

Mã số: 347

Ngày nhận: 29/12/2016

Ngày gửi phản biện lần 1: 10/2 /2017

Ngày gửi phản biện lần 2: 27/2/2017

Ngày hoàn thành biên tập: 27/2/2017

Ngày duyệt đăng: 27/2/2017

NHẬP KHẨU Ô TÔ CỦA VIỆT NAM TỪ CÁC NƯỚC THÀNH VIÊN CỦA HIỆP ĐỐI TÁC KINH TẾ TOÀN DIỆN KHU VỰC (RCEP)¹

Từ Thúy Anh², Phạm Xuân Trường³, Nguyễn Thị Quỳnh Hương⁴

Tóm tắt

Ô tô luôn là một trong những ngành mũi nhọn của bất cứ nền công nghiệp nào trên thế giới. Để làm ra một chiếc ô tô đòi hỏi phải có sự tham gia của nhiều ngành từ ngành cơ bản như khai mỏ, luyện kim đến phức tạp như chế tạo linh kiện, điện tử, đi kèm với đó là rất nhiều công nghệ tiên tiến. Do đó, ngay từ đầu quá trình công nghiệp hóa hiện đại hóa đất nước, Chính phủ Việt Nam đã có chính sách rõ ràng bảo hộ cho ngành sản xuất ô tô trong nước phát triển. Tuy nhiên trải qua một quãng thời gian tương đối dài, ngành sản xuất ô tô trong nước chỉ dừng lại ở mức lắp ráp, chất lượng ô tô làm ra ở mức trung bình trong khi đó phần lớn ô tô trên thị trường là ô tô nhập khẩu. Hiện nay ASEAN và 6 nước đối tác (Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ, Úc, New Zealand) đang đàm phán một hiệp định thương mại tham vọng có tên gọi là Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện (RCEP). Trong thời gian tới, khi hiệp định RCEP được hình thành sẽ bao gồm những nước xuất khẩu ô tô rất lớn trên thế giới nói chung và xuất khẩu vào thị trường Việt Nam nói riêng, lượng ô tô nhập khẩu dự kiến sẽ tăng đột biến. Điều này đòi hỏi những nhà hoạch định chính sách cần có những biện pháp đối phó hợp lý để tiếp tục cải thiện hiệu quả hoạt động của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

Từ khóa: *RCEP, nhập khẩu, công nghiệp ô tô*

Abstract

Automobile plays an important role in any industrialized economy all over the world. Automobile production requires the participation of various industries, accompanied with advanced technologies. Thus, from the beginning of the country's industrialization process,

¹ Bài viết được thực hiện trong khuôn khổ đề tài nghiên cứu khoa học do WTI/SECO tài trợ (2016)

² Tác giả liên hệ: PGS, TS, Từ Thúy Anh, Trường Đại học Ngoại Thương. Email: thuyanh.tu@ftu.edu.vn

³ Trường Đại học Ngoại Thương. Email: truongpx@ftu.edu.vn

⁴ Trường Đại học Ngoại Thương. Email: huongntq.2010@gmail.com

Vietnamese Government have adopted protectionism policies in order to support the growth of domestic automobile production. However, Vietnam automobile sector has been still stagnant at the stage of assembling, with medium quality of outputs, which leads to the huge quantity of import. ASEAN and its 6 dialogue partners (China, Japan, Republic of Korea, India, Australia and New Zealand) are currently negotiating an ambitious and comprehensive agreement, which is called the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP). If this agreement is concluded and implemented, the Vietnam's car import quantity is expected to dramatically increase. In this context, policy makers need to come up with solutions in order to cope with the challenges brought by the RCEP, as well as enhance the effectiveness of Vietnam automobile industry.

Key words: RCEP, import, automobile.

1. Tổng quan về ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam

1.1 Năng lực sản xuất

Sự hình thành thị trường ô tô ở Việt Nam là tương đối muộn so với thế giới. Năm 1986, Việt Nam bắt đầu tiến hành công cuộc Đổi mới. Cùng với những nỗ lực cải cách về mặt chính trị và kinh tế, thì Việt Nam cũng dần khôi phục các mối quan hệ với các nước tư bản. Điều này đã tạo điều kiện thuận lợi cho sự ra đời và phát triển của thị trường ô tô Việt Nam với rất nhiều mẫu xe đến từ các thương hiệu nước ngoài khác nhau như Toyota, Ford, Honda, Mercedes Benz... Tuy nhiên sự tham gia của các doanh nghiệp Việt Nam trong chuỗi giá trị ô tô ngay chính tại thị trường của mình còn rất thấp.

Nhìn vào chuỗi giá trị sản xuất ô tô (Bảng 1), chúng ta nhận thấy Việt Nam hầu như không thể đảm nhận trọn vẹn được bất cứ ngành nào trong ba nhóm ngành – thượng nguồn, lõi hay hạ nguồn. Phát triển công nghiệp ô tô, quan trọng nhất là năng lực chế tạo máy mà điều này, Việt Nam còn rất nhiều hạn chế. Đối với các ngành đòi hỏi kỹ thuật thấp hơn, ví như như sản xuất linh kiện, nếu Việt Nam có thể sản xuất linh kiện ô tô và xuất khẩu ra nước ngoài (từ năm 2010, Việt Nam đã xuất khẩu linh kiện ô tô sang Nhật Bản) thì đó cũng là nhờ chúng ta liên doanh với công ty nước ngoài hoặc doanh nghiệp FDI sử dụng công nghệ của nước họ để sản xuất. Ngay cả ở khâu lắp và ráp và hoàn thiện sản phẩm, thứ quan trọng nhất là dây chuyền lắp ráp, hệ thống phun sơn và kiểm tra, chúng ta cũng phải nhập khẩu từ nước ngoài. Có thể nói, yếu tố duy nhất mà chúng ta đóng góp tương đối trọn vẹn đó là nhân công và đất đai để xây dựng nhà xưởng.

Bảng 1: Chuỗi giá trị sản xuất ô tô

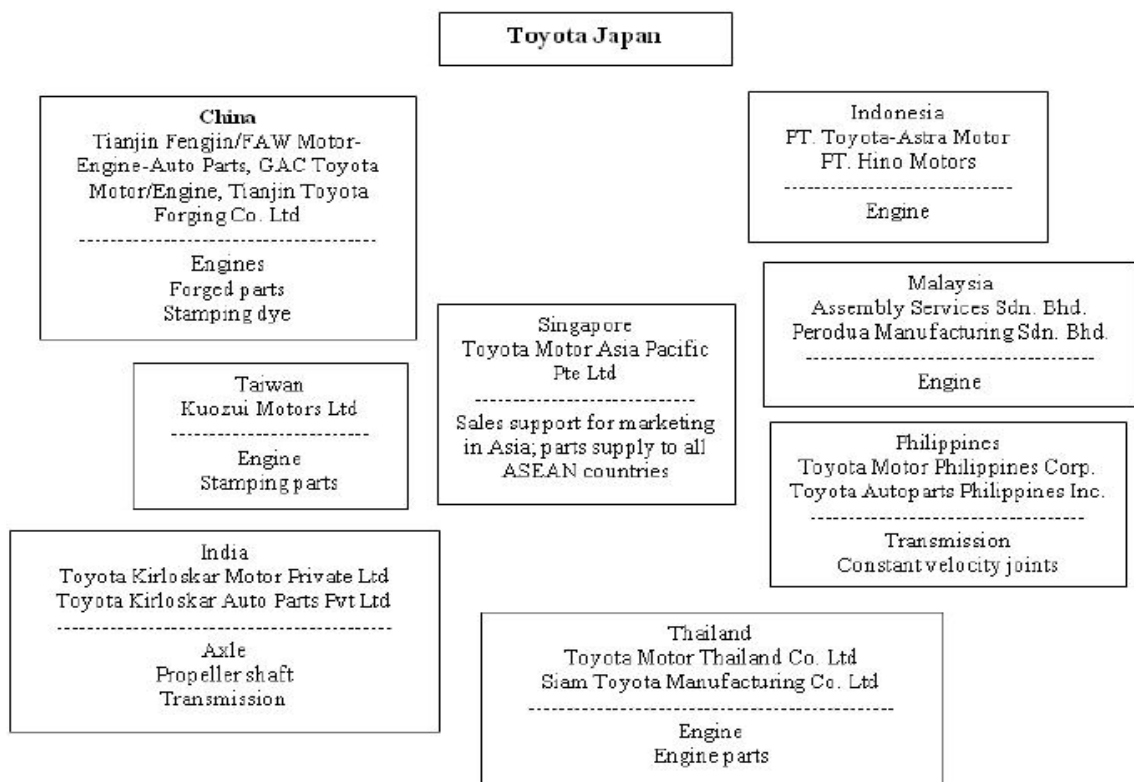
Các ngành thượng nguồn	Các ngành lõi	Các ngành hạ nguồn
<ul style="list-style-type: none"> - Khai mỏ và luyện kim - Dệt may - Năng lượng - Nhựa, cao su, kính - Điện tử 	<ul style="list-style-type: none"> - Chế tạo động cơ và hệ thống truyền dẫn - Chế tạo khung gầm - Chế tạo linh phụ kiện cơ khí và điện tử (bánh xe, lốp xe, hệ thống phanh, ống 	<ul style="list-style-type: none"> - Lắp ráp hoàn chỉnh - Marketing và bán hàng - Tài chính và bảo hiểm - Bảo trì, bảo hành

	xã...)	
--	--------	--

Nguồn: EU – ASEAN Business council (2015)

Cụ thể hơn nhìn vào danh sách các nhà cung ứng linh kiện cho ô tô do Toyota sản xuất (bảng 2) trong khu vực các quốc gia thành viên RCEP, chúng ta hoàn toàn không thấy sự xuất hiện của các công ty Việt Nam. Điều đáng lưu ý đó là các nước trong khu vực Đông Nam Á như Indonesia, Malaysia, Thái Lan đã có thể nắm vững được kỹ thuật chế tạo các bộ phận trong ngành lõi như động cơ hay hệ thống truyền dẫn. Đây là một dấu hiệu cho thấy sự tụt hậu tương đối xa về trình độ của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam so với các nước trong khu vực.

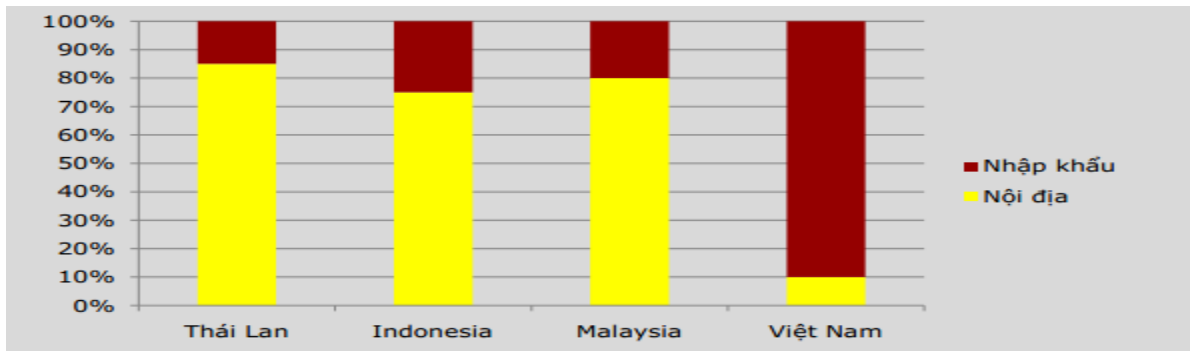
Bảng 2: Danh sách các nhà cung ứng linh kiện cho Toyota trong khu vực Châu Á



Nguồn: Website của Toyota

Hệ quả tất yếu của một ngành công nghiệp ô tô dựa nhiều vào lao động kỹ năng thấp giá rẻ, đó là tỷ lệ nội địa hóa trong nước không cao. Khi so sánh với các quốc gia khác trong khu vực, chúng ta nhận thấy các quốc gia khác có tỷ lệ nội địa hóa vượt trội. Nếu như Việt Nam tỷ lệ nội địa hóa chỉ dừng ở mức 10%, thì ở Malaysia con số này lên tới 80%, Indonesia cũng đạt được mức xấp xỉ 80% và cao nhất là Thái Lan với trên 85%. Điều này cho thấy, ngay cả khi so với các nước trong khu vực, Việt Nam đang tụt hậu rất lớn về ngành công nghiệp ô tô nói chung và rất nhiều các công nghệ cơ bản có liên quan đến ô tô nói riêng.

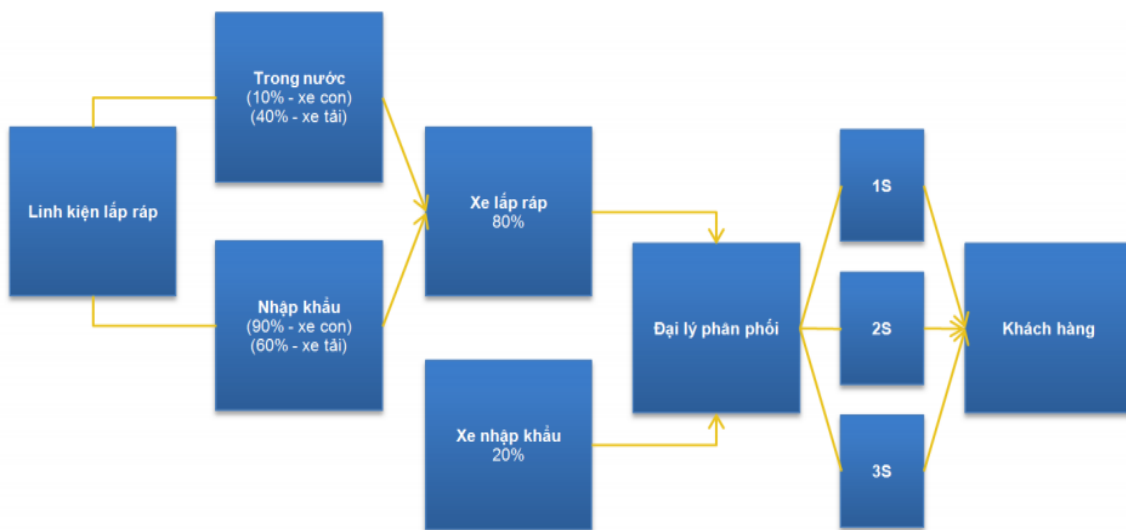
Hình 1: Tỷ lệ nội địa hóa ngành công nghiệp ô tô Việt Nam so với một số nước trong khu vực ASEAN



Nguồn: Chứng khoán APEC (2014), Báo cáo Phân tích ngành ô tô

Điều này dẫn tới một thực tế, giá trị gia tăng tạo ra trong ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam chủ yếu nằm ở khâu phân phối (xem hình 2). Bức tranh có vẻ tươi sáng hơn một chút ở phân khúc xe tải khi Việt Nam có thể chủ động tới 40% linh kiện lắp ráp. Tuy nhiên với hạn chế về cơ sở hạ tầng, cũng rất khó để Việt Nam phát triển dòng xe tương đối lớn này trừ khi chúng ta đẩy mạnh hoạt động xuất khẩu.

Hình 2: Chuỗi sản xuất và cung ứng ô tô tại Việt Nam



Đại lý 1S: Chỉ bao gồm showroom ô tô

Đại lý 2S: garage cung cấp dịch vụ sửa chữa, k trưng bày ô tô

Đại lý 3S: kết hợp cả 2

Nguồn: BMI, VAMA, BVSC tổng hợp

Bên cạnh việc giá trị gia tăng tạo ra không nhiều thì hệ quả khi không làm chủ được công nghệ, phụ thuộc phần lớn vào linh kiện nhập khẩu đó là sản lượng hàng năm tạo ra của ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam là tương đối thấp. Không có gì ngạc nhiên khi Thái Lan với việc làm chủ được phần lớn công nghệ đang là các quốc gia có sản lượng ô tô cao

nhất Đông Nam Á. Sau Thái Lan là Indonesia và Malaysia, cuối cùng là Việt Nam và Philippines. Khi so sánh sản lượng của Việt Nam với quốc gia phát triển nhất trong khu vực trong ngành sản xuất ô tô là Thái Lan, chúng ta nhận thấy khoảng cách ngày càng nới rộng. Năm 2010, sản lượng xe của Thái Lan gần gấp 7 lần Việt Nam thì năm 2015, con số này đã lên đến hơn 10 lần. Mặc dù Việt Nam dân số đông hơn, tăng trưởng GDP tốt hơn Thái Lan nhưng vai trò của kỹ thuật lên sản lượng là không thể bỏ qua. Ngoại trừ Thái Lan và Philippines là hai quốc gia sản xuất xe thương mại (xe chở hàng và chở người số lượng lớn) nhiều hơn xe chở khách (xe con), còn lại tất cả các quốc gia khác đều sản xuất xe chở khách nhiều hơn xe thương mại.

Bảng 3: Sản lượng ô tô của Việt Nam và các nước trong khu vực giai đoạn 2010 - 2015

Đơn vị: chiếc

Quốc gia	2010			2011			2012		
	Xe chở khách	Xe thương mại	Tổng	Xe chở khách	Xe thương mại	Tổng	Xe chở khách	Xe thương mại	Tổng
Indonesia	496524	205984	702508	561863	276085	837948	743501	322056	1065557
Malaysia	522568	45147	567715	488261	45254	533515	509621	59999	569620
Thái Lan	554387	1090917	1645304	537987	919808	1457795	957623	1496094	2453717
Việt Nam	56836	49330	106166	61379	39086	100465	41488	32185	73673
Philippines	33161	47316	80477	24591	40315	64906	26340	49073	75413
Quốc gia	2013			2014			2015		
	Xe chở khách	Xe thương mại	Tổng	Xe chở khách	Xe thương mại	Tổng	Xe chở khách	Xe thương mại	Tổng
Indonesia	925111	283100	1208211	1013172	285351	1298523	824445	274335	1098780
Malaysia	543892	57515	601407	545122	51296	596418	563883	50781	614664
Thái Lan	1071076	1385981	2457057	742678	1137329	1880007	760688	1152314	1913002
Việt Nam	58629	35001	93630	74480	46604	121084	99052	72701	171753
Philippines	26490	52679	79169	27070	61775	88845	36395	62373	98768

Nguồn: Hiệp hội ô tô Đông Nam Á (AAF-ASEAN Automotive Federation)

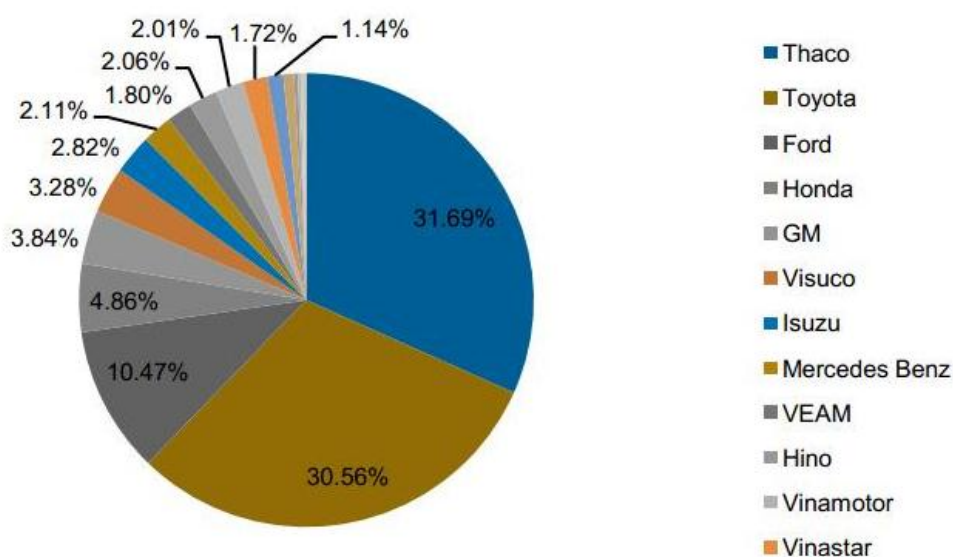
Sản lượng ô tô của Việt Nam khi so với các cường quốc ô tô trên thế giới thì càng không đáng kể. Năm 2015, trong khi Việt Nam sản xuất được khoảng 100 nghìn ô tô chở khách thì Trung Quốc sản xuất được 24.5 triệu chiếc; Mỹ 12.1 triệu chiếc; Nhật Bản là khoảng 9.2 triệu chiếc (OICA, 2015)

Một điểm đáng lưu ý nữa đó là chi phí sản xuất ô tô của Việt Nam vẫn còn cao, lớn hơn khoảng 20% so với chi phí sản xuất tại các nước ASEAN (Báo Hải Quan, 2016). Việc vẫn đang thực hiện lộ trình cắt giảm thuế nhập khẩu linh kiện từ Nhật Bản trong khi các quốc

gia cạnh tranh khác trong ASEAN đã cắt giảm gần hết (do ký hiệp định thương mại tự do với Nhật Bản trước Việt Nam) cộng với chi phí hậu cần tại Việt Nam lớn hơn so với các nước trong khu vực cũng góp phần khiến cho chi phí sản xuất ô tô ở Việt Nam luôn ở mức cao.

Về mặt thị phần trong nước, ngoại trừ THACO phát huy thế mạnh của Việt Nam ở dòng xe tải dạng nhỏ và vừa thì phần thị trường còn lại đều rơi vào tay các nhà sản xuất nước ngoài (Toyota, Ford, Honda, GM) do như đã phân tích ở trên, Việt Nam không chủ động được linh phụ kiện cũng như một phần lớn ô tô trên thị trường là ô tô nhập khẩu từ chính các hãng đang có mặt tại Việt Nam.

Hình 3: Thị phần ô tô Việt Nam năm 2015



Nguồn: VAMA

1.2 Tình hình nhập khẩu

Nhìn chung, với điều kiện dân số trẻ, tốc độ tăng trưởng kinh tế cao duy trì ổn định thì thị trường buôn bán ô tô ở Việt Nam được coi là rất triển vọng. Tỷ lệ sở hữu ô tô của Việt Nam còn thấp so với khu vực. Nếu như ở Việt Nam chỉ khoảng 10% hộ gia đình sở hữu ô tô thì con số này ở Indonesia là 54%, Philippines là 53%, Malaysia là 93% (Chứng khoán APEC, 2014). Bên cạnh đó, với mặt bằng lãi suất ở mức thấp và ổn định, tín dụng cho vay mua ô tô tăng trưởng liên tục cộng thêm những chính sách hỗ trợ của Chính phủ như giảm phí trước bạ xe ô tô sẽ tiếp tục là những yếu tố thúc đẩy nhu cầu tiêu thụ ô tô trong nước. Với khả năng sản xuất hạn chế của ngành ô tô trong nước thì nhập khẩu ô tô ở Việt Nam đóng một vai trò quan trọng trong việc đáp ứng nhu cầu ô tô của người dân.

Hoạt động nhập khẩu ô tô Việt Nam có nhiều biến động trong giai đoạn 2011 - 2016. Trong khi linh kiện phụ tùng ô tô nhập khẩu liên tục tăng trong khoảng thời gian này do sản lượng xe ô tô sản xuất trong nước tăng ổn định (xem bảng 4), thì giá trị nhập khẩu ô tô lại tăng giảm thất thường. Năm 2012, giá trị nhập khẩu ô tô sụt giảm gần 40% từ hơn 1 tỷ USD năm 2011 xuống còn hơn 600 triệu USD năm 2012, tuy nhiên giá trị nhập khẩu bình quân lại tăng. Sau giai đoạn phục hồi và tăng ổn định từ 2013 đến 2015 thì đến 2016 giá trị nhập khẩu

tính tổng và giá trị nhập khẩu bình quân lại giảm. Cụ thể, giá trị nhập khẩu giảm từ gần 3 tỷ USD xuống còn hơn 2,4 tỷ USD, giá trị nhập khẩu bình quân giảm từ gần 24 nghìn USD xuống còn hơn 20.5 nghìn USD. Sự suy giảm này có thể được giải thích do việc giảm thuế nhập khẩu ô tô có xuất xứ từ ASEAN theo đúng lộ trình của AFTA (hiệp định thương mại tự do Đông Nam Á) sao cho đến năm 2018 mức thuế nhập khẩu ô tô sẽ về 0%.

Bảng 4: Tình hình nhập khẩu ô tô và linh kiện ô tô của Việt Nam giai đoạn 2011 - 2016

Năm	2011			2012		
	Lượng (chiếc)	Giá trị (USD)	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	Lượng (chiếc)	Giá trị (USD)	Giá trị bình quân (USD/chiếc)
Ô tô nguyên chiếc	54.621	1.028.613.584	18.831,83	27.405	615.484.076	22.458,82
Linh kiện phụ tùng ô tô		2.037.929.121			1.461.339.615	
Năm	2013			2014		
	Lượng (chiếc)	Giá trị (USD)	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	Lượng (chiếc)	Giá trị (USD)	Giá trị bình quân (USD/chiếc)
Ô tô nguyên chiếc	35.125	722.620.391	20.572,82	70.956	1.581.666.079	22.290,8
Linh kiện phụ tùng ô tô		1.678.984.695			2.182.880.902	
Năm	2015			2016		
	Lượng (chiếc)	Giá trị (USD)	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	Lượng (chiếc)	Giá trị (USD)	Giá trị bình quân (USD/chiếc)
Ô tô nguyên chiếc	125.534	2.982.658.423	23.759,77	113.567	2.335.122.553	20.561,63
Linh kiện phụ tùng ô tô		3.028.266.112			3.549.516.050	

Nguồn: Tổng cục Hải Quan

Trong dữ liệu của Tổng cục Hải Quan không phân định rõ số lượng xe đã qua sử dụng và số lượng xe mới được nhập khẩu về Việt Nam qua các năm là bao nhiêu. Tuy nhiên, có thể

thấy ở phân khúc xe bình dân giá rẻ, ô tô mới được nhập khẩu nguyên chiếc khá được ưa chuộng do giá thành rẻ mà chất lượng tốt. Đây chính là đối thủ cạnh tranh chính của các nhà sản xuất trong nước. Ngược lại, đối với phân khúc ô tô hạng sang thì xe nhập khẩu đã qua sử dụng nguyên chiếc luôn là lựa chọn hàng đầu do tiết kiệm được chi phí, đồng thời người tiêu dùng có thể dùng đời xe mới hơn.

1.3 Rào cản liên quan đến thương mại trong lĩnh vực ô tô ở Việt Nam

➤ Đối với các cam kết trong WTO

Tính đến thời điểm này đã gần 10 năm kể từ khi Việt Nam gia nhập WTO, điều đó có nghĩa hầu hết thuế nhập khẩu đối với ô tô sẽ giảm xuống mức thấp nhất theo cam kết. Tuy nhiên, ở mức thấp nhất này chúng ta nhận thấy mức thuế vẫn còn ở khá cao (thuế suất bình quân là 13,4%).

Bảng 5: Các cam kết về cắt giảm thuế trong WTO đối với mặt hàng ô tô nguyên chiếc và phụ tùng ô tô nhập khẩu

TT	Mặt hàng	Thuế suất MFN tại thời điểm gia nhập (%)	Thuế suất cam kết trong WTO		
			Khi gia nhập (%)	Cuối cùng (%)	Thời gian thực hiện (kể từ khi gia nhập)
1	Thuế suất bình quân chung	17,4	17,2	13,4	Chủ yếu cắt giảm trong 3-5 năm
2	Thiết bị vận tải	35,3	46,9	37,4	Chủ yếu cắt giảm trong 3-5 năm
3	Một số loại xe cụ thể:				
a	Ô tô con:				
	Xe từ 2.500 cc trở lên	90	90	52	12 năm
	Xe từ 2.500 cc trở lên, loại 2 cầu	90	90	47	10 năm
	Xe dưới 2.500 cc và loại khác	90	90	70	7 năm
b	Xe tải				
	Loại không quá 5 tấn	100	80	50	12 năm
	Loại khác	60; 80	60; 80	50; 70	5 năm và 7 năm
c	Phụ tùng ô tô	20,9	24,3	20,5	3-5 năm

Nguồn: WTO

➤ Đối với các cam kết trong ASEAN và các hiệp định ASEAN + 1

Mức thuế nhập khẩu mà Việt Nam cam kết thấp hơn hẳn so với những cam kết trong WTO. Đặc biệt đến năm 2018, hầu hết mức thuế nhập khẩu ô tô từ những quốc gia trong ASEAN + 6 sẽ về 0%

Bảng 6: Các cam kết về cắt giảm thuế trong ASEAN và các hiệp định ASEAN + 1 đối với mặt hàng ô tô nguyên chiếc

	MFN	ATIGA	ACFTA	AKFTA	AJCEP	AANZFTA	AIFTA	
	2008	2008 - 2018	2009 - 2018	2015 - 2018		2009 - 2022	2015 - 2022	
8702	100	83 - 0%	Bắt đầu giảm từ 2018 xuống còn 50%	Chỉ giảm đối với một số xe SPV xuống còn 0%	Chưa có lộ trình	Bắt đầu giảm từ 2018, đến năm 2022 còn 50%	Chưa có lộ trình	
8703	100	83 - 0%						
8704	60%	5 - 0%	70 - 30			Bắt đầu giảm từ 2018, đến năm 2022 còn 5%		
8705	10%	0%	8 - 0%			10 - 0%		5 - 0%
8709	3%	0%	3 - 0%			10 - 0%		3 - 0%

Nguồn: Tổng hợp từ các Biểu thuế nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam theo ATIGA và các hiệp định thương mại tự do ASEAN+1

➤ *Đối với cam kết theo hiệp định EVFTA*

Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc từ EU về Việt Nam sẽ giảm còn 0% sau 10 năm. Riêng ô tô có động cơ xăng trên 3.0 L và động cơ Diesel trên 2.5 L sẽ về mức 0% sau 9 năm.

➤ *Đối với cam kết theo hiệp định VN-EAEU FTA*

Dự kiến đến năm 2018 sẽ có 5.103 dòng thuế được cắt giảm về 0% chiếm 54% biểu thuế cam kết cắt giảm của Việt Nam. Ô tô nguyên chiếc nhập khẩu từ Liên minh kinh tế Á – Âu cũng nằm trong số này, tuy nhiên 87 dòng thuế CKD – các bộ linh kiện hoàn chỉnh để lắp ráp ô tô lại không nằm trong cam kết cắt giảm thuế của Việt Nam

➤ *Đối với cam kết theo TPP (chưa được thông qua)*

Việt Nam cam kết mở cửa thị trường ô tô với xe từ 3.0L trở lên, theo lộ trình về 0% sau 10 năm, nhưng không đề cập đến các dòng xe có dung tích xi lanh dưới 3.0L.

Đối với các hàng rào phi thuế quan, các hiệp định thương mại tự do mà Việt Nam tham gia đều đặt ra các quy định chung về việc loại bỏ hạn ngạch nhập khẩu, các hạn chế

định lượng và các rào cản phi thuế quan khác. Cụ thể, Việt Nam sẽ xóa bỏ tất cả các hạn chế về số lượng, hạn chế về ngoại hối. Các hàng rào phi thuế quan khác sẽ được Việt Nam xóa bỏ dần trong vòng chậm nhất mười năm sau khi sản phẩm được hưởng ưu đãi ở hầu hết các hiệp định. Ngoài ra, Việt Nam cũng phải thống nhất các tiêu chuẩn chất lượng, công khai chính sách và thừa nhận các chứng nhận chất lượng của các nước đối tác. Tuy nhiên, trong trường hợp khẩn cấp khi số lượng nhập khẩu gia tăng đột ngột gây phương hại đến sản xuất trong nước hoặc đe dọa cán cân thanh toán, Việt Nam vẫn có thể áp dụng các biện pháp phòng ngừa để hạn chế hoặc dừng nhập khẩu. Việt Nam cũng có thể áp dụng các dạng thuế chống bán phá giá, thuế chống trợ cấp trong trường hợp điều tra và phát hiện có hành động thương mại không công bằng từ các nước đối tác.

2. Tình hình nhập khẩu ô tô của Việt Nam giai đoạn 2010 – 2015 từ các nước thành viên của RCEP và một số thách thức đặt ra đối với ngành sản xuất ô tô trong nước

2.1 Tổng quan về RCEP

Hiệp định đối tác toàn diện khu vực RCEP là một hiệp định thương mại tự do đang đàm phán giữa 16 quốc gia bao gồm: 10 nước thành viên ASEAN và 6 quốc gia hiện đang có hiệp định thương mại tự do song phương với ASEAN là Úc, Trung Quốc, Nhật Bản, Ấn Độ, Hàn Quốc và New Zealand (còn được gọi là ASEAN + 6). Khi được hoàn thành, đây sẽ là một khu vực kinh tế gồm 16 quốc gia, có dân số chiếm 45% tổng dân số toàn cầu (3.435 triệu người) đóng góp vào khoảng 1/3 GDP thế giới (\$21,3 nghìn tỷ) và tạo ra khoảng 30% xuất khẩu toàn cầu.

Vào tháng 11 năm 2012, các vòng đàm phán về RCEP được bắt đầu ở Phnom Penh. Vòng đàm phán thứ nhất diễn ra từ ngày 9 – 13 tháng 5 năm 2013 tại Bandar Seri Begawan, thủ đô của Brunei. Lấy ASEAN làm khu vực kinh tế trọng tâm, mục tiêu của các vòng đàm phán RCEP là đạt đến một hiệp định đối tác kinh tế hiện đại, toàn diện, chất lượng và các bên cùng có lợi. Hiệp định sẽ bao trùm các vấn đề liên quan đến thương mại hàng hóa, dịch vụ, đầu tư, hợp tác kinh tế - kỹ thuật, sở hữu trí tuệ, cạnh tranh, giải quyết tranh chấp và các vấn đề khác giữa các nước thành viên của ASEAN và các đối tác của ASEAN. RCEP sẽ làm sâu sắc hơn nữa những cam kết hiện nay giữa các nước trong khuôn khổ của hiệp định thương mại tự do FTA + 1. Một trong những nguyên tắc trong đàm phán RCEP là nó cũng phải phù hợp với những quy định của WTO.

Trong vòng đàm phán mới nhất diễn ra vào tháng 8/2016 tại Thành phố Hồ Chí Minh, tất cả các nước thành viên đều đã đệ trình những bản cam kết đầy đủ đầu tiên của mình về thương mại hàng hóa, dịch vụ và danh sách bảo lưu trong lĩnh vực đầu tư. Trong lĩnh vực hàng hóa, lĩnh vực kỳ vọng sẽ đạt được sự đồng thuận sớm nhất, các nhà đàm phán đang tiếp tục các cuộc thảo luận của mình theo tinh thần của các nhà lãnh đạo tuyên bố vào năm ngoái đó là kết thúc đàm phán RCEP trong năm 2016 (tuy nhiên trên thực tế có lẽ sớm nhất đàm phán RCEP sẽ kết thúc vào năm 2017). RCEP dường như tạo ra một sự chông lán và cạnh tranh một phần với TPP, một hiệp định mà do Mỹ dẫn dắt ở khu vực Châu Á – Thái Bình Dương. Tuy nhiên với việc tổng thống mới đắc cử của Mỹ không mặn mà với hiệp định TPP, khả năng thúc đẩy RCEP về đích sớm là điều hoàn toàn có thể xảy ra. Ngoài ra, hiện nay

Trung Quốc cũng đang muốn làm sống lại ý tưởng về một khu vực tự do thương mại giữa các nước Châu Á – Thái Bình Dương (FTAAP), một đề xuất cũ của Mỹ, để tạo ra một khu vực thương mại tự do giữa các nước là thành viên trong APEC trong trường hợp muốn dung hòa lợi ích với Mỹ. Nói một cách khác, Việt Nam chắc chắn sẽ có cơ hội có mặt trong một hiệp định thương mại thế hệ mới với quy mô lớn nhất từ trước đến giờ trong một tương lai gần.

2.2 Tình hình nhập khẩu ô tô của Việt Nam giai đoạn 2010 – 2015 từ các nước thành viên của RCEP

Việt Nam vẫn được coi là một nền kinh tế đang chuyển đổi từ hình thức kế hoạch hóa tập trung sang nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Thị trường ô tô trong nước chưa phát triển một phần là do vẫn nằm trong sự kiểm soát tương đối của chính phủ. Tuy nhiên, trước xu thế hội nhập kinh tế không thể tránh khỏi, sự kiểm soát này dần dần được nới lỏng. Trước năm 2004, Chính phủ kiểm soát thị trường ô tô bởi thuế quan, hạn ngạch và đặc biệt là biện pháp thuế quan kết hợp với hạn ngạch (đánh thuế cao hơn hẳn khi lượng nhập khẩu vượt quá một số lượng nhất định). Ví dụ, phương tiện trên 12 chỗ ngồi không được phép nhập khẩu vào Việt Nam để phục vụ tiêu dùng cá nhân. Nhập khẩu phương tiện sử dụng với mục đích đặc biệt (SPV) bị hạn chế bởi hạn ngạch để đảm bảo tính cạnh tranh của các sản phẩm sản xuất trong nước. Cho đến năm 2005, thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc đối với mọi loại phương tiện chở khách và xe hàng dưới 5 tấn đều trên 100%.

Theo quá trình toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế, các chính sách của Chính phủ liên quan đến thị trường ô tô đã được thay đổi để phù hợp với các điều khoản mà Việt Nam đã cam kết trong các hiệp định thương mại tự do. Kể từ khi gia nhập WTO (2007), Việt Nam bắt đầu cắt giảm thuế nhập khẩu ô tô theo như cam kết. Sản lượng tiêu thụ ô tô bắt đầu gia tăng qua từng năm. Doanh số bán ô tô ở thị trường Việt Nam đã tăng 4,5 lần sau 10 năm (2005 – 2015), từ 41.133 chiếc lên 183.382 chiếc. Đặc biệt nhu cầu về ô tô tăng lên gấp 3 lần trong một thời gian ngắn từ 2005 đến 2007, cho thấy tác động rõ ràng từ việc giảm thuế nhập khẩu của Chính phủ.

6 trong tổng số 10 nhà cung cấp xe ô tô nhập khẩu lớn nhất cho Việt Nam đến từ khu vực tự do ASEAN + 6 (các nước sẽ là thành viên RCEP trong tương lai) bao gồm Trung Quốc, Thái Lan, Indonesia, Ấn Độ, Hàn Quốc và Nhật Bản (xem hình 4). Điều đó có nghĩa là ASEAN + 6 có thể coi là đối tác quan trọng nhất đối với các hãng ô tô Việt Nam. Việc hình thành một khu vực thương mại tự do (nếu RCEP được thực thi) sẽ có tác động to lớn tới ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam. Tính tổng cộng, các nước trong khối RCEP chiếm tới gần 90% nguồn cung ô tô nhập khẩu cho thị trường Việt Nam (xem bảng 7).

Bảng 7: Nhập khẩu ô tô của Việt Nam từ các nước thành viên RCEP

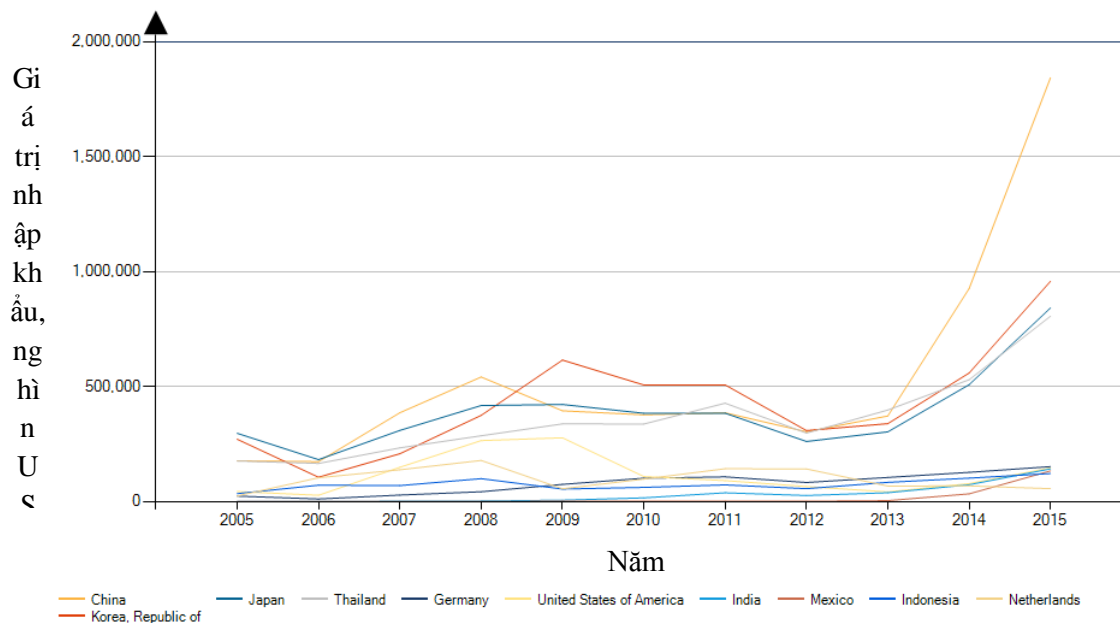
Đơn vị: nghìn USD

Giá trị nhập khẩu Nước xuất khẩu	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Thế giới	2304410	2437897	1721976	1886317	3183011	5421009
ASEAN +6	1720374	1851378	1279530	1555345	2722195	4739279

ASEAN +6 (% so với thế giới)	74,66%	75,94%	74,31%	82,45%	85,52%	87,42%
Trung Quốc	376786	385845	303227	371893	926484	1842893
Hàn Quốc	506942	507022	308393	338772	558983	957730
Thái Lan	337005	427782	297664	397849	529845	805867
Nhật Bản	383882	384067	261216	302965	508234	841820
Indonesia	61475	72255	55991	83543	101591	121529
Ấn Độ	15909	37921	25967	38180	72768	141893
Malaysia	8197	9031	10501	9728	14244	18427
Philippines	23603	22734	13210	8868	7328	6212
Singapore	5179	3996	2715	2263	1243	1190
Úc	1097	710	273	1180	1195	1429
Campuchia	112	8	346	96	259	254
New Zealand	23	7	27	8	21	35
Lào	164	0	0	0	0	0
Mianma	0	0	0	0	0	0
Brunei	0	0	0	0	0	0

Nguồn: Tổng hợp từ cơ sở dữ liệu của ITC, www.trademap.org

Hình 4: Top 10 nước xuất khẩu ô tô lớn nhất sang Việt Nam giai đoạn 2005 – 2015



Nguồn: Cơ sở dữ liệu của ITC, www.trademap.org

Nhìn chung giá trị nhập khẩu ô tô của Việt Nam từ các thành viên của RCEP đều có xu hướng tăng theo thời gian ngoại trừ giai đoạn giảm sau cuộc khủng hoảng 2008. Trong các quốc gia là thành viên của RCEP thì Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Thái Lan là những nước có lượng xe xuất khẩu sang thị trường Việt Nam tăng nhiều nhất, đặc biệt là Trung Quốc. Một mình Trung Quốc chiếm tới gần 40% giá trị ô tô nhập khẩu của Việt Nam từ các nước RCEP trong năm 2015. Cũng trong năm này, lượng nhập khẩu xe tương ứng từ Hàn Quốc chiếm 20%, Nhật Bản chiếm khoảng 18% , Thái Lan chiếm 17%. Tổng cộng các quốc gia này chiếm đến 95% lượng xe nhập khẩu của Việt Nam từ các nước là thành viên của RCEP. Với việc bản thân ASEAN đã có các hiệp định thương mại tự do với từng nước đối tác, đồng thời các quốc gia còn lại trong RCEP không có thế mạnh về ngành công nghiệp ô tô thì khi RCEP được ký kết và có hiệu lực, tỷ trọng nhập khẩu ô tô của Việt Nam từ những nước trên nhiều khả năng vẫn sẽ ở mức cao (trên 90%). Điều quan trọng là ô tô từ Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Thái Lan sẽ cạnh tranh mạnh mẽ với thị trường sản xuất ô tô trong nước không chỉ từ chất lượng mà còn từ giá cả.

Bảng 8: Tỷ trọng nhập khẩu ô tô của Việt Nam từ các nước trong RCEP

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
RCEP	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Trung Quốc	21,95%	20,82%	23,69%	23,88%	34,04%	38,90%
Hàn Quốc	27,40%	24,09%	21,82%	20,58%	20,25%	27,40%
Nhật Bản	20,82%	20,46%	19,52%	18,71%	17,73%	20,82%
Thái Lan	23,06%	23,28%	25,58%	19,42%	17,05%	23,06%
Ấn Độ	2,11%	2,02%	2,42%	2,69%	2,97%	2,11%
Indonesia	3,95%	4,44%	5,33%	3,74%	2,52%	3,95%
Malaysia	0,53%	0,81%	0,61%	0,47%	0,34%	0,53%
Philippines	1,19%	1,08%	0,61%	0,23%	0,11%	1,19%
Úc	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Singapore	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Campuchia	0%	0%	0%	0%	0%	0%
New Zealand	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Lào	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Mianma	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Nguồn: Cơ sở dữ liệu của ITC, www.trademap.org

Về cơ cấu nhập khẩu ô tô dùng để chở người và hàng hóa (không xét tới các loại ô tô chuyên dụng khác và linh kiện phụ tùng ô tô) từ các nước là thành viên của RCEP, chúng ta nhận thấy chủ yếu Việt Nam nhập khẩu xe ô tô dùng để vận chuyển hàng hóa từ các nước RCEP. Nếu như năm 2010, giá trị nhập xe ô tô dùng để vận chuyển hàng hóa gấp gần 1,5 lần xe ô tô chở người (khách) thì đến năm 2015, con số này đã lên hơn 4 lần. Đặc điểm của xe

vận tải hàng hóa đó là lượng khí thải lớn, diện tích công kênh dễ gây tai nạn giao thông trong điều kiện đường xá của Việt Nam. Điều này cũng là điểm mà các nhà hoạch định chính sách ở Việt Nam cần lưu ý khi hiệp định RCEP được ký kết và có hiệu lực.

Bảng 9: Giá trị nhập khẩu các loại ô tô dùng để chở hàng và chở người từ các nước RCEP giai đoạn 2010 - 2015

Đơn vị: nghìn USD

Mã HS	Tên hàng hóa	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8704	Xe có động cơ dùng để vận tải hàng hóa	340.126	409.231	304.481	390.493	751.590	1.565.218
8703	Xe ô tô và các loại xe khác có động cơ được thiết kế chủ yếu để chở người (trừ các loại thuộc nhóm 87.02), kể cả xe chở người có khoang hành lý chung (station wagons) và ô tô đưa.	228.819	245.205	106.515	117.203	230.171	355.930
8702	Xe ô tô chở 10 người trở lên, kể cả lái xe.	11.423	6.198	17.563	15.755	28.061	35.955

Nguồn: Cơ sở dữ liệu của ITC, www.trademap.org

Theo Báo cáo “Đánh giá tác động của RCEP đối với nền kinh tế Việt Nam” do MUTRAP thực hiện, nhập khẩu của Việt Nam từ các nước RCEP sẽ tăng thêm từ 3,7% đến 5,6% tương đương với khoảng 5,2 tỷ USD năm 2020. Phần lớn lượng nhập khẩu tăng thêm này đến từ Trung Quốc và Nhật Bản. Cũng cần lưu ý rằng đây chính là hai trong số các quốc gia sản xuất ô tô lớn nhất trên thế giới. Kết quả, tương tự cũng được tìm thấy trong nghiên cứu của Từ Thúy Anh và Lê Minh Ngọc (2015), giá trị nhập khẩu ô tô của Việt Nam sẽ tăng lên khi hiệp định RCEP được hình thành và tăng nhiều nhất ở các quốc gia có quy mô nền kinh tế lớn như Trung Quốc và Nhật Bản. Kết quả là, sản lượng trong nước trong năm 2020 khi so với trường hợp không có RCEP ở hầu hết các ngành sẽ có xu hướng giảm (theo kết quả chạy mô hình GTAP trong Báo cáo do MUTRAP thực hiện, chỉ có ba ngành là dệt may, may mặc và đồ da là có mức tăng sản lượng tương đối, hầu hết các ngành còn lại sản lượng đều giảm), ngành sản xuất ô tô cũng không phải là ngoại lệ. Cụ thể, trong các chủng loại ô tô, thì nhập khẩu dòng sản phẩm ô tô chạy bằng động cơ diesel có thể thay thế với dung tích từ 1500cc đến 2500cc có mức độ gia tăng lớn nhất lên tới hơn 725%, đây cũng là dòng sản phẩm mà thuế do chính phủ thu được từ hoạt động nhập khẩu giảm nhiều nhất gần 67%.

2.2 Một số thách thức đặt ra đối với ngành sản xuất ô tô trong nước

Có thể thấy một khi hiệp định RCEP được hình thành, theo như những nghiên cứu, lượng ô tô nhập khẩu của Việt Nam từ các cường quốc về sản xuất ô tô như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc chắc chắn sẽ gia tăng. Điều này đặt ra một áp lực không hề nhỏ đối với

ngành sản xuất ô tô ở trong nước. Để phát triển ngành ô tô theo đúng định hướng công nghiệp hóa hiện đại hóa đã đặt ra, Việt Nam cần giải quyết một số thách thức như sau:

Ngành công nghiệp hỗ trợ kém phát triển:

Theo quyết định số 1168/QĐ-TTg về chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, đến năm 2020 tỉ lệ nội địa hoá sẽ đạt trung bình 30-45% đối với các loại xe tập trung và 25-35% đối với các phụ tùng như động cơ, hộp số và mô tơ. Tuy nhiên với mức độ phát triển hiện nay của ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô thì mục tiêu này khó mà có thể đạt được. Tính đến tháng 4 năm 2012, Việt Nam có 33 công ty doanh nghiệp hỗ trợ cấp 1 và 181 công ty cấp 2. Tuy nhiên điểm đáng chú ý là các thành phần đòi hỏi kỹ thuật cao như tôn dập vỏ xe; sắt, thép chất lượng cao để làm trục bánh răng và các chi tiết thì các doanh nghiệp đều phải nhập khẩu. Trong khi tại Thái Lan, số doanh nghiệp hỗ trợ cấp 1 là 709 với 354 công ty của Thái Lan và 355 công ty có yếu tố nước ngoài. Số nhà cung cấp cấp 2, 3 và thấp hơn nữa của ngành công nghiệp ô tô Thái Lan là hơn 1.100 doanh nghiệp địa phương. Số lượng doanh nghiệp trong chuỗi sản xuất ô tô của Malaysia và Indonesia cũng lớn hơn nhiều so với tại Việt Nam, tại Malaysia là khoảng 280 nhà cung cấp cấp 1, 200 nhà cung cấp cấp 2 và tại Indonesia thì có 166 nhà cung cấp cấp 1 cùng với 336 nhà cung cấp cấp 2. Bên cạnh nguyên nhân là do không có nền tảng về công nghệ thì các nguyên nhân như dung lượng thị trường nhỏ, phân tán, nhiều mẫu, cũng khiến cho lĩnh vực này kém hấp dẫn trong việc thu hút các nhà đầu tư vào làm công nghiệp hỗ trợ. Ngoài ra, chính sách ưu đãi hiện tại của Chính phủ cũng có nhiều bất cập khi thuế suất thuế nhập khẩu bộ linh kiện chỉ có 25% trong khi việc sản xuất những phụ tùng cốt lõi như thân, vỏ xe và hộp số động cơ không được ưu đãi.

Công nghệ lắp ráp hiện đại được thực hiện bằng robot:

Một nghiên cứu mới đây của ngân hàng Bank of America đã dự đoán đến năm 2025, robot sẽ tham gia vào 45% hoạt động sản xuất của con người, so với mức 10% như hiện nay. Nhật Bản, một quốc gia có nhiều nhà máy lắp ráp ô tô ở Việt Nam là một trong những quốc gia đi đầu trong việc sử dụng robot thay thế dần vai trò của con người với tỷ lệ 1.520 con robot/ 10.000 công nhân. Tỷ lệ này vượt xa nhiều so với mức trung bình của thế giới là 66 con robot/10.000 công nhân. Điều này sẽ gây khó khăn rất lớn cho ngành công nghiệp ô tô còn kém phát triển của Việt Nam. Các công ty nước ngoài đang đặt nhà máy lắp ráp ô tô ở Việt Nam có thể chuyển hướng sang các nước phát triển có công nghệ tiên tiến về robot thay vì tập trung khai thác lợi thế lao động giá rẻ. Hơn nữa Việt Nam sẽ khó khăn hơn rất nhiều trong việc gia tăng giá trị trong chuỗi giá trị ngành ô tô do công nghệ sản xuất ô tô ngày càng phát triển đòi hỏi quốc gia muốn tham gia ngay kể cả ở công đoạn thấp nhất cũng phải có nền tảng công nghệ nhất định.

Sự nổi lên của các quốc gia khác có chi phí sản xuất rẻ hơn:

Trong số các quốc gia có chi phí sản xuất rẻ mới nổi lên, có thể kể đến Ấn Độ với dung lượng thị trường lớn (tương đương với Trung Quốc) và lực lượng lao động dồi dào. Ấn Độ đã có nhiều cải thiện đáng kể trong việc tạo ra môi trường đầu tư tốt kể từ năm 1991. Tuy nhiên việc hạn chế quyền sở hữu cổ phần nhà đầu tư nước ngoài trong nhiều lĩnh vực, đặc biệt là công nghiệp dịch vụ đang là rào cản cho nhà đầu tư nước ngoài. Chính sách “Make in

India” và việc giải quyết tốt những vấn đề về cơ sở hạ tầng, năng lực sản xuất, tốc độ tăng trưởng việc làm sẽ giúp Ấn Độ cải thiện đáng kể hơn nữa về thu hút đầu tư FDI. Ngoài ra trong khu vực Đông Nam Á, Mianma, Lào Campuchia cũng là những đối thủ mới nổi lên gần đây cạnh tranh vị thế của Việt Nam trong việc thu hút đầu tư FDI trong đó có cả những nhà sản xuất ô tô, khi các nước này đều có thể cung ứng lực lượng lao động giá rẻ và đang tạo ra môi trường đầu tư rất thông thoáng.

Hạn chế của cơ sở hạ tầng:

Cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam chưa thích ứng được với số lượng lớn ô tô trong ngắn hạn. Hệ quả là, tỷ trọng xe con vẫn còn thấp: xe con chiếm 44% năm 2013 so với mức 88% của khu vực Châu Á – Thái Bình Dương theo thống kê của MarketLine. Vì vậy, xe máy vẫn là sự lựa chọn hàng đầu đối với người tiêu dùng với tính tiện dụng và linh hoạt. Cầu xe ô tô sẽ khó bùng nổ trong ngắn hạn khi chỉ được hỗ trợ bởi yếu tố giá. Xét riêng TP.Hồ Chí Minh – khu vực tiêu thụ ô tô lớn nhất cả nước, cơ sở hạ tầng đường như chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại ngày càng tăng khi mật độ đường giao thông hiện tại chỉ ở mức 1,4 km/km² và diện tích dùng cho giao thông chỉ đạt dưới 6%. Theo đánh giá của một số chuyên gia, cơ sở hạ tầng cùng với sự yếu kém của công nghiệp hỗ trợ là nguyên nhân chính khiến cho ngành ô tô trong nước mãi không tạo được đột phá.

3. Thảo luận và kết luận

Nhằm giải quyết thách thức đặt ra cho ngành công nghiệp ô tô trong thời gian tới, Việt Nam cần nhắc một số giải pháp sau đây:

Định vị lại vai trò của ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam: thay vì việc cố gắng phát triển một ngành sản xuất hoàn chỉnh, Việt Nam nên tập trung vào phát triển một số ngành công nghiệp hỗ trợ sản xuất các linh kiện dựa trên các sản phẩm mà mình có lợi thế như nhựa, cao su, gia dầy. Với việc thuế nhập khẩu ô tô từ các thị trường chính sẽ về mức 0% trong thời gian tới cùng với sự tham gia nhiều hơn của robot vào quá trình sản xuất thì việc giữ lại công đoạn lắp ráp tận dụng lao động giá rẻ là không cần thiết. Để phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô ngoài việc tạo ra môi trường thông thoáng, ưu đãi về thuế thì thực hiện hai giải pháp tiếp theo liên quan đến nguồn nhân lực và hạ tầng một cách đồng bộ cũng rất quan trọng

Phát triển nguồn nhân lực phù hợp với tình hình mới: để tương xứng với vai trò mới của ngành công nghiệp ô tô thì Chính phủ cũng nên có những định hướng trong việc phát triển nguồn lực cho phù hợp. Đối với nguồn lực phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô thì nguồn lực trong ngành cơ khí và chế tạo chiếm một vai trò rất quan trọng. Do đó, cần phải tập trung đầu tư cho các trường kỹ thuật, đặc biệt là các Khoa cơ khí, chế tạo của các trường này trong thời gian tới. Chính phủ cần tạo thêm nhiều sân chơi sáng tạo cho các em sinh viên ở cấp độ Quốc gia, đồng thời khuyến khích khởi nghiệp trong lĩnh vực sản xuất linh phụ kiện cho ngành công nghiệp ô tô. Ngoài ra việc cử thêm thực tập sinh đến làm việc ở các trung tâm sản xuất ô tô lớn như Nhật Bản và Hàn Quốc cũng là một giải pháp có thể cân nhắc.

Đầu tư phát triển hạ tầng: để tạo ra dung lượng thị trường lớn từ đó thu hút đầu tư nguồn vốn tư nhân vào ngành sản xuất ô tô thì Chính phủ cần hoàn thiện hạ tầng hạ tầng. Với điều kiện hạ tầng thuận lợi, cộng với thu nhập bình quân đầu người gia tăng theo thời gian⁵ thì nhu cầu về phương tiện đi lại hiện đại của người dân sẽ đến như một hệ quả tất yếu. Kết nối các tuyến đường, phát triển thêm nhiều đường cao tốc và quy hoạch hợp lý các bãi đỗ xe sẽ là những giải pháp chính giúp phát triển cơ sở hạ tầng theo hướng ưu tiên cho xe ô tô. Tuy nhiên cũng cần tính toán hợp lý sao cho phù hợp với định hướng phát triển phương tiện giao thông công cộng của Chính phủ trong tương lai.

Đàm phán hiệp định RCEP một cách linh hoạt: chính phủ và cơ quan chuyên môn cần xây dựng bộ tiêu chuẩn kỹ thuật, đặc biệt là các tiêu chuẩn liên quan đến môi trường mới đối với xe nhập khẩu mới và xe nhập khẩu đã qua sử dụng. Điều này phần nào sẽ hạn chế việc nhập khẩu ô tô cũ đã qua sử dụng từ các nước là thành viên của RCEP có chi phí sản xuất ô tô thấp như Ấn Độ⁶, Indonesia. Đồng thời, cần cố gắng kéo dài khoảng thời gian được bảo lưu thuế nhập khẩu như cũ (ít nhất là 5 năm mới bắt đầu lộ trình giảm thuế) để ngành công nghiệp ô tô trong nước (kể cả trong trường hợp Việt Nam tập trung vào một vài ngành sản xuất linh kiện) có đủ thời gian chuẩn bị. Bên cạnh đó các biện pháp phòng vệ thương mại hiện đại như chống bán phá giá, chống trợ cấp, biện pháp tự vệ đặc biệt được phép sử dụng cũng cần được chính phủ nghiên cứu và sẵn sàng triển khai khi cần thiết.

Đẩy mạnh hoạt động hiệu quả hoạt động của hiệp hội: các hiệp hội sẽ có vai trò đại diện cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước kiến nghị một cách tổng hợp, có hệ thống tới các cơ quan chức năng trong trường hợp thị trường trong nước bị đe dọa bởi nhập khẩu từ bên ngoài, để từ đó Chính phủ có thể khởi động các biện pháp tự vệ cần thiết. Hiệp hội cũng sẽ là kênh thông tin để kết nối các nhà sản xuất trong nước và giờ theo định hướng là các nhà sản xuất linh phụ kiện với các nhà sản xuất tiếp theo trong chuỗi sản xuất ô tô ở nước ngoài. Ngoài ra đây cũng là nơi để các nhà sản xuất ô tô trong nước trao đổi ý kiến, nắm bắt những kiến thức mới và liên kết chặt chẽ với nhau hơn.

Chú trọng đầu tư phát triển công nghệ đón đầu xu thế mới: các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực sản xuất ô tô cần đầu tư một lượng vốn nhất định cho hoạt động R&D, đón đầu xu thế công nghệ mới. Mặc dù có thể các công ty Việt Nam không phải là những người tạo ra công nghệ mới nhưng phải là những người làm chủ được nó và trong một chừng mực nhất định sẽ tạo ra giá trị gia tăng cho những công nghệ mới đó. Ví dụ: xu thế mới trong tương lai sẽ hướng đến ô tô không người lái, điều này đòi hỏi sự hoạt động chính xác của các thiết bị điện tử và phần mềm xử lý thông tin trên ô tô. Với thế mạnh về công nghệ thông tin, các công ty của Việt Nam có thể nghiên cứu và đóng góp một phần giá trị nhất định trong xu thế xe tự hành trong tương lai.

Chú trọng đầu tư phát triển con người: cũng giống như tầm vĩ mô thì ở tầm vi mô, các doanh nghiệp cũng phải chú trọng tới chất lượng nguồn nhân lực. Ngành ô tô đòi hỏi

⁵ Nhà nghiên cứu thị trường Nielsen ước tính tầng lớp trung lưu Việt Nam sẽ đạt 44 triệu người vào năm 2020 và 95 triệu người vào năm 2030. Chi tiết xem tại <http://news.zing.vn/tang-lop-trung-luu-cua-viet-nam-se-chiem-mot-nua-dan-so-post692467.html>

⁶ Xem thêm ở “Ô tô giá rẻ ồ ạt về Việt Nam: Xe Ấn Độ chỉ 84 triệu đồng/chiếc” báo điện tử Vietnamnet, <http://vietnamnet.vn/vn/kinh-doanh/thi-truong/o-to-gia-re-o-at-ve-viet-nam-xe-an-do-chi-84-trieu-dong-chiec-356478.html>

những kỹ năng lao động ở mức khá trở lên do đó người lao động hoạt động trong ngành này cần trải qua quá trình đào tạo bài bản. Bước đầu các công ty trong nước có thể thuê chuyên gia nước ngoài, tuy nhiên sau quá trình học hỏi, nhân lực Việt Nam hoàn toàn có thể đảm đương vị trí tương tự. Ngoài ra, nhân lực trong ngành này cần phải luôn cập nhật thông tin để biết được xu hướng mới trên thế giới. Bên cạnh đó các kỹ năng kinh doanh ở thị trường châu Á cũng cần được quan tâm bồi dưỡng khi chắc chắn hiệp định RCEP sẽ mở rộng thị trường tiêu dùng ô tô ở Việt Nam.

Tuyên truyền, phổ biến các kiến thức liên quan đến hiệp định RCEP: các điều khoản quan trọng của RCEP cũng như lộ trình thuế và các biện pháp thương mại khác có liên quan cần phải được phổ biến, tuyên truyền đến các công ty kinh doanh sản xuất ô tô ở Việt Nam thông qua Bộ Công thương, VCCI và Hiệp hội ô tô Việt Nam. Các chính sách hỗ trợ cần phải được thông tin đầy đủ đến các thành viên của Hiệp hội trong khoảng thời gian cho phép của hiệp định.

Hướng phát triển tiếp theo của nghiên cứu là xem xét hoạt động của các doanh nghiệp sản xuất ô tô có vốn FDI từ các nước RCEP tại Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

1. Báo Hải quan (2015), *Công nghiệp hỗ trợ ô tô đang có nhiều tiềm năng phát triển*, xem tại <http://alumni.neu.edu.vn/news/bai-viet/cong-nghiep-ho-tro-o-to-dang-co-nhieu-tiem-nang-phat-trien-182> (truy cập ngày 3/12/2016).
2. Chứng khoán Bảo Việt (2015), *Báo cáo phân tích cổ phiếu CTCP Dịch vụ Tổng hợp Sài Gòn*.
3. Chứng khoán APEC (2014), *Báo cáo phân tích ngành ô tô*.
4. Chứng khoán Đại Nam (2016), *Báo cáo phân tích ngành ô tô*.
5. Cơ sở dữ liệu của Trung tâm Thương mại Thế giới (ITC), www.trademap.org .
6. EU – ASEAN Business Council (2015), *ASEAN – An Emerging Global Automotive Hub in the Making*.
7. Hiệp hội ô tô Đông Nam Á (AAF), <http://www.asean-autofed.com/statistics.html>.
8. MUTRAP (2015), *Báo cáo đánh giá tác động của Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện khu vực (RCEP) đối với nền kinh tế Việt Nam*.
9. Tổng cục Hải Quan, <https://www.customs.gov.vn/Lists/ThongKeHaiQuan/SoLieuDinhKy.aspx?Group=S%E1%B B%91%20li%E1%BB%87u%20th%E1%BB%91ng%20k%C3%AA>.
10. Trung tâm WTO Việt Nam, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI), www.trungtamwto.vn .
11. Từ Thúy Anh & Lê Minh Ngọc (2015), *An assessment of the potential economic impacts of rcep on Vietnam automobile sector*, VEAM Report.