

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

-----  
**TRẦN THÀNH HƯỞNG**

**MỘT SỐ GIẢI PHÁP ĐỂ KHAI THÁC CÓ HIỆU QUẢ  
NĂNG LỰC SẢN XUẤT ÔTÔ TRÊN ĐỊA BÀN  
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.**

**Chuyên ngành : Quản trị kinh doanh.**

**Mã số : 60.34.05**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ**

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC :**

**PGS,TS. NGUYỄN QUỐC TẾ**

**TP HỒ CHÍ MINH - Năm 2006**

# MỤC LỤC

	<b>Trang</b>
Trang phụ bìa.	
Lời cam đoan.	
Mục lục.	
Danh mục các ký hiệu, chữ viết tắt trong luận văn.	
Mở đầu.	1
<i>Chương 1: Ngành công nghiệp ô tô trong quá trình công nghiệp hoá hiện đại hóa ở Việt Nam.</i>	4
<b>1. Tính tất yếu của việc phát triển công nghiệp ô tô trong giai đoạn hiện nay.</b>	4
1.1. Vài nét về quá trình phát triển của công nghiệp ô tô.	4
1.2. Tính cấp thiết của phát triển công nghiệp ô tô ở Việt Nam hiện nay.	6
<b>2. Ngành công nghiệp ô tô với quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá ở thành phố Hồ Chí Minh.</b>	8
<b>3. Kinh nghiệm của các nước trong chiến lược phát triển công nghiệp ô tô.</b>	9
3.1. Tình hình sản xuất ô tô trên thế giới.	9
3.2. Thị trường và xu hướng dịch chuyển của thị trường ô tô thế giới.	11
3.3. Công nghiệp ô tô các nước trên thế giới.	14
3.4. Bài học kinh nghiệm từ các quốc gia sản xuất ô tô.	20
<i>Chương 2 : Thực trạng ngành công nghiệp sản xuất ô tô của Việt Nam và TP. Hồ Chí Minh.</i>	23
<b>1. Đặc điểm kinh tế xã hội ảnh hưởng đến công nghiệp ô tô của thành phố Hồ Chí Minh.</b>	23
1.1. Vị trí địa lý, dân số, đất đai, tài nguyên thiên nhiên.	23
1.2. Thành tựu kinh tế xã hội trong các năm qua.	24
1.3. Tiềm năng để phát triển công nghiệp ô tô của thành phố Hồ Chí Minh.	26

<b>2. Thực trạng tình hình sản xuất, lắp ráp ô tô ở Việt Nam và của thành phố Hồ Chí Minh.</b>	29
2.1. Các nhân tố ảnh hưởng tới phát triển công nghiệp ô tô.	29
2.2. Công nghiệp sản xuất ô tô của Việt Nam.	35
2.3. Công nghiệp sản xuất ô tô của thành phố Hồ Chí Minh.	38
<b>3. Một số nhận định về công nghiệp sản xuất ô tô của thành phố Hồ Chí Minh.</b>	44
3.1. Các mặt đã làm được.	44
3.2. Các mặt chưa làm được.	45
3.3. Nguyên nhân dẫn đến thực trạng trên.	45
3.4. Phương hướng khắc phục.	46
<i>Chương 3: Một số giải pháp để khai thác có hiệu quả năng lực sản xuất ô tô trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh.</i>	48
<b>1. Mục tiêu phát triển công nghiệp ô tô của Chính phủ.</b>	48
1.2. Mục tiêu chung.	48
1.2. Mục tiêu cụ thể.	48
<b>2. Lựa chọn chiến lược phát triển công nghiệp ô tô cho thành phố Hồ Chí Minh.</b>	49
2.1. Phương pháp xây dựng chiến lược.	49
2.2. Phân tích môi trường.	49
2.3. Hình thành chiến lược.	52
2.4. Lựa chọn chiến lược.	53
<b>3. Lựa chọn sản phẩm và công nghệ cho công nghiệp sản xuất ô tô của thành phố Hồ Chí Minh.</b>	54
3.1. Lựa chọn sản phẩm.	54
3.2. Lựa chọn công nghệ sản xuất.	59
<b>4. Vấn đề nội địa hoá.</b>	61
4.1. Tỷ lệ nội địa hoá.	61
4.2. Xác định tên sản phẩm nội địa hoá.	62
<b>5. Các giai đoạn thực hiện chiến lược.</b>	62
5.1. Giai đoạn 2006-2010.	62

5.2. Giai đoạn 2010-2015.	63
5.3. Giai đoạn 2015-2020.	64
<b>6. Các giải pháp hỗ trợ phát triển công nghiệp sản xuất ô tô thành phố Hồ Chí Minh.</b>	<b>65</b>
6.1. Giải pháp, chính sách vi mô ( của thành phố ).	65
6.2. Giải pháp, chính sách vĩ mô ( của trung ương ).	73
<b>Kết luận</b>	<b>75</b>
<b>Tài liệu tham khảo.</b>	<b>77</b>

# MỞ ĐẦU

## 1. LÝ DO CHỌN ĐỀ TÀI.

Thành phố Hồ Chí Minh hiện là thành phố lớn nhất Việt Nam về dân số và quy mô của các hoạt động kinh tế. Trong những năm qua kinh tế trên địa bàn thành phố luôn có tốc độ tăng trưởng cao, đóng góp của thành phố vào GDP của cả nước hàng năm chiếm bình quân trên dưới 30%. Chính vì vậy mà mọi sự thay đổi trong nền kinh tế của thành phố sẽ tác động rất mạnh đến sự phát triển kinh tế của cả nước.

Tình hình phát triển kinh tế xã hội trong những năm qua của thành phố Hồ Chí Minh với nét nổi bật nhất là tốc độ tăng trưởng GDP trong những năm qua ngày càng cao, năm sau cao hơn năm trước. Để tiếp tục duy trì tốc độ tăng trưởng GDP vững chắc trong những năm tới thì thành phố phải chú trọng phát triển các ngành dịch vụ, các ngành đòi hỏi hàm lượng chất xám cao, và những ngành mà thành phố có lợi thế như tài chính-ngân hàng, thông tin-viễn thông, cơ khí- vận tải.

Trong sự phát triển của nền kinh tế thì việc giao thương, trao đổi hàng hóa đóng vai trò rất quan trọng mà ô tô chính là một trong những loại phương tiện giao thông không thể thiếu được. Ô tô là loại phương tiện cần thiết, không thể tách rời đời sống của một xã hội văn minh hiện đại.

Ngành công nghiệp ô tô chiếm vai trò chủ đạo trong tổng thể công nghiệp cơ khí của rất nhiều quốc gia phát triển và đang phát triển trên thế giới. Công nghiệp ô tô là sự kết hợp của rất nhiều ngành công nghiệp, từ công nghiệp cơ khí truyền thống đến công nghệ bán dẫn, điện tử, thông tin. Để có được một nền công nghiệp ô tô phát triển thì nền công nghiệp phụ trợ đóng vai trò rất quan trọng. Như vậy, việc thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô phát triển sẽ kích thích cho hàng loạt ngành công nghiệp khác phát triển theo.

Mặc dù còn non trẻ, nhưng công nghiệp ô tô của thành phố Hồ Chí Minh cũng đã bắt đầu phát triển theo đúng định hướng phát triển chung của Đảng và Chính phủ. Những thành tựu của nền công nghiệp ô tô thành phố đã đóng góp không nhỏ đến sự phát triển của kinh tế xã hội thành phố. Chính vì vậy chúng ta cần tìm ra “ Một số giải

pháp để khai thác có hiệu quả năng lực sản xuất ô tô trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh “. Những giải pháp này giúp hỗ trợ, thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô của thành phố phát triển.

## **2. MỤC TIÊU , ĐỐI TƯỢNG VÀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU.**

Phát triển công nghiệp ô tô thành phố trở thành ngành kinh tế trọng điểm trong chiến lược phát triển kinh tế xã hội của thành phố cũng là mục tiêu chung của người dân thành phố chúng ta. Đề tài nghiên cứu sẽ góp phần đánh giá tổng quát lại toàn bộ sự phát triển của ngành ô tô của thành phố.

Với giới hạn của một luận án, chúng ta chỉ đi sâu tìm hiểu thực trạng của ngành cơ khí ô tô nói chung và của thành phố nói riêng. Trong đó chú trọng nhất là các đơn vị hiện đang sản xuất các sản phẩm là ô tô và các linh kiện phụ trợ để từ đó dựa trên những phương pháp nghiên cứu của chuyên ngành khoa học kinh tế , đặc biệt sử dụng đến các phương pháp thống kê, tổng hợp và phương pháp phân tích để có thể rút ra những kết luận mang tính lý thuyết và thực tiễn phù hợp với điều kiện thực tế của thành phố Hồ Chí Minh.

## **3. Ý NGHĨA KHOA HỌC VÀ THỰC TIỄN CỦA ĐỀ TÀI.**

Kết quả nghiên cứu của đề tài có ý nghĩa thiết thực . Nó đóng góp vào hệ thống lý luận và thực tiễn của ngành khoa học kinh tế Việt Nam. Bên cạnh đó đề tài nghiên cứu cũng góp phần bổ sung những quan điểm, nhận thức mới về vai trò quản lý, điều tiết của Nhà Nước trong quá trình phát triển kinh tế xã hội ở một môi trường kinh tế thị trường mở mang tính khu vực , toàn cầu.

Đề tài “ Một số giải pháp để khai thác có hiệu quả năng lực sản xuất ô tô trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh “ chính là bước đi đầu tiên trong việc nghiên cứu, phân tích và tìm ra hướng đi đúng đắn cho quá trình phát triển của công nghiệp ô tô thành phố. Đây là vấn đề hết sức cấp bách và quan trọng giúp cho thành phố có bước phát triển vững chắc trong bước đi chiến lược thực hiện chủ trương phát triển kinh tế của Đảng và Nhà nước. Việc tìm ra các giải pháp để khai thác có hiệu quả năng lực hiện có của nền công nghiệp ô tô thành phố Hồ Chí Minh sẽ giúp cho thành phố đẩy nhanh tiến trình công nghiệp hoá hiện đại hoá, thúc đẩy kinh tế thành phố phát triển đáp ứng mục tiêu tăng trưởng của nền kinh tế.

#### **4. BỐ CỤC CỦA ĐỀ TÀI.**

Ngoài phần mở đầu, kết luận và phụ lục thì bố cục của luận án “ Một số giải pháp để khai thác có hiệu quả năng lực sản xuất ô tô trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh “ bao gồm các phần chính sau :

Chương I : Ngành công nghiệp ô tô trong quá trình công nghiệp hoá hiện đại hoá ở Việt Nam.

Chương II : Thực trạng công nghiệp sản xuất ô tô ở Việt Nam & Thành phố Hồ Chí Minh.

Chương III : Một số giải pháp để khai thác có hiệu quả năng lực sản xuất ô tô trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.

**Chương 1:**  
**NGÀNH CÔNG NGHIỆP ÔTÔ TRONG QUÁ TRÌNH CÔNG NGHIỆP HOÁ**  
**HIỆN ĐẠI HOÁ Ở VIỆT NAM**

## **1. TÍNH TẤT YẾU CỦA VIỆC PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ÔTÔ TRONG GIAI ĐOẠN HIỆN NAY.**

### **1.1. Vài nét về quá trình phát triển của công nghiệp ô tô.**

Lịch sử phát triển ngành ô tô được gắn liền với lịch sử phát triển của động cơ đốt trong. Việc phát minh ra động cơ đốt trong đã làm nảy sinh một trong những ngành công nghiệp lớn mạnh nhất là ngành công nghiệp ô tô vì động cơ chính là phần quan trọng nhất trong xe ô tô kể cả quá khứ, hiện tại và cả tương lai.

Năm 1860, nhà phát minh người Pháp là Etienne Lenoir phát minh ra động cơ đốt trong kiểu tay quay con trượt đầu tiên trên thế giới (động cơ ô tô ngày nay) và nhiên liệu sử dụng lúc này là khí than (Khí CO).

Năm 1873, người được coi là cha đẻ của chiếc xe hơi đầu tiên trên thế giới là Amedée Bollée đã giới thiệu ra thị trường một chiếc xe giống xe ngựa chạy bằng hơi nước mang tên "L' Obéissante".

Năm 1876, Nikolaus Oto phát minh ra động cơ 4 kỳ đầu tiên sử dụng xăng (tức là động cơ của Lenoir nhưng sử dụng xăng) và được ngành tư pháp Đức công nhận bản quyền. Ngay sau đó, ngày 29/08/1885, Gottlieb Daimler nhận bằng phát minh xe mô-tô chạy xăng. Ngày 25/03/1886, Karl Benz đã lập tức được thừa nhận là người sáng chế ra chiếc ô tô ba bánh đầu tiên có khả năng "tự vận hành" bằng một động cơ với nhiên liệu bên trong. Dù chế tạo ra xe ba bánh và cũng là người chế tạo ra xe sau nhiều người khác, nhưng cho đến nay, người ta vẫn cho Karl Benz là người chế tạo chiếc ô tô đầu tiên trong lịch sử.

Ngay sau sự xuất hiện của động cơ đốt trong, xe ô tô đã trải qua quá trình cải tiến và phát triển liên tục cho đến ngày nay. Tuy nhiên, động cơ đốt trong ngày nay đang là vấn đề tranh cãi với lý do gây ô nhiễm. Vì vậy, hiện đã xuất hiện nhiều xu hướng thay đổi, trong tương lai lịch sử ô tô sẽ xuất hiện : "Động cơ không gây ô nhiễm".



Ngày nay, chúng ta đều biết rằng cơ khí là ngành công nghiệp nền tảng của tất cả các ngành công nghiệp khác. Ngành cơ khí thường phải đầu tư vốn ban đầu rất lớn và thu hồi vốn chậm nên các công ty thường không đủ khả năng tự phát triển sản xuất, đổi mới công nghệ để theo kịp trình độ của thế giới. Tuy nhiên, hiện nay ngành này chưa nhận được sự quan tâm thực sự đúng mức của các thành phần kinh tế và ngành cơ khí ô tô cũng không là ngoại lệ. Với khả năng tự lực của các công ty, việc đầu tư mạnh mẽ, không đồng bộ và thiếu định hướng phát triển dẫn tới một tương lai không được rõ ràng. Vì vậy, ngành cơ khí hiện chưa có những phát triển mang tính đột phá và chưa có vị trí ngang tầm với sự phát triển của TP. HCM.

Công nghiệp ô tô là nguồn động lực để phát triển các ngành công nghiệp khác. Một xe ô tô có khoảng 30 ngàn chi tiết của hầu hết các ngành công nghiệp. Nếu tính trên toàn thế giới, ngành công nghiệp ô tô tiêu thụ :

- 77% cao su thiên nhiên, 50% cao su tổng hợp.
- 67% chì, 25% thủy tinh, 64% gang rèn.
- 20% các vật liệu điện tử và bán dẫn.
- Sử dụng 40% máy công cụ sản xuất ra.

Bên cạnh đó, rất nhiều các chi tiết, phụ tùng của ô tô có độ chính xác cao đồng thời liên quan đến công nghệ hiện đại. Vì vậy đầu tư cho sản xuất ô tô là đầu tư theo chiều sâu và mang tính chất lâu dài, ổn định.

Khi phát triển công nghiệp ô tô sẽ kéo theo hàng loạt các ngành công nghiệp phụ trợ phát triển theo vì ngành ô tô tiêu thụ rất nhiều sản phẩm đầu ra của hầu hết các ngành công nghiệp phụ trợ này. Và như vậy hàng loạt các ngành công nghiệp phát triển, mở rộng sản xuất sẽ làm tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước, giải quyết công ăn việc làm cho người lao động.

Phát triển công nghiệp ô tô sẽ có lợi không chỉ cho các công ty ô tô mà còn có lợi cho toàn thể các ngành công nghiệp của TP. HCM nói riêng và nền kinh tế Việt Nam nói chung về tất cả các mặt kinh tế xã hội như: Giao thông vận tải (kể cả vận tải hành khách, vận tải hàng hóa và xe chuyên dùng), các ngành công nghiệp, đóng góp vào ngân sách nhà nước, kinh tế xã hội và việc làm. Vì vậy, hầu hết các quốc gia đều muốn xây dựng ngành công nghiệp ô tô hùng mạnh ở ngay trên đất nước mình.

Hàng năm Việt Nam phải nhập khẩu lượng ô tô rất lớn. Riêng năm 2005 kim ngạch nhập khẩu ô tô là 1.079 triệu USD và trở thành 1 trong 7 mặt hàng nhập khẩu lớn

nhất của Việt Nam sau xăng dầu, sắt thép, vải, nguyên phụ liệu dệt-may-da, điện tử-máy tính-linh kiện và chất dẻo. Trong tương lai, nếu chúng ta sử dụng xe ô tô tương đương mức bình quân của thế giới ( trên thế giới bình quân khoảng 10 người/xo trong khi ở Việt Nam hiện chỉ ở mức 141 người/xo ) thì 83 triệu dân Việt Nam sẽ phải cần hơn 8 triệu xe ô tô. Với số lượng ô tô nhập khẩu rất lớn, lượng ngoại tệ chi cho nhập khẩu là vô cùng lớn. Như vậy, nếu ta phát triển và hoàn thiện công nghiệp ô tô, lượng xe nhập khẩu sẽ từng bước giảm đi và tiết kiệm được số ngoại tệ lớn để phục vụ cho mục đích khác.

Bên cạnh việc nhập khẩu xe ô tô nguyên chiếc, hàng năm, chúng ta phải nhập khẩu một lượng rất lớn phụ tùng thay thế cho việc bảo dưỡng và sửa chữa cho các xe đang lưu hành. Vì vậy, khi phát triển công nghiệp ô tô sẽ vừa cung cấp linh kiện cho lắp ráp xe mới vừa cung cấp phụ tùng cho bảo dưỡng và sửa chữa. Phát triển công nghiệp ô tô sẽ góp phần làm gia tăng lưu thông hàng hóa, tăng sức chở, đồng thời góp phần làm giảm phương tiện cá nhân, phương tiện thô sơ, góp phần giải quyết vấn nạn giao thông hiện nay, giúp thành phố văn minh, hiện đại hơn.

Như vậy, với vị trí và vai trò quan trọng của mình, việc phát triển ngành công nghiệp ô tô của TP. HCM nói riêng và của cả nước nói chung phù hợp với định hướng phát triển của Chính Phủ là rất cần thiết và không thể thiếu được trong tiến trình công nghiệp hoá hiện đại hóa đất nước.

## **1.2. Tính cấp thiết của phát triển công nghiệp ô tô ở Việt Nam hiện nay.**

Nhiệm vụ quan trọng nhất của Việt Nam trong thời kỳ quá độ tiến lên chủ nghĩa xã hội, không qua giai đoạn phát triển chế độ tư bản chủ nghĩa, là phải xây dựng cơ sở vật chất và kỹ thuật của chủ nghĩa xã hội, trong đó có nền công nghiệp và nông nghiệp hiện đại, có văn hóa và khoa học tiên tiến. Muốn thực hiện thành công nhiệm vụ quan trọng nói trên, nhất thiết phải tiến hành công nghiệp hoá, hiện đại hoá, tức là chuyển nền kinh tế lạc hậu thành nền kinh tế công nghiệp. Thực chất của công nghiệp hoá, hiện đại hoá là chuyển toàn bộ nền sản xuất xã hội từ lao động thủ công là chính sang lao động với phương tiện và phương pháp tiên tiến, có năng suất cao. Nước ta tiến hành công nghiệp hoá, hiện đại hoá trong điều kiện trên thế giới đang diễn ra cuộc cách mạng khoa học và công nghệ, một số nước phát triển đã bắt đầu chuyển từ kinh tế công nghiệp sang kinh tế tri thức, nên phải tranh thủ tối đa việc ứng dụng những thành

tự của cách mạng khoa học và công nghệ mà nền tảng là công nghiệp cơ khí, trong đó công nghiệp ô tô là một trong những lĩnh vực trọng tâm của nền công nghiệp cơ khí.

Hiện nay hiệp định CEPT đã sắp có hiệu lực đối với Việt Nam (vào năm 2007). Xe ô tô của các tập đoàn lớn từ các nước ASEAN có thể tràn ngập vào thị trường Việt Nam và biến các công ty liên doanh ô tô ở Việt Nam thành nhà phân phối đơn thuần của họ. Bên cạnh hiệp định CEPT mà Việt Nam đã ký kết với các nước ASEAN, Việt Nam hiện nay còn là thành viên của khối APEC. Như vậy, hiệp định tự do mậu dịch của APEC sẽ có hiệu lực trong tương lai không xa. Với khối này, xe Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Mỹ là những quốc gia có nền công nghiệp ô tô rất mạnh đi trực tiếp từ các tập đoàn lớn vào Việt Nam.

Việt Nam hiện đang đàm phán để trở thành thành viên của WTO ( có thể vào cuối năm 2006 ). Khi đã là thành viên của WTO thì trong một thời gian chuẩn bị có hạn, hàng rào thuế quan với các nước trong tổ chức thương mại thế giới này sẽ bị giảm xuống. Lúc đó, xe của các nước công nghiệp và công nghiệp phát triển đều có thể tràn vào thị trường Việt Nam với thuế suất thấp (không quá 5%) khi thời hạn xóa bỏ hàng rào thuế quan có hiệu lực. Do vậy, nếu chúng ta không chú trọng phát triển công nghiệp ô tô nhanh chóng để đạt được sự ổn định và có tính cạnh tranh cao thì nền công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ không có đủ sức mạnh để có thể cạnh tranh khi hàng rào bảo hộ bị gỡ bỏ.

Vì những sự cần thiết như đã nêu ở trên và có thể nhanh chóng hội nhập với sự phát triển kinh tế của thế giới chúng ta phải cấp bách củng cố sức mạnh cho công nghiệp ô tô Việt Nam ngay từ bây giờ để nhanh chóng phát huy sức mạnh của ngành công nghiệp này trước khi mở cửa thị trường. Có như vậy nền công nghiệp ô tô Việt Nam mới có thể sẵn sàng đương đầu với xu hướng hội nhập và toàn cầu hóa, nghĩa là nếu chúng ta không củng cố phát triển công nghiệp ô tô ngay từ bây giờ thì chúng ta sẽ không bao giờ có được một nền công nghiệp ô tô của chính mình.

## **2. NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VỚI QUÁ TRÌNH CÔNG NGHIỆP HOÁ, HIỆN ĐẠI HOÁ Ở THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.**

Như đã phân tích ở trên, trong quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá việc phát triển công nghiệp ô tô là rất cần thiết, thông qua đó để phát triển các ngành công nghiệp, phát triển kinh tế cũng như giải quyết các vấn đề kinh tế xã hội của TP. HCM hiện nay. Hơn nữa, TP. HCM hoàn toàn có đủ tiềm lực về đất đai, tài chính, nguồn

nhân lực cho phát triển công nghiệp ô tô. Vì sự cần thiết và tính cấp thiết của việc phát triển công nghiệp ô tô, TP. HCM cần phải tập trung mọi nguồn lực hiện có để thực hiện phát triển ngành công nghiệp quan trọng này.

Vai trò quan trọng của TP. HCM trong tổng thể phát triển chung của cả nước là điều không cần bàn cãi. Một vài số liệu cơ bản được thể hiện qua bảng chỉ tiêu chủ yếu năm 2005 như sau:

**Bảng: Một vài số liệu cơ bản về Thành phố Hồ Chí Minh năm 2005.**

CÁC KHOẢN MỤC	Đơn vị tính	TP. HCM
Dân số trung bình	1000 người	6.117,2
Lao động ( 2003 )	1000 người	2.400,0
Số việc làm mới	1000 người	238,0
Tỉ lệ thất nghiệp	%	6,1
Tổng sản phẩm nội địa (giá 1994)	Tỷ đồng	88.872
Tốc độ tăng tổng sản phẩm nội địa	%	12,2
Tổng thu ngân sách Nhà nước	Tỷ đồng	58.850
Giá trị sản xuất công nghiệp (giá 1994)	Tỷ đồng	116.309
Giá trị sản xuất nông nghiệp (giá 1994)	Tỷ đồng	2.550
Tổng chi ngân sách địa phương	Tỷ đồng	18.660
Tổng trị giá xuất khẩu trên địa bàn	Triệu USD	12.417
Tổng giá trị nhập khẩu trên địa bàn	Triệu USD	6.371
Vốn FDI	Triệu USD	907

\* Nguồn: Trung tâm xúc tiến thương mại và đầu tư TP. HCM năm 2006.

Thành phố Hồ Chí Minh nằm trong tứ giác phát triển và là trung tâm của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Tỷ trọng GDP của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam so với GDP cả nước ngày càng tăng theo thời gian: Năm 1990 tỷ trọng này là 24,6%, đến năm 1995 đã lên tới 28,9% và năm 2001 là 33,7%.

Nếu chỉ xét riêng TP. HCM thì tỷ trọng GDP của thành phố Hồ Chí Minh trong GDP của cả nước năm 1995 là 16,67%, đến năm 2001 tỷ trọng này là 19,16%, và năm 2005 là 30,6% chiếm 60% đóng góp của vùng kinh tế trọng điểm phía nam.

### **3. KINH NGHIỆM CỦA CÁC NƯỚC TRONG CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP Ô TÔ.**

#### **3.1. Tình hình sản xuất ô tô trên thế giới.**

### ***3.1.1. Xu hướng phát triển công nghiệp ô tô thế giới.***

Hiện nay, xu hướng phát triển của công nghiệp ô tô thế giới là tập trung vào các trung tâm, các tập đoàn lớn, quốc tế hóa, phân công trong tập đoàn và tạo nên mạng lưới dịch vụ cung ứng cho mình.

Các nhà cung ứng hiện nay có năng lực cung ứng rất lớn và cung ứng cho nhiều nhãn hiệu xe khác nhau. Các hãng ô tô lớn hiện nay hầu như không còn sản xuất linh kiện, cấu kiện riêng của ô tô nữa. Các chi tiết như động cơ, hệ thống truyền động sẽ do các nhà sản xuất khác cung cấp hoặc các hãng ô tô đi đặt các nhà sản xuất linh kiện sản xuất cho họ. Ví dụ : Động cơ xe Toyota, Mitsubishi, Nissan hiện đang lưu hành ở Việt Nam đều do AISIN sản xuất.

Các tập đoàn ô tô, hầu như chỉ còn thiết kế, quản lý thương hiệu và lắp ráp từ linh kiện, phụ tùng do công nghiệp phụ trợ cung cấp. Các tập đoàn này nhập linh kiện từ khắp nơi trên thế giới sau đó phân thành nhiều cấp chất lượng dành cho các thị trường khác nhau.

Đối với sản xuất linh kiện, phụ tùng, mức độ chuyên môn hóa của rất sâu và như vậy phải có sự liên kết giữa các nhà sản xuất để cung cấp linh kiện, phụ tùng hoàn chỉnh cho các hãng sản xuất ô tô.

### ***3.1.2. Xu hướng xử dụng xe không gây ô nhiễm.***

Công nghệ sản xuất xe ô tô trên thế giới đã phát triển trên 100 năm, hầu hết các nhà sản xuất xe ô tô hàng đầu trên thế giới đều là các nước có nền công nghiệp hiện đại có đầy đủ tiềm lực về tài chính cũng như về khoa học để đáp ứng sự phát triển công nghiệp ô tô sao cho ít ô nhiễm môi trường, nâng cao hiệu suất động cơ, thay thế nguồn nhiên liệu từ dầu mỏ ngày càng cạn kiệt và đặc biệt là đáp ứng yêu cầu khắt khe về luật bảo vệ môi trường cũng là yếu tố cạnh tranh của các quốc gia có nền công nghiệp ô tô vững mạnh.

Sự phát triển của khoa học công nghệ điện tử và máy tính được chú trọng áp dụng vào ngành công nghiệp ô tô phát triển liên tục trong vòng 30 năm nhằm hạn chế ô nhiễm môi trường và nâng cao hiệu suất sử dụng cũng như tìm nguồn nhiên liệu thay thế. Các công ty ô tô cùng các nhà khoa học nghiên cứu nhiều hướng khác nhau để tìm nguồn nhiên liệu thay thế nhưng chưa đem lại kết quả như mong muốn. Việc nghiên cứu cải tiến trên xe ô tô du lịch và xe bus ở phân cụm động lực chủ yếu hệ thống nhiên liệu và dùng hệ thống chương trình máy tính để tối ưu hoá quá trình cháy nhằm hạn

chế ô nhiễm môi trường thì ít tốn kém, đem lại hiệu quả và được áp dụng trong nhiều thập kỷ qua.

Trong giai đoạn hiện nay hầu hết các hãng xe hàng đầu thế giới đều tập trung vào việc nghiên cứu các loại xe không gây ô nhiễm như xe chạy bằng các loại nhiên liệu dạng cồn, dạng ga hóa lỏng (LPG, NPG), xe chạy điện, xe chạy năng lượng mặt trời, xe chạy bằng khí hydro hoá lỏng, xe kết hợp động cơ đốt trong và động cơ điện, trong đó rất nhiều hãng nghiên cứu thành công các loại xe này nhưng mức độ có thể sử dụng trong thực tế hầu như chỉ có xe ô tô sử dụng nhiên liệu LPG, NPG đã được sử dụng nhiều nước tiên tiến như Nhật, Mỹ, Hà Lan... và gần đây nhất là xe ô tô du lịch của Honda, Toyota sử dụng công nghệ hybrid (vừa sử dụng động cơ đốt trong và động cơ điện) đã đưa ra thị trường tại Mỹ và sẽ trở nên thông dụng vào năm 2008.

Trong xe ô tô các chi tiết thuộc hệ thống nhiên liệu và các thiết bị tối ưu hoá quá trình cháy chiếm dưới 5-10% về số lượng các chi tiết của xe ô tô, tuy nhiên giá thành chiếm 20-30% xe ô tô do sử dụng công nghệ cao. Nếu xét về cấu tạo ô tô bao gồm 03 phần chính là cụm động lực, cụm truyền động dẫn hướng, cụm chassis thân vỏ xe và trang bị phụ. Thông thường một xe ô tô du lịch được tạo thành từ hơn 30.000 chi tiết lắp ráp lại với nhau, ô tô tải khoảng 12.000-15.000 chi tiết và xe bus khoảng 20.000 chi tiết, trong đó các chi tiết cơ khí truyền thống chiếm khoảng 50-60%, chi tiết nhựa cao su, thuỷ tinh 25-35%, các chi tiết công nghệ công nghệ cao chiếm khoảng 10-20%.

Nếu làm phép so sánh thì các xe ít ô nhiễm môi trường hoặc không ô nhiễm với các xe sử dụng nhiên liệu xăng và Diesel truyền thống chỉ khác nhau phần hệ thống cung cấp nhiên liệu và quá trình cháy để tạo nguồn động lực cho xe ô tô chuyển động. Nếu xét về kết quả của chất lượng khí thải thì đã có thay đổi đáng kể còn về các chi tiết cơ khí cơ bản như cụm piston, cốt máy, thân máy thì không thay đổi đáng kể, các chi tiết này được nghiên cứu sao cho bền, giảm ma sát, giảm tổn thất năng lượng trong quá trình tạo động lực cho xe ô tô.

Xu hướng sử dụng xe giảm ô nhiễm hiện nay mới chỉ đang trong giai đoạn nghiên cứu phát triển, áp dụng thử nghiệm vì chưa thể hiện được tính kinh tế cao và khả năng ứng dụng rộng rãi cũng như chưa có hệ thống công nghiệp phụ trợ phát triển kịp thời để cung ứng.

Do đó, để phát triển công nghiệp ô tô TP. HCM , trong giai đoạn hình thành việc chọn lựa sản xuất xe ô tô truyền thống là sử dụng động cơ xăng và dầu hoàn toàn hợp lý, phù hợp với chính sách phát triển nền công nghiệp ô tô Việt Nam và nâng cao năng lực nội địa hoá cho các công ty lắp ráp xe ô tô ở Việt Nam vì chúng ta có thể tiếp cận kêu gọi đầu tư , hoặc mua công nghệ sản xuất chi tiết cơ khí và nhựa cao su với chi phí đầu tư phù hợp để sản xuất xe ô tô trước mắt phục vụ thị trường Việt Nam mà không mâu thuẫn với công nghệ phát triển xe ô tô hiện tại.

Trong giai đoạn hiện nay, chúng ta nên tập trung năng lực để sản xuất xe ô tô sử dụng nhiên liệu truyền thống đáp ứng nhu cầu trước mắt. Khi nền công nghiệp ô tô TP. HCM đi vào ổn định và hoạt động có hiệu quả, cùng với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến giai đoạn hoàn thiện, thì việc áp dụng nghiên cứu các công nghệ cao mới đáp ứng về qui định khí thải cũng như xe không ô nhiễm là cần thiết.

### **3.2. Thị trường và xu hướng dịch chuyển của thị trường ô tô thế giới.**

#### **3.2.1. Thị trường ô tô thế giới.**

Sản xuất ô tô đã trở thành một ngành công nghiệp chủ yếu của thế giới. Tổng số ô tô thế giới hiện nay khoảng hơn 660 triệu chiếc, nếu tính bình quân trên thế giới cứ 10 người dân có một xe ô tô và số lượng này gần như không giảm trong nhiều năm gần đây.

Sản lượng ô tô thế giới gần như ổn định quanh con số 50-52 triệu xe/năm, tập trung vào 3 trung tâm công nghiệp lớn là Bắc Mỹ, Tây Âu và Nhật Bản. Trong đó, Mỹ và Nhật mỗi nước khoảng 20% thị trường thế giới.

Toàn thế giới có khoảng 520 nhà máy lắp ráp và sản xuất ô tô, riêng Trung Quốc có 125 nhà máy. Năng lực sản xuất toàn thế giới là 66,8 triệu xe. Như vậy năng lực sản xuất trên thế giới đã dư thừa so với nhu cầu khoảng 20,9% (tương đương 13,9 triệu xe).

Sáu tập đoàn ô tô lớn của thế giới là GM, Ford, Toyota, Daimler Chrysler, Volkswagen và Renault chiếm hơn 82% sản lượng của thế giới.

Công nghệ sản xuất ô tô của thế giới đã phát triển gần 150 năm. Cho đến nay hầu hết các kỹ thuật tiên tiến nhất đều có thể phục vụ sản xuất ô tô như: Đúc trong siêu âm, đúc trong từ trường, đúc áp lực, các loại máy gia công như máy CNC các loại, gia công bằng tia lửa điện, gia công bằng laser bằng robot. Đây cũng là ngành có trình độ và quy mô tự động hóa cao.

### ***3.2.2. Xu hướng dịch chuyển thị trường ô tô thế giới.***

Trên thế giới, nhu cầu xe ô tô ở Bắc Mỹ, Châu Âu và Nhật Bản đang tiến tới bão hòa. Xu hướng dịch chuyển thị trường ô tô hiện nay theo hướng từ Tây sang Đông và từ Bắc xuống Nam. Trong đó 3 thị trường được quan tâm nhất là Trung Quốc, Ấn Độ và ASEAN là những thị trường năng động, có mật độ người/xe còn rất cao và có tốc độ phát triển kinh tế cao hơn mức bình quân của thế giới (khoảng 3-4%). Trung Quốc với khoảng 1,3 tỷ dân với tốc độ tăng trưởng hàng năm khoảng 10%, Ấn Độ với khoảng 1,2 tỷ dân và tăng trưởng hàng năm khoảng 5% và ASEAN với khoảng 600 triệu dân, tăng trưởng bình quân hàng năm khoảng 7-8%. Trong các thị trường tiêu thụ hiện nay, thị trường Ấn Độ và Nam Á tuy rộng lớn nhưng tốc độ tăng trưởng kinh tế chậm hơn và tình hình chính trị không ổn định nên kém hấp dẫn hơn thị trường Trung Quốc và Đông Nam Á.

Trong năm 2005, Trung Quốc đã trở thành thị trường tiêu thụ ô tô lớn thứ 3 thế giới sau Mỹ và Nhật Bản. Theo nhiều chuyên gia dự báo, trong tương lai không xa, Trung Quốc sẽ vượt qua Mỹ để trở thành thị trường tiêu thụ ô tô lớn nhất thế giới. Hiện nay, một số hãng sản xuất xe hơi của Trung Quốc đã bước đầu tạo được một số thương hiệu riêng. Trong năm 2006 thì lần đầu tiên xe hơi nhãn hiệu Trung Quốc đã được bán ra trên thị trường Mỹ và theo dự báo thì chỉ trong vòng 01 năm nữa xe ô tô của Trung Quốc sẽ thâm nhập vào thị trường Nhật Bản nghĩa là cả 2 thị trường lớn nhất và đòi hỏi cao về chất lượng đều sẽ phải chấp nhận sự hiện diện của xe hơi nhãn hiệu Trung Quốc.

Như vậy, hai thị trường Trung Quốc và Đông Nam Á sẽ là nơi đáng quan tâm nhất của các tập đoàn lớn. Trong đó Việt Nam đang hiện tại đang nổi lên như là thị trường tiềm năng hấp dẫn với hơn 80 triệu dân rất năng động, ổn định chính trị và có tốc độ phát triển kinh tế khá cao và ổn định.

#### ***\* Dự báo xu hướng đến 2010 - 2020.***

Xu hướng năm 2010 đến năm 2020 là xu hướng toàn cầu hóa, sức mạnh sẽ tập trung vào một số ít tập đoàn ô tô lớn của thế giới, các tập đoàn này có nhà máy lắp ráp ô tô khắp các khu vực kinh tế trọng điểm của thế giới. Việc toàn cầu hóa chắc chắn sẽ là cuộc chiến của các hãng lớn này, vì khi hàng rào thuế quan và phi thuế quan bị bãi



bỏ, các công ty nhỏ sẽ có nguy cơ bị bóp chết nhanh chóng hoặc bị các tập đoàn lớn này mua lại.

Xu hướng từ nay đến năm 2010 là sự thâm nhập thị trường khu vực của xe Trung Quốc. Và điều này chắc chắn sẽ đến trong cuộc chiến ô tô với Trung Quốc. Việt Nam đã và sẽ tham gia thêm nhiều hiệp ước thương mại quốc tế, nên thị trường Việt Nam sẽ trở thành một phần của thị trường thế giới. Do thị trường ô tô thế giới bị khống chế bởi một số tập đoàn lớn, Việt Nam cũng là một trong những thị trường tiềm năng của thế giới do đó không thể tránh khỏi sự can thiệp của các tập đoàn này.

Việt Nam nằm trong khu vực Đông Nam Á, là khu vực thị trường ô tô thế giới đang dịch chuyển đến, đây là khu vực thị trường mới, năng động và đầy rủi ro nên việc gây dựng và chiếm lĩnh thị trường của một thương hiệu mới là rất khó khăn, đặc biệt là phải cạnh tranh gay gắt giữa các thương hiệu nổi tiếng của thế giới. Trong trường hợp Việt Nam muốn tránh né cuộc cạnh tranh này thì ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phải phát triển theo xu hướng tham gia vào hệ thống toàn cầu của các tập đoàn ô tô trên cơ sở phân chia lợi nhuận và trở thành một bộ phận không thể tách rời nền công nghiệp ô tô thế giới. Tuy nhiên, để tham gia được vào các tập đoàn lớn của thế giới thì phải phát triển đủ mạnh và kinh doanh có lợi nhuận. Công nghiệp ô tô Việt Nam phải nhanh chóng bắt kịp trình độ sản xuất ô tô của thế giới đồng thời các nhà quản lý đòi hỏi phải có những chính sách kinh doanh linh hoạt uyển chuyển và hạn chế tối đa những sai lầm trong chiến lược sản xuất kinh doanh thì mới phát triển và hoà nhập được với công nghiệp ô tô thế giới.

Bên cạnh đó, để tạo uy tín và thu hút được sự đầu tư từ các doanh nghiệp trong và ngoài nước, Việt Nam cần phải có hệ thống pháp lý công bằng và minh bạch để pháp luật có thể bảo vệ các công ty Việt Nam tránh được sự cạnh tranh không lành mạnh từ các công ty ô tô của nước ngoài. Việt Nam cần phải nhanh chóng triển khai luật cạnh tranh và luật chống phá giá để tránh tình trạng các công ty lớn bán dưới giá thành để bóp chết các công ty nhỏ.

### **3.3 Công nghiệp ô tô các nước trên thế giới.**

#### ***3.3.1. Các tập đoàn và công ty ô tô.***

Hiện nay, khoảng hơn 90% sản lượng xe ô tô sản xuất ra trên thế giới tập trung bởi 10 nhà sản xuất lớn, trong đó có 6 nhà sản xuất lớn đã có mặt ở Việt Nam dưới nhiều hình thức đó là : Toyota, General Motors, Ford Motors, Mitsubishi, Isuzu,

Daimler Chrysler. Các sản phẩm của các nhà sản xuất trên rất quen thuộc với người sử dụng Việt Nam. ( Chi tiết được thể hiện trong phụ lục 01 ). Dù hiện tại các nhà sản xuất mới chỉ đầu tư ở giai đoạn thăm dò, giữ thị phần nhưng các nhà sản xuất lớn có mặt tại thị trường Việt Nam dưới nhiều hình thức đã chứng tỏ Việt Nam chính là một thị trường hứa hẹn những bùng nổ trong giai đoạn tới.

Việc một số nhà sản xuất lớn khống chế thị phần sản xuất ô tô của thế giới là xu hướng tất yếu. Điều này đem lại những lợi thế cạnh tranh cho chính những nhà sản xuất, giúp họ giảm được chi phí tới mức thấp nhất từ những vấn đề nghiên cứu, phát triển thị trường, sản phẩm cho tới việc phân phối, lưu thông sản phẩm của mình.

Trong số 10 tập đoàn hàng đầu thế giới về sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô, chỉ có Denso là có nhà máy sản xuất van cho hệ thống lạnh ở khu công nghiệp Sóc Sơn. Do đó việc tăng vốn đầu tư sản xuất thêm các linh kiện khác sẽ tùy thuộc vào điều kiện môi trường đầu tư của chúng ta. Denso chuyên sản xuất linh kiện kỹ thuật cao nên cần nhân lực có kỹ thuật cao. Đây là yếu tố TP. HCM rất mạnh nhưng giá cơ sở hạ tầng của TP. HCM lại cao hơn nơi khác. Nếu giá cơ sở hạ tầng của TP. HCM giảm xuống, rất có thể Denso sẽ đầu tư thêm nhà máy tại TP. HCM để phục vụ cho công nghiệp sản xuất ô tô của các hãng tại Việt Nam.

### **3.3.2. Công nghiệp ô tô ở một số nước trong khu vực.**

#### **\* Công nghiệp ô tô Nhật Bản.**

Ngay từ đầu những năm 1900 (lúc này GDP/người/năm của Nhật chưa tới 67 USD) người Nhật đã bỏ rất nhiều công sức để sản xuất một chiếc xe của Nhật được thiết kế theo kiểu bất chấp kiểu dáng của nước ngoài. Nhưng do quy mô và trang thiết bị lạc hậu, họ không thể tạo được một nền công nghiệp ô tô thực sự, bắt đầu điểm yếu đó tập đoàn Ford đã nhảy vào thị trường Nhật và bắt đầu lắp ráp vào năm 1925 tiếp theo đó là General Motors vào năm 1927. với lợi thế về công nghệ hai công ty này nhanh chóng chiếm lĩnh vị trí độc quyền ở Nhật. Nhưng người Nhật đã nhanh chóng nhận ra các công ty có vốn nước ngoài như Ford, General Motors ... đều chỉ có xu hướng lắp ráp và bán hàng là chính mà không chú ý tới phát triển ô tô ở Nhật, do đó người Nhật đã cho ra đời nhà máy Yokohama của công ty Nissan vào năm 1935 và nhà máy Koromo của công ty Toyota vào năm 1938.

Cho đến nay, cùng với chính sách toàn cầu hoá, công nghiệp ô tô Nhật bản đã và đang phát triển theo xu hướng đầu tư công nghệ, tài chính cho các nước đang phát

triển để phát triển sản xuất các cụm chi tiết ở các nước này. Đối với vật liệu, thiết kế hình dáng xe, các chi tiết kỹ thuật cao được chế tạo tại Nhật. Toàn bộ chi tiết được tập trung lại ở một nơi nào đó trong khu vực sau đó đưa vào lắp ráp tại các nước có chính sách bảo hộ cao nhằm giảm giá thành xe, giảm thuế nhập khẩu và thu lợi nhuận lớn nhất cho phía công ty Nhật.

**\* Công nghiệp ô tô Hàn Quốc.**

Kể từ năm 1960, dù chưa có nền công nghiệp ô tô, nhưng Hàn Quốc đã có một số nhà máy lắp ráp xe ô tô của các nước công nghiệp như Mỹ, Nhật và suốt 1960-1970 có thêm 03 nhà máy lắp ráp CKD của Ford, Fiat, MAZDA. Đối với Hàn Quốc họ cũng bắt đầu chiến lược bằng việc liên doanh sản xuất với nước ngoài (Hàn Quốc khởi sự công nghiệp ô tô khi GDP/người/năm đạt 200 USD).

Năm 1970, Hàn Quốc thực hiện chính sách kết hợp các nhà sản xuất phụ tùng trong nước và các nhà sản xuất phụ tùng nước ngoài có tên tuổi và hình thành trung tâm công nghiệp ô tô theo mô hình hợp tác kỹ thuật và qui trình sản xuất của các công ty Nhật, Mỹ chuyên sản xuất phụ tùng cung cấp trên xe ô tô hiện đại. Nhưng sau đó họ chuyển sang phát triển theo hướng đầu tư tài chính lớn để mua bản quyền, công nghệ nước ngoài và sản xuất theo mẫu các sản phẩm của nước ngoài.

Ngoài ra, Hàn Quốc quyết định chọn phương án tự sản xuất xe ô tô, để lôi kéo các nhà sản xuất phụ tùng hiện đại hoá qui trình sản xuất và kỹ thuật đáp ứng thị trường nội địa và các nước đang phát triển. Kết quả đạt được ngay là tiêu thụ được tại nội địa 10.000 xe/năm. Qua chính sách này Hàn Quốc đã tạo được công nghiệp ô tô và phát triển lớn mạnh cho đến năm 1990 đã sản xuất được 2 triệu xe ô tô và ngày nay lượng xe sản xuất lên đến 4 triệu xe/năm.

Sau 20 năm, công nghiệp ô tô Hàn Quốc bắt đầu thâm nhập thị trường thế giới nhưng bị thất bại ở thị trường Mỹ vì chất lượng của xe không đáp ứng được yêu cầu của người tiêu dùng Mỹ. Nhìn lại ngành công nghiệp ô tô Hàn Quốc ta thấy, các công ty mua công nghệ Nhật thì tương đối thành công như Hyundai mua công nghệ Mitsubishi, Kia mua công nghệ Mazda.

Nền công nghiệp ô tô Hàn Quốc được đánh giá là rất thành công trong những năm 90 của thế kỷ trước. Tuy nhiên, nền công nghiệp ô tô của Hàn Quốc phát triển không bền vững, hiện tại phần lớn các hãng đã phải bán lại cho các tập đoàn ô tô lớn của thế giới.

**\* Công nghiệp ô tô Trung Quốc.**

Hiện nay ngành công nghiệp ô tô Trung Quốc có 125 nhà máy lắp ráp ô tô của hơn 60 tập đoàn, công ty trong và ngoài nước và khoảng hơn 5000 nhà cung ứng linh kiện và phụ tùng ô tô. Trong năm 2005 đã tiêu thụ tại Trung Quốc 4.972 triệu xe và dự báo trong năm 2006 sẽ tiêu thụ 5.910 triệu xe. Bên cạnh đó, Trung Quốc còn xuất khẩu sang Úc, Thái Lan, Việt Nam và một số nước khác ở Châu á. Đặc biệt đầu năm 2006 đã xuất hiện ô tô nhãn hiệu Trung Quốc trên thị trường Mỹ là một trong những thị trường khó tính, đòi hỏi chất lượng cao nhất.

Ngành công nghiệp ô tô Trung Quốc mang đặc thù:

- Nền tảng công nghiệp ô tô của Trung Quốc đã được tạo dựng từ những năm 1949-1950 do Liên Xô giúp đỡ.

- Chính sách mở cửa của Trung Quốc trong những năm cuối của thập kỷ 80 rất hấp dẫn.

- Trung Quốc là một thị trường tiêu thụ rất lớn làm hấp dẫn các nhà đầu tư, tuy thu nhập đầu người mới chỉ sắp xỉ 1000USD/người/năm nhưng đã tiêu thụ hơn 5 triệu xe ô tô/năm và trở thành thị trường tiêu thụ ô tô đứng thứ 3 thế giới sau Mỹ và Nhật.

- Nhu cầu về thị trường đa dạng về sản phẩm.

Trung Quốc có được chủng loại xe giá rẻ từ nguồn cung cấp linh kiện giá rẻ. Điều này có nghĩa Trung Quốc đã có được ngành công nghiệp ô tô chất lượng từ thấp đến cao với giá bán tương ứng. Vì vậy, sức cạnh tranh của Trung Quốc sẽ rất mạnh trong tương lai không xa.

Hiện Trung Quốc đang có chiến lược xây dựng ngành sản xuất ô tô là xương sống của nền công nghiệp. Với các hướng:

- Liên doanh với đa số vốn Trung Quốc.
- Sản xuất xe từ các tập đoàn quốc doanh lớn.
- Phát triển công nghiệp ô tô tư nhân.

Trong đó Trung Quốc phát triển đồng đều các loại xe, xây dựng các tập đoàn ô tô lớn. Mỗi tập đoàn có tới vài trăm chủng loại và tiến hành sản xuất hầu hết các linh kiện.

Trước đây Trung Quốc đặc biệt quan tâm đến sản xuất xe giá rẻ, xe nông dụng nhưng đến giai đoạn hiện nay Trung Quốc đang cải tổ lại hệ thống sản xuất để nâng

cao chất lượng sản phẩm nhằm thâm nhập vào các thị trường tiêu thụ lớn như Mỹ, Nhật Bản .

Theo thống kê của Reuters thì Trung Quốc đã xuất khẩu xe và phụ tùng trong năm 2005 với giá trị hơn 10 tỷ USD ( xuất khẩu 173.000 đầu phương tiện và lần đầu tiên số lượng ô tô xuất khẩu vượt cả số lượng ô tô nhập khẩu ). Năm 2005, Trung Quốc trở thành nhà xuất khẩu linh kiện và phụ tùng đứng thứ 2 thế giới vào thị trường Mỹ và đạt kim ngạch gần 8 tỷ USD. Sản lượng xe sản xuất ra và doanh thu từ việc xuất khẩu xe và phụ tùng ngày càng tăng và được thể hiện như qua bảng thống kê sau :

**Bảng: Lượng xe sản xuất và doanh thu xuất khẩu xe và phụ tùng của Trung Quốc.**

Năm	1999	2000	2001	2002	2003	2005
Lượng xe sản xuất (triệu chiếc)	1,8	2,1	2,5	3,5	4,4	5,2
Xuất khẩu xe và phụ tùng (tỷ USD)	0,9	1,3	1,5	2,1	6,5	10,9

\* Nguồn: *Automotive Resources Asia* tháng 6 năm 2006.

Như vậy, thông qua số liệu trên, tốc độ tăng trưởng của lượng xe và phụ tùng Trung Quốc là đáng quan tâm vì giá và chất lượng của nó. Kinh nghiệm và phương hướng phát triển công nghiệp ô tô của Trung Quốc là một bài học lớn để chúng ta xem xét học tập.

#### **\* Công nghiệp ô tô Thái Lan.**

Ngành công nghiệp ô tô Thái Lan phát triển tập trung vào chế tạo linh kiện, phụ tùng cho xe ô tô. Công nghiệp sản xuất phụ tùng ô tô của Thái Lan chủ yếu dựa vào các nhà cung cấp của Nhật, chính phủ Thái Lan dùng chính sách thuế nhập khẩu và chính sách ưu đãi về đầu tư cho linh kiện phụ tùng ô tô, để kêu gọi đầu tư các nhà sản xuất phụ tùng Nhật đến đầu tư để các nhà sản xuất xe cạnh tranh về giá và thời gian giao hàng.

Mặt khác đối với công nghiệp trong nước chính phủ Thái Lan đưa chính sách hỗ trợ trong công nghiệp đúc gia công kim loại cho chi tiết xe ô tô và ưu đãi các liên doanh sản xuất phụ tùng của tư nhân và các nhà sản xuất Nhật, Mỹ để đáp ứng nhu cầu nội địa hoá đặc biệt trong các lĩnh vực như công nghệ nhựa, công nghệ nhiệt luyện.

Cho đến nay, Thái Lan có:

- 15 hãng sản xuất ô tô với 17 nhà máy lắp ráp ô tô.
- 709 công ty lớn và 1100 công ty vừa và nhỏ cung cấp linh kiện ô tô.

- Năng lực sản xuất là 1.073.700 xe/năm.
- Năm 2005, thị trường Thái Lan đã bán được hơn 600.000 xe. Hầu hết các hãng ô tô của Thái Lan đều có các mối liên kết với các hãng ô tô lớn của thế giới.

Thái Lan chủ trương phát triển công nghiệp sản xuất phụ tùng để sản xuất các xe mang thương hiệu nổi tiếng của nước ngoài. Khi công nghiệp sản xuất phụ tùng trong nước ổn định theo yêu cầu chính phủ Thái Lan, các nhà sản xuất ô tô Nhật đưa ra các xe ô tô của các hãng nổi tiếng như Toyota, Honda, Nissan sản xuất xe cho người dân Thái Lan với giá bán rẻ phục vụ cho người dân Thái Lan có thu nhập khá. Như vậy, Thái Lan phát triển xe ô tô bằng các công ty có vốn đầu tư nước ngoài và không có thương hiệu của Thái Lan.

Thái Lan đã xuất khẩu ra thị trường thế giới:

- Năm 2000: 150.000 xe.
- Năm 2001: 200.000 xe.
- Năm 2005: khoảng 500.000 xe.

Các loại xe xuất khẩu của Thái Lan chủ yếu là Mitsubishi và Toyota. Mitsubishi là nhà xuất khẩu ô tô lớn nhất của Thái Lan, bình quân hàng năm xuất khoảng 100.000 xe. Các loại xe của Thái Lan chủ yếu được xuất sang thị trường Australia và Newzealand, Châu Phi, Indonesia, Philipine và Việt Nam nhưng Thái Lan cũng phải nhập khẩu ô tô từ các nước Malaysia, Indonesia và Trung Quốc.

Cho đến nay, Toyota và Mitsubishi đã dự kiến nâng tỷ lệ nội địa hóa của họ lên 100% đối với sản phẩm lắp ráp ở Thái Lan. General Motors nội địa hóa được khoảng 40%, các chi tiết nội địa hóa chủ yếu là sản phẩm bằng kim loại. Riêng đối với DaimlerChrysler (Thailand) mới chỉ đạt 10% dù công ty này đã hoạt động khá lâu trên đất Thái Lan. Bên cạnh đó, các công ty khác như General Motors, Volks Wagen lại là đầu mối cung cấp xe Trung Quốc vào thị trường Thái Lan. Như vậy, dù Thái Lan có khá nhiều công ty sản xuất linh kiện nhưng Thái Lan vẫn phải nhập linh kiện từ Trung Quốc.

Như vậy, năng lực cạnh tranh của Thái Lan là xuất khẩu phụ tùng có chất lượng cao và có tính cạnh tranh cao. Mặt khác, các sản phẩm xe ô tô của Thái Lan hầu như mang các nhãn hiệu nổi tiếng của thế giới nên khả năng cạnh tranh cũng rất cao. Hơn nữa, cũng chính vì xe Thái Lan là của các hãng nổi tiếng thế giới nên Thái Lan cũng

khá an tâm trong cạnh tranh với các sản phẩm của Trung Quốc vì thực chất các hãng xe toàn là công ty nước ngoài.

**\* Công nghiệp ô tô Malaysia.**

Malaysia có sản lượng ô tô bán ra khá lớn trong khu vực Đông Nam á. Với định hướng xây dựng và phát triển xe thương hiệu riêng của mình, Malaysia đã sản xuất và đưa ra thị trường các loại xe nhãn hiệu như: Proton, Perodua.

- Malaysia có 515 công ty sản xuất phụ tùng.
- Lượng xe bán ra năm 2002 của Malaysia đạt 457.000 xe, năm 2005 giảm chỉ còn gần 350.000 xe.

- Xe Proton của Malaysia được phát triển từ Mitsubishi và đang từng bước hoàn chỉnh sản xuất tại nội địa. Riêng năm 2000 đã tiêu thụ được 158 ngàn xe trên thị trường trong và ngoài nước.

- Ngoài ra còn một số dòng xe phát triển từ xe Daihatsu và một số dòng xe nổi tiếng khác và đang từng bước chia sẻ thị trường.

Để bảo vệ cho thương hiệu xe của mình, Malaysia đã áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu rất cao từ 42% tới 300% và các chính sách bảo hộ cho sản xuất trong nước. Trong nhiều năm liền, hai hiệu xe này bán rất chạy trên thị trường Đông Nam á. Năm 1999, xe Proton chiếm 24% và xe Perodua chiếm 12% thị phần xe của Đông Nam á.

**\* Công nghiệp ô tô Indonesia.**

Cũng giống như Malaysia, Indonesia cũng chủ trương phát triển xe ô tô thương hiệu quốc gia nhưng không đạt được kết quả như mong muốn. Cho đến nay các loại xe này vẫn chỉ có thể tiêu thụ được ở Indonesia là chính. Sản phẩm xuất khẩu của Indonesia vẫn là do các công ty có vốn đầu tư nước ngoài đảm nhận.

- Indonesia có 223 công ty sản xuất linh kiện và phụ tùng xe ô tô.
- Năm 2003, thị trường Indonesia đã bán được 354.000 xe. Và trong năm 2005 đã bán được gần 500.000 xe.

- Hầu hết các loại xe có khả năng cạnh tranh của Indonesia là các hãng của nước ngoài. Trong đó nổi bật là PT Toyota Astra Motor, PT German Motor Manufacturing (PT GMM là đại diện của DaimlerChrysler).

Tuy nhiên sức cạnh tranh của các công ty ô tô của Indonesia không mạnh như Malaysia và Thái Lan vì tỷ lệ nội địa hóa thấp như PT GMM đã hoạt động ở Indonesia được 30 năm nhưng hầu hết các chi tiết chính vẫn nhập khẩu và lắp ráp tại Indonesia

như: các chi tiết của động cơ, hộp số và cầu xe được nhập từ Ấn Độ, hệ thống điện và cabin được nhập từ Tây Ban Nha, dây curoa được nhập từ Venezuela, sườn xe được nhập từ Mỹ, nhíp và thanh xoắn nhập từ Nam Phi như vậy sản phẩm xe ô tô của Indonesia còn phụ thuộc các sản phẩm nước ngoài khá nhiều.

### **3.4. Bài học kinh nghiệm từ các quốc gia sản xuất ô tô.**

Việt Nam là một nước có nền kinh tế đang phát triển. Chúng ta nằm trên một vùng kinh tế được cho là phát triển với tốc độ nhanh nhất hiện nay của thế giới. Như vậy để có thể phát triển được ngành công nghiệp ô tô chúng ta nên chú trọng đến kinh nghiệm phát triển ngành công nghiệp này ở những nước có hoàn cảnh tương tự, có xuất phát điểm của nền công nghiệp ô tô từ rất thấp. Đó chính là kinh nghiệm của Trung Quốc và các nước ASEAN.

Qua nghiên cứu quá trình phát triển công nghiệp ô tô của một số nước trong khu vực ta thấy tất cả các nước trong bước đầu đều dựa vào công nghệ của các nước phát triển. Sau đó tiếp tục phát triển theo ba hướng:

- Sử dụng nguồn vốn và nguồn lực của chính mình để tiếp tục phát triển.
- Dựa vào nguồn vốn vay và kêu gọi đầu tư nước ngoài để phát triển.
- Bước đầu hợp tác liên kết gia công cho nước ngoài để sau đó tự sản xuất.

Qua phân tích trên, chúng ta nhận thấy:

- Nếu chỉ dựa vào đầu tư nước ngoài để sản xuất ô tô như các nước ASEAN, đất nước sẽ có một nền công nghiệp ô tô lệ thuộc từ công nghệ, quản lý, thương hiệu cho đến các vấn đề phát triển kinh tế, an ninh xã hội nhưng vẫn có ô tô với tỷ lệ nội địa hóa cao do nước ngoài sở hữu.

- Nếu chỉ dựa vào vốn của chính mình như Nhật Bản thì chúng ta không đủ vốn để phát triển nhanh chóng công nghiệp ô tô. Nếu vay vốn nước ngoài để đầu tư như Hàn Quốc thì nguy cơ phá sản của các công ty ô tô Việt Nam sẽ rất cao.

- Với Trung Quốc, phát triển công nghiệp ô tô bằng cả hai con đường: Liên doanh với đa số vốn Trung Quốc và đầu tư mua công nghệ của nước ngoài. Tuy nhiên gần đây, Trung Quốc có cho phép một vài liên doanh 50:50 với số lượng không nhiều. Kết quả Trung Quốc khá thành công trong phát triển công nghiệp ô tô. Như vậy việc phát triển công nghiệp ô tô của Trung Quốc phần lớn vẫn là nhờ nội lực. Hơn nữa, Trung Quốc sản xuất xe có độ bền thấp, giá rẻ để lấy ngắn nuôi dài sau một thời gian hoạt động, thị trường trở nên bão hòa với xe có độ bền thấp, Trung Quốc bắt đầu cải tiến và



trang bị thêm công nghệ để sản xuất xe có độ bền cao hơn để có thể thâm nhập vào phân khúc thị trường đòi hỏi chất lượng cao như Châu Âu, Nhật Bản, Bắc Mỹ . Kinh nghiệm xây dựng nền công nghiệp ô tô của Trung Quốc chính là bài học sâu sắc nhất mà chúng ta cần nghiên cứu và học tập.

Qua kinh nghiệm sản xuất ô tô ở một số nước Châu á ta thấy, các nước sản xuất ô tô thành công như Nhật, Hàn Quốc và Trung Quốc đều có thời điểm khởi đầu để sản xuất ô tô khá giống với hoàn cảnh của Việt Nam hiện nay. Hơn nữa, tất cả các nước này đều khởi điểm ở thu nhập bình quân đầu người thấp hơn của chúng ta hiện nay. Do đó, cơ hội để chúng ta phát triển công nghiệp ô tô của Việt Nam là hoàn toàn có thể thực hiện.

Như vậy để có xây dựng và phát triển một nền công nghiệp ô tô của Việt Nam thì chúng ta phải kết hợp việc phát triển, thu hút đầu tư nước ngoài và phải dựa vào chính nội lực của mình theo phương châm phát triển chủ yếu là :

***Bước đầu hợp tác gia công cho nước ngoài để tiến tới tự sản xuất bằng nguồn vốn và nhân lực của chính mình song song với việc kêu gọi đầu tư từ nước ngoài bằng một chính sách kinh tế năng động mềm dẻo và hiệu quả. Từng bước cổ phần hóa các DNNN thuộc ngành công nghiệp ô tô, đưa lên sàn giao dịch chứng khoán để có thể tận dụng và huy động triệt để mọi nguồn vốn, công nghệ cũng như chất xám hiện có trong các thành phần xã hội.***

**Chương 2:****THỰC TRẠNG NGÀNH CÔNG NGHIỆP SẢN XUẤT ÔTÔ CỦA VIỆT NAM  
VÀ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH****1. ĐẶC ĐIỂM KINH TẾ XÃ HỘI ẢNH HƯỞNG ĐẾN CÔNG NGHIỆP ÔTÔ  
CỦA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.****1.1. Vị trí địa lý, dân số, đất đai, tài nguyên thiên nhiên.**

Thành Phố Hồ Chí Minh nằm trong tọa độ địa lý khoảng  $10^{\circ}10'$  đến  $10^{\circ}38'$  vĩ tuyến Bắc và  $106^{\circ}22'$  đến  $106^{\circ}54'$  kinh Đông. Địa giới hành chính tiếp giáp với các tỉnh: Bình Dương, Đồng Nai, Long An, Tiền Giang, Tây Ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu. Trong nhiều năm qua, Thành Phố được coi là trung tâm kinh tế lớn nhất nước và có vị trí địa lý thuận lợi trong giao thương trong nước và với quốc tế.

Trong giao thương, thành phố thuận lợi cả về đường thủy, bộ, đường sắt và đường hàng không. Chúng ta có bờ biển phía Đông-Nam dài khoảng 15 km và có con sông Sài Gòn khá lớn có hệ thống cảng thủy quốc tế lớn nhất Việt Nam, có sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất (là một trong những sân bay quốc tế lớn ở Đông Nam Á) với rất nhiều đường bay quốc tế và trong nước, là đầu mối của tuyến đường sắt Bắc Nam và có đường bộ xuyên Á đi ngang qua. Như vậy, TP. HCM là nơi có vị trí địa lý rất thuận lợi cho việc phát triển kinh tế.

Với tổng diện tích là 2.093,7 km<sup>2</sup>, cùng với diện tích vùng ngoại thành rộng lớn, thuận lợi cho phát triển cả công, nông nghiệp và dịch vụ. Khu vực phía Nam và Đông Nam có nền đất mềm, ít thuận lợi cho việc xây dựng nhưng lại rất thuận lợi về giao thông đường thủy, kinh doanh cầu cảng, phía Tây và phía Bắc có nền đất cứng, thuận lợi trong xây dựng và thuận tiện giao thông đường bộ và có đường bộ quốc tế (đường xuyên Á) đi qua nên rất phù hợp cho việc xây dựng và phát triển các khu, các cụm công nghiệp tập trung.

Dân số chính thức trên địa bàn TP. HCM vào năm 2005 là 6.117.251 người và hơn 1 triệu tạm trú dài hạn. Xu hướng phát triển dân số ngày càng tăng, mặc dù tốc độ tăng dân số tự nhiên tăng không nhiều nhưng tỷ lệ tăng dân số cơ học rất cao. Hiện nay, TP. HCM cũng là nơi có số lượng người tạm trú ngắn hạn rất cao và hầu như số

lượng người này năm sau cao hơn năm trước do quá trình đô thị hóa ở các vùng nông thôn cao khiến người dân ra thành phố tìm việc ngày càng cao mà chủ yếu tập trung vào các thành phố lớn như Hà Nội và TP. HCM. Theo dự báo, với tốc độ tăng dân số bình quân hàng năm vào khoảng 2,46%/năm thì đến năm 2010, dân số thành phố sẽ đạt mức 8 triệu người và đến năm 2020 có thể đạt hơn 10 triệu dân và sẽ trở thành 1 trong những thành phố đông dân nhất thế giới.

Với vị trí là trung tâm của vùng kinh tế trọng điểm, thành phố Hồ Chí Minh đang và sẽ phát triển theo hướng công nghiệp kỹ thuật cao, chuyên sâu với hàm lượng chất xám cao và dịch vụ. Do đó có nhu cầu phát triển về diện tích rất lớn để phát triển công nghiệp. Theo quy hoạch sử dụng đất của thành phố thì trong giai đoạn tới dự kiến đất xây dựng sẽ tăng nhanh trong cơ cấu. Theo dự báo đến năm 2010 diện tích đất xây dựng sẽ tăng 2,8 lần so với năm 2000. Đất đô thị cũng sẽ tăng gấp 2 lần so với hiện nay. ( xem phụ lục 2 ).

Quỹ đất dành cho phát triển công nghiệp tập trung vào khoảng 6.000 ha. Các khu công nghiệp đa số được bố trí tại các quận mới và các huyện ngoại thành. Do đó quỹ đất cần thiết cho phát triển công nghiệp ô tô hoàn toàn có khả năng đáp ứng được và nên được bố trí gần với các cụm công nghiệp tạo điều kiện liên hoàn trong các khâu sản xuất.

## 1.2. Thành tựu kinh tế xã hội trong các năm qua.

Là một trung tâm kinh tế lớn nhất nước nên sự phát triển kinh tế của TP. HCM sẽ đóng vai trò rất quan trọng đối với vấn đề phát triển kinh tế của cả nước. Trong các năm qua giá trị tổng sản lượng của thành phố đều tăng trưởng rất tốt. Tổng sản phẩm trên địa bàn TP. HCM qua các năm được thể hiện qua bảng sau:

**Bảng: Tổng sản phẩm và tỷ trọng công nghiệp trên địa bàn** ĐVT: Tỷ đồng.

CÁC KHOẢN MỤC	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Tổng sản phẩm (GDP) trên địa bàn	36.975	75.862	84.852	96.530	113.326	136.488
<i>Trong đó:</i>						
1. Nông, lâm, thủy sản	1.207	1.487	1.595	1.632	1.821	1.987
2. Công nghiệp và xây dựng	14.401	34.446	39.190	45.045	55.668	66.152
3. Các ngành dịch vụ	21.367	39.929	44.067	49.853	55.837	68.349
Tỷ trọng công nghiệp Tổng sản phẩm	38,95%	45,4%	46,2%	46,7%	47,96%	48,5%
Tốc độ tăng trưởng GDP	15,3%	8,78%	9,54%	10,2%	11,4%	11,6%

\* Nguồn: Cục Thống Kê TP HCM.

Qua bảng trên ta thấy, GDP của TP. HCM tăng trưởng không ngừng qua các năm ở mức độ cao. Từ năm 2002 đến nay vẫn duy trì mức độ tăng trưởng ở hai chữ số ( năm 2005 GDP ước đạt 164 nghìn tỷ đồng tương ứng 10,4 tỷ USD và đạt 12,2%). Hơn nữa, động lực tăng trưởng Kinh tế của TP. HCM chủ yếu là công nghiệp và dịch vụ . Khu vực công nghiệp - xây dựng luôn có tốc độ tăng giá trị gia tăng nhanh nhất, bình quân giai đoạn 2001-2005 là 12,6%/năm và khu vực dịch vụ với tốc độ tăng trưởng giá trị gia tăng bình quân là 9,9%/năm. Thực tế tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế giai đoạn 2001-2005 trên địa bàn thành phố thể hiện bước chuyển dịch theo hướng hiệu quả hơn, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế của một trung tâm kinh tế trọng điểm khu vực phía nam.

Xét về mức sống và thu nhập thì TP. HCM là nơi có thu nhập cao với thu nhập bình quân đầu người hàng năm đều tăng ( nếu tính theo tỷ giá cố định quy đổi năm 1994 - 1USD tương đương 7.500VNĐ ). GDP bình quân đầu người của TP. HCM năm 2000 đạt 1.365 USD/người/năm, năm 2001 đạt 1.460 , năm 2002 đạt 1.558 , năm 2003 đạt 1.675 , năm 2004 đạt 1.800 cho đến năm 2005 theo như công bố thì thu nhập bình quân đầu người vào loại cao nhất nước và đạt khoảng 1920 USD/người/năm.

Thu ngân sách trên địa bàn TP. HCM trong giai đoạn 1991-2000 tăng bình quân 31,1%/năm và trong giai đoạn 2001-2005 tăng bình quân 16,8%/năm. Số thu ngân sách từ 2.274 tỷ đồng năm 1991 đã tăng lên 16.418 tỷ đồng vào năm 1995 và đến năm 2000 đạt 26.080 tỷ đồng. Trong 5 năm qua, thu ngân sách trên địa bàn TP. HCM rất cao : Năm 2001 : 30.731,6 tỷ đồng, năm 2002 : 37.402 tỷ đồng. Riêng năm 2005, thu ngân sách đạt 213.870 tỷ đồng. Thu ngân sách của TP. HCM trong giai đoạn 2001-2005 chiếm khoảng 30,6% tổng thu ngân sách cả nước.

Toàn TP. HCM hiện có 16 cảng biển với tổng chiều dài các cầu cảng là 5.990m với tổng công suất bốc xếp đạt 24,2 triệu tấn hàng hóa/năm, có thể tiếp nhận tàu hàng tới 30.000 tấn. Trong tương lai gần, mặc dù một số cảng phải di dời ra khỏi nội thành nhưng công suất của các cảng mới sẽ được nâng lên và đạt hơn 50 triệu tấn hàng hóa/năm. Bên cạnh đó còn có một số cảng sông với khối lượng hành hóa bốc xếp thông qua các cảng sông này hàng năm vào khoảng 1,8 triệu tấn.

Xét về kim ngạch xuất khẩu trên địa bàn cũng rất lớn và tăng trưởng liên tục ở mức cao. Kim ngạch xuất khẩu bình quân trong giai đoạn 1991-2000 tăng khoảng 23.2%/năm. Năm 2002, kim ngạch xuất khẩu đạt 6,415 tỷ USD, năm 2003 kim ngạch

xuất khẩu đạt 7,288 tỷ USD, năm 2005 đạt 12,4 tỷ USD. Trong khi đó, kim ngạch nhập khẩu cũng tăng đều nhưng ở mức thấp hơn nhiều so với kim ngạch xuất khẩu, năm 2002 kim ngạch nhập khẩu đạt 4,026 tỷ USD, năm 2003 là 4,77 tỷ USD, năm 2005 là 6,37 tỷ USD.

### **1.3. Tiềm năng để phát triển công nghiệp ô tô ở thành phố Hồ Chí Minh.**

#### ***1.3..1 Nguồn nhân lực cho phát triển công nghiệp ô tô.***

Nguồn nhân lực luôn được coi là yếu tố quan trọng hàng đầu để phát triển của một công ty, một ngành, một địa bàn hay một quốc gia. Trong lịch sử phát triển của các nước ta thấy Nhật Bản và Hàn Quốc là hai nước hầu như không có tài nguyên thiên nhiên nhưng có nền công nghiệp ô tô phát triển rất mạnh. Hầu hết các nhà kinh tế nổi tiếng của thế giới cho rằng, sở dĩ Nhật Bản và Hàn Quốc phát triển được là nhờ yếu tố con người. Họ phát triển được là nhờ năng lực, nghị lực và tinh thần dân tộc của người dân các nước này. Theo đánh giá của Viện Kinh tế TP. HCM thì hiện tại nguồn nhân lực của thành phố Hồ Chí Minh được đánh giá như sau :

- Tỷ lệ lao động không có chuyên môn trên địa bàn chiếm khoảng 67,58%.
- Lao động kỹ thuật từ công nhân kỹ thuật có bằng cấp trở lên chiếm 27,4%.
- Lao động có trình độ trung cấp : 23,82%; cao đẳng : 6,58%; đại học : 46,75%; trên đại học : 1,6%.

Bên cạnh lực lượng lao động rất lớn như đã nêu trên, TP. HCM hiện có 38 trường đại học, phân viện đại học và cao đẳng, chiếm hơn 1/4 tổng số trường đại học, cao đẳng trong cả nước với tổng số sinh viên đang theo học ở thời điểm năm 2002 là 292.833 người , năm 2003 là 317.428 người , năm 2004 là 294.428 người và năm 2005 là 297.100 người.

Chỉ số phát triển HDI đứng thứ 3 trong cả nước, có nhiều kinh nghiệm, năng động sáng tạo trong cơ chế thị trường, có thu nhập cao hơn 2,5 lần mức thu nhập bình quân của cả nước và là một thị trường phát triển sôi động nhất trong cả nước. Con người TP. HCM sáng tạo, năng động, nhạy bén với kỹ thuật và công nghệ mới, có khả năng thích nghi và hội nhập với sự biến động của thị trường. Lực lượng lao động khoa học công nghệ của TP. HCM khá đông, đa dạng về ngành nghề cũng như nguồn đào tạo và có quan hệ giao lưu quốc tế rộng rãi.

Như vậy, nguồn nhân lực hiện có của TP. HCM hoàn toàn có thể đáp ứng cho nhu cầu phát triển của nền công nghiệp sản xuất ô tô trong cả hiện tại và tương lai.

### 1.3.2. Tiềm lực về tài chính.

TP. HCM là trung tâm kinh tế lớn nhất nước được thể hiện qua vấn đề thu chi tiền mặt và dư nợ tín dụng.

#### - Thu chi tiền mặt:

Thu chi tiền mặt thể hiện mức độ trao đổi hàng hóa và dịch vụ, lượng thu chi càng cao chứng tỏ tốc độ luân chuyển hàng hóa lớn, hoạt động kinh tế sôi động, huy động vốn và thu cho ngân sách nhà nước cao. Chỉ tính riêng thu chi tiền mặt của TP. HCM qua quỹ ngân hàng theo các năm như sau:

**Bảng: Thu chi tiền mặt qua quỹ ngân hàng**

ĐVT: Tỷ đồng.

KHOẢN MỤC	1995	2000	2002	2003	2004
Tổng thu	65.038,5	130.852,9	194.503,7	284.477,0	377.478,9
Trong đó:					
Thu bán hàng	12.993,7	32.740,0	49.627,9	50.822,8	58.145,3
Thu tiết kiệm	11.694,1	19.398,3	29.605,9	45.940,6	73.947,8
Thu kỳ phiếu	5.008,8	224,4	1.805,4	1.454,0	1.043,4
Thu tiền gửi kho bạc	870,8	929,7	4.316,1	5.424,8	3.968,5
Tổng chi	59.247,0	120.581,6	191.165,1	281.200,4	375.097,3
Trong đó:					
Lương & các khoản có tính chất lương	2.090,1	3.168,7	9.007,3	11.770,9	11.725,5
Chi mua hàng gia công	4.290,3	9.025,6	15.918,7	16.571,9	13.277,9
Chi trả tiết kiệm	8.468,1	18.914,3	25.593,5	37.537,0	61.191,1
Chi kỳ phiếu	5.025,8	682,5	899,2	2.030,0	1.626,3
Chi trả tiền gửi kho bạc	83,2	136,0	3.674,7	4.885,6	3.886,0

\* Nguồn: Cục thống kê TP HCM .

Mức độ thu chi tiền mặt qua quỹ ngân hàng rất lớn thể hiện tính năng động của thị trường TP. HCM , tiềm năng tài chính cho đầu tư cho công nghiệp ô tô là có thể đáp ứng.

#### - Dư nợ tín dụng:

Dư nợ tín dụng là các khoản vốn mà ngân hàng đã cho các doanh nghiệp vay để đầu tư, phát triển sản xuất. Dư nợ tín dụng càng cao chứng tỏ sức hút về tài chính của các doanh nghiệp cao đồng thời lượng vốn bỏ ra đầu tư khá lớn. Dư nợ tín dụng của TP. HCM qua các năm được thể hiện trong bảng dưới đây:

**Bảng: Dư nợ tín dụng đến 31/12/2004**

ĐVT: Tỷ đồng.

CÁC KHOẢN MỤC	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Tổng số:	14.524,6	52.193,3	56.189,5	74.242,7	100.886,8	136.473,9
<i>Dư nợ ngắn hạn</i>	<i>12.246,0</i>	<i>36.847,0</i>	<i>35.888,5</i>	<i>45.185,3</i>	<i>59.865,3</i>	<i>79.745,9</i>
<i>Dư nợ trung, dài hạn</i>	<i>2.278,7</i>	<i>15.346,3</i>	<i>20.300,9</i>	<i>29.057,5</i>	<i>41.021,5</i>	<i>56.728,0</i>

\* Nguồn: Cục thống kê TP. HCM.

Qua bảng thống kê trên ta thấy dư nợ tín dụng của thành phố qua các năm tăng lên liên tục và đạt 136.473,9 tỷ đồng vào cuối năm 2004. Trong đó các khoản dư nợ tín dụng trung, dài hạn (cho đầu tư tài sản cố định) đạt trên 56.728,0 tỷ đồng.

Trong những năm qua, các doanh nghiệp trên địa bàn TP. HCM thiên về các khoản đầu tư nhỏ, thu hút nhiều lao động để giải quyết các vấn đề kinh tế xã hội ngắn hạn. Cho đến nay, ưu thế về giá đất đai và giá nhân công của TP. HCM không còn nữa. Trong khi đó TP. HCM lại có lợi thế về nhân lực có đào tạo, có chất xám. Vì vậy, TP. HCM đã và đang khuyến khích đầu tư sâu hơn theo hướng phát triển lâu dài và bền vững trong những năm sắp tới và đặc biệt chú trọng đầu tư vào các ngành sử dụng nhiều chất xám và công nghệ cao để tận dụng triệt để các lợi thế vốn có của mình.

### ***1.3.3. Cơ sở hạ tầng cho phát triển.***

TP. HCM có hệ thống giao thông thuận tiện. Cơ sở hạ tầng cho phát triển công nghiệp của Thành Phố là khá tốt so với các tỉnh phía Nam. Cơ sở hạ tầng hiện đang đáp ứng tương đối tốt nhu cầu vận tải. Trong tương lai, TP. HCM đã có các dự án mở thêm nhiều tuyến đường, cảng, đầu tư phát triển các loại phương tiện vận chuyển hành khách khối lượng lớn như tuyến xe điện trên cao, metro..v.v.. phục vụ cho phát triển kinh tế xã hội của TP. HCM. Hệ thống giao thông của thành phố được đánh giá là tương đối hoàn chỉnh và có tốc độ phát triển nhanh so với các địa phương trong nước và so với khu vực.

TP. HCM hiện là trung tâm tài chính của phía nam, đây là nơi tập trung rất nhiều các ngân hàng lớn của Việt Nam cũng như thế giới như Vietcombank, Incombank, các ngân hàng nước ngoài như Deutch Bank, City Bank, Hongkong-Shanghai Bank vì vậy mọi giao dịch kinh tế đều có thể thực hiện nhanh chóng và chính xác.

Hệ thống điện, nước, điện thoại của TP. HCM được xem là khá tốt và đầy đủ. Hệ thống điện và điện thoại phủ kín khắp nơi trên địa bàn thuận lợi cho sản xuất kinh doanh. Hệ thống viễn thông của thành phố được xem là hiện đại so với các nước trong

khu vực. Các cơ sở hạ tầng và dịch vụ của TP. HCM là rất thích hợp và thuận lợi cho việc phát triển công nghiệp ô tô.

## **2. THỰC TRẠNG CÔNG NGHIỆP SẢN XUẤT, LẮP RÁP Ô TÔ Ở VIỆT NAM VÀ CỦA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.**

### **2.1. Các nhân tố ảnh hưởng tới phát triển công nghiệp ô tô.**

#### **2.1.1. Ảnh hưởng của pháp lý.**

Nhìn chung, cơ sở pháp lý mang tính chất quyết định sự tồn tại của ngành công nghiệp ô tô. Sản phẩm ô tô khác với các sản phẩm công nghiệp thông thường khác đó là ô tô liên quan đến sinh mạng của rất nhiều con người nên sản phẩm ô tô luôn chịu sự quản lý chặt chẽ hơn và liên quan đến nhiều bộ ngành hơn. Muốn đầu tư sản xuất ô tô phải liên quan đến nhiều bộ ngành như: Bộ Kế hoạch - Đầu tư, Bộ Công Nghiệp, Bộ Giao thông - Vận tải, Bộ Công An, Tổng cục Tiêu Chuẩn - Đo lường - Chất lượng, Bộ khoa học - Công nghệ, Bộ Tài nguyên - Môi trường, do đó việc đầu tư sản xuất sản phẩm này là cần phải có thời gian đủ dài để tiến hành các thủ tục giấy tờ cần thiết cho cả việc sản xuất ô tô lẫn người sử dụng xe ô tô.

Từ năm 2001, Chính Phủ Việt Nam đã có xu hướng khuyến khích phát triển công nghiệp ô tô bằng cách cho phép các công ty 100% vốn Việt Nam tham gia sản xuất lắp ráp ô tô để đáp ứng nhu cầu của xã hội mà đặc biệt là sản xuất linh kiện, phụ tùng cũng như cung cấp các loại xe cần thiết cho phát triển kinh tế nhưng các liên doanh ít quan tâm hoặc không quan tâm đến. Năm 2002 Chính Phủ đã phê chuẩn chiến lược phát triển công nghiệp ô tô đến năm 2010 và tầm nhìn đến 2020. Như vậy, về cơ sở pháp lý là phù hợp cho việc phát triển công nghiệp ô tô.

#### **2.1.2. Ảnh hưởng của các yếu tố đầu ra.**

Đầu ra luôn là yếu tố rất quan trọng đối với bất kỳ một hàng hóa nào, kể cả ô tô. Một khi đã có nhu cầu thì theo xu hướng tự nhiên sẽ có người cung ứng. Chính vì vậy mà nhu cầu về ô tô cũng là một yếu tố không thể thiếu cho vấn đề phát triển sản xuất ô tô. Tuy nhiên, một số yếu tố sau có ảnh hưởng trực tiếp tới nhu cầu tự nhiên của công nghiệp ô tô:

##### **\* *Chủng loại sản phẩm.***

Sản phẩm là trung tâm, là vấn đề mà người mua quan tâm nhất. Khách hàng luôn quan tâm đến việc mua cái gì hay mua xe gì. Với sản phẩm ô tô phải phù hợp với mục



đích sử dụng và điều kiện sử dụng của người sử dụng ô tô. Trong đó điều kiện sử dụng chủ yếu do điều kiện sinh hoạt và điều kiện đường xá quyết định loại xe sẽ sử dụng .

Nếu sản phẩm không thích hợp với mục đích sử dụng và điều kiện sử dụng thì khách hàng sẽ ít mua hoặc không mua và do đó nhu cầu sẽ không cao. Như vậy, để gia tăng nhu cầu thì điều kiện tối thiểu là xe ô tô phải thích hợp với mục đích sử dụng và điều kiện sử dụng. Hiện nay, nước ta là một nước đang trong quá trình phát triển nên các loại xe thương mại (tải, buýt, chuyên dùng) là sản phẩm rất cần thiết cho nền kinh tế quốc dân.

**\* *Giá sản phẩm.***

Khi một người mua hàng hóa nào đó, bên cạnh việc mua hàng gì, người ta thường quan tâm tới giá. Giá cả là cái ngưỡng để biến nhu cầu thành hiện thực. Giá cả thường mang tính chất điều kiện, ô tô là sản phẩm có giá trị cao, trong một số điều kiện người ta muốn mua xe bên, tốt nhưng không đủ tiền đành phải mua xe giá rẻ. Như vậy, giá rẻ là yếu tố rất cần thiết trong cạnh tranh trên thị trường.

Vậy giá cả là một yếu tố khá quan trọng trong sản xuất kinh doanh ô tô và cần phải được sử dụng một cách linh hoạt thì nhu cầu xe sẽ tăng lên đáng kể.

**\* *Ảnh hưởng của cơ sở hạ tầng.***

Cơ sở hạ tầng là một trong những yếu tố mang tính chất quyết định đến nhu cầu về xe ô tô. Đường sá là điều kiện tiên quyết để xe có thể lưu thông. Đường giao thông luôn được coi là mạch máu của nền kinh tế quốc dân, là điều kiện để phát triển kinh tế. Vì vậy, cơ sở hạ tầng ở Việt Nam ảnh hưởng nhiều đến phát triển công nghiệp ô tô ở Việt Nam. Tuy nhiên, bài toán cơ sở hạ tầng là rất cần thiết đặt ra cho ngành giao thông công chính vì hiện nay tình trạng kẹt xe ở các thành phố lớn đã bắt đầu. Hiện tại ở TP. HCM không những chỉ kẹt xe máy mà còn bắt đầu kẹt cả ô tô. Như vậy, kẹt xe sẽ tổn thất rất lớn về mặt kinh tế xã hội và nó cần phải được giải quyết ngay từ bây giờ để tránh sự cố trầm trọng như Thái Lan và một số nước khác trong khu vực.

**\* *Tập quán sinh hoạt.***

Tập quán sinh hoạt của người Việt Nam là cả gia đình hoặc đại gia đình sống chung trong những căn nhà nhỏ. Do vậy, chiếc ô tô trở nên to lớn, chật chội thậm chí đối với nhiều gia đình thì không thể có chỗ để . Nếu ô tô để ngoài đường thì không an toàn và cản trở giao thông do đó cũng không thể để ô tô ngoài nhà. Chính điều này làm hạn chế sức mua ô tô của người dân. Trong trường hợp ở nông thôn, họ rất cần loại xe

đa dụng để phục vụ sản xuất nông nghiệp và sinh hoạt, nhưng đa số các xe hiện đang lắp ráp từ các liên doanh là xe du lịch và xe chở người, một số xe đáp ứng được nhu cầu sử dụng nhưng giá xe lại quá cao. Như vậy, chủng loại xe và giá cả chưa phù hợp với tập quán sinh hoạt cũng làm cho số lượng xe bán ra không tăng lên được.

Tóm lại tập quán sinh hoạt sẽ có ảnh hưởng khá lớn đến tiêu thụ xe ô tô. Tuy nhiên tập quán sẽ có thể thay đổi theo thời gian vì vậy yếu tố này không đáng ngại.

**\* Ảnh hưởng của thu nhập.**

Theo các nhà phân tích thị trường thì khi thu nhập cao, người ta sẵn lòng mua sản phẩm theo ý muốn của họ. Trong trường hợp này nhà cung ứng chỉ cần đáp ứng về mặt kỹ thuật, thẩm mỹ theo yêu cầu của họ. Ngược lại, thu nhập thấp người ta sẽ cân nhắc kỹ lưỡng hơn về chủng loại, về giá cả, sự phù hợp hoàn cảnh sống .v.v. do đó đáp ứng nhu cầu cho người có thu nhập thấp bao giờ cũng khó hơn đáp ứng nhu cầu của người có thu nhập cao. Việc giải quyết đối với người dân có thu nhập thấp, biện pháp tốt nhất là phát triển dày đặc mạng lưới vận chuyển hành khách công cộng với cung cách phục vụ tốt, tạo những điều kiện thuận lợi cho người dân sử dụng phương tiện này. Điều này cũng sẽ làm thay đổi tập quán sử dụng phương tiện cá nhân mà nhất là xe gắn máy nhằm mang lại sự hiệu quả về quản lý xã hội và mang tính tiết kiệm hơn cho chi tiêu của toàn xã hội.

Trong giai đoạn phát triển kinh tế hiện nay, xe tải và xe chuyên dùng sẽ là một khoản đầu tư của các nhà doanh nghiệp và hộ kinh doanh các thể. Vì vậy, nếu đầu tư sản xuất các loại xe này với giá cả hợp lý thì thị trường xe này sẽ tăng lên và đóng góp đáng kể cho lưu thông hàng hóa và là tác nhân kích thích kinh tế phát triển. Trong giai đoạn đầu, nếu như chúng ta sản xuất ra những chiếc xe ô tô giá thành rẻ như lúc khởi đầu của Hàn Quốc và Trung Quốc thì thu nhập của người dân là hoàn toàn có thể đáp ứng. Do vậy, ta có thể khẳng định rằng thu nhập bình quân đầu người của Việt Nam là hoàn toàn đủ điều kiện để có thể phát triển nền công nghiệp sản xuất ô tô.

**\* Quy mô của thị trường.**

Quy mô của thị trường là yếu tố rất quan trọng và có thể nói quan trọng hàng đầu trong các yếu tố đầu ra. Tại Việt Nam, quy mô thị trường không nhỏ vì với hơn 83 triệu dân và đứng thứ 13 thế giới về dân số. Trong tương lai, nếu kinh tế Việt Nam phát triển liên tục với tăng trưởng trên 7%/năm như hiện nay thì đến năm 2020 chúng ta sẽ có một thị trường ô tô thực sự như mong muốn của các nhà đầu tư nước ngoài.

Vào thời điểm này chắc chắn các công ty ô tô hiện nay hoạt động hết công suất cũng không đủ xe cung cấp cho thị trường Việt Nam.

Với đặc điểm địa lý của Việt Nam, đất nước trải dài hơn 2000 Km thì nhu cầu vận chuyển lớn hơn rất nhiều so với các nước trong khu vực nên cần rất nhiều xe ô tô. Đó là điều kiện thuận lợi cho phát triển công nghiệp ô tô.

Như vậy, yếu tố thị trường luôn mang tính quyết định đối với các công ty thương mại. Tuy nhiên các yếu tố đầu ra (thị trường) chỉ là yếu tố quan trọng chứ không phải là yếu tố quyết định đối với công nghiệp ô tô vì khi thị trường lớn và rộng mở nhưng không có các nhà sản xuất thì cũng xuất hiện các nhà cung ứng sẵn sàng nhập khẩu về để phân phối. Theo các chuyên gia đánh giá của nước ngoài, một nước được coi là có ngành công nghiệp ô tô phát triển tức là nước đó có nền công nghiệp phụ trợ mạnh mẽ, có thể cung cấp linh kiện, phụ tùng cho việc lắp ráp ô tô của nước đó và có thể xuất khẩu phụ tùng ô tô. Vì vậy, để có công nghiệp ô tô thực sự phát triển, chúng ta cần phải chú trọng nghiên cứu nhiều hơn nữa các yếu tố đầu vào.

### **2.1.3. Ảnh hưởng của các yếu tố đầu vào.**

Chúng ta đã biết, cung và cầu là hai yếu tố chính mang tính chất quyết định của thị trường, cung và cầu là điều kiện cần và đủ của thị trường. Sản phẩm ô tô cũng tuân thủ quy luật cung cầu của thị trường. Sau đây ta xét đến những yếu tố chính và trực tiếp tác động đến công nghiệp ô tô.

#### **\* Vấn đề tổ chức sản xuất.**

Tổ chức sản xuất là công việc quan trọng hàng đầu của bất kỳ một ngành công nghiệp nào ở cả tầm vĩ mô lẫn vi mô. ở tầm vĩ mô, tổ chức sản xuất bao gồm cả việc cho thành lập các công ty ô tô, tạo điều kiện cho hoạt động, cho vay vốn để các công ty có thể sản xuất ra ô tô. Ngoài ra còn có cả các chính sách bảo hộ, tạo điều kiện cho việc sản xuất ô tô phát triển để cho các nhà sản xuất ô tô có thể tồn tại và phát triển được. Ở tầm vi mô, tổ chức sản xuất của công nghiệp ô tô không giống các ngành công nghiệp khác ở chỗ: Công nghiệp ô tô sử dụng các công ty thuộc các ngành công nghiệp khác như những công ty vệ tinh của mình đó là các nhà cung cấp linh kiện và phụ tùng. Các ngành công nghiệp khác thường chỉ sản xuất theo đơn đặt hàng từ các công ty ô tô. Do đó việc tổ chức sản xuất tức là tổ chức cho các công ty khác có thể sản xuất được các sản phẩm cho ô tô và thực hiện việc đặt hàng cũng như việc kiểm tra chất lượng các chi tiết đặt hàng.

Do đó, quan trọng nhất của tổ chức sản xuất là cho phép sản xuất và kết hợp sản xuất. Trong đó, yếu tố kết hợp các ngành nghề đóng vai trò quan trọng nhất để sản xuất xe ô tô. Việc liên kết các công ty vào thành một hệ thống sản xuất ra xe ô tô và có chung một định hướng là việc cần phải làm.

**\* Vấn đề vốn.**

Vốn đầu tư cho công nghiệp ô tô là rất lớn và các công ty cần phải sử dụng vốn sao cho có hiệu quả. Hầu hết các tập đoàn ô tô lớn cũng chỉ sản xuất khoảng 40% đến 60% giá trị của xe mà thôi. Do vốn đầu tư lớn, thu hồi chậm nên trong giai đoạn đầu rất cần sự hỗ trợ của nhà nước và sự hợp tác, hợp vốn của các DN để sản xuất nhưng khi đã khởi động và đi vào sản xuất hàng loạt sẽ mang lại nguồn lợi rất lớn.

Để đầu tư sản xuất toàn bộ thì vốn rất lớn nhưng các công ty chỉ sản xuất phần nào còn lại được cung ứng từ các ngành công nghiệp phụ trợ. Như vậy, nguồn vốn tập trung đầu tư vào các nhà máy trung tâm của ngành công nghiệp ô tô là điều kiện tiên quyết để tạo ra được tác nhân kích thích hợp vốn của các công ty trong mọi ngành nghề cùng tham gia.

**\* Vấn đề công nghệ.**

Tương tự như phần vốn đầu tư, công nghệ sản xuất ô tô cũng được nằm ở nhiều ngành công nghiệp khác. Công nghệ sản xuất ô tô được phân ra làm công nghệ sản xuất linh kiện, công nghệ lắp ráp và công nghệ sửa chữa. Cả ba công nghệ nêu trên, các công ty ô tô đều có nhưng họ thường nắm trọn vẹn phần công nghệ lắp ráp và công nghệ sửa chữa còn công nghệ sản xuất linh kiện họ chỉ sản xuất một phần, phần còn lại trông chờ vào các nhà sản xuất khác. Trong công nghệ sản xuất linh kiện, các ngành quan trọng nhất là các ngành công nghiệp cơ khí gồm: Công nghệ tạo phôi (gồm ngành đúc và ngành rèn), ngành gia công cơ khí (có phoi) và ngành gia công không phoi (dập - hàn) trong ba ngành chính này thì hầu hết các công ty ô tô đều nắm lấy ngành gia công không phoi còn các ngành khác họ chỉ làm những phần nào có hiệu quả, còn lại đều dựa vào công nghiệp phụ trợ. Hiện nay đa số các tập đoàn ô tô lớn trên thế giới đều không sản xuất linh kiện mà họ hoàn toàn trông cậy là các nhà cung cấp. Như vậy, công nghệ là rất quan trọng nhưng không phải của một riêng công ty nào mà là một tổng thể chung của tất cả các ngành liên quan.

**\* Vấn đề nhân lực.**

Cho đến nay, nhân lực vẫn được coi là yếu tố quan trọng hàng đầu. Vì con người nắm cả các yếu tố của sản xuất. Nguồn nhân lực đối với ngành ô tô là rất nhiều. Nguồn nhân lực của ngành ô tô được đào tạo tùy thuộc vào lĩnh vực mà người công nhân đứng máy. Cho đến nay, ngoại trừ công nghệ sửa chữa, các công nghệ còn lại của ô tô vẫn thực hiện theo quan điểm truyền thống đó là chuyên môn hóa cao. Công nhân đứng trên dây chuyền lắp ráp chỉ cần xiết bu-lông trên công đoạn của mình, công nhân sản xuất linh kiện vẫn là những công nhân cơ khí bình thường. Do đó, nguồn nhân lực của ngành ô tô luôn cần phải được đào tạo lại và đào tạo chuyên sâu sau khi đã được đào tạo chính quy ở các trường đại học, trung học và các trường dạy nghề một cách khoa học và bài bản. Chính vì thế mà ngành này thường đòi hỏi phải có kinh nghiệm làm việc trong ngành ô tô trong một khoảng thời gian nhất định.

**\* Ảnh hưởng của công nghiệp phụ trợ.**

Các ngành công nghiệp hỗ trợ đóng vai trò rất quan trọng trong các yếu tố đầu vào của ngành ô tô. Cho đến nay, hầu hết các sản phẩm được tạo ra từ các ngành công nghiệp có công nghệ hiện đại nhất ta đều có thể nhìn thấy trên ô tô. Hầu hết các ô tô ngày nay đều được trang bị một bộ xử lý trung tâm (CPU) cùng hàng loạt các cảm biến và linh kiện điện tử cũng như một số xe có gắn máy vi tính để truy cập internet và hệ thống tự điều khiển xe khi người lái buông tay khỏi vô lăng. Ngay cả cáp quang (sợi carbon, silic) mới xuất hiện gần đây cũng đã leo lên động cơ ô tô chiếm lấy vị trí sợi dây bugi, cổ điển hơn là các công nghệ laser, gia công bằng tia lửa điện cũng được sử dụng để gia công cho hệ thống nhiên liệu và hệ thống điều khiển tự động. Nhưng cổ điển nhất là ngành luyện kim, ngành gia công cơ khí, rèn, dập cũng vẫn sử dụng để chế tạo ô tô. Hiện nay trên ô tô, các chi tiết bằng nhựa và cao su cũng khá nhiều. Một ngành hoàn toàn khác biệt là ngành giấy cũng có liên quan đến ngành ô tô vì trên ô tô có một số tấm che bằng bìa cứng, một số bộ lọc bằng giấy và nó được thay theo định kỳ khá ngắn (10000km, 20000 km). Do đó hầu hết các ngành công nghiệp đều có thể trở thành ngành hỗ trợ cho sự phát triển của công nghiệp ô tô. Như vậy, việc đầu tư vốn cho việc phát triển ngành ô tô chính là kích cầu một cách đúng nghĩa cho các ngành công nghiệp đầu vào nêu trên.

**2.2. Công nghiệp sản xuất ô tô của Việt Nam.**

Thị trường ô tô Việt Nam là thị trường có tiềm năng lớn. Tuy nhiên, theo Cục Đăng Kiểm, hiện nay lượng xe đang lưu hành chưa đạt đến con số 600.000 chiếc. Mặc

dù đã phải loại bỏ khoảng 26.000 xe trong năm 2005 nhưng gần 1/4 số xe hiện nay đã hoạt động hơn 15 năm, tức là nhu cầu thay thế xe cũ cũng rất lớn. Lượng xe chủ yếu cung cấp cho thị trường từ hai nguồn là xe nhập khẩu nguyên chiếc và xe lắp ráp trong nước ( hay còn gọi là nhập khẩu dạng CKD).

**\* Xe nhập khẩu nguyên chiếc.**

Trong những năm qua, lượng xe ô tô mà đặc biệt là xe tải, xe buýt và xe chuyên dùng nhập khẩu vào Việt Nam là rất lớn (các loại xe này có thuế nhập khẩu thấp từ 0% đến 20%). Phần lớn các xe nhập khẩu này là các xe mà các liên doanh ô tô không sản xuất. Số lượng xe nhập khẩu qua các năm qua thể hiện qua bảng sau :

**Bảng: Lượng xe nguyên chiếc nhập khẩu từ 2000 đến nay.** ĐVT: Chiếc.

Năm	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Lượng xe NK	13.800	13.900	22.800	23.875	22.665	19.876	19.479	17.031
Tăng trưởng	-	0,7%	64,%	4,5%	-5,3%	-14%	-2%	-14,4%

\* Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam.

Qua thống kê như trên ta thấy, lượng xe ô tô nhập khẩu qua các năm đầu tăng trưởng liên tục thì kể từ năm 2002 trở đi bắt đầu giảm dần. Trong bốn năm vừa qua, lượng xe ô tô nhập khẩu giảm. Tuy nhiên, theo thống kê của cơ quan công an và Cục Đăng kiểm Việt Nam thì lượng xe đăng ký mới vẫn tăng bình quân khoảng trên 12%/năm. Điều này chứng tỏ nhu cầu xe ô tô mà đặc biệt là các loại xe thương mại là rất lớn, nhưng người tiêu dùng vẫn phải chú trọng sử dụng xe sản xuất trong nước (do xe du lịch bị cấm nhập hoặc thuế cao nên hầu như không nhập xe nguyên chiếc).

**\* Xe lắp ráp trong nước.**

Bên cạnh lượng xe nhập khẩu, lượng xe ô tô lắp ráp trong nước cũng tăng trưởng rất mạnh. Xe lắp ráp trong nước tập trung vào xe du lịch, xe 7-9 chỗ và xe mini bus. Đối với xe tải và xe buýt, các liên doanh có lắp ráp nhưng có số lượng không lớn. Số lượng xe lắp ráp trong nước từ năm 1999 đến nay theo như bảng sau:

**Bảng: Lượng xe bán ra của 11 liên doanh ô tô từ 1998 đến nay:** ĐVT: Chiếc.

Năm	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Lượng xe bán ra	5.927	6.963	13.955	19.556	26.872	42.556	40.141	35.264
Tăng trưởng (%)	-	17%	50,1%	28,7%	27,2%	36,8%	-6%	-13,8%

\* Nguồn: <http://www.vinastarmotors.com.vn> ngày 09/05/2006.

Như vậy, so với lượng xe ô tô nhập khẩu, lượng xe lắp ráp trong nước của các liên doanh vẫn trong giai đoạn trước năm 2001 là tương đối nhỏ, chưa đáp ứng được nhu

cầu tiêu dùng trong nước. Điều này cho thấy 11 liên doanh ô tô có sản lượng rất lớn nhưng trước năm 2001 chỉ đáp ứng khoảng 30-40% lượng xe bán ra thị trường trong nước và rất nhỏ so với nhu cầu tiêu dùng của xã hội, nhưng từ năm 2002 trở lại đây đã có những bước tiến vượt bậc trong việc đáp ứng nhu cầu tiêu dùng của xã hội.

Năm 1991 xuất hiện liên doanh lắp ráp ô tô đầu tiên là MEKONG và tiếp theo là VMC (cùng năm 1991). Từ khi liên doanh đầu tiên ra đời đến nay đã 15 năm. Cho đến nay trên cả nước đang có 11 liên doanh đang hoạt động với tổng số vốn đăng ký theo giấy phép là 543.429 triệu USD ( không tính HONDA mới khai trương xe du lịch ngày 24/8/2006 ). Tuy nhiên tổng số vốn đầu tư cho đến hết ngày 30/6/2001 mới chỉ đạt 326,813 triệu USD và tới nay cũng chưa tăng thêm được bao nhiêu. Tỷ lệ góp vốn của các liên doanh đa số có mức là 30% Việt Nam, 70% vốn nước ngoài.

Hầu hết các liên doanh đều chỉ tập trung vào lắp ráp các loại xe có chính sách bảo hộ cao như xe du lịch, xe 7 chỗ. Điều này dẫn đến việc giá xe ô tô của Việt Nam cao gấp 1,6 đến 2,9 lần giá xe của thế giới (theo Bộ Công Nghiệp). (xem giá xe tại Mỹ trong phụ lục). Hiện tại các liên doanh chỉ hoạt động ở mức 10% đến 30% công suất thiết kế. Tỷ lệ nội địa hóa theo ký kết là 30% giá trị của xe sau 10 năm hoạt động nhưng thực tế sau 10 năm hoạt động mới chỉ có Toyota đạt 8% còn các liên doanh khác rất thấp và hầu như không có nội địa hóa.

Cho đến năm 2005, các công ty liên doanh đã giải quyết việc làm cho khoảng hơn 4000 lao động trực tiếp và một số lao động gián tiếp qua các công ty phụ trợ và hệ thống đại lý. Tuy nhiên, các liên doanh lắp ráp ô tô chưa thể hiện được vai trò đầu tàu thúc đẩy và phát triển công nghiệp ô tô của Việt Nam như mong đợi.

Về mặt công nghệ, hầu như 12 liên doanh có quy trình công nghệ giống nhau phục vụ cho công việc lắp ráp là chủ yếu. Tất cả các liên doanh hiện nay mới chỉ dừng lại ở lắp ráp CKD. Các loại xe tải, xe buýt và xe chuyên dùng hiện đang chỉ được các liên doanh sản xuất, lắp ráp với số lượng rất ít chưa đáp ứng được nhu cầu và khả năng mua của thị trường. Lý do của các liên doanh đưa ra là do số lượng xe cũ nhập khẩu rất lớn dẫn đến việc khó tiêu thụ xe mới có giá thành cao.

Hiện tại quan điểm sản xuất xe của các liên doanh và quan điểm của Nhà nước Việt Nam còn chưa thống nhất. Phần lớn các liên doanh ô tô tại Việt Nam phát triển theo chiến lược toàn cầu của các tập đoàn mẹ theo hướng chuyên môn hóa và phân chia khu vực. Họ sẽ tính toán khu vực sản xuất sao cho thuận lợi cho họ nhất và không

nhất thiết phải sản xuất ở Việt Nam nhưng cái họ cần là thị trường Việt Nam. Trong khi đó, mục tiêu của Việt Nam là sản xuất xe ô tô trên lãnh thổ Việt Nam thông qua vấn đề nội địa hóa. Công nghiệp phụ trợ của Việt Nam hiện chưa phát triển đủ mạnh, thiếu các nhà sản xuất linh kiện, phụ tùng. Hầu hết các công ty thuộc ngành công nghiệp phụ trợ sản xuất nhen nhúm, phân tán và không có định hướng. Để có thể trở thành nhà cung cấp linh kiện cho các nhà sản xuất, thì họ cần phải đầu tư thêm về công nghệ cũng như trình độ quản lý, lực lượng lao động. Dưới áp lực yêu cầu nội địa hóa của Chính Phủ, một số liên doanh cũng đã kêu gọi các nhà sản xuất của họ đầu tư vào sản xuất linh kiện ở Việt Nam nhưng đa số họ chưa có được giải pháp thích hợp nên cho đến nay mới chỉ có vài công ty tiến hành đầu tư trong khoảng 25 công ty vốn đầu tư nước ngoài thực hiện đầu tư sản xuất linh kiện ô tô. Đa số các công ty sản xuất linh kiện ở Việt Nam là do tự tìm hiểu thị trường họ mà không cần đến lời kêu gọi của các liên doanh ô tô ở Việt Nam.

Trước thực trạng sản xuất lắp ráp ô tô ở Việt Nam hiện nay, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng đã phải nhắc nhở ( phát biểu trên Tạp chí Cơ khí Việt Nam số 66 tháng 10/2002 ) ” *Ngành phải tập trung thực hiện các đề án trình Chính Phủ. Lúc này chúng ta không thể chấp thuận một nền kinh tế mà hơn 10 năm qua có tới 10 liên doanh sản xuất ô tô, nhưng chúng ta vẫn chưa có ngành sản xuất ô tô*”.

### **2.3. Công nghiệp sản xuất ô tô của thành phố Hồ Chí Minh.**

#### **2.3.1. Tổ chức sản xuất, năng lực sản xuất và sản phẩm chủ yếu.**

Các công ty sản xuất ô tô có vốn trong nước trên địa bàn TP. HCM nói chung đều có quy mô rất khiêm tốn so với các công ty sản xuất ô tô trên thế giới:

##### **\* Công ty cơ khí ô tô Sài Gòn – Tổng công ty cơ khí GTVT Sài Gòn (SAMCO).**

Trong số các công ty ô tô trong nước, công ty Cơ Khí ô tô Sài Gòn là một công ty đã có nhiều kinh nghiệm trong việc thiết kế, sản xuất thân xe, cải tạo xe và sản xuất phụ tùng thay thế. Trong thời gian qua, SAMCO đã đưa ra thị trường hàng loạt các sản phẩm như: xe buýt các loại cho hệ thống xe buýt công cộng của TP. HCM, các loại xe chuyên dùng như: xe ép rác, xe chữa cháy, xe ô tô truyền hình lưu động, xe sân khấu di động, xe chuyên dùng để vận chuyển xe ô tô.

Trong những năm qua, SAMCO đã có những bước tiến dài và vững chắc trên con đường phát triển không ngừng của mình. Năm 1996, doanh thu của công ty chỉ vắn vắn 46.707.925.000 đồng thì năm 2003 doanh thu của công ty đã đạt được



748.627.000.000 đồng và năm 2005 khi sát nhập các đơn vị để thành tổng công ty thì doanh thu đã đạt 6.545.000.000.000 đồng. Như vậy, doanh thu của SAMCO hàng năm tăng bình quân từ 30% đến 40% và lợi nhuận tăng hàng năm trên 30%. Số liệu cụ thể qua các năm có thể minh họa như bảng sau:

**Bảng: Doanh thu hàng năm của SAMCO**

Năm	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2005
Doanh thu (triệu VNĐ)	46.708	63.097	163.310	173.915	340.961	424.039	541.905	748.627	6.545.000

\* Nguồn: Công ty Cơ khí Ô tô Sài Gòn 2/2006.

Trên cơ sở những thành quả đạt được trong hoạt động sản xuất kinh doanh trong nhiều năm qua, SAMCO định hướng phát triển của mình hướng tới xây dựng ngành công nghiệp ô tô của TP HCM nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển giao thông đô thị, vận tải hành khách công cộng, thực hiện các dự án cải thiện môi trường. Trong tương lai, SAMCO sẽ phát triển trở thành một tổng công ty mạnh, đồng thời luôn hoàn thiện cơ cấu tổ chức của mình và có thể trở thành một tổng công ty công nghiệp ô tô hàng đầu Việt Nam.

**\* Công ty Ô tô Sài Gòn (SAGACO).**

Trong nhiều năm qua, Công ty Ô tô Sài Gòn đã có nhiều đóng góp trong lĩnh vực chế tạo các loại xe công trình đô thị, xe cải tiến cho các vùng nông thôn, sửa chữa ô tô và vừa qua có thành tích là tự thiết kế từ thiết bị, đồ gá cho đến việc tạo ra thân xe của xe đa dụng (xe 7 chỗ) là loại thân xe đang được thị trường Việt Nam ưa chuộng hiện nay. Đây là đề tài khoa học công nghệ của TP. HCM do Công ty Ô tô Sài Gòn hợp tác với trường đại học Bách Khoa thực hiện.

Công ty Ô tô Sài Gòn được phép sản xuất lắp ráp ô tô 7 chỗ vào năm 2003 và đã đưa ra thị trường vào năm 2004. Tuy nhiên, vì nhiều lý do dẫn tới hoạt động không hiệu quả nên hiện nay đang triển khai thủ tục phá sản doanh nghiệp.

**\* Công ty Cổ phần cơ khí xây dựng giao thông (TRACOMECO).**

Đây là một công ty thành viên của Tổng công ty công nghiệp ô tô Việt Nam trên địa bàn TP. HCM. Công ty thành lập trong năm 2004 với tổng vốn đầu tư gần 187 tỷ đồng có nhiệm vụ sản xuất ô tô khách các loại với công suất thiết kế 3000xe/năm phục vụ cho nhu cầu trong nước. Các sản phẩm xe khách loại 25 - 50 chỗ ngồi, xe buýt các loại đã được công ty đưa ra thị trường trong năm 2005. Các sản phẩm của Tracomeco

đều do Tổng công ty công nghiệp ô tô Việt Nam thiết kế, chuyển giao công nghệ nên nhìn chung cũng đã có chỗ đứng trên thị trường.

**\* Công ty cổ phần ô tô Hyundai - Vinamotor .**

Đây cũng là một công ty thành viên của Tổng công ty công nghiệp ô tô Việt Nam được thành lập trên địa bàn TP. HCM để tiếp thu hợp đồng chuyển giao công nghệ giữa công ty ô tô Hyundai - Hàn Quốc với Tổng công ty công nghiệp ô tô Việt Nam. Công ty có công suất thiết kế các loại xe tải nhẹ loại 1-5 tấn là 10.000 xe/năm/ca và mới bắt đầu đi vào hoạt động sản xuất từ đầu năm 2005. Trong năm 2005 công ty cổ phần Hyundai- Vinamotor đã đưa ra thị trường các sản phẩm xe tải nhẹ tải trọng 1000Kg, 1250Kg, 1300Kg, 1400Kg, 2000Kg, 2500Kg. Các sản phẩm này được sản xuất hoàn toàn theo bản quyền của Hyundai nên có chất lượng tương đối tốt , giá cả phù hợp và được thị trường ngày càng chấp nhận vì vậy đang từng bước chiếm lĩnh thị trường xe tải nhẹ. Tuy nhiên, do mới xuất hiện nên sản lượng xe bán ra thị trường chưa được nhiều.

Hiện tại có bốn liên doanh sản xuất ô tô trên địa bàn thành phố bao gồm : Liên doanh Mekong Auto, Vinastar Motors, Mercedes-Benz Việt Nam, Isuzu Việt Nam. ( chi tiết thể hiện ở phụ lục 3 ).

Qua số liệu thống kê ta thấy, số lượng xe bán ra cũng như thị phần của công ty tăng lên nhưng khá chậm. Điều này chứng tỏ các công ty chưa khẳng định được mình trên thị trường xe ô tô Việt Nam.

**2.3.2. Thực trạng về công nghệ sản xuất và lắp ráp ô tô.**

Công nghệ sản xuất, lắp ráp ô tô của hầu hết các nhà sản xuất tại TP. HCM hiện nay phần lớn vẫn còn nhỏ và lạc hậu so với bình diện chung của thế giới. Chúng ta chỉ mới khởi đầu ở công đoạn gia công lắp ráp ô tô từ các tổng thành chính. Tuy nhiên, đây cũng không phải là đặc điểm riêng của TP. HCM mà hầu hết các công ty sản xuất, lắp ráp ô tô ở Việt Nam hiện nay đều có hiện trạng tương tự.

**\* Công nghệ của các liên doanh.**

Cả bốn liên doanh trên địa bàn TP. HCM đều mới chỉ dừng lại ở lắp ráp CKD và đều chỉ thực hiện ba công đoạn chính: Hàn công đoạn cuối - Sơn - Lắp ráp. Nếu đi sâu vào các công đoạn này ta thấy:

Đối với công nghệ hàn, các liên doanh chỉ mới thực hiện công đoạn lắp ráp 6 mảng và mới chỉ thực hiện cho một số chủng loại xe có số lượng bán ra tương đối lớn.

Đối với dây chuyền sơn, chỉ có Vinastar và Mekong là có dây chuyền sơn hoàn chỉnh và có chất lượng tương đối so với trình độ của khu vực. Hai liên doanh còn lại đều không trang bị đầy đủ.

Đối với công nghệ lắp ráp, cả bốn liên doanh đều thực hiện công việc lắp ráp với các dụng cụ cầm tay và dùng sức người để chuyển tải trong dây chuyền. Trong công nghệ lắp ráp này, ngoài tài liệu hướng dẫn lắp ráp và nhiệm vụ chủ yếu là xiết bulông còn hầu như không có bí quyết công nghệ được chuyển giao.

***\* Công nghệ của các công ty ô tô vốn Việt Nam.***

Công nghệ của các công ty có vốn Việt Nam chủ yếu là học tập của các công ty nước ngoài và tập trung chủ yếu vào việc sản xuất thân xe như thân xe buýt, xe chuyên dùng của SAMCO, thân xe 7 chỗ của SAGACO. Trong việc sản xuất thân xe buýt, bên cạnh nỗ lực của bản thân SAMCO, TRACOMECO còn nhận được sự giúp đỡ của một số tập đoàn lớn của Nhật, Hàn Quốc, Trung Quốc và được các đối tác này cung cấp một số thiết bị hoặc chuyển giao công nghệ trong việc sản xuất của công ty. Bên cạnh đó, các công ty đã chế tạo được một số đồ gá và một số chi tiết khác của dây chuyền sản xuất xe buýt và xe chuyên dùng SAMCO.

***\* Công nghệ của các ngành công nghiệp phụ trợ.***

Các công ty sản xuất linh kiện, phụ tùng trên địa bàn TP. HCM hiện nay hầu như chỉ có một số công ty có vốn đầu tư nước ngoài ở một số khu chế xuất, khu công nghiệp trên địa bàn TP. HCM có công nghệ hiện đại, đáp ứng được yêu cầu của một số liên doanh ở Việt Nam và xuất khẩu.

Về phía các công ty vốn Việt Nam chỉ có CASUMINA sản xuất đạt tiêu chuẩn JIS của Nhật Bản và xuất khẩu được sản phẩm vỏ xe ô tô còn lại hầu như các công ty vốn Việt Nam khác chỉ sản xuất mang tính chất sản xuất nhỏ và cho sản phẩm chất lượng chưa cao.

Nói chung, các ngành công nghiệp phụ trợ của Việt Nam có trình độ công nghệ kém, chưa đáp ứng được cho sản xuất linh kiện ô tô. Vì vậy trong tương lai, các ngành công nghiệp phụ trợ cần phải cải tiến công nghệ theo hướng công nghệ hiện đại mới có thể cung ứng những sản phẩm có chất lượng cao cho ngành ô tô.

**2.3.3. Thực trạng nguồn nhân lực.**

Như đã phân tích trong phần tiềm năng phát triển công nghiệp ô tô của TP. HCM Nguồn nhân lực của TP. HCM mạnh hàng đầu Việt Nam, ngang tầm với các nước Đông Nam á và hoàn toàn có thể đáp ứng cho sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô.

Lực lượng lao động làm việc trong các công ty ô tô trên địa bàn TP. HCM hiện nay vào khoảng gần 4.000 người. Số lượng lao động gián tiếp phục vụ cho ngành này khoảng gấp đôi con số này. Phần lớn lực lượng lao động của các công ty ô tô đều đã trải qua đào tạo chung từ các trường đại học, cao đẳng và trung học sau đó được đào tạo chuyên sâu ở các công ty và một số đã được đưa đi đào tạo ở nước ngoài.

Các công ty ô tô trên địa bàn TP. HCM đều có chính sách đào tạo cho nguồn nhân lực theo các hướng khác nhau. Để phục vụ cho công tác đào tạo chuyên sâu cho lực lượng lao động sản xuất của các công ty ô tô , một số liên doanh gửi người đến các trung tâm đào tạo như trung tâm Việt - Đức, một số khác đào tạo tại xưởng. Ví dụ như SAMCO có một trung tâm dạy nghề hiện đại được sự hỗ trợ và trang bị kỹ thuật của công ty Toyota Tsusho Nhật Bản. Như vậy lực lượng lao động trực tiếp của SAMCO có thể được đào tạo chu đáo và bảo đảm chất lượng tốt có thể đáp ứng nhu cầu sản xuất ô tô.

#### **2.3.4. Thực trạng các ngành công nghiệp hỗ trợ.**

Các ngành công nghiệp hỗ trợ là ngành không thể thiếu được trong công nghiệp ô tô và nó mang tính quyết định một quốc gia có ngành công nghiệp ô tô hay không. Vấn đề sản xuất ô tô sẽ được tính từ các ngành công nghiệp hỗ trợ cho đến lắp ráp thành xe hoàn chỉnh. Mối quan hệ của các ngành công nghiệp hỗ trợ với việc lắp ráp ô tô là gắn bó hữu cơ liên quan mật thiết với nhau và tạo thành xương sống của nền kinh tế. ( thể hiện ở phụ lục 5 ).

Công nghiệp hỗ trợ nếu xét về thực chất là toàn bộ các ngành công nghiệp của nền kinh tế làm nhiệm vụ sản xuất linh kiện, phụ tùng cung cấp cho việc lắp ráp xe ô tô. Các ngành công nghiệp hỗ trợ liên quan đến hầu hết các ngành công nghiệp kể cả cơ khí, điện, điện tử, hóa chất và một số ngành khác. Về thực chất ở Việt Nam hiện nay, chúng ta mới chỉ có lắp ráp ô tô.

##### **\* Các ngành công nghiệp cơ khí.**

Đây là các ngành công nghiệp tạo lên các cụm tổng thành chính yếu của xe ô tô. Đa số các chi tiết của ô tô đều được chế tạo trực tiếp hoặc gián tiếp từ các ngành công nghiệp cơ khí. Tham gia trực tiếp của ngành này vào sản xuất ô tô bao gồm: *Gia công*

*cơ khí, Luyện kim (đen và màu), Gia công áp lực - Hàn - Nhiệt luyện, Nhiệt - lạnh* . Các ngành này, hiện nay TP. HCM có nhưng không phát triển mạnh. Hệ thống các công ty cơ khí ở TP. HCM hầu như không phục vụ cho ngành công nghiệp ô tô. Một số công ty có sản phẩm cung cấp cho ngành công nghiệp ô tô chỉ nằm rải rác trong các khu chế xuất, khu công nghiệp. Vì vậy trong tương lai, vấn đề là phải hướng các công ty cơ khí của TP. HCM tham gia tích cực hơn nữa vào việc chế tạo, sản xuất linh kiện phục vụ cho công nghiệp sản xuất ô tô.

**\* Các ngành công nghiệp điện và điện tử.**

Công nghiệp điện và điện tử cũng góp phần khá quan trọng trong cấu thành của xe ô tô. Điện và điện tử là hệ thống không thể thiếu của bất kỳ xe ô tô nào trong thời đại ngày nay. Càng ngày, công nghiệp điện và điện tử sẽ càng chiếm tỷ trọng cao trong giá thành của ô tô. Công nghiệp điện và điện tử trên xe cần có những ngành sản xuất sau: *Sản xuất dây điện, Điện cơ, Bóng đèn điện, Bình ắc quy, Sản xuất các linh kiện điện tử và thiết bị điện tử khác* . Trên thực tế ta thấy hiện TP. HCM không có doanh nghiệp sản xuất linh kiện điện tử cho xe ô tô mà chỉ có 1 hoặc 2 công ty sản xuất dây điện cho xe ô tô như Mê Trần, Mtex Việt Nam và một số công ty ở khu chế xuất, khu công nghiệp trên địa bàn TP. HCM .

Như vậy, để phát triển công nghiệp ô tô, ngành công nghiệp điện và điện tử là những ngành cần phải chú trọng đầu tư thêm công nghệ mới để có thể sản xuất ra các chủng loại linh kiện cho xe ô tô.

**\* Các ngành hóa chất.**

Công nghiệp hóa chất phục vụ rất lớn cho công nghiệp ô tô và trực tiếp tham gia vào kết cấu của ô tô bao gồm các ngành: *Xăng - dầu - mỡ các loại, Sơn, Cao su, Nhựa - chất dẻo và keo dán, Thủy tinh - chất cách nhiệt*. Tất cả các ngành này TP. đều có nhưng cho đến nay ngoài CASUMINA, nhà máy lọc dầu Cát Lái, nhà máy nhớt BP, Castrol chúng ta chưa thấy sự hiện diện tham gia cung ứng cho ngành công nghiệp ô tô. TP. HCM có hàng trăm nhà máy nhựa nhưng không có nhà máy nào sản xuất linh kiện nhựa cho xe ô tô.

Như vậy, để cung cấp được linh kiện, phụ tùng cho công nghiệp ô tô, các ngành công nghiệp hóa chất cũng cần phải đầu tư thêm công nghệ và cần phải được định hướng phát triển trong tương lai để có thể phục vụ cho công nghiệp ô tô một cách đầy đủ và vững chắc.

**\* Các ngành khác.**

Ngành may mặc, da và giả da. Đây là ngành mà TP. HCM có thể mạnh nhưng rất ít công ty tham gia vào sản xuất linh kiện cho xe ô tô. Điều này có thể là do chưa có các đơn đặt hàng của các nhà sản xuất ô tô, mà cũng có thể là do các công ty chưa năng động tìm kiếm thị trường. Vì vậy, chúng ta cần định hướng và tạo điều kiện cho họ sản xuất thêm những sản phẩm có giá trị cao phục vụ cho công nghiệp ô tô.

**\* Một số công ty sản xuất linh kiện trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.**

Qua tìm hiểu và khảo sát thực tế, trên địa bàn TP. HCM hiện nay mới chỉ có một số công ty sản xuất linh kiện, phụ tùng cho xe ô tô tập trung tại các khu công nghiệp. ( Chi tiết thể hiện ở phụ lục 4 ).

Thống kê cho thấy, TP. HCM mới chỉ có 15 công ty sản xuất linh kiện và phụ tùng cho xe ô tô và chủng loại linh kiện như vậy là quá ít so với số lượng chi tiết của xe ô tô. Vì vậy, số lượng công ty sản xuất linh kiện, phụ tùng cần phải tăng lên rất nhiều mới có thể đáp ứng được vấn đề cung cấp linh kiện, phụ tùng cho xe ô tô.

### **3. MỘT SỐ NHẬN ĐỊNH VỀ CÔNG NGHIỆP SẢN XUẤT Ô TÔ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.**

Thực trạng công nghiệp ô tô của Việt Nam và TP. HCM nhìn một cách tổng quan là còn nhỏ về quy mô, lạc hậu về công nghệ, và yếu kém về mô hình quản lý. Ngoài các công ty liên doanh lắp ráp ô tô và một số nhà sản xuất linh kiện ô tô tự phát và hai công ty ô tô vốn Việt Nam, chúng ta hầu như chưa có gì để có thể tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô. Với một thực trạng yếu kém cả về mặt tiêu thụ sản phẩm, công nghệ sản xuất lắp ráp và các ngành công nghiệp hỗ trợ, các công ty sản xuất ô tô của TP. HCM không thể thể hiện sức mạnh của mình trước các đối thủ cạnh tranh. Như vậy, để phát triển được ngành công nghiệp ô tô trong tương lai, TP. HCM nói chung và các công ty ô tô nói riêng phải cố gắng phát huy mặt đã làm được và khắc phục các mặt chưa làm được để đẩy mạnh việc thực hiện các phương hướng phát triển trong tương lai.

#### **3.1. Các mặt đã làm được.**

Tạo dựng lên được các liên doanh ô tô đầu tiên của Việt Nam, là bước khởi đầu cho nền công nghiệp ô tô TP. HCM và kéo theo sự phát triển của một số ngành khác. Đóng góp vào sự phát triển chung cho tốc độ tăng trưởng kinh tế của TP. HCM .

Góp phần giải quyết vấn đề lưu thông hàng hóa trên thị trường bằng hàng chục ngàn xe ô tô các loại từ các công ty lắp ráp và nhập khẩu thông qua hệ thống thương mại. Hàng năm đóng góp vào ngân sách nhà nước một khoản tương đối lớn thông qua các khoản thuế lên đến hàng trăm tỷ đồng.

Giải quyết việc làm cho khoảng gần 4000 lao động làm việc ở các công ty ô tô và lôi kéo hàng chục ngàn lao động khác trong hệ thống cung ứng phục vụ cũng như sửa chữa, bảo hành. Bước đầu xây dựng được một đội ngũ cán bộ, công nhân nòng cốt cho ngành công nghiệp ô tô cũng như đội ngũ quản lý kinh doanh trong nhiều lĩnh vực khác nhau.

Thay thế được một phần các loại xe nhập khẩu nhất là các chủng loại xe cao cấp. Mở rộng các mối quan hệ và hợp tác quốc tế, tiếp cận được với công nghệ và hệ thống quản lý tiên tiến trên thế giới. Tạo nên hệ thống bán hàng và dịch vụ hậu mãi chuyên nghiệp trong lĩnh vực ô tô.

### **3.2. Các mặt chưa làm được.**

Sau bước khởi đầu tốt đẹp thì chưa tạo được điều kiện xây dựng hệ thống sản xuất, cung ứng các phụ tùng, linh kiện cho các công ty ô tô và như vậy chưa lôi kéo được các ngành công nghiệp phụ trợ tham gia theo định hướng chung. Chưa tiếp thu được công nghệ cao cũng như bí quyết công nghệ cao có tính quyết định từ các nước tiên tiến trong ngành sản xuất ô tô. Công nghệ chỉ mới dừng lại ở lắp ráp CKD, công nghệ lạc hậu rất nhiều so với trình độ trung bình của thế giới.

Chưa giải quyết được yêu cầu cấp bách của thị trường ô tô trên 2 lĩnh vực trọng tâm là chuyên chở hành khách công cộng và lưu thông hàng hóa trong sản xuất kinh doanh.

Chưa có được một chiến lược và chính sách phát triển đội ngũ cán bộ, công nhân thực thụ đầy đủ về số lượng và chất lượng cho ngành. Số cán bộ công nhân nòng cốt cũng chưa tập trung được sức mạnh theo định hướng phát triển của TP. HCM .

Một số công ty Việt Nam như SAMCO, TRACOMECO đã bước chân vào lĩnh vực sản xuất, song tiềm lực về mọi mặt còn yếu, chưa đủ mạnh để có thể tự đứng vững trên thị trường khi đất nước tham gia hoàn toàn vào AFTA và WTO. Về năng lực sản xuất: Các liên doanh của TP. HCM mới chỉ hoạt động được từ 20% đến 40% công suất thiết kế.

Tỷ lệ nội địa hóa quá thấp so với lộ trình nội địa hóa đã ký kết. Công nghiệp phụ trợ cho sản xuất ô tô hầu như chưa phát triển.

### **3.3. Nguyên nhân dẫn đến thực trạng trên.**

Việt Nam mới chỉ thực sự quan tâm đến công nghiệp ô tô được 16 năm, do đó sẽ có rất nhiều vấn đề liên quan có thể gây cản trở sự phát triển của ngành công nghiệp quan trọng này. Tuy nhiên, có một số nguyên nhân quan trọng được cho là có ảnh hưởng rất mạnh và mang tính quyết định tới công nghiệp ô tô như sau:

- Các liên doanh ô tô thực chất là đại diện các tập đoàn đa quốc gia phát triển theo hướng thâm nhập thị trường Việt Nam để tiêu thụ sản phẩm của họ. Cho đến nay, số lượng xe bán ra còn khá khiêm tốn. Tuy nhiên, trong tương lai thu nhập người dân cao, kinh tế phát triển và tăng trưởng liên tục nên thị trường sẽ mở rộng nên các tập đoàn đa quốc gia chắc chắn sẽ gia tăng đầu tư để kiếm lợi nhuận. Như vậy, sẽ rất cần đến công nghiệp phụ trợ để cung cấp linh kiện cho các liên doanh lắp ráp và đây cũng là cơ hội lớn cho các công ty Việt Nam tham gia vào hệ thống cung ứng của các tập đoàn đa quốc gia.

- Các cơ sở sản xuất tại Việt Nam chưa sẵn sàng nhập cuộc với ngành công nghiệp ô tô thế giới về chất lượng sản phẩm, công nghệ, quản lý. Vì vậy ngay bây giờ cần phải xây dựng chiến lược phát triển công nghiệp ô tô với các chính sách hỗ trợ ưu đãi của thành phố để thu hút các nhà đầu tư sản xuất linh kiện. Như vậy, TP. HCM có thể đi trước một bước trong việc phát triển công nghiệp cơ khí và sẽ tạo được ưu thế cho phát triển kinh tế xã hội của TP. HCM.

- Do cơ sở hạ tầng GTVT chưa đáp ứng nhu cầu đi lại cũng như tốc độ của việc phát triển phương tiện giao thông đường bộ. Tỷ lệ số lượng xe trên một diện tích mặt đường càng ngày càng thu hẹp ở khu vực nội thành. Điều này đã xảy ra tình trạng kẹt xe, gây khó khăn cho di chuyển bằng ô tô. Để giải quyết vấn đề này, trước mắt, chúng ta cần di chuyển các nhà máy ra ngoại thành, xây dựng hệ thống dịch vụ công cộng có thể chở nhiều người một lúc để giảm kẹt xe. Tuy nhiên biện pháp tích cực nhất vẫn là tăng diện tích mặt đường trong tương lai.

- Chính sách Nhà nước chưa ổn định lâu dài và thiếu cơ chế kiểm tra, hỗ trợ sau cấp phép đầu tư. Vì vậy nhà nước cần có biện pháp kiểm tra, hỗ trợ lâu dài các sản phẩm phụ trợ để các công ty trong ngành công nghiệp ô tô để có thể hỗ trợ các công ty này tăng tỷ lệ nội địa hóa.



### **3.4. Phương hướng khắc phục.**

Đa dạng hoá về chủng loại xe. Xây dựng thêm nhà máy sản xuất, lắp ráp xe phổ thông, xe khách để khắc phục tình trạng cung ứng xe không phù hợp với nhu cầu sử dụng và giải quyết nhu cầu vận tải hàng hóa cũng như vận chuyển hành khách công cộng của TP. HCM.

Chú trọng phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ cho sản xuất ô tô nhằm gia tăng tỷ lệ nội địa hóa. Phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ cũng chính là mục tiêu chính để phát triển ngành công nghiệp ô tô của TP. HCM. Bên cạnh đó. Việc phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ cũng là mục tiêu phát triển công nghiệp, phát triển kinh tế và xã hội của TP. HCM.

Tập trung đào tạo bổ sung nguồn nhân lực chuyên sâu cho việc phát triển công nghiệp ô tô để sẵn sàng tiếp thu kiến thức công nghệ sẽ được chuyển giao trong quá trình phát triển công nghiệp ô tô của TP. HCM.

Tạo mối liên kết giữa nhà sản xuất linh kiện và các công ty lắp ráp ô tô. Đây là biện pháp tích cực và hai bên cùng có lợi nhằm tiêu thụ sản phẩm của nhà sản xuất linh kiện, đáp ứng nhu cầu nội địa hóa để giảm giá thành của các công ty ô tô của TP. HCM và ở Việt Nam.

Chú trọng đẩy nhanh tốc độ cổ phần hoá các DNNN trong ngành sản xuất ô tô và từng bước đưa lên sàn giao dịch chứng khoán để có thể huy động vốn, nguồn nhân lực, kinh nghiệm và công nghệ của mọi thành phần xã hội.

Phấn đấu phát triển thêm mạng lưới giao thông, tăng thêm diện tích mặt đường để tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hóa, vận tải hành khách.

**Chương 3:****MỘT SỐ GIẢI PHÁP ĐỂ KHAI THÁC CÓ HIỆU QUẢ  
NĂNG LỰC SẢN XUẤT ÔTÔ TRÊN ĐỊA BÀN  
THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH****1. MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ÔTÔ CỦA CHÍNH PHỦ.**

Trong hoàn cảnh công nghiệp ô tô Việt Nam còn nhiều vấn đề cần giải quyết như hiện nay, được sự quan tâm đúng đắn của Đảng và Nhà nước, Chính Phủ đã đưa ra mục tiêu phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam như sau:

**1.1. Mục tiêu chung.**

Khuyến khích sản xuất các sản phẩm xe tải, xe buýt, xe chuyên dùng và xe nông dụng.

Xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam theo hướng từng bước nội địa hóa tiến tới 100%. Đồng nghĩa với việc thúc đẩy phát triển ngành cơ khí.

Phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trên cơ sở tiếp thu và ứng dụng công nghệ tiên tiến của thế giới, kết hợp với khai thác và từng bước nâng cao công nghệ và thiết bị hiện có, đáp ứng phần lớn nhu cầu thị trường ô tô trong nước, hướng tới xuất khẩu ô tô và phụ tùng.

**1.2. Mục tiêu cụ thể.**

Nâng cao tỷ lệ nội địa hóa cho xe ô tô theo từng chủng loại như sau:

- Về loại xe phổ thông: Đáp ứng 40-50% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hóa đến 40% vào năm 2006; đáp ứng trên 80% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hóa 60% vào năm 2010 (riêng động cơ phải đạt tỷ lệ nội địa hóa 50% và hộp số đạt 90%);

- Về loại xe chuyên dùng: Đáp ứng 30% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hóa 40% vào năm 2006, tiến tới đáp ứng 60% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hóa 60% vào năm 2010;

- Về các loại xe cao cấp: Các loại xe du lịch do các liên doanh sản xuất phải đạt tỷ lệ nội địa hóa 20-25% vào năm 2006 và 40-45% vào năm 2010, đáp ứng 80% nhu cầu các loại xe tải, xe buýt cao cấp đạt tỷ lệ nội địa hóa 20% vào năm 2006 và 35-40% vào năm 2010.

## 2. LỰA CHỌN CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ÔTÔ CHO THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.

Về tổng quan chung chúng ta phải nhận thức rằng chiến lược phát triển công nghiệp ô tô của thành phố Hồ Chí Minh cần phải phù hợp với chiến lược phát triển chung của Chính phủ. Tuy nhiên, chúng ta có thể xây dựng từng bước phát triển cho riêng mình để phù hợp với năng lực thực tế của thành phố. Việc lựa chọn bước đi đúng cho công nghiệp ô tô của TP. HCM là rất quan trọng, nó quyết định sự thành - bại cho cả một nền kinh tế trọng điểm của TP. HCM chứ không đơn thuần chỉ là của một công ty hay doanh nghiệp sản xuất ô tô. Chính vì vậy, chúng ta cần có những bước nghiên cứu, chuẩn bị thật nhanh chóng, khoa học nhưng đảm bảo chính xác.

### 2.1. Phương pháp xây dựng chiến lược.

Có thể có rất nhiều phương pháp xây dựng chiến lược phát triển cho một ngành. Tuy nhiên trong thực tế, người ta thường xây dựng chiến lược bằng cách sử dụng các ma trận như:

- Ma trận điểm mạnh - điểm yếu - cơ hội - nguy cơ (SWOT).
- Ma trận vị trí chiến lược và đánh giá hoạt động (SPACE).
- Ma trận nhóm tham khảo ý kiến BOSTON (BCG).
- Ma trận các yếu tố bên trong, bên ngoài (IE).
- Ma trận chiến lược chính (GSM - Grand Strategy Matrix)

Trong các phương pháp xây dựng chiến lược được kể như ở trên thì phương pháp hay được sử dụng nhất và có thể phù hợp cho rất nhiều trường hợp phân tích đó là sự kết hợp ma trận các yếu tố bên trong, bên ngoài với ma trận SWOT để xây dựng và lựa chọn chiến lược. Do đó trong luận án này ta sẽ áp dụng phương pháp trên để phân tích.

### 2.2. Phân tích môi trường.

#### 2.2.1. Các yếu tố môi trường bên ngoài.

Các yếu tố môi trường ngoài là những tác động khách quan ngoài tầm kiểm soát có thể tác động đến chủ thể nghiên cứu. Các tác động này có thể theo hướng thuận lợi (cơ hội) hoặc khó khăn (đe dọa) đối với công nghiệp ô tô của TP. HCM. Có thể có rất nhiều yếu tố của môi trường ngoài tác động đến công nghiệp ô tô TP. HCM, tuy nhiên để có thể nghiên cứu xây dựng một chiến lược ta chỉ xét đến những yếu tố chính tác động mạnh và trực tiếp đến công nghiệp ô tô thành phố. Các yếu tố này có thể phác họa như sau :

- \* *Các thuận lợi (cơ hội).*

- Nhu cầu sử dụng xe ngày càng tăng.
- Tăng trưởng kinh tế và thu nhập của người dân ngày càng tăng.
- Chính sách phát triển công nghiệp ô tô và các ưu đãi của Chính Phủ.
- Chính sách về nội địa hóa xe ô tô.
- Xu hướng chuyển giao công nghệ sản xuất ô tô.

**\* Các khó khăn (nguy cơ).**

- Cạnh tranh trong ngành ngày càng gay gắt.
- Vướng mắc về thủ tục hành chính.
- Cơ sở hạ tầng giao thông yếu kém.
- Xu hướng đầu tư trực tiếp nước ngoài giảm.
- Xu hướng toàn cầu hóa, hội nhập kinh tế quốc tế.

Qua việc lựa chọn và phân tích các yếu tố bên ngoài như trên ta có thể tổng hợp các yếu tố lại thành ma trận các yếu tố bên ngoài tác động đến sự phát triển của công nghiệp ô tô thành phố như sau:

**Bảng: Ma trận các yếu tố bên ngoài (EFE).**

S T T	CÁC YẾU TỐ BÊN NGOÀI CHỦ YẾU	MỨC ĐỘ QUAN TRỌNG	ĐIỂM PHÂN LOẠI	SỐ ĐIỂM QUAN TRỌNG	TÍNH CHẤT TÁC ĐỘNG
1	Nhu cầu sử dụng xe ngày càng tăng.	0,15	4	0,60	+
2	Tăng trưởng kinh tế và thu nhập của người dân ngày càng tăng	0,13	3	0,39	+
3	Cạnh tranh trong ngành ngày càng gay gắt	0,12	3	0,36	-
4	Chính sách phát triển công nghiệp ô tô và các ưu đãi của Chính Phủ.	0,14	4	0,56	+
5	Vướng mắc về thủ tục hành chính .	0,09	2	0,18	-
6	Cơ sở hạ tầng giao thông yếu kém .	0,09	3	0,27	-
7	Xu hướng chuyển giao công nghệ sản xuất ô tô.	0,10	2	0,20	+
8	Xu hướng đầu tư trực tiếp nước ngoài giảm.	0,04	1	0,04	-
9	Chính sách về nội địa hóa xe ô tô.	0,06	2	0,12	+
10	Xu hướng toàn cầu hóa, hội nhập kinh tế quốc tế.	0,08	1	0,08	-
	<b>Tổng cộng:</b>	<b><math>\Sigma = 1,0</math></b>		<b><math>\Sigma = 2,80</math></b>	

Căn cứ vào ma trận các yếu tố bên ngoài ta thấy, phản ứng của công nghiệp ô tô TP. HCM ở mức trung bình khá (so với mức trung bình là 2,5). Như vậy, công nghiệp ô tô Thành Phố có phản ứng ở mức trung bình khá trong việc theo đuổi các chiến lược tận dụng các cơ hội cũng như vấn đề né tránh những rủi ro từ bên ngoài.

### **2.2.2. Các yếu tố môi trường bên trong.**

Môi trường bên trong là các yếu tố mà công nghiệp ô tô thành phố sẵn có hoặc có thể tạo ra cũng như có thể kiểm soát được. Tập hợp những yếu tố này thể hiện các điểm mạnh và điểm yếu của công nghiệp ô tô của TP. HCM . Các điểm mạnh và điểm yếu có thể có rất nhiều. Tuy nhiên những yếu tố sau có ảnh hưởng mạnh và có mức độ quan trọng cao đối với ngành công nghiệp ô tô.

#### **\* Các ưu điểm (điểm mạnh).**

- Hệ thống bán hàng và dịch vụ sau khi bán phát triển tốt.
- Nguồn nhân lực được đào tạo tốt, tương đối đầy đủ.
- Cơ sở hạ tầng và điều kiện sản xuất kinh doanh tốt.
- Đội ngũ quản lý có năng lực, có kinh nghiệm.
- Uy tín thương hiệu.
- Sự quan tâm của UBND TP. HCM và các Sở ngành.
- Khả năng thu hút vốn cao.

#### **\* Các nhược điểm (điểm yếu).**

- Năng lực tài chính còn yếu kém.
- Giá thành sản xuất còn cao, năng lực cạnh tranh thấp, sản lượng thấp.
- Các ngành công nghiệp phụ trợ chưa đủ mạnh.
- Chủng loại xe cung cấp chưa đáp ứng nhu cầu thị trường.
- Công nghệ sản xuất còn lạc hậu, yếu kém.
- Tính kết dính, hỗ trợ trong sản xuất của các DN chưa tương xứng với yêu cầu thực tế.

Từ việc phân tích các yếu tố bên trong như trên ta có thể tổng hợp các yếu tố lại thành ma trận các yếu tố bên trong như sau:

**Bảng: Ma trận các yếu tố bên trong (IFE).**

STT	CÁC YẾU TỐ BÊN TRONG CHỦ YẾU	MỨC ĐỘ QUAN TRỌNG	ĐIỂM PHÂN LOẠI	SỐ ĐIỂM QUAN TRỌNG	TÍNH CHẤT TÁC ĐỘNG
1	Hệ thống bán hàng và dịch vụ sau khi bán phát triển tốt.	0,09	2	0,18	+
2	Năng lực tài chính còn yếu kém.	0,13	4	0,52	-
3	Các ngành công nghiệp phụ trợ chưa đủ mạnh.	0,13	4	0,52	-
4	Giá thành sản xuất còn cao, năng lực cạnh tranh thấp, sản lượng thấp.	0,09	4	0,36	
5	Nguồn nhân lực được đào tạo tốt và tương đối đầy đủ.	0,05	3	0,15	+
6	Cơ sở hạ tầng và điều kiện sản xuất kinh doanh tốt.	0,06	1	0,06	+
7	Chủng loại xe cung cấp chưa đáp ứng nhu cầu thị trường.	0,08	2	0,16	-
8	Công nghệ sản xuất còn lạc hậu, yếu kém.	0,10	2	0,20	-
9	Đội ngũ quản lý có năng lực, có kinh nghiệm.	0,10	4	0,40	+
10	Sự quan tâm của Thành Phố và các Sở ngành.	0,05	3	0,15	+
11	Uy tín thương hiệu.	0,06	2	0,12	+
12	Khả năng thu hút vốn cao.	0,06	3	0,18	
	<b>Tổng cộng:</b>	<b><math>\Sigma = 1,0</math></b>		<b><math>\Sigma = 3,00</math></b>	

Căn cứ vào ma trận các yếu tố bên trong ta thấy, phản ứng của công nghiệp ô tô TP. HCM ở mức trung bình khá (so với mức trung bình là 2,5). Như vậy, công nghiệp ô tô TP. HCM có phản ứng ở mức trung bình khá trong việc theo đuổi các chiến lược tận dụng các điểm mạnh cũng như vấn đề khắc phục các điểm yếu của công nghiệp ô tô TP. HCM .

### 2.3. Hình thành chiến lược.

Từ việc phân tích các yếu tố bên trong và bên ngoài tác động đến sự phát triển của công nghiệp ô tô thành phố như trên ta thấy các yếu tố này có thể phân thành 4 nhóm là điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và nguy cơ (đe dọa). Do đó ta tiến hành kết hợp các yếu tố trên để hình thành chiến lược thông qua sử dụng ma trận điểm mạnh (Strong), điểm yếu (Weak), cơ hội (Opportunity) và nguy cơ (Threat) và chúng ta gọi tắt là ma trận SWOT như sau:

**Bảng: Ma trận SWOT chiến lược phát triển công nghiệp ô tô TP. HCM.**

<h1>Ma trận SWOT</h1>	<p style="text-align: center;"><b><u>CÁC CƠ HỘI (O)</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Nhu cầu sử dụng xe ngày càng tăng.</li> <li>Tăng trưởng kinh tế và thu nhập của người dân ngày càng tăng.</li> <li>Chính sách phát triển công nghiệp ô tô và các ưu đãi của Chính Phủ.</li> <li>Xu hướng chuyển giao công nghệ sản xuất ô tô.</li> <li>Chính sách về nội địa hóa xe ô tô.</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b><u>CÁC ĐE DOA (T)</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Cạnh tranh trong ngành ngày càng gay gắt.</li> <li>Vướng mắc về thủ tục hành chính.</li> <li>Cơ sở hạ tầng giao thông yếu kém.</li> <li>Xu hướng đầu tư trực tiếp nước ngoài giảm.</li> <li>Xu hướng toàn cầu hóa, hội nhập kinh tế quốc tế.</li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b><u>CÁC ĐIỂM MẠNH (S)</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Hệ thống bán hàng và dịch vụ sau khi bán phát triển tốt.</li> <li>Nguồn nhân lực được đào tạo tốt, tương đối đầy đủ.</li> <li>Cơ sở hạ tầng và điều kiện sản xuất kinh doanh tốt.</li> <li>Đội ngũ quản lý có năng lực, có kinh nghiệm.</li> <li>Sự quan tâm của Thành Phố và các Sở ngành.</li> <li>Uy tín thương hiệu .</li> <li>Khả năng thu hút vốn cao.</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b><u>KẾT HỢP S-O</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(S2, S3, S4, S5, S6, S7 + O1, O2, O3, O4) → <b>Chiến lược phát triển sản xuất ô tô.</b></li> <li>(S4, S5, S6, S7 + O4) → <b>Chiến lược đầu tư đổi mới công nghệ.</b></li> <li>(S3, S4, S5, S7 + O5) → <b>Chiến lược nội địa hóa xe ô tô.</b></li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b><u>KẾT HỢP S-T</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(S2, S3, S4, S5, S7 + T4, T5) → <b>Chiến lược ưu đãi đầu tư để phát triển sản xuất ô tô.</b></li> <li>(S1, S2, S3, S4, S7 + T1, T4, T5) → <b>Chiến lược liên doanh liên kết.</b></li> <li>(S1, S2, S3, S4, S6 + T5) → <b>Chiến lược hội nhập để phát triển.</b></li> </ol>
<p style="text-align: center;"><b><u>CÁC ĐIỂM YẾU (W)</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Năng lực về tài chính còn yếu kém.</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b><u>KẾT HỢP W-O</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(W1, W2, W3, W5 + O3,</li> </ol>	<p style="text-align: center;"><b><u>KẾT HỢP W-T</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(W1, W2, W3, W5 + T1,</li> </ol>

<p>2. Các ngành công nghiệp phụ trợ chưa đủ mạnh.</p> <p>3. Giá thành sản xuất còn cao, năng lực cạnh tranh thấp, sản lượng thấp.</p> <p>4. Chủng loại xe cung cấp chưa đáp ứng nhu cầu thị trường.</p> <p>5. Công nghệ sản xuất còn lạc hậu, yếu kém.</p>	<p>O4) → <b>Chiến lược sử dụng các ưu đãi để phát triển sản xuất.</b></p> <p>2. (W3, W4, W5 + O1, O2, O3, O5) → <b>Chiến lược sản xuất xe giá rẻ.</b></p> <p>3. (W3 + O3, O5) → <b>Chiến lược nội địa hóa xe ô tô.</b></p>	<p>T4, T5) → <b>Chiến lược liên doanh liên kết.</b></p> <p>2. (W4, W5 + T2, T4) → <b>Chiến lược ưu đãi đầu tư sản xuất ô tô.</b></p> <p>3. (W1, W2, W3, W4, W5 + T3, T4) → <b>Chiến lược tái lập sản xuất.</b></p>
--	--	--

#### 2.4. Lựa chọn chiến lược.

Qua cả 4 kết hợp của ma trận SWOT ta thấy chiến lược ưu đãi đầu tư để phát triển sản xuất phù hợp cho cả 4 trường hợp kết hợp. Do đó chiến lược ưu đãi đầu tư để phát triển sản xuất ô tô là chiến lược ưu tiên số 1 và chúng ta cần quan tâm củng cố để thực hiện chiến lược này (Ưu đãi đầu tư này tính trong giai đoạn 2006-2010).

Chiến lược liên doanh liên kết phù hợp trong 3 trường hợp kết hợp. Trong trường hợp vừa thuận lợi về cơ hội và các điểm mạnh của Thành Phố thì chiến lược liên doanh tỏ ra kém hấp dẫn nhưng chiến lược này vẫn áp dụng được. Theo chủ trương của Việt Nam là không cấp phép đầu tư thêm liên doanh lắp ráp ô tô. Tuy nhiên, chúng ta vẫn có thể liên doanh để sản xuất linh kiện, cụm linh kiện, phụ tùng là vẫn để rất cần thiết. Vì vậy đây là ưu tiên lựa chọn số 2 và chiến lược này có thể kết hợp với chiến lược ưu đãi đầu tư.

Chiến lược nội địa hóa sản phẩm phù hợp trong 2 trường hợp kết hợp. Tuy nhiên trong 2 trường hợp còn lại chiến lược nội địa hóa cũng vẫn có thể áp dụng được mà đặc biệt trong trường hợp phải liên doanh liên kết để sản xuất thì chiến lược này vẫn hiệu quả.

Chiến lược tái lập sản xuất chỉ phù hợp trong một trường hợp. Do đó sẽ rất khó áp dụng hơn nữa khi áp dụng có thể gây nhiều ảnh hưởng tới mối quan hệ với các nước đầu tư trong lĩnh vực ô tô. Do đó chiến lược này không nên chọn.

Như vậy, vì cả ba chiến lược có thể chọn lựa và có thể kết hợp với nhau do đó chúng ta sẽ chọn chiến lược kết hợp. Trong đó ưu tiên hàng đầu cho chiến lược ưu đãi đầu tư để phát triển sản xuất. Chiến lược này sẽ được kết hợp với chiến lược liên doanh liên kết để sản xuất linh kiện, phụ tùng để phát triển sản xuất và cung cấp linh kiện, phụ tùng cho các công ty lắp ráp để thực hiện chiến lược nội địa hóa.



### 3. LỰA CHỌN SẢN PHẨM VÀ CÔNG NGHỆ CHO CÔNG NGHIỆP SẢN XUẤT ÔTÔ CỦA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.

#### 3.1. Lựa chọn sản phẩm.

##### 3.1.1 Xe ô tô.

*\* Phân tích nhu cầu hiện tại.*

Chiến lược lâu dài của việc phát triển công nghiệp ô tô của thành phố sẽ là phát triển nhiều chủng loại xe để đáp ứng toàn bộ nhu cầu của người tiêu dùng xe ô tô. Tuy nhiên, trước mắt chúng ta sẽ chọn một hoặc hai sản phẩm trung tâm để thuận lợi cho việc phát triển sản xuất. Việc lựa chọn sản phẩm trung tâm sẽ phải dựa trên cơ sở nhu cầu tăng trưởng tự nhiên và nhu cầu thay thế xe cũ của Việt Nam trong giai đoạn hiện nay.

Mặc dù quy mô dân số lớn nhưng thu nhập bình quân đầu người của TP. HCM mới chỉ đạt khoảng gần 2000 USD/người/năm. Trong khi đó thì trên thị trường hiện tại cả giá xe nhập khẩu lẫn giá xe lắp ráp trong nước đều rất cao. Điều này chứng tỏ rằng trên thực tế thì nhu cầu về ô tô đã không cân bằng với nguồn cung ô tô từ những nhà sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu. Chính việc giá xe trong giai đoạn hiện nay được coi là quá cao đã làm cho lượng xe tiêu thụ trên thị trường giảm xuống một cách đáng kể. Theo thống kê thì số lượng xe ô tô nhập khẩu (chủ yếu là xe cũ đã qua sử dụng) từ năm 1996 đến 2002 như sau:

**Bảng: Lượng xe nguyên chiếc nhập khẩu từ 1996 đến 2002.**

ĐVT: Chiếc.

Năm	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Lượng xe nhập khẩu	23.600	13.500	13.800	13.900	22.800	35.300	45.400
Tăng trưởng	-	-42,8%	2,22%	0,72%	64,03%	54,82%	28,61%

\* Nguồn: Trích Thời báo kinh tế Việt Nam - Kinh tế 2003-2004 Việt Nam và Thế Giới.

Trong khi đó số lượng xe ô tô đăng ký trong những năm gần đây tăng theo tỷ lệ sau :

**Bảng: Lượng xe đăng ký mới từ năm 2001 đến nay.**

ĐVT: Chiếc.

Năm	2001	2002	2003	2004	2005
Lượng xe đăng ký	42.163	50.897	62.815	64.239	82.541
Trong đó					
Xe nhập khẩu	23.875	22.665	19.876	19.479	17.031
Xe lắp ráp	18.288	28.232	42.939	44.760	65.510
Tăng trưởng bình quân (%)	-	17	19	2	22

\* Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam.

Song song bên cạnh lượng xe nhập khẩu, thị trường Việt nam còn có một phần xe tải bán ra hàng năm của các liên doanh. Tuy số lượng không lớn nhưng tốc độ tăng trưởng khá mạnh vì đây là nhu cầu thiết yếu của xã hội. Lượng xe tải bán ra hàng năm của các liên doanh ô tô như sau:

**Bảng: Lượng xe tải bán ra của các liên doanh ô tô.**

ĐVT: Chiếc.

STT	LOẠI XE	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2005
1	Dưới 1,45 Tấn và xe Pickup	394	366	968	1639	2408	3263	4230
2	Từ 1,45 Tấn đến 3,5 Tấn	403	299	551	579	646	1006	1307
3	Trên 3,5 Tấn đến 5,5 Tấn	157	80	164	169	209	352	450
4	Trên 5,5 Tấn	24	18	30	43	68	78	89
	<b>Tổng cộng:</b>	<b>978</b>	<b>763</b>	<b>1713</b>	<b>2430</b>	<b>3331</b>	<b>4699</b>	<b>6076</b>
	Tỷ lệ tăng trưởng hàng năm %	-	-22,0	124,5	41,9	37,1	41,1	29,3

\* Nguồn: Hiệp hội ô tô Việt Nam.

Từ thống kê trên ta thấy, tốc độ tăng trưởng của lượng xe tải bán ra của các liên doanh rất lớn ( phần lớn trên 40%/năm). Điều này chứng tỏ xe tải có nhu cầu rất lớn nhưng nguồn cung chưa đáp ứng đủ nhu cầu tiêu dùng.

Thống kê số liệu của Cục Đăng Kiểm Việt Nam, trong năm 2005 cả nước đã nhập khẩu 17.031 xe đã qua sử dụng trong đó có gần 15.000 xe tải. Nếu tính riêng về xe tải, thị trường Việt Nam khoảng trên 40.000 xe tải các loại.

Thống kê số liệu của Cục Đăng Kiểm lượng xe ô tô tải thay thế năm 2004 là 25.640 chiếc, năm 2005 chúng ta đã phải thay thế 42.000. Nếu tính cho những năm tiếp theo, lượng xe cần thay thế trung bình hàng năm là 2.000 xe/năm thì nhu cầu xe tải năm 2005 là 78.000 xe và đến năm 2010 sẽ là 132.000 xe tải. Theo đề suất niên hạn sử dụng ô tô tải và ô tô chở người tại Việt Nam của Cục Đăng Kiểm, số lượng xe sẽ phải loại bỏ vì hết niên hạn sử dụng của thành phố sẽ vào khoảng gần 10.000 xe/năm . Như vậy số lượng xe cần thay thế trên phạm vi toàn quốc là rất lớn và đa số là xe tải và xe vận tải hành khách công cộng. Nếu kết hợp với nhu cầu xe mới thì cần phải cho ra đời thêm nhà máy lắp ráp xe tải với quy mô khá lớn.

**\* Dự báo nhu cầu xe ô tô.**

Theo Cục Đăng Kiểm Việt Nam, lượng ô tô bình quân mỗi năm tăng trưởng từ 10% đến 17%. Lượng xe tải luôn chiếm từ 33%-41% tổng số xe ô tô các loại. Điều này

cho thấy nhu cầu xe tải là rất lớn mà cho đến nay, các công ty sản xuất, lắp ráp ô tô chưa đáp ứng được nhu cầu đòi hỏi về xe tải của thị trường hay đúng hơn là cần phải có thêm các công ty sản xuất lắp ráp xe tải để đáp ứng cung cấp cho thị trường với hơn 80 triệu dân này.

Theo thống kê của Bộ Công Nghiệp, tỷ lệ tăng trưởng trung bình hàng năm của xe con là 6,7%, xe thương dụng là 18%. Điều này cho thấy, các loại xe thương dụng có nhu cầu cao hơn nhiều so với xe du lịch. Hơn nữa, xe thương dụng là loại xe phục vụ trực tiếp và rất cần thiết cho việc phát triển kinh tế xã hội. Cũng theo Bộ Công Nghiệp, nhu cầu xe ô tô trong tương lai được dự báo tăng dần hàng năm. ( thể hiện ở phụ lục 6 ).

Theo lý thuyết thì từ số liệu xe ô tô nhập khẩu, ta có thể kiểm tra dự báo bằng phương pháp thông kê (theo hàm xu thế) như sau:

Dãy tiền sử sử dụng là lượng xe nhập khẩu từ năm 1996 đến năm 2002 của lượng xe nhập khẩu hàng năm. dãy tiền sử có hình dáng của một parabol với bề lõm quay lên. Sử dụng hàm xu thế dạng parabol trên Excel ta có hàm xu thế có dạng:

$$y = 2138,1x^2 - 12890x + 32843.$$

Trong đó:

Năm	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
X	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Như vậy số liệu dự báo được kiểm tra như sau:

$$+ \text{Năm 2004: } y = 2138,1 \times 9^2 - 12890 \times 9 + 32843 = 90.019 \text{ chiếc.}$$

$$+ \text{Năm 2005: } y = 2138,1 \times 10^2 - 12890 \times 10 + 32843 = 117.753 \text{ chiếc.}$$

Từ số liệu kiểm tra dự báo như trên ta thấy, dự báo bằng hàm xu thế rất gần với số liệu dự báo của Bộ Công Nghiệp.

Như vậy, từ nay đến 2020, nhu cầu xe tải là rất lớn. Nếu tính cả xe tải và xe chuyên dùng, nhu cầu tổng cộng sẽ trên 170.000 xe. Riêng nhu cầu cho TP. HCM sẽ chiếm khoảng 40%. Do đó, chúng ta cần phải thiết lập nhà máy sản xuất lắp ráp xe tải.

**\* Chọn sản phẩm cho chiến lược phát triển công nghiệp ô tô.**

Như đã phân tích ở trên và để đầu tư tránh trùng lặp, có hiệu quả thì định hướng chiến lược phát triển nghiệp ô tô của TP. HCM sẽ hoạt động bao gồm các việc chính:

- Sản xuất lắp ráp:

+ Xe buýt từ 25 chỗ trở lên: Xe buýt nội thành, liên tỉnh và xe cao cấp dành cho vận chuyển khách du lịch.

+ Xe tải: Các xe có tải trọng 2 tấn, 5 tấn, 8 tấn, 11 tấn.

+ Xe chuyên dùng: Xe chở rác, xe chữa cháy, xe bồn và xe cầu trục.

- Sản xuất phụ tùng cho xe ô tô, hệ thống thủy lực cho xe chuyên dùng.

Việc lắp ráp xe phổ thông và xe chuyên dùng như: Xe buýt, xe tải, xe chuyên dùng là rất cần thiết cho phát triển kinh tế xã hội và hiện nay chúng ta đang thiếu hụt. Các nhà máy lắp ráp xe phổ thông sẽ góp phần tiêu thụ linh kiện của các nhà sản xuất mà các liên doanh tiêu thụ không hết và nhà máy lắp ráp xe phổ thông cũng sẽ là đầu mối liên kết giữa các nhà sản xuất linh kiện và các công ty lắp ráp ô tô.

Việc sản xuất linh kiện, cụm linh kiện và phụ tùng thay thế là nhiệm vụ chính yếu để phát triển công nghiệp ô tô. Vì vậy, định hướng phát triển công nghiệp ô tô của TP. HCM là cần phải kêu gọi các nhà đầu tư sản xuất linh kiện trên địa bàn thành phố để cung cấp cho các công ty lắp ráp ô tô trong nước và xuất khẩu. Các linh kiện và phụ tùng ưu tiên đầu tư theo chiến lược phát triển công nghiệp ô tô sẽ được trình bày trong phần dưới đây.

Định hướng chiến lược phát triển công nghiệp ô tô của TP. HCM là từng bước sản xuất linh kiện, phụ tùng phục vụ nội địa hóa từng bước cho đến khi chúng ta có thể sản xuất xe ô tô với 100% linh kiện được sản xuất trong nước.

### **3.1.2. Linh kiện, cụm linh kiện và phụ tùng.**

Để sản xuất linh kiện, phụ tùng có hiệu quả, chúng ta cần tận dụng năng lực sẵn có cũng như hướng các doanh nghiệp đã và đang sản xuất linh kiện, phụ tùng ở TP. HCM, trong các khu công nghiệp, khu chế xuất và các tỉnh lân cận để cung cấp cho các công ty sản xuất, lắp ráp ô tô. Các linh kiện và phụ tùng ưu tiên để phát triển công nghiệp ô tô sẽ được căn cứ theo số liệu điều tra, căn cứ vào nhu cầu của sản phẩm xe phổ thông và các công ty lắp ráp ô tô khu vực phía Nam.

Danh mục các công ty sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô ở thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh phía Nam được trình bày trong phần phụ lục 4.

Từ số liệu điều tra và danh mục các công ty này, TP. HCM cần kêu gọi và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp sản xuất các linh kiện, cụm linh kiện và phụ tùng ưu tiên để phát triển công nghiệp ô tô bao gồm:

- Nhóm sản xuất sườn xe ô tô, sản xuất cabin xe tải

- Nhóm sản xuất các chi tiết của động cơ.
- Nhóm sản xuất các chi tiết của ly hợp, hộp số, hệ thống truyền động.
- Nhóm sản xuất các chi tiết của hệ thống treo.
- Nhóm sản xuất chi tiết hệ thống điện, thiết bị điện.
- Nhóm sản xuất đèn, các chi tiết của hệ thống chiếu sáng và tín hiệu, kính chiếu hậu, nội thất.
- Sản xuất máy lạnh, chi tiết máy lạnh xe ô tô.
- Sản xuất hệ thống thủy lực cho xe chuyên dùng.

Đối với các nhà đầu tư sản xuất linh kiện, phụ tùng, các nhà đầu tư được ưu tiên đầu tư sản xuất trong chương trình phát triển công nghiệp ô tô: Các nhà cung ứng cho các liên doanh và nhà máy lắp ráp xe phổ thông ( xe tải và xe chuyên dùng).

### **3.2. Lựa chọn công nghệ sản xuất.**

Vấn đề lựa chọn nguồn công nghệ là trách nhiệm của các nhà đầu tư sản xuất. Do vậy chúng ta chỉ có thể định hướng cho họ mà thôi. Trong trường hợp các nhà đầu tư sản xuất linh kiện không sử dụng đúng theo định hướng nhưng chất lượng vẫn bảo đảm thì vẫn có thể chấp nhận được.

#### **3.2.1. Một số nguồn công nghệ sản xuất ô tô.**

Khi lựa chọn nguồn công nghệ, ta cần phải tìm hiểu về công nghệ chế tạo của một số quốc gia sản xuất ô tô như: Nhật, Đức, Mỹ, Nga, Hàn Quốc và Trung Quốc. Trong các công nghệ trên thì các nhà chế tạo của Hàn Quốc và Trung Quốc có chất lượng trung bình và thấp, hơn nữa họ lại là những quốc gia vừa mới phát triển công nghiệp ô tô do đó trình độ công nghệ không cao nhưng bù lại giá của công nghệ lại rẻ hơn.

##### **\* Công nghệ NHẬT BẢN.**

Đối với Nhật (tiêu chuẩn JIS tương thích với ISO), họ tiên phong trong vấn đề học hỏi và bắt chước công nghệ để hình thành công nghệ riêng của Nhật. Đặc điểm các nhà kinh doanh Nhật là chào bán những gì họ sẽ cung cấp đầy đủ kể cả những vấn đề phụ trợ (trọn gói). Nhật thường hay sử dụng các thiết bị chuyên dùng cho một mục đích nào đó và có độ chính xác cao. Nếu ta mua công nghệ trọn gói thì số lượng máy móc sẽ rất nhiều và do đó giá thành của linh kiện sẽ bị đẩy lên cao.

##### **\* Công nghệ ĐỨC.**

Nước Đức (tiêu chuẩn DIN tương thích với ISO) luôn được coi là bậc thầy, là người tiên phong trong công nghệ chế tạo ô tô. Công nghệ Đức là công nghệ cao, chính xác, bền nhưng kết cấu các chi tiết của Đức thường có những chi tiết làm tăng độ phức tạp của chi tiết và làm gia tăng sự lệ thuộc của khách hàng vào họ. Hơn nữa muốn tháo lắp các chi tiết của họ cần phải có những dụng cụ đặc biệt chuyên dùng cho mục đích đó mà thôi. Khi đã mua công nghệ Đức sẽ phải đối mặt với vô số các phát sinh như: Công nghệ chưa hoàn chỉnh, công nghệ bị giới hạn trong phạm vi hẹp, phần mềm bị giới hạn cho từng chủng loại. Giá của các phát sinh này cao gấp nhiều lần ban đầu. Thực sự giá của chuyển giao công nghệ của Đức là rất cao.

**\* Công nghệ MỸ.**

Hiện tại, công nghệ Mỹ thì không phù hợp với hệ thống đo lường quốc tế mà Việt Nam đang sử dụng (tiêu chuẩn TCVN tương thích với ISO). Do đó mua công nghệ Mỹ sẽ rơi vào tình trạng khó khăn trong công tác sửa chữa, thay thế và phối hợp với các công nghệ khác. Tuy nhiên, chúng ta vẫn có thể sử dụng công nghệ Mỹ trong một số trường hợp hai hệ tiêu chuẩn tương thích nhau hoặc không ảnh hưởng bởi hệ đo lường như: Vật liệu, công nghệ đúc và tạo phôi là những công nghệ phục vụ cho công nghiệp ô tô mà chúng ta rất cần hiện nay.

**\* Công nghệ NGA.**

Đối với công nghệ của Nga, chúng ta đã khá quen thuộc với các thiết bị, máy móc và công nghệ của họ. Nước Nga sử dụng hệ thống tiêu chuẩn GOST của họ. Tuy nhiên, hệ thống đo lường vẫn theo hệ thống quốc tế do đó không mâu thuẫn với các hệ thống đo lường quốc tế. Tuy vậy, các công nghệ của Nga thường chỉ có các cơ cấu chính. Dù máy chỉ có các cơ cấu chính, thiết bị thường trang bị ở dạng đa năng nhưng độ chính xác của chi tiết làm ra cao. Hơn nữa hầu hết các ngành kỹ thuật trong các trường đại học của Việt Nam đều giảng dạy theo công nghệ của Nga. Do đó các kỹ sư cũng hiểu biết nhiều về công nghệ chế tạo theo kiểu của Nga. Nhược điểm thiết bị có kiểu dáng đơn giản, không đẹp. Tuy nhiên công nghệ của Nga có một ưu điểm nổi trội đó là rẻ, bền và chính xác.

**\* Công nghệ HÀN QUỐC.**

Đây là dạng phối hợp của hai nền công nghệ Nhật và Mỹ. Tuy nhiên, chất lượng sản phẩm sản xuất ra thì kém hơn nhưng giá thành sản xuất thì được coi là rẻ hơn khá nhiều.

**\* Công nghệ TRUNG QUỐC.**

Trên thực tế công nghệ sản xuất ô tô của Trung Quốc được cho là khá đa dạng bởi vì có nhiều tập đoàn lớn đầu tư vào Trung Quốc. Tùy theo điều kiện tài chính mà có thể chọn được công nghệ từ thấp đến cao với giá bán tương xứng. Đặc biệt với công nghệ của Trung Quốc có rất nhiều dạng kể cả việc mô phỏng theo kiểu dáng của các nước tiên tiến. Tuy nhiên về mặt chất lượng thì không thể so sánh với các nước tiên tiến được.

**3.2.2. Các vấn đề đặt ra khi lựa chọn công nghệ.**

**\* Đối với các nhà đầu tư Việt Nam.**

Mua công nghệ là vấn đề phức tạp và thường phát sinh các vấn đề ngoài ý muốn. Như vậy, để tiết kiệm tiền mua công nghệ mà vẫn bảo đảm chất lượng cho sản phẩm, các nhà đầu tư Việt Nam cần nghiên cứu kỹ lưỡng về nguồn cung cấp công nghệ và đối tác cung cấp công nghệ. Để đảm bảo chất lượng sản phẩm và có thể chinh phục được người tiêu dùng, cần ưu tiên lựa chọn công nghệ có nguồn gốc từ các nước G7. Hơn nữa, trong giai đoạn đầu của sản xuất, ta cần tính năng động, uyển chuyển của công nghệ vì vậy không nên trang bị thiết bị chuyên dùng quá nhiều trong giai đoạn khởi đầu sản xuất. Thiết bị chuyên dùng chỉ sử dụng ở những khâu cần thiết mà thôi.

**\* Đối với các nhà đầu tư nước ngoài.**

Với các nhà đầu tư nước ngoài, việc đầu tư là bằng vốn của họ nên việc lựa chọn công nghệ là của họ. Tuy nhiên chúng ta chỉ có thể định hướng công nghệ cho họ là yêu cầu sản phẩm cuối cùng của dây chuyền công nghệ phải đạt được tiêu chuẩn đặt ra như trong phân công nghệ ưu tiên lựa chọn trên đây.

**4. VẤN ĐỀ NỘI ĐỊA HOÁ.**

Chúng ta đều biết rằng để có thể có được sản phẩm ô tô do Việt Nam sản xuất thì vấn đề nội địa hoá các chi tiết, linh kiện của các chủng loại xe lắp ráp là bước khởi đầu được coi là rất quan trọng. Việc này sẽ đặt bước đi vững chắc cho cả nền công nghiệp ô tô. Tuy nhiên, trên thực tế việc tăng tỷ lệ nội địa hoá lại gắn chặt với việc tăng sản lượng sản xuất xe.

**4.1. Tỷ lệ nội địa hóa.**

Đối với xe tải, tỷ lệ nội địa hóa dự kiến ở mức 40% (dự kiến năm 2007) tùy theo từng loại sản phẩm (Xe tải nặng, xe tải nhẹ, linh kiện trong nước). Sau 5 năm hoạt động, nâng tỷ lệ nội địa hóa lên 60% theo mục tiêu của Chính Phủ.

Đối với xe chuyên dùng, năm 2003 tỷ lệ nội địa hóa đã đạt 35%. Dự kiến năm 2006 đạt 40% và năm 2010 đạt 60%. Tuy nhiên đối với xe chuyên dùng trên nền xe tải được lắp ráp từ nhà máy trung tâm, tỷ lệ nội địa hóa có thể sẽ cao hơn so với dự kiến.

Đối với xe buýt, tỷ lệ nội địa hóa năm 2004 đã đạt khoảng 40%. Dự kiến năm 2006 đạt 45% và năm 2010 đạt 65%. Tỷ lệ nội địa hóa của xe buýt sẽ còn cao hơn khi các nhà máy xe buýt tự lắp ráp lấy khung gầm và nội địa hóa cả các chi tiết của khung gầm ô tô.

Đối với các xe cao cấp của các liên doanh, Thành Phố sẽ tạo điều kiện hỗ trợ các liên doanh đạt tỷ lệ nội địa hóa 20 - 25% vào năm 2007 và 40 - 45% vào năm 2010 thông qua việc sản xuất linh kiện đáp ứng nhu cầu của họ.

#### **4.2. Xác định tên sản phẩm nội địa hóa.**

Các sản phẩm nội địa hóa dự kiến bao gồm các sản phẩm sản xuất trong chương trình phát triển công nghiệp ô tô nêu trên và các sản phẩm sản xuất ở các khu công nghiệp, khu chế xuất hiện nay như:

- Hộp số.
- Các loại sản phẩm nhựa (khu CN nhựa).
- Các loại sản phẩm cao su (Vỏ, ruột, roong cửa, các loại seal, phớt).
- Bình ắc quy, dây điện, radio-cassette, ãng ten.
- Bulông, ốc vít, lò xo.
- Ghế xe.
- Đền xe ô tô.

Ngoài ra, một số chi tiết khác đã có dự án sản xuất tại Việt Nam như: Động cơ (Tổng công ty Máy đông lực và Máy nông nghiệp), nhíp ô tô (công ty 19/8), kính ô tô (nhà máy kính đắp cầu) và các chi tiết đơn giản khác cũng là những sản phẩm nội địa hóa.

### **5. CÁC GIAI ĐOẠN THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC:**

Để có thể từng bước đạt được mục tiêu xây dựng công nghiệp ô tô của TP. HCM một cách vững chắc, chúng ta cần xây dựng công nghiệp ô tô theo một lộ trình. Các giai đoạn có thể dự kiến như sau:

#### **5.1. Giai đoạn 2006-2010.**

- \* *Chủng loại xe.*



Sẽ tiến hành sản xuất, lắp ráp các loại xe có nhu cầu lớn trong hiện tại như: xe buýt, xe 7-9 chỗ, xe tải, xe chuyên dùng với giá hợp lý nhằm đáp ứng nhu cầu cấp thiết của thị trường Việt Nam. Song song với việc sản xuất các loại xe kể trên, chúng ta phải tiến hành tổ chức sản xuất linh kiện và phụ tùng để đáp ứng nhu cầu nội địa hóa và để phát triển công nghiệp ô tô của Việt Nam.

Để đáp ứng yêu cầu trên chúng ta có thể liên hệ với một số tập đoàn, công ty sau: Isuzu (xe buýt, xe tải), Mercedes-Benz, Hino, Đông Phong (xe tải, xe buýt), Daewoo commercial (xe tải, xe chuyên dùng), Nissan Diesel (xe tải, xe buýt), Hyundai và Samsung (xe tải), Chang an (minibus).

**\* *Chủng loại linh kiện.***

Việc sản xuất linh kiện trong giai đoạn này sẽ tập trung vào các chi tiết đơn giản, dễ làm, những chi tiết chỉ cần trang bị thêm công đoạn là các ngành công nghiệp của TP. HCM có thể đáp ứng ngay như: Sản xuất ghế, đồ nhựa, cao su, đèn, gương, một số thiết bị điện, dây điện, bulông cho xe ô tô.

Để bảo đảm tiến trình nội địa hóa tạo động lực phát triển cho ngành công nghiệp ô tô thì bước đầu tiên chúng ta cần chú trọng tiến hành đầu tư để sản xuất chassis và cabin xe tải.

Để đáp ứng yêu cầu trên chúng ta có thể liên hệ với một số tập đoàn, công ty sau: Isumi, Mirong, Motherson -Sumi, Mekra và một số công ty trong nước có khả năng sản xuất các chi tiết này.

**5.2. Giai đoạn 2010-2015.**

**\* *Chủng loại xe.***

Tập trung phát triển sản xuất thêm những loại xe khác mà dự kiến đến giai đoạn này sẽ có nhu cầu lớn như xe minibus và hướng hoàn thiện các sản phẩm xe buýt, xe tải theo hướng nâng cao chất lượng đáp ứng nhu cầu trong nước và chuẩn bị cho xuất khẩu trong giai đoạn tiếp theo vì nếu không có xuất khẩu, thị trường sẽ bị thu hẹp sẽ dẫn tới sản xuất không hiệu quả. Vì vậy, chúng ta phải hướng đến xuất khẩu sản phẩm trong giai đoạn này.

Để đáp ứng yêu cầu trên chúng ta có thể liên hệ với một số tập đoàn, công ty sau: Nissan (Xe du lịch), Honda (xe du lịch), Thượng Hải (xe du lịch).

**\* *Chủng loại linh kiện.***

Trong giai đoạn này, công nghiệp ô tô TP. HCM cần đầu tư sâu hơn vào các chi tiết cơ khí như: Sản xuất máy lạnh, hệ thống truyền động, hệ thống thủy lực cho xe chuyên dùng, một số chi tiết của động cơ, ly hợp. Các chi tiết này cần phải có độ chính xác và độ bền cao. Do đó ưu tiên cho các công ty phục vụ cho các liên doanh hiện nay ở Việt Nam. Trong trường hợp các hệ thống lái, hệ thống phanh mà trong nước chưa có nơi nào sản xuất thì công nghiệp ô tô TP. HCM cần phải sản xuất thêm những chi tiết này.

Để đáp ứng yêu cầu trên chúng ta có thể liên hệ với một số tập đoàn, công ty sau: Aisin, Denso, Isumi, Kawasaki, Bosch.

### **5.3. Giai đoạn 2015-2020.**

#### ***\* Chủng loại xe.***

Trong giai đoạn này chúng ta sẽ phát triển thêm các chủng loại xe mới theo nhu cầu của thị trường. Thực hiện xuất khẩu xe tải, xe buýt và xe chuyên dùng sản xuất được.

TP. HCM sẽ tập trung nghiên cứu phát triển các loại xe giảm thiểu ô nhiễm hoặc xe không gây ô nhiễm để phù hợp với xu hướng phát triển chung của công nghiệp ô tô thế giới.

#### ***\* Chủng loại linh kiện.***

Tập trung tiến hành sản xuất, lắp ráp động cơ và các hệ thống truyền động của xe ô tô. Loại động cơ chọn lựa sẽ theo xu hướng còn sử dụng lâu dài trong tương lai. Chọn loại hình sản xuất theo hướng kết hợp giữa công ty của TP. HCM, các tổng công ty, các tập đoàn sản xuất ô tô trên thế giới.

Chú trọng phát triển sản xuất các chi tiết chính xác cao, các chi tiết của hệ thống điều khiển như các cảm biến, các linh kiện điện tử, hệ thống điều khiển và các chi tiết của hệ thống nhiên liệu.

#### ***\* Kết luận.***

Chiến lược phát triển công nghiệp ô tô của TP. HCM như đã phân tích ở trên phù hợp với chiến lược phát triển công nghiệp ô tô của Chính Phủ. Trong giai đoạn từ nay đến 2010, chiến lược phát triển công nghiệp ô tô của thành phố bao gồm:

- Phát triển sản xuất xe tải, xe buýt và xe chuyên dùng.
- Phát triển sản xuất linh kiện, phụ tùng để nội địa hóa và phụ tùng thay thế.

Trong giai đoạn từ 2010 đến 2020, TP. HCM sẽ phát triển thêm các chủng loại xe khác phù hợp nhu cầu thị trường và nâng cấp sản phẩm của giai đoạn đầu để phục vụ cho xuất khẩu.

## **6. CÁC GIẢI PHÁP HỖ TRỢ PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP SẢN XUẤT Ô TÔ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH.**

Sản xuất ô tô là ngành công nghiệp quan trọng cần được ưu tiên phát triển để góp phần phục vụ có hiệu quả quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa thành phố nói riêng và khu vực phía Nam nói chung. Là một trung tâm công nghiệp của cả nước, việc đầu tư phát triển công nghiệp ô tô là điều cần thiết, đúng hướng, đáp ứng được nhu cầu rất lớn của thị trường trong nước, từng bước nắm bắt và làm chủ công nghệ, cố gắng phấn đấu trở thành một trong những trung tâm công nghiệp ô tô của cả nước. Để phát triển ngành công nghiệp ô tô, thành phố cần phải quan tâm, thu hút vốn nhân lực vật lực và có các chính sách hỗ trợ phát triển cho các nhà đầu tư sản xuất linh kiện ô tô và sản xuất xe ô tô các loại (xe khách, xe tải, xe chuyên dùng). Các giải pháp và cơ chế hỗ trợ phải tiến hành đồng bộ từ cấp vĩ mô đến vi mô mới có tác dụng tích cực. Để tạo được nguồn lực mạnh cho công nghiệp sản xuất ô tô chúng ta cần phải có những giải pháp kịp thời để quản lý và khai thác có hiệu quả những DNNN hiện đang liên quan tới lĩnh vực này mà cụ thể là cần phải sớm tiến hành từng bước cổ phần hóa các DNNN sản xuất liên quan tới ngành công nghiệp ô tô, đưa các DN cổ phần hoá này lên sàn giao dịch chứng khoán để từ đó có thể huy động mọi nguồn lực hiện có trong xã hội tập trung cho ngành mũi nhọn này.

Một số giải pháp, chính sách đề xuất nhằm hỗ trợ phát triển ngành công nghiệp ô tô của TP. HCM như sau:

### **6.1. Giải pháp, chính sách vi mô ( của thành phố ).**

Để tạo động lực thúc đẩy sự phát triển công nghiệp ô tô thì trước mắt TP. HCM cần xây dựng 01 khu công nghiệp cơ khí ô tô với quy mô khoảng 200-500 ha để tạo hạ tầng cơ sở sản xuất tập trung cho các doanh nghiệp sản xuất linh kiện và sản xuất ô tô các loại theo quy chuẩn của Bộ Giao thông vận tải. Khu công nghiệp cơ khí ô tô có thể coi là một khu công nghiệp công nghệ cao, là một điểm nhấn trong quá trình phát triển công nghiệp của thành phố và tạo sự khác biệt cơ bản giữa công nghiệp thành phố với công nghiệp các tỉnh lân cận.

### **6.1.1. Xây dựng khu công nghiệp cơ khí ô tô.**

#### **\* Mục tiêu của khu công nghiệp cơ khí ô tô.**

Giúp thành phố xây dựng và nâng cao năng lực nghiên cứu-phát triển trong lĩnh vực sản xuất ô tô. Tạo môi trường thuận lợi cho các hoạt động đầu tư nhằm thu hút vốn, công nghệ, nhân lực trong nước và nước ngoài, là động lực chuyển dịch cơ cấu kinh tế.

Tạo điều kiện thuận lợi để tập trung, gắn kết giữa đào tạo, nghiên cứu-phát triển công nghiệp ô tô với sản xuất và dịch vụ, thúc đẩy đổi mới công nghệ từ đó nảy sinh các DN và giúp thương mại hóa công nghiệp ô tô.

Tạo điều kiện nâng cao trình độ công nghệ sản xuất và sức cạnh tranh của các sản phẩm ô tô sản xuất trên địa bàn TP. HCM . Bên cạnh đó cũng tạo ra một phương thức quản lý tiên tiến, phù hợp với quá trình công nghiệp hóa hiện đại hóa.

Để có thể nhanh chóng xây dựng được khu công nghiệp chuyên về ô tô thì thành phố phải có hàng loạt những chính sách ưu đãi để có thể thu hút được các nhà đầu tư cả trong và ngoài nước. Các chính sách đó được cụ thể hoá là :

#### **\* Ưu đãi về đất đai.**

Các nhà đầu tư xây dựng khu công nghiệp cơ khí ô tô phải được hưởng :

- Giao đất một lần để tổ chức xây dựng và phát triển khu công nghiệp theo quy hoạch và mục đích sử dụng được các cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

- Cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất.

- Được thế chấp giá trị quyền sử dụng đất và tài sản gắn liền với đất tại các tổ chức tín dụng để vay vốn đầu tư cơ sở hạ tầng trong khu công nghiệp theo quy định của pháp luật.

- Đối với trường hợp giao đất: Được miễn tiền sử dụng đất. Trong trường hợp phải đền bù thiệt hại về đất thì chủ đầu tư được trừ số tiền thực tế đã đền bù nhưng mức trừ tối đa không quá 90% tiền sử dụng đất phải nộp ngân sách. [ 5 ]

- Đối với trường hợp thuê đất: Được miễn 3 năm tiền thuê đất. Thời hạn thuê đất là 50 năm.

- Được quyền cho thuê, kinh doanh, sang nhượng mặt bằng trong khu công nghiệp cho các đơn vị sản xuất, lắp ráp ô tô và linh kiện ô tô.

**\* *Vốn đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật.***

Để đầu tư phát triển khu công nghiệp ô tô đề nghị vốn ngân sách hỗ trợ cho các hạng mục sau:

- Cho chủ đầu tư mượn từ nguồn ngân sách tập trung vốn để chủ đầu tư tiến hành đền bù giải tỏa, san lấp mặt bằng và đầu tư xây dựng khu đào tạo, nghiên cứu-phát triển công nghiệp ô tô. Chủ đầu tư sẽ hoàn trả cho ngân sách trong vòng 10 năm. Nhà đầu tư khu công nghiệp chỉ phải trả phí quản lý vốn Nhà nước theo quy định kể từ khi có bắt đầu thu tiền thuê đất của các doanh nghiệp đầu tư vào trong khu công nghiệp.

- Xây dựng các hạng mục hạ tầng kỹ thuật ngoài khu công nghiệp phục vụ trực tiếp cho hoạt động sản xuất (bao gồm: đường giao thông, điện, hệ thống cấp - thoát nước, thông tin liên lạc).

- Đối với hạ tầng kỹ thuật bên trong khu công nghiệp:

Có thể xem xét đến 1 trong 2 phương án hỗ trợ như sau:

+ Phương án 1: Thành phố xem xét hỗ trợ một phần lãi suất vay vốn (3%) để đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật chung trong khu công nghiệp cơ khí ô tô (đường giao thông trục chính, điện, cấp thoát nước, cây xanh, xử lý nước thải). Ưu điểm của phương án là ngân sách hỗ trợ ít nhưng nhược điểm là giá thuê đất sẽ cao hơn phương án 2.

+ Phương án 2: Thành phố xem xét dùng nguồn vốn ngân sách tập trung đầu tư cho các hạng mục mang tính công ích như đường giao thông trục chính, khu công viên, cây xanh, hệ thống điện trung thế, khu xử lý kỹ thuật (cấp thoát nước, xử lý nước thải và rác thải) [ cơ chế này đã được áp dụng cho các dự án xây dựng chợ đầu mối, khu công viên phần mềm quang Trung và khu công nghệ cao của TP ]. Mục đích của việc hỗ trợ này nhằm giảm tới mức tối đa giá thuê đất của các doanh nghiệp đầu tư vào khu công nghiệp cơ khí ô tô.

Ngoài ra có thể xem xét tới việc : đề nghị thành phố cho phép chủ đầu tư khu công nghiệp được dùng các khoản phải nộp ngân sách để tái đầu tư, đầu tư mở rộng và hoàn thiện các công trình bên trong khu công nghiệp, coi đây là khoản vốn ngân sách đầu tư và quản lý đầu tư theo nguồn vốn ngân sách.

**\* *Các ưu đãi đầu tư đối với doanh nghiệp đầu tư xây dựng, kinh doanh kết cấu hạ tầng khu công nghiệp cơ khí ô tô.***

Hỗ trợ, cho phép DN thực hiện các chính sách ưu đãi đầu tư theo Luật khuyến khích đầu tư trong nước, bao gồm:

- Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 02 năm kể từ khi có thu nhập chịu thuế và giảm 50% số thuế phải nộp cho 03 năm tiếp theo.
- Miễn nộp thuế thu nhập bổ sung.
- Miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc thiết bị tạo tài sản cố định trong nước chưa sản xuất được hoặc sản xuất được nhưng chưa đáp ứng được nhu cầu.
- Được vay vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước thông qua Quỹ Hỗ trợ phát triển (với lãi suất ưu đãi hiện nay là 6,6%/năm).

***\* Về cung ứng dịch vụ hành chính một cửa.***

Doanh nghiệp phát triển khu công nghiệp cơ khí ô tô có nhiệm vụ hỗ trợ miễn phí cho các nhà đầu tư vào khu công nghiệp về thủ tục thành lập doanh nghiệp, giấy phép đầu tư, giấy chứng nhận ưu đãi đầu tư, dịch vụ xuất nhập khẩu, thủ tục giao đất, thuê đất, giấy phép xây dựng, và một số thủ tục hành chính khác liên quan trực tiếp đến hoạt động trong khu công nghiệp cơ khí ô tô.

TP. HCM phải căn cứ năng lực thực tế các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trên địa bàn để giao trách nhiệm chủ đầu tư dự án khu công nghiệp ô tô và làm đầu mối đứng ra liên kết với các đơn vị có năng lực tài chính, kinh nghiệm, kỹ thuật để thành lập 01 công ty TNHH hoặc công ty cổ phần đầu tư và kinh doanh hạ tầng khu công nghiệp cơ khí ô tô, trong đó có vốn nhà nước góp chiếm tỷ trọng lớn nhưng không cần quá 30%.

***\* Thành lập tổ công tác liên ngành để hỗ trợ chủ đầu tư trong công tác hình thành và phát triển khu công nghiệp cơ khí ô tô.***

Thành viên tham dự trong tổ công tác bao gồm các chuyên gia kỹ thuật trong ngành ô tô, các chuyên viên các Sở, ngành có liên quan.

**6.1.2. Các chính sách đối với nhà đầu tư vào khu công nghiệp cơ khí ô tô.**

***\* Bảo đảm của Nhà nước:***

- Tạo điều kiện thuận lợi và đối xử bình đẳng với các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân trong và ngoài nước đầu tư vào khu công nghiệp ô tô.
- Nhà nước bảo hộ quyền sở hữu đối với vốn đầu tư, tài sản, quyền sở hữu trí tuệ, các quyền và lợi ích hợp pháp khác của các tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân hoạt động tại khu công nghiệp ô tô theo luật pháp Việt Nam và thông lệ quốc tế.

**\* Về giao đất-thuê đất.**

- Cho phép được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, được thế chấp giá trị quyền sử dụng đất và tài sản gắn liền với đất tại các tổ chức tín dụng theo quy định của pháp luật.

- Chủ đầu tư các dự án trong khu công nghiệp ô tô được giao đất-thuê đất với giá ưu đãi. Giá ưu đãi được tính trên 2 cơ sở:

+ Lấy thu bù chi, không tính lợi nhuận.

+ Giá ưu đãi là giá thành xây dựng sau khi đã trừ các chi phí được nhà nước hỗ trợ .

- Miễn tiền thuê đất trong thời gian xây dựng. Các loại phí dịch vụ khác (quản lý, bảo vệ, vệ sinh) cũng được tính hợp lý, trên cơ sở lấy thu bù chi, không tính lợi nhuận.

**\* Chính sách về thuế.**

Các doanh nghiệp đầu tư vào khu công nghiệp cơ khí ô tô được hưởng:

- Ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp:

+ Được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 02 năm kể từ khi có thu nhập chịu thuế và giảm 50% số thuế phải nộp cho 03 năm tiếp theo. Nếu doanh nghiệp có thêm trên 100 lao động thì ngoài việc được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 02 năm kể từ khi có thu nhập chịu thuế thì còn được giảm 50% số thuế phải nộp cho 05 năm tiếp theo. [ 4 ]

+ Được hưởng mức thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp ưu đãi là 20% (mức không ưu đãi là 28%). [ 4 ]

- Ngoài việc được hưởng miễn, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp như trên, các đơn vị đầu tư trong khu công nghiệp cơ khí ô tô còn được: [ 4 ]

+ Giảm 50% số thuế phải nộp cho phần thu nhập có được trong các trường hợp:

- Xuất khẩu của năm đầu tiên được thực hiện bằng cách xuất khẩu trực tiếp;
- Xuất khẩu mặt hàng mới có tính năng kinh tế-kỹ thuật, tính năng sử dụng khác với mặt hàng trước đây doanh nghiệp đã xuất khẩu;
- Xuất khẩu ra thị trường quốc gia mới, hoặc lãnh thổ khác với thị trường trước đây.

+ Giảm 50% số thuế thu nhập phải nộp cho phần thu nhập tăng thêm do xuất khẩu trong năm tài chính đối với các nhà đầu tư có doanh thu xuất khẩu năm sau cao hơn năm trước.

+ Giảm 20% số thuế thu nhập phải nộp cho phần thu nhập có được do xuất khẩu trong năm tài chính đối với các trường hợp:

- Có doanh thu xuất khẩu đạt tỷ trọng trên 50% tổng doanh thu;
- Duy trì thị trường xuất khẩu ổn định về số lượng hoặc giá trị hàng hóa xuất khẩu trong 3 năm liên tục trước đó.

- Miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc thiết bị tạo tài sản cố định trong nước chưa sản xuất được hoặc sản xuất được nhưng chưa đáp ứng được nhu cầu chất lượng. [ 6 ]

- Miễn giảm thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với vật tư, linh kiện, phụ tùng, chi tiết, cụm chi tiết, bộ phận, bán thành phẩm để lắp ráp, sản xuất ô tô theo tỷ lệ nội địa hóa (được quy định tại Thông tư liên tịch số 176/1998/BTC-BCN-TCHQ ngày 25/12/1998 của Liên Bộ Tài chính - Công nghiệp - Tổng cục Hải quan).

**\* Các hỗ trợ theo Chương trình phát triển các sản phẩm công nghiệp chủ lực.**  
[ 12 ]

Các DN đầu tư vào khu công nghiệp cơ khí ô tô được phép tham gia " *Chương trình phát triển các sản phẩm công nghiệp chủ lực*". Trong đó, các doanh nghiệp sẽ được hỗ trợ:

- Hỗ trợ thiết kế sản phẩm và lựa chọn công nghệ:
- + Tư vấn về thiết kế sản phẩm. Tư vấn về thiết kế và đổi mới công nghệ. Tư vấn về cổ phần hoá ( nếu là DNNN ) và lên sàn giao dịch chứng khoán.
- + Tư vấn về mua hoặc cải tiến thiết bị, công nghệ.

Hoạt động tư vấn được triển khai qua các hợp đồng tư vấn giữa đơn vị tư vấn, cơ quan nghiên cứu khoa học do thành phố giới thiệu và các doanh nghiệp có nhu cầu. TP. HCM sẽ hỗ trợ việc tổ chức các hoạt động tư vấn và một phần chi phí tư vấn từ ngân sách.

- Hỗ trợ nâng cao trình độ quản lý doanh nghiệp:
- + Hướng dẫn, hỗ trợ tham gia chương trình xây dựng các hệ thống quản lý chất lượng hiện đại như ISO 9000, ISO 14000 với mức hỗ trợ vật chất cho một hệ thống quản lý chất lượng.
- + Hướng dẫn, hỗ trợ đăng ký sở hữu công nghiệp trong và ngoài nước. Hướng dẫn và tư vấn về các vấn đề quản lý doanh nghiệp khác như hệ thống thông tin điện tử, hệ thống trả lương, cơ cấu tổ chức nếu doanh nghiệp có nhu cầu.



- Hỗ trợ tiếp thị, xúc tiến đầu tư bằng cách giới thiệu doanh nghiệp tham gia chương trình hỗ trợ xuất khẩu của thành phố thông qua các hoạt động ngoại giao, xúc tiến thương mại và đầu tư của Chính phủ, của thành phố.

- Hỗ trợ đào tạo nhân lực:

+ Hỗ trợ trong việc phối hợp với các trường, các Viện nghiên cứu, trung tâm dạy nghề tổ chức các khoá đào tạo nâng cao trình độ quản lý, kỹ sư, công nhân theo nhu cầu của doanh nghiệp.

+ Hỗ trợ trong việc phối hợp với các tổ chức trong và ngoài nước tổ chức các chuyến tham quan học hỏi, trao đổi kinh nghiệm, cổ phần hoá DNNN.

+ Hỗ trợ đào tạo các chuyên gia về công nghệ và quản lý cho các doanh nghiệp (trong chương trình 300 Thạc sĩ, Tiến sĩ).

- Hỗ trợ về tài chính:

+ Đảm bảo cung cấp thông tin về các nguồn vốn cho vay ưu đãi.

+ Hướng dẫn thủ tục và quy trình vay vốn tương ứng với từng loại vốn vay.

+ Hỗ trợ doanh nghiệp kêu gọi đầu tư.

+ Hỗ trợ một phần lãi suất vay vốn (3-5%) hoặc hỗ trợ toàn bộ lãi vay (100%) trong thời gian 10 năm cho các dự án đầu tư mới và đầu tư mở rộng vào khu công nghiệp cơ khí ô tô theo chương trình kích cầu thông qua đầu tư. [ Theo quy chế kích cầu thì đối với các dự án thuộc ngành cơ khí nói chung chỉ được hỗ trợ lãi vay từ 3-5% ]

+ Lập Quỹ Hỗ trợ phát triển khoa học và công nghệ để hỗ trợ nhanh và hiệu quả việc nghiên cứu, thiết kế chế tạo sản phẩm mới.

**\* Chính sách về vốn đầu tư xây dựng cơ sở mới tại khu công nghiệp cơ khí ô tô đối với các doanh nghiệp đang có mặt bằng sản xuất kinh doanh trong nội thành.**

- Được phép chuyển nhượng, chuyển đổi mục đích sử dụng các mặt bằng trong nội thành để tạo vốn và di dời vào khu công nghiệp.

- Đối với doanh nghiệp Nhà nước:

+ Đối với phần giá trị tài sản trên đất: doanh nghiệp được quyền quản lý và sử dụng cho việc đầu tư xây dựng cơ sở mới.

+ Đối với phần giá trị quyền sử dụng đất: được sử dụng khi cấp có thẩm quyền cho phép đầu tư.

- Đối với các loại doanh nghiệp có vốn ngân sách Nhà nước tham gia:

- + Đối với phần giá trị tài sản trên đất: doanh nghiệp được quyền quản lý và sử dụng cho việc đầu tư xây dựng cơ sở mới.
- + Đối với phần giá trị quyền sử dụng đất: nếu mặt bằng thuộc sở hữu Nhà nước, thành phố sẽ xem xét cho mượn (không lãi) hoặc cấp lại một phần giá trị quyền sử dụng đất.
- Đối với các đối tượng còn lại: được tự quyết định việc quản lý và sử dụng số tiền thu được do chuyển nhượng mặt bằng nhà xưởng.

**\* Các hỗ trợ khác.**

Ngoài các hỗ trợ nêu trên, doanh nghiệp đầu tư vào khu công nghiệp cơ khí ô tô được tham gia “Chương trình hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao Năng suất-Chất lượng - Hội nhập”. Trong đó, các doanh nghiệp còn được hỗ trợ:

- Hỗ trợ thiết kế, chế tạo thiết bị có trình độ công nghệ tiên tiến với chi phí thấp so với giá nhập khẩu. Trong chương trình này, nếu doanh nghiệp có nhu cầu nghiên cứu, cải tiến máy móc, thiết bị thì Sở Khoa học và Công nghệ sẽ giới thiệu các Viện, trường, doanh nghiệp sản xuất để nghiên cứu, sản xuất và hỗ trợ 30% chi phí.

- Hỗ trợ doanh nghiệp tiết kiệm năng lượng nhằm giúp tối ưu hóa công nghệ, tiết kiệm chi phí sản xuất, nâng cao năng lực cạnh tranh bằng cách:

- + Tổ chức các khóa huấn luyện, hội thảo chuyên đề giới thiệu các giải pháp, công nghệ tiết kiệm năng lượng.
- + Hỗ trợ thi công các giải pháp tiết kiệm năng lượng.
- Chính sách khen thưởng ( sẽ do chủ đầu tư khu công nghiệp quy định cụ thể dựa trên hiệu quả đầu tư ):

- + 03 doanh nghiệp hoàn thành việc xây dựng nhà máy đầu tiên vào cụm công nghiệp được thành phố thưởng 1 tỷ đồng/doanh nghiệp hoặc nhiều hơn (bằng cách miễn giảm tiền thuê đất, giao đất).

- + Các doanh nghiệp có dự án đầu tư đặc biệt quan trọng phục vụ sản xuất ô tô như linh kiện điện và điện tử xe ô tô, hệ thống truyền động, hệ thống thủy lực, sản xuất ca bin xe tải vv... được giảm 50% tiền thuê đất trong 5 năm tại khu công nghiệp cơ khí ô tô.

**6.1.3. Chính sách cho người mua xe do các doanh nghiệp sản xuất ô tô của thành phố . [ 13 ]**

**\* Đối tượng:**

Đối tượng được áp dụng chính sách này chính là các tổ chức hoặc cá nhân trong tổ chức có chức năng vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, vận chuyển rác trên địa bàn TP. HCM mua xe do các doanh nghiệp sản xuất ô tô của thành phố sản xuất để phục vụ việc vận chuyển khách công cộng, chuyên chở rác trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh.

**\* Chính sách:**

Các đối tượng thuộc quy định nêu trên sẽ được hỗ trợ 6,48%/năm từ nguồn ngân sách thành phố. Thời gian nhận hỗ trợ tối đa là 10 năm ( thời gian này có thể thay đổi tùy theo chủng loại xe thực tế ).

**6.2. Giải pháp, chính sách vĩ mô ( của Trung ương ).**

Bên cạnh các chính sách hỗ trợ và ưu đãi mà Chính phủ thực hiện đối với các DN thuộc ngành công nghiệp ô tô nói chung hiện nay thì để giúp cho công nghiệp ô tô nói riêng của TP. HCM cần có những hỗ trợ tương xứng. Các doanh nghiệp đầu tư vào khu công nghiệp cơ khí ô tô phải được hưởng ưu đãi giống như các doanh nghiệp sản xuất ô tô của trung ương. Các chính sách ưu đãi cho các DN sản xuất thuộc ngành công nghiệp ô tô cần được thống nhất, cụ thể như sau:

- Các doanh nghiệp trung ương lắp ráp xe buýt được miễn thuế nhập khẩu linh kiện cho lắp ráp xe buýt trong khi thành phố vẫn phải đóng 20%, sắp tới là 40% vì vậy kiến nghị cho phép các DN của TP. HCM cũng được hưởng ưu đãi tương ứng.

- Được cấp tín dụng khoảng 5000 tỷ đồng với lãi suất ưu đãi là 0% trong vòng 10 năm.

- Khách hàng của các doanh nghiệp trung ương được trả chậm: chỉ phải trả trước 30%, số còn lại trả trong vòng 10 năm với lãi vay 3%/năm.

- Được miễn thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với thiết bị, máy móc, phương tiện chuyên dùng trong dây chuyền công nghệ, vật tư, phụ tùng và bán sản phẩm chuyên dùng theo quyết định 3481/2001/QĐ-BGTVT ngày 19/10/2001 của Bộ Giao thông Vận tải.

- Miễn thuế tiêu thụ đặc biệt với hệ thống điều hòa nhiệt độ nhập khẩu lắp ráp vào xe ô tô chở khách từ 25 chỗ ngồi trở lên theo công văn số 2868TC/TCT ngày 28 tháng 3 năm 2003 của Bộ Tài Chính.

- Được cấp dân để đủ 50% vốn lưu động định mức theo quyết định 1223/QĐ-TTg ngày 11/9/2001 của Thủ tướng Chính phủ.

Để có thể khuyến khích và tạo động lực cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước trong việc đầu tư sản xuất các sản phẩm phục vụ cho công nghiệp ô tô thì bên cạnh những quy định hiện có Chính phủ cần có những biện pháp kiên quyết hơn để bảo hộ sản phẩm sản xuất trong nước như :

- Cấm hoặc hạn chế nhập khẩu các linh kiện, xe tải nguyên chiếc và xe chuyên dùng đã qua sử dụng mà trong nước có thể sản xuất được hoặc áp đặt mức thuế suất nhập khẩu cao ( trong thời hạn cho phép ).

- Quy định tỷ lệ chi phí ở mức nhất định để doanh nghiệp có thể sử dụng cho việc đầu tư nghiên cứu phát triển.

- Cần xem xét xây dựng chính sách thuế tiêu thụ đặc biệt theo lộ trình thích hợp có gắn kết với công nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô.

Bên cạnh những vấn đề nêu trên, Chính phủ cần xây dựng cơ chế để các nhà sản xuất ô tô tại Việt Nam phối hợp với nhau cùng đặt hàng cho một nhà sản xuất phụ tùng để đảm bảo đủ sản lượng hấp dẫn trong tính toán đầu tư tại Việt Nam, có chính sách, cơ chế khuyến khích các nhà đầu tư sản xuất phụ tùng linh kiện. Chính phủ cũng cần tạo cơ chế trao đổi thông tin về nhu cầu cung cấp các loại phụ tùng linh kiện giữa các doanh nghiệp sản xuất ô tô để từ đó giúp cho các nhà hoạch định chính sách phát triển của các doanh nghiệp ô tô có thể tham gia nhiều hơn nữa vào hệ thống cung ứng của nhau.

## KẾT LUẬN

Mục tiêu của chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam từ nay đến năm 2020 của Chính phủ là đưa công nghiệp ô tô trở thành một ngành có vị trí quan trọng trong nền kinh tế quốc dân để đáp ứng nhu cầu trong nước và tiến tới tham gia thị trường khu vực, thế giới. Đây cũng chính là mục tiêu của quá trình công nghiệp hoá hiện đại hoá của nước ta. Việc phát triển công nghiệp ô tô của TP. HCM sẽ là một đóng góp to lớn cho công cuộc phát triển kinh tế nói chung và phát triển của công nghiệp ô tô Việt Nam nói riêng.

Thành phố Hồ Chí Minh với vai trò là trung tâm của vùng kinh tế trọng điểm của các tỉnh phía Nam, là đầu tàu trong việc kích thích phát triển kinh tế của các tỉnh lân cận. Chính vì vậy việc phát triển công nghiệp ô tô không chỉ là điều cần thiết trong giai đoạn hiện nay mà còn là nhiệm vụ chiến lược phát triển kinh tế của toàn khu vực phía Nam về nhiều mặt như giải quyết các vấn đề kinh tế xã hội cũng như an ninh quốc phòng. Với thế mạnh về tài chính, nguồn nhân lực có trình độ cao, cơ sở hạ tầng, khoa học kỹ thuật phát triển, TP. HCM hội đủ điều kiện phát triển ngành công nghiệp đòi hỏi kỹ thuật cao và đây cũng là ưu thế của thành phố trong việc thu hút sự tham gia của các nhà đầu tư trong và ngoài nước.

Để có cơ sở phát triển nhanh chóng và vững chắc công nghiệp ô tô của TP. HCM thì vấn đề phối hợp các chính sách vĩ mô và vi mô là không thể tách rời. Chúng ta cần tạo một môi trường đầu tư bình đẳng và hấp dẫn để có thể tận dụng được hết các nguồn lực hiện có của xã hội, từ đó có thể xây dựng được một ngành kinh tế mũi nhọn làm động lực thúc đẩy và dẫn theo sự phát triển nền công nghiệp của thành phố trong hiện tại và tương lai.

Như vậy, qua những phân tích và đánh giá cũng như đề xuất các giải pháp cụ thể trong các phần trên của luận văn hi vọng giúp cho người đọc có thể có một cái nhìn tổng quan nhất về thực trạng nền công nghiệp ô tô thành phố, những khó khăn vướng mắc mà mỗi người dân thành phố phải chung vai gắng sức trên con đường công nghiệp hoá hiện đại hóa nền công nghiệp Việt Nam. Để mỗi người dân chúng ta có thể ngừng cao đầu bước tiếp tới mục tiêu dân giàu, nước mạnh xã hội công bằng dân chủ và văn minh mà đảng và nhà nước đã đề ra.

Với các chính sách cấp thiết như đã được phân tích ở trên, trong tương lai không xa, ngành công nghiệp ô tô TP. HCM không những sẽ đáp ứng được nhu cầu sử dụng xe ô tô cho thị trường trong nước và xuất khẩu mà còn trở thành ngành công nghiệp mũi nhọn có hàm lượng chất xám cao của TP. HCM .

Nhân dịp này, tôi xin chân thành cảm ơn quý thầy cô giáo, các cơ quan khoa học, các đơn vị trong và ngoài ngành đã tạo điều kiện giúp đỡ tôi trong suốt quá trình học tập, nghiên cứu và viết đề tài này.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công nghiệp ( 2002 ), *Tờ trình số 2964/TTr-KHĐT ngày 06/08/2002 gửi Thủ tướng Chính phủ của Bộ Công nghiệp về chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn tới 2020*. Hà Nội.
2. Bộ Giao thông Vận tải ( 2003 ), *Tờ trình số 1270/GTVT-KHĐT ngày 01/4/2003 gửi Thủ tướng chính phủ của Bộ Giao thông vận tải xin phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020*. Hà Nội.
3. Chính Phủ ( 2004 ), *Quyết định số 177/2004/QĐ-TTg ngày 05/10/2004 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020*. Hà Nội.
4. Chính phủ ( 2003 ), *Nghị định số 164/2003/NĐ-CP ngày 22/12/2003 của Chính phủ về quy định chi tiết thi hành luật thuế thu nhập doanh nghiệp*. Hà Nội.
5. Chính phủ ( 2000 ), *Nghị định số 38/2000/NĐ-CP ngày 23/8/2000 của Chính phủ về việc thu tiền sử dụng đất*. Hà Nội.
6. Chính phủ ( 1999 ), *Nghị định 51/1999/NĐ-CP ngày 08/7/1999 quy định chi tiết về luật khuyến khích đầu tư trong nước ( sửa đổi )*. Hà Nội.
7. Cục Đăng kiểm Việt Nam ( 2005 ), *Báo cáo tổng kết 10 năm thành lập của hoạt động đăng kiểm xe cơ giới đường bộ*. Hà Nội.
8. Đảng cộng sản Việt Nam ( 2006 ), *Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X, Nhà XB. Chính trị Quốc gia Hà Nội*.
9. Đảng bộ TPHCM ( 2006 ), *Báo cáo kế hoạch phát triển kinh tế xã hội thành phố Hồ Chí Minh 5 năm 2006-2010*. TP. HCM.
10. Sở Kế hoạch - Đầu tư TPHCM ( 2006 ), *Báo cáo tình hình kinh tế xã hội thành phố Hồ Chí Minh năm 2005*. TP. HCM.

11. Sở Giao thông công chính TP. HCM ( 2006 ), *Báo cáo tổng kết giai đoạn 2000-2005 định hướng đầu tư phát triển ngành GTCC đến năm 2010*. TP. HCM.
12. UBND TP. HCM ( 2002 ), *Quyết định số 5217/QĐ-UB ngày 16/12/2002 của UBND TP. HCM phê duyệt "Chương trình phát triển các sản phẩm chủ lực của TP. HCM giai đoạn 2002-2005"*. TP. HCM.
13. UBND TP. HCM ( 2003 ), *Quyết định số 330/QĐ-UB ngày 31/12/2003 của UBND TP. HCM về việc ban hành quy chế hỗ trợ một phần lãi vay cho các tổ chức và cá nhân tự đầu tư đổi mới xe buýt hoạt động vận tải hành khách công cộng trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh*. TP. HCM.
14. UBND TP. HCM ( 2005 ), *điều chỉnh quy hoạch kinh tế xã hội thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010*. TP. HCM.
15. PGS TS Đoàn Thị Hồng Vân ( 2006 ), *Quản trị Logistics*, NXB Thống Kê Hà Nội.
16. PTS Lê Thanh Hà, Hoàng Lâm Tịnh, ThS. Nguyễn Hữu Thuận ( 1998 ), *ứng dụng lý thuyết hệ thống trong quản trị doanh nghiệp*, NXB trẻ TP. HCM.
17. TS. Hồ Tiến Dũng ( 2000 ), *Quản trị điều hành doanh nghiệp*, NXB TK Hà Nội.
18. PGS-TS Nguyễn Thị Liên Diệp, ThS. Phạm Văn Nam ( 1998 ), *Chiến lược và chính sách kinh doanh*, NXB TK Hà Nội.
19. TS. Nguyễn Thành Hội, TS. Phan Thăng ( 1999 ), *Quản trị học*, NXB TK Hà Nội.
20. Nguyễn Tấn Dũng ( 2001 ), *Đường lối và chiến lược phát triển kinh tế xã hội, văn hoá*. Hà Nội.
21. Fred R. David ( 2006 ), *Khái luận về quản trị chiến lược*, người dịch Trương Cô Minh-Trần Tuấn Nhạ- Trần Thị Tường Như, NXB Thống Kê Hà Nội.



# PHỤ LỤC

## PHỤ LỤC 1 : CÁC NHÀ SẢN XUẤT ÔTÔ VÀ LINH KIỆN LỚN TRÊN THẾ GIỚI Ở VIỆT NAM.

### 1. TOYOTA:

- Tên đầy đủ: Toyota Motor Corporation.
- Văn phòng chính tại thành phố Toyota Nhật Bản.
- Số lượng nhân viên: 264.096 người.
- Doanh thu năm 2003 đạt 128,965 tỷ USD, tăng 20% so với năm 2002.

Toyota được tách khỏi công ty Toyoda và chính thức thành lập vào năm 1937. Ngay sau khi thành lập đã phát triển không ngừng và được những thành tựu đáng kể. Trong suốt thời gian qua, Toyota liên tục liên kết với các công ty ô tô và các công ty sản xuất phụ tùng ô tô để sản xuất xe với giá cạnh tranh. Các nhà cung cấp linh kiện chính cho Toyota là Aisin Seiki, Toyota Industries, Denso, Sumitomo.

Toyota có hai thương hiệu chính là Toyota và Lexus. Bên cạnh đó Toyota còn có cổ phần trong Daihatsu (51%), Hino và Land Rover. Do đó tập đoàn Toyota sẵn sàng cung cấp hầu như tất cả các loại xe ô tô.

Trong năm 2003, Toyota có thị phần lớn thứ 3 thế giới sau GM và Ford. Toyota có 12 nhà máy tại Nhật Bản, 45 công ty sản xuất ở 26 nước và sản phẩm được bán ra ở 140 nước trên toàn thế giới. Thị trường lớn nhất của Toyota là Bắc Mỹ, kế đến là Nhật Bản và Đông Nam á. Toyota đã thiết lập liên doanh ở Trung Quốc, nhưng cho đến nay, thị phần vẫn còn nhỏ và chưa gây được uy tín lớn đối với người tiêu dùng Trung Quốc.

Hiện nay, tại Việt Nam đã có các liên doanh của tập đoàn Toyota như: Toyota Việt Nam, Vindaco (Daihatsu) và Hino Việt Nam. Trong đó Toyota Việt Nam chiếm thị phần cao nhất trong các liên doanh với 27% thị phần. Vì vậy việc liên kết để cho ra sản phẩm ô tô là không hiệu quả và khó được chấp nhận. Tuy nhiên việc liên kết để sản xuất và cung ứng phụ tùng cho lắp ráp ô tô là có thể được. Vì vậy, chúng ta cần liên kết với các nhà cung cấp linh kiện cho các hãng này để cung cấp linh kiện cho họ góp phần làm tăng tỷ lệ nội địa hóa xe ô tô ở Việt Nam.

### 2. MITSUBISHI:

- Tên đầy đủ: Mitsubishi Motor Corporation

- Văn phòng chính tại thành phố Tokyo, Nhật Bản.
- Số lượng nhân viên: 45.275 người.
- Tổng vốn: 252.201.223.926 Yên Nhật.
- Doanh thu năm 2003 đạt 32,415 tỷ USD.

Công ty Mitsubishi được thành lập chính thức năm 1970. Cho đến nay, Mitsubishi có 8 nhà máy ở 6 nước trên thế giới (trong đó có hơn 20 đối tác ở 10 nước trên thế giới). Xe ô tô thương hiệu Mitsubishi được tiêu thụ ở hơn 170 quốc gia.

Năm 2002, thị phần của Mitsubishi:

- Đông Nam á với 646.000 xe.
- Bắc Mỹ với 360.000 xe.
- Nhật Bản với 354.000 xe.
- Tổng số xe con mà Mitsubishi bán được ở nước ngoài năm 2002 là 1,2 triệu chiếc.

Cho đến nay, DaimlerChrysler đang nắm 34% cổ phần của Mitsubishi, Mitsubishi Heavy Industries nắm giữ 15%.

Tại Việt Nam, chúng ta đã có liên doanh Vinastar là đại diện của Mitsubishi tại Việt Nam. Vinastar chiếm khoảng 10% thị phần xe của các liên doanh. Do đã có liên doanh lắp ráp ô tô nên chúng ta cần xúc tiến việc liên kết sản xuất phụ tùng cung cấp cho họ là phù hợp.

### **3. GENERAL MOTORS:**

- Tên đầy đủ: General Motors Corporation
- Văn phòng chính tại thành phố Detroit, bang Michigan, Hoa Kỳ.
- Số lượng nhân viên: 326.000 người.
- Doanh thu năm 2003 đạt: 185,524 tỷ USD.

General Motors (GM) được thành lập từ nhóm kỹ sư thiết kế của công ty Ford. Cho đến nay, GM là tập đoàn ô tô lớn nhất thế giới và cũng là tập đoàn có doanh số lớn nhất, thị phần lớn nhất trên thế giới. Hiện nay General Motors sở hữu rất nhiều công ty ô tô trên thế giới. Công ty lâu đời nhất của GM là Olds Motor Vehicle Company Inc. được thành lập năm 1897.

Sản phẩm GM được lắp ráp ở 32 nước với hơn 260 công ty con chính và được tiêu thụ ở hơn 190 quốc gia. Riêng thị trường Trung Quốc, Xe du lịch của GM chiếm 29% thị phần và chỉ đứng sau Volk Wagen trên thị trường Trung Quốc.

GM là tập đoàn sở hữu rất nhiều thương hiệu nổi tiếng của công nghiệp ô tô thế giới: GMC, Chevrolet, Pontiac, Buick, Oldsmobile, Cadillac, Saturn, Hummer, Saab, Opel, Vauxhall và Holden. GM cũng có cổ phần ở một số thương hiệu khác như GM Daewoo, Isuzu (12%), Fuji (Subaru), Suzuki, Fiat, Alfa Romeo. Trong đó GM là người giữ lượng cổ phiếu lớn nhất của GM Daewoo.

Tại Việt Nam, Chúng ta chưa có sản phẩm chính thức của GM nhưng Việt Nam đã có GM Daewoo, có Suzuki, và Isuzu. Như vậy việc gia tăng hợp tác để cho ra sản phẩm ô tô là không cần thiết vì 3 công ty này có thể cung cấp các sản phẩm của GM trên thị trường. Tuy nhiên chúng ta có thể hợp tác trong việc sản xuất linh kiện cung cấp cho họ để tăng tỷ lệ nội địa hóa.

#### **4. ISUZU:**

- Tên đầy đủ: Isuzu Motors Limited.
- Văn phòng chính tại thành phố Tokyo, Nhật Bản.
- Số lượng nhân viên: 20.690 người.
- Doanh thu năm 2003 đạt: 1.349,4 tỷ Yên, giảm 15,5% so với năm 2002.

Isuzu là nhà sản xuất xe tải hàng đầu của Nhật Bản với các chủng loại xe chính như: Xe Pick up, xe việt dã (SUVs- Sporta Utility Vehicles)), xe buýt và xe tải. Hiện nay General Motors đang nắm giữ 12% cổ phần của Isuzu.

Isuzu là liên doanh của SAMCO. Trong những năm qua, Isuzu và SAMCO đã hợp tác sản xuất xe buýt cung cấp cho vận chuyển hành khách công cộng của Thành Phố. Việc hợp tác sản xuất xe ô tô với Isuzu là hoàn toàn có thể và chúng ta chỉ cần thỏa thuận để cho ra sản phẩm không bị trùng lặp. Mặt khác, chúng ta có thể liên kết sản xuất linh kiện, phụ tùng để cung cấp cho Isuzu góp phần nội địa hóa xe ô tô.

#### **5. FORD MOTOR:**

- Tên đầy đủ: Ford Motor Company.
- Văn phòng chính tại thành phố Dearborn, Hoa Kỳ.
- Số lượng nhân viên: 350.321 người.
- Doanh thu năm 2003 đạt: 164,196 tỷ USD, tăng 1,2% so với năm 2002.

Ford được thành lập bởi Henry Ford và 11 công ty khác vào năm 1903 và phát triển mạnh mẽ trong suốt thế kỷ 20 nhờ sản xuất dây chuyền do Henry Ford đưa ra. Những thành công này đã dẫn đến việc Ford mua lại khá nhiều thương hiệu xe ô tô nổi tiếng của thế giới.

Ford cũng là tập đoàn sở hữu rất nhiều thương hiệu: Ford, Mercury, Lincoln, Volvo, Mazda, Jaguar, Land Rover và Aston Martin. Trong đó Ford sở hữu 33% cổ phần của Mazda.

Sản phẩm của Ford ở thị trường Mỹ chiếm 13,6% về xe tải và 6,9% về xe du lịch. Sản phẩm của Ford được sản Ford là tập đoàn ô tô lớn thứ 2 thế giới sau General Motors với các thị trường chính ở nước ngoài là Canada, Mexico, Nam Mỹ, và Châu á Thái Bình Dương.

Tại Hải Dương đã có công ty Ford Việt Nam nên việc liên kết với Ford cho ra sản phẩm xe ô tô là khó được chấp nhận. Tuy nhiên hệ thống cung cấp linh kiện phụ tùng cho Ford Việt Nam là chưa có. Do đó chúng ta có thể liên kết với họ trong vấn đề sản xuất linh kiện, phụ tùng hoặc liên kết với các nhà cung cấp của họ để cung cấp linh kiện nội địa hóa.

## **6. DAIMLER CHRYSLER:**

- Tên đầy đủ: DaimlerChrysler AG.
- Văn phòng chính tại thành phố Stuttgart, Cộng hòa Liên Bang Đức.
- Số lượng nhân viên: 326.063 người.
- Doanh thu năm 2003 đạt: 171,529 tỷ USD.

Daimler và Chrysler được sát nhập vào năm 1998 và trở thành tập đoàn ô tô lớn thứ 3 thế giới (sau GM và Ford) trong thời gian đó. Tuy nhiên cho đến nay, tập đoàn Toyota đã vượt lên trên và đẩy DaimlerChrysler xuống vị trí thứ 4.

DaimlerChrysler giữ 10% cổ phần của Hyundai, 34% của Mitsubishi, 33% cổ phần của EADS (phương tiện không gian của Châu Âu) và có cổ phần ở một số công ty khác như: Kia, Freightliner, Mayback, Smart.

DaimlerChrysler có hoạt động ở hơn 200 quốc gia với các sản phẩm từ xe nhỏ tới xe tải 40 tấn.

Tại Thành Phố, chúng ta có liên doanh Mercedes-Benz Việt Nam, là liên doanh giữa SAMCO với đối tác nước ngoài. Do đó việc hợp tác sản xuất xe ô tô cũng sẽ dễ được chấp nhận với điều kiện sản phẩm không trùng lặp, không cạnh tranh lẫn nhau. Ngoài ra Mercedes-Benz Việt Nam cũng đang cùng SAMCO tiến hành kêu gọi đầu tư sản xuất linh kiện phục vụ cho quá trình nội địa hóa. Như vậy việc hợp tác sản xuất xe ô tô là có thể tổ chức được và việc liên kết sản xuất phụ tùng lại càng thuận lợi hơn.

Bên cạnh các tập đoàn sản xuất ô tô là các nhà cung ứng phụ tùng. Trong năm 2003, xếp hạng 10 tập đoàn có doanh số bán phụ tùng ô tô lớn nhất thế giới theo thứ tự sau: Aisin Seiki, Dana Corporation, Delphi Corporation, Denso Corporation, Johnson Controls inc., Lear Corporation, Magna International Inc, Robert Bosch GmbH, TRW Automotive và Viteon Corporation.

Dưới đây là thông tin về một số tập đoàn cung ứng phụ tùng đứng đầu danh sách này:

**\* AISIN SEIKI:**

Aisin Seiki Co. Ltd là tập đoàn sản xuất linh kiện ô tô có doanh số lớn nhất thế giới trong năm 2003 đạt 1.408 tỷ Yên, tăng 15% so với năm 2002. Aisin có văn phòng chính đặt tại Aichi, Nhật Bản.

AISIN có 121 công ty con ở 16 quốc gia trên thế giới. Thị trường tiêu thụ chủ yếu của AISIN là thị trường Đông Nam Á. Hiện nay Toyota đang nắm giữ 27% cổ phần của AISIN.

**\* DANA CORPORATION:**

Dana Corporation là tập đoàn có doanh số bán linh kiện ô tô năm 2003 đứng thứ 2 thế giới. Doanh thu của hãng năm 2003 đạt 7,964 tỷ USD. Văn phòng chính đặt tại Toledo, bang Ohio, Hoa Kỳ. Dana Corp. có 240 nhà máy sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô ở 30 quốc gia trên thế giới.

Với thời gian hoạt động trên 100 năm và cung cấp phụ tùng cho rất nhiều hãng ô tô tên tuổi của thế giới như: Ford, General Motors, Renault, Nissan, BMW, Toyota. Các sản phẩm của Dana chủ yếu là hệ thống khung gầm, điện, điện tử và hệ thống thủy lực.

**\* DELPHI CORPORATION:**

Delphi là tập đoàn có doanh số bán linh kiện phụ tùng lớn thứ 3 thế giới trong năm 2003. Doanh thu của hãng năm 2003 đạt 28,1 tỷ USD. Dana có văn phòng chính đặt tại Troy, bang Michigan, Hoa Kỳ.

Delphi sở hữu 167 công ty (100%), 42 liên doanh, 53 trung tâm khách hàng và 32 trung tâm kỹ thuật ở 41 quốc gia. Các khách hàng lớn của Delphi là: GM, Ford, Audi, VW, Hyundai, Volvo, Daewoo, Renault, Honda và Mitsubishi. Các sản phẩm của Dana chủ yếu là hệ thống khung gầm, điện, điện tử, nội thất và hệ thống thủy lực.

**\* DENSO CORPORATION:**

Trong năm 2003, Denso có doanh thu bán linh kiện và phụ tùng ô tô. Doanh thu của Denso đạt 19,4 tỷ USD cao hơn năm 2002 18,1 triệu USD. Denso có 11 nhà máy ở Nhật Bản và hơn 150 công ty con trên thế giới. Denso có văn phòng chính đặt tại Aichi, Nhật Bản.

Denso là tập đoàn chuyên sản xuất cấu kiện cho lắp ráp ô tô cũng như phụ tùng thay thế trong sửa chữa. Denso có hoạt động khắp thế giới và cung cấp cho các tập đoàn ô tô của nhật như: Toyota, Nissan, Honda, Mitsubishi và Mazda.

Denso tập trung vào việc thiết kế, phát triển sản xuất bộ xử lý trung tâm, hệ thống điện tử, hệ thống điện, hệ thống nhiệt, ITS và mô tơ nhỏ, máy phát điện cho ô tô... Bên cạnh đó Denso cũng sản xuất túi hơi (air bags), hệ thống chống bó cứng thắng xe (ABS) với độ tin cậy cao.

**PHỤ LỤC 2 : DỰ KIẾN CƠ CẤU SỬ DỤNG ĐẤT CỦA TP ĐẾN NĂM 2010**

	LOẠI ĐẤT	2000		2005		2010	
		(ha)	Cơ cấu (%)	(ha)	Cơ cấu (%)	(ha)	Cơ cấu (%)
<b>I</b>	<b>Tổng diện tích đất</b>	<b>209.19</b>	<b>100</b>	<b>209.19</b>	<b>100</b>	<b>209.19</b>	<b>100</b>
	Đất nông nghiệp	95.288	45,8	85.735	41	69.965	33,4
	Đất trồng cây hàng năm	68.712	32,8	63.335	30,3	48.465	23,4
	Vườn tạp & cây lâu năm	22.144	10,5	18.000	8,6	17.000	8,1
	Đồng cỏ chăn nuôi	277	0,1	400	0,2	500	0,2
	Mặt nước nuôi T. sản	4.149	1,9	4.000	1,9	4.000	1,9
	Đất lâm nghiệp	33.472	16	35.500	17	37.500	17,9
<b>II</b>	<b>Đất chuyên dùng</b>	<b>23.544</b>	<b>10,7</b>	<b>29.184</b>	<b>14</b>	<b>38.184</b>	<b>18,3</b>
1	Đất xây dựng	8.233	3,9	14.300	6,8	22.855	10,9
2	Đất giao thông	6.001	2,8	6.585	3,1	7.330	3,5
3	Đất thủy lợi	2.976	1,4	2.900	1,4	3.000	1,4
4	Đất A.ninh, Q.phòng	2.570	1,2	2.500	1,2	2.200	1,4
5	Đất làm muối	1.959	0,9	1.200	0,6	1.000	0,5
<b>III</b>	<b>Đất khu dân cư</b>	<b>16.685</b>	<b>7,0</b>	<b>19.483</b>	<b>9,3</b>	<b>25.475</b>	<b>12,2</b>
1	Đất đô thị	11.173	5,3	15.293	7,3	21.575	10,3
2	Đất nông thôn	5.512	2,6	4.190	3,0	3.900	1,8
<b>IV</b>	<b>Đất chưa sử dụng</b>	<b>40.210</b>	<b>19,2</b>	<b>39.297</b>	<b>19,4</b>	<b>38.075</b>	<b>18,2</b>
1	Đất bằng chưa sử dụng	4.409	2,1	3.950	2	3.550	1,7
2	Sông suối	32.582	15,5	32.582	15,5	32.582	15,5

\* Nguồn: Sở Tài nguyên - Môi trường TP. HCM.

### PHỤ LỤC 3 : LIÊN DOANH SẢN XUẤT ÔTÔ TRÊN ĐỊA BÀN TP. HCM

#### 1. Liên doanh Mekong Auto.

- Ngày thành lập: 22/06/1991.
- Giấy phép đầu tư số 208/GP.
- Vốn đầu tư: 35.995.000,00USD.
- Vốn pháp định: 20.000.000 USD.
- Công suất thiết kế: 15.000 xe/năm.

Các đối tác liên doanh gồm: Saeilo Machinery Japan Inc (Nhật Bản): 51%. Sae Young International Inc (Hàn Quốc): 19%. Tổng công ty Máy Động Lực và Máy Nông Nghiệp (VEAM -Việt Nam): 18%. Sakyno - Sở Công Nghiệp TP HCM (Việt Nam): 12%.

**Bảng 1: Lượng xe bán ra của liên doanh ô tô Mekong:** ĐVT: Chiếc.

Năm	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Số lượng xe bán ra	416	242	414	866	819	1278
Thị phần(trong 11 liên doanh)%	7,01	3,47	2,97	4,43	3,55	3,0

\* Nguồn: Company brochure và số liệu báo cáo của Hiệp hội ô tô Việt Nam, năm 2004.

Như vậy, thị phần của Mekong là tương đối ổn định ở mức thấp. Với số lượng xe bán ra vẫn còn quá ít và thị phần là quá nhỏ trong số 11 liên doanh tại Việt Nam. Do đó có thể nói Mekong chưa khẳng định được mình trên thị trường ô tô Việt Nam.

#### 2. Liên doanh Vinastar Motors.

- Thành lập tháng 4/1994.
- Giấy phép đầu tư số 847/GP.
- Vốn đầu tư: 53.000.000,00USD.
- Vốn pháp định: 16.000.000 USD.
- Diện tích mặt bằng: 85.983 m<sup>2</sup>.
- Năng lực sản xuất: 10.000 xe/năm (2 ca).

Các đối tác liên doanh gồm: Mitsubishi Motors Corporation (Nhật Bản). Mitsubishi Corporation (Nhật Bản). Proton (Malaysia). Tracimexco (Việt Nam).

**Bảng 2: Lượng xe bán ra của Vinastar Motors:** ĐVT: Chiếc.

Năm	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Số lượng xe bán ra	702	650	958	1612	2440	4877	5.384	4.212
Thị phần %	11,8	9,3	6,9	8,2	9,1	11,5	13,4	11,9

\* Nguồn: <http://www.vinastarmotors.com.vn> ngày 27/02/2006.



Trong hai năm gần đây, số lượng xe bán ra của Vinastar tăng đáng kể, tuy nhiên so với mức tăng trưởng chung của thị trường, thì Vinastar cũng chỉ đạt mức trung bình thấp.

### 3. Liên doanh Mercedes-Benz Việt Nam.

- Thành lập tháng 4/1995.
- Giấy phép đầu tư số 1205/GP.
- Vốn đầu tư: 70.000.000,00USD.
- Vốn pháp định: 15.000.000 USD.
- Công suất thiết kế: 10.000 xe/năm.

Các đối tác liên doanh gồm: Daimler-Benz Vietnam Investments Singapore (70%). Công ty cơ khí ô tô Sài Gòn (SAMCO): 30%.

**Bảng 3: Lượng xe bán ra của Mercedes-Benz Việt Nam:**

ĐVT: Chiếc.

Năm	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Số lượng xe bán ra	252	182	547	1874	2316	3375
Thị phần %	4,25	2,61	3,92	9,58	10,0	7,93

\* Nguồn: Company brochure và số liệu báo cáo của Hiệp hội ô tô Việt Nam, năm 2004.

Đây là công ty có rất nhiều chủng loại xe được bán ra nhưng số lượng xe bán ra còn hạn chế. Thị phần đạt 10% tức là mới chỉ đạt mức trung bình. Như vậy, Mercedes-Benz Việt Nam cũng chưa khẳng định được mình trên thị trường xe ô tô ở Việt Nam.

### 4. Liên doanh Isuzu Việt Nam.

- Ngày thành lập: 19/10/1995.
- Giấy phép đầu tư số 16/GPĐC3.
- Tổng vốn đầu tư: 50.000.000 USD.
- Vốn pháp định: 15.000.000 USD.
- Diện tích mặt bằng: 70.000 m<sup>2</sup>.
- Công suất thiết kế: 7000 xe/năm.

Các đối tác trong liên doanh: Isuzu Motors Limited: 35%. Itochu Corporation: 35%. Công ty cơ khí ô tô Sài Gòn (SAMCO): 20%. Công ty sản xuất kinh doanh XNK Gò Vấp (GOVIMEX): 10%.

**Bảng 4: Doanh số bán của liên doanh ISUZU:**

ĐVT : Chiếc

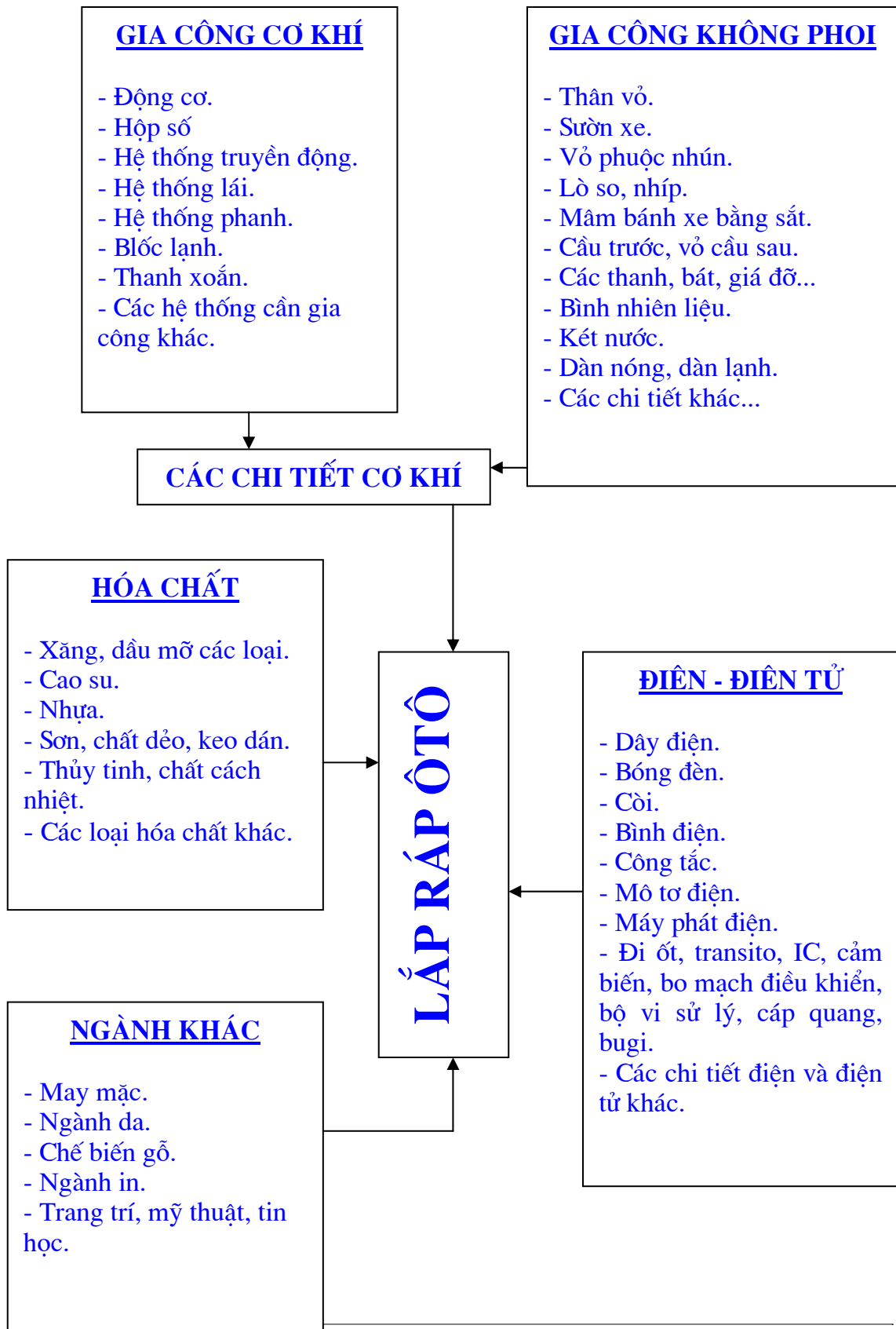
Năm	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Số lượng xe bán ra	148	202	453	744	704	1878
Thị phần %	2,5	2,9	3,25	3,8	3,05	4,41

\* Nguồn: Company brochure và số liệu báo cáo của Hiệp hội ô tô Việt Nam, năm 2004.

## PHỤ LỤC 4 : CÁC CÔNG TY SẢN XUẤT LINH KIỆN ÔTÔ TRÊN ĐỊA BÀN TP. HCM.

STT	TÊN CÔNG TY	SẢN PHẨM HIỆN TẠI
<b>Các công ty đang sản xuất linh kiện, cấu kiện cho xe ô tô</b>		
1	OKAYA	Phụ tùng động cơ & hộp số ô tô
2	NIDECTOSOK	Phụ tùng, hộp số, mô tơ điện, Điện tử, thiết bị kiểm tra ô tô
3	MEINAN VN	Phụ tùng động cơ & hộp số ô tô
4	M-TEX VIETNAM	Trục bơm nhớt, phụ tùng động cơ & hộp số ô tô, linh kiện bán dẫn.
5	MÊ TRẦN	Dây điện ô tô.
6	FURUKAWA AUTOMOTIVE	Dây điện ô tô.
7	CÔNG TY CƠ KHÍ CHÍNH XÁC VIỆT PHÁP	Các linh kiện nhỏ, bánh răng nhỏ và linh kiện tốc kế.
8	CTY TNHH SX-TM HOÀ THÁI	Bóng đèn ô tô, xe máy.
9	CTY TNHH TRƯỜNG PHONG	Mâm đúc, đúc áp lực.
10	PINACO	Ắc quy.
11	CASUMINA	Vỏ xe, ruột xe, curoa, gioong, phốt, seal.
12	NAGATA	Thảm sàn, tấm che nắng, chắn bùn.
13	STRONGWAY VN	Ghế xe ô tô vào (6/2004).
14	LIDOVIT	Bulông thông thường.
15	KYOSHIN	Bobin (biến thế đánh lửa) xe ô tô.
<b>Các công ty có đăng ký nhưng chưa sản xuất</b>		
1	TAI GU	Phụ tùng xe hơi & xe máy.
2	LAMBERET VN	Phụ tùng ô tô.
3	ICI	Sơn.
4	CAO SU KỸ THUẬT A67	Gioong, phốt, khớp nối.

## PHỤ LỤC 5 : MỐI QUAN HỆ TRONG SẢN XUẤT LẮP RÁP ÔTÔ



**PHỤ LỤC 6 : NHU CẦU XE ÔTÔ THEO DỰ BÁO CỦA BỘ CÔNG NGHIỆP**

ĐVT: Chiếc.

STT	LOẠI XE	NĂM 2005	NĂM 2010	NĂM 2020
<b>1</b>	<b>Tổng số ô tô</b>	<b>120.000</b>	<b>239.000</b>	<b>398.000</b>
<b>2</b>	<b>Xe con đến 5 chỗ.</b>	<b>32.000</b>	<b>60.000</b>	<b>116.000</b>
<b>3</b>	<b>Xe con từ 6 - 9 chỗ.</b>	<b>3.000</b>	<b>10.000</b>	<b>28.000</b>
<b>4</b>	<b>Xe khách:</b>	<b>15.000</b>	<b>36.000</b>	<b>79.900</b>
	+ 10 - 16 chỗ ngồi	9.000	21.000	44.000
	+ 17 - 25 chỗ ngồi	2.000	5.000	11.200
	+ 25 - 46 chỗ ngồi	2.400	6.000	15180
	+ > 46 chỗ ngồi	1.600	4.000	9.520
<b>5</b>	<b>Xe tải</b>	<b>68.000</b>	<b>127.000</b>	<b>159.000</b>
	+ Đến 2 tấn	40.000	57.000	50.000
	+ > 2 tấn - 7 tấn.	14.000	35.000	53.700
	+ > 7 tấn - 20 tấn.	13.600	34.000	52.900
	+ > 20 tấn.	400	1.000	3.200
<b>6</b>	<b>Xe chuyên dùng</b>	<b>2.000</b>	<b>6.000</b>	<b>14.400</b>

\* Nguồn: Bộ Công Nghiệp.