

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

TRƯỜNG NAM TRUNG

**CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ NGÀNH
SẢN XUẤT Ô TÔ Ở VIỆT NAM**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ
CHUYÊN NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ**

HÀ NỘI - 2017

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

TRƯỜNG NAM TRUNG

**CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ NGÀNH
SẢN XUẤT Ô TÔ Ở VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

CHUYÊN NGÀNH: KINH TẾ CHÍNH TRỊ

Mã số: 62 31 01 02

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC: PGS.TS. NGUYỄN KHẮC THANH

HÀ NỘI - 2017

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu độc lập của riêng tôi. Các số liệu, kết quả nêu trong luận án là trung thực, có nguồn gốc rõ ràng và được trích dẫn đầy đủ theo quy định.

Tác giả

Trương Nam Trung

MỤC LỤC

	Trang
MỞ ĐẦU	8
Chương 1: TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ NGÀNH SẢN XUẤT Ô TÔ	14
1.1. Những nghiên cứu lý luận và thực tiễn về công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở nước ngoài	14
1.2. Những công trình công bố ở trong nước liên quan đến công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô	20
1.3. Những kết luận rút ra từ những công trình liên quan đến luận án và các vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu	24
Chương 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ NGÀNH SẢN XUẤT Ô TÔ	28
2.1. Công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô, đặc điểm và vai trò của nó trong phát triển kinh tế - xã hội	28
2.2. Nội dung tiêu chí đánh giá và các nhân tố tác động đến phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô của một nước	43
2.3. Kinh nghiệm của một số nước về phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô	57
Chương 3: THỰC TRẠNG CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ NGÀNH SẢN XUẤT Ô TÔ Ở VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2011 - 2016	78
3.1. Khái quát về công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam trước năm 2011	78
3.2. Thực tiễn tạo lập điều kiện và phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô Việt Nam giai đoạn 2011-2016	81
3.3. Đánh giá thực trạng công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam từ năm 2011 đến 2016	103

Chương 4: PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ NGÀNH SẢN XUẤT Ô TÔ Ở VIỆT NAM TỪ NAY ĐẾN 2025, TẦM NHÌN ĐẾN 2035	123
4.1. Phương hướng chủ yếu phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam	123
4.2. Giải pháp chủ yếu nhằm phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến 2035	138
KẾT LUẬN	156
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN	151
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	153

‘ DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT TIẾNG VIỆT

CN	: Công nghiệp
CNHT	: Công nghiệp hỗ trợ
CNH, HĐH	: Công nghiệp hóa, hiện đại hóa
CNSX	: Công nghiệp sản xuất
DN	: Doanh nghiệp
DNNVV	: Doanh nghiệp nhỏ và vừa
KH&CN	: Khoa học và công nghệ
Nxb	: Nhà xuất bản
SX	: Sản xuất
SXCN	: Sản xuất công nghiệp
TNHH	: Trách nhiệm hữu hạn
XHCN	: Xã hội chủ nghĩa

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT TIẾNG ANH

AFTA	: ASEAN Free Trade Area (Khu vực mậu dịch tự do ASEAN)
ASEAN	: Association of Southeast Asian Nations (Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á)
ATIGA	: ASEAN Trade in Goods Agreement (Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN)
CEPT	: Common Effective Preferential Tariff (Thuế suất ưu đãi chung có hiệu lực chung)
EU	: European Union (Liên minh châu Âu)
FDI	: Foreign Direct Investment (Đầu tư trực tiếp nước ngoài)
FTA	: Free Trade Agreement (Hiệp định thương mại tự do)
GDP	: Gross Domestic Product (Tổng sản phẩm nội địa)
HACCP	: Hazard Analysis and Critical Control Point System (Hệ thống phân tích mối nguy và kiểm soát điểm tới hạn).
ISO	: International Organization for Standardization (Tiêu chuẩn hóa quốc tế)
MNCs	: Multinational corporations (Các công ty đa quốc gia)
R&D	: Research & Development (Nghiên cứu và phát triển)
ODA	: Official Development Assistance (Vốn hỗ trợ phát triển chính thức)
OICA	: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles – OICA (Tổ chức quốc tế các nhà sản xuất ô tô)
SMEs	: Small and Medium Enterprises (Doanh nghiệp vừa và nhỏ)
TNCs	: Transnational Corporation (Công ty xuyên quốc gia)

- TPP : Trans-Pacific Partnership Agreement (Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương)
- VAMA : Vietnam Automobile Manufacturers Association (Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam)
- VCCI : Vietnam Chamber of Commerce and Industry (Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam)
- WB : World Bank (Ngân hàng thế giới)
- WTO : World Trade Organization (Tổ chức Thương mại thế giới)
- USD : United States dollar (Đô la Mỹ)

DANH MỤC CÁC HÌNH

Trang

Hình 2.1: Kết cấu công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Nhật Bản	31
Hình 2.2: Hệ thống cung cấp trong ngành ô tô Nhật Bản	64
Hình 2.3: Cấu trúc mạng lưới các nhà cung cấp phụ tùng trong ngành công nghiệp ô tô của Thái Lan	65
Hình 2.4: Cụm công nghiệp ô tô Thái Lan	66
Hình 2.5: Mô hình COBLAS	72
Hình 3.1: Giá trị phụ tùng linh kiện ô tô của doanh nghiệp FDI giai đoạn 2012 – 2015	90

DANH MỤC CÁC BẢNG

Trang

Bảng 3.1: Một số chỉ tiêu về doanh nghiệp nội địa sản xuất phụ tùng linh kiện ô tô ở Việt Nam	94
Bảng 3.2: Số liệu doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng	95
Bảng 3.3: Một số phụ tùng linh kiện ô tô do doanh nghiệp nội địa sản xuất ở Việt Nam giai đoạn 2011-2015.....	97
Bảng 4.1: Mục tiêu về số lượng xe ô tô sản xuất trong nước đến năm 2020 - 2035.....	131
Bảng 4.2: Mục tiêu phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô Việt Nam đến năm 2035	132

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Sản xuất (SX) ô tô là một ngành kinh tế tổng hợp bao gồm nhiều ngành công nghiệp (CN) khác nhau như: SX vật liệu, phụ tùng, linh kiện, phụ kiện; lai ghép các ngành CN cơ khí, CN điện, điện tử, công nghệ thông tin để có một sản phẩm hoàn chỉnh là ô tô phục vụ cho SX và tiêu dùng trong nước và xuất khẩu. Những hoạt động sản xuất công nghiệp (SXCN) nhằm tạo ra sản phẩm ô tô hoàn chỉnh được gọi là công nghiệp hỗ trợ (CNHT). Thực tiễn đã cho thấy, CNHT là động lực trực tiếp tạo nên giá trị gia tăng không chỉ cho ngành công nghiệp (CN) ô tô mà còn cho các ngành kinh tế khác. Đối với nước ta, sự phát triển của ngành CN này không chỉ góp phần làm giảm nhập siêu, giảm sự phụ thuộc vào bên ngoài trong sản xuất (SX) sản phẩm hoàn chỉnh, mà còn tăng tính nội địa hóa sản phẩm, chủ động hơn trong các quan hệ thị trường, cạnh tranh để hội nhập quốc tế sâu hơn.

Kinh nghiệm các nước đi trước cho thấy, ngành CN ô tô mang lại những lợi ích to lớn cả về mặt kinh tế, xã hội và trình độ khoa học, công nghệ. Việt Nam là nước có mức thu nhập trung bình thấp, dân số đông, có nhiều đô thị nằm dọc theo chiều dài đất nước nên là thị trường tiêu thụ ô tô tiềm năng. Theo dự báo, giai đoạn phổ cập ô tô ở nước ta sẽ diễn ra vào khoảng từ năm 2020 – 2025. Vì vậy, CNHT và CN ô tô chậm phát triển thì sẽ phải nhập khẩu phụ tùng linh kiện và ô tô để đáp ứng nhu cầu trong nước. Đặc biệt là trong bối cảnh hiện nay đang có sự dịch chuyển mạnh mẽ cơ sở SX, lắp ráp ô tô từ châu Âu, châu Mỹ sang châu Á, từ các nước Đông Bắc Á sang khu vực các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN). Vì vậy, phát triển CNHT ngành SX ô tô được coi là giải pháp để ngành CN nước ta tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu, đây cũng là hướng đi cho ngành CN ô tô, góp phần thực hiện mục tiêu công nghiệp hóa, hiện đại hóa (CNH, HĐH) đất nước, từ đó kéo theo sự phát triển của các ngành CN có liên quan, tận dụng xu hướng dịch chuyển đầu tư

vào lĩnh vực CNHT cho ngành SX ô tô, đáp ứng nhu cầu tiêu dùng và xuất khẩu, giảm thâm hụt cán cân thương mại. Trước yêu cầu của hội nhập khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA) và theo cam kết trong ASEAN, từ 2014 đến 2018, Việt Nam sẽ cắt giảm dần thuế nhập khẩu đối với xe nguyên chiếc đạt hàm lượng giá trị khu vực từ 40% trở lên, từ 60% (2014) xuống 50% (2015), 40% (2016), 30% (2017) và 0% vào ngày 01/01/2018 đối với mọi loại xe nhập khẩu từ ASEAN [91]; các cam kết trong ASEAN + 6 cũng có xu hướng cắt giảm thuế đối với ô tô. Vì vậy, đã đặt ra những thách thức rất lớn cho hướng đi của CN ô tô và CNHT ngành SX ô tô nước ta.

Trong thời gian qua, CNHT ngành ô tô ở Việt Nam đã hình thành và bước đầu có sự phát triển. Việt Nam đã và đang SX một số phụ tùng linh kiện, như: các chi tiết cấu thành khung gầm xe, thùng xe, vỏ ca-bin, cửa xe, sảm lốp, bộ tản nhiệt, dây phanh, hệ thống dây dẫn điện trong ô tô, trục dẫn, vành bánh xe, nhíp lò xo, ống xả, ruột két nước, hộp số vô lăng, van điều khiển trong hộp số tự động, điều hòa khí trong động cơ, sơ mi xi-lanh, một số sản phẩm dùng hợp kim, gioăng đệm cao su, một số chi tiết bằng cao su và composit... Việc liên kết giữa cơ sở SX trong nước với các đối tác nước ngoài trong SX và cung ứng phụ tùng, linh kiện ô tô đã có kết quả tích cực. Một số cơ sở CNHT trong nước đã vươn lên nhằm bảo đảm số lượng và yêu cầu chất lượng, trở thành nhà cung cấp phụ tùng linh kiện tin cậy cho các doanh nghiệp (DN) lắp ráp ô tô ở Việt Nam. Tuy nhiên, sự phát triển của CNHT ngành SX ô tô nước ta thời gian qua vẫn chưa mạnh mẽ, chưa tương xứng với tiềm năng, kết quả chưa được như kỳ vọng theo mục tiêu đề ra. Đó là tình trạng phát triển không ổn định, kém bền vững; nhiều sản phẩm chất lượng thấp, giá thành cao, chưa đáp ứng yêu cầu của các cơ sở lắp ráp; còn rất thiếu DN SX vật liệu hỗ trợ cơ bản như sắt, thép, nguyên liệu nhựa, hóa chất,...; hướng SX mới chỉ đáp ứng một phần nhu cầu SX trong nước, chưa xuất khẩu nhiều ra thị trường thế giới; quy mô DN còn nhỏ, sức cạnh tranh yếu... Những hạn chế này đã tác động không nhỏ đến sản phẩm ô tô được SX ở nước ta. Trên thực