

HIỆP ĐỊNH TPP: cơ hội và thách thức cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

PGS.TS Phạm Xuân Mai

Trường Đại học Bách khoa, Đại học Quốc gia TP Hồ Chí Minh

Theo lộ trình cắt giảm thuế quan, đến năm 2018, sản phẩm ô tô nhập khẩu từ các quốc gia thành viên ASEAN và ASEAN + 3 (gồm Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản) sẽ giảm xuống mức 0 và 5%. Với tỷ lệ nội địa hóa thấp như hiện nay, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ khó có thể cạnh tranh để tồn tại và phát triển. Trước tình hình đó, việc Việt Nam tham gia Hiệp định Đối tác kinh tế chiến lược xuyên Thái Bình Dương (TPP) sẽ giúp giải quyết những khó khăn nêu trên và mở ra một hướng đi mới cho ngành công nghiệp ô tô nước ta.

Sau hơn 5 năm đàm phán, ngày 5.10.2015, Hiệp định TPP chính thức được thông qua, với sự tham gia của 12 nước: Úc, Brunei, Canada, Chile, Peru, Malaysia, Mexico, Mỹ, New Zealand, Nhật Bản, Singapore và Việt Nam. Đây là một thị trường lớn, chiếm 40% kinh tế toàn cầu, trong đó 4 nước có nền công nghiệp ô tô lớn nhất là: Nhật Bản, Mỹ, Canada và Mexico. Hiệp định TPP được coi là hình mẫu cho hợp tác kinh tế khu vực trong những năm đầu của thế kỷ XXI.

TPP vừa là cơ hội, vừa là thách thức lớn cho các nước đang phát triển nói chung, những ngành công nghiệp còn non trẻ nói riêng, trong đó có ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam. Đây là một cơ hội lớn cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam nếu biết tận dụng một cách đúng đắn và hành động phù hợp theo từng thời kỳ. Theo nhận định của các chuyên gia, việc tham gia Hiệp định TPP sẽ giúp ngành công nghiệp ô tô Việt Nam tăng sức cạnh tranh để tồn tại trong tiến trình hội nhập

AFTA vào năm 2018, khi phải cạnh tranh trực tiếp với Thái Lan, Indonesia.

Cơ hội và thách thức cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam khi tham gia TPP

Khi tham gia TPP, các linh kiện phụ tùng sản xuất tại Việt Nam được lắp ráp vào các ô tô sản xuất tại Nhật Bản hay các quốc gia thành viên, nếu đạt tỷ lệ 45% sẽ được hưởng thuế suất nhập khẩu 0% khi vào thị trường các nước nội khối TPP. Đây là một lợi thế của Việt Nam, khi 2 nước có ngành công nghiệp ô tô phát triển trong khối ASEAN là Thái Lan và Indonesia không tham gia TPP. Một ví dụ cụ thể, Nhật Bản là quốc gia có phần lớn linh kiện, phụ tùng ô tô sản xuất ở 2 nước nêu trên, nhưng để được hưởng chính sách miễn thuế của TPP, các công ty Nhật Bản sẽ dần chuyển hướng sang các đối tác là thành viên trong khối. Theo đó, Việt Nam sẽ là một trong những nước được các công ty Nhật Bản nhắm đến đầu tiên vì có nhiều lợi thế như: giá nhân công Việt Nam hiện chỉ bằng 1/5 giá nhân

công tại Nhật Bản; hầu hết các thương hiệu ô tô Nhật Bản đều đã đầu tư cơ sở hạ tầng sản xuất, lắp ráp tại thị trường Việt Nam trong nhiều năm qua. Dù vậy, muốn xuất khẩu được ô tô, giá thành sản xuất phải thấp trong khi Việt Nam chỉ có lợi thế với chi phí nhân công rẻ, mà đặc thù của ngành công nghiệp ô tô với quy trình sản xuất chủ yếu là cơ khí máy móc, nên giá nhân công không phải là yếu tố tiên quyết. Hơn nữa, quy mô thị trường Việt Nam còn rất nhỏ (chỉ bằng 7-8% thị trường Nhật Bản), do đó linh kiện sản xuất tại Việt Nam sẽ có giá thành cao hơn nên rất khó cạnh tranh. Nhưng nếu chọn những mẫu xe thích hợp, như các dòng xe tiết kiệm nhiên liệu, thân thiện với môi trường, có dung tích nhỏ (dưới 1.5L), thì ngành ô tô Việt Nam vẫn có thể xuất khẩu và cạnh tranh được.

Gia nhập TPP, ngoài hợp tác về công nghiệp ô tô với các công ty Nhật Bản, còn mở ra cho Việt Nam cơ hội tiếp cận với các công ty sản xuất ô tô hàng đầu của Mỹ (nước xếp thứ 7 trong 101 quốc



Các thành viên Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) có thể trở thành nhà cung cấp linh kiện ô tô cho các quốc gia trong TPP

gia đầu tư vào Việt Nam) thông qua kênh tìm kiếm nhà cung cấp linh kiện và thị trường để bán thành phẩm. Đặc biệt, TPP còn là cầu nối đưa Việt Nam đến với các thị trường lớn nhất thế giới về tiêu thụ ô tô như Bắc Mỹ và Mexico.

Cơ hội mở ra khi Việt Nam gia nhập TPP là rất lớn, nhưng nhìn từ góc độ khác, việc giảm thuế nhập khẩu về mức 0% sẽ là một thách thức không nhỏ đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam nói chung, ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô nói riêng. Bởi nếu chúng ta không có chiến lược phù hợp để thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô trong nước, thì Việt Nam sẽ phải nhập khẩu linh phụ kiện từ các nước thành viên để đảm bảo tỷ lệ 45% có xuất xứ nội khối. Khi đó, Việt Nam sẽ trở thành thị trường tiêu thụ linh phụ kiện ô tô hấp dẫn cho các doanh nghiệp nước ngoài, còn ngành công nghiệp ô tô trong nước vẫn “giậm chân tại chỗ”. Bên cạnh đó, khi giá xe nhập khẩu giảm xuống, người dùng sẽ có xu hướng mua xe nhập khẩu nguyên chiếc hơn là mua xe được sản xuất, lắp ráp trong nước.

Những yêu cầu để thu hút đầu tư trong TPP

Trong bối cảnh mới, Việt Nam sẽ có khả năng thu hút đầu tư cao như Mexico (thập niên 90 của thế kỷ XX) khi vừa được tham gia NAFTA (Hiệp định thương mại tự do Bắc Mỹ), do đó vấn đề không phải là tìm vốn đầu tư ban đầu mà quan trọng hơn là tạo dựng được một nền công nghiệp phát triển năng động để lấy lòng tin và thu hút các nhà đầu tư công nghệ cao, giúp Việt Nam hòa nhập vào chuỗi cung ứng toàn cầu với các tập đoàn ô tô lớn trên thế giới. 5 yêu cầu không thể thiếu để hội nhập vào thế giới ô tô của Việt Nam là: chất lượng, giá, thời hạn giao hàng, nghiên cứu và phát triển, năng lực của nhà sản xuất ô tô nội địa. Dưới đây là những phân tích cụ thể:

Về chất lượng: khó khăn chính là phải có tỷ lệ phế phẩm rất thấp: 1/1.000.000 cho các bộ phận cơ khí như hệ thống truyền động, động cơ, hoặc hệ thống an toàn... ; 1/10.000 cho các bộ phận trong nội thất hay thân xe. Để đạt được điều đó, hệ thống máy móc, thiết bị phải tốt, dây chuyền công nghệ phải phù hợp và hệ thống

quản lý sản xuất phải chặt chẽ. Đây là khâu yếu nhất của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam hiện nay. Theo đó, tăng cường hợp tác chuyển giao công nghệ với các đối tác trong khối TPP là chìa khóa để giải quyết vấn đề này.

Về thời hạn giao hàng: việc không tôn trọng thời gian giao hàng sẽ làm tổn hại lớn về tài chính vì ảnh hưởng đến các khâu kế tiếp trong chuỗi sản xuất, gây chậm trễ giao xe cho khách hàng. Yếu tố quyết định là phải đảm bảo không có biến cố bất ngờ xảy ra ở tất cả mọi giai đoạn của dây chuyền sản xuất, từ cung ứng nguyên vật liệu qua khâu sản xuất đến dịch vụ logistics. Nhưng với những ngành công nghiệp còn non trẻ, biến cố bất ngờ thường xảy ra ngoài dự kiến và tầm quản lý của nhà máy. Đây là điểm yếu thứ 2 mà ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cần khắc phục.

Về giá: 3 yếu tố căn bản ảnh hưởng trên giá thành là: quản lý, sản lượng và giá nhân công; trong đó công tác quản lý đóng vai trò quan trọng nhất. Các doanh nghiệp Việt Nam có thuận lợi là giá lao động thấp, nhưng hạn chế là làm ăn nhỏ lẻ và tổ chức, quản lý còn yếu. Khi bước vào thị trường quốc tế, dù giá lao động thấp, nhưng vẫn cần phải quản lý chặt chẽ, để tối ưu hóa quy trình, nâng cao tinh thần kỷ luật, hướng tới mục tiêu không phí phạm, không phế phẩm thì giá thành sản phẩm mới có tính cạnh tranh cao.

Về nghiên cứu và phát triển: sự lựa chọn một nhà cung cấp không chỉ dựa vào sức cạnh tranh hiện tại mà còn dựa vào hướng phát triển của doanh nghiệp, vì việc lựa chọn này quyết định trực tiếp đến chất lượng, mẫu mã ô tô sẽ đưa ra thị trường trong nhiều năm



Một dây chuyền lắp ráp ô tô của doanh nghiệp thuộc VAMA

tới. Trong việc khảo sát và đánh giá, lựa chọn nhà cung cấp, các tập đoàn ô tô nước ngoài rất chú trọng đến khả năng sáng tạo và tiềm năng phát triển thông qua công tác đào tạo nhân lực và đầu tư thiết bị. Do vậy, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phải có những chiến lược và kế hoạch phát triển nguồn nhân lực kỹ thuật cao một cách bài bản và bền vững.

Về năng lực của nhà sản xuất ô tô nội địa: đây là tiêu chí then chốt cho công nghiệp ô tô Việt Nam. Kinh nghiệm 20 năm của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cho thấy, năng lực của nhà sản xuất ô tô nội địa không đến từ vốn đầu tư hoặc từ quy mô ban đầu mà đến từ năng lực quản trị doanh nghiệp. Khá nhiều công ty, tập đoàn ô tô trong nước có khởi đầu khá tốt, được sự bảo hộ của nhà nước nhưng năng lực quản trị yếu nên dần đi vào phá sản. Các tập đoàn ô tô nước ngoài rất chú trọng đến năng lực quản trị của nhà sản xuất ô tô nội địa trong việc quyết định hợp tác sản xuất, kinh doanh ở quy mô toàn cầu.

Những hướng phát triển chính khi gia nhập TPP

Đến năm 2018, khi thuế nhập khẩu giữa các nước ASEAN được xóa bỏ theo Hiệp định AFTA, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ lâm vào tình trạng khó khăn. Tuy nhiên, việc gia nhập TPP có tiềm năng đưa ngành công nghiệp ô tô Việt Nam thoát khỏi những khó khăn này và mở ra hướng đi mới. Do đó, các doanh nghiệp ô tô Việt Nam cần có định hướng rõ ràng để biến tiềm năng này trở thành hiện thực. Cụ thể:

Một là, Việt Nam cần tận dụng sáng tạo các lợi thế trong TPP, tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư sản xuất phụ tùng, cung cấp cho các mẫu xe lắp ráp tại các nước thành viên TPP. Những hợp tác về chuyển giao công nghệ, thiết bị cùng với phương pháp quản lý sản xuất của nhà đầu tư nước ngoài là rất cần thiết để chúng ta bước vào chuỗi cung ứng toàn cầu, đáp ứng tốt các khả năng thực tế như: nâng cao tỷ lệ nội địa hóa; tiếp thu, chọn lọc và khai thác công nghệ cao hiệu quả; và

là cơ hội thực tiễn để đào tạo/huấn luyện và xây dựng phương pháp quản trị, tác phong làm việc công nghiệp cho đội ngũ quản lý và nhân công.

Hai là, các doanh nghiệp Việt Nam phải tạo dựng sẵn cơ sở hạ tầng cho công nghiệp ô tô như logistics (kho, cảng biển, vận chuyển hàng hóa...), phải có sẵn hoặc tổ chức đào tạo nguồn nhân lực kỹ thuật cao có khả năng tiếp nhận công nghệ được chuyển giao từ đối tác nước ngoài để tăng sức cạnh tranh quốc tế, củng cố sự hợp tác lâu dài, tạo sự tin tưởng thuận lợi cho đầu tư các công nghệ cao và thiết bị hiện đại. Trong bối cảnh hiện nay, việc hợp tác chặt chẽ với nền công nghiệp ô tô quốc tế để nâng cao năng lực công nghệ của ngành là con đường khả thi nhất thúc đẩy phát triển công nghiệp ô tô ở Việt Nam.

Khi gia nhập TPP, Việt Nam có nhiều lợi thế để thu hút các tập đoàn ô tô lớn trong và ngoài khối. Việc nắm bắt và tham gia hiệp định thương mại tự do lớn nhất thế giới này cũng giống như Việt Nam lên được "chuyến tàu cao tốc", theo đó công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ có sự thay đổi nhanh chóng và tác động mạnh mẽ đến quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Do đó, Nhà nước và VAMA cần có những giải pháp đồng bộ và kịp thời để đảm bảo ngành công nghiệp ô tô Việt Nam có thể bắt kịp và đứng vững trên chuyến tàu cao tốc TPP lịch sử này.