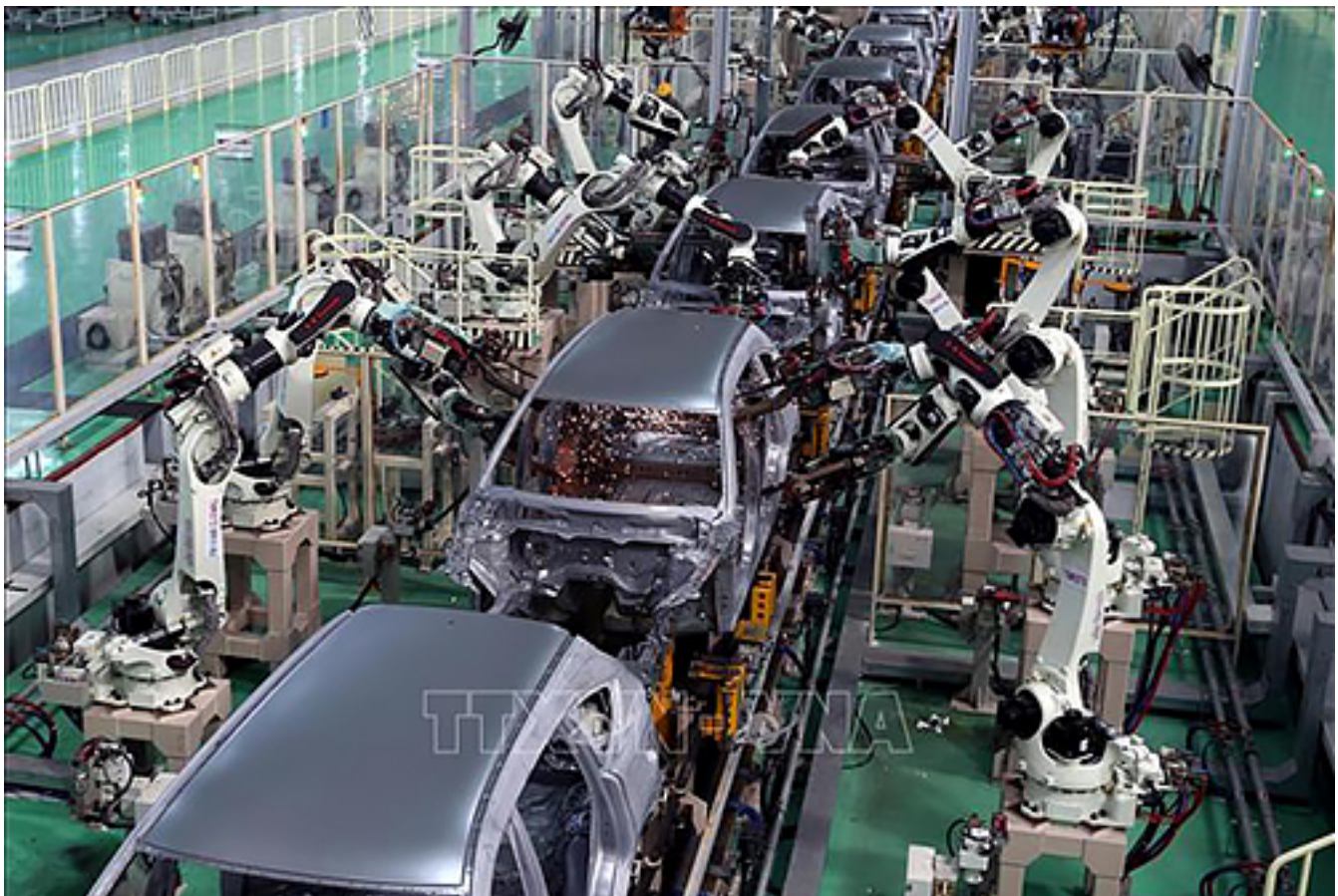


Đến năm 2019, tỉ lệ năng động hóa cho ngành công nghiệp ô tô mới chỉ đạt bình quân từ 7-10% trong khi mục tiêu đưa ra trong Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020 là tỉ lệ năng động hóa cho công nghiệp ô tô đạt 40% vào năm 2005, 60% vào năm 2010...

Để phát triển ngành này và nâng tỉ lệ năng động hóa cho ngành công nghiệp ô tô, nhiều ý kiến cho rằng, cần có chính sách thúc đẩy thị trường ô tô và nâng cao năng lực doanh nghiệp công nghiệp hàng trí tuệ, đáp ứng yêu cầu của chuỗi sản xuất toàn cầu.

Phát triển ngành... những lợi ích không thể dùng



*Dây chuyền hàn vỏ xe bằng robot tại Công ty TNHH Mọt thành viên Sản xuất ô tô THACO MAZDA tại Khu kinh tế mới Chu Lai (Quảng Nam).
Ảnh: Danh Lam/TTXVN*

Chỉ thị của Hội đồng Công nghiệp ô tô Việt Nam Lê Đình Quang cho hay, hiện nay có khoảng 300 doanh nghiệp công nghiệp ô tô (CNHT) ô tô, nhưng có đến 80% là doanh nghiệp nước ngoài, số còn lại là của Việt Nam nhưng phần lớn là có quy mô nhỏ, tiếp cận vốn khó, khó có đầu tư kiến thức cho công nghệ và việc liên kết giữa các doanh nghiệp này còn khá yếu. Một chỉ số ô tô có đến khoảng 30.000 linh kiện, nhưng doanh nghiệp Việt Nam chỉ số xuất khẩu không quá chục loại.

Chỉ thị về đổi mới công nghệ cho ngành công nghiệp ô tô, Phó Cục trưởng Cục Công nghiệp (Bộ Công Thương) Phạm Tuấn Anh cho biết, hiện nay xe taxi, xe khách từ 10 chỗ ngồi trở lên, xe chuyên dùng số xuất trong nước đã đạt tiêu chuẩn đổi mới công nghệ cao, nhưng xe taxi đến 7 chỗ ngồi trung bình 55%; xe khách từ 10 chỗ ngồi trở lên đạt từ 20% đến 50%. Tuy nhiên, tiêu chuẩn đổi mới công nghệ của xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi còn khá thấp. Mục tiêu đưa ra trong Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020 là từ nay đưa 40% vào năm 2005, 60% vào năm 2010... nhưng đến nay mức chi tiêu bình quân từ 7 - 10%; trong đó Thaco đạt từ 15 - 18%, Toyota Việt Nam đạt 37% riêng dòng xe Innova, thấp hơn mức tiêu chuẩn.

Mặc dù vậy, các số liệu đổi mới công nghệ chủ yếu chỉ là các phụ tùng và công nghệ gắn trên như ghế ngồi, gương, kính, sảm, lốp, bánh xe, dây điện, dây quy... nên Việt Nam vẫn phải nhập khẩu hầu hết các nhóm số liệu công nghệ và giá trị gia tăng cao, nhất là các bộ phận, linh kiện quan trọng như hệ thống phanh, ly hợp, hộp số, hệ thống lái...

Chỉ rõ những điểm yếu của ngành CNHT ô tô của Việt Nam, ông Phạm Tuấn Anh cho rằng, số doanh nghiệp của ngành này phát triển chậm rãi so với ngành và chỉ có 385 doanh nghiệp ở Malaysia và 2.500 doanh nghiệp ở Thái Lan, nên chỉ có rất ít nhà cung cấp trong nước tham gia vào chuỗi cung ứng của nhà xuất khẩu, lắp ráp ô tô tại Việt Nam.

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp này còn chưa tạo dựng niềm tin đối với các doanh nghiệp lắp ráp ô tô toàn cầu có trên lắp ráp tại Việt Nam về chất lượng số liệu, thông số kỹ thuật, nguồn vật liệu và thời gian giao hàng.

Cùng với đó còn có nguyên nhân từ phía quản lý nhà nước, việc xây dựng chiến lược và quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô còn chưa thực sự chú trọng tính khả thi khi xác định các mục tiêu; hệ thống chính sách phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô còn có

những mâu thuẫn, thiêu hụt quán và thiêu hụt tính bền vững. Trong đó có chế độ trợ giúp hạn chế tiêu dùng ô tô cá nhân mâu thuẫn với định hướng phát triển ngành công nghiệp ô tô. Không chỉ mâu thuẫn, chính sách còn thay đổi liên tục và quá nhanh trong thời gian ngắn.

Dưới góc nhìn của ngành trong cuộc, Phó Tổng giám đốc Công ty Toyota Việt Nam Đỗ Thu Hoàng cho rằng, không phải doanh nghiệp không muốn đầu tư cho CNHT, những quy mô thị trường nhỏ và sản lượng thấp (chỉ bằng 1/4 và 1/5 so với Thái Lan và Indonesia), chính sách không bền vững nên CNHT không phát triển được khi các nhà sản xuất phải nhập khẩu linh kiện và lắp ráp. Điều này dẫn đến chi phí rất cao cho việc đóng gói, vận chuyển, thuế nhập khẩu làm cho chi phí sản xuất ô tô tại Việt Nam cao hơn từ 10 - 20% so với Thái Lan, Indonesia.

Theo PGS. TS Đinh Trọng Thịnh, chuyên gia kinh tế, hiện nay Việt Nam chưa có ngành ô tô đúng nghĩa nên CNHT cho ngành này ít, nhà đầu tư không dám mạo hiểm nếu không có sản lượng, không có lợi nhuận. Hơn nữa, liên kết giữa nhà sản xuất ô tô và doanh nghiệp hỗ trợ chưa mang tính chặt chẽ lâu dài nên họ không dám đầu tư. Trong khi đó, nhiều người nói, doanh nghiệp cần sản xuất phải kiên trì, không bán trong nước thì xuất khẩu những rõ ràng đây là bài toán khó.

Tạo “lực” cho ngành

