triển phần mềm ô tô vào năm 2030. Mục tiêu cụ thể mà Hàn Quốc đề ra là tăng tỷ lệ xe chạy bằng điện và hydro lên 33% trong tổng số xe mới được bán ở trong nước. Hàn Quốc cũng đặt mục tiêu tăng thị phần toàn cầu của các loại xe thân thiện với môi trường lên 10% vào năm 2030. Xe chạy bằng điện và hydro hiện chỉ chiếm 2,6% doanh số bán ô tô mới tại Hàn Quốc. Mục tiêu của chính phủ là tăng tỷ lệ phần trăm lên khoảng 10% vào năm 2022, trước khi cuối cùng vượt qua mốc 30% vào năm 2030.

Để thúc đẩy việc chuyển đổi sang ô tô tương lai, Chính phủ Hàn Quốc đang thực hiện một quá trình chuyển đổi nhanh sang một hệ sinh thái xe tương lai rộng mở thông qua khoản đầu tư tư nhân 60.000 tỷ won (50,5 tỷ USD), chủ yếu đến từ hai tập đoàn sản xuất ô tô lớn nhất Hyundai và Kia Motor. Các dự án này sẽ tập trung đầu tư cho việc chuyển đổi sản xuất của các công ty linh kiện, tài trợ cho phát triển và hoàn thiện công nghệ xe tự hành để thương mại hóa. Theo đó, đến năm 2024, sẽ có hệ thống và cơ sở hạ tầng (các con đường chính) cho các phương tiện tự lái và tung ra các phương tiện tự lái đáp ứng tiêu chuẩn SAE Quốc tế về tự động hóa "cấp độ bốn". Sau khi đạt được các mục tiêu này, các phương tiện tự hành sẽ được thương mại hóa cho các quốc lộ chính trên toàn quốc vào năm 2027.

Thủ đô Seoul vừa qua đã đưa vào vận hành dự án ô tô con tự hành thương mại đầu tiên và dự kiến đưa xe buýt tự hành vào hoạt động từ đầu năm 2022. Seoul đặt mục tiêu đến năm 2023 sẽ sử dụng xe buýt tự hành trên các tuyến tỉnh lộ đường dài. Trước đó, thành phố Sejeong cũng đã công bố ứng dụng xe tự hành tại một số tuyến cố định sau thời gian hoàn thành nghiên cứu và hoàn thiện. Hai nhà sản xuất ô tô lớn nhất của Hàn Quốc gồm Hyundai hay Kia Motor



đều đã công bố kế hoạch dừng sản xuất ô tô động cơ đốt trong để chuyển sang các mẫu xe thân thiện với môi trường. Tại sự kiện "Hydrogen Wave" ("Làn sóng Hydro") được tổ chức hồi tháng 9/2021, Chủ tịch tập đoàn Hyundai Chung Eui-sun tuyên bố: "Thời gian tới, Hyundai sẽ chỉ ra mắt các mẫu xe thương mại mới là xe điện hoặc xe hydro, nhằm đẩy sớm chuyển đổi sang "xã hội hydro". Theo đó, Hyundai sẽ sản xuất xe hydro ở tất cả các dây chuyền sản xuất xe thương mại cho tới năm 2028. Tập đoàn này nhấn mạnh sẽ trở thành nhà sản xuất ô tô đầu tiên trên thế giới chuyển đổi toàn diện sang ô tô thương mại thân thiện môi trường. Tại sự kiện cùng ngày, ô tô Hyundai cũng ra mắt mẫu xe tải tự hành chạy hoàn toàn bằng hydro "Trailer Drone", có thể chạy trên 1.000 km cho mỗi lần sạc. Tiếp nối Hyundai, hãng Kia cũng quyết định dừng bán ô tô chạy bằng động cơ đốt trong, chỉ bán ô tô điện và ô tô chạy bằng hydro từ năm 2035 trong chiến lược trung hòa carbon đến năm 2045.

Về mặt chính sách, Hàn Quốc đã cho thành lập Hiệp hội công nghiệp tự hành giữa tháng 10/2021. Hiệp hội có sự tham gia của khối Nhà nước và tư nhân nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh hệ sinh thái ngành công nghiệp tự hành của Hàn Quốc, Hiệp hội có sự tham gia của hơn 60 doanh nghiệp ở các lĩnh vực đa dạng như ô tô, phụ tùng ô tô, viễn thông, công nghệ thông tin (IT), dịch vụ, nền tảng. Thời gian tới, Hiệp hội sẽ tìm kiếm và kiến nghị lên chính phủ các chính sách và bài toán cải thiện thể chế nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành công nghiệp tự hành của Hàn Quốc; tìm kiếm dự án hợp tác giữa các doanh nghiệp, xây dựng mạng lưới quốc tế, với mục đích phá vỡ ranh giới và đẩy mạnh hợp tác giữa các ngành công nghiệp ở lĩnh vực tự hành.

Đối với chất bán dẫn ô tô, Hàn Quốc đặt mục tiêu sản xuất bộ vi xử lý, cảm biến và các bộ phận chính khác để tăng gấp đôi thị phần toàn cầu lên 6,6% vào năm 2030. Chính phủ Hàn Quốc cam kết hỗ trợ cho các dự án của các doanh nghiệp về sản xuất 8 linh kiện và vật liệu chủ chốt như chip phụ tùng ô tô và nam châm đất hiếm cho xe điện; phát triển các loại xe chạy bằng điện và hydro có tính cạnh tranh cao.

Có thể thấy, Chiến lược phát triển ngành ô tô của Hàn Quốc thể hiện rõ nét sự cam kết rất lớn và quyết tâm đồng hành với doanh nghiệp của Chính phủ. Với mục tiêu đạt được năng lực cạnh tranh số 1 thế giới về ô tô trong tương lai, Ba chiến lược mà Hàn Quốc theo đuổi để phát triển ngành công nghiệp ô tô trong tương lai bao gồm: đẩy nhanh phát triển công nghệ, thúc đẩy doanh số bán ô tô thân thiện với môi trường trong nước và đẩy sớm thời hạn thương mại hóa xe hoàn toàn tự hành từ năm 2030 lên năm 2027, trong khi tiếp tục chuẩn bị cho kỷ nguyên "ô tô bay" và các dịch vụ xe trong tương lai.

### ***5.1.3. Kinh nghiệm của Trung Quốc - chính sách tín chỉ kép và hỗ trợ từ Chính phủ***

Để đối phó với các thách thức về năng lượng và môi trường, trong lĩnh vực ô tô, Chính phủ Trung Quốc đã chuyển trọng tâm sang xe tiết kiệm năng lượng như ô tô sử dụng nhiên liệu thay thế, xe hybrid, xe điện; tương tự, Chính phủ Trung Quốc cũng khuyến khích sản xuất pin nhiên liệu. Tháng 4/2012,

Chính phủ Trung Quốc thông báo mục tiêu sản xuất và doanh số của xe điện và xe hybrid là 500.000 xe vào năm 2015 và trên 5 triệu xe vào năm 2020. Để đạt mục tiêu này, Chính phủ Trung Quốc đã đưa Phương tiện năng lượng mới (New Energy Vehicle - NEV) vào danh mục ngành nghề khuyến khích đầu tư. Bên cạnh đó, việc sản xuất các linh kiện chính cho NEV - bao gồm pin và các linh kiện của pin, hệ thống quản lý pin và động cơ và một số loại động cơ truyền động cho xe điện cũng được đưa vào danh mục khuyến khích đầu tư.

Được công bố vào năm 2017, chính sách “tín chỉ kép” đối với ngành công nghiệp ô tô của Trung Quốc có thiết kế hơi phức tạp. Thứ nhất là tín chỉ về Mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình của doanh nghiệp (CAFC) mà các nhà sản xuất ô tô nhận được do đã giảm mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình xuống dưới một mức nhất định và sẽ mất khoản tín chỉ đó nếu không đạt được. Ngoài ra còn có tín chỉ Xe Năng lượng mới (NEV); trong đó các nhà sản xuất ô tô nhận được các khoản tín chỉ dương cho mỗi xe điện được sản xuất và các khoản tín chỉ âm nếu không sản xuất một tỷ lệ xe điện nhất định trong năm. Các tiêu chí được thiết kế để hầu hết các nhà sản xuất ô tô truyền thống sẽ có tổng tín chỉ CAFC âm vào cuối năm. Để tránh bị phạt dưới hình thức giới hạn số lượng xe sản xuất trong năm tiếp theo, các nhà sản xuất ô tô phải tự sản xuất xe điện hoặc mua tín chỉ NEV từ công ty khác.

Tuy nhiên, chính sách này cũng có những tác động tiêu cực của nó. Một chỉ trích phổ biến đối với chính sách “tín chỉ kép” là tác động không thỏa đáng của nó đối với ô tô chạy bằng nhiên liệu hóa thạch. Chính sách tín chỉ kép được cho là cũng khuyến khích các nhà sản xuất ô tô cải thiện hiệu suất động cơ xăng của họ, tuy nhiên do tín chỉ NEV dễ kiếm hơn nhiều so với tín chỉ CAFC, hầu hết các nhà sản xuất ô tô đã không bận tâm đến việc cải tiến các mẫu động cơ truyền thống của mình. Ngoài ra, sự biến động về giá của tín chỉ NEV cũng có thể dẫn đến tích trữ và đầu cơ.

Chính sách “tín chỉ kép” cũng tạo ra một thị trường nơi các xe điện cỡ nhỏ được thiết kế chỉ nhằm mục đích đạt được tín chỉ NEV do tiêu chí tín chỉ cho xe điện chỉ tập trung vào phạm vi di chuyển. Do đó, các nhà sản xuất thường không sản xuất những chiếc xe điện thực sự đáp ứng nhu cầu của người tiêu dùng mà chủ yếu sản xuất những chiếc xe điện có phạm vi di chuyển dài và do đó kiếm được nhiều tín chỉ NEV hơn.

Bên cạnh đó, mặc dù được coi là khá thành công, chính sách “tín chỉ kép” vẫn còn một chặng đường rất dài phía trước từ góc độ môi trường. Chính sách “tín chỉ kép” hiện tại chỉ áp dụng cho xe du lịch. Trong khi đó, các xe thương mại hạng trung và hạng nặng chiếm 46,9% lượng phát thải khí nhà kính của phương tiện giao thông đường bộ tại Trung Quốc. Ngoài ra, việc thay thế ô tô chạy xăng bằng ô tô điện cũng không thực sự có lợi cho môi trường khi sản xuất điện tại Trung Quốc vẫn phụ thuộc rất nhiều vào nhiệt điện than.

Do đó, một trong những lựa chọn đang được Trung Quốc cân nhắc là đưa ra chương trình giao dịch khí thải carbon (Emission Trading System - ETS). Điều này sẽ giải quyết những quan ngại về việc chính sách tín chỉ kép hiện nay

vốn khuyến khích sản xuất xe điện (EV) nhưng lại không tính tới lượng khí thải các bon<sup>5</sup>.

Hiện nay, Trung Quốc chiếm gần 60% tổng số xe ô tô điện đăng ký mới trên toàn cầu vào năm 2022. Tỷ lệ ô tô điện trong tổng doanh số bán ô tô nội địa đạt 29% tại Trung Quốc vào năm 2022, tăng từ 16% vào năm 2021; qua đó đạt được mục tiêu quốc gia năm 2025 là 20% thị phần bán hàng. Kết quả này đến từ các chính sách hỗ trợ sản xuất, đặc biệt các chính sách ưu đãi và các khoản trợ cấp của chính phủ Trung Quốc không bị giới hạn ở các công ty nội địa mà áp dụng cho cả các hãng xe nước ngoài. Trong vòng 15 năm, chính phủ Trung Quốc đã phân bổ tới hơn 200 tỉ nhân dân tệ (tương đương 29 tỉ USD) vào các khoản trợ cấp và giảm thuế cho xe điện, hỗ trợ các công ty xe điện duy trì hoạt động trong những năm đầu, triển khai chính sách ưu đãi nhằm khuyến khích người dân mua xe điện. Ngoài việc giảm thuế và hỗ trợ thì nước này còn dành ra một nguồn ngân sách đáng kể cho nghiên cứu và phát triển.

## **5.2. Bài học rút ra cho xây dựng chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam**

### **5.2.1 Bài học về phát triển công nghiệp hỗ trợ**

Từ kinh nghiệm của Thái Lan, Hàn Quốc và Trung Quốc, có thể rút ra một số bài học cho phát triển CNHT ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam như sau:

*Một là, coi trọng vai trò của chính phủ.* Nâng cao nhận thức và tầm nhìn của các cơ quan quản lý nhà nước, các ngành, các cấp, DN, người dân về vấn đề này. Từ việc đã có những nhận thức đúng đắn chúng ta mới có sự tăng cường đầu tư đúng hướng cho nó phát triển. Do đó, chính sách phát triển CNHT ngành sản xuất ô tô phải rõ ràng và có tính khả thi cao, triển khai cụ thể theo từng lĩnh vực, như nghiên cứu thị trường, thu hút đầu tư, đào tạo nguồn nhân lực, đầu tư hạ tầng, khuyến khích khởi nghiệp và hỗ trợ DN NVV về sản xuất phụ tùng linh kiện.

Cần xây dựng chiến lược phát triển ngành CNHT ô tô tổng thể với lộ trình và bước đi thích hợp. Phải có quy hoạch và phát triển cơ sở hạ tầng cho ngành CNHT ô tô. Cam kết thực thi hệ thống chính sách đồng bộ, nhất quán, ổn định, minh bạch nhằm tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho phát triển ngành.

Sớm triển khai Luật Phát triển công nghiệp, đồng thời ban hành các chính sách ưu đãi về thuế, ưu đãi tín dụng, mặt bằng... hấp dẫn, rõ ràng, dễ tiếp cận cho các doanh nghiệp CNHT và sản xuất lắp ráp ô tô.

*Hai là, huy động các nguồn lực cho công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô.* Mục tiêu của ngành công nghiệp ô tô nước ta không chỉ là vượt qua được vị trí hiện tại mà xa hơn phải trở thành ngành công nghiệp cạnh tranh toàn cầu. Vì vậy, cùng với việc thực hiện những chính sách để xây dựng năng lực nội địa cho CNHT ngành sản xuất ô tô, thì cũng đồng thời huy động nhiều nguồn lực cho nó phát triển. Nguồn vốn là một trong những yếu tố quan trọng để phát triển CNHT ngành sản xuất ô tô. Vì vậy, bên cạnh những khoản tín dụng trực tiếp cho

<sup>5</sup> <https://haiquanonline.com.vn/trung-quoc-se-thay-the-he-thong-tin-diing-xanh-doi-voi-oto-153138.html>

DNNVV, còn khuyến khích các ngân hàng cung cấp tín dụng thương mại và công ty lớn hình thành tổ hợp tài chính hỗ trợ cho DN. Huy động nguồn ngoại lực cho sự phát triển CNHT ngành sản xuất ô tô có mối quan hệ tương hỗ. Bởi vì, CNHT ngành sản xuất ô tô phát triển thì càng thu hút nguồn vốn FDI cho nó. Ngày nay, những yếu tố lợi thế như lao động, môi trường đầu tư mặc dù có ưu thế nhưng CNHT chậm phát triển sẽ làm cho môi trường đầu tư kém đi. Tuy nhiên, cũng không nên đợi CNHT phát triển đồng bộ rồi mới thu hút FDI, mà cần lựa chọn DN FDI để phát triển CNHT ngành sản xuất ô tô. Đối với nước ta, khi nguồn vốn trong nước còn hạn chế, thì nguồn vốn FDI cho CNHT ngành sản xuất ô tô là quan trọng. Vì, lợi ích kinh tế của nhà đầu tư FDI về CNHT ngành sản xuất ô tô là có thể tận dụng được để chuyển giao công nghệ, kinh nghiệm quản lý DN. Chuyển giao công nghệ đối với CNHT ngành sản xuất ô tô có ba hình thức cơ bản: i) Chuyển giao trong nội bộ DN, là hình thức chuyển giao giữa công ty TNCs với công ty con tại nước ngoài; ii) Chuyển giao công nghệ giữa DN FDI và DN nội địa hoạt động trong cùng ngành, cùng lĩnh vực; iii) Chuyển giao hàng dọc giữa các DN (vertical inter-firm transfer), trong đó DN FDI chuyển giao công nghệ và năng lực kinh doanh sang DN nước sở tại sản xuất phụ tùng linh kiện, để cung cấp cho DN FDI lắp ráp ô tô. Ở hình thức thứ hai và thứ ba như trên, công nghệ được chuyển giao từ DN FDI sang DN nội địa, đây là “hiệu quả lan tỏa” lớn và rút ngắn thời gian chuyển giao công nghệ, nên các nước đang phát triển như nước ta đặc biệt quan tâm và đưa ra các chính sách thu hút FDI bằng hai hình thức này. Vì vậy, cần tạo điều kiện thuận lợi cho DN FDI đầu tư công nghệ tiên tiến cho sản xuất phụ tùng linh kiện. Vì vậy, cần thực hiện chiến lược rõ ràng về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, bao gồm đào tạo lao động lành nghề đến kỹ sư, giáo viên, nhà quản lý... nhằm đáp ứng nhân lực chất lượng cao cho DN CNHT ngành sản xuất ô tô.

*Ba là, phát triển khu công nghiệp hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp nhỏ và vừa để cung cấp sản phẩm phụ tùng linh kiện ô tô.* Thúc đẩy đầu tư liên kết, liên doanh trong học hỏi công nghệ nâng cao năng lực sản xuất trong lĩnh vực CNHT ô tô. Có thể lựa chọn một số doanh nghiệp tiềm năng trong khu vực tư nhân làm hạt nhân, hỗ trợ và khuyến khích vai trò đầu tàu của các doanh nghiệp này trong việc thiết lập các vùng, cụm công nghiệp lớn về ô tô, trong đó hội tụ các doanh nghiệp hoạt động trong các ngành CNHT, nhằm hình thành các mạng lưới sản xuất và vùng cung ứng.

Tạo điều kiện và khuyến khích DN lắp ráp sản phẩm cuối cùng và DN CNHT sản xuất phụ tùng linh kiện cấp 1, cấp 2, cấp 3 kết nối với nhau thông qua phát triển khu CNHT và DNNVV. Thực hiện chính sách khuyến khích liên kết dọc giữa các DN, khuyến khích nhân viên có năng lực thành lập các công ty mới, các công ty này trở thành nhà cung cấp cho công ty cũ; phát triển hệ thống quản lý sản xuất theo hướng tối ưu hóa các công đoạn, hạn chế việc tăng quy mô. Đẩy mạnh việc thành lập DNNVV về sản xuất phụ tùng linh kiện xung quanh các công ty lắp ráp; nhằm cải thiện các yếu tố sản xuất và nâng cao khả năng cạnh tranh. Để các nhà đầu tư trong và ngoài nước thấy được môi trường đầu tư hấp dẫn, hiệu quả hơn hẳn các ngành nghề kinh doanh khác. Chính phủ

có biện pháp hỗ trợ các DNNVV về vốn, công nghệ, chuyên gia tư vấn, mặt bằng sản xuất, miễn thuế, xúc tiến thương mại... Các cơ quan nghiên cứu và triển khai (R&D) thông qua các đề tài, dự án đề hỗ trợ về phát triển sản xuất các chủng loại vật liệu, chi tiết, phụ tùng linh kiện, đây là những sản phẩm mà DNNVV lại có nhiều lợi thế trong quản lý, rút ngắn thời gian sản xuất, chủng loại sản phẩm đa dạng và giá thành rẻ hơn, đưa lại hiệu quả sản xuất cao.

*Bốn là, quy định tiêu chuẩn sản xuất phụ tùng linh kiện.* Sản xuất phụ tùng linh kiện ô tô luôn có xu hướng thích ứng với công nghệ hiện đại nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển của ngành CN ô tô, nó luôn được tích hợp cả về nội dung tri thức mới, ứng dụng tiến bộ khoa học vào sản xuất và các hoạt động về quản lý, điều hành, tổ chức hoạt động của toàn bộ quá trình phát triển của sản phẩm. Chính vì vậy, lựa chọn đề sản xuất phụ tùng linh kiện có tầm chiến lược là sự cần thiết, xây dựng hệ thống quy định tiêu chuẩn chất lượng phụ tùng linh kiện ô tô của quốc gia phù hợp theo xu hướng phát triển của tiêu chuẩn quốc tế, vừa phù hợp với điều kiện hoàn cảnh kinh tế nước ta; qua đó cũng nhằm tạo môi trường và đảm bảo cho sự phát triển của DN sản xuất phụ tùng linh kiện, vừa làm căn cứ cho việc định hướng và đón đầu phát triển. Đây cũng là cơ sở để tổ chức kiểm định, đánh giá chất lượng sản phẩm CNHT ngành sản xuất ô tô đạt trình độ tiêu chuẩn và cam kết quốc tế.

Đặt mục tiêu cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô gia tăng tỷ trọng sử dụng các linh kiện sản xuất trong nước thay vì nhập khẩu, để dần nâng cao tỷ lệ nội địa hóa trong ngành sản xuất ô tô. Đồng thời là cầu nối, tạo mối quan hệ hợp tác giữa các hãng xe với các nhà cung ứng linh kiện nội địa, giúp các doanh nghiệp CNHT nội địa tham gia được vào các khâu phát triển sản phẩm của các hãng sản xuất lắp ráp ô tô.

*Năm là, phát triển nguồn nhân lực cho công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô.* Thực tiễn hiện nay nguồn nhân lực giá rẻ không còn là lợi thế cạnh tranh trong việc thu hút FDI, đặc biệt là khi các thỏa thuận về miễn giảm thuế nhập khẩu chính thức được thực hiện. Vấn đề lúc này cần quan tâm là làm thế nào để sản xuất được các sản phẩm phụ tùng linh kiện ô tô vừa có chất lượng tốt, vừa có giá thành rẻ. Theo quy luật hoạt động của kinh tế thị trường cho thấy sản phẩm rẻ nhưng chất lượng kém hay sản phẩm tốt nhưng giá thành cao đều không được thị trường chấp nhận và dễ bị đào thải. Vì thế, động lực chủ yếu để DN CNHT ngành sản xuất ô tô phát triển là phải có đội ngũ nguồn nhân lực chất lượng tốt nhằm sản xuất ra sản phẩm có sức cạnh tranh cao, để khai thác được tiềm năng, lợi thế từ nguồn nhân lực trong lĩnh vực này.

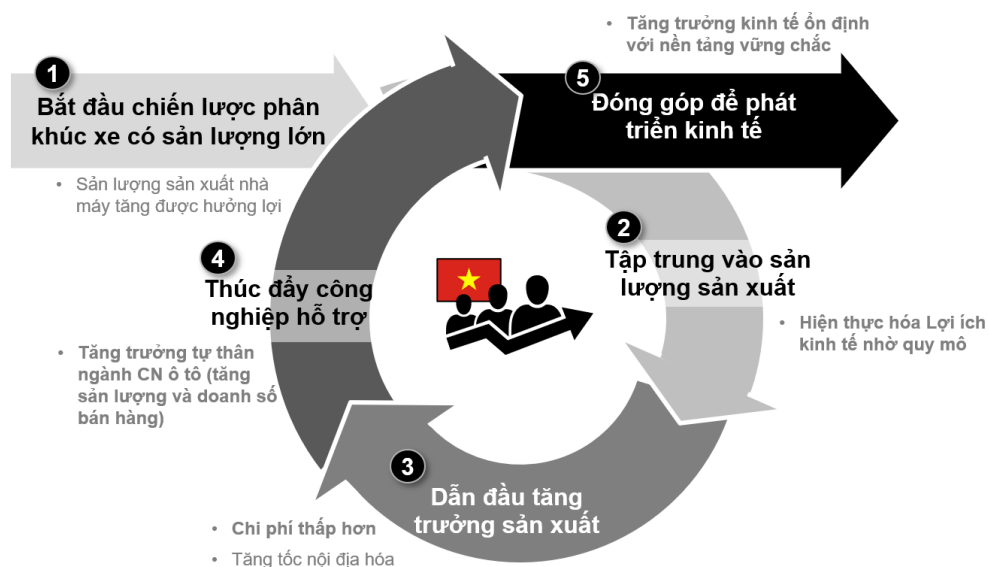
*Sáu là, xây dựng dữ liệu, trao đổi thông tin và liên kết doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô.* Xây dựng hệ thống dữ liệu và trao đổi thông tin về CNHT ngành sản xuất ô tô một cách minh bạch, tin cậy. Mọi đối tượng có thể dễ dàng tiếp cận thông tin thông qua các cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội ô tô, hiệp hội DN sản xuất phụ tùng linh kiện. Cơ sở dữ liệu thông tin được đảm bảo đầy đủ, chi tiết, có sự thống nhất. Tăng cường tính liên kết kinh tế giữa các DN CNHT ngành sản xuất ô tô, cần thể hiện vai trò của Chính phủ, cơ quan liên

quan chuyên về CN ô tô nhằm kết nối giữa chính phủ, cộng đồng DN và các chuyên gia, để cùng nhau huy động lực lượng thực hiện chiến lược tổng thể ngành CN ô tô. Trong quá trình thực hiện cần có các biện pháp kiểm soát đảm bảo việc thực thi chiến lược, chính sách mục tiêu đề ra. Đồng thời cũng là căn cứ để có thể tiến hành điều chỉnh chính sách phù hợp với những thay đổi nảy sinh. Thực hiện liên kết kinh tế giữa các DN CNHT ngành sản xuất ô tô còn là cơ sở đảm bảo sự bình đẳng, minh bạch trong sản xuất kinh doanh của các bên liên quan, vì mỗi đối tác tham gia đều có cơ chế riêng giám sát hoạt động của mình.

Kinh nghiệm CNHT ngành sản xuất ô tô đã cho thấy có thể vận dụng kinh nghiệm của nước khác là cần thiết, các nước thành công về CNHT ngành sản xuất ô tô là do biết lựa chọn những ưu thế riêng, như Nhật Bản đẩy mạnh sản xuất CNHT nhằm cung ứng phụ tùng linh kiện cho các loại xe tiết kiệm nhiên liệu và nguyên liệu; Hàn Quốc chủ động về kỹ thuật, thiết kế, mẫu mã, động cơ... cung cấp phụ tùng linh kiện cho các hãng ô tô trong nước; Trung Quốc tập trung sản xuất phụ tùng linh kiện cho ô tô giá rẻ và từng bước nâng cấp sản phẩm phụ tùng linh kiện lắp ráp dòng xe cao cấp; Thái Lan lựa chọn phân khúc chủ yếu là dòng xe bán tải nên sản xuất phụ tùng linh kiện để lắp ráp cho dòng xe này và đẩy mạnh xuất khẩu phụ tùng linh kiện.

### 5.2.2. Bài học về định hướng phát triển dòng xe có sản lượng lớn

Có thể thấy, thực hiện thành công chiến lược phân khúc xe có sản lượng lớn giúp giảm chi phí sản xuất và tăng khả năng cạnh tranh của xe sản xuất trong nước với xe nhập khẩu, thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ, tăng khả năng nội địa hóa. Từ đó phát triển được nền công nghiệp ô tô nhờ đạt được lợi ích kinh tế được tạo ra bởi quy mô. Đồng thời, đóng góp cho sự phát triển của dung lượng thị trường thông qua việc cung cấp dòng xe tối ưu phù hợp với nhu cầu của đại đa số người tiêu dùng.



**Hình 5. Mô hình lợi ích từ phát triển phân khúc xe có sản lượng lớn**

Việc phát triển dòng xe ô tô có sản lượng lớn mang lại nhiều lợi ích đa dạng cho các bên liên quan, từ nhà sản xuất, người tiêu dùng đến toàn xã hội và môi trường. Điều này giúp thúc đẩy sự phát triển bền vững và nâng cao chất lượng cuộc sống.

### **5.2.3. Bài học về phát triển xe điện**

- Giá xe điện: Với Việt Nam, để phổ cập xe điện thì giá xe là bài toán các nhà sản xuất cần tính tới. Xe điện đang phát triển rất mạnh tại nhiều quốc gia, nhất là tại Trung Quốc, châu Âu, Mỹ. Cùng sự thay đổi công nghệ, giá thành sản xuất xe điện đã giảm đáng kể so với giai đoạn trước, nhưng vẫn cao hơn tương đối nếu so với xe sử dụng nhiên liệu hoá thạch (xăng, dầu).

Hiện nay, chính sách khuyến khích phát triển xe điện tại Việt Nam hầu như chưa có. Giá xe điện vẫn ở ngưỡng cao so với xe xăng, dầu. Theo dữ liệu của VAMA, năm 2020, giá xe điện (chỉ tính chi phí sản xuất thuần) cao hơn khoảng 45% so với xe sử dụng động cơ đốt trong. Cùng với công nghệ sản xuất pin ngày càng tốt và rẻ hơn thì tới năm 2030, giá xe điện có giảm song vẫn cao hơn 9-10% xe chạy xăng, dầu.

Xe điện đến nay mới chỉ nhận được ưu đãi về thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt, ở mức 15%, thấp hơn so với xe chạy xăng, dầu thông thường (35 - 50%). Chính phủ đang đề xuất giảm 5 - 12 điểm phần trăm thuế suất tiêu thụ đặc biệt với ô tô điện chạy pin trong 5 năm đầu sau khi sửa luật có hiệu lực. Từ năm thứ sáu trở đi sẽ tăng thuế suất với cả xe nhập khẩu, sản xuất trong nước. Nhưng khi giá của xe điện vẫn cao hơn so với dòng xe tương tự chạy xăng, mức thuế suất tiêu thụ đặc biệt là chưa đủ để đưa giá loại xe này về ngưỡng dễ thu hút người tiêu dùng.

Do đó, sự hỗ trợ về chính sách của Chính phủ cho phát triển xe điện là rất cần thiết. Trong 10 năm đầu Chính phủ cần có chính sách hỗ trợ, ưu đãi về thuế, phí để kích cầu và có chính sách hỗ trợ phát triển trạm sạc nhanh, trạm sạc tại nhà... Các ưu đãi này sẽ giảm dần ở giai đoạn tiếp theo khi xe điện đã có thị phần nhất định trên thị trường. Từ sau năm 2050, xe điện sẽ không cần các chính sách hỗ trợ riêng.

- Phát triển cơ sở hạ tầng (nguồn điện, trạm sạc điện, pin và xử lý pin...)

Hiện tại, hệ thống trạm sạc cho xe điện tại Việt Nam chủ yếu do VinFast đầu tư, ngoài ra hầu như chưa có hạ tầng cho phát triển xe điện ở Việt Nam. Bên cạnh việc nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ, việc tăng trưởng hạ tầng sạc xe là cốt lõi trong phát triển xe điện. Chính phủ cần có các tiêu chuẩn, kỹ thuật khi kết nối trạm sạc lớn vào hệ thống điện, tránh rủi ro cho hệ thống; xây dựng quy hoạch trạm sạc cụ thể đặt trong mối tương quan với hạ tầng lưới điện, nhất là lưới hạ thế để kết nối với các trạm sạc nhanh, có tính đến việc quá tải máy biến áp, mất điện, quá tải lưới... gây mất an toàn cho hệ thống điện; ngoài ưu đãi tốt cần đi kèm với bảo đảm xe điện thực sự sạch, như có tiêu chuẩn rõ ràng và khuyến khích các nhà sản xuất đầu tư hệ thống trạm sạc, phát triển trạm sạc pin xe điện tích hợp năng lượng mặt trời tương tự các nước đang làm.

Theo lộ trình, tỷ trọng năng lượng tái tạo ngày càng cao trong hệ thống điện, hiện trên 11%, tăng lên 30% tới năm 2030 và lên 42% vào 2045. Đây là cơ hội thuận lợi để Việt Nam tận dụng nguồn điện này cho phát triển xe điện. Việt Nam chỉ có thể đạt được lượng phát thải khí nhà kính thấp nếu tập trung vào phát triển nguồn năng lượng tái tạo, cung cấp cho xe điện, hệ thống trạm sạc xe điện.

- Chính sách hỗ trợ của Chính phủ

Trên thế giới, các nước có lộ trình, chính sách phát triển xe điện rất bài bản và luôn cập nhật chính sách với thực tế phát triển. Như các chính sách khuyến khích nhà sản xuất, hỗ trợ người dân một khoản tiền nhất định nếu họ mua xe lần đầu...

Do đó, Nhà nước cần chủ động trong việc xây dựng, thực thi các chính sách, có biện pháp hỗ trợ người dân mua xe điện lần đầu, hỗ trợ người dân chuyển đổi từ xe xăng sang xe điện...

Ngoài ra, để có cơ sở thúc đẩy sự phát triển xe điện ở Việt Nam, cần hoàn thiện các tiêu chuẩn, như yêu cầu kỹ thuật và an toàn điện với hệ thống sạc nhanh, thay thế pin, cũng như tối ưu hoá các trạm sạc, vị trí sạc pin bằng việc sử dụng nguồn điện năng lượng tái tạo.



## PHẦN II

# DỰ BÁO MỘT SỐ YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

## 1. YẾU TỐ BÊN NGOÀI

### 1.1. Xu hướng sản xuất ô tô toàn cầu

Theo báo cáo của Cơ quan Năng lượng Quốc tế IEA, số lượng ô tô điện trên thế giới tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ, cuộc cách mạng xe điện toàn cầu đang chuẩn bị cho một giai đoạn tăng trưởng mới.

Trong quý I/2024, doanh số ô tô điện trên toàn cầu tăng 25% so với cùng kỳ năm ngoái. Năm 2023 đã ghi nhận kỷ lục mới với 14 triệu ô tô điện được bán ra. IEA kỳ vọng năm 2024 sẽ là một năm tăng trưởng kỷ lục đối với ngành này.

Theo IEA, doanh số ô tô điện có thể đạt khoảng 17 triệu chiếc trong năm 2024, chiếm hơn 1/5 số ô tô bán ra trên toàn thế giới. Dự kiến, số xe điện bán ra sẽ chiếm 45% tổng số ô tô bán ra ở Trung Quốc, 25% ở châu Âu và 11% ở Mỹ. Sự cạnh tranh giữa các nhà sản xuất, giá pin và ô tô giảm, cũng như trợ cấp của chính phủ đang thúc đẩy xu hướng này. IEA dự kiến gần 1/3 số phương tiện giao thông ở Trung Quốc sẽ chạy bằng điện vào năm 2030, con số này sẽ vào khoảng 1/5 ở châu Âu và Mỹ.

Với đà tăng trưởng này, vào năm 2025, doanh số bán xe điện sẽ đạt mốc 11,2 triệu xe và tăng lên 31,1 triệu xe vào năm 2030 xe điện sẽ chiếm 1/3 thị phần trên toàn cầu vào năm 2030.

Thực tế, ngày càng có nhiều hãng xe đầu tư phát triển xe điện để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về các giải pháp di chuyển thân thiện với môi trường. General Motors, Volvo, Jaguar Land Rover và Aston Martin đã có kế hoạch chạy hoàn toàn bằng điện trong tương lai gần. VW sẽ đầu tư hơn 30 tỷ euro (32,2 tỷ USD) vào cuối năm 2023 vào kế hoạch ra mắt gần 70 mẫu xe điện trong 10 năm tới.

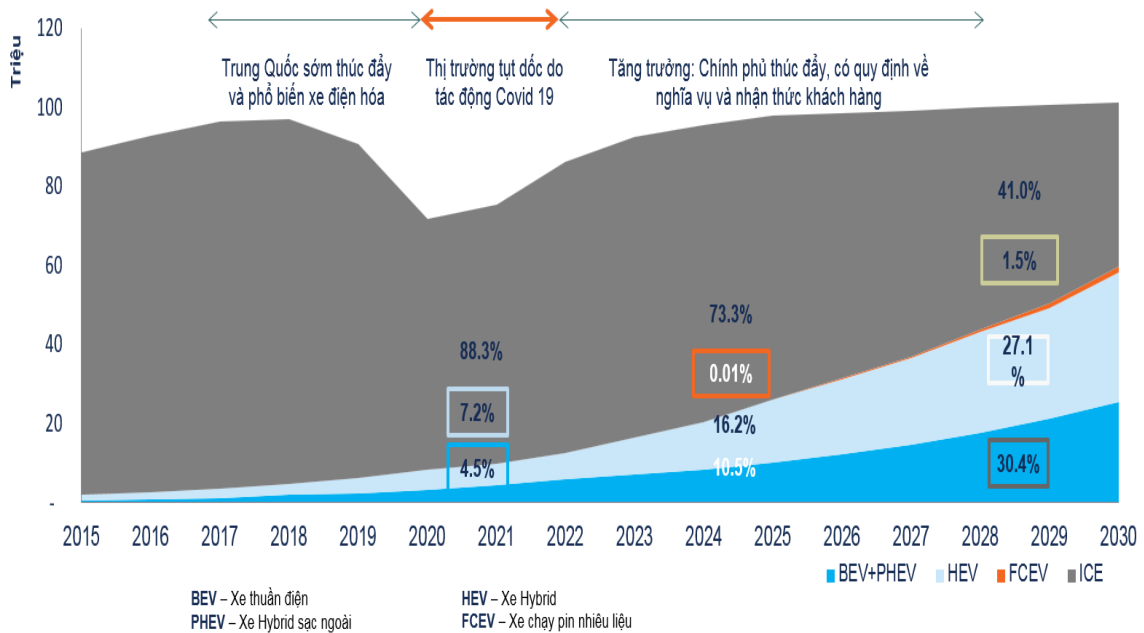
Ô tô điện có nhiều lợi thế giúp các nhà thiết kế trong việc thực hiện ý tưởng nhờ việc định tuyến pin hình chữ T thấp bên trong xe để lại nhiều khoảng trống cho thiết kế, cho phép các đường nét thiết kế tối giản chạy xuyên suốt toàn bộ khung xe, không bị gián đoạn bởi các dây nối thường được lắp trong xe.

*Với tình trạng biến đổi khí hậu buộc các nhà sản xuất ô tô phải đưa các công nghệ truyền động mới ra thị trường.*

Có thể thấy, điện khí hóa đã đạt được động lực đáng kể trong những năm gần đây và chắc chắn sẽ vẫn là một trong những xu hướng quan trọng nhất trong ngành công nghiệp ô tô khi Ngành ô tô đang chuyển dịch từ sử dụng

nguyên liệu hóa thạch sang sử dụng năng lượng xanh và tiết kiệm. Các doanh nghiệp ô tô đang tập trung vào phát triển các dòng xe sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường, công nghệ mới như trí tuệ nhân tạo, Internet of Things (IoT), và kết nối 5G.

### Tổng thị trường xe điện hóa: Dự báo số bán xe điện hóa toàn cầu từ 2015 đến 2030



**Hình 6. Dự báo xu hướng và doanh số bán xe điện hóa đến 2030**

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

Hình trên thể hiện xu hướng của thị trường xe điện đến năm 2030. Nhìn chung xe điện sẽ là xu thế trong tương lai gần. Tuy sản lượng xe ô tô toàn cầu bị sụt giảm trong năm 2019, 2020 do ảnh hưởng của dịch Covid-19, tuy nhiên trong vòng 10 năm tới thì chủ yếu vẫn sử dụng xe dùng động cơ đốt trong. Bên cạnh đó các loại xe điện dần chiếm lĩnh thị trường đặc biệt là dòng xe HEV (Hybrid electric vehicle) và hybrid sạc ngoài.

#### 1.2. Xu hướng tiêu dùng ô tô toàn cầu

Theo nghiên cứu được thực hiện bởi công ty Deloitte thực hiện từ tháng 9 đến tháng 10/2023<sup>6</sup>, tổng số 5.939 người dân khu vực Đông Nam Á tham gia khảo sát - với Indonesia (n= 1.005), Malaysia (n= 957), Philippines (n= 1.000), Singapore (n= 1.000), Thái Lan (n= 1.000), Việt Nam (n= 977).

<sup>6</sup> Deloitte, Nghiên cứu Người tiêu dùng ô tô toàn cầu năm 2024, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/vn/Documents/consumer-business/sea-cb-2024-automotive-consumer-study-vn.pdf>

Người tiêu dùng ở hầu hết các thị trường tại Đông Nam Á bao gồm Indonesia, Malaysia, Thái Lan và Việt Nam có xu hướng tiêu dùng, ưu tiên lựa chọn các loại xe có chất lượng sản phẩm, an toàn, bền bỉ khi lựa chọn thương hiệu xe điện; trong khi đó vấn đề được quan tâm nhiều nhất tại Philippines là hiệu suất của xe, còn ở Singapore là giá xe. Sự kết nối Mức độ quan tâm của những người chú trọng đến các phương tiện kết nối đối với các tính năng cung cấp các cập nhật về vấn đề bảo trì, an toàn đường bộ và tắc nghẽn giao thông tương đối cao. Không giống như các thị trường khác, mức độ sẵn sàng chi trả thêm cho các công nghệ kết nối vẫn tương đối cao trên toàn thị trường Đông Nam Á, ngoại trừ Singapore.

Tại Mỹ, Theo nghiên cứu quý I/2024 từ Cox Automotive với sự tham gia của gần 2.600 người tiêu dùng và hơn 500 đại lý ô tô; đến năm 2033, xe điện sẽ chinh phục thành công 80% người tiêu dùng Mỹ trong nhóm hoài nghi (băn khoăn về độ bền, độ tiện dụng, trạm sạc...) khiến tỷ lệ khách hàng sẵn sàng mua xe điện tại nước này tăng lên đến 90%. Khi công nghệ xe điện phát triển, cơ sở hạ tầng trạm sạc mở rộng và giá cả trở nên cạnh tranh hơn, 54% người hoài nghi xe điện sẽ trở thành người cân nhắc mua xe điện trong 3 - 5 năm. Trong vòng 10 năm tới, 80% người hoài nghi xe điện sẵn sàng đón nhận xe điện. Tuy đối tượng khảo sát mang tính đại diện cho nước Mỹ, kết quả này cũng phản ánh xu hướng đang diễn ra trên toàn thế giới hiện nay.<sup>7</sup> Khi mức thu nhập tăng lên, người tiêu dùng đã dần nâng cao trách nhiệm bảo vệ môi trường, có ý thức giữ gìn sức khỏe hơn sau đại dịch Covid 19, xu hướng mua sắm ô tô điện, ô tô sử dụng năng lượng mới sẽ tăng lên.

### **1.3. Xu hướng chuyển dịch đầu tư trong ngành ô tô thế giới**

Xu thế dịch chuyển dòng vốn đầu tư trong ngành công nghiệp ô tô hiện nay phản ánh sự thay đổi trong công nghệ, nhu cầu tiêu dùng, và chiến lược kinh doanh của các hãng xe; đồng thời cũng phản ánh sự phòng vệ của các hãng khỏi các rào cản từ xung đột thương mại giữa các quốc gia.

- Chuyển dịch sản xuất sang các thị trường mới nổi: Từ năm 2018, căng thẳng thương mại Hoa Kỳ - Trung Quốc, xu hướng bảo hộ sản xuất trong nước của một số quốc gia... đã làm dòng vốn đầu tư trên thế giới sụt giảm (trên 10% năm 2018 và 2019)<sup>8</sup>, đồng thời có sự dịch chuyển mạnh giữa các khu vực và quốc gia. Trong xu thế đó, các nước ASEAN, trong đó có Việt Nam đang nổi lên như là điểm đến tiềm năng cho sự phân bổ lại dòng vốn đầu tư, đặc biệt là xu hướng dịch chuyển dòng vốn từ Trung Quốc. Theo Nomura Group (2019)<sup>9</sup>, kể từ đầu năm 2018 đến tháng 8/2019, đã có 56 doanh nghiệp quốc tế rời

<sup>7</sup> Cox Automotive, <https://www.coxautoinc.com/newsroom/market-insights/?category=data-point#categories>

<sup>8</sup> Tạp chí Công Thương, Xu thế dịch chuyển đầu tư và gợi ý một số giải pháp cho Việt Nam về tiếp nhận dòng vốn FDI mới sau đại dịch Covid – 19, <https://tapchicongthuong.vn/xu-the-dich-chuyen-dau-tu-va-goi-y-mot-so-giai-phap-cho-viet-nam-ve-tiep-nhan-dong-von-fdi-moi-sau-dai-dich-covid-19-74445.htm>

<sup>9</sup> Nomura reports, <https://www.nomuraholdings.com/news/nr/holdings/2019.html>

Trung Quốc sang sản xuất tại các nước khác; trong đó, có 26 doanh nghiệp chọn Việt Nam, 11 sang Đài Loan, 11 sang Thái Lan, 3 sang Ấn Độ... Theo Công ty tư vấn đầu tư A.T Kearney (2019), Trung Quốc đã xuống hạng, từ thứ 3 (năm 2017) xuống thứ 7 (2019) trong số các địa điểm đầu tư FDI tốt nhất thế giới (là mức thấp nhất từ trước đến nay); phản ánh sự suy giảm sức hấp dẫn của Trung Quốc đối với các nhà đầu tư, do chi phí nhân công tăng nhanh, tác động của căng thẳng thương mại giữa Hoa Kỳ - Trung Quốc và ảnh hưởng của đại dịch Covid-19...

Kể từ tháng 8/2019 đến nay, Ấn Độ và Indonesia đã đẩy mạnh việc thu hút các tập đoàn quốc tế đang có kế hoạch dịch chuyển khỏi Trung Quốc. Đến nay, đã có nhiều thông tin về việc các nhà đầu tư có kế hoạch dịch chuyển đầu tư tới Ấn Độ và các nước khu vực Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam. Tuy nhiên, quá trình dịch chuyển sẽ không ngay lập tức, mà thường có lộ trình khoảng 2 - 5 năm, do các chuỗi cung ứng toàn cầu đã được hoàn thiện nên không thể nhanh chóng chuyển dịch. Ngoài ra, sự dịch chuyển này mang tính đa dạng hóa thị trường, chỉ chuyển dịch một phần chuỗi cung ứng chứ không phải là di dời toàn bộ khỏi Trung Quốc do đây vẫn là thị trường có quy mô rất lớn, vẫn là một điểm đến quan trọng do Trung Quốc có cơ sở hạ tầng, logistics, công nghiệp phụ trợ tốt, đội ngũ công nhân lành nghề, cũng như hệ sinh thái cung ứng công nghệ cao, đáp ứng các tiêu chuẩn chất lượng của Hoa Kỳ, châu Âu... và quy mô sản xuất lớn.

Đối với Việt Nam, trong năm 2019, vốn FDI đăng ký từ Trung Quốc tăng 17% so với năm trước, cao hơn so với mức tăng chung là 7,2% và là mức tăng cao nhất trong số các đối tác đầu tư lớn của Việt Nam (Hồng Kông tăng 9,1%, Singapore tăng 6,4%, Hàn Quốc tăng 3,7%, Nhật Bản tăng 2,12%). Trong 5 tháng đầu năm 2020, một số tập đoàn đã lên kế hoạch dịch chuyển đầu tư đến Việt Nam. Cụ thể, theo Nikkei, Google có kế hoạch sản xuất smartphone giá rẻ (Pixel 4a) tại Việt Nam trong khi Microsoft dự định sản xuất notebook và máy tính để bàn trong quý II/2020 còn Apple sẽ sản xuất tai nghe không dây (AirPods) tại Việt Nam thay vì Trung Quốc (3 - 4 triệu đơn vị, tương đương 30% lượng sản phẩm AirPods).

Lý do dịch chuyển: Nguồn vốn FDI dịch chuyển mạnh từ Trung Quốc và vùng lãnh thổ sang các nước Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam, chủ yếu do 5 nguyên nhân chính:

- Né tránh rủi ro chiến tranh thương mại - công nghệ: Căng thẳng thương mại và công nghệ giữa Hoa Kỳ và Trung Quốc leo thang khiến các nhà đầu tư có xu hướng tìm kiếm một địa chỉ đầu tư sản xuất (định hướng xuất khẩu) ổn định hơn, ít rủi ro hơn, đồng thời có thể tránh được việc áp thuế cao của Hoa Kỳ.

Tiếp tục đa dạng hóa chuỗi sản xuất (Chiến lược “Trung Quốc + 1”): Chiến lược “Trung Quốc + 1” ra đời hơn 10 năm qua do Trung Quốc đang mất dần những lợi thế thu hút FDI như chi phí nhân công tăng, các chính sách

khuyến khích đầu tư dần bị xóa bỏ... Đồng thời, do các nước muốn giảm sự phụ thuộc vào Trung Quốc; do đó muốn tìm kiếm và dịch chuyển một phần sang địa điểm đầu tư mới, trong khi vẫn giữ và tận dụng các cơ sở đã đầu tư tại Trung Quốc, cũng như giảm thiểu tác động bởi những cú sốc khi xảy ra đứt gãy 1 khâu/mắt xích trong chuỗi.

Tận dụng cơ hội mới từ các thị trường tiềm năng (Ấn Độ, Indonesia, Việt Nam, Philippines...): Trong số các nước hưởng lợi từ sự dịch chuyển đầu tư, Việt Nam được đánh giá là một điểm sáng về thu hút đầu tư do môi trường kinh doanh được cải thiện, thị trường nội địa lớn, mức sống người dân ngày càng tăng; lợi thế tương đồng với Trung Quốc về văn hóa, chính trị, về vị trí địa lý, điểm giúp tiết giảm tối đa chi phí dịch chuyển sản xuất và vận duy trì mối liên hệ chặt chẽ với các cơ sở sản xuất hiện có tại Trung Quốc; sự hội nhập quốc tế sâu rộng của Việt Nam về kinh tế, thương mại, đối ngoại, văn hóa, giáo dục, KHKT,...

Chính phủ một số nước như Hoa Kỳ, Nhật Bản... khuyến khích chuyển dịch chuỗi cung ứng: Tháng 4/2020, Nhật Bản đã dành 2,2 tỷ USD trong gói cứu trợ kinh tế gần 1 nghìn tỷ USD để giúp các nhà sản xuất Nhật Bản chuyển chuỗi sản xuất ra khỏi Trung Quốc; đồng thời khởi động một chương trình trợ cấp trị giá 23,5 tỷ Yên (220 triệu USD), nhằm hỗ trợ các công ty đa dạng hóa chuỗi cung ứng tại các nước ASEAN. Đối với Hoa Kỳ, ngày 14/5/2020, Tổng thống Hoa Kỳ D. Trump đã ký sắc lệnh nhằm hỗ trợ các công ty Hoa Kỳ dịch chuyển sản xuất ra khỏi Trung Quốc. Các nhà lập pháp của Hoa Kỳ cũng đang soạn thảo dự thảo luật nhằm làm giảm sự phụ thuộc của Hoa Kỳ vào Trung Quốc, trong đó bao gồm ý tưởng thành lập một quỹ 25 tỷ USD để đầu tư vào các công ty muốn cải tổ mối quan hệ với Trung Quốc.

Xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng trong ngành ô tô: Trong năm 2023, người Mỹ đã mua hơn 104.000 ô tô do Trung Quốc sản xuất, tăng 45% so với năm 2022 và gần 28.000 chiếc trong quý 1 năm 2024. Buick, Lincoln, Polestar và Volvo đều bán ô tô ở Mỹ được sản xuất tại Trung Quốc. Để bảo vệ ngành ô tô Mỹ khỏi làn sóng xe Trung Quốc giá rẻ, chính quyền Mỹ đã tăng thuế: 18 tỷ USD hàng hóa (bao gồm pin lithium, pin mặt trời cũng như chất bán dẫn), trong đó có 100% thuế với xe điện do Trung Quốc sản xuất (hiện tại mức thuế là 27,5%). Việc tăng thuế đối với xe điện Trung Quốc có thể khiến các nhà sản xuất ô tô Trung Quốc không thể bán xe với mức giá rẻ tại Mỹ.

Hiện tại, Buick, Lincoln, Polestar và Volvo đang bán xe do Trung Quốc sản xuất tại Mỹ. Trong số đó, xe điện duy nhất do Trung Quốc sản xuất đến từ Polestar, thương hiệu đồng sở hữu bởi Volvo và công ty mẹ Geely Automotive, công ty này hiện đang có kế hoạch chuyển một số dây chuyền sản xuất ô tô của mình sang Nam Carolina vào năm 2024.

Tại Mexico, Trước thời điểm năm 2018, đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) của Trung Quốc vào ngành công nghiệp ô tô Mexico gần như bằng không, đến quý III/2023 con số này đã tăng lên 336.6 triệu USD, chiếm 15%

tổng FDI mà Trung Quốc rót vào nền kinh tế lớn thứ 2 Mỹ Latinh (hơn 2,24 tỷ USD). Tính đến hết quý III/2023, công nghiệp ô tô đã trở thành lĩnh vực thu hút FDI lớn thứ 3 mà Trung Quốc đầu tư vào Mexico, chỉ đứng sau ngành sản xuất thiết bị máy tính (609 triệu USD) và năng lượng (410 triệu USD). Sự bùng nổ dòng vốn FDI trên do ngày càng nhiều tập đoàn sản xuất ô tô Trung Quốc như BYD, Changan, Omoda, Jetour, GWM Motors và Geely Autos quan tâm và đầu tư xây dựng nhà máy tại Mexico. Các doanh nghiệp này chạy theo xu hướng dịch chuyển chuỗi sản xuất đến nền kinh tế lớn thứ 2 Mỹ Latinh nhằm tận dụng vị trí gần với Mỹ - trung tâm tiêu dùng cũng như sản xuất lớn trên thế giới.

Kể từ năm 2018, thời điểm bắt đầu xảy ra chiến tranh thương mại giữa Mỹ-Trung Quốc, Mỹ đã tăng mức thuế đối với hàng nhập khẩu từ Trung Quốc để giảm sự phụ thuộc của chuỗi cung ứng vào các nước có cạnh tranh về địa chính trị, đồng thời tăng cường nhập khẩu hàng hóa từ các thị trường gần hơn. Trong bối cảnh đó, Mexico đã trở thành thị trường đáp ứng cả hai tiêu chí trên của Mỹ, thu hút sự quan tâm của nhiều nhà đầu tư, bao gồm doanh nghiệp Trung Quốc.

Theo số liệu thống kê của Công ty Tư vấn và Nghiên cứu Thị trường J.D Power México<sup>10</sup>, doanh số bán ô tô Trung Quốc tại thị trường Mexico năm 2021 đạt 26.000 chiếc, chiếm 2,6% tổng doanh số bán xe tại đây. Con số này đã tăng lên 79.000 chiếc, chiếm 6,5% năm 2022 và vượt 80.000 chiếc chỉ trong 8 tháng đầu năm 2023. Tháng 2/2023, BYD - tập đoàn sản xuất ô tô lớn nhất Trung Quốc đã thông báo kế hoạch đầu tư xây dựng nhà máy sản xuất ô tô điện tại Mexico và Braxin nhằm thiết lập trung tâm xuất khẩu xe sang Mỹ. BMW sẽ mở thêm nhà máy tại Mexico, Hungary, Mỹ để sản xuất cho các mẫu xe sắp ra mắt. Honda và Volkswagen cũng đã lên kế hoạch xây dựng nhà máy mới tại Mỹ và châu Âu sau khi Đạo luật Giảm Lạm Phát (IRA) được ban hành.

Có thể thấy, xu hướng chuyển dịch nguồn vốn đầu tư trong ngành ô tô thế giới sẽ tiếp tục diễn ra mạnh mẽ trong thời gian tới khi ảnh hưởng của các cuộc chiến tranh thương mại vẫn tiếp tục lan tỏa. *Trong bối cảnh đó, Việt Nam được đánh giá là một trong những nước có triển vọng tăng trưởng tốt ở châu Á, có nhiều thuận lợi trong giao thương toàn cầu, có thể xây dựng và phát triển các cảng nước sâu, có lợi thế nhờ ký kết các hiệp định thương mại tự do (FTA) với nhiều đối tác, dân số và thu nhập ngày càng tăng tạo nên thị trường tiêu thụ tiềm năng; Việt Nam là một trong những quốc gia phù hợp để các hãng ô tô mở rộng chuỗi cung ứng ra khỏi Trung Quốc, nhằm ứng phó với những quy định thuế mới từ Mỹ.* Do đó, để tận dụng đón sớm là sóng dịch chuyển này, Việt Nam cần tiếp tục cải thiện môi trường đầu tư, cắt giảm thủ tục hành chính, đầu tư nâng cấp hạ tầng và phát triển công nghiệp phụ trợ, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

---

<sup>10</sup> JD Power, <https://www.jdpower.com/business/epianalytics-automotive-intelligence>

#### **1.4. Xu hướng phát triển khoa học công nghệ, phát triển vật liệu mới trong ngành ô tô**

Xu hướng phát triển khoa học công nghệ và vật liệu mới trong ngành ô tô hiện nay đang thay đổi nhanh chóng nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao về hiệu suất, tiết kiệm năng lượng và giảm thiểu tác động đến môi trường. Một số xu hướng chính như:

*Thứ nhất, công nghệ cảm biến:* Với mục đích tăng khả năng tự động hóa và tối ưu các tính năng hỗ trợ vận hành, các cảm biến đang và sẽ được sử dụng ngày càng đa dạng trên ô tô.

*Thứ hai, công nghệ mạng không dây:* Mạng không dây có vai trò quyết định tới việc cung ứng bốn loại ứng dụng chính trên ô tô, đó là: dẫn đường, quản lý xe, thanh toán, và an toàn lưu thông. Toàn bộ các ứng dụng hiện nay đều dựa trên việc kết nối dữ liệu giữa xe và hạ tầng mạng, tiêu chuẩn giao tiếp giữa xe với xe hiện vẫn đang trong quá trình nghiên cứu. Với sự phát triển nhanh chóng của các xe thông minh đặt ra yêu cầu ngày càng cao đối với công nghệ mạng không dây về tốc độ truyền dẫn, độ tin cậy, độ phủ,...

*Thứ ba, công nghệ điều khiển thông minh:* Sự phát triển của công nghệ đã và đang thay đổi mạnh mẽ cách con người tương tác với xe ô tô. Trên các ô tô truyền thống, các thao tác của con người sẽ trực tiếp tác động đến việc vận hành của xe, điều này sẽ dần được thay thế bởi các hệ thống thông minh để tăng hiệu quả và tính an toàn.

*Thứ tư, công nghệ tự hành:* Công nghệ tự hành được tích hợp bởi nhiều công nghệ thành phần khác nhau như rada, camera, siêu âm, sóng radio, hệ thống định vị toàn cầu,... để vận hành xe an toàn trên đường.

- *Công nghệ tự lái:* Các cảm biến, radar, lidar và trí tuệ nhân tạo (AI) được sử dụng để phát triển các hệ thống tự lái an toàn và hiệu quả.

- *Kết nối xe:* Sự phát triển của Internet of Things (IoT) trong ô tô cho phép xe kết nối với các thiết bị khác và cơ sở hạ tầng giao thông thông minh, cải thiện trải nghiệm người dùng và an toàn giao thông.

*Thứ năm, công nghệ pin xe điện:* Với sự phát triển theo xu hướng tất yếu sang các dòng ô tô dùng điện, công nghệ sản xuất pin đang đóng vai trò ngày càng quan trọng.

- Hiện nay, pin Li-Ion đang được dùng phổ biến nhất trên các dòng xe điện nhờ có mật độ tích trữ năng lượng cao và công suất lớn, cho phép phát triển các modun với khối lượng, kích thước nhỏ và giá cạnh tranh. Tuy nhiên, nhược điểm của pin Li-Ion là phát sinh nhiệt độ cao, có thể ảnh hưởng tới sự vận hành, độ an toàn và vòng đời sử dụng nên cần có hệ thống quản lý và giám sát nhiệt độ. Ngoài ra, pin Li-Ion cũng gặp một số vấn đề liên quan tới tái chế và hạ tầng trạm sạc trong quá trình sử dụng. Ngoài pin Li-Ion, xe điện còn có thể sử dụng các loại pin

khác như pin Niken (Ni-MH), pin Lithium Sulphur (Li-S), và pin muối nóng chảy (Na-NiCl<sub>2</sub>). Pin Ni-MH được phát triển mạnh khoảng hai thập kỷ trở lại đây với mục đích dùng cho công nghiệp ô tô.

- *Pin nhiên liệu* (Hydrogen Fuel Cells): Ngoài pin lithium-ion, công nghệ pin nhiên liệu hydro cũng đang được chú ý như một giải pháp thay thế sạch cho các loại xe dùng nhiên liệu hóa thạch.

- *Năng lượng tái tạo*: Tích hợp các hệ thống năng lượng mặt trời hoặc các nguồn năng lượng tái tạo khác vào xe hơi hoặc cơ sở hạ tầng sạc.

*Thứ sáu, xu hướng sử dụng vật liệu nhẹ, bền và có khả năng tái chế cao*: Sợi carbon và các hợp chất composite khác đang được sử dụng để giảm trọng lượng xe, tăng hiệu suất nhiên liệu và giảm lượng khí thải CO<sub>2</sub>. *Hợp kim nhôm và magie*: Các vật liệu này đang được sử dụng để thay thế thép trong nhiều bộ phận xe hơi nhờ vào đặc tính nhẹ nhưng vẫn đảm bảo độ cứng và độ bền cao. Ngành công nghiệp ô tô là một trong những ngành tạo ra nhiều phát thải cả trong quá trình sản xuất và tiêu thụ vật liệu phụ trợ. Trong bối cảnh các chính phủ đang tích cực thực hiện cắt giảm carbon và đẩy mạnh hoạt động bảo vệ môi trường, các doanh nghiệp ngành ô tô đã có sự chuyển hướng tích cực sang “xanh hóa”. Trong đó, sử dụng vật liệu tái chế, vật liệu bền vững được xem là phương án cân bằng cả về kinh tế và môi trường<sup>11</sup>.

- *Thay thế da giả, da taplo bằng các vật liệu bền vững*: Mercedes sẽ loại bỏ dần vật liệu da thật trong lắp đặt nội thất sản phẩm, sử dụng các vật liệu thay thế bền vững hơn, như các chất liệu giả da có nguồn gốc từ thực vật (vegan leather) hoặc sợi tổng hợp có nhựa tái chế PET.

Đến thời điểm hiện tại, Mercedes đã sử dụng artico, một loại vật liệu tổng hợp dựa trên vinyl trong một số thiết kế xe hơi. Ưu điểm của vật liệu này là “sang trọng” như da thật, nhưng nguồn gốc là một loại vật liệu nhân tạo tổng hợp. Ngoài ra, dinamica, một loại da lộn nhân tạo cao cấp có thể tái chế cũng nằm trong danh mục vật liệu thay thế thường xuyên của hãng. Da thật là một biểu tượng cho sự sang trọng của nội thất ô tô. Tuy vậy, ngành công nghiệp này bị coi là tạo ra nhiều ảnh hưởng tiêu cực lên môi trường cả trong quá trình chăn nuôi và thuộc da. Trong bối cảnh ngành công nghiệp ô tô đang chịu nhiều sức ép chuyển đổi sản xuất bền vững, tìm kiếm vật liệu thay thế mà vẫn đảm bảo các tính năng cần thiết là giải pháp dễ lựa chọn.

Bên cạnh đó, Volvo tuyên bố loại bỏ 100% da thật ra khỏi các thiết kế của hãng kể từ 2030, thay vào đó, hãng sử dụng chất liệu tổng hợp từ nhựa tái chế (PET), mảnh gỗ và nút chai. Toyota sử dụng vật liệu nhân tạo softex từ nhựa nhiệt dẻo. Ferrari thay thế bằng da nhân tạo nguồn gốc thực vật.

---

<sup>11</sup> AZO materials, Industry focus ebook, <https://www.azom.com/industry-focus/advanced-materials-ebook?src=sidebar-embed>



- *Vật liệu tái chế là xu hướng tương lai*: Cách đây vài thập kỷ, một chiếc xe định cao thường sẽ được phủ bởi nhiều lớp vật liệu xa xỉ. Ngày nay, những thứ từng được coi là biểu tượng đó dường như không còn quá hấp dẫn với người tiêu dùng. Thay vào đó, những sản phẩm chiếm thiện cảm sẽ là sự kết hợp giữa các yếu tố sáng tạo về công nghệ và ý nghĩa về môi trường. Audi định nghĩa ô tô cao cấp là những chiếc xe sử dụng vật liệu tốt nhất, ít ảnh hưởng tới môi trường nhất. BMW cam kết những chiếc xe mà hãng sản xuất ra trong thời gian gần đây có ít nhất 29% vật liệu tái chế. Cụ thể, các vật liệu tái chế chủ yếu là nhựa (khoảng 20%), nhôm (50%) và sắt (25%). Volvo đặt mục tiêu tới năm 2023 ít nhất 25% nhựa được sử dụng trong chuỗi sản xuất của hãng sẽ có nguồn gốc sinh học, hoặc từ vật liệu tái chế.

Ngoài nhựa và kim loại, các nhà sản xuất cũng tìm kiếm các vật liệu thay thế khác cho mọi bộ phận của ô tô. Ford đã bắt tay cùng HP để chế tạo các ống dẫn xăng đúc áp lực trên xe tải F250 từ kỹ thuật in 3D sử dụng bột mực đã qua sử dụng, hãng ra mắt sản phẩm hốc đèn pha làm từ vỏ cà phê, sử dụng một số loại sợi cây thừa bỏ đi làm phần gia cố hệ thống nâng hạ kính ô tô...

Có thể thấy, các hãng xe đang rất tích cực tham gia lộ trình xanh hóa của ngành công nghiệp ô tô. Trong lúc chờ đợi một sự thay đổi lớn từ lõi công nghệ (đi kèm với sự đầu tư khổng lồ và nâng cấp toàn diện chuỗi cung ứng), thì các giải pháp can thiệp vào phần mềm, như sử dụng vật liệu bền vững, vật liệu tái chế, là xu hướng hợp lý để cân bằng giữa kinh tế và môi trường.

Các xu hướng này không chỉ thay đổi cách thức thiết kế và sản xuất xe hơi, mà còn mở ra những cơ hội mới cho sự phát triển bền vững và thông minh của ngành công nghiệp ô tô.

*Thứ bảy, công nghệ bảo mật và an toàn*: An toàn mạng (Cybersecurity): Bảo vệ xe khỏi các cuộc tấn công mạng trở nên cực kỳ quan trọng khi xe kết nối internet ngày càng phổ biến. Hệ thống hỗ trợ người lái tiên tiến (ADAS): Bao gồm các tính năng như phanh tự động, kiểm soát làn đường, và cảnh báo va chạm, giúp cải thiện an toàn giao thông.

### **1.5. Xu hướng điều chỉnh chính sách của các quốc gia**

Với yêu cầu ngày càng cao trong việc thúc đẩy sự phát triển bền vững, giảm thiểu ô nhiễm môi trường và tăng cường an toàn giao thông, các xu hướng điều chỉnh chính sách đối với ngành ô tô của các quốc gia hiện nay sẽ gắn kết một cách hài hòa với xu hướng phát triển khoa học công nghệ trong ngành ô tô như:

- *Khuyến khích xe điện và năng lượng tái tạo*

+ Trợ cấp và ưu đãi thuế: Nhiều quốc gia đang cung cấp các khoản trợ cấp, miễn thuế và ưu đãi tài chính cho người mua xe điện (EV) để thúc đẩy sự phổ biến của loại xe này.

+ Đầu tư vào hạ tầng sạc: Chính phủ đầu tư mạnh mẽ vào việc xây dựng các trạm sạc xe điện công cộng để hỗ trợ sự phát triển của xe điện.

- *Quy định về khí thải*

+ Tiêu chuẩn khí thải nghiêm ngặt: Các quốc gia đang thiết lập các tiêu chuẩn khí thải nghiêm ngặt hơn để giảm lượng khí nhà kính và ô nhiễm không khí như tiêu chuẩn Euro 6 ở châu Âu và quy định CAFE (Corporate Average Fuel Economy) ở Mỹ.

+ Ban hành lộ trình cấm xe chạy xăng và dầu diesel: Một số quốc gia đã công bố kế hoạch cấm bán xe chạy xăng và dầu diesel trong tương lai. Na Uy đặt mục tiêu dừng bán xe chạy nhiên liệu hóa thạch vào năm 2025, trong khi Anh và Pháp dự kiến thực hiện điều này vào năm 2040.

- *Hỗ trợ nghiên cứu và phát triển công nghệ mới*

+ Đầu tư vào R&D: Chính phủ hỗ trợ tài chính cho các dự án nghiên cứu và phát triển liên quan đến công nghệ xe tự lái, pin nhiên liệu, và các vật liệu nhẹ và bền.

+ Hợp tác công - tư: Khuyến khích sự hợp tác giữa các tổ chức nghiên cứu, các công ty tư nhân và các cơ quan nhà nước để thúc đẩy đổi mới sáng tạo.

- *Chính sách về an toàn và bảo mật*

+ *Quy định về công nghệ tự lái*: Thiết lập các tiêu chuẩn và quy định cụ thể cho xe tự lái để đảm bảo an toàn giao thông.

+ *Bảo mật mạng*: Phát triển các quy định để bảo vệ xe hơi khỏi các cuộc tấn công mạng, đảm bảo an toàn cho người sử dụng.

- Khuyến khích sử dụng vật liệu tái chế và sản xuất bền vững

+ *Yêu cầu về vật liệu tái chế*: Quy định về tỷ lệ vật liệu tái chế trong các bộ phận xe hơi để giảm thiểu tác động môi trường.

+ *Chính sách về vòng đời sản phẩm*: Khuyến khích hoặc yêu cầu các nhà sản xuất phát triển các phương pháp sản xuất và thiết kế xe hơi có khả năng tái chế cao.

- *Phát triển hệ thống giao thông thông minh*

+ *Đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông thông minh*: Xây dựng các hệ thống giao thông kết nối, sử dụng dữ liệu lớn (big data) và trí tuệ nhân tạo (AI) để cải thiện hiệu quả và an toàn giao thông.

+ *Quản lý lưu lượng giao thông*: Áp dụng công nghệ để quản lý và điều tiết lưu lượng giao thông, giảm tắc nghẽn và tai nạn.

Những chính sách này không chỉ nhằm thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc bảo vệ môi trường và cải thiện chất lượng cuộc sống.

## **1.6. Xu hướng phát triển bền vững và bảo vệ môi trường ngành ô tô**

Xu hướng phát triển bền vững và bảo vệ môi trường trong ngành ô tô thế giới đang được định hình bởi những đổi mới công nghệ và chính sách nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực lên môi trường. Những xu hướng chính dự báo sẽ định hình ngành công nghiệp ô tô trong những năm tới gồm:

*- Xu hướng tăng cường sản xuất và phổ cập sử dụng Xe điện (EVs)*

Với chi phí pin giảm và hiệu suất được cải thiện, số lượng xe điện trên đường dự kiến sẽ tăng đáng kể. Các hãng ô tô lớn đều đã cam kết chuyển sang sản xuất xe điện trong tương lai gần.

Pin năng lượng mới: Nghiên cứu và phát triển các loại pin mới nhằm tăng mật độ năng lượng, giảm thời gian sạc và cải thiện an toàn.

*- Xu hướng chính sách về năng lượng tái tạo và tích hợp với lưới điện thông minh*

+ Sử dụng năng lượng tái tạo: Sạc xe điện bằng nguồn năng lượng tái tạo như năng lượng mặt trời và gió sẽ trở nên phổ biến hơn, góp phần giảm lượng khí thải CO<sub>2</sub>.

+ Tích hợp với lưới điện thông minh: Xe điện sẽ được tích hợp với lưới điện thông minh để tối ưu hóa việc sạc và sử dụng năng lượng, giảm tải cho hệ thống điện quốc gia.

*- Xu hướng chính sách về quy định yêu cầu đối với vật liệu xanh và nhẹ, chuỗi cung ứng và sản xuất bền vững, chính sách và quy định môi trường sẽ ngày càng nghiêm ngặt hơn.*

+ Vật liệu tái chế và sinh học: Sử dụng các vật liệu tái chế và có nguồn gốc sinh học trong sản xuất xe hơi để giảm thiểu tác động môi trường.

+ Hợp kim nhẹ và composite: Tăng cường sử dụng các vật liệu như hợp kim nhôm, magiê và sợi carbon để giảm trọng lượng xe, cải thiện hiệu suất nhiên liệu và giảm khí thải.

+ Quy định về khí thải: Các tiêu chuẩn khí thải ngày càng nghiêm ngặt sẽ thúc đẩy các hãng xe chuyển sang các công nghệ xanh hơn.

+ Khuyến khích và trợ cấp: Các chính sách khuyến khích và trợ cấp từ chính phủ sẽ tiếp tục hỗ trợ cho sự phát triển và sử dụng xe điện, xe hybrid và các công nghệ bền vững khác.

+ Sản xuất xanh: Tăng cường sử dụng các quy trình sản xuất tiết kiệm năng lượng và giảm khí thải.

+ Chuỗi cung ứng bền vững: Đảm bảo rằng toàn bộ chuỗi cung ứng, từ nguyên liệu thô đến sản phẩm cuối cùng, đều tuân thủ các tiêu chuẩn bền vững.

*- Tái chế và quản lý vòng đời sản phẩm*

+ Thiết kế cho tái chế: Các hãng xe sẽ tập trung vào thiết kế xe có khả năng tái chế cao, giảm thiểu rác thải.

+ Quản lý vòng đời sản phẩm: Phát triển các chương trình thu hồi và tái chế xe cũ để quản lý tài nguyên hiệu quả hơn.

- *Giáo dục và nhận thức cộng đồng*

+ Tăng cường nhận thức về môi trường: Các chiến dịch giáo dục và nâng cao nhận thức cộng đồng về lợi ích của việc sử dụng các phương tiện giao thông bền vững.

+ Thúc đẩy thay đổi hành vi: Khuyến khích cộng đồng thay đổi hành vi, như chuyển sang sử dụng phương tiện công cộng, xe đạp, hoặc đi bộ, để giảm thiểu khí thải.

Những xu hướng này không chỉ giúp giảm tác động tiêu cực của ngành ô tô lên môi trường mà còn tạo ra các cơ hội kinh tế mới, thúc đẩy sự đổi mới và phát triển bền vững trong tương lai.

## **2. YẾU TỐ TRONG NƯỚC**

### **2.1. Dự báo phát triển kinh tế - xã hội**

Theo Quy hoạch tổng thể: (Nghị quyết số 81/2023/QH15 về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050):

#### **a) Mục tiêu tổng quát**

Phấn đấu đến năm 2030 là nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao, tăng trưởng kinh tế dựa trên nền tảng khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số; mô hình tổ chức không gian phát triển quốc gia hiệu quả, thống nhất, bền vững, hình thành được các vùng động lực, hành lang kinh tế, cực tăng trưởng, có mạng lưới kết cấu hạ tầng cơ bản đồng bộ, hiện đại; bảo đảm các cân đối lớn, nâng cao khả năng chống chịu của nền kinh tế; bảo đảm an ninh năng lượng, an ninh lương thực và an ninh nguồn nước; môi trường sinh thái được bảo vệ, thích ứng với biến đổi khí hậu; phát triển toàn diện nguồn nhân lực, đời sống vật chất, tinh thần của Nhân dân được nâng cao; quốc phòng, an ninh được bảo đảm; vị thế, uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế được nâng lên;

#### **b) Mục tiêu, chỉ tiêu cụ thể**

- Về kinh tế: phấn đấu tốc độ tăng trưởng GDP cả nước bình quân đạt khoảng 7,0%/năm giai đoạn 2021 - 2030. Đến năm 2030, GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt khoảng 7.500 USD. Tỷ trọng trong GDP của khu vực dịch vụ đạt trên 50%, khu vực công nghiệp - xây dựng trên 40%, khu vực nông, lâm, thủy sản dưới 10%. Tốc độ tăng năng suất lao động xã hội bình quân đạt trên 6,5%/năm. Đóng góp của năng suất nhân tố tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng đạt trên 50%.

Phát huy lợi thế của từng vùng kinh tế - xã hội; tập trung phát triển 2 vùng động lực phía Bắc và phía Nam gắn với 2 cực tăng trưởng là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, hành lang kinh tế Bắc - Nam, hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, hành lang kinh tế Mộc Bài - Thành phố Hồ Chí Minh - Biên Hoà - Vũng Tàu với kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại, có tốc độ tăng trưởng cao, đóng góp lớn vào phát triển chung của đất nước.

Phát triển đô thị bền vững theo mạng lưới; tỷ lệ đô thị hóa đạt trên 50%; phấn đấu từ 3 - 5 đô thị ngang tầm khu vực và quốc tế. Xây dựng nông thôn mới phát triển toàn diện, bền vững và gắn với đô thị hoá; tỷ lệ số xã đạt chuẩn nông thôn mới đạt trên 90%, trong đó 50% số xã đạt chuẩn nông thôn mới nâng cao.

Giai đoạn 2031 - 2050, phấn đấu tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước (GDP) bình quân khoảng 6,5 - 7,5%/năm. Đến năm 2050, GDP bình quân đầu người theo giá hiện hành đạt khoảng 27.000 - 32.000 USD, tỷ lệ đô thị hóa đạt 70-75%, chỉ số phát triển con người (HDI) đạt từ 0,8 trở lên, đời sống của người dân hạnh phúc, quốc phòng, an ninh được bảo đảm vững chắc.

**Bảng 14. Dự báo GDP/người giai đoạn 2025 - 2050**

Chỉ tiêu	2020	2025	2030	2050
GDP (Tỷ USD)	227	480	780	3400
Dân số (triệu người)	96,65	100	104	113
GDP/người (USD)	2.343	4.700 - 5.000	7.500	27.000 - 32.000

*Nguồn: WB, TCTK Việt Nam & Nghị quyết số 81/2023/QH15*

## **2.2. Dự báo tăng trưởng dân số và thu nhập dân cư**

### *a, Dự báo dân số*

Theo Dự báo dân số Việt Nam giai đoạn 2019 - 2069 của Tổng cục thống kê thực hiện tháng 11/2020):

Dân số Việt Nam tại thời điểm Tổng điều tra năm 2019 là 96,2 triệu người, dự báo vào năm 2069 là 116,9 triệu người theo phương án trung bình, 111,1 triệu người theo phương án thấp và 122,0 triệu người theo phương án cao. Như vậy, trong vòng 50 năm, từ 2019 đến 2069, dân số nước ta theo ba phương án trung bình, thấp và cao sẽ tăng thêm tương ứng là 19,4%, 14,4% và 23,7%. Theo phương án trung bình, trong 5 năm đầu của thời kỳ dự báo, 2019 - 2024, dự báo dân số nước ta dự báo có tỷ lệ tăng hàng năm là 0,93%.

**Bảng 15. Dự báo dân số và tỷ lệ tăng dân số bình quân năm theo 3 phương án, 2019 - 2069**

	Phương án mức sinh trung bình		Phương án mức sinh thấp		Phương án mức sinh cao	
	Dân số (nghìn người)	Tỷ lệ tăng dân số bình quân năm (%)	Dân số (nghìn người)	Tỷ lệ tăng dân số bình quân năm (%)	Dân số (nghìn người)	Tỷ lệ tăng dân số bình quân năm (%)
2019	96 209		96 209		96 209	
2024	100 770	0,93	100 646	0,90	100 806	0,93
2029	104 524	0,73	104 114	0,68	104 685	0,76
2034	107 846	0,63	107 062	0,56	108 238	0,67
2039	110 840	0,55	109 610	0,47	111 572	0,61
2044	113 268	0,43	111 511	0,34	114 440	0,51
2049	114 987	0,30	112 616	0,20	116 692	0,39
2054	116 051	0,18	112 974	0,06	118 399	0,29
2059	116 633	0,10	112 754	-0,04	119 761	0,23
2064	116 894	0,05	112 116	-0,11	120 942	0,20
2069	116 894	0,00	111 106	-0,18	121 981	0,17

*Nguồn: Số liệu từ Tổng cục Thống kê*

Với phương án mức sinh trung bình, đến thời điểm 2030, dân số nước ta đạt khoảng 105 triệu người và đến năm 2045 đạt khoảng 113,5 triệu người.

Theo phương án trung bình, từ năm 2019 đến năm 2039, tuổi trung bình của dân số Việt Nam tăng từ 32,7 tuổi lên đến 38,0 tuổi, tăng 5,3 tuổi sau 20 năm. Mức tăng tuổi trung bình của dân số Việt Nam ở các thời kỳ sau giảm nhẹ. Đến năm 2069, tuổi trung bình của dân số Việt Nam là 41,4 tuổi, tăng 3,4 tuổi trong 30 năm từ 2039 đến 2069. Tình trạng tương tự cũng quan sát được ở tuổi trung vị. Trong suốt thời kỳ dự báo, tuổi trung vị của dân số Việt Nam tăng đến 10 tuổi (từ 31 tuổi năm 2019 lên đến 41 tuổi năm 2069). Tuổi trung vị thời kỳ đầu (2019 - 2039) tăng mạnh hơn thời kỳ sau (2039 - 2069). Đối với phương án mức sinh thấp, tuổi trung bình và tuổi trung vị của dân số càng tăng nhanh. Đến cuối thời kỳ dự báo, tuổi trung bình dân số là 42,7 tuổi, tuổi trung vị là 43 tuổi, tăng tương ứng 10 tuổi và 12 tuổi sau 50 năm; Tuổi trung bình của dân số theo phương án mức sinh cao tăng chậm hơn từ 32,7 tuổi năm 2019 tăng lên đến 40,3 tuổi năm 2069, tăng 7,6 tuổi trong vòng 50 năm. Mức tăng tuổi trung vị trong cùng giai đoạn theo phương án này là 9 tuổi.

Việt Nam chính thức bước vào thời kỳ cơ cấu dân số vàng (từ năm 2007 khi tỷ trọng dân số trẻ em (từ 0 - 14 tuổi) nhỏ hơn 30%, tỷ trọng dân số người cao tuổi (từ 65 tuổi trở lên) nhỏ hơn 15%<sup>6</sup> . Ở thời kỳ cơ cấu dân số vàng, tỷ số phụ thuộc chung (dân số từ 0 - 14 tuổi và dân số trên 65 tuổi tính so với dân số từ 15 - 64 tuổi) thường đạt dưới 50%, tức cứ hai người trong độ tuổi lao động từ 15 - 64 tuổi gánh một người ở độ tuổi phụ thuộc (dưới 15 hoặc từ 65 trở lên). Vào năm 2039, theo phương án trung bình, Việt Nam sẽ kết thúc thời kỳ dân cơ cấu dân số vàng. Kết quả này cũng xảy ra tương tự đối với phương án thấp và phương án trung bình.

*b, Dự báo thu nhập dân cư*

Việt Nam đã duy trì tăng trưởng kinh tế đạt bình quân 6,5-7,0%/năm trong nhiều thập niên, nhờ đó thu nhập đầu người cũng tăng nhanh và Việt Nam sẽ sớm gia nhập nhóm các quốc gia thu nhập trung bình cao. Năm 2020, thu nhập bình quân đầu người đạt 3.521 USD/người, đứng thứ 5 khu vực Đông Nam Á. Đồng thời, quy mô nền kinh tế cũng mở rộng nhanh chóng, đạt 343,6 tỉ USD năm 2020, đứng thứ 4 khu vực và có cơ hội tiếp tục cải thiện vị trí nói trên trong thập kỷ tới. Dự báo về thu nhập dân cư Việt Nam đến năm 2030 và 2045 cho thấy một tương lai phát triển kinh tế mạnh mẽ với mức thu nhập bình quân đầu người tăng đáng kể.

*Đến năm 2030:* Tốc độ tăng trưởng kinh tế Việt Nam có thể đạt trung bình ở mức 7,5%/năm vào giai đoạn 2026 - 2030, bình quân giai đoạn 2021 - 2030 đạt 6,75%/năm, thấp hơn mục tiêu đặt ra tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2030 (khoảng 7%/năm). GDP bình quân đầu người đến năm 2030 dự kiến đạt khoảng 7.500 USD, có khả năng đạt mục tiêu đề ra trong Chiến lược phát triển kinh tế xã hội 2021 - 2030. Đồng thời, theo tiêu chí phân loại hiện nay của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam có thể bước vào ngưỡng các quốc gia thu nhập trung bình cao. Quy mô GDP năm 2030 dự báo đạt khoảng 800 tỷ USD, gấp 2,4 lần năm 2020. Chuyển dịch cơ cấu kinh tế đi đúng hướng, hiệu quả hơn, đem lại giá trị gia tăng lớn và đóng góp vào sự phát triển bền vững của nền kinh tế. Trong ngành công nghiệp, tỷ trọng ngành khai khoáng tiếp tục giảm; tỷ trọng ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tăng, đóng vai trò là động lực tăng trưởng với trình độ công nghệ ngày càng nâng cao; hình thành được một số ngành công nghiệp có quy mô lớn, có khả năng cạnh tranh và giữ vị trí vững chắc trên thị trường quốc tế. Năng suất lao động đến năm 2030 đạt khoảng 400 triệu đồng/lao động, tương đương với 14,8 nghìn USD/lao động; tốc độ tăng năng suất lao động bình quân giai đoạn 2021 - 2030 đạt khoảng 5,7%. Khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo là nền tảng quan trọng để nâng cao năng suất lao động, đóng góp tích cực vào tăng trưởng kinh tế; nhiều mô hình kinh doanh mới xuất hiện, kinh tế số phát triển mạnh mẽ. Chất lượng môi trường kinh doanh, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng, minh bạch của Việt Nam được cải thiện, các rào cản hạn chế quyền tự do kinh doanh bị bãi bỏ. Đến năm 2030, phân đấu được xếp vào nhóm 30 quốc gia hàng đầu về môi trường kinh doanh trên thế giới.

Đến năm 2045, nền kinh tế phát triển nhanh và bền vững dựa chủ yếu vào khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số. Quy mô GDP năm 2045 đạt khoảng 2.400 tỷ USD, gấp 3 lần quy mô năm 2030 và gấp 6,9 lần năm 2020. GDP bình quân đầu người dự báo đạt khoảng 19.000 USD, gấp 2,5 lần năm 2030 và gấp khoảng 5,4 lần năm 2020. Với mức GDP bình quân đầu người như vậy, nước ta sẽ gia nhập nhóm các nước có thu nhập cao theo tiêu chí phân loại của Ngân hàng Thế giới. Năng suất lao động theo giá hiện hành đến năm 2045 dự báo đạt khoảng 42.000 USD, gấp 2,8 lần năm 2030 và gấp khoảng 5 lần năm 2020.

Có thể thấy với mức thu nhập ngày càng tăng, lực lượng dân số vàng đông đảo, tỷ lệ người mua, sở hữu xe ô tô tại Việt Nam sẽ ngày càng tăng.

### **2.3. Dự báo khả năng sản xuất của ngành ô tô**

Theo số liệu từ Bộ Công Thương, hiện nay tổng công suất lắp ráp theo thiết kế của ngành ô tô trong nước khoảng 755.000 xe/năm, trong đó khu vực có vốn đầu tư nước ngoài chiếm khoảng 35%, doanh nghiệp trong nước chiếm khoảng 65%. Dự báo khả năng sản xuất của ngành ô tô Việt Nam đến năm 2030 cho thấy triển vọng tăng trưởng mạnh mẽ của ngành. Các yếu tố chính bao gồm sự gia tăng của tầng lớp trung lưu, chính sách hỗ trợ của chính phủ và xu hướng chuyển đổi sang xe điện.

Theo dự báo của các chuyên gia, đối với các nhà sản xuất linh kiện ô tô và các nhà sản xuất xe, thị trường Việt Nam có nhiều tiềm năng tăng trưởng từ năm 2024 đến 2030 trên cơ sở một quốc gia được coi là bước vào giai đoạn "motorization" (ô tô hóa) khi trung bình có trên 50 ô tô/1.000 dân, do vậy đây có thể là thời kỳ bùng nổ nhu cầu sở hữu và sử dụng dòng xe du lịch dưới 9 chỗ, giai đoạn ô tô hóa sẽ xảy ra trong khoảng từ 2024 - 2030, khi GDP đầu người của Việt Nam hiện nay đã đạt trên 4.000 USD/năm. Dự báo đến năm 2031, khả năng sản xuất của ngành ô tô đạt khoảng 1,9 triệu chiếc trong đó xe điện đạt 460.000 chiếc. Với tổng công suất các nhà máy nội địa như hiện tại và xu hướng dịch chuyển của các thương hiệu mới sang sản xuất tại Việt Nam, khả năng sản xuất của ngành ô tô Việt Nam hoàn toàn có thể đạt được con số dự kiến trên tại thời điểm 2031.<sup>12</sup>

Dự báo đến năm 2030, quy mô thị trường sẽ đạt mức cao khoảng 1.000 - 1.200 nghìn xe/năm. Trong đó, dòng xe dưới 9 chỗ sẽ tăng trưởng mạnh, chiếm trên 70% thị trường, xe tải, xe buýt sẽ dần bão hòa, thị phần sẽ giảm dần.

### **2.4. Dự báo nhu cầu tiêu thụ ô tô trong nước**

#### *a, Xu hướng đô thị hóa và ảnh hưởng đến tiêu thụ ô tô trong nước*

Tại Việt Nam, thời gian qua, quá trình đô thị hóa đã diễn ra mạnh mẽ tại các đô thị lớn, tạo hiệu ứng thúc đẩy đô thị hóa nhanh lan tỏa diện rộng trên phạm vi các tỉnh, các vùng và cả nước. Nhiều đô thị mới hình thành phát triển,

---

<sup>12</sup> Research and Market, <https://www.researchandmarkets.com/reports/5806826/vietnam-electric-vehicle-industry-research>



nâng cấp hạ tầng cơ sở,... Điều này cho thấy, các đô thị Việt Nam đã và đang rất được chú trọng phát triển để nâng tầm với kiến trúc hiện đại.

Hệ thống đô thị Việt Nam đã có bước phát triển nhanh chóng, tỷ lệ đô thị hóa tăng nhanh từ 19,6% với 629 đô thị năm 2009 lên khoảng 819 đô thị với tỷ lệ đạt khoảng 38,4% và tính đến năm 2023, tỷ lệ đô thị hóa tại Việt Nam là 42,6%, dự kiến năm 2025 với tối thiểu là 45%.

Quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh và rộng khắp tại nhiều địa phương đã tác động làm gia tăng dân số ở khu vực thành thị. Xu hướng đô thị hóa ở Việt Nam đang và sẽ tiếp tục được mở rộng sang các thành phố nhỏ và vừa. Dự báo các thành phố với 0,75-5,0 triệu dân sẽ phát triển nhanh hơn và góp một phần đáng kể vào GDP của cả nước trong thập kỷ tới.

Tốc độ đô thị hóa nhanh đã và đang tác động cả về mặt tích cực lẫn hệ lụy của đời sống kinh tế xã hội nước ta thời gian tới, quá trình đô thị hóa nhanh chóng tác động tích cực đến tăng trưởng kinh tế và đặt ra nhu cầu to lớn hoàn thiện cơ sở hạ tầng kinh tế xã hội như hệ thống nhà ở, đường giao thông, các công trình văn hóa, giáo dục, y tế, viễn thông, thương mại và dịch vụ, điện nước, đường phố...

#### ***Ảnh hưởng đô thị hóa đến tiêu thụ ô tô:***

+ *Gia tăng nhu cầu vận chuyển cá nhân:* (i) Tăng nhu cầu ô tô: với sự gia tăng dân số tại các thành phố lớn, nhu cầu về phương tiện vận chuyển cá nhân cũng tăng lên. người dân ở đô thị thường có thu nhập cao hơn và nhu cầu di chuyển linh hoạt hơn, dẫn đến việc mua sắm ô tô cá nhân tăng mạnh. (ii) Phát triển hạ tầng giao thông: các thành phố lớn như Hà Nội và TP.HCM đầu tư mạnh mẽ vào cơ sở hạ tầng giao thông, tạo điều kiện thuận lợi cho việc sở hữu và sử dụng ô tô.

+ *Tăng cường cơ hội kinh tế:* (i) Tăng thu nhập cá nhân: đô thị hóa thường đi kèm với sự phát triển kinh tế và tăng thu nhập cá nhân. người dân có khả năng tài chính để mua sắm ô tô, góp phần thúc đẩy doanh số bán hàng. (ii) Phát triển ngành dịch vụ: các dịch vụ liên quan đến ô tô như bảo dưỡng, sửa chữa, và bán lẻ phụ tùng cũng phát triển mạnh mẽ, tạo thêm việc làm và thu nhập cho người dân.

+ *Thay đổi thói quen di chuyển:* (i) Tăng tính di động: người dân ở các khu vực đô thị có xu hướng di chuyển nhiều hơn so với vùng nông thôn, do đó nhu cầu sử dụng ô tô để đi lại hàng ngày, đi công tác và du lịch cũng tăng lên. (ii) Chuyển từ phương tiện công cộng sang ô tô cá nhân: mặc dù phương tiện công cộng ngày càng được cải thiện, nhiều người dân vẫn ưa chuộng ô tô cá nhân vì sự riêng tư, tiện lợi và thoải mái.

#### ***b, Dự báo nhu cầu tiêu thụ ô tô trong nước***

Theo phân tích từ Cục Quản lý Thương mại Quốc tế, Bộ Thương mại Hoa Kỳ, thị trường ô tô của Việt Nam đang trên đà tăng trưởng mạnh mẽ nhờ vào sự gia tăng của tầng lớp trung lưu, sự phát triển kinh tế nhanh chóng, và

các hiệp định thương mại tự do như ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA) và Hiệp định Thương mại Tự do EU-Việt Nam (EVFTA).<sup>13</sup> Từ năm 2022 đến 2030, nhu cầu ô tô tại Việt Nam được dự báo sẽ tăng trưởng với tốc độ đáng kể. Cụ thể, đến năm 2025, số lượng xe ô tô trên 1.000 người dân được dự đoán sẽ tăng lên khoảng 9%, và đến năm 2030, tỷ lệ này có thể đạt 30%. Điều này đồng nghĩa với việc Việt Nam sẽ trở thành một trong những thị trường tiêu thụ ô tô phát triển nhanh nhất tại châu Á. Dự báo, từ năm 2022 đến 2025, nhu cầu ô tô có thể tăng thêm 800.000 - 900.000 xe mỗi năm và đạt khoảng 1,5 - 1,8 triệu xe vào năm 2030. Điều này bao gồm cả sự gia tăng nhu cầu xe hơi cá nhân và xe thương mại, với xe có dưới 9 chỗ ngồi dự kiến chiếm 70% thị trường.

Ngoài ra, sự phát triển của xe điện (EV) cũng đang được kỳ vọng sẽ bùng nổ, với chính phủ và các doanh nghiệp lớn như VinFast đang đầu tư mạnh mẽ vào hạ tầng sạc điện và sản xuất pin. Sự phát triển này không chỉ đáp ứng nhu cầu tiêu thụ trong nước mà còn góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường và thúc đẩy sự chuyển đổi sang các phương tiện giao thông bền vững.

## **2.5. Dự báo khả năng xuất nhập khẩu ô tô**

Năm 2022, Nghị viện Liên minh châu Âu (EU) đã ra phán quyết ủng hộ việc giảm 100% khí thải CO<sub>2</sub> trên xe mới kể từ năm 2035. Điều này có nghĩa xe dùng động cơ nhiên liệu xăng hoặc dầu sẽ không được xuất hiện trên toàn lãnh thổ EU. Điều này sẽ dẫn đến việc các nhà sản xuất ô tô chuyển hướng các dòng xe dùng động cơ đốt trong sang các quốc gia có mốc thời gian “net zero” chậm hơn như khu vực Đông Nam Á, trong đó có Thái Lan, Indonesia, Malaysia và Việt Nam. Trên thực tế, một số hãng xe đang tăng cường sự hiện diện của mình khi đầu tư nhà máy sản xuất, lắp ráp ô tô tại nước thứ ba nhằm tiết giảm chi phí vận chuyển và tận dụng ưu đãi từ chính sách của nước sở tại.

Theo báo cáo của Tổng cục Thống kê, trong tháng 12/2023, Việt Nam nhập khẩu 6.500 ô tô nguyên chiếc các loại, trị giá 165 triệu USD. Lũy kế cả năm 2023, Việt Nam đã nhập khẩu gần 117.800 ô tô nguyên chiếc, giá trị ước đạt hơn 2,8 tỉ USD. Trong đó, Thái Lan, Indonesia là 2 thị trường xuất khẩu lớn nhất vào Việt Nam, chiếm 80% thị phần; 20% còn lại được nhập khẩu từ Trung Quốc, Nhật Bản, Nga, châu Âu, Mỹ... Lý do khiến Thái Lan và Indonesia chiếm đa số lượng xe nhập khẩu vào Việt Nam là nhờ ưu đãi thuế nhập khẩu 0% theo Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN (ATIGA) giai đoạn 2022 - 2027, áp dụng cho ô tô nhập khẩu nguyên chiếc và linh kiện, phụ tùng ô tô. Trong khi đó, xe nhập khẩu từ châu Âu bị áp thuế nhập khẩu 44,5% (năm 2023). Do đó, nhiều hãng xe lựa chọn “đi đường vòng”, đó là sản xuất, lắp ráp tại Thái Lan, sau đó nhập về Việt Nam để được hưởng thuế suất ưu đãi 0%. Tuy nhiên, xu hướng này đang dần thay đổi nhờ

---

<sup>13</sup> International Trade Administration, U.S. Department of Commerce, <https://www.trade.gov/market-intelligence/vietnam-electric-vehicle-industry>

việc thực hiện các cam kết của Hiệp định Thương mại Tự do giữa Việt Nam và Liên minh châu Âu (EVFTA). Cụ thể, thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc từ EU về Việt Nam sẽ giảm khoảng 6,4%/năm, liên tục trong vòng 10 năm. Năm 2024, thuế nhập khẩu được áp dụng là 38,1%. Dự kiến đến năm 2030, thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc từ EU xuống còn 0%, điều này sẽ dẫn đến việc nhiều thương hiệu xe nước ngoài sẽ được nhập về Việt Nam, gia tăng tính cạnh tranh cho xe ô tô sản xuất trong nước.

Đến 2030, ngoại trừ một số doanh nghiệp lớn đã xây dựng được nền tảng cơ sở sản xuất vững mạnh, tối ưu chi phí sản xuất, sản phẩm có tính cạnh tranh cao, lợi thế về chuỗi cung ứng, ứng dụng công nghệ sản xuất xanh, “sản phẩm xanh” có thể xuất khẩu ô tô sang các thị trường quốc tế theo kế hoạch phân bổ của công ty mẹ, đa phần các công ty có thể gặp nhiều khó khăn ngay trên sân nhà.

## **2.6. Dự báo về năng lực cạnh tranh của sản phẩm và doanh nghiệp**

Từ 01/8/2025, thời điểm sau 5 năm kể từ khi EVFTA chính thức có hiệu lực, một số quy định ưu đãi về thông quan hàng hóa gồm xe nguyên chiếc và linh kiện, phụ tùng từ EU vào Việt Nam sẽ được áp dụng. Cụ thể, trong vòng 7 năm kế tiếp, Việt Nam sẽ chấp nhận Chứng nhận hợp chuẩn cho toàn xe hợp lệ của Ủy ban châu Âu.

Đối với dòng xe “thuần” điện (BEV), các mẫu xe từ 9 chỗ ngồi trở xuống nhập khẩu từ EU cũng được giảm thuế TTĐB từ 15% xuống còn 3%, áp dụng đến 28/2/2027. Từ 01/3/2027, thuế TTĐB được điều chỉnh lên 11%. Đồng thời, xe BEV cũng được hưởng ưu đãi, giảm 100% lệ phí trước bạ, áp dụng đến 28/2/2027. Từ 01/3/2027, giảm 50% lệ phí trước bạ ô tô điện so với mức thu của các loại xe dùng động cơ đốt trong có cùng số chỗ ngồi.

Có thể thấy, cơ hội dành cho các hãng xe nhập khẩu từ EU tại thị trường Việt Nam sẽ ngày càng rộng mở trong vài năm tới. Đặc biệt, với các nhà sản xuất đầu tư vốn, công nghệ vào Việt Nam sẽ tiếp tục nhận được nhiều ưu đãi, hỗ trợ từ Chính phủ. Điều này sẽ mang lại nhiều lựa chọn cho người tiêu dùng với các mẫu mã xe đa dạng và giá cả cạnh tranh hơn; tuy nhiên cũng khiến thị trường ô tô Việt Nam không chỉ sôi động hơn mà còn cạnh tranh nhiều hơn.

## **3. PHÂN TÍCH SWOT ĐỐI VỚI NGÀNH Ô TÔ**

### **3.1. Điểm mạnh - STRENGTHS:**

- Thị trường tiềm năng có sự hiện diện của các hãng sản xuất ô tô lớn trên thế giới.
- Môi trường vĩ mô ổn định hỗ trợ tăng trưởng nhu cầu xe hơi.
- Lực lượng lao động dồi dào với chi phí thấp.
- Vị trí thuận lợi để gia nhập chuỗi cung ứng ô tô trong khu vực ASEAN và châu Á, trung tâm sản xuất ô tô chính trên thế giới.

### 3.2. Điểm yếu - WEAKNESSES:

- Quy mô thị trường còn nhỏ.
- Chi phí đầu tư tài sản cố định lớn.
- Giá xe cao do nhiều loại thuế, phí.
- Nhiều nhà lắp ráp.
- Công nghiệp phụ trợ chưa phát triển.
- Cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng được nhu cầu sử dụng ô tô.

### 3.3. Cơ hội - OPPORTUNITIES:

- Xu thế dịch chuyển sản xuất ô tô từ châu Mỹ và châu Âu sang châu Á.
- Tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng ô tô trong khu vực ASEAN và châu Á.
- Thị trường tiêu thụ ô tô tiềm năng nhất thế giới với “dân số vàng”.
- Thời kỳ phổ cập hóa ô tô tại Việt Nam bắt đầu diễn ra từ 2025 với tỉ lệ sở hữu ô tô 50 xe/1000 người và thu nhập dân cư tăng lên
- Chính phủ quyết tâm mạnh mẽ trong phát triển ngành công nghiệp ô tô.

### 3.4. Thách thức - THREATS:

- Áp lực cạnh tranh của xe nhập khẩu nguyên chiếc (CBU) sau 2018.
- Thái Lan và Indonesia đang là điểm đến hấp dẫn của các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới với chính sách hấp dẫn và nền tảng CNHT mạnh.
- Chính sách liên quan đến ngành ô tô chưa thực sự tạo ra đà phát triển tăng vọt cho các doanh nghiệp trong ngành.
- Chính sách bảo hộ ngành ô tô của các nước trong khu vực có tác động đột phá, giúp các doanh nghiệp sản xuất ô tô có nhiều lợi thế, ưu đãi để phát triển, sản xuất và xuất khẩu.

### 3.5. Xây dựng các ma trận kết hợp

	<b>CƠ HỘI - O</b>	<b>THÁCH THỨC - T</b>
	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Xu thế dịch chuyển sản xuất từ châu Mỹ và châu Âu sang châu Á</li><li>2. Tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng ô tô trong khu vực ASEAN và châu Á.</li><li>3. Thị trường tiêu thụ ô tô tiềm năng nhất thế giới với “dân số vàng”.</li><li>4. Thời kỳ phổ cập hóa ô tô tại Việt Nam bắt đầu diễn ra từ 2025 với tỉ lệ sở hữu ô tô</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Áp lực cạnh tranh của xe nhập khẩu nguyên chiếc (CBU) sau 2018.</li><li>2. Thái Lan và Indonesia đang là điểm đến hấp dẫn của các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới với chính sách hấp dẫn và nền tảng CNHT mạnh.</li><li>3. Chính sách liên quan đến ngành ô tô chưa thực sự tạo ra đà phát triển tăng vọt cho</li></ol>

	<p>50 xe/1000 người và thu nhập dân cư tăng lên.</p> <p>5. Chính phủ quyết tâm mạnh mẽ trong phát triển ngành công nghiệp ô tô.</p>	<p>các doanh nghiệp trong ngành.</p> <p>4. Chính sách bảo hộ ngành ô tô của các nước trong khu vực có tác động đột phá, giúp các doanh nghiệp sản xuất ô tô có nhiều lợi thế, ưu đãi để phát triển, sản xuất và xuất khẩu.</p>
<p><b>ĐIỂM MẠNH - S</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Thị trường tiềm năng có sự hiện diện của các hãng sản xuất ô tô lớn trên thế giới.</li> <li>2. Môi trường vĩ mô ổn định hỗ trợ tăng trưởng nhu cầu xe hơi.</li> <li>3. Lực lượng lao động dồi dào với chi phí thấp.</li> <li>4. Vị trí thuận lợi để gia nhập chuỗi cung ứng ô tô trong khu vực ASEAN và châu Á, trung tâm sản xuất ô tô chính trên thế giới.</li> </ol>	<p><b>S-O</b></p> <p>Sử dụng điểm mạnh để tận dụng cơ hội.</p> <p><i>Tận dụng thị trường tiềm năng và lực lượng lao động dồi dào để tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng ô tô trong khu vực ASEAN và châu Á.</i></p> <p><i>- Đào tạo lao động để đón làn sóng dịch chuyển sản xuất từ châu Mỹ và châu Âu sang châu Á</i></p>	<p><b>S-T</b></p> <p>Sử dụng điểm mạnh để đối phó với các thách thức.</p> <p><i>- Sử dụng vị trí thuận lợi để gia nhập chuỗi cung ứng ô tô trong khu vực ASEAN và châu Á để đối phó với áp lực cạnh tranh từ Thái Lan và Indonesia.</i></p>
<p><b>ĐIỂM YẾU - W</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Quy mô thị trường còn nhỏ.</li> <li>2. Chi phí đầu tư tài sản cố định lớn.</li> <li>3. Giá xe cao do nhiều loại thuế, phí.</li> <li>4. Nhiều nhà lắp ráp.</li> <li>5. Công nghiệp phụ trợ chưa phát triển.</li> <li>6. Cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng được nhu cầu sử dụng ô tô.</li> </ol>	<p><b>W-O</b></p> <p>Phát triển điểm yếu để tận dụng cơ hội.</p> <p><i>- Phát triển công nghiệp phụ trợ và cải thiện cơ sở hạ tầng để tận dụng thời kỳ phổ cập hóa ô tô tại Việt Nam.</i></p> <p><i>- Tăng quy mô thị trường với làn sóng phổ cập ô tô đang đến</i></p>	<p><b>W-T</b></p> <p>Đối phó với các thách thức dựa trên điểm yếu.</p> <p><i>- Đối phó với áp lực cạnh tranh của xe nhập khẩu nguyên chiếc bằng cách cải thiện cơ sở hạ tầng và giảm chi phí đầu tư tài sản cố định.</i></p>

### **PHẦN III**

## **QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU VÀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045**

### **1. QUAN ĐIỂM**

a) Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 phải đảm bảo phù hợp với quan điểm, đường lối của Đảng, định hướng phát triển kinh tế - xã hội và an ninh quốc phòng của quốc gia; phù hợp với các chiến lược, quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch vùng và địa phương; xác định ngành công nghiệp ô tô vẫn sẽ tiếp tục giữ vai trò then chốt trong thúc đẩy tăng trưởng, phát triển kinh tế - xã hội, là động lực quan trọng thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp và góp phần quan trọng vào thực hiện thành công mục tiêu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước;

b) Phát triển ngành công nghiệp ô tô trên cơ sở đi tắt, đón đầu các xu hướng chuyển dịch mạnh mẽ về sản xuất và tiêu dùng từ xe sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang xe tiết kiệm nhiên liệu, xe điện hoá, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới khác,... của thế giới, góp phần thực hiện mục tiêu giảm phát thải CO<sub>2</sub> theo cam kết của Việt Nam tại Hội nghị COP26;

c) Phát triển ngành công nghiệp ô tô mang tính đột phá cho hoạt động nghiên cứu, mua bán, chuyển giao công nghệ cho các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô điện và ô tô sử dụng năng lượng mới có quy mô lớn nhằm không chỉ bám sát, mà hướng tới mục tiêu bắt kịp và vượt các nước trong khu vực và trên thế giới; đặc biệt cần tập trung, bám sát với xu hướng phát triển xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới khác;

d) Phát triển ngành công nghiệp ô tô dựa trên cơ sở phát huy tối đa tiềm năng của doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế nhằm đáp ứng từng bước và tiến tới đáp ứng đầy đủ cho nhu cầu tiêu dùng trong nước, đảm bảo cho nhu cầu về an ninh, quốc phòng của quốc gia, qua đó góp phần tạo công ăn việc làm, cải thiện, nâng cao đời sống của người dân;

e) Phát triển ngành công nghiệp ô tô trên cơ sở khuyến khích, mở rộng tiêu dùng ô tô trong nước, hướng tới đáp ứng quy mô thị trường trong nước đủ lớn nhằm tạo dựng thị trường cho phát triển công nghiệp hỗ trợ và phát triển sản xuất, lắp ráp trong nước. Định hướng và tập trung đầu tư phát triển một số doanh nghiệp ô tô đầu đàn trên cơ sở khuyến khích, ưu đãi đầu tư, đổi mới công nghệ, mở rộng quy mô sản xuất và hướng tới mục tiêu tham gia sâu vào chuỗi giá trị ô tô toàn cầu, nâng cao kim ngạch và giá trị gia tăng trong xuất khẩu.

## **2. MỤC TIÊU**

### **2.1. Mục tiêu tổng quát**

Phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam không chỉ đảm bảo mục tiêu đóng góp, nâng cao hiệu quả tổng thể về kinh tế - xã hội, đáp ứng đầy đủ cho nhu cầu thị trường nội địa, và tham gia sâu vào chuỗi giá trị ngành công nghiệp ô tô toàn cầu, mở rộng, nâng cao kim ngạch và giá trị gia tăng trong xuất khẩu trên cơ sở đảm bảo đáp ứng các yêu cầu mới, đi tiên phong trong vấn đề bảo vệ môi trường và chuyển hoàn toàn sang sản xuất, cung ứng các sản phẩm ô tô sử dụng điện và năng lượng xanh, năng lượng mới. Cụ thể:

a) Đến năm 2030: Phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trên cơ sở bảo đảm về mục tiêu, hiệu quả tổng thể về kinh tế - xã hội; hướng mục tiêu tới việc tiếp cận và chủ động về công nghệ sản xuất các chi tiết máy; đáp ứng các yêu cầu, tiêu chuẩn về môi trường và xu hướng sử dụng năng lượng tiết kiệm và năng lượng xanh, tăng cường khả năng cung ứng cho nhu cầu tiêu dùng trong nước và tham gia vào chuỗi giá trị ô tô toàn cầu, có giá trị xuất khẩu lớn;

b) Đến năm 2045: Phát triển ngành công nghiệp ô tô không chỉ đảm bảo mục tiêu đóng góp, nâng cao hiệu quả tổng thể về kinh tế - xã hội mà còn đáp ứng các yêu cầu mới, đi tiên phong trong vấn đề bảo vệ môi trường và chuyển hoàn toàn sang sản xuất, cung ứng các sản phẩm ô tô sử dụng điện và năng lượng xanh, năng lượng mới; tiến tới chủ động hoàn toàn về công sản xuất động cơ cho hầu hết các chủng loại xe; đáp ứng đầy đủ cho nhu cầu tiêu dùng trong nước và tham gia sâu vào chuỗi giá trị ngành công nghiệp ô tô toàn cầu; mở rộng, nâng cao kim ngạch và giá trị gia tăng trong xuất khẩu.

### **2.2. Mục tiêu cụ thể**

#### **2.2.1. Sản xuất và tiêu dùng trong nước**

*- Đến năm 2030:*

+ Thị trường tiêu thụ xe ô tô trong nước tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2025 - 2030 đạt khoảng 14 - 16%/năm, tổng lượng xe tiêu thụ đạt ~ 1.000.000 - 1.100.000 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ chiếm khoảng 63 - 65 %, từ 10 chỗ trở lên chiếm 6 - 8%, xe tải chiếm 26 - 28%, xe chuyên dụng ~ chiếm 4 - 6%. Tỷ lệ xe điện và xe sử dụng hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới khác chiếm khoảng 18 - 20%.

+ Tổng sản lượng xe sản xuất và lắp ráp trong nước tăng trưởng bình quân hàng năm là 18,0 - 20,0%/năm, sản lượng đạt ~ 600.000 - 700.000 chiếc.

*- Đến năm 2045:*

+ Tăng trưởng thị trường tiêu thụ xe ô tô trong nước tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2031 - 2045 là 11 - 12%/năm, tổng lượng xe đạt ~ 5.000.000 - 5.700.000 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ chiếm khoảng 68 - 70%, từ 10 chỗ trở lên chiếm 5 - 6%, xe tải chiếm 23 - 24%, xe chuyên dụng chiếm khoảng 2 - 3%. Tỷ lệ xe điện và xe sử dụng hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt

trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới khác đạt ~ 4.300.000 - 4.400.000 chiếc, chiếm khoảng 80 - 85 %.

+ Tổng sản lượng xe sản xuất và lắp ráp trong nước tăng trưởng bình quân hàng năm là 13 - 14%/năm trong giai đoạn 2031 - 2045, sản lượng đạt ~ 4.000.000 - 4.600.000 chiếc, chiếm khoảng 80 - 85% so với nhu cầu nội địa.

#### **2.2.2. Tỷ lệ xe sản xuất lắp ráp so với nhu cầu nội địa**

+ Năm 2030, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm ~ 70%, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt ~ 62%, từ 10 chỗ trở lên đạt ~ 85%, xe tải đạt ~ 75%, xe chuyên dụng đạt ~ 20%.

+ Năm 2045, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm ~ 87%, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt ~ 90%, từ 10 chỗ trở lên đạt ~ 98%, xe tải đạt ~ 93%, xe chuyên dụng đạt ~ 50%.

#### **2.2.3. Về xuất khẩu**

- Năm 2030, giá trị xuất khẩu phương tiện vận tải và linh kiện, phụ tùng đạt ~ 14 tỷ USD.

- Năm 2045, giá trị xuất khẩu phương tiện vận tải và linh kiện, phụ tùng đạt ~ 36 tỷ USD.

#### **2.2.4. Phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô**

- Giai đoạn đến năm 2030, bắt đầu sản xuất được một số chi tiết quan trọng trong bộ phận truyền động, hộp số, động cơ (nhất là cho xe khách và xe tải nhẹ), từng bước tham gia hệ thống cung ứng sản phẩm hỗ trợ trong chuỗi giá trị toàn cầu của ngành công nghiệp ô tô thế giới. Đủ khả năng cung ứng 55 - 60% (về giá trị) linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước.

- Tầm nhìn đến năm 2045, tiếp tục phát triển công nghiệp hỗ trợ cho sản xuất ô tô, phấn đấu trở thành nhà cung cấp quan trọng nhiều loại linh kiện, phụ tùng cho ngành công nghiệp ô tô khu vực và thế giới. Đáp ứng trên 80 - 85% (tính theo giá trị) nhu cầu về linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước.

### **3. ĐỊNH HƯỚNG**

#### **3.1. Định hướng chung**

Phát huy nội lực của quốc gia; chú trọng liên kết, hợp tác với các tập đoàn sản xuất ô tô lớn trên thế giới để phát triển ngành công nghiệp ô tô theo hướng đồng bộ với phát triển hạ tầng giao thông; đáp ứng đầy đủ cho nhu cầu thị trường nội địa và định hướng ngày càng tham gia sâu vào chuỗi giá trị ngành ô tô toàn cầu; mở rộng, nâng cao kim ngạch và giá trị gia tăng trong xuất khẩu các sản phẩm của ngành ô tô; đáp ứng các yêu cầu mới của thị trường, đi tiên phong trong vấn đề bảo vệ môi trường và định hướng chuyển dịch hoàn toàn sang sản xuất, cung ứng các sản phẩm ô tô sử dụng xe điện hoá, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới khác,... phù hợp với định hướng phát triển năng lượng quốc gia, góp phần tạo động lực thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế của cả nước theo hướng văn minh, hiện đại.



- Giai đoạn từ năm 2023 - 2030, đây được xác định là giai đoạn khởi đầu cho chiến lược, định hướng phát triển ngành ô tô Việt Nam sẽ đạt mức cơ giới hoá và đạt khoảng trên 1,0 triệu xe các loại vào năm 2030. Trong giai đoạn này xác định các dòng xe động cơ đốt trong vẫn tiếp tục đóng vai trò chủ yếu và chiếm tỷ trọng lớn trong cả sản xuất, tiêu dùng và xuất khẩu.

- Giai đoạn 2031 - 2045 và những năm tiếp theo được xác định sẽ là giai đoạn tăng trưởng mạnh của lượng xe điện hoá, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới,... và tiến dần đến sự ổn định của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam. Trong đó, xe điện hoá, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới,... sẽ thay thế hoàn toàn 80 - 85% xe sử dụng động cơ đốt trong vào năm 2050.

### **3.2. Định hướng cụ thể**

#### **3.2.1. Phát triển sản xuất và lắp ráp**

##### *a) Định hướng phát triển các nhóm sản phẩm ưu tiên:*

- Đối với xe tải và xe khách từ 10 chỗ trở lên: Tập trung, chú trọng đầu tư phát triển dòng xe tải nhỏ đa dụng phục vụ cho sản xuất nông nghiệp, nông thôn và các loại xe khách tầm trung và tầm ngắn chạy liên tỉnh, huyện, nội đô,... phù hợp với điều kiện địa hình, hạ tầng giao thông trong nước với giá thành hợp lý, an toàn và tiện dụng.

- Đối với xe chở người đến 9 chỗ: Tập trung vào phát triển các dòng xe cá nhân kích thước nhỏ, tiết kiệm nhiên liệu, xe điện hoá, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới khác,... phù hợp với hạ tầng giao thông và thu nhập của người dân.

- Đối với xe chuyên dụng: Lựa chọn sản xuất, lắp ráp một số chủng loại xe có nhu cầu lớn (xe chở beton, xe xitec, xe phục vụ an ninh, quốc phòng,...); khuyến khích sản xuất xe nông dụng nhỏ đa chức năng (kết hợp vận tải hàng hóa với một hay nhiều tính năng như làm đất, bơm nước, phát điện, phun thuốc sâu...) để đáp ứng nhu cầu của khu vực nông thôn, vùng đồng bào, dân tộc thiểu số và miền núi.

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

##### *b) Định hướng các nhiệm vụ cụ thể:*

- Nghiên cứu, xây dựng trung tâm nghiên cứu, thiết kế, chế tạo ô tô tại 03 miền: Bắc, Trung và Nam;

- Xây dựng các kế hoạch, lộ trình chuyển đổi từ phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện điện một cách cụ thể, hợp lý làm cơ sở cho các doanh nghiệp có định hướng chuyển đổi phù hợp;
- Xây dựng chính sách ưu tiên phát triển sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu ô tô điện, ô tô sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường;
- Phát triển cơ sở hạ tầng liên quan để phát triển hệ thống giao thông thân thiện môi trường như: Trạm sạc điện, trạm nạp nhiên liệu, trạm biến áp, hạ tầng giao thông, hạ tầng lưới điện,...
- Phát triển các nguồn năng lượng tái tạo để làm đầu vào cung cấp điện sạch cho hoạt động của phương tiện điện;
- Xây dựng hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật môi trường, tiêu chuẩn quốc gia về quản lý chất lượng môi trường không khí và khí thải cho các loại phương tiện giao thông;
- Nghiên cứu xây dựng tiêu chí chứng nhận Nhân sinh thái cho các phương tiện và dịch vụ giao thông vận tải thân thiện môi trường;
- Xây dựng hệ thống tiêu chuẩn, qui chuẩn kỹ thuật cho ngành ô tô, đặc biệt là ô tô điện và linh kiện, phụ tùng cùng hệ thống hạ tầng cho ngành ô tô điện (như trạm sạc, cổng sạc, trạm bơm nhiên liệu...);
- Tăng cường liên kết, thiết lập đối tác chiến lược, khuyến khích đầu tư các dự án đủ lớn để tạo dựng thị trường cho ngành công nghiệp hỗ trợ;
- Thu hút đầu tư cải tiến, nâng cấp công nghệ để nâng cao chất lượng sản phẩm bảo đảm hợp chuẩn quốc tế;
- Xây dựng và triển khai các chính sách hỗ trợ tài chính cho sản xuất và hoạt động của trạm sạc nhanh;...

### ***3.1.2. Phát triển tiêu dùng trong nước***

- Khuyến khích tiêu thụ các dòng xe HEV, PHEV và BEV trên cơ sở xây dựng các chính sách thuế, phí;
- Phát triển thị trường trong nước trên cơ sở phát triển hệ thống trạm sạc điện, trạm bơm các nhiên liệu xanh mới;
- Xây dựng và phát triển thương hiệu xe ô tô sản xuất trong nước;
- Phát triển tiêu thụ xe ô tô trên cơ sở chú trọng phát triển khu vực nông thôn, miền núi, vùng sâu, vùng xa trong giai đoạn trung và dài hạn,...

### ***3.1.3. Phát triển xuất khẩu***

- Hoàn thiện hệ thống luật pháp và phát triển hạ tầng logistics hỗ trợ cho hoạt động xuất khẩu;
- Xây dựng và phát triển thương hiệu thông qua việc đầu tư, nâng cao chất lượng sản phẩm và dịch vụ của ngành ô tô đáp ứng yêu cầu đa dạng của thị trường nhập khẩu;

- Tăng cường hoạt động xúc tiến thương mại, mở rộng và đa dạng hóa thị trường xuất khẩu phương tiện và linh kiện cho ngành ô tô;
- Tăng cường liên kết với các doanh nghiệp FDI, tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị ngành ô tô nhằm thúc đẩy xuất khẩu;...

#### ***3.1.4. Phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô***

- Xây dựng và phát triển công nghiệp hỗ trợ cung cấp linh kiện, phụ tùng cho sản xuất, lắp ráp xe điện, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới khác,...
- Hình thành một số trung tâm/cụm liên kết công nghiệp ô tô tập trung trên cơ sở tổ chức, sắp xếp lại sản xuất. Đẩy mạnh hợp tác - liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, các cơ sở nghiên cứu - triển khai và các cơ sở đào tạo thuộc mọi thành phần kinh tế để nâng cao hiệu quả đầu tư và tăng cường khả năng chuyên môn hóa;
- Thúc đẩy các dự án lớn về công nghiệp vật liệu, đặc biệt là các dự án sản xuất thép cán nóng, thép chế tạo... của các nhà đầu tư trong nước để bảo đảm nguồn vật liệu đầu vào cho công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô;
- Thu hút đầu tư vào các phân ngành chế tạo cơ bản (tạo phôi, gia công áp lực, gia công chính xác, nhiệt luyện, xử lý bề mặt và sản xuất khuôn mẫu cho sản xuất linh kiện, phụ tùng ngành ô tô);
- Đẩy mạnh việc hợp tác với các ngành công nghiệp vật liệu đầu vào cho sản xuất linh kiện, phụ tùng ngành ô tô.

### ***3.1.5. Phát triển nguồn nhân lực cho ngành công nghiệp ô tô***

- Nghiên cứu, cải cách phương thức đào tạo sinh viên ngành ô tô, bao gồm thiết kế lại chương trình đào tạo; xây dựng đội ngũ giảng viên; liên kết giữa nhà trường và doanh nghiệp;...

- Nghiên cứu, bổ sung và đưa vào giảng dạy các môn học về trí tuệ nhân tạo và ô tô điện hóa như: quy hoạch thông minh, khai thác dữ liệu, dữ liệu lớn, công nghệ kết nối ô tô thông minh, hệ thống giao thông thông minh, hệ thống điều khiển tiên tiến,...

- Tăng cường kết nối giữa các nhà khoa học, chuyên gia, nhà quản lý, doanh nghiệp, những người làm công tác nghiên cứu và giảng dạy trong lĩnh vực ô tô, thiết bị động lực trong việc về lĩnh vực ô tô điện hóa, các công nghệ mới trên ô tô hiện đại.

### ***3.1.6. Phát triển khoa học, công nghệ cho ngành công nghiệp ô tô***

- Định hướng thu hút đầu tư và phát triển công nghệ xe tự lái;

- Định hướng tăng cường ứng dụng công nghệ thực tế ảo, tăng cường và hỗn hợp (VR, AR và MR) được gọi chung là thực tế mở rộng (XR) trong nghiên cứu và thiết kế ô tô;

- Tăng cường nghiên cứu và ứng dụng tích hợp hệ thống thông tin giải trí, chức năng hỗ trợ người lái và giao tiếp không dây nhằm tăng khả năng tương tác trong thời gian thực với các phương tiện khác, hệ thống điều khiển giao thông và dịch vụ đám mây;

- Định hướng ứng dụng công nghệ 5G và Internet vạn vật (IoT), phần mềm, trí tuệ nhân tạo, và các lĩnh vực công nghệ mới nhằm thúc đẩy sự gia tăng nhanh chóng của những chiếc xe thông minh,...

## **PHẦN IV**

### **ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045**

#### **1. ĐÁNH GIÁ SỰ PHÙ HỢP CỦA CHÍNH SÁCH CÓ LIÊN QUAN ĐẾN BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG TRONG CHIẾN LƯỢC VỚI QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, CHÍNH SÁCH VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG, ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG MÀ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM LÀ THÀNH VIÊN VÀ THEO QUY ĐỊNH CỦA LUẬT BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG**

##### **1.1. Các quan điểm, mục tiêu, chính sách có liên quan đến bảo vệ môi trường (BVMT) và phát triển bền vững điều ước quốc tế về BVMT mà Việt Nam là thành viên và theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường**

Để đánh giá các quan điểm, mục tiêu, định hướng của “Chiến lược ngành công nghiệp ô tô đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045” so với các quan điểm, mục tiêu quốc gia về bảo vệ môi trường, phát triển bền vững, thích ứng và giảm nhẹ biến đổi khí hậu, báo cáo ĐMC tập trung phân tích so sánh với các quan điểm, mục tiêu của các nghị quyết, chiến lược, chính sách quốc gia có liên quan sau:

(1) Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 06 tháng 01 năm 2023 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, Dự toán ngân sách nhà nước và cải thiện môi trường kinh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2023 có mục tiêu phát triển mạnh sản xuất công nghiệp theo chiều sâu, thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu theo hướng tăng tỷ trọng các ngành nghề chế biến, chế tạo. Đẩy nhanh quá trình cơ cấu lại các ngành công nghiệp gắn với thực hiện chuyển đổi số tham gia sâu hơn trong chuỗi giá trị toàn cầu. Phân đấu tỷ trọng kinh tế trong GDP đạt khoảng 15,5%. Tập trung tháo gỡ khó khăn, hỗ trợ doanh nghiệp.

(2) Nghị quyết đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng có mục tiêu phát triển “đẩy mạnh toàn diện, đồng bộ công cuộc đổi mới, công nghiệp hoá, hiện đại hoá; phấn đấu để đến giữa thế kỷ XXI, nước ta trở thành nước phát triển, theo định hướng xã hội chủ nghĩa”. Các mục tiêu cụ thể:

- Đến năm 2025: Là nước đang phát triển có công nghiệp theo hướng hiện đại, vượt qua mức thu nhập trung bình thấp.

- Đến năm 2030, kỷ niệm 100 năm thành lập Đảng: Là nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao.

- Đến năm 2045, kỷ niệm 100 năm thành lập Nước: Trở thành nước phát triển, thu nhập cao.

Trong đó, định hướng các chỉ tiêu chủ yếu về phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025: (1) Về kinh tế “Tốc độ tăng trưởng kinh tế (GDP) bình quân 5 năm đạt khoảng 6,5 - 7,0%/năm. Đến năm 2025, GDP bình quân đầu người

khoảng 4.700 - 5.000 USD; tiêu hao năng lượng tính trên GDP bình quân giảm 1,0 - 1,5% hằng năm; tỉ trọng công nghiệp chế biến, chế tạo trong GDP đạt trên 25%; kinh tế số đạt khoảng 20% (GDP).”; (2) Về xã hội “Đến năm 2025, tỉ trọng lao động nông nghiệp trong tổng lao động xã hội khoảng 25%; tỉ lệ lao động qua đào tạo là 70%; tỉ lệ thất nghiệp ở khu vực thành thị năm 2025 dưới 4%; tỉ lệ nghèo đa chiều duy trì mức giảm 1,0 - 1,5% hằng năm; có 10 bác sĩ và 30 giường bệnh/1 vạn dân; tỉ lệ tham gia bảo hiểm y tế đạt 95% dân số; tuổi thọ trung bình khoảng 74,5 tuổi; tỉ lệ xã đạt tiêu chuẩn nông thôn mới tối thiểu 80%, trong đó ít nhất 10% đạt chuẩn nông thôn mới kiểu mẫu.”; (3) Về Môi trường “Đến năm 2025, tỉ lệ sử dụng nước sạch, nước hợp vệ sinh của dân cư thành thị là 95 - 100% và nông thôn là 93 - 95%; tỉ lệ thu gom và xử lý chất thải rắn sinh hoạt đô thị bảo đảm tiêu chuẩn, quy chuẩn đạt 90%; tỉ lệ khu công nghiệp, khu chế xuất đang hoạt động có hệ thống xử lý nước thải tập trung đạt tiêu chuẩn môi trường là 92%; tỉ lệ cơ sở gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng được xử lý đạt 100%; giữ tỉ lệ che phủ rừng ổn định 42%.”

(3) Nghị quyết số 136/NQ-CP ngày 25 tháng 9 năm 2020 của Chính phủ về Phát triển bền vững nêu lên các quan điểm:

1. Phát triển bền vững là yêu cầu xuyên suốt trong quá trình phát triển đất nước; kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hòa giữa phát triển kinh tế với phát triển xã hội và bảo vệ tài nguyên, môi trường, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, bảo đảm quốc phòng, an ninh, trật tự an toàn xã hội và bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền quốc gia. Việc xây dựng, thực hiện các chiến lược, chính sách, kế hoạch, chương trình, dự án phát triển kinh tế - xã hội phải đảm bảo yêu cầu phát triển bền vững.

2. Phát triển bền vững là sự nghiệp của toàn Đảng, toàn dân, các cấp chính quyền, các bộ, ngành và địa phương; của các cơ quan, doanh nghiệp, đoàn thể xã hội, các cộng đồng dân cư và mỗi người dân. Huy động mọi nguồn lực xã hội; tăng cường sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương, các cơ quan, tổ chức, đoàn thể, doanh nghiệp và các bên liên quan nhằm đảm bảo thực hiện thành công các mục tiêu phát triển bền vững đến năm 2030.

3. Con người là trung tâm của phát triển bền vững. Phát huy tối đa nhân tố con người với vai trò là chủ thể, nguồn lực chủ yếu và là mục tiêu của phát triển bền vững. Đáp ứng ngày càng đầy đủ hơn nhu cầu vật chất và tinh thần của mọi tầng lớp nhân dân; xây dựng đất nước giàu mạnh, xã hội dân chủ, công bằng, văn minh; xây dựng nền kinh tế độc lập tự chủ và chủ động hội nhập quốc tế để phát triển bền vững đất nước.

4. Tạo điều kiện để mọi người và mọi cộng đồng trong xã hội có cơ hội bình đẳng để phát triển, được tiếp cận những nguồn lực chung và được tham gia, đóng góp và hưởng lợi, tạo ra những nền tảng vật chất, tri thức và văn hóa tốt đẹp cho những thế hệ mai sau. Không để ai bị bỏ lại phía sau, tiếp cận những đối tượng khó tiếp cận nhất trước, bao gồm trẻ em, phụ nữ, người cao tuổi, người nghèo, người khuyết tật, đồng bào vùng có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, vùng biên giới, hải đảo và những đối tượng dễ bị tổn thương khác.

5. Khoa học và công nghệ, đặc biệt là cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 và chuyển đổi số quốc gia sẽ là nền tảng và động lực cho phát triển bền vững đất nước. Công nghệ hiện đại, sạch và thân thiện với môi trường cần được ưu tiên sử dụng rộng rãi trong các ngành sản xuất.

Mục tiêu:

Duy trì tăng trưởng kinh tế bền vững đi đôi với thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội và bảo vệ môi trường sinh thái, quản lý và sử dụng hiệu quả tài nguyên, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu; bảo đảm mọi người dân được phát huy mọi tiềm năng, tham gia và thụ hưởng bình đẳng thành quả của phát triển; xây dựng một xã hội Việt Nam hòa bình, thịnh vượng, bao trùm, công bằng, dân chủ, văn minh và bền vững.

(3) Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban chấp hành Trung ương Đảng Khóa XI về chủ động ứng phó với BĐKH, tăng cường quản lý tài nguyên và BVMT với mục tiêu:

- Về quản lý tài nguyên: Quy hoạch, quản lý và khai thác, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả và bền vững các nguồn tài nguyên quốc gia. Ngăn chặn xu hướng suy giảm tài nguyên nước ngọt và tài nguyên rừng; giữ và sử dụng linh hoạt 3,8 triệu ha đất chuyên trồng lúa nhằm bảo đảm an ninh lương thực và nâng cao hiệu quả sử dụng đất. Khai thác hiệu quả và bền vững sinh thái, cảnh quan, tài nguyên sinh vật.

- Về bảo vệ môi trường: Không để phát sinh và xử lý triệt để các cơ sở gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng; 70% lượng nước thải ra môi trường lưu vực các sông được xử lý; tiêu huỷ, xử lý trên 85% chất thải nguy hại, 100% chất thải y tế; tái sử dụng hoặc tái chế trên 65% rác thải sinh hoạt. Quản lý khai thác hợp lý, sớm chấm dứt khai thác rừng tự nhiên, nâng diện tích các khu bảo tồn thiên nhiên lên trên 3 triệu ha; nâng độ che phủ của rừng lên trên 45%.

Chỉ tiêu này đã có sự thay đổi theo dự thảo báo cáo chính trị của ban chấp hành trung ương Đảng khoá XII tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của đảng (tháng 10/2020) nêu trên.

(4) Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 khẳng định quan điểm về BVMT: (1) Bảo đảm vững chắc an ninh năng lượng quốc gia là nền tảng, đồng thời là tiền đề quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội. Ưu tiên phát triển năng lượng nhanh và bền vững, đi trước một bước, gắn với bảo vệ môi trường sinh thái. (2) Phát triển đồng bộ, hợp lý và đa dạng hoá các loại hình năng lượng; ưu tiên khai thác, sử dụng triệt để và hiệu quả các nguồn NLTT, năng lượng mới, năng lượng sạch; khai thác và sử dụng hợp lý các nguồn năng lượng hoá thạch trong nước; ưu tiên phát triển điện khí, có lộ trình giảm tỉ trọng điện than một cách hợp lý; chủ động nhập khẩu nhiên liệu từ nước ngoài cho các nhà máy điện. Phân bổ tối ưu hệ thống năng lượng quốc gia trong tất cả các lĩnh vực trên cơ sở lợi thế so sánh của từng vùng, địa phương. (3) Sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả, bảo vệ môi trường phải được xem là

quốc sách quan trọng và trách nhiệm của toàn xã hội. Xây dựng cơ chế, chính sách đồng bộ, chế tài đủ mạnh và khả thi để khuyến khích đầu tư và sử dụng các công nghệ, trang thiết bị tiết kiệm năng lượng, thân thiện môi trường.

Mục tiêu: Bảo đảm vững chắc an ninh năng lượng quốc gia; cung cấp đầy đủ năng lượng ổn định, có chất lượng cao với giá cả hợp lý cho phát triển kinh tế - xã hội nhanh và bền vững, bảo đảm quốc phòng, an ninh, nâng cao đời sống của nhân dân, góp phần bảo vệ môi trường sinh thái,... Khai thác và sử dụng có hiệu quả nguồn tài nguyên năng lượng trong nước kết hợp với xuất, nhập khẩu năng lượng hợp lý; triệt để thực hành tiết kiệm và sử dụng hiệu quả năng lượng.

(5) Chương trình nghị sự 2030 của Việt Nam vì sự phát triển bền vững (được Đại hội đồng Liên hợp quốc thông qua tại kỳ họp lần thứ 70 diễn ra từ ngày 25-27/9/2015, New York) với mục tiêu BVMT: Duy trì tăng trưởng kinh tế bền vững đi đôi với thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội và bảo vệ môi trường sinh thái, quản lý và sử dụng hiệu quả tài nguyên, chủ động ứng phó với BĐKH và Quyết định số 622/QĐ-TTg ngày 10/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành kế hoạch hành động quốc gia thực hiện chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bền vững, nhằm PTBV đất nước trên cơ sở kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hoà giữa phát triển kinh tế, phát triển xã hội và BVMT.

(6) Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1658/QĐ-TTg ngày 01/10/2021 của Thủ tướng Chính Phủ) với mục tiêu: tăng trưởng xanh góp phần thúc đẩy cơ cấu lại nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng, nhằm đạt được thịnh vượng về kinh tế, bền vững về môi trường, công bằng về xã hội; Hướng tới nền kinh tế xanh, trung hòa các bon và đóng góp vào mục tiêu hạn chế sự gia tăng nhiệt độ toàn cầu.

Mục tiêu cụ thể: xanh hóa lối sống và thúc đẩy tiêu dùng bền vững; xanh hóa các ngành kinh tế; xanh hóa quá trình chuyển đổi trên nguyên tắc bình đẳng, bao trùm, nâng cao năng lực chống chịu; giảm cường độ phát thải khí nhà kính trên GDP. Trong đó, với mục tiêu xanh hóa lối sống và thúc đẩy tiêu dùng bền vững, Chiến lược nhằm xây dựng lối sống xanh kết hợp với nếp sống đẹp truyền thống để tạo nên đời sống chất lượng cao, hòa hợp với thiên nhiên. Thực hiện đô thị hóa, xây dựng nông thôn mới đảm bảo các mục tiêu tăng trưởng xanh, bền vững; Tạo lập văn hóa tiêu dùng bền vững trong bối cảnh hội nhập với thế giới

(7) Chiến lược BVMT quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn 2050 (Quyết định số 450/QĐ-TTg ngày 13/4/2022) với mục tiêu: ngăn chặn xu hướng gia tăng ô nhiễm, suy thoái môi trường; giải quyết các vấn đề môi trường cấp bách; từng bước cải thiện, phục hồi chất lượng môi trường; ngăn chặn sự suy giảm đa dạng sinh học; góp phần nâng cao năng lực chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu; bảo đảm an ninh môi trường, xây dựng và phát triển các mô hình kinh tế tuần hoàn, kinh tế xanh, carbon thấp, phấn đấu đạt được các mục tiêu phát triển bền vững 2030 của đất nước.



(8) Kết luận số 56-KL/TW ngày 23/8/2019 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết Trung ương 7 khóa XI về chủ động ứng phó với BĐKH, tăng cường quản lý tài nguyên và BVMT.

Có cơ chế, chính sách phù hợp để nâng cao hiệu quả sử dụng nước, ngăn chặn xu hướng suy giảm tài nguyên nước. Có chính sách khuyến khích áp dụng các giải pháp sử dụng tiết kiệm nước ngọt.

Tiếp tục tăng cường quản lý, bảo vệ rừng tự nhiên, nghiên cứu cơ chế cho phép kết hợp khai thác các giá trị kinh tế của rừng để góp phần giảm nghèo, phát triển KTXH các địa phương có rừng.

Quy định tiêu chí môi trường, quy chuẩn kỹ thuật về lựa chọn, quyết định đầu tư phát triển. Phân vùng theo mức độ ô nhiễm môi trường để có biện pháp quản lý chất lượng môi trường sống, sinh thái và cảnh quan.

Tăng cường các biện pháp phòng ngừa, kiểm soát đối với ccs dự án đầu tư, cơ sở sản xuất có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường. Không nhập khẩu máy móc, thiết bị, phương tiện đã qua sử dụng tiềm ẩn các chất nguy hại, gây ô nhiễm. Đẩy mạnh quản trị môi trường trong các doanh nghiệp,...

(9) Nghị quyết số 06/NQ-CP ngày 21 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về Chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường theo Kết luận số 56-KL/TW ngày 23 tháng 8 năm 2019 của Bộ Chính trị

a) Về ứng phó với biến đổi khí hậu:

- Nâng cao năng lực ứng phó với biến đổi khí hậu; bảo đảm 100% các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương xây dựng, ban hành và thực hiện Kế hoạch hành động thực hiện Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu. Chủ động phòng, chống và giảm thiểu thiệt hại thiên tai, nhất là khu vực miền núi phía Bắc, miền Trung và Tây Nguyên; giảm 30% thiệt hại về người đối với các loại hình thiên tai có cường độ, quy mô tương đương đã xảy ra trong giai đoạn 2015 - 2020. Chủ động phòng, chống triều cường, ngập lụt, xâm nhập mặn ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long, Thành phố Hồ Chí Minh, Cần Thơ và các thành phố ven biển khác.

- Giảm 7,3% phát thải khí nhà kính so với kịch bản phát triển thông thường (BAU); đạt mức tiết kiệm năng lượng 5,0-7,0% tổng tiêu thụ năng lượng.

b) Về quản lý tài nguyên:

- Tiếp tục điều tra, đánh giá tiềm năng, giá trị của các nguồn tài nguyên quan trọng. Hoàn thiện công tác đo đạc, lập bản đồ, hồ sơ địa chính; 85% diện tích đất liền được lập bản đồ địa chất khoáng sản tỷ lệ 1:50.000; 80% diện tích vùng biển và hải đảo được bay đo từ trọng lực tỷ lệ 1:250.000; 30% diện tích được điều tra, đánh giá lập bản đồ tài nguyên nước tỷ lệ 1:100.000.

- Quản lý và khai thác bền vững, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả các nguồn tài nguyên quốc gia. Bảo đảm 80% hồ chứa lớn được kiểm soát, giám sát để duy trì

dòng chảy tối thiểu của các lưu vực sông; 70% lưu vực sông lớn, quan trọng có hệ thống quan trắc, giám sát tự động, trực tuyến.

- Chuyển đổi cơ cấu sử dụng năng lượng theo hướng tăng tỷ lệ các nguồn năng lượng tái tạo.

c) Về bảo vệ môi trường:

- Xử lý 100% cơ sở gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Từng bước kiểm soát xu hướng ô nhiễm môi trường không khí ở các đô thị lớn; 90% chất thải rắn sinh hoạt đô thị được thu gom, xử lý; phần đầu tỷ lệ chất thải rắn sinh hoạt đô thị được xử lý bằng phương pháp chôn lấp trực tiếp dưới 30% tổng lượng chất thải được thu gom; 100% chất thải rắn nguy hại phát sinh từ hoạt động sản xuất, kinh doanh, dịch vụ, cơ sở y tế được thu gom, xử lý. Bảo đảm 100% khu công nghiệp, khu chế xuất đã đi vào hoạt động có hệ thống xử lý nước thải tập trung; 30% tổng lượng nước thải tại các đô thị loại II trở lên và 10% đối với các đô thị từ loại V trở lên được thu gom và xử lý đạt tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trước khi xả ra môi trường.

- Xử lý, cải tạo và phục hồi môi trường tại các khu vực bị ô nhiễm do hóa chất bảo vệ thực vật tồn lưu, đi-ô-xin; 95% dân số đô thị được sử dụng nước sạch; 100% dân số nông thôn được sử dụng nước hợp vệ sinh.

- Bảo đảm độ che phủ rừng được duy trì ở mức 42%; 13 khu đất ngập nước Ramsar, 12 khu dự trữ sinh quyển được thành lập và công nhận. Tăng diện tích các khu đất ngập nước quan trọng được bảo vệ; có ít nhất 10 loài nguy cấp được đưa vào chương trình bảo vệ.

## **1.2. Các quan điểm thích ứng và giảm nhẹ biến đổi khí hậu được lựa chọn**

(1) Báo cáo Đóng góp dự kiến do quốc gia tự quyết định (INDC) và NDC cập nhật (2020) của Việt Nam. Đây là khuôn khổ pháp lý toàn cầu đầu tiên ràng buộc trách nhiệm của tất cả các Bên trong việc giảm nhẹ phát thải KNK, thích ứng với BĐKH để phát triển bền vững.

Xác định: Bằng nguồn lực trong nước, đến năm 2030 Việt Nam sẽ giảm 9% tổng lượng phát thải khí nhà kính so với Kịch bản phát triển thông thường (BAU) quốc gia, tương đương 83,9 triệu tấn CO<sub>2</sub>tđ và có thể tăng đóng góp lên tới 27% (tương đương 250,8 triệu tấn CO<sub>2</sub>tđ) khi nhận được hỗ trợ quốc tế thông qua hợp tác song phương, đa phương và thực hiện các cơ chế mới theo Thỏa thuận Paris về BĐKH.

(2) Nghị quyết số 136/NQ-CP ngày 25 tháng 9 năm 2020 của Chính phủ về Phát triển bền vững, mục tiêu: Duy trì tăng trưởng kinh tế bền vững đi đôi với thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội và bảo vệ môi trường sinh thái, quản lý và sử dụng hiệu quả tài nguyên, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu; bảo đảm mọi người dân được phát huy mọi tiềm năng, tham gia và thụ hưởng bình đẳng thành quả của phát triển; xây dựng một xã hội Việt Nam hòa bình, thịnh vượng, bao trùm, công bằng, dân chủ, văn minh và bền vững.

(3) Chiến lược BVMT quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn 2050 (Quyết định số 450/QĐ-TTg ngày 13/4/2022) với mục tiêu: ngăn chặn xu hướng gia tăng ô nhiễm, suy thoái môi trường; giải quyết các vấn đề môi trường cấp bách; từng bước cải thiện, phục hồi chất lượng môi trường; ngăn chặn sự suy giảm đa dạng sinh học; góp phần nâng cao năng lực chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu; bảo đảm an ninh môi trường, xây dựng và phát triển các mô hình kinh tế tuần hoàn, kinh tế xanh, carbon thấp, phân đầu đạt được các mục tiêu phát triển bền vững 2030 của đất nước.

(4) Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 03/6/2013 của Ban chấp hành Trung ương Đảng Khóa XI về chủ động ứng phó với BĐKH, tăng cường quản lý tài nguyên và BVMT với mục tiêu: Về ứng phó với biến đổi khí hậu: Giảm mức phát thải khí nhà kính trên đơn vị GDP từ 8-10% so với năm 2010. Tuy nhiên, mức giảm phát thải này hiện nay đã không còn phù hợp so với mức cam kết trong NDC cập nhật nên sẽ lấy theo chỉ tiêu giảm phát thải trong NDC cập nhật 2020.

Các văn bản trên đây là các văn bản mang tính chỉ đạo và định hướng phát triển kinh tế và các ngành kinh tế có liên quan đến mục tiêu bảo vệ môi trường và phát triển bền vững cần phải tuân thủ và đánh giá tính phù hợp của các văn bản chiến lược này với mục tiêu BVMT của quy hoạch để có căn cứ thực hiện.

### **1.3. Xác định các vấn đề môi trường chính của chiến lược**

Nguồn gây ô nhiễm trong các hoạt động sản xuất - lắp ráp ô tô

Khu vực sản xuất như nhà xưởng dây chuyền lắp ráp, khu vực buồng sơn, buồng sấy... Tác nhân gây ô nhiễm ở các khu vực này là: khí thải chứa CO<sub>2</sub>, CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC, nhiệt trong quá trình sấy, tiếng ồn trong quá trình gia công chế tạo và lắp ráp, bụi sơn và bụi nước trong quá trình sơn, nước lắng đọng thu hồi từ các bể sơn, bể tẩy rửa và bể mạ, bụi kim loại và chất thải rắn trong quá trình gia công chế tạo các chi tiết kim loại, nhựa, cao su, mùi hóa chất, axit, sơn, dầu, mỡ, than, các chất phụ gia, giẻ lau...

Khu vực kiểm tra chất lượng thành phẩm bao gồm hệ thống kiểm đo các chỉ tiêu xuất xưởng của xe về độ chịu nước, còi, đèn, khí thải... Tác nhân gây ô nhiễm chủ yếu là khí thải ô tô, nước, tiếng ồn, bụi... Khu vực nhà kho chứa các linh kiện, nguyên, nhiên liệu, phế phẩm và bãi để thành phẩm xe xuất xưởng. Tác nhân gây ô nhiễm chủ yếu là bụi, khí thải từ xăng, dầu, mỡ, sơn, các hóa chất sử dụng trong quá trình sản xuất, gỉ kim loại, chất thải rắn từ quá trình sản xuất.

Các phương tiện vận chuyển nhiên liệu, nguyên, vật liệu và thành phẩm ra vào nhà máy, phương tiện đi lại của người lao động làm việc trong nhà máy. Tác nhân gây ô nhiễm là độ ồn, khói thải chứa thành phần ô nhiễm như NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, CO, CO<sub>2</sub>, THC, VOC, bụi, và hơi xăng... phát sinh từ khói thải của các phương tiện gây ô nhiễm không khí và bụi, tiếng ồn phát sinh trong quá trình bốc dỡ, kiểm tra nguyên, vật liệu.

Các hoạt động đốt sinh nhiệt như buồng sấy sử dụng nhiên liệu đốt là dầu, gas hoặc than. Tác nhân gây ô nhiễm là khói thải chứa CO, CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, bụi,... là các thành phần gây ô nhiễm không khí.

Định hướng trong công tác quy hoạch bảo vệ môi trường chính là kiểm soát và hạn chế ô nhiễm phát sinh ngay tại nguồn và quy hoạch các khâu trên một cách hợp lý, đồng bộ để hạn chế, phòng tránh và giảm thiểu các tác động phát sinh trong quá trình triển khai thực hiện Chiến lược

Việc xác định và lựa chọn các vấn đề môi trường chính là bước quan trọng làm cơ sở để đưa ra những dự báo và biện pháp bảo vệ môi trường mang tính chiến lược cho giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045. Xác định các vấn đề môi trường chính cần phải dựa trên tiếp cận hệ thống, xem xét chiến lược phát triển ngành trong hệ thống tổng thể kinh tế xã hội liên ngành, đa ngành, liên vùng, đa vùng và các yếu tố môi trường đi kèm. Để thực hiện điều này, chúng tôi nghiên cứu kế thừa từ các nguồn dữ liệu sau: Báo cáo hiện trạng môi trường quốc gia các giai đoạn trước; Báo cáo hiện trạng môi trường địa phương; Báo cáo Đánh giá tác động môi trường (ĐTM) của các dự án sản xuất ô tô; Nguồn dữ liệu về ô nhiễm môi trường liên quan đến ngành của một số tổ chức môi trường uy tín trên thế giới. Tất cả những yếu tố trên phải được đối sánh theo các quan điểm, mục tiêu và định hướng của Chiến lược ngành.

Tình hình xử lý chất thải tại các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp ô tô.

Đa phần các doanh nghiệp ô tô đều có nhà xưởng sản xuất ở xa khu dân cư nên tác động ô nhiễm đối với môi trường sống xung quanh của người dân không có nhiều ảnh hưởng. Hơn thế nữa mức độ gây ô nhiễm môi trường của ngành sản xuất - lắp ráp ô tô ở mức độ nhỏ do đa phần các doanh nghiệp đều có hoạt động lắp ráp là chủ yếu, nhất là đối với các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) thì việc tuân thủ các tiêu chuẩn và quy trình về bảo vệ môi trường trong sản xuất rất được chú trọng do được sản xuất đồng bộ trên dây chuyền. Tuy nhiên cũng có một vài trường hợp doanh nghiệp chưa tuân thủ theo đúng các nội dung trong báo cáo đánh giá tác động môi trường được phê duyệt và các yêu cầu khác trong quyết định phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường (không giám sát môi trường theo đúng tần suất, thông số; không thực hiện báo cáo định kỳ gửi Sở TN&MT, Phòng TN&MT) như: hệ thống xử lý nước thải không đúng trong báo cáo đánh giá tác động môi trường đã được phê duyệt; quản lý chất thải nguy hại không đúng quy định); không lập hồ sơ, đăng ký phát sinh chất thải nguy hại đối với trường hợp phải lập hồ sơ, đăng ký với cơ quan chuyên môn về bảo vệ môi trường cấp tỉnh; quản lý, vận chuyển và xử lý chất thải nguy hại không đúng quy định về bảo vệ môi trường... Về chất thải lỏng, các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp ô tô là nhóm ngành có hệ số sử dụng nước thấp, chủ yếu trong khâu tẩy rửa bề mặt, khâu sơn tĩnh điện... Các chất thải lỏng khác như xăng, dầu, hóa chất, axit... hầu hết được tuân thủ theo quy trình bảo quản và xử lý. Các doanh nghiệp có trang bị dây chuyền sơn đều được xây dựng hệ thống xử lý nước thải tuần hoàn với hệ thống bể lắng, bể lọc... đảm bảo nước thải qua xử lý đạt tiêu chuẩn loại B trở lên.

Về chất thải khí, chủ yếu phát sinh ở khu vực buồng sơn và buồng sấy sử dụng nhiên liệu đốt là than, khí gas, dầu. Việc sơn và sấy đều được thực hiện trong buồng kín có hệ thống ngăn cách và cách nhiệt đảm bảo. Ống khói các buồng đều có hệ thống lọc bụi và lọc mùi.

Về các chất thải rắn, chất thải nguy hại: các chất thải kim loại hầu hết được tái chế hoặc tái sử dụng bởi bản thân doanh nghiệp hoặc thuê/bán lại cho các đơn vị khác. Các chất thải rắn khác như nhựa, cao su, giấy, gỗ... hầu hết đều được thu hồi và xử lý hoặc tái sử dụng tại các cơ sở tái chế hoặc được tiêu hủy.

#### **1.4. Đánh giá, dự báo xu hướng của các vấn đề môi trường chính**

Ở cấp Chiến lược, Báo cáo ĐMC này chỉ đưa ra các nhận định, đánh giá về xu hướng, diễn biến chung của các vấn đề môi trường chính cho cả giai đoạn của Chiến lược. Trong khi đó số liệu về diễn biến môi trường chung của quốc gia/ khu vực/địa phương chỉ có giá trị trong ngắn hạn. Việc đánh giá chi tiết dựa trên số liệu môi trường nền sẽ thể hiện ở báo cáo ĐMC cho quy hoạch hoặc ĐTM cho các dự án triển khai Chiến lược cụ thể.

Để có góc nhìn chung về hiện trạng môi trường do hoạt động của ngành thép, chúng tôi đưa ra “Phương án 0”, là phương án không thực hiện Chiến lược. Trong trường hợp này, xu hướng của các vấn đề môi trường chính sẽ diễn biến theo Chiến lược ngành đã và đang được thực hiện. Theo đó, Báo cáo ĐMC đã xác định các nguyên nhân có tiềm năng tác động tới xu hướng môi trường, căn cứ theo tình hình thực hiện các nội dung của Chiến lược ngành hiện tại. Trên cơ sở đó, dự báo, đánh giá xu hướng biến đổi của các vấn đề môi trường chính tại dưới đây.

#### **1.5. Đánh giá, dự báo tác động của chiến lược ngành ô tô đến biến đổi khí hậu và ngược lại**

- Ngành sản xuất - lắp ráp ô tô là một trong những ngành cơ khí có mức độ ảnh hưởng và gây ô nhiễm môi trường không lớn. Các nhà máy sản xuất - lắp ráp được đầu tư tương đối đồng bộ về hệ thống xử lý và thu hồi các chất thải rắn, lỏng, khí. Đa phần các nhà máy đều nằm trong các khu công nghiệp hoặc nằm cách xa khu dân cư nên ảnh hưởng về ô nhiễm tiếng ồn và không khí là không lớn.

- Các doanh nghiệp ngành ô tô đều phải đảm bảo đạt tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô theo quyết định số 115/2004/QĐ-BCN ngày 27 tháng 10 năm 2004 của Bộ Công nghiệp (Nay là Bộ Công Thương), do đó việc đầu tư máy móc, thiết bị và dây chuyền công nghệ đều phải đạt tiêu chuẩn theo quy định. Người lao động đều qua đào tạo và có tay nghề nên có ý thức lao động và tuân thủ các nội quy, quy định trong lao động của doanh nghiệp, trong đó có vấn đề đảm bảo các tiêu chuẩn môi trường.

- Việc quản lý và giám sát về môi trường thường được định kỳ kiểm tra và xử lý.

#### ***Dự báo tác động ảnh hưởng***

*Nguồn gây tác động liên quan đến chất thải*

Nguồn phát sinh chất thải lỏng. Đối với hoạt động sản xuất ô tô, nguồn phát sinh ra nước thải chủ yếu ở các khu vực sản xuất như phân xưởng sơn có nước lắng đọng trong quá trình sơn tĩnh điện, sơn điện ly, mạ các chi tiết, nước thải trong quá trình tẩy rửa nguyên, vật liệu, chi tiết, thành phẩm, nước sử dụng trong buồng thử độ chịu nước của ô tô và nước thải trong sinh hoạt của người lao động tại doanh nghiệp... Nguồn phát sinh chất thải rắn, chất thải nguy hại Chất thải rắn sinh ra tại khu vực sản xuất bao gồm bụi và gỉ kim loại, phế phẩm của các chi tiết linh kiện, vật liệu thừa trong quá trình gia công, cắt gọt các chi tiết và linh kiện, vỏ thùng, hộp, giá, kệ đỡ và hộp chứa nguyên, nhiên liệu, giẻ lau, xỉ than... Chất thải rắn phát sinh trong các hoạt động thường ngày của người lao động như giấy thải loại, nilon, nhựa, kim loại, rác hữu cơ và vô cơ và các vật dụng sinh hoạt hàng ngày Chất thải rắn nguy hại trong quá trình sản xuất là các loại thùng chứa xăng, dầu, mỡ, axit, các hóa chất tẩy rửa, giẻ lau dính dầu mỡ, các loại ắc quy chì và pin kiềm, các chất thải kim loại sắc nhọn... Nguồn phát sinh các chất thải khí và tiếng ồn Chất thải khí và tiếng ồn chủ yếu phát sinh trong quá trình sơn, sấy, gia công các chi tiết, linh kiện, kiểm tra chất lượng của thành phẩm và các hoạt động xây dựng, lắp ráp nhà xưởng, dây chuyền sản xuất.

#### ***Đối tượng quy mô bị tác động***

\* Các đối tượng liên quan đến chất thải trong quá trình sản xuất - lắp ráp ô tô: môi trường đất, môi trường nước, môi trường không khí, sức khỏe người lao động và dân cư xung quanh khu vực nhà máy, cảnh quan khu vực và các tác động tới hệ động, thực vật xung quanh.

- Môi trường đất Các chất thải rắn, lỏng và khí đều có những tác động không nhỏ đến môi trường đất. Các chất thải có thể được tích lũy trong đất trong một thời gian dài gây ra nguy cơ tiềm tàng đối với môi trường. Các chất thải kim loại như chì, kẽm, đồng, niken, cadimi... nếu tích lũy vào trong đất và thâm nhập vào cơ thể con người theo chuỗi thức ăn và nước uống sẽ gây ảnh hưởng nghiêm trọng tới sức khỏe. Các chất thải rắn khác như nhựa, cao su, giấy... nếu thải vào môi trường đất sẽ khó phân hủy và tích lũy lâu dài vào trong đất, phát tán dần vào môi trường đất trong quá trình lão hóa. Các chất thải lỏng như axit, hóa chất, các chất hữu cơ từ sinh hoạt... nếu thẩm thấu vào trong đất cũng sẽ gây nên sự ô nhiễm nặng nề cho môi trường đất. Ngành công nghiệp sản xuất - lắp ráp ô tô là ngành có tỷ lệ thu hồi, tái sử dụng và tái chế chất thải rắn ở mức cao nên việc các chất thải rắn được thải vào môi trường đất là không lớn. Các chất thải lỏng cũng được sử dụng hệ thống kiểm soát và xử lý trước khi thải ra môi trường nên cũng đảm bảo được tiêu chuẩn cho phép.

- Môi trường không khí Các chất thải dưới dạng khói, bụi, mùi, nhiệt, tiếng ồn... là những tác nhân gây ô nhiễm trực tiếp đến môi trường không khí. Khi các hoạt động sản xuất ngày càng mở rộng và phát triển thì môi trường không khí sẽ càng chịu ảnh hưởng nặng nề từ những nguồn phát thải trên. Các tác nhân gây ô nhiễm sẽ phát sinh trong quá trình đốt cháy nhiên liệu và sản xuất công nghiệp. Phần lớn các tác nhân gây ô nhiễm không khí đều có tác hại đối với sức khỏe con người. Ngoài ra các tác nhân này còn có các phản ứng với các

chất khác trong không khí gây nên hiện tượng mưa axit làm thay đổi độ pH của đất, tác động xấu tới hệ động thực vật và vi sinh vật. Ngành công nghiệp sản xuất - lắp ráp ô tô có sử dụng nhiên liệu đốt trong buồng sấy làm phát sinh nhiệt và bụi, sử dụng hóa chất và sơn trong quá trình sơn tĩnh điện và điện ly làm phát sinh bụi, mùi. Tuy nhiên các phân xưởng đều trang bị hệ thống xử lý và thu hồi đảm bảo không gây ô nhiễm đến môi trường không khí. Các nhà máy hầu hết đều được xây dựng xa khu dân cư nên ảnh hưởng tiếng ồn đến cư dân xung quanh cũng được giảm thiểu đến mức tối đa.

- Tác động đến sức khỏe con người Các chất thải trong hoạt động sản xuất - lắp ráp ô tô do hầu hết đều được thu hồi và tái xử lý nên việc gây ra những hậu quả tác động đến sức khỏe của người dân ở khu vực xung quanh không lớn.

Các nhà máy hoạt động trong và gần khu dân cư cần hạn chế việc mở rộng sản xuất và nếu cần thiết thì di dời đối với các nhà máy không đạt tiêu chuẩn về môi trường. Định kỳ kiểm tra và giám sát về chất thải để có các phương án xử lý và phòng ngừa đối với các nguồn gây ô nhiễm môi trường.

- Tác động đến cảnh quan và môi trường xung quanh

+ Thay đổi cảnh quan sinh thái và cảnh quan các khu vực xung quanh do hoạt động mở rộng nhà xưởng sản xuất và bãi để thành phẩm, phế phẩm, phế thải.

+ Thay đổi cảnh quan do các hoạt động vận chuyển và thu gom nguyên vật liệu, thành phẩm, phế phẩm... hoạt động khai thác tài nguyên nước ngầm.

\* Nguồn gây tác động không liên quan đến chất thải:

Đối tượng bị tác động không liên quan đến chất thải: việc sử dụng các nguyên liệu, nhiên liệu và tài nguyên khoáng sản làm vật liệu chế tạo, sử dụng đất đai vào xây dựng nhà xưởng, sử dụng nguồn nhân lực tại địa phương và nơi khác, khai thác hệ thống giao thông, thương mại, tài chính, tiền tệ... Đây là các yếu tố tuy không liên quan đến nguồn có những tác động cả gián tiếp lẫn trực tiếp đến các vấn đề về kinh tế - xã hội. Các hoạt động có thể kể đến như:

- Nâng cấp, xây mới cơ sở hạ tầng: để vận chuyển và tập kết vật tư, trang thiết bị, máy móc, nhà xưởng, nguyên vật liệu, thành phẩm,...

- Các hoạt động thương mại - dịch vụ phát triển: đáp ứng nhu cầu của đội ngũ người lao động.

- Tập trung người lao động địa phương và thu hút dân di cư tự do: Khi nhà máy hoạt động sẽ tập trung một lượng lớn công nhân và kỹ sư đến làm việc.

- Mạng lưới giao thông dẫn đến nhà máy thuận lợi, nhu cầu dịch vụ tăng, hệ thống điện, nước, hạ tầng xã hội,... được nâng cấp, xây mới sẽ thu hút một lượng dân di cư tự do đến khu vực quanh nhà máy để làm ăn sinh sống.

- Mang bệnh tật và các vấn đề xã hội đến khu vực nhà máy.

- Tăng nhu cầu chất đốt, lương thực, thực phẩm: Trong quá trình hoạt động sẽ làm tăng nhu cầu tiêu thụ chất đốt, lương thực và thực phẩm tại địa phương. - Cơ hội về việc làm cho người lao động địa phương: Cơ hội việc làm

cho người dân sẽ được mở ra, là một trong những lợi ích mà nhà máy mang lại cho người lao động địa phương. Tùy theo khả năng mà người lao động địa phương sẽ được tuyển chọn vào làm việc tại các bộ phận khác nhau của nhà máy, dân trí, trình độ, ý thức và tác phong lao động sẽ được nâng cao.

- Sản phẩm của ngành là một trong những nhân tố gây ô nhiễm môi trường do việc đốt cháy các loại nhiên liệu trong quá trình vận hành.

#### **1.6. Phân tích sự phù hợp của quan điểm, mục tiêu, chính sách của chiến lược với quan điểm, mục tiêu, chính sách về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững**

So sánh về các quan điểm, mục tiêu, chính sách của Chiến lược phát triển ngành có liên quan về BVMT và PTBV trong các văn bản đã được chỉ ra ở trên, từ đó nhận biết và đánh giá sự phù hợp hoặc không phù hợp giữa quan điểm, mục tiêu, chính sách của chiến lược với các quan điểm, mục tiêu, chính sách về bảo vệ môi trường nêu ra trong các văn bản nêu trên. Qua đó, dự báo tác động tiêu cực hoặc tích cực của các quan điểm, mục tiêu, chính sách của chiến lược đến BVMT và PTBV. Kết quả đánh giá và dự báo tác động đó được trình bày trong bảng sau:

<b>TT</b>	<b>Quan điểm, mục tiêu của Chiến lược</b>	<b>Quan điểm, mục tiêu BVMT và PTBV quốc gia tương ứng</b>	<b>Đánh giá sự phù hợp của quan điểm, mục tiêu của Chiến lược với quan điểm, mục tiêu BVMT và PTBV của quốc gia</b>
I.	Quan điểm phát triển	Quan điểm BVMT và PTBV của quốc gia trong các văn bản chỉ đạo và văn bản pháp luật của VN.	Đánh giá sự phù hợp của quan điểm phát triển của Chiến lược với quan điểm BVMT và PTBV của quốc gia
	a. Công nghiệp ô tô là ngành có vai trò quan trọng đối với sự phát triển của nền kinh tế đất nước. Trong bối cảnh biến đổi khí hậu, ảnh hưởng ô nhiễm môi trường hiện nay, cần tập trung toàn lực xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam bền vững, theo hướng “sản xuất xanh”, “sản phẩm xanh” chú	Mục IV1.1. đã trình bày các quan điểm phát triển của: - Nghị quyết đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng. - Nghị quyết số 136/NQ-CP về phát triển bền vững. - Chương trình nghị sự 2030 của Việt Nam vì sự phát triển bền vững (được Đại hội đồng Liên hợp quốc thông qua tại kỳ họp lần thứ 70 diễn ra từ ngày 25-27/9/2015, New York) nhằm PTBV đất nước trên quan điểm kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hoà giữa phát triển kinh tế, phát triển xã hội và BVMT, chủ động ứng phó với BĐKH; Đáp ứng ngày càng đầy đủ hơn nhu cầu vật	1. Về quan điểm thứ nhất: Đây là quan điểm phù hợp với sự chỉ đạo xuyên suốt của Đảng và Chính phủ trong tất cả các văn bản chỉ đạo và định hướng phát triển quốc gia về định hướng phát triển xanh và cắt giảm phát thải theo cam kết tại COP26. Do đó, quan điểm này cũng sẽ là quan điểm quan trọng đầu tiên của Chiến lược. 2. Quan điểm thứ 2 Quan điểm này phù hợp với Nghị quyết số 136/NQ-CP về phát triển bền vững; Nghị quyết số



<p>trọng phát triển các loại xe sử dụng công nghệ, năng lượng mới tiết kiệm, thân thiện với môi trường, trong đó có xe điện.</p> <p>b. Phát triển công nghiệp ô tô, trước hết phải xây dựng nền tảng công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô vững chắc với hệ thống mạng lưới các doanh nghiệp, khu cụm công nghiệp sản xuất linh kiện hiện đại, có trình độ kỹ thuật, đội ngũ lao động có tay nghề cao, chủ động trong sản xuất, có mối liên kết tương trợ lẫn nhau trong sản xuất, tiêu thụ sản phẩm.</p> <p>c. Phải khuyến khích người dân mua, sử dụng ô tô và mở rộng dung lượng thị trường bằng các chính sách mang tính ổn định, dài hạn.</p> <p>d. Xây dựng chính sách thu hút đầu tư ưu đãi, có tính cạnh tranh so với các nước trong khu vực để tận dụng mọi nguồn lực, kỹ thuật, thu hút chuyển giao công nghệ phát triển ngành công</p>	<p>chất và tinh thần của mọi tầng lớp nhân dân; Công nghệ hiện đại, sạch và thân thiện với môi trường cần được ưu tiên sử dụng rộng rãi trong các ngành sản xuất..., được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 622/QĐ-TTg về việc ban hành kế hoạch hành động quốc gia thực hiện chương trình nghị sự 2030 vì sự PTBV.</p> <p>- Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050 với các quan điểm: (1) Là một phương thức quan trọng để thực hiện phát triển bền vững, đóng góp trực tiếp vào giảm phát thải khí nhà kính để hướng tới nền kinh tế trung hòa các-bon trong dài hạn. (2) Phải dựa vào thể chế và quản trị hiện đại, khoa học và công nghệ tiên tiến, nguồn nhân lực chất lượng cao, phù hợp với bối cảnh quốc tế và điều kiện trong nước (3) Định hướng đầu tư vào công nghệ tiên tiến, chuyển đổi số, kết cấu hạ tầng thông minh và bền vững; tạo động lực để đầu tư tư nhân đóng vai trò ngày càng quan trọng trong nền kinh tế xanh.</p> <p>- Nghị quyết số 24-NQ/TW của Trung ương đảng Khóa XI về chủ động ứng phó với BĐKH, tăng cường quản lý tài nguyên và BVMT với các quan điểm: (1) - Chủ động ứng phó với BĐKH, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường là cơ sở, tiền đề cho hoạch định đường lối, chính sách phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và an sinh xã hội và phải trên cơ sở phương thức quản lý tổng hợp và thống nhất, liên ngành, liên vùng. Dựa vào nội lực là chính, đồng thời phát huy hiệu quả nguồn lực hỗ trợ và kinh nghiệm quốc tế. (2) BĐKH là vấn đề toàn cầu, là thách thức nghiêm trọng đối với toàn nhân loại trong thế kỷ</p>	<p>24-NQ/TW về chủ động ứng phó với BĐKH, tăng cường quản lý tài nguyên và BVMT, Nghị quyết số 55-NQ/TW về định hướng Chiến lược phát triển NL quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Giảm cơ sở sản xuất nhỏ giảm tiêu hao năng lượng,</p> <p>3. Quan điểm thứ ba:</p> <p>Quan điểm này được đánh giá là phù hợp với định hướng và chỉ đạo của Đảng, Chính phủ trong các văn bản: Nghị quyết đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng; Nghị quyết số 136/NQ-CP về phát triển bền vững; Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050; Nghị quyết số 24-NQ/TW của Trung ương đảng Khóa XI; Nghị quyết số 55-NQ/TW về định hướng Chiến lược phát triển NL quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.</p> <p>4. Quan điểm thứ 4 Xây dựng chính sách thu hút đầu tư ưu đãi, có tính cạnh tranh so với các nước trong khu vực để tận dụng mọi nguồn lực, kỹ thuật, thu hút chuyển giao công nghệ phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam. Với năng lực và trình độ của mình các nguồn lực đầu tư từ nước ngoài sẽ đảm bảo tuân thủ nghiêm ngặt quy định về bảo vệ môi trường VN, góp phần thực hiện lao</p>
---	---	---

<p>nghiệp ô tô Việt Nam.</p>	<p>21. Phải tiến hành đồng thời thích ứng và giảm nhẹ, trong đó thích ứng với BĐKH, chủ động phòng, tránh thiên tai là trọng tâm. (3) Tài nguyên là tài sản quốc gia, là nguồn lực, nguồn vốn tự nhiên đặc biệt quan trọng để phát triển đất nước. Khai thác, sử dụng tiết kiệm, có hiệu quả và bền vững. Chú trọng phát triển, sử dụng NLTT, vật liệu mới, tái chế. (4) Môi trường là vấn đề toàn cầu. Bảo vệ môi trường vừa là mục tiêu vừa là một nội dung cơ bản của phát triển bền vững. Tăng cường bảo vệ môi trường phải theo phương châm ứng xử hài hoà với thiên nhiên, theo quy luật tự nhiên, phòng ngừa là chính; kết hợp kiểm soát, khắc phục ô nhiễm, cải thiện môi trường, bảo tồn thiên nhiên và đa dạng sinh học; lấy bảo vệ sức khoẻ nhân dân làm mục tiêu hàng đầu; kiên quyết loại bỏ những dự án gây ô nhiễm môi trường, ảnh hưởng đến sức khoẻ cộng đồng. Đầu tư cho bảo vệ môi trường là đầu tư cho phát triển bền vững.</p> <p>- Báo cáo Đóng góp dự kiến do quốc gia tự quyết định (INDC) và NDC cập nhật của Việt Nam. Bằng nguồn lực trong nước, đến năm 2030 Việt Nam sẽ giảm 9% tổng lượng phát thải khí nhà kính so với Kịch bản phát triển thông thường (BAU) quốc gia, tương đương 83,9 triệu tấn CO<sub>2</sub>tđ.</p> <p>- Nghị quyết số 55-NQ/TW về định hướng Chiến lược phát triển NL quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 có các quan điểm chính: (1) Bảo đảm vững chắc an ninh năng lượng quốc gia là nền tảng, đồng thời là tiền đề quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội. Ưu tiên phát triển năng lượng nhanh và bền vững, đi trước một bước, gắn với bảo vệ môi trường sinh thái,... là</p>	<p>động thông minh, theo quy trình, đảm bảo tiết kiệm nguồn năng lượng.</p>
------------------------------	--	---

		<p>nhiệm vụ trọng tâm xuyên suốt trong quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước. (2) Phát triển năng lượng quốc gia phải phù hợp với thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, xu thế hội nhập quốc tế; nhanh chóng xây dựng thị trường năng lượng đồng bộ, cạnh tranh, minh bạch, đa dạng hoá hình thức sở hữu và phương thức kinh doanh; áp dụng giá thị trường đối với mọi loại hình năng lượng. Khuyến khích và tạo mọi điều kiện thuận lợi để các thành phần kinh tế, đặc biệt là kinh tế tư nhân tham gia phát triển năng lượng. (3) Phát triển đồng bộ, hợp lý và đa dạng hoá các loại hình năng lượng; ưu tiên khai thác, sử dụng triệt để và hiệu quả các nguồn NLTT, năng lượng mới, năng lượng sạch; khai thác và sử dụng hợp lý các nguồn năng lượng hoá thạch trong nước; ưu tiên phát triển điện khí, có lộ trình giảm tỉ trọng điện than một cách hợp lý; chủ động nhập khẩu nhiên liệu từ nước ngoài cho các nhà máy điện. Phân bổ tối ưu hệ thống năng lượng quốc gia trong tất cả các lĩnh vực trên cơ sở lợi thế so sánh của từng vùng, địa phương. (4) đẩy mạnh chuyển đổi số trong ngành năng lượng; từng bước làm chủ công nghệ hiện đại, tiến tới tự chủ sản xuất được phần lớn các thiết bị năng lượng. (5) Sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả, bảo vệ môi trường phải được xem là quốc sách quan trọng và trách nhiệm của toàn xã hội. Xây dựng cơ chế, chính sách để khuyến khích đầu tư và sử dụng các công nghệ, trang thiết bị tiết kiệm năng lượng, thân thiện môi trường, góp phần thúc đẩy năng suất lao động và đổi mới mô hình tăng trưởng.</p>	
II.	Mục tiêu của	Mục tiêu BVMT và PTBV của quốc gia trong các văn bản chỉ	Đánh giá sự phù hợp mục tiêu của Chiến lược với

	Chiến lược	đạo và văn bản pháp luật của VN.	mục tiêu BVMT và PTBV của quốc gia
II.1.	<p>Mục tiêu tổng quát</p> <p>Xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vững mạnh, đón đầu làn sóng xanh hóa ngành ô tô, đảm bảo thực hiện cam kết đạt mức phát thải ròng bằng "0" vào năm 2050 thông qua chuyển đổi năng lượng mạnh mẽ, phát triển phát thải thấp.</p> <p>Mục tiêu cụ thể:</p> <p>Về bảo vệ môi trường và ứng phó với biến đổi khí hậu:</p> <p>Ngành thép Việt Nam phát triển hài hòa thân thiện với môi trường, cộng đồng và các ngành kinh tế khác, tập trung vào các lĩnh vực sản xuất thép có công nghệ hiện đại, các sản phẩm thép có thương hiệu uy tín, có chất lượng và giá trị cao mang tính khu vực và quốc tế. Đặc biệt phát triển ngành thép trở thành ngành kinh tế tuần hoàn, có lượng phát thải cacbon thấp, tiết kiệm năng lượng và thích ứng với biến đổi khí hậu.</p>	<p>Căn cứ mục tiêu đã nêu tại mục IV.1. ở trên</p> <p>- Nghị quyết đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng có mục tiêu phát triển “đẩy mạnh toàn diện, đồng bộ công cuộc đổi mới, công nghiệp hoá, hiện đại hoá; phấn đấu để đến giữa thế kỷ XXI, nước ta trở thành nước phát triển, theo định hướng xã hội chủ nghĩa”. Các mục tiêu cụ thể: Đến năm 2025: Là nước đang phát triển có công nghiệp theo hướng hiện đại, vượt qua mức thu nhập trung bình thấp; Đến năm 2030: Là nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao; Đến năm 2045: Trở thành nước phát triển, thu nhập cao.</p> <p>Các định hướng phát triển đất nước giai đoạn 2021-2030: (1) Tiếp tục đổi mới mạnh mẽ tư duy, xây dựng, hoàn thiện đồng bộ thể chế phát triển bền vững về kinh tế, chính trị, văn hoá, xã hội, môi trường..., tháo gỡ kịp thời những khó khăn, vướng mắc; khơi dậy mọi tiềm năng và nguồn lực, tạo động lực mới cho sự phát triển nhanh và bền vững đất nước. (2) Hoàn thiện toàn diện, đồng bộ thể chế phát triển nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, tạo môi trường thuận lợi để huy động, phân bổ và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực, thúc đẩy đầu tư, sản xuất kinh doanh. Bảo đảm ổn định kinh tế vĩ mô, đổi mới mạnh mẽ mô hình tăng trưởng, cơ cấu lại nền kinh tế, đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước; tập trung xây dựng kết cấu hạ tầng và phát triển đô thị; phát triển kinh tế nông thôn gắn với xây dựng nông thôn mới; ưu tiên nguồn lực phát triển hạ</p>	<p>1. Về mục tiêu tổng quát:</p> <p>So sánh với Nghị quyết đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng cho thấy mục tiêu tổng quát của Chiến lược phù hợp với mục tiêu chỉ đạo xuyên suốt của Đảng và phù hợp với các mục tiêu phát triển trong hầu hết các văn bản chỉ đạo của Chính phủ nêu ở mục 3.1 và cột bên trái của bảng này.</p> <p>2. Về mục tiêu cụ thể:</p> <p>Các mục tiêu của chiến lược đã đưa ra các chỉ tiêu cụ thể, phù hợp với các mục tiêu được đặt ra tại Nghị quyết đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng. Nghị quyết 136/NQ-CP về phát triển bền vững; Nghị quyết số 24-NQ/TW của Trung ương đảng Khóa XI; Nghị quyết số 55-NQ/TW về định hướng Chiến lược phát triển NL quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Chiến lược BVMT quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn 2050 với mục tiêu: ngăn chặn xu hướng gia tăng ô nhiễm, suy thoái môi trường, từng bước cải thiện, phục hồi chất lượng môi trường; ngăn chặn sự suy giảm đa dạng sinh học, nâng cao năng lực chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, bảo đảm an ninh môi trường; xây dựng và phát triển các mô hình kinh tế tuần hoàn, kinh tế xanh, cacbon thấp.</p>

	<p>tầng nông thôn miền núi, vùng dân tộc thiểu số; đẩy mạnh chuyển đổi số quốc gia, phát triển kinh tế số trên nền tảng khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo; nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế, gắn kết hài hoà, hiệu quả thị trường trong nước và quốc tế. (6) Chủ động thích ứng có hiệu quả với biến đổi khí hậu, phòng, chống và giảm nhẹ thiên tai, dịch bệnh, quản lý, khai thác, sử dụng hợp lý, tiết kiệm, hiệu quả và bền vững tài nguyên; lấy bảo vệ môi trường sống và sức khoẻ nhân dân làm mục tiêu hàng đầu; kiên quyết loại bỏ những dự án gây ô nhiễm môi trường, bảo đảm chất lượng môi trường sống, bảo vệ đa dạng sinh học và hệ sinh thái; xây dựng nền kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, thân thiện với môi trường.</p> <p>Trong đó, định hướng các chỉ tiêu chủ yếu về phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025. Đến năm 2025 các chỉ tiêu về kinh tế, xã hội và môi trường như sau: Về kinh tế: Tốc độ tăng trưởng kinh tế (GDP) bình quân 5 năm đạt khoảng 6,5 - 7%/năm, GDP bình quân đầu người khoảng 4.700 - 5.000 USD. Về xã hội: Tỷ trọng lao động nông nghiệp khoảng 25%; tỷ lệ lao động qua đào tạo là 70%; tỷ lệ thất nghiệp khu vực thành thị dưới 4%; tỷ lệ nghèo đa chiều 1,0 - 1,5% hàng năm; có 10 bác sĩ và 30 giường bệnh/1 vạn dân; tỷ lệ tham gia bảo hiểm y tế đạt 95% dân số; tuổi thọ trung bình đạt khoảng 74,5 tuổi; tỷ lệ xã đạt tiêu chuẩn nông thôn mới tối thiểu 80%, trong đó ít nhất 10% đạt chuẩn nông thôn mới kiểu mẫu. Về Môi trường: Tỷ lệ sử dụng nước sạch, nước hợp vệ sinh ở thành thị là 95 - 100%, nông thôn là 93 - 95%; tỷ lệ thu gom và xử lý chất thải rắn sinh hoạt đô thị</p>	
--	---	--

	<p>đạt 90%; tỉ lệ khu công nghiệp, khu chế xuất có hệ thống xử lý nước thải tập trung đạt tiêu chuẩn môi trường là 92%; tỉ lệ cơ sở gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng được xử lý đạt 100%; giữ tỉ lệ che phủ rừng ổn định 42%.</p> <p>- Nghị quyết số 136/NQ-CP về phát triển bền vững.</p> <p>- Nghị quyết số 24-NQ/TW của Trung ương đảng Khóa XI về chủ động ứng phó với BĐKH, tăng cường quản lý tài nguyên và BVMT.</p> <p>- Nghị quyết số 55-NQ/TW về định hướng Chiến lược phát triển NL quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.</p> <p>- Chương trình nghị sự 2030 của Việt Nam vì sự phát triển bền vững (được Đại hội đồng Liên hợp quốc thông qua tại kỳ họp lần thứ 70 diễn ra từ ngày 25-27/9/2015, New York) nhằm PTBV đất nước trên quan điểm kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hoà giữa phát triển kinh tế, phát triển xã hội và BVMT, chủ động ứng phó với BĐKH; Đáp ứng ngày càng đầy đủ hơn nhu cầu vật chất và tinh thần của mọi tầng lớp nhân dân; Công nghệ hiện đại, sạch và thân thiện với môi trường cần được ưu tiên sử dụng rộng rãi trong các ngành sản xuất..., được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 622/QĐ-TTg về việc ban hành kế hoạch hành động quốc gia thực hiện chương trình nghị sự 2030 vì sự PTBV.</p> <p>- Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 với các quan điểm: (1) Là một phương thức quan trọng để thực hiện phát triển bền vững, đóng góp trực tiếp vào giảm phát thải khí nhà kính để hướng tới nền</p>	
--	--	--

	<p>kinh tế trung hòa các-bon trong dài hạn. (2) Phải dựa vào thể chế và quản trị hiện đại, khoa học và công nghệ tiên tiến, nguồn nhân lực chất lượng cao, phù hợp với bối cảnh quốc tế và điều kiện trong nước (3) Định hướng đầu tư vào công nghệ tiên tiến, chuyển đổi số, kết cấu hạ tầng thông minh và bền vững; tạo động lực để đầu tư tư nhân đóng vai trò ngày càng quan trọng trong nền kinh tế xanh.</p> <p>- Chiến lược BVMT quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn 2050 (Quyết định số 450/QĐ-TTg ngày 13/4/2022) với các mục tiêu: ngăn chặn xu hướng gia tăng ô nhiễm, suy thoái môi trường; giải quyết các vấn đề môi trường cấp bách; từng bước cải thiện, phục hồi chất lượng môi trường; ngăn chặn sự suy giảm đa dạng sinh học; góp phần nâng cao năng lực chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu; bảo đảm an ninh môi trường, xây dựng và phát triển các mô hình kinh tế tuần hoàn, kinh tế xanh, carbon thấp, phấn đấu đạt được các mục tiêu phát triển bền vững 2030 của đất nước.</p> <p>- Báo cáo Đóng góp dự kiến do quốc gia tự quyết định (INDC) và NDC cập nhật của Việt Nam. Bằng nguồn lực trong nước, đến năm 2030 Việt Nam sẽ giảm 9% tổng lượng phát thải khí nhà kính so với Kịch bản phát triển thông thường (BAU) quốc gia, tương đương 83,9 triệu tấn CO<sub>2</sub>tđ.</p> <p>- Nghị quyết số 06/NQ-CP ngày 21 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý tài nguyên: Tiếp tục điều tra, đánh giá tiềm năng, giá trị của các nguồn tài nguyên quan trọng. Quản lý và khai thác bền vững, sử dụng tiết kiệm, hiệu quả các nguồn tài nguyên quốc gia.</p>	
--	---	--

## **1.7. Nhận xét về mức độ chi tiết, độ tin cậy và những vấn đề còn chưa chắc chắn của dự báo**

### ***1.7.1. Về mức độ chi tiết, độ tin cậy của các dự báo***

Các phương pháp sử dụng trong báo cáo là những phương pháp được sử dụng phổ biến hiện nay trên thế giới và ở Việt Nam. Mỗi phương pháp giúp cho một mục đích đánh giá khác nhau của người sử dụng và các phương pháp có thể bổ sung cho nhau. Ví dụ phương pháp thống kê và so sánh là phương pháp có kết quả định tính, định lượng chính xác và có độ tin cậy cao; Phương pháp ma trận giúp liệt kê được đầy đủ các loại tác động khác nhau của các hợp phần từ đó định lượng mức độ của từng tác động đó.

Tất cả các phương án được áp dụng như đã nêu ở trên giúp cho các chuyên gia có được những đánh giá tin cậy và mang lại hiệu quả cao cho báo cáo thể hiện ở các mặt sau:

Đánh giá ĐMC trong nghiên cứu này đã chứng minh tiềm năng của ĐMC như một bộ phận quan trọng trong khung quy hoạch chiến lược cho phát triển ngành. ĐMC tạo một cơ chế đánh giá và tìm hiểu toàn bộ rủi ro tiềm năng liên quan ngành đối với con người và môi trường, trong phạm vi trực tiếp nơi sản xuất, thi công dự án và khu vực rộng lớn hơn. ĐMC cũng cung cấp một cơ chế xác định và đánh giá các biện pháp giảm thiểu tác động và đền bù hiệu quả nhất, bao gồm các biện pháp giảm thiểu tác động đến sức khỏe, kinh tế, xã hội, rủi ro và bồi thường đầy đủ các tác động tiêu cực xảy ra.

Để giúp phân biệt đánh giá tác động môi trường chiến lược (ĐMC) với đánh giá tác động môi trường (ĐTM) thông thường, phương pháp tiếp cận ĐMC là chính sách bảo vệ các vấn đề xã hội và môi trường vốn được coi là không hiệu quả để xây dựng mô hình phát triển bền vững hơn. Có thể nói ĐMC đóng góp một đánh giá tổng quan mang tính định hướng cho quá trình ra quyết định, có xét đến các yếu tố cân bằng lợi ích và dựa trên cơ sở bằng chứng xác thực hiện trạng ngành.

### ***1.7.2. Những vấn đề còn thiếu độ tin cậy, lý do***

Để thực hiện báo cáo ĐMC đòi hỏi phải thu thập một khối lượng lớn dữ liệu về ngành. Ngoài ra, cần phải có nghiên cứu cơ bản về giá trị thiệt hại môi trường do mỗi tấn chất ô nhiễm tăng thêm nhưng do hạn chế về thời gian và kinh phí thực hiện nên hầu hết các trường hợp, việc phân tích chủ yếu dựa vào số liệu sẵn có từ các nguồn tài liệu thu thập hiện có.

Các ĐMC trong tương lai cần được nâng cao chất lượng phân tích và đánh giá thông qua cải thiện quy trình thống kê, lưu giữ và thu thập dữ liệu. Nhưng yêu cầu này chỉ có thể thực hiện dần từng bước và cho từng phần để làm cơ sở cho giai đoạn thực hiện tiếp theo. Tuy vậy, phân tích trong báo cáo này khẳng định vẫn hoàn toàn có thể đưa ra kết luận đáng tin cậy trong phạm vi các dữ liệu hiện có. Điều này giúp cải thiện đáng kể cơ hội thể chế hóa toàn bộ các mặt ĐMC trong các hệ thống quy hoạch chiến lược.



Xây dựng chiến lược nói chung và chiến lược ngành ô tô nói riêng yêu cầu nhiều nguồn số liệu sẵn có của nhiều lĩnh vực, khả năng tiếp cận nguồn số liệu thông tin chi tiết. Đặc biệt là số liệu quy hoạch quốc gia và của các ngành liên quan, tuy nhiên tại thời điểm lập Chiến lược này các chiến lược quốc gia liên quan đều chưa thực hiện đặc biệt là số liệu về phát triển kinh tế xã hội, đất đai nên khó đầy đủ và chính xác đối với nhóm lập ĐMC của Chiến lược.

Yêu cầu chuyên gia có nhận thức về môi trường, BĐKH, các công nghệ sản xuất, công nghệ mới, phát triển bền vững; yêu cầu kỹ năng tích hợp các vấn đề môi trường và phát triển bền vững vào Chiến lược. Yêu cầu này đòi hỏi chuyên gia Chiến lược phải có kiến thức về môi trường và BĐKH và kỹ năng tích hợp các vấn đề môi trường, BĐKH vào Chiến lược; Yêu cầu kỹ năng làm việc nhóm khi mà có nhiều chuyên gia thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau cùng làm việc và cùng chia sẻ kiến thức và giải pháp thực hiện.

Về thông tin số liệu, do Chiến lược ngành ô tô liên quan chặt chẽ với các quy hoạch quốc gia khác như quy hoạch phát triển kinh tế xã hội, quy hoạch sử dụng đất... đòi hỏi phải có thời gian và kinh phí thực hiện thu thập chi tiết từ các nguồn liên quan và khảo sát những địa điểm quan trọng để tăng thêm độ tin cậy của các nhận xét đưa ra. Nhưng hiện tại các quy hoạch quốc gia vẫn chưa được thực hiện, số liệu chi tiết của các vấn đề môi trường chính ở cấp độ phân ngành rất hạn chế nên khó khăn cho việc phân tích và đánh giá chi tiết về đối tượng, quy mô và mức độ của từng loại tác động.

Việc đánh giá tác động và phân tích xu hướng phần lớn dựa vào kinh nghiệm và kiến thức chuyên gia nên mức độ chính xác chỉ mang tính tương đối. Những vấn đề cần phân tích sâu thì thiếu số liệu dẫn chứng và thông tin minh họa cho những nhận xét và bình luận đưa ra.

Yếu tố bất định và khó dự đoán nhất ở đây là BĐKH, do vậy xu hướng của BĐKH chỉ được đánh giá theo xu hướng dựa trên quan điểm chuyên gia và thông tin có được từ các tài liệu hiện có nên không thể khẳng định đầy đủ tác động thực của yếu tố này.

## **2. PHƯƠNG ÁN ĐIỀU CHỈNH, HOÀN THIỆN NỘI DUNG CỦA CHIẾN LƯỢC ĐỂ ĐẢM BẢO PHÙ HỢP VỚI QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, CHÍNH SÁCH VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG VÀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG, ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG MÀ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM LÀ THÀNH VIÊN VÀ THEO QUY ĐỊNH CỦA LUẬT BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG**

### **2.1. Đối với cơ chế, chính sách pháp luật**

#### ***Về phía quản lý nhà nước***

- Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản pháp quy về bảo vệ môi trường, ban hành hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn môi trường;

- Xây dựng, chỉ đạo thực hiện chiến lược, chính sách bảo vệ môi trường, kế hoạch phòng chống, khắc phục suy thoái môi trường, ô nhiễm môi trường, sự cố môi trường;

- Tổ chức, xây dựng, quản lý hệ thống quan trắc định kỳ đánh giá hiện trạng môi trường, dự báo diễn biến môi trường

- Thẩm định các báo cáo đánh giá môi trường, tác động môi trường của các dự án và các cơ sở kinh doanh;

- Cấp và thu hồi giấy chứng nhận đạt tiêu chuẩn môi trường cho các cơ sở kinh tế xã hội;

- Thực hiện thanh tra, kiểm tra việc chấp hành pháp luật về bảo vệ môi trường, giải quyết các khiếu nại, tố cáo tranh chấp về bảo vệ môi trường, xử lý vi phạm pháp luật về bảo vệ môi trường;

- Có chính sách khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực xử lý chất thải rắn nói riêng và dịch vụ môi trường nói chung;

- Đào tạo các cán bộ khoa học và quản lý môi trường; quy định các loại chứng chỉ về môi trường tương ứng cho các cán bộ làm công tác môi trường.

- Tổ chức nghiên cứu, áp dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật trong lĩnh vực bảo vệ môi trường;

- Quan hệ quốc tế trong lĩnh vực bảo vệ môi trường.

## **2.2. Đối với quản lý, công nghệ và các giải pháp khác**

**\* Về phía các doanh nghiệp**

- Quy hoạch khu xử lý chất thải rắn công nghiệp;

- Chú trọng đến hệ thống thu gom, xử lý nước thải công nghiệp và chất thải rắn;

- Các doanh nghiệp, các cơ sở sản xuất cần có bộ phận chức năng có nhiệm vụ giám sát, theo dõi, xử lý những vấn đề có liên quan đến công tác bảo vệ môi trường.

- Xây dựng đội ngũ cán bộ và không ngừng nâng cao trình độ cán bộ quản lý môi trường ở các doanh nghiệp; sử dụng cán bộ có chuyên môn, nghiệp vụ về quản lý, bảo vệ môi trường phù hợp với chức năng, nhiệm vụ được phân công.

- Xây dựng hệ thống quan trắc và phân tích môi trường trong phạm vi doanh nghiệp.

## **2.3. Định hướng về bảo vệ môi trường trong quá trình thực hiện đánh giá môi trường chiến lược ĐMC của chiến lược phát triển ngành ô tô (nếu có)**

### **2.3.1. Định hướng về bảo vệ môi trường**

(i) Công tác an toàn

Thực hiện tiêu chí: An toàn - Hiện đại - Thân thiện với môi trường.

- Xây dựng hệ thống làm công tác ATVSLĐ phù hợp với quy mô, điều kiện hoạt động sản xuất của doanh nghiệp cho đến các đơn vị, nhằm nâng cao hiệu quả công tác quản lý, hướng dẫn, kiểm tra, giám sát an toàn VSLĐ.

- Tăng cường áp dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật, công nghệ thông tin và bằng ý thức, nỗ lực của các cá nhân, tập thể để kiểm soát hữu hiệu các yếu tố rủi ro trong lĩnh vực sản xuất để có các biện pháp triệt tiêu, phòng tránh phù hợp các yếu tố nguy hiểm, độc hại, không để xảy ra các vụ sự cố, tai nạn lao động mang tính thảm họa có nguy cơ làm chết nhiều người.

- Không ngừng đẩy mạnh các hình thức, các biện pháp, hoạt động trong công tác tuyên truyền, huấn luyện, kiểm tra, khen thưởng, xử lý kỷ luật nhằm nâng cao nhận thức của người sử dụng lao động, người lao động trong công tác ATVSLĐ; nâng cao ý thức tự chủ an toàn, chấp hành quy trình kỹ thuật, biện pháp an toàn, kỷ luật lao động của từng cá nhân, nhóm người lao động.

#### (ii) Công tác bảo vệ môi trường

Với mục tiêu tăng trưởng xanh phát triển hài hòa, thân thiện với môi trường, sự cần thiết để phát triển kinh tế tuần hoàn thì định hướng công tác bảo vệ môi trường từ nay đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 phải giải quyết những vấn đề còn tồn tại sau đây:

- Thực thi chính sách bảo vệ môi trường ngành gắn với mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính, thúc đẩy kinh tế tuần hoàn và phát triển bền vững.

- Kiểm soát chặt chẽ các nguồn chất thải gây ô nhiễm môi trường, tăng cường công tác phòng ngừa các sự cố môi trường, sử dụng hiệu quả các loại tài nguyên, ứng phó với biến đổi khí hậu và dịch bệnh.

- Đầu tư hệ thống xử lý nước thải đảm bảo quy chuẩn môi trường; Rà soát, nâng công suất, quy mô các công trình lưu giữ, xử lý các loại chất thải đảm bảo thu gom, xử lý triệt để theo đúng quy định; hoàn thành lắp đặt hệ thống quan trắc môi trường tự động nước thải, khí thải. Nghiên cứu tăng cường tái chế, tái sử dụng các loại chất thải cho sản xuất và cung cấp cho các doanh nghiệp khác.

- Tiếp tục công tác vệ sinh công nghiệp, trồng cây xanh cải thiện cảnh quan môi trường mặt bằng nhà máy và các khu vực sản xuất khác.

- Rà soát, xây dựng bổ sung, củng cố đê đập chân bãi thải, đập hồ lắng đất đá đầu nguồn, nạo vét thường xuyên sông suối thoát nước giảm thiểu đất đá trôi lấp.

- Thu gom, quản lý chặt chẽ và xử lý triệt để các loại chất thải phát sinh trong sản xuất đặc biệt là chất thải nguy hại; Tái chế, tái sử dụng tối đa chất thải phục vụ cho sản xuất và cung cấp cho nhu cầu các ngành kinh tế khác; Nâng công suất các trạm XLNT, tăng cường giám sát kiểm tra, đổi mới công nghệ giảm chi phí và tái sử dụng nước thải mỏ, từng bước hình thành ngành kinh tế tuần hoàn.

- Tiếp tục đẩy mạnh trồng cây phủ xanh nhanh các bãi thải đã kết thúc khai thác, ưu tiên đổ thải kết thúc gọn từng khu vực để sớm phục hồi môi trường, cải tạo cảnh quan chung thân thiện môi trường.

- Hoàn thành các vành đai cây xanh ngăn bụi xung quanh khu vực chân bãi thải và khu vực giáp dân cư từng bước thực hiện phương châm “Xanh hóa môi trường”.

- Thực hiện nghiêm cam kết đưa ra tại các báo cáo ĐTM đã được phê duyệt. Khẩn trương nghiên cứu phối hợp thực hiện kiến nghị để sớm được các cơ quan ban ngành có thẩm quyền xem xét việc điều chỉnh ĐTM theo hướng phù hợp với việc sử dụng quỹ đất sau khai thác hợp lý hài hòa giữa lợi ích của Nhà nước, địa phương, người dân và doanh nghiệp.

- Chủ động thích ứng biến đổi khí hậu, đảm bảo an toàn bãi thải, giảm thiểu chất thải trôi lấp, phòng ngừa nguy cơ ngập lụt; giảm phát thải khí nhà kính, hạn chế tác động biến đổi khí hậu; Xây dựng kế hoạch ứng phó biến đổi khí hậu dài hạn đến năm 2030 và định hướng đến năm 2045 cho các hoạt động sản xuất của ngành.

- Kiên quyết bỏ ra ngoài quy hoạch các dự án đối với khu cấm khai thác, khu vực đông dân cư, khu vực bảo tồn sinh thái, cảnh quan và các di tích lịch sử, danh lam thắng cảnh đã được xếp hạng quốc gia, các khu vực dành cho an ninh quốc phòng hay các khu vực không được quy hoạch cho khai thác trong quy hoạch phát triển kinh tế xã hội.

- + Trồng cây có ích và phát triển trồng rừng phong hộ bảo vệ nguồn thủy sinh và không gian;

- + Tái chế nước thải thành nước đảm bảo tiêu chuẩn sử dụng cho các mục đích khác;

### ***2.3.2. Các giải pháp giảm nhẹ, thích ứng với biến đổi khí hậu***

#### ***\* Các giải pháp giảm nhẹ***

Giảm nhẹ BĐKH đối với phát triển ngành chủ yếu là giải pháp làm giảm phát thải KNK (sử dụng tiết kiệm năng lượng), hấp thụ KNK (trồng cây xanh);

Chiến lược cần thực hiện các biện pháp giảm nhẹ các tác động tiêu cực của biến đổi khí hậu như sau:

- Thúc đẩy sử dụng tiết kiệm năng lượng, chuyển từ tự giác mà không hiệu quả sang bắt buộc thực hiện;

- Tăng cường thực hiện các giải pháp sử dụng tiết kiệm năng lượng, sử dụng có hiệu quả các nguồn nhiên liệu, giảm thiểu tối đa lượng khí thải CO<sub>2</sub> phát thải ra môi trường.

- Sử dụng các dạng năng lượng sạch như điện mặt trời, nhiệt mặt trời vào phục vụ sinh hoạt cho các văn phòng, đun nước nóng. Tăng cường công tác trồng rừng trên bãi thải, phủ xanh các vùng đất trống;

- Tiếp tục đầu tư đổi mới đồng bộ dây chuyền thiết bị sản xuất theo hướng tiết kiệm nhiên liệu, sử dụng nhiên liệu đảm bảo tiêu chuẩn xả khí thải ra môi trường. Định kỳ kiểm tra giám sát đảm bảo vận hành ổn định các thiết bị máy móc sử dụng xăng, dầu hạn chế tới mức thấp nhất ảnh hưởng đến môi trường;

#### ***\* Các giải pháp thích ứng***

Một số giải pháp thích nghi với biến đổi khí hậu cần được xem xét khi thực hiện Chiến lược:

+ Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, nâng cao nhận thức về biến đổi khí hậu cho toàn bộ hệ thống chính trị các cấp trong toàn các doanh nghiệp ngành; tổ chức phổ biến, tuyên truyền và huấn luyện kỹ năng thích ứng với biến đổi khí hậu cho người lao động để tạo sự chuyển biến về nhận thức và tự giác thay đổi thói quen như thói quen sử dụng và tiêu thụ thực phẩm, thay đổi chỗ ở, sử dụng tiết kiệm điện, nước, sử dụng các năng lượng sạch như nhiệt mặt trời vào sinh hoạt hàng ngày.

+ Xây dựng kế hoạch ứng phó với biến đổi khí hậu trên phạm vi toàn ngành, trước mắt ưu tiên xây dựng các giải pháp thích nghi với biến đổi khí hậu cho các vùng, khu vực sản xuất. Đây là kế hoạch chiến lược để có những đối sách lâu dài cho phát triển sản xuất trong điều kiện khí hậu biến đổi cực đoan.

+ Ưu tiên vấn đề xử lý an toàn, tăng cường trồng cây phủ xanh cải tạo phục hồi môi trường, các mặt bằng nhà máy phân xưởng sản xuất, thiết lập hàng rào cây xanh cách ly với bên ngoài.

+ Đưa vào ứng dụng công nghệ cảnh báo sớm các sự cố môi trường như cảnh báo mưa lớn,

#### **2.4. Đề xuất phương án điều chỉnh, hoàn thiện nội dung của Chiến lược**

Theo dự thảo Chiến lược phát triển ngành ô tô lần 1, trong quá trình thực hiện nhóm ĐMC nhận thấy các quan điểm, mục tiêu phát triển và quan điểm lập chiến lược đã có tích hợp với quan điểm bảo vệ môi trường, tuy nhiên còn có một số đề xuất gắn với mục tiêu phát triển bền vững, ứng phó với biến đổi khí hậu đề nghị xem xét bổ sung, điều chỉnh gồm:

*Về quan điểm phát triển:*

- Đề xuất bổ sung quan điểm phát triển ngành gắn liền với chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu. Trong quá trình sản xuất sẽ làm phát sinh khí nhà kính, là nguyên nhân chính dẫn đến biến đổi khí hậu. Đồng thời, biến đổi khí hậu cũng sẽ gây ra những tác động tiêu cực trở lại đối với hoạt động khai thác, sản xuất. Do đó, cần thiết phải có những hành động chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, bao gồm các hoạt động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và thích ứng với biến đổi khí hậu. Đồng thời, để phù hợp với các quan điểm của Đảng, Chính phủ trong các chính sách về ứng phó với biến đổi khí hậu như đã phân tích.

- Cụ thể bổ sung như sau: Phát triển ngành gắn liền với bảo vệ, cải thiện môi trường sinh thái, thúc đẩy kinh tế tuần hoàn, chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu; hài hòa với phát triển du lịch, hạn chế tối đa ảnh hưởng đến các khu vực bảo tồn văn hóa; đóng góp tích cực vào sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội; gắn với nhiệm vụ củng cố, tăng cường quốc phòng, an ninh trên địa bàn; đảm bảo an toàn trong sản xuất.

*Về mục tiêu tổng quát:*

- Đề xuất bổ sung mục tiêu về giảm phát thải khí nhà kính, chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu. Luật Bảo vệ môi trường 2020, Nghị định quy định về giảm phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô-zôn, Báo cáo quốc gia tự quyết (NDC) đã nêu rõ lộ trình, biện pháp và các mục tiêu về giảm phát thải khí nhà kính, do vậy, cần thiết phải đưa ra mục tiêu về giảm phát thải khí nhà kính tương ứng với tỷ lệ mà Việt Nam đã cam kết trong NDC và các điều ước quốc tế khác.

- Đề xuất bổ sung mục tiêu về tăng cường tái sử dụng, tái chế chất thải, để phù hợp với quan điểm thúc đẩy kinh tế tuần hoàn và các mục tiêu về tái sử dụng, tái chế chất thải, bảo vệ môi trường trong Chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia.

- Cụ thể bổ sung như sau:

Xây dựng ngành ô tô Việt Nam trở thành ngành công nghiệp phát triển; có sức cạnh tranh cao; có trình độ công nghệ tiên tiến so với khu vực ở tất cả các khâu sản xuất, lắp ráp; sử dụng có hiệu quả, hợp lý nguồn tài nguyên điện, nước.

Chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu, giảm phát thải khí nhà kính, tăng cường tái sử dụng, tái chế chất thải.

## **PHẦN V**

### **CÁC GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC**

#### **1. GIẢI PHÁP THỰC HIỆN**

##### **1.1. Xây dựng, hoàn thiện thể chế, chính sách, cải thiện môi trường đầu tư sản xuất - kinh doanh ngành ô tô**

###### ***1.1.1. Nhóm giải pháp thu hút đầu tư***

- Hoàn thiện các chính sách tài chính, tiền tệ, thuế nhằm thu hút, hỗ trợ và thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp ô tô.

- Đẩy nhanh tiến trình cơ cấu lại thị trường tài chính, bảo đảm cơ cấu hợp lý giữa thị trường tiền tệ và thị trường vốn cho phát triển ngành công nghiệp ô tô. Xây dựng và thực hiện các chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp công nghiệp ô tô đủ điều kiện phát hành cổ phiếu và trái phiếu, niêm yết trên thị trường chứng khoán trong nước và quốc tế.

- Thu hút đầu tư và phát triển công nghiệp ô tô cần phải có những điều kiện chính sách tỷ giá linh hoạt, bình ổn thị trường, hướng đến thúc đẩy và hỗ trợ xuất khẩu các sản phẩm của ngành ô tô trong từng giai đoạn. Hoàn thiện các chính sách tín dụng cho vay theo chuỗi giá trị của ngành ô tô, cho vay trên cơ sở hiệu quả của các dự án đầu tư có liên quan đến phát triển ngành ô tô.

- Khuyến khích các quỹ đầu tư mạo hiểm cung cấp vốn tài chính cho các doanh nghiệp công nghiệp ô tô ở giai đoạn khởi động tăng trưởng ban đầu, những doanh nghiệp ô tô có ứng dụng công nghệ mới hoặc ứng dụng công nghệ cao, đồng thời đảm bảo quyền kiểm soát và quyền sở hữu doanh nghiệp công nghiệp ô tô của các nhà đầu tư mạo hiểm.

- Trong từng giai đoạn, thực hiện chính sách miễn, giảm thuế ở mức hợp lý và có thời hạn phù hợp đối với doanh nghiệp ô tô sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tái tạo, năng lượng thông minh.

- Tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện các quy định về chống chuyển giá, chống trốn thuế trong lĩnh vực sản xuất - kinh doanh ô tô phù hợp với thông lệ quốc tế nhằm hỗ trợ cho các doanh nghiệp ô tô trong nước.

- Hỗ trợ các doanh nghiệp ô tô, nhất là các doanh nghiệp nhỏ và vừa, doanh nghiệp đổi mới sáng tạo nâng cao khả năng tiếp cận tài chính, tín dụng, bao gồm cả nguồn vốn trong nước và ngoài nước.

- Xây dựng và thực thi hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật trong ngành công nghiệp ô tô phù hợp để bảo vệ sản xuất và người tiêu dùng trong nước. Đánh giá sự phù hợp với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật công nghiệp.

- Hướng dẫn và có các biện pháp hỗ trợ phù hợp để các doanh nghiệp ngành ô tô tham gia có hiệu quả các hiệp định thương mại tự do đã ký kết.

- Đa dạng hóa thị trường nhập khẩu nguyên liệu, thiết bị phục vụ phát triển sản xuất ô tô trong nước, tránh phụ thuộc nguồn cung vào một số thị trường. Linh hoạt thị trường nhập khẩu công nghệ, thiết bị phục vụ phát triển công nghiệp sản xuất ô tô trong nước nhằm hạn chế tối đa những tác động từ sự đứt gãy trong chuỗi cung ứng của ngành ô tô.

- Nâng cao chất lượng và hiệu quả công tác kiểm tra, kiểm soát thị trường đối với các sản phẩm của ngành công nghiệp ô tô. Đẩy mạnh công tác đấu tranh chống buôn lậu, gian lận thương mại, hàng giả, vi phạm quyền sở hữu trí tuệ, bảo đảm môi trường sản xuất kinh doanh lành mạnh.

- Nghiên cứu hoàn thiện hệ thống pháp lý hỗ trợ khởi nghiệp đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực sản xuất ô tô; thiết lập được cổng thông tin khởi nghiệp đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực của ngành ô tô.

- Khuyến khích các doanh nghiệp trong ngành ô tô tiếp nhận, chuyển giao, tạo sự lan tỏa rộng rãi về công nghệ tiên tiến và quản trị hiện đại, nâng cao giá trị gia tăng và mở rộng thị trường tiêu thụ cho các sản phẩm của ngành công nghiệp ô tô. Cụ thể:

(+) Khuyến khích phát triển các doanh nghiệp công nghiệp nhỏ và vừa, các doanh nghiệp hỗ trợ thuộc mọi thành phần kinh tế. Trong đó, hỗ trợ các doanh nghiệp công nghiệp nhỏ và vừa, các doanh nghiệp hỗ trợ thuộc mọi thành phần kinh tế khởi nghiệp sáng tạo, tham gia cụm liên kết ngành, chuỗi giá trị sử dụng ngân sách nhà nước.

(+) Hình thành và phát triển hệ thống các doanh nghiệp dịch vụ tư vấn phát triển công nghiệp, hỗ trợ các doanh nghiệp công nghiệp nhỏ và vừa, các doanh nghiệp hỗ trợ thuộc mọi thành phần kinh tế.

(+) Xây dựng tiêu chí ưu tiên trong lựa chọn phát triển công nghiệp hỗ trợ, tập trung vào các khâu còn yếu của chuỗi giá trị ngành ô tô hoặc công đoạn quyết định đến chất lượng, giá trị sản phẩm của ngành ô tô. Đối với lĩnh vực linh kiện phụ tùng, tiêu chí tập trung phát triển linh kiện phụ tùng kim loại, linh kiện phụ tùng nhựa - cao su và linh kiện phụ tùng điện - điện tử.

(+) Hỗ trợ phát triển các nhà cung ứng trong các ngành công nghiệp ưu tiên, coi đây là cốt lõi của chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô. Trong đó phát triển hệ thống doanh nghiệp cung cấp thiết bị hỗ trợ chuyên dụng, hỗ trợ chuyển giao công nghệ trong công nghiệp công nghệ cao. Khuyến khích hình thành và phát triển các nhà cung cấp dịch vụ bảo trì, sửa chữa máy móc đạt tiêu chuẩn quốc tế, làm tiền đề phát triển doanh nghiệp sản xuất thiết bị, phần mềm. Phát triển các nhà cung ứng vật liệu mới, đặc biệt là vật liệu điện tử.

- Nghiên cứu, đề xuất các giải pháp thu hút đầu tư, đổi mới công nghệ cho ngành công nghiệp ô tô, cụ thể:

+ Tăng cường thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) và vốn của các thành phần kinh tế khác trong nước bằng việc đa dạng hóa hình thức đầu tư, đẩy mạnh công tác xúc tiến đầu tư để thu hút sự quan tâm của các nhà đầu



tư nước ngoài; cải cách thủ tục hành chính để nâng cao hiệu quả đầu tư, đẩy nhanh tiến độ đầu tư các dự án.

+ Tăng cường thu hút các nguồn vốn khác từ nước ngoài, bao gồm: vốn viện trợ phát triển chính thức ưu đãi, viện trợ phát triển chính thức không ưu đãi, vay thương mại nước ngoài.

+ Xây dựng cơ chế, chính sách, đa dạng hoá các hình thức đầu tư, cải cách các thủ tục hành chính để phát huy tối đa mọi nguồn lực, nâng cao hiệu quả đầu tư. Huy động nguồn vốn xã hội để đầu tư một số dự án trọng điểm và có hiệu quả cao; xây dựng danh mục các dự án để kêu gọi đầu tư.

+ Đa dạng hoá đầu tư các dự án về cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển ngành theo hình thức PPP, BOT, BT, BO...

+ Thay thế các thiết bị, công nghệ sản xuất cũ; tiếp nhận - chuyển giao máy móc hiện đại đáp ứng nhu cầu nghiên cứu, đặc biệt trong việc chế tạo sản phẩm, phân tích, kiểm tra, chứng nhận hợp quy, quy chuẩn sản phẩm.

+ Đẩy mạnh việc chuyển đổi thiết bị, công nghệ để nâng cao hiệu suất sử dụng, tiết kiệm nguồn nguyên liệu (than, điện, quặng sắt...) để sản phẩm có giá thành cạnh tranh.

+ Tăng cường hợp tác quốc tế, củng cố mối quan hệ khoa học - công nghệ giữa các đơn vị sản xuất với các cơ quan nghiên cứu và phát triển sản phẩm, các trường đại học trong và ngoài nước nhằm đẩy mạnh việc chuyển giao công nghệ - kỹ thuật mới áp dụng vào ngành.

+ Đối với các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô: khuyến khích đầu tư quy mô lớn, tập trung. Đối với các dự án công nghiệp hỗ trợ: Tuỳ thuộc tính chất, chủng loại sản phẩm, chú trọng cả dự án quy mô lớn (phục vụ xuất khẩu) và quy mô nhỏ làm vệ tinh cho các dự án lớn.

+ Khuyến khích các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô hiện có đầu tư chiều sâu, đầu tư bổ sung, nâng cấp công nghệ, nâng cao công suất lắp ráp và tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước.

- Hoàn thiện các chính sách tài chính, tín dụng nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp ô tô trong nước, cụ thể:

+ Chính sách thuế và tài chính: (i) *Giảm thuế nhập khẩu linh kiện*: giảm thuế nhập khẩu linh kiện và phụ tùng ô tô để khuyến khích sản xuất trong nước, giúp giảm chi phí sản xuất và tăng khả năng cạnh tranh; (ii) *Ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp*: Các doanh nghiệp sản xuất ô tô có thể được hưởng các ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp đầu tư vào các khu công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô; (iii) *Miễn giảm thuế tiêu thụ đặc biệt*: Đối với các loại xe ô tô thân thiện với môi trường, như xe hybrid hoặc xe điện, có thể được miễn giảm thuế tiêu thụ đặc biệt.

+ Phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ: (i) *Chính sách khuyến khích đầu tư vào công nghiệp hỗ trợ*: để tăng cường sản xuất linh kiện và phụ tùng ô tô trong nước; (ii) *Hỗ trợ tài chính và kỹ thuật*: Các doanh nghiệp công nghiệp hỗ

trợ có thể nhận được hỗ trợ tài chính và kỹ thuật từ chính phủ để nâng cao năng lực sản xuất và công nghệ.

+ Chính sách hỗ trợ đào tạo và phát triển nhân lực: (i) *Chương trình đào tạo nghề*: Chính phủ hỗ trợ các chương trình đào tạo nghề cho ngành công nghiệp ô tô để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; (ii) *Hợp tác với các tổ chức quốc tế*: để chuyển giao công nghệ và nâng cao kỹ năng cho lực lượng lao động.

+ Chính sách hạ tầng: (i) *Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông*: Đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông, bao gồm đường bộ, cảng biển và hệ thống logistics để hỗ trợ quá trình vận chuyển và phân phối sản phẩm ô tô; (ii) *Xây dựng các khu công nghiệp ô tô*: Phát triển các khu công nghiệp chuyên biệt cho ngành ô tô để tạo điều kiện thuận lợi cho sản xuất và kinh doanh. Đầu tư cơ sở hạ tầng trạm sạc điện và các dịch vụ cho xe điện.

+ Chính sách bảo vệ môi trường: (i) *Khuyến khích sản xuất và tiêu thụ ô tô thân thiện với môi trường*: như xe điện, xe hybrid; (ii) *Quy định về tiêu chuẩn khí thải*: Ban hành các quy định nghiêm ngặt về tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô để bảo vệ môi trường.

+ Chính sách thương mại: (i) *Hội nhập và hợp tác quốc tế*: Tham gia các hiệp định thương mại tự do (FTA) như CPTPP, EVFTA để mở rộng thị trường xuất khẩu cho ngành công nghiệp ô tô; (ii) *Chính sách bảo hộ hợp lý*: Áp dụng các chính sách bảo hộ hợp lý để bảo vệ ngành công nghiệp ô tô trong nước trước sự cạnh tranh từ xe nhập khẩu.

+ Khuyến khích nghiên cứu và phát triển (R&D): (i) *Hỗ trợ R&D*: Chính phủ hỗ trợ các doanh nghiệp trong việc nghiên cứu và phát triển công nghệ mới, sản phẩm mới nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh; (ii) *Quỹ phát triển công nghệ*: Thành lập các quỹ phát triển công nghệ để tài trợ cho các dự án R&D trong ngành công nghiệp ô tô.

+ Tăng cường phân công, phân cấp quản lý nhà nước từ Trung ương đến địa phương, bảo đảm hiệu lực, hiệu quả, tạo điều kiện kinh doanh thuận lợi cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế trong lĩnh vực sản xuất ô tô; giải quyết kịp thời những vướng mắc và rào cản về chính sách, luật pháp.

- Nghiên cứu, xây dựng các biện pháp kỹ thuật dựa trên các cam kết, các quy định và hệ thống các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật nhằm hỗ trợ cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước;

- Xây dựng, phát triển thương hiệu cho một số sản phẩm và doanh nghiệp ô tô trong nước không chỉ trên thị trường nội địa mà còn trên thị trường khu vực và thế giới;...

### **1.1.2. Nhóm giải pháp đẩy mạnh công tác bảo vệ môi trường trong sản xuất - kinh doanh của ngành ô tô**

- Thực hiện nghiêm chỉnh Luật Bảo vệ môi trường cũng như các quy định của Nhà nước về bảo vệ môi trường trong các hoạt động công nghiệp; phòng

ngừa, ngăn chặn kết hợp với xử lý các hoạt động gây ô nhiễm, cải thiện môi trường và bảo tồn thiên nhiên;

- Đối với các dự án đầu tư phát triển hạ tầng công nghiệp phải triệt để tuân thủ các quy định, tiêu chuẩn môi trường về xử lý chất thải lỏng, chất thải khí và chất thải rắn trong quá trình xây dựng và khai thác, vận hành dự án;

- Quản lý sử dụng năng lượng tiết kiệm và bền vững, khuyến khích sử dụng năng lượng tái tạo, quản lý tốt công tác thu hồi, thu gom phục vụ tái chế, tái sử dụng các loại chất thải trong hoạt động sản xuất;

- Tăng cường công tác quản lý, giám sát, thanh tra, kiểm tra về môi trường. Khuyến khích chuyển đổi, thay thế công nghệ, thiết bị lạc hậu bằng công nghệ, thiết bị tiên tiến trong hoạt động sản xuất công nghiệp.

- Tăng cường năng lực quản lý môi trường cho đội ngũ lãnh đạo, quản lý doanh nghiệp, các tổ chức, đoàn thể; thực hiện tốt công tác tuyên truyền, giáo dục, nâng cao nhận thức về bảo vệ môi trường cho các chủ thể tham gia kinh doanh, lao động, cộng đồng và xã hội.

### ***1.1.3. Nhóm giải pháp phát triển bền vững và xanh hóa ngành công nghiệp ô tô***

- *Khuyến khích sản xuất xe điện và xe hybrid*

- + Ưu đãi thuế và tài chính: Áp dụng các chính sách ưu đãi thuế và hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp sản xuất xe điện (EV) và xe hybrid, nhằm giảm chi phí sản xuất và giá bán.

- + Phát triển hạ tầng sạc điện: Đầu tư vào phát triển mạng lưới trạm sạc điện trên toàn quốc, bao gồm các trạm sạc nhanh tại các thành phố lớn và dọc theo các tuyến đường cao tốc.

- + Xây dựng và tổ chức chuyển đổi hệ thống cung ứng nhiên liệu từ nhiên liệu hóa thạch sang trạm tiếp nhiên liệu hydro và nhiên liệu xanh mới khác cho các phương tiện giao thông.

- *Nghiên cứu và phát triển công nghệ xanh*

- + Tăng cường đầu tư vào nghiên cứu và phát triển các công nghệ xanh, bao gồm pin năng lượng, hệ thống tái tạo năng lượng phanh và vật liệu nhẹ.

- + Khuyến khích hợp tác quốc tế để tiếp cận các công nghệ tiên tiến và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành công nghiệp ô tô trong nước.

- *Nâng cao hiệu quả nhiên liệu và giảm phát thải*

- + Xây dựng, áp dụng và tuân thủ các tiêu chuẩn khí thải nghiêm ngặt theo các quy định quốc tế, giảm thiểu lượng khí thải gây ô nhiễm.

- + Tăng cường cải tiến động cơ: Khuyến khích cải tiến và sử dụng các loại động cơ tiên tiến, tiết kiệm nhiên liệu và giảm lượng phát thải CO<sub>2</sub>.

- *Sử dụng vật liệu tái chế và thân thiện với môi trường*

- + Nghiên cứu phát triển vật liệu nhẹ và tái chế nhằm giảm trọng lượng xe, tiết kiệm nhiên liệu và giảm tác động đến môi trường.

- + Áp dụng các quy trình sản xuất thân thiện với môi trường, giảm thiểu lượng chất thải và tiêu thụ năng lượng trong quá trình sản xuất.

- *Tái chế và quản lý vòng đời sản phẩm*

- + Triển khai các chương trình tái chế xe cũ, thu hồi và xử lý các linh kiện, phụ tùng một cách an toàn và hiệu quả.

- + Tăng cường nghiên cứu, thiết kế ô tô có khả năng tái chế cao, dễ dàng tháo rời các bộ phận để tái sử dụng hoặc tái chế.

- *Nâng cao nhận thức và khuyến khích sử dụng ô tô xanh*

- + Tổ chức các chiến dịch truyền thông nhằm nâng cao nhận thức của người dân về lợi ích của xe điện và xe hybrid, khuyến khích họ chuyển sang sử dụng các loại xe này.

- + Xây dựng, triển khai các chính sách khuyến khích tiêu dùng xanh, như giảm thuế, ưu đãi vay mua xe xanh hoặc hỗ trợ đổi xe cũ lấy xe mới.

- *Xây dựng cơ sở hạ tầng và khu công nghiệp xanh*

- + Phát triển các khu công nghiệp ô tô xanh với cơ sở hạ tầng hiện đại, áp dụng công nghệ sản xuất sạch và quản lý môi trường hiệu quả.

- + Tăng cường đầu tư vào phát triển hệ thống giao thông công cộng và các tuyến đường ưu tiên cho xe điện và phương tiện giao thông xanh khác.

- *Hỗ trợ và định hướng chính sách*

- + Xây dựng và triển khai thực hiện các chính sách khuyến khích đầu tư vào ngành công nghiệp ô tô xanh, bao gồm các ưu đãi thuế, hỗ trợ tài chính và các chương trình hỗ trợ kỹ thuật.

- + Xây dựng và triển khai lộ trình phát triển ngành công nghiệp ô tô xanh, đặt ra các mục tiêu cụ thể về sản lượng xe xanh, giảm lượng phát thải và nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng.

- *Phát triển công nghệ thông minh và kết nối*

- + Nghiên cứu và phát triển xe tự hành và xe kết nối nhằm nâng cao hiệu quả giao thông, giảm tắc nghẽn và tiết kiệm năng lượng.

- + Nghiên cứu, xây dựng và triển khai áp dụng các hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS) nhằm tối ưu hóa luồng giao thông và giảm thiểu lượng khí thải.

#### ***1.1.4. Nhóm giải pháp nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng, giảm phát thải khí nhà kính***

- Áp dụng giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ theo lộ trình, hướng tới giảm tối đa mức tiêu thụ nhiên liệu và phát thải khí nhà kính;

- Tăng cường quy định về hiệu quả sử dụng năng lượng đối với phương tiện giao thông hoạt động tuyến nội địa.
- Tổ chức vận tải khoa học trên cơ sở phát triển hợp lý các phương thức vận tải;
- Thúc đẩy chuyển đổi phương thức vận tải hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt, đường thủy, vận tải ven biển;
- Tăng cường kết nối các phương thức vận tải kết hợp dịch vụ logistics chất lượng cao, giảm hệ số chạy rỗng của phương tiện, giảm ùn tắc hàng hóa trong hoạt động vận tải và chuỗi cung ứng dịch vụ logistics;
- Tổ chức quản lý, điều hành, khai thác hiệu quả phương tiện, trang thiết bị hạ tầng giao thông vận tải.
- Từng bước nâng cao thị phần vận tải hành khách công cộng tại các đô thị; thúc đẩy chuyển đổi sử dụng phương tiện giao thông cá nhân sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

## **1.2. Phát triển thị trường tiêu thụ**

- Thúc đẩy tiêu thụ ô tô trong nước thông qua việc tiếp tục thực hiện có kết quả các cuộc vận động “Người Việt Nam ưu tiên dùng hàng Việt Nam”.
- Xây dựng, phát triển hình ảnh, thương hiệu sản phẩm ô tô Việt thông qua chất lượng cao, đa dạng sản phẩm, đáp ứng nhu cầu về chủng loại sử dụng trong tất cả các lĩnh vực.
- Đầu tư, hiện đại hóa hệ thống hạ tầng phân phối sản phẩm ô tô (Đại lý, showroom trưng bày, giới thiệu sản phẩm, trung bảo bảo dưỡng,...), kết nối giữa nhà sản xuất với nhà phân phối.
- Nâng cao hiệu quả công tác xúc tiến bán hàng thông qua hoạt động quảng cáo, giới thiệu sản phẩm, sản phẩm mới, sản phẩm mang nhãn mác, thương hiệu của Việt Nam đến người tiêu dùng.
- Tăng cường năng lực nghiên cứu, dự báo và thông tin thị trường; cập nhật thông tin về chính sách thương mại có liên quan đến ngành ô tô của các quốc gia và của từng thị trường về thị phần, nhu cầu sản phẩm, giá cả, tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm, các rào cản kỹ thuật, thuế quan,... để nhà quản lý, doanh nghiệp định hướng cho các nhà sản xuất ô tô.
- Đa dạng hóa thị trường xuất nhập khẩu ô tô và linh kiện nhất là phát triển các thị trường tiềm năng, trong đó đặc biệt quan tâm đến thị trường trọng điểm của ngành, tiếp tục tìm kiếm, khai thác các thị trường mới, có lợi thế về chủng loại, chất lượng.
- Xây dựng các chương trình khuyến mại kích cầu để hạ giá bán, tăng khả năng đưa hàng đến tay người tiêu dùng.
- Hỗ trợ, khuyến khích người tiêu dùng chuyển đổi phương tiện sử dụng sang xe điện hóa, xe sử dụng hydro, năng lượng xanh mới,...

+ Xây dựng chương trình chuyển đổi sử dụng điện, năng lượng xanh đối với phương tiện cơ giới đường bộ.

+ Xây dựng chính sách khuyến khích, hỗ trợ người dân, doanh nghiệp chuyển đổi phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng năng lượng hóa thạch sang sử dụng điện, năng lượng xanh.

### **1.3. Phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông**

- Rà soát, xây dựng quy hoạch và phát triển các khu công nghiệp chuyên biệt cho ngành ô tô, nơi tập trung các nhà máy sản xuất, lắp ráp, và các cơ sở công nghiệp phụ trợ, tạo nên khu, cụm công nghiệp có mối quan hệ liên kết, giảm chi phí sản xuất.

- Đầu tư vào xây dựng và nâng cấp hệ thống đường bộ để đảm bảo việc vận chuyển nguyên vật liệu và sản phẩm ô tô diễn ra thuận lợi.

- Tăng cường năng lực của các cảng biển và cảng cạn để hỗ trợ xuất nhập khẩu linh kiện và xe ô tô.

- Phát triển hệ thống logistics hiệu quả, bao gồm các trung tâm phân phối, kho bãi hiện đại để hỗ trợ lưu trữ và vận chuyển sản phẩm.

- Nghiên cứu, xây dựng các chương trình, kế hoạch phát triển hệ thống trạm sạc, điểm dừng, đỗ tích hợp trạm sạc phục vụ cho các loại xe điện.

- Đầu tư vào hệ thống giao thông đô thị, bao gồm các tuyến đường, bãi đỗ xe, và hệ thống giao thông công cộng để giảm ùn tắc giao thông và tạo điều kiện thuận lợi cho việc sử dụng ô tô.

- Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông, năng lượng và hạ tầng số để khắc phục cơ bản những điểm nghẽn cho phát triển, tăng cường kết nối với khu vực và thế giới.

- Ưu tiên hoàn thành 5.000 km đường bộ cao tốc; cơ bản hoàn thành các tuyến cao tốc kết nối liên vùng, kết nối các cảng biển cửa ngõ quốc tế, cảng hàng không quốc tế; kết nối thuận lợi các quyết quốc lộ đến các cảng biển, cảng hàng không quốc tế, cảng thủy nội địa lớn, các ga đường sắt đầu mối.

- Quy hoạch hệ thống trạm sạc điện, trạm cấp năng lượng xanh trên mạng quốc lộ chính yếu, mở rộng ra mạng lưới đường bộ toàn quốc; hạ tầng trạm sạc điện, trạm cấp năng lượng xanh cho phương tiện giao thông cơ giới đường bộ tại các cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không, bến xe và nhà ga.

- Xây dựng quy định, tiêu chí bến xe khách xanh, trạm dừng nghỉ xanh; xây dựng chính sách khuyến khích chuyển đổi bến xe khách, trạm dừng nghỉ theo tiêu chí xanh.

- Xây dựng, thực hiện chương trình chuyển đổi toàn bộ bến xe khách, trạm dừng nghỉ theo tiêu chí xanh.

- Quy hoạch và xây dựng hệ thống hạ tầng cung cấp điện, năng lượng xanh cho phương tiện giao thông tại các đô thị.

- Đẩy nhanh tiến độ đầu tư và đưa vào khai thác các tuyến đường sắt đô thị theo quy hoạch đã được phê duyệt; mở rộng, phát triển hạ tầng phục vụ phương tiện giao thông công cộng.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông phi cơ giới, điềm trọng giữ phương tiện kết nối hợp lý với các phương thức vận tải hành khách công cộng khác.

#### **1.4. Tăng cường hợp tác quốc tế, nghiên cứu khoa học, phát triển, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho ngành ô tô**

- Phát triển nguồn nhân lực công nghiệp ô tô đáp ứng yêu cầu nhân lực chất lượng cao của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư và hội nhập quốc tế.

- Tăng cường hợp tác, liên kết với các cơ sở đào tạo uy tín trong nước và quốc tế để phát triển nguồn nhân lực; tăng tỷ lệ nhân lực đủ tiêu chuẩn, trình độ về thiết kế, kỹ sư chế tạo thông qua tuyển sinh từ các trường nghề, trường cao đẳng, đại học. Xem xét khả năng thành lập Viện nghiên cứu, thiết kế chuyên ngành ô tô cấp quốc gia.

- Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất trang thiết bị kỹ thuật mới và tăng cường bồi dưỡng chất lượng đội ngũ giảng viên có trình độ cao cho các trường đào tạo công nhân kỹ thuật để có đủ năng lực đào tạo đáp ứng nhu cầu lao động cho ngành ô tô. Coi trọng hình thức đào tạo ở nước ngoài, mời chuyên gia nước ngoài đào tạo trực tiếp tại nhà máy.

- Xây dựng cơ chế để có đãi ngộ thích đáng nhằm thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao. Ban hành chính sách ưu đãi thu hút các chuyên gia, nhà khoa học có trình độ cao ở trong và ngoài nước về làm việc trong ngành.

- Thông qua các dự án đầu tư để đào tạo, tiếp nhận các công nghệ mới, hiện đại. Chú trọng đào tạo nghề để có đội ngũ công nhân kỹ thuật, nhân viên nghiệp vụ lành nghề đủ khả năng nắm bắt và sử dụng thành thạo các phương tiện kỹ thuật và công nghệ hiện đại.

- Tăng cường cơ chế, chính sách phát triển nhân lực cho ngành công nghiệp ô tô, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa, đặc biệt là yêu cầu của cuộc CMCN4.0.

- Đổi mới phương pháp quản lý, nâng cao năng lực, hiệu lực và hiệu quả hoạt động bộ máy quản lý về phát triển nhân lực cho ngành công nghiệp ô tô. Cần xây dựng và phát triển một cơ quan chịu trách nhiệm thu thập, xây dựng hệ thống thông tin về cung - cầu nhân lực cho ngành ô tô nhằm bảo đảm cân đối nguồn nhân lực để phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam.

- Sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện các chính sách, cơ chế, công cụ phát triển nhân lực về môi trường làm việc, chính sách việc làm, thu nhập, bảo hiểm, bảo trợ xã hội, điều kiện nhà ở và các điều kiện sinh sống, định cư, các chính sách đối với nhân lực chất lượng cao, nhân tài trong ngành ô tô.

- Cơ cấu lại, đổi mới và nâng cao chất lượng các cơ sở đào tạo nhằm tạo ra nguồn nhân lực ngành ô tô có khả năng làm chủ và tiếp nhận các công nghệ sản xuất mới. Tập trung phát triển một số cơ sở đào tạo bậc đại học và dạy nghề về công nghệ, kỹ thuật đạt trình độ quốc tế.

- Đẩy mạnh xã hội hoá đào tạo kỹ thuật, công nghệ. Triển khai mô hình đào tạo về khoa học, công nghệ, kỹ thuật và toán học (STEM), ngoại ngữ, tin học ngay từ chương trình giáo dục phổ thông.

- Khuyến khích khu vực tư nhân và các doanh nghiệp tham gia đào tạo nhân lực công nghiệp chất lượng cao, gắn kết chặt chẽ giữa nghiên cứu, đào tạo với hoạt động sản xuất, kinh doanh và nhu cầu của thị trường lao động công nghiệp.

- Hoàn thiện cơ chế, chính sách để phát triển đồng bộ, liên thông thị trường lao động công nghiệp cả về quy mô, chất lượng lao động và cơ cấu ngành nghề. Phát triển thị trường lao động công nghiệp, tổ chức kết nối cung - cầu lao động công nghiệp, gắn kết đào tạo với thị trường lao động công nghiệp là hết sức cần thiết nhằm phát triển công nghiệp trong giai đoạn tới.

- Rà soát, điều chỉnh, bổ sung, hoàn thiện các chính sách bảo đảm phúc lợi xã hội cho người lao động trong ngành ô tô.

- Xây dựng và phát huy vai trò của đội ngũ doanh nhân trong ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam trong thời kỳ đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế.

### **1.5. Nhóm giải pháp hỗ trợ ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động sản xuất - kinh doanh**

- Tăng cường xây dựng, đầu tư và phát triển hạ tầng số và chuyển đổi số trong ngành công nghiệp ô tô.

- Đầu tư, xây dựng cơ sở dữ liệu ngành công nghiệp ô tô, gắn kết với các trung tâm dữ liệu lớn quốc gia.

- Triển khai có hiệu quả các chương trình, đề án về khoa học và công nghệ để phát triển công nghiệp ô tô trong giai đoạn tới.

- Đổi mới, hoàn thiện chính sách hỗ trợ, khuyến khích các tổ chức, cá nhân, các viện nghiên cứu, trường đại học, các doanh nghiệp đầu tư nghiên cứu, phát triển, chuyển giao công nghệ, ứng dụng tiến bộ khoa học và công nghệ vào sản xuất kinh doanh của ngành ô tô.

- Xây dựng và triển khai thực hiện cơ chế, chính sách phù hợp để định hướng và kiểm soát chặt chẽ công nghệ đối với ngành công nghiệp ô tô trên nguyên tắc kết hợp giữa tranh thủ công nghệ tiên tiến, lợi thế của nước đi sau, đi tắt đón đầu.

- Tăng cường ứng dụng công nghệ sản xuất, lắp ráp gắn với sản phẩm mới, để khoa học và công nghệ có thể trở thành đột phá chiến lược, làm đòn bẩy tái cấu trúc, đổi mới mô hình phát triển ngành công nghiệp ô tô thời gian tới.



- Tăng cường công tác quản lý đối với nhập khẩu máy móc, thiết bị, công nghệ của ngành ô tô, bảo đảm chất lượng và hiệu quả cao.

- Nghiên cứu, xây dựng hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, quy chuẩn kỹ thuật và có chính sách hỗ trợ rõ ràng đối với các công nghệ được đầu tư, sử dụng trong nước, công nghệ công nghiệp nhập khẩu theo hướng công nghệ hiện đại, đảm bảo xanh và sạch.

- Xây dựng lộ trình và thời gian để triển khai việc loại bỏ các công nghệ công nghiệp lạc hậu, tiêu hao nhiều nguyên, nhiên vật liệu và gây ô nhiễm môi trường trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

### **1.6. Các giải pháp chiến lược phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô**

(1) *Phát triển thị trường ô tô trong nước:* Thực hiện các chính sách ưu đãi về vay vốn và khuyến khích đầu tư CNHT theo hướng đổi mới và chuyển giao công nghệ tiên tiến để tăng qui mô sản xuất nhằm đạt được hiệu quả kinh tế theo qui mô, giảm giá thành.

(2) *Phát triển danh mục sản phẩm và dòng sản phẩm CNHT (product - mix and product lines) đáp ứng nhu cầu đa dạng của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước và xuất khẩu:* Lựa chọn danh mục sản phẩm và các dòng sản phẩm trong mỗi danh mục đáp ứng nhu cầu của từng nhóm khách hàng mục tiêu là các doanh nghiệp lắp ráp ô tô để lựa chọn đầu tư kỹ thuật sản xuất và công nghệ phù hợp. Xây dựng hệ thống các tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm theo chuẩn mực quốc tế làm căn cứ cho việc định hướng phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô.

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

(4) *Để khắc phục tình trạng giá trị tạo ra trong nước còn thấp, cần tập trung vào các chính sách hỗ trợ sản xuất trong nước:* (1) Khuyến khích đầu tư: Bổ sung công nghiệp ô tô và phụ tùng vào danh mục các lĩnh vực ưu đãi đầu tư trong Nghị định hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư mới; (2) Đơn giản hóa thủ tục xuất nhập khẩu và vận chuyển linh kiện và định kỳ rà soát, điều chỉnh danh mục phụ tùng, linh kiện ô tô được giảm thuế nhập khẩu; (3) Chính sách cắt giảm chi phí sản xuất: Nghiên cứu chính sách và thực thi giải pháp phù hợp nhằm giải quyết vấn đề chi phí sản xuất cao của ngành công nghiệp ô tô trong nước.

(5) *Xây dựng cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển CNHT:* (i) Cụ thể hóa tiêu chí đánh giá dự án, đơn giản hóa thủ tục đánh giá và phê duyệt dự án để áp dụng các ưu đãi đầu tư; (ii) Lựa chọn danh mục sản phẩm CNHT ưu tiên phát triển theo hướng chọn lọc, tập trung và qui mô lớn; (iii) Bổ sung công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô vào danh mục các sản phẩm cơ khí trọng điểm khuyến khích phát triển, trong đó đưa một số linh kiện, phụ tùng ô tô vào danh

mục các sản phẩm công nghệ cao; (iv) Chính sách tài chính: Bố trí nguồn vốn từ Quỹ phát triển DNNVV để các doanh nghiệp vay đầu tư trang thiết bị sản xuất trong lĩnh vực CNHT.

(6) *Ứng dụng công nghệ 4.0 vào các doanh nghiệp CNHT và doanh nghiệp sản xuất ô tô.* Khuyến khích, hỗ trợ doanh nghiệp nắm bắt cơ hội, tạo bước phát triển mang tính đột phá theo 4 xu hướng chính gồm: lái tự động, kết nối, xe điện và chia sẻ tiện ích.

(7) *Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng yêu cầu doanh nghiệp CNHT:* (i) Rà soát, khảo sát các cơ sở đào tạo kỹ thuật (đại học, cao đẳng, trung cấp, cơ sở đào tạo nghề,...); (ii) Tăng cường kết nối giữa doanh nghiệp và nhà trường; (iii) Thực thi việc cấp giấy chứng nhận tay nghề trong ngành công nghiệp ô tô (đặc biệt trong sản xuất phụ tùng, linh kiện). 8) *Phát triển cơ sở hạ tầng cho CNHT:* (i) Nghiên cứu, đề xuất phát triển các cụm liên kết (cluster) công nghiệp ô tô nhằm tận dụng sự tập trung công nghiệp hiện có của các doanh nghiệp hoạt động trong ngành công nghiệp ô tô và định hướng cho những dự án, nhà đầu tư mới; (ii) Xây dựng các khu công nghiệp dành cho các DNNVV Nhật Bản với đầy đủ dịch vụ hỗ trợ đi kèm,...

### **1.7. Một số giải pháp cụ thể theo nhóm sản phẩm ngành công nghiệp ô tô**

*\* Đối với xe thân thiện với môi trường - xe điện, xe hybrid, xe hydrogen: Hỗ trợ tài chính và ưu đãi thuế, áp dụng các chính sách giảm thuế nhập khẩu cho linh kiện sản xuất.*

- Cung cấp các khoản vay lãi suất thấp và các gói hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp xe điện và hybrid. Cung cấp các chính sách ưu đãi cho người tiêu dùng mua xe thân thiện với môi trường như giảm thuế trước bạ, miễn phí đỗ xe, và ưu đãi vay mua xe.

- Phát triển hạ tầng sạc điện: Xây dựng và phát triển mạng lưới trạm sạc điện rộng khắp cả nước, đặc biệt tại các đô thị lớn và dọc theo các tuyến đường cao tốc.

- Đầu tư vào nghiên cứu và phát triển công nghệ xe chạy bằng nhiên liệu hydrogen và các công nghệ xe xanh khác.

- Khuyến khích hợp tác giữa các doanh nghiệp trong nước và quốc tế để chuyển giao và áp dụng các công nghệ xanh tiên tiến.

- Khuyến khích các công ty tư nhân đầu tư vào hạ tầng sạc bằng cách cung cấp các chính sách ưu đãi.

- Tăng cường tuyên truyền về lợi ích của xe xanh và khuyến khích người dân chuyển đổi sang sử dụng xe xanh.

- Nghiên cứu và phát triển công nghệ pin: Đầu tư vào nghiên cứu và phát triển công nghệ pin hiệu suất cao, thời gian sạc nhanh và tuổi thọ lâu dài.

- Hợp tác với các viện nghiên cứu và các công ty công nghệ nước ngoài để tiếp cận và áp dụng các công nghệ pin tiên tiến.

*\* Đối với xe thương mại (xe tải, xe Buýt)*

- Cải tiến động cơ và nhiên liệu: Khuyến khích nghiên cứu và phát triển động cơ tiết kiệm nhiên liệu và giảm phát thải cho xe tải và xe buýt.

- Khuyến khích sử dụng nhiên liệu sạch, sử dụng động cơ điện, hydro cho xe thương mại.

- Phát triển hệ thống giao thông công cộng xanh: Đầu tư vào phát triển xe buýt điện và xe buýt sử dụng nhiên liệu sạch cho hệ thống giao thông công cộng.

- Cung cấp các khoản hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp vận tải đầu tư vào xe buýt xanh.

*\* Đối với xe cá nhân: Khuyến khích sản xuất trong nước. Áp dụng các chính sách ưu đãi thuế cho các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp xe hơi trong nước.*

- Tăng cường đầu tư, hỗ trợ đào tạo và phát triển nhân lực kỹ thuật cao cho ngành sản xuất xe hơi.

- Nâng cao chất lượng và an toàn: Yêu cầu các nhà sản xuất tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn và chất lượng quốc tế.

- Đầu tư vào nghiên cứu và phát triển các công nghệ an toàn như hệ thống phanh tự động, hỗ trợ giữ làn đường, dẫn đường, camera và các hệ thống hỗ trợ lái xe khác.

*\* Về linh kiện và phụ tùng ô tô: Cần chú trọng phát triển công nghiệp phụ trợ. Khuyến khích đầu tư vào các nhà máy sản xuất linh kiện và phụ tùng ô tô bằng các chính sách ưu đãi thuế và hỗ trợ tài chính.*

- Tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp phụ trợ tiếp cận với các doanh nghiệp sản xuất ô tô lớn thông qua các chương trình kết nối doanh nghiệp.

- Chuyển giao công nghệ và nâng cao năng lực: Hỗ trợ các doanh nghiệp nhỏ và vừa trong việc chuyển giao công nghệ và nâng cao năng lực sản xuất thông qua các chương trình hợp tác quốc tế.

- Cung cấp các khóa đào tạo kỹ thuật và quản lý cho các doanh nghiệp sản xuất linh kiện và phụ tùng ô tô.

## **2. TỔ CHỨC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC**

### **2.1. Bộ Công Thương**

- Trình phê duyệt và công bố Chiến lược phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các cơ quan có liên quan chỉ đạo, hướng dẫn triển khai tổ chức thực hiện Chiến lược; kiểm tra, đánh giá tình hình thực hiện Chiến lược, định kỳ báo cáo Thủ tướng Chính phủ;

- Chủ trì phát triển ngành công nghiệp sản xuất phương tiện, trang thiết bị giao thông vận tải sử dụng điện, năng lượng xanh; sản xuất, cung ứng điện, năng lượng xanh thay thế nhiên liệu hóa thạch đáp ứng nhu cầu trong nước; mở rộng phối trộn, cung ứng nhiên liệu sinh học; phát triển hệ thống sạc điện, năng lượng xanh cho phương tiện giao thông;

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan rà soát, bổ sung, xây dựng, ban hành hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành các chính sách phù hợp thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp ô tô;

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành liên quan xây dựng các chính sách thu hút đầu tư vào phát triển thương mại trong nước, cơ chế chính sách nhằm tăng cường liên kết trong chuỗi giá trị hàng hóa và dịch vụ trên thị trường nội địa;

- Chỉ đạo, hướng dẫn và hỗ trợ giúp đỡ về chuyên môn, kỹ thuật các sở Công Thương, các địa phương tổ chức triển khai thực hiện mục tiêu, nhiệm vụ chiến lược của địa phương, theo dõi, giám sát, kiểm tra và báo cáo kết quả thực hiện Chiến lược tại địa phương;

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan nghiên cứu, áp dụng các biện pháp nhằm tăng cường hiệu quả công tác quản lý thị trường, chống buôn lậu, gian lận thương mại đối với sản phẩm ô tô và phụ tùng để bảo vệ thị trường trong nước;

- Tăng cường hoạt động xúc tiến xuất khẩu, tạo điều kiện giúp ngành công nghiệp ô tô Việt Nam tham gia vào thị trường khu vực và thế giới.

## **2.2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư**

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Tài chính, các bộ, cơ quan liên quan và UBND các tỉnh/thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng các chính sách nhằm tăng cường khả năng thu hút đầu tư vào phát triển công nghiệp ô tô; cân đối vốn đầu tư ngắn hạn và dài hạn cho phát triển công nghiệp ô tô;

- Rà soát, bổ sung danh mục “Quy hoạch kết cấu hạ tầng trạm sạc điện, và trạm bơm nhiên liệu mới (hydrogen, nhiên liệu mới khác,...)” vào trong danh mục quy hoạch ngành quốc gia;

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương kiểm tra, giám sát việc phân bổ và sử dụng vốn đầu tư, hỗ trợ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng bảo đảm đúng mục đích và có hiệu quả;

- Chủ trì xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích đầu tư, hỗ trợ liên quan đến chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí nhà kính đối với phương tiện giao thông đường bộ;

- Nghiên cứu, hoàn thiện chính sách đầu tư, thu hút đầu tư phát triển hệ thống sạc điện, hạ tầng cung cấp năng lượng xanh cho phương tiện giao thông sử dụng điện, năng lượng xanh;

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, các bộ, cơ quan và địa phương liên quan nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách thu hút nguồn lực cho đầu tư, phát triển ngành công nghiệp ô tô; công nghiệp hỗ trợ;

- Lồng ghép các mục tiêu, nhiệm vụ của Chiến lược vào kế hoạch phát triển kinh tế xã hội hàng năm ở cấp quốc gia;

- Chỉ đạo, hướng dẫn các Sở Kế hoạch và đầu tư phối kết hợp với các Sở Công Thương xây dựng các cơ chế, chính sách thu hút đầu tư vào phát triển ngành công nghiệp ô tô; theo dõi, giám sát việc phân bổ vốn đầu tư vào các dự án kết cấu hạ tầng ngành công nghiệp ô tô từ ngân sách Trung ương, báo cáo lên Bộ kế hoạch và Đầu tư;

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương kiểm tra, giám sát việc phân bổ và sử dụng vốn đầu tư, hỗ trợ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng bảo đảm đúng mục đích và có hiệu quả.

### **2.3. Bộ Tài chính**

- Nghiên cứu cách tính thuế, ban hành ngay lộ trình giảm một số loại thuế đối với doanh nghiệp sản xuất và thuế đối với sản phẩm ô tô “xanh” thân thiện với môi trường; thuế suất thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc, linh kiện, phụ tùng phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực;

- Nghiên cứu, xây dựng, trình Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách hỗ trợ tài chính cho hoạt động nghiên cứu - phát triển và đào tạo nhân lực cho ngành công nghiệp ô tô;

- Kiểm soát chặt chẽ việc thu thuế đối với ô tô và linh kiện, phụ tùng nhập khẩu; phối hợp với Bộ Công Thương đẩy mạnh đấu tranh chống buôn lậu và gian lận thương mại;

- Bổ sung, hoàn thiện các quy định pháp luật về quản lý thuế, phòng ngừa và ngăn chặn hiệu quả hành vi chuyển giá của doanh nghiệp FDI;

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung các chính sách tài chính, thuế để khuyến khích phát triển các ngành công nghiệp ưu tiên trong ngành ô tô phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam;

- Cân đối, bố trí kinh phí sự nghiệp theo khả năng cân đối ngân sách hàng năm để thực hiện Chiến lược theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản hướng dẫn;

- Chỉ đạo, hướng dẫn và hỗ trợ các sở tài chính địa phương trong xây dựng, hoàn thiện các chính sách thuế, tài chính và phân bổ ngân sách địa phương cho thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ Chiến lược được giao.

### **2.4. Bộ Thông tin và Truyền thông**

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương và các địa phương triển khai thực hiện các giải pháp phát triển công nghệ thông tin và truyền thông phục vụ

sản xuất công nghiệp và phát triển thương mại trong nước và tham gia vào chuỗi cung ứng khu vực và trên thế giới;

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, cơ quan liên quan triển khai các chương trình/đề án thuộc phạm vi chức năng, nhiệm vụ Chiến lược;

- Phối hợp với Bộ Công Thương, các bộ, ngành, cơ quan liên quan trong việc tổ chức triển khai các nội dung thuộc phạm vi của Chiến lược. Tuyên truyền, phổ biến và cung cấp các thông tin cần thiết, hỗ trợ cho các doanh nghiệp thuộc phạm vi quản lý.

## **2.5. Bộ Khoa học và Công nghệ**

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công Thương triển khai thực hiện các giải pháp về khoa học công nghệ nhằm nâng cao hàm lượng công nghệ cao trong các sản phẩm của ngành ô tô Việt Nam; xây dựng chính sách đổi mới và ứng dụng công nghệ; đánh giá trình độ công nghệ;

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, các bộ, ngành, cơ quan liên quan triển khai các giải pháp về khoa học và công nghệ nhằm nâng cao hàm lượng công nghệ cao trong các sản phẩm của ngành ô tô; xây dựng, hoàn thiện chính sách khuyến khích đổi mới công nghệ và ứng dụng, chuyển giao công nghệ mới, công nghệ tiên tiến, công nghệ cao trong lĩnh vực công nghiệp ô tô;

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, cơ quan liên quan xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ hoạt động khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo trong ngành công nghiệp ô tô;

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan xây dựng, ban hành quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn chất lượng ô tô xanh, thân thiện với môi trường và phụ tùng đối với các loại xe lưu hành trong nước; các quy định mang tính chất rào cản kỹ thuật để ngăn chặn việc sản xuất, lắp ráp và lưu hành các loại ô tô chất lượng kém, gây ô nhiễm môi trường;

- Xây dựng, hướng dẫn thực hiện hệ thống tiêu chuẩn Việt Nam (TCVN) về trạm sạc xe điện và tiêu chuẩn về hoàn đổi pin xe điện;

- Xây dựng, hướng dẫn thực hiện các quy định, hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn đối với cơ sở xử lý, tái chế pin xe điện;

- Hướng dẫn việc chuyển giao tiếp nhận công nghệ cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô và phụ tùng nhằm đảm bảo công nghệ được chuyển giao thực sự là công nghệ tiên tiến, công nghệ xanh.

## **2.6. Bộ Tài nguyên và Môi trường**

Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong công tác bảo vệ môi trường tại các dự án đầu tư trong ngành công nghiệp ô tô, các khu công nghiệp.

## **2.7. Bộ Giáo dục và Đào tạo**

- Nghiên cứu, cải tiến giáo trình, chương trình giảng dạy các môn học trong hệ thống đại học, cao đẳng và dạy nghề liên quan đến lĩnh vực công

nghiệp ô tô, phù hợp với xu hướng phát triển và đáp ứng nhu cầu nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho phát triển ngành công nghiệp ô tô; nghiên cứu đưa vào áp dụng những mô hình quản lý, đào tạo tiên tiến, hiện đại tại các cơ sở giáo dục, đào tạo;

- Tăng cường liên kết, hỗ trợ các doanh nghiệp về đào tạo để phát triển nguồn nhân lực nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành công nghiệp ô tô.

## **2.8. Bộ Giao thông vận tải**

- Chủ trì xây dựng, hoàn thiện thể chế, chính sách liên quan đến nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng, chuyển đổi sử dụng điện, năng lượng xanh đối với phương tiện, thiết bị, hạ tầng giao thông xanh trong giao thông vận tải;

- Tăng cường đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông theo quy hoạch; phát triển nguồn nhân lực sẵn sàng tiếp nhận chuyển giao, quản lý, khai thác, vận hành công nghệ mới về phương tiện, trang thiết bị, hạ tầng giao thông xanh;

- Huy động nguồn lực trong nước và quốc tế, xây dựng và thực hiện kế hoạch truyền thông và các nhiệm vụ khác nhằm thực hiện Chương trình hành động chuyển đổi năng lượng xanh; tổ chức đánh giá kết quả thực hiện trong ngành giao thông vận tải, báo cáo Thủ tướng Chính phủ;

- Nghiên cứu các phương án nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông, đáp ứng được nhu cầu tăng nhanh về sở hữu ô tô của người dân trong tương lai.

## **2.9. Ngân hàng Nhà nước Việt Nam**

- Nghiên cứu, xây dựng gói tín dụng xanh riêng cho dự án đầu tư phát triển ngành ô tô đảm bảo các cam kết sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên; ứng phó với biến đổi khí hậu; quản lý chất thải; xử lý ô nhiễm, cải thiện chất lượng môi trường; và tạo ra lợi ích khác về môi trường (dự án đầu tư vào chuyển đổi năng lượng, định hướng thân thiện với môi trường trong sản xuất, lắp ráp và các dự án về xử lý, tái chế pin xe điện,...);

- Nghiên cứu xây dựng các chính sách cho vay vốn ưu đãi đối với các khoản vay sản xuất, lắp ráp và vay mua ô tô, đặc biệt là ô tô điện hóa, ô tô sử dụng nhiên liệu xanh, sạch.

## **2.10. Các bộ, ngành liên quan khác**

Căn cứ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn được giao có trách nhiệm triển khai thực hiện các nhiệm vụ của các đề án, chương trình trong Quyết định phê duyệt Chiến lược này.

## **2.11. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương**

- Tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô, sản xuất phụ tùng ô tô trên địa bàn tỉnh, thành phố mình (nếu có) và giám sát việc thực hiện dự án theo nội dung đã xây dựng và đăng ký;

- Tham gia với Bộ, ngành kiểm tra, giám sát việc triển khai thực hiện chiến lược để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất giữa chiến lược phát triển công

ngành ô tô với Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và Quy hoạch phát triển công nghiệp trên địa bàn;

- Chỉ đạo các Sở, Ban, ngành chức năng phối hợp rà soát công tác đăng ký kinh doanh đối với các doanh nghiệp đăng ký ngành nghề kinh doanh sản xuất, lắp ráp ô tô, đảm bảo chặt chẽ, đúng pháp luật, phù hợp chiến lược.

**2.12. Hiệp hội các doanh nghiệp cơ khí Việt Nam, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam, Hiệp hội kỹ sư ô tô Việt Nam**

- Nghiên cứu, đề xuất và tổ chức việc phối hợp giữa các doanh nghiệp cơ khí tham gia sản xuất, lắp ráp ô tô, sản xuất phụ tùng nhằm nâng cao tính hợp tác - liên kết và tính chuyên môn hoá trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô và phụ tùng ngành công nghiệp ô tô;

- Nghiên cứu, đề xuất với các cơ quan quản lý nhà nước các giải pháp, cơ chế chính sách khuyến khích, thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp ô tô theo đúng chiến lược được duyệt.



## KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã được soạn thảo phù hợp với tình hình phát triển KTXH của cả nước đến 2030, trong bối cảnh hội nhập rộng rãi và với mục tiêu thu hút đầu tư của nhiều thành phần kinh tế để chủ động tham gia vào thị trường ô tô khu vực, tranh thủ cơ hội, xây dựng và phát triển ngành ô tô gắn chặt với hiệu quả kinh tế, nâng cao năng lực cạnh tranh, theo hướng phát triển bền vững, đáp ứng phần lớn nhu cầu các loại ô tô của thị trường nội địa và xuất khẩu.

Để thực hiện Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Bộ Công Thương thấy rằng cần phải có sự quyết tâm cao của Nhà nước, chỉ đạo, điều hành sát sao của Chính phủ và sự phối hợp đồng bộ, thống nhất giữa các Bộ, Ngành và các cấp từ Trung ương đến địa phương có liên quan.

Trong giai đoạn 2024 đến 2030 cùng với việc khuyến khích phát triển công nghiệp hỗ trợ và nâng cao tỷ lệ giá trị nội địa trong sản phẩm ô tô cần tập trung phát triển dòng xe chủ lực thân thiện với môi trường để làm nòng cốt phát triển ngành công nghiệp ô tô “xanh” trong nước hướng tới xuất khẩu vào các thị trường trên thế giới.

Để phát triển thành công dòng xe chủ lực, đề nghị:

- Chính phủ cần sớm mời các đối tác tiềm năng (mạnh về công nghệ, thương hiệu, tiềm lực tài chính và muốn đầu tư lớn, lâu dài tại Việt Nam) để đàm phán, thương thuyết.

- Chính phủ chỉ đạo các bộ ngành trung ương thống nhất các chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp đầu tư sản xuất dòng xe chủ lực quy mô lớn cũng như sản xuất chi tiết, linh kiện, phụ tùng cho lắp ráp ô tô, đặc biệt là các linh kiện của xe điện như pin, hệ thống phanh,... như đã trình bày trong phần giải pháp, chính sách để trình cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, ban hành.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

- 1) Bộ Công thương (2017), “*Báo cáo tình hình phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam*”, Tọa đàm giữa Bộ Công thương với doanh nghiệp ngành ô tô, Hà Nội, ngày 28/2/2017;
- 2) Quyết định số 1168/QĐ-TTg, ngày 16 tháng 7 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ ký phê duyệt “*Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035*”;
- 3) Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam, 2021 - “*Báo cáo của Nhóm Công tác Công nghiệp Ô tô - Xe máy*”;
- 4) Tạp chí ô tô Việt Nam, Thống kê số liệu năm 2014 - 2021.
- 5) Tổng cục Hải quan, Thống kê số liệu năm 2014 - 2021.
- 6) Tổng cục Thống kê, Tổng hợp số liệu năm 2014 - 2021.
- 7) Đức Dũng (2017). Vực dậy ngành ô tô: Không chỉ là ý chí của doanh nghiệp, <http://www.vietnamplus.vn/vuc-day-nganh-oto-khong-chi-la-y-chi-cua-doanh-nghiep/441563.vnp>
- 8) Nguyễn Tuyền (2017). "Hạn chót" cho ô tô Việt: Giác mơ đang dở và bài toán bảo hộ thị trường, <http://dantri.com.vn/kinh-doanh/han-chot-cho-o-to-viet-giac-mo-dang-do-va-bai-toan-bao-ho-thi-truong-20170319070325888.htm>
- 9) Trung tâm Nghiên cứu - Phân tích, Công ty Cổ phần Chứng khoán Ngân hàng Công Thương Việt Nam (VietinBank Securities), Báo cáo phân tích ngành công nghiệp ô tô Việt Nam 2018;
- 10) Ngô Đức Anh (2006), “*Công nghiệp phụ trợ Việt Nam dưới con mắt của nhà sản xuất Nhật Bản*”, Diễn đàn phát triển Việt Nam (VDF), Hà Nội.
- 11) TS Nguyễn Thị Tường Anh (2014), “*Kinh nghiệm phát triển công nghiệp hỗ trợ của một số nước và hàm ý cho Việt Nam*”, Tạp chí Tài chính, ngày 15/12/2014.
- 12) Bộ Công thương (2007), Báo cáo tại Hội nghị triển khai kế hoạch phát triển ngành công nghiệp phụ trợ năm 2008, Hà Nội, ngày 25/12/2007.
- 13) Bộ Công thương (2007), Quy hoạch phát triển công nghiệp hỗ trợ đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020, Hà Nội.
- 14) Bộ Công thương (2008), Báo cáo tổng hợp các chỉ tiêu hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô, Hà Nội.
- 15) Bộ Công thương (2011), Công văn số 9734/BCT-CNNg, về hướng dẫn trình tự, thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển, Hà Nội.
- 16) Bộ Công thương (2017), “*Báo cáo tình hình phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam*”, Tài liệu phục vụ buổi tọa đàm giữa Bộ Công thương với doanh nghiệp ngành ô tô, Hà Nội, ngày 28/2/2017.
- 17) Bộ Kế hoạch và đầu tư, Cục Đầu tư nước ngoài (2007), Báo cáo tình hình FDI trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam từ năm 1991 đến 2007.

18) Bộ Tài chính về hướng dẫn chính sách thuế nhập khẩu ưu đãi đối với vật tư, thiết bị nhập khẩu để sản xuất sản phẩm cơ khí trọng điểm.

19) Báo cáo thường niên doanh nghiệp Việt Nam (VCCI) (2019), Nxb Thông tin và truyền thông, Hà Nội.

20) Báo cáo thường niên doanh nghiệp Việt Nam (VCCI) (2020), Nxb Thông tin và truyền thông, Hà Nội.

21) Trương Thị Chí Bình (2010), *“Phát triển công nghiệp phụ trợ trong ngành điện tử gia dụng ở Việt Nam”*, Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội;

22) Trương Thị Chí Bình (2006), Đề tài cấp bộ *“Nghiên cứu đề xuất các giải pháp phát triển công nghiệp phụ trợ Việt Nam thông qua nâng cao hiệu quả liên kết kinh doanh giữa doanh nghiệp vừa và nhỏ”*, Bộ Công nghiệp, Hà Nội.

23) Chính phủ (2007), Quyết định phê duyệt *“Quy hoạch phát triển công nghiệp hỗ trợ cho một số ngành công nghiệp Việt Nam, giai đoạn đến 2010, tầm nhìn đến 2020”*, Hà Nội.

24) Chính phủ (2010), Nghị định số 87/2010/NĐ-CP ngày 13/8/2010 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Hà Nội.

25) Chính phủ (2011), Nghị định số 75/2011/NĐ-CP ngày 30/8/2011 về tín dụng đầu tư và tín dụng xuất khẩu của nhà nước, Hà Nội.

26) Chính phủ (2012), Nghị định số 95/2012/NĐ-CP về quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công thương, Hà Nội.

27) Chính phủ (2015), Nghị định số 111/2015/NĐ-CP ngày 03/11/2015 của Chính phủ về phát triển Công nghiệp hỗ trợ, Hà Nội.

28) Hoàng Văn Châu (Chủ biên) (2010), *“Chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam đến năm 2020”*, Nxb Thông tin và truyền thông, Hà Nội.

29) Hoàng Văn Châu (2010), *“Công nghiệp hỗ trợ - kinh nghiệm từ các nước và giải pháp cho Việt Nam”*, Nxb Thông tin và truyền thông, Hà Nội.

30) Mai Thế Cường (2006), *“Kinh nghiệm phát triển ngành công nghiệp ô tô Thái Lan trong điều kiện tự do hóa thương mại và ý nghĩa đối với Việt Nam”*, Tạp chí Những vấn đề kinh tế thế giới

31) Phú Cường (2014), *“Nguyên nhân công nghiệp hỗ trợ Việt Nam phát triển yếu kém và giải pháp thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ Việt Nam”*, Bản tin của Trung tâm hỗ trợ hội nhập WTO thành phố Hồ Chí Minh, ngày 19/8/2014.

32) Diễn đàn phát triển Việt Nam (2006), Báo cáo của VDF: Công nghiệp phụ trợ Việt Nam theo đánh giá của các nhà sản xuất Nhật Bản, Hà Nội.

33) Diễn đàn phát triển Việt Nam (2007), Vai trò của chính phủ trong xây dựng công nghiệp hỗ trợ, Hà Nội.

34) Trần Thị Phương Dịu (2014), Giải pháp tài chính phát triển công nghiệp hỗ trợ tại Việt Nam hiện nay, Tạp chí nghiên cứu Tài chính kế toán.

35) Đảng Cộng sản Việt Nam, Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII, Nxb Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội.

36) PGS, TS Lê Thế Giới (2009), Phát triển công nghiệp hỗ trợ ở Việt Nam - Lý thuyết, thực tiễn và chính sách, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

37) TS Trần Văn Hào (2014), Phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ: Nhìn từ thực trạng chính sách, Tạp chí Tài chính, ngày 27/11/2014.

38) Kyoshiro Ichikawa (2005), Xây dựng và tăng cường ngành công nghiệp phụ trợ tại Việt Nam, Báo cáo điều tra của Cục xúc tiến Ngoại thương Nhật Bản tại Hà Nội.

39) GS, TS Ngô Thắng Lợi, ThS Nguyễn Quỳnh Hoa (2014), Bàn về chủ đề đến năm 2020 Việt Nam về cơ bản trở thành nước công nghiệp, Tạp chí Kinh tế và phát triển.

40) GS, TS Đỗ Hoài Nam, PGS. TS. Trần Đình Thiên (2009), Mô hình công nghiệp hóa hiện đại hóa theo định hướng xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.

41) GS, TS Kennichi Ohno, GS. TS. Nguyễn Văn Thường (2005), Hoàn thiện chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam, Nxb Lý luận chính trị, Hà Nội.

42) Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA), Báo cáo tình hình sản xuất ô tô (2014 - 2023), Hà Nội.

43) Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA), Số liệu bán hàng hàng tháng của doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô (2014 - 2023), Hà Nội.

44) Hội kỹ sư ô tô Việt Nam, Trung tâm phát triển công nghệ ô tô (2004), Nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng tới dự báo phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, Đề tài khoa học cấp bộ.

45) Hayashida Takayuki (2010), Phát triển công nghiệp hỗ trợ: Kinh nghiệm từ Nhật Bản, Thời báo Kinh tế Việt Nam, số 210, 211, 212, ngày 4/9/2010.

46) Jica (2016), Nghiên cứu về công nghiệp hỗ trợ trong công nghiệp ô tô tại Việt Nam (Giai đoạn 1), Nhóm nghiên cứu là chuyên gia của tổ chức Jica, Hà Nội, tháng 9.

47) PGS. TS Trần Đình Thiên (Chủ nhiệm đề tài) (2007), Phát triển ngành công nghiệp phụ trợ - đánh giá thực trạng và hệ quả, Viện Kinh tế Việt Nam.

48) PGS, TS Phan Đăng Tuất (2009), Công nghiệp hỗ trợ - vấn đề trọng đại; và Kế hoạch hành động về phát triển công nghiệp hỗ trợ Việt Nam, báo Công thương tháng 6/2009.

49) Tạp chí ô tô Việt Nam, Thống kê số liệu năm 2014 - 2023.

#### **Tài liệu nước ngoài**

1) APO (2002), Research on the development of supporting industries in Asia, Tokyo, Japan.

2) Asian Productivity Organisation (2002), Strengthening of supporting industries: Asian experiences, Asian Productivity Organisation.

- 3) Akira Hibiki & Toshi H Arimura & Shunsuke Managi (2010), Environmental regulation, R&D and Technological Change, National Institute for Environmental Studies, Sophia University, Tohoku University, Japan;
- 4) Building in America (2010), Japan Automobile Manufacturers Association Inc, JAMA, Japan, (October/2010).
- 5) Brochures 2010 & 2011 (2011), JAMA, Tokyo, Japan.
- 6) Ben Stanley (2015), Automotive 2025: Industry without borders, <http://public.dhe.ibm.com/>.
- 7) Common Challenges, Common Future (2011), JAMA, Tokyo, Japan.
- 8) Daniel Sperling (2000), Energy and Environmental Challenges for Japanese Automobile industry, University of California, USA.
- 9) Kaoru Natsuda, John Thoburn (2011), Industrial Policy and the Development of the Automotive Industry in Thailand, RCAPS Working Paper No.11-5, November.
- 10) Kreinkrai, Techakanont, Terdudomtham Thamavit (2004), Historical development of supporting industries: a perspective from Thailand, Annual Report of the Industrial Research Institute, University Obirin.
- 11) Ken Togo (2007), Infant industry policy: A case of Japanese Automobile industry before 1945, Musashi University, Tokyo, Japan, (February 2007).
- 12) Keiko Hirota (2009), Automotive Technologies and Measures in Japan, Musashi University, Tokyo, Japan (Feb/2009).
- 13) Kim Hill (2015), Contribution of the Automotive Industry to the Economies of All Fifty States and the United States”, Center for Automotive Research, Washington, DC 20005.
- 14) M.E.Porter (1990), The competitive of nations, Harvard business review.
- 15) Mahipat Ranawat và Rajnish Tiwari (2009), Influence of Government Policies on Industry Development: The Case of India's Automotive Industry, Hamburg University of Technology, Germany, March.
- 16) Martin SCHRÖDER, Department of Automotive Science, Kyushu University, May 2017 - “*Viet Nam’s Automotive Supplier Industry: Development Prospects under Conditions of Free Trade and Global Production Networks*”;
- 17) Leon R. Domansky, Nova Publishers (2006), Automobile Industry: Current Issues.
- 18) Junichi Mori (2005), The Development of Supporting Industries for Vietnam’s Industrialization, Master of Arts in law and Diplomacy Thesis, Tufts University, Hoa Kỳ.
- 19) Justin Barnes, Anthony Black and Kriengkrai Techakanont (2015), Industrial Policy, Multinational Strategy and Domestic Capability: A Comparative Analysis of the Development of South Africa’s and Thailand’s Automotive

Industries, European Journal of Development Research, 19 November. doi:10.1057/ejdr.2015.63.

20) JBIC (2004), Survey report on overseas operations by Japanese manufacturing companies, JETRO, Japan.

21) Paul Brough (2000), Automotive and components market in Asia, Head of Financial Advisory Services, China and Hong Kong SAR KPMG, Hongkong.

22) Phichak Phutrakul (2014), Strategic Human Resource Development in the Automotive Industry (Eco-car) for the ASEAN Centre, International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering Vol:8, No:10.

23) Roger Farrel và Christopher Findlay (2001), Japan and the ASEAN Automotive industry, Australia – Japan Research Centre, Australian National University, August/2001.

24) Rachel Tang (2012), China's Auto Sector Development and Policies: Issues and Implications, Congressional Research Service 7-5700, June 25.

25) Rajah Rasiah, Yuri Sadoi, Rogier Busser, Routledge (2013), Multinationals, Technology and Localization in Automotive Firms in Asia, No18, October, 2013.

26) Ulrike Schaeede (2009), Globalization and the Reorganization of Japan's Auto Parts Industry, Journal Article, <https://fsi.stanford.edu/>, University of California, San Diego, U.S.A.

27) Usha CV Haley (2012), Putting the pedal to the metal: Subsidies to China's auto-parts industry from 2001 to 2011, Briefing Paper 316.

28) Strengthening of supporting industries (2002), Asian experiences, Asian Productivity Organisation.

29) Seminar report (2009), Economic and Environmental Challenges for the Automobile industry in Europe and Japan, EU-Japan Centre for Industry Cooperation, Tokyo, Japan, (No 24, April).

30) Shin Hosaka (2010), Views and Policies on Japan's Automotive Industry, Automobile Division Manufacturing Bureau, Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan, (Feb/2010).

31) Timothy J. Sturgeon, Johannes Van Biesebroeck và Gary Gereffi (2008), Value chains, networks and clusters: reframing the global automotive industry", Journal of Economic Geography, Oxford.

32) Timothy J. Sturgeon (MIT), Johannes Van Biesebroeck (KU Leuven) (2010), Effects of the Crisis on the Automotive Industry in Developing Countries A Global Value Chain Perspective, Policy Research Working Paper 5330.

33) Yongyuth Chalamwong (2012), Strategic framework for workforce development in the automotive and automotive parts". Thai Labor Committee.