

# Bản tin CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ

[congthuong.vn/congnghiephotro](http://congthuong.vn/congnghiephotro)

Số tháng 7 - 2025, ra ngày 15/7/2025



• CƠ HỘI THAM GIA CHUỖI CUNG ỨNG NGÀNH Ô TÔ:

## RỘNG MỞ VỚI DOANH NGHIỆP VIỆT

Trang 14-15

# MỤC LỤC

SỐ THÁNG 7 - 2025



## CHỊU TRÁCH NHIỆM NỘI DUNG

Tổng Biên tập Báo Công Thương  
Nguyễn Văn Minh

## HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP

Trần Việt Hòa

Cục trưởng Cục Công nghiệp

Nguyễn Văn Minh

Tổng Biên tập Báo Công Thương

Nguyễn Tiến Cường

Phó Tổng Biên tập Báo Công Thương

## TỔ CHỨC SẢN XUẤT

Dương Nga - Thùy Linh

## BIÊN TẬP

Lan Anh - Thanh Tuấn

## THƯ KÝ BIÊN TẬP

Mỹ Hạnh - Thu Viên

## TRÌNH BÀY

Nhóm kỹ thuật Báo Công Thương

### Tiêu điểm

3. Bình Dương thành lập Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ
5. Tập đoàn Thành Công vận hành nhà máy sản xuất ô tô thứ tư tại Việt Nam

### Chính sách mới

6. Thêm loạt chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ

### Công nghệ mới - Sản phẩm mới

10. Selex Camel: Xe máy điện đa năng, tiết kiệm vượt trội
13. Hybrid Scooter: Xu hướng tiết kiệm nhiên liệu mới trên xe máy

### Đầu tư

- 14-15. Cơ hội tham gia chuỗi cung ứng ngành ô tô: Rộng mở với doanh nghiệp Việt

### Hội nhập

- 16-17. FTA: “Đòn bẩy” thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ Việt Nam phát triển

### Xuất khẩu - Thương mại

- 20-21. Việt Nam có trở thành trung tâm xuất khẩu ô tô lớn?

### Góc nhìn - Trao đổi

- 22-23. Chuyên gia: Cần có chiến lược mới để phát triển công nghiệp ô tô

### Kinh nghiệm Phát triển

- 28-29. Sức bật mới của ngành ô tô Trung Quốc và bài học “nóng hổi” với Việt Nam

### Kết nối giao thương

32. SFS 2025: Đòn bẩy kết nối doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ Việt vươn tầm

Mọi ý kiến đóng góp, tin, bài xin gửi về:

**PHÒNG CHUYÊN ĐỀ - SỰ KIỆN, BÁO CÔNG THƯƠNG**

Địa chỉ: Tầng 10, 11 - 655 Phạm Văn Đồng - phường Nghĩa Đô - Hà Nội

ĐT: 024.63260739; Fax: 024.39366402 - 39386300

Email: ngadt.baoct@moit.gov.vn



# BÌNH DƯƠNG THÀNH LẬP HIỆP HỘI CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ

**Ngày 19/6, tại Bình Dương (trước sáp nhập), Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ tỉnh Bình Dương (BASI) chính thức được thành lập theo Quyết định số 1449/QĐ-UBND của UBND tỉnh.**

## THANH BÌNH

**Đ**ây là sự kiện quan trọng, diễn ra trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đang tái định hình và Việt Nam ngày càng khẳng định vị thế trong vai trò là “trung tâm sản xuất mới”.

Ông Võ Sơn Điền, Giám đốc điều hành tiếp thị Tổng công ty Becamex IDC, nguyên Chủ tịch Hội Doanh nhân trẻ tỉnh Bình Dương được bầu làm Chủ tịch BASI nhiệm kỳ đầu tiên.

Theo ông Võ Sơn Điền, với hơn 30 khu công nghiệp và hơn 4.000 doanh nghiệp FDI đang hoạt động, nhu cầu về công nghiệp hỗ trợ tại Bình Dương rất lớn. Tuy nhiên, các doanh nghiệp hiện thiếu một tổ chức đại diện để kết nối, hỗ trợ đổi mới công nghệ, xúc tiến thương mại và bảo vệ quyền lợi. BASI ra đời nhằm đáp ứng nhu cầu đó, thiết lập cấu trúc kết nối giữa doanh nghiệp và chính quyền, giữa sản xuất trong nước và doanh nghiệp FDI.

Ông Võ Sơn Điền cho biết thêm, việc thành lập BASI còn nhằm thực hiện các chủ trương lớn của Chính phủ trong năm 2025, trong đó có 4 nghị quyết quan trọng liên quan đến đổi mới mô hình tăng trưởng, thúc đẩy nội địa hóa và nâng cao năng lực hội nhập của doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng toàn cầu. BASI sẽ đóng vai trò chiến lược trong việc nâng cao chất lượng sản xuất, đẩy mạnh chuyển đổi số, xanh hóa chuỗi cung ứng và phát triển nguồn nhân lực kỹ thuật.

Hiệp hội được thành lập trên nền tảng hợp tác với Hội Công nghiệp hỗ trợ Việt Nam (VASI) - tổ chức quy tụ hơn 400 doanh nghiệp trong các lĩnh vực then chốt

như cơ khí, điện tử, vật liệu mới, ô tô... VASI có nhiều kinh nghiệm trong việc tổ chức kết nối B2B, tham gia hội chợ quốc tế, đào tạo và tư vấn nâng cao năng lực doanh nghiệp. Đây sẽ là cơ sở để BASI vận hành hiệu quả, nhanh chóng trở thành tổ chức hỗ trợ doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ mạnh mẽ tại phía Nam.

Theo các doanh nghiệp, thị trường công nghiệp hỗ trợ tại Việt Nam có giá trị khoảng 50 tỷ USD. Tuy nhiên, đa số doanh nghiệp nội địa vẫn chủ yếu gia công, phụ thuộc vào nhập khẩu linh kiện và vật tư trung gian. Việc thành lập BASI sẽ góp phần thúc đẩy nội địa hóa, hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận thị trường, tăng cường liên kết và từng bước tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

BASI hoạt động theo nguyên tắc tự nguyện, không vì lợi nhuận, minh bạch và tuân thủ pháp luật. Hiệp hội đặt mục tiêu trở thành cầu nối giữa doanh nghiệp với chính quyền, tổ chức xúc tiến thương mại, đồng thời thúc đẩy đổi mới sáng tạo, sản xuất xanh và nâng cao tỷ lệ nội địa hóa trong ngành công nghiệp hỗ trợ.

Với phương châm “Gắn kết - Vươn tầm - Hội nhập”, BASI cam kết đồng hành cùng doanh nghiệp trong đào tạo nhân lực, cải tiến kỹ thuật, mở rộng thị trường và tham gia hoạch định chính sách nhằm bảo vệ quyền lợi hội viên. BASI cũng định hướng tổ chức các hội nghị chuyên đề, diễn đàn cấp vùng, giải thưởng doanh nghiệp tiên phong và sử dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong điều hành. ■

MTA VIETNAM 2025:

# HÀNH TRÌNH KIẾN TẠO ĐẲNG CẤP CHO NGÀNH CƠ KHÍ VIỆT



**Với quy mô hơn 13.200m<sup>2</sup>, Triển lãm quốc tế hàng đầu về ngành cơ khí chính xác và sản xuất chế tạo tại Việt Nam (MTA Vietnam) 2025 thu hút hơn 381 đơn vị trưng bày đến từ 21 quốc gia và vùng lãnh thổ.**

## THANH BÌNH

Từ ngày 2-5/7/2025, MTA Vietnam 2025 tại Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn (SECC), TP. Hồ Chí Minh - đánh dấu hành trình hơn hai thập kỷ đồng hành, dẫn dắt và chuyển hóa ngành công nghiệp chế tạo của cả nước.

Trong bối cảnh nền sản xuất toàn cầu đang bước vào giai đoạn chuyển đổi sâu rộng nhờ sự phát triển của AI, tự động hóa, và chuyển đổi công nghệ, mô hình sản xuất, Việt Nam nổi lên là điểm đến chiến lược cho các doanh nghiệp quốc tế tìm kiếm năng lực sản xuất cạnh tranh, chuỗi cung ứng linh hoạt và môi trường đầu tư thuận lợi.

MTA Vietnam 2025 thu hút hơn 16.000 khách tham quan chuyên ngành, sự kiện là nền tảng quan trọng để các doanh nghiệp giới thiệu các công nghệ máy móc tiên tiến, xu hướng sản xuất hiện đại, giải pháp tự động hóa thông minh và định hướng đổi mới bền

vững, từ đó mở ra những chương tiếp theo cho hành trình công nghiệp hóa sâu rộng tại Việt Nam.

Không chỉ là triển lãm công nghệ, MTA Vietnam 2025 là nơi kiến tạo giá trị dài hạn cho cộng đồng sản xuất Việt Nam thông qua các hoạt động kết nối và chuyển giao chuyên sâu.

Một trong những điểm nhấn quan trọng tại MTA Vietnam 2025 là chuỗi hội thảo và sự kiện chuyên đề quy mô, tập trung vào các lĩnh vực then chốt như bán dẫn, tự động hóa, đo lường chính xác, công nghệ sản xuất và công nghiệp hỗ trợ. Những chương trình này không chỉ cung cấp kiến thức chuyên sâu, mà còn là nền tảng đối thoại thực tiễn giữa doanh nghiệp, chuyên gia và cơ quan hoạch định chính sách.

Với sự góp mặt của các chuyên gia đến từ Tổng Lãnh sự quán Hà Lan tại TP. Hồ Chí Minh, PwC Việt Nam, Ban quản lý khu công nghệ cao TP. Hồ Chí Minh, Trung tâm Phát triển công nghiệp hỗ trợ TP. Hồ Chí Minh, Foxconn, Besi, Ingrid, Synopsys Việt Nam, chương trình hội thảo quốc tế tập trung vào chiến lược phát triển ngành bán dẫn tại Việt Nam, các chủ đề như chiến lược đầu tư, hạ tầng khu công nghệ cao, phát triển nhân lực và hợp tác quốc tế sẽ được phân tích đa chiều, mở ra nhiều cơ hội mới cho doanh nghiệp Việt.

Ngoài ra, MTA Vietnam 2025 tiếp tục mang đến một chuỗi hội thảo chuyên ngành được thiết kế bài bản, quy tụ các chuyên gia từ nhiều tổ chức uy tín như: Hội Tự động hoá Việt Nam (VAA), Hội Hợp tác các phòng thí nghiệm TP. Hồ Chí Minh - VINATEST, Hiệp Hội doanh nghiệp cơ khí Việt Nam - VAMI...

Trải qua hơn 20 năm tổ chức, MTA Vietnam đã và đang khẳng định vai trò là nền tảng giao thương uy tín và chuyên sâu nhất trong ngành cơ khí - chế tạo tại Việt Nam. Đây không chỉ là nơi gặp gỡ giữa công nghệ và thị trường, mà còn là bàn đạp để doanh nghiệp Việt tiếp cận đổi mới, vươn tầm khu vực, đặc biệt trong giai đoạn công nghiệp bán dẫn, điện tử và sản xuất thông minh đang mở ra nhiều cơ hội chiến lược. ■



Tỉnh Quảng Ninh xác định Nhà máy sản xuất ô tô Thành Công Việt Hưng là dự án trọng điểm, mang tính động lực cho sự phát triển của Quảng Ninh trong nhiều năm tới

## TẬP ĐOÀN THÀNH CÔNG VẬN HÀNH NHÀ MÁY SẢN XUẤT Ô TÔ THỨ TƯ TẠI VIỆT NAM

**Trong vòng 25 tháng, Tập đoàn Thành Công (TC Group) đã khánh thành và đưa vào vận hành Nhà máy ô tô Thành Công Việt Hưng, nơi sản xuất những mẫu xe ô tô Skoda đầu tiên tại Việt Nam. Đây là nhà máy sản xuất ô tô thứ 4 của TC Group.**

### ■ MINH ANH

**N**hà máy ô tô Thành Công Việt Hưng (với hạng mục dây chuyền Hàn, Sơn và Lắp ráp hoàn thiện) được đầu tư hiện đại, mức độ tự động hóa cao, phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế nghiêm ngặt và của Skoda Auto toàn cầu.

Hệ thống robot thông minh được tích hợp trong mọi công đoạn tại mỗi xưởng, giúp tối ưu độ chính xác, nâng cao hiệu suất và đảm bảo chất lượng sản phẩm ở mức cao nhất, cung cấp ra thị trường các dòng xe chất lượng cao, tiết kiệm năng lượng, thân thiện môi trường

Ông Nguyễn Anh Tuấn - Chủ tịch HĐQT Tập đoàn Thành Công cho biết: “Dự án nhà máy ô tô Thành Công Việt Hưng là một nhà máy được đầu tư lớn thuộc Tổ hợp công nghiệp ô tô và phụ trợ Thành Công Việt Hưng hiện đã được Tập đoàn Thành Công quy hoạch và đầu tư bài bản nhiều hạng mục, để sẵn sàng mở rộng hợp tác công nghiệp công nghệ ô tô châu Âu, nhằm nâng cao năng lực sản xuất, năng lực công nghệ, tiến tới đa dạng chủng loại sản phẩm sản xuất từ xe xanh, xe điện, xe động cơ đốt trong, xe đặc chủng, và các dòng xe chuyên dụng trong tương lai”.

Bên cạnh việc hoàn thành đầu tư nhà máy sản xuất và lắp ráp ô tô Skoda tại Tổ hợp công nghiệp ô tô và phụ trợ Thành Công Việt Hưng (tổng diện tích 301 ha), Tập đoàn Thành Công cũng đã và đang đầu tư lớn vào hạ tầng và các hạng mục phụ trợ như kho

Logistic; đường thử; trạm tổng hợp; trạm cấp nhiên liệu, nhà máy hàn, dập tổ hợp cơ khí, các nhà máy sản xuất thiết bị phụ trợ ô tô... nhằm tạo ra một cơ sở hạ tầng mạnh mẽ, tin cậy để thu hút các nhà đầu tư nội địa hoá linh kiện ô tô, tham gia vào chuỗi cung ứng linh kiện ô tô chất lượng cao cho thị trường Việt Nam và quốc tế.

Nhà máy Thành Công Việt Hưng khánh thành là một trong những bước đi thể hiện cam kết của TC Group trong việc mở rộng đa dạng các loại xe châu Âu được sản xuất và lắp ráp tại Việt Nam mà Skoda Kushaq là chiếc xe đầu tiên.

Không dừng lại ở việc hợp tác và phát triển một vài dòng sản phẩm của một thương hiệu, với việc đầu tư tiếp giai đoạn 2 của dự án và các dự án thành phần khác như nhà máy dập, y hàn, nhà máy động cơ và các nhà máy phụ trợ trong các năm tới đây sẽ đưa Tổ hợp công nghiệp ô tô và phụ trợ Thành Công Việt Hưng thành tổ hợp sản xuất ô tô hoàn chỉnh với năng lực sản xuất cao, tạo nhiều việc làm, đóng góp lớn vào sự phát triển tại địa bàn tỉnh Quảng Ninh nói riêng và kinh tế Việt Nam nói chung.

Dự án này còn đại diện cho hợp tác quốc tế, không chỉ giữa hai doanh nghiệp của hai nước mà còn đóng góp cho việc thúc đẩy quan hệ hợp tác giữa Việt Nam - đại diện các quốc gia Đông Nam Á với Cộng hòa Séc - đại diện cho Liên minh châu Âu với nền tảng công nghiệp cơ khí và công nghệ cao.■

# THÊM LOẠT CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ

## ■ VIỆT DUY

**Chính phủ vừa ban hành Nghị định số 205/2025/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 111/2015/NĐ-CP về phát triển công nghiệp hỗ trợ.**



### **Hỗ trợ tối đa 70% kinh phí cho chuyển giao, đào tạo**

Một trong những điểm nổi bật tại Nghị định 205/2025/NĐ-CP là sửa đổi Điều 5, bổ sung các chính sách hỗ trợ mạnh mẽ hơn cho hoạt động nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao công nghệ nhằm sản xuất các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh mục ưu tiên phát triển.

Theo đó, tổ chức, cá nhân thực hiện hoạt động đổi mới công nghệ sẽ được tiếp cận nguồn hỗ trợ từ Quỹ đổi mới công nghệ quốc gia, Quỹ phát triển khoa học và công nghệ quốc gia, Chương trình quốc gia phát triển công nghệ cao, cùng các cơ chế ưu đãi khác theo quy định hiện hành.

Đặc biệt, đối với các dự án hợp tác nghiên cứu ứng dụng và chuyển giao công nghệ giữa doanh nghiệp và tổ chức khoa học công nghệ, mức hỗ trợ có thể lên tới 50% chi phí đầu tư máy móc, thiết bị, thiết kế, đào tạo, sở hữu trí tuệ, thuê chuyên gia tư vấn... Đồng thời, mức hỗ trợ có thể lên tới 70% chi phí cho các hoạt động nâng cao năng lực chuyên gia, đơn vị tư vấn trong lĩnh vực này.

### **Mở rộng đối tượng, hỗ trợ đào tạo trong và ngoài nước**

Về chính sách đào tạo nguồn nhân lực, Nghị định bổ sung quy định hỗ trợ tài chính cho sinh viên xuất sắc, giảng viên, nhà nghiên cứu, chuyên gia, kỹ thuật viên và công nhân kỹ thuật trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ. Các đối tượng này có thể nhận hỗ trợ đào tạo, bồi dưỡng chuyên môn trong và ngoài nước thông qua Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ và các chương trình, dự án đào tạo nhân lực khác.

Đây là chính sách mang tính dài hạn, nhằm tạo dựng đội ngũ nhân lực chất lượng cao, góp phần hình thành hệ sinh thái công nghiệp hỗ trợ phát triển đồng bộ, bền vững.

Nghị định mới bổ sung 3 điều mới gồm: Điều 6a (hỗ trợ bảo vệ môi trường), Điều 6b (hỗ trợ pháp lý) và Điều 6c (hỗ trợ thử nghiệm, kiểm định, chứng nhận chất lượng). Đây là bước tiến quan trọng thể hiện định hướng phát triển công nghiệp hỗ trợ không chỉ theo chiều rộng mà còn theo chiều sâu, với tiêu chuẩn kỹ thuật và pháp lý được nâng cao.

**Hỗ trợ môi trường:** Các dự án đầu tư khu công nghiệp hỗ trợ, khu/cụm liên kết ngành sẽ được hưởng ưu đãi theo pháp luật bảo vệ môi trường.

**Hỗ trợ pháp lý:** Doanh nghiệp thuộc Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển được tiếp cận chính sách hỗ trợ pháp lý theo Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa.

**Hỗ trợ kiểm định:** Nhà nước hỗ trợ tối đa 50% chi phí thử nghiệm, kiểm định, giám định, tư vấn chất lượng sản phẩm, tiêu chuẩn hóa, sở hữu trí tuệ, hiệu chuẩn đo lường và đăng ký mã số mã vạch.

Ngoài chính sách hỗ trợ trực tiếp, Nghị định 205/2025/NĐ-CP cũng sửa đổi Điều 12 để tăng cường ưu đãi cho các dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh mục ưu tiên phát triển. Theo đó, các dự án được:

Hưởng ưu đãi thuế theo quy định pháp luật hiện hành; Miễn, giảm tiền thuê đất, mặt nước theo luật đất đai; Thụ hưởng các chính sách ưu đãi đầu tư khác theo luật đầu tư.

Nghị định có hiệu lực thi hành từ ngày 1/9/2025, kỳ vọng sẽ thu hút đầu tư mạnh hơn vào lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ nơi vẫn còn nhiều dư địa phát triển, nhất là trong bối cảnh các doanh nghiệp đang tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu và chuyển hướng sang sản xuất trong nước.

## **Ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô đến hết năm 2027**

Chính phủ cũng đã ban hành Nghị định số 21/2025/NĐ-CP ngày 10/02/2025 sửa đổi, bổ sung Điều 9 của Nghị định số 26/2023/NĐ-CP về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan.

Cụ thể, thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% đối với nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được để sản xuất, gia công (lắp ráp) các sản phẩm hỗ trợ ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô (gọi tắt là sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô) đến ngày 31 tháng 12 năm 2027 (quy định tại Nghị định 26/2023/NĐ-CP là đến ngày 31/12/2024).

Nghị định 21/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành (ngày 10/02/2025).

Trước đó, nhằm thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô và gia tăng tỷ lệ nội địa hóa, Bộ Tài chính đã đề xuất kéo dài Chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô đến ngày 31/12/2027.

Đề xuất này không chỉ đảm bảo tính nhất quán trong các chính sách ưu đãi mà còn tạo cơ hội cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam tiến gần hơn đến mục tiêu hiện đại hóa và hội nhập sâu rộng vào chuỗi giá trị toàn cầu.

Bộ Tài chính nhấn mạnh, việc gia hạn chương trình là giải pháp cần thiết nhằm hiện thực hóa chiến lược công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước theo định hướng của Đảng và Chính phủ.

Chính sách ưu đãi thuế là đòn bẩy giúp doanh nghiệp yên tâm mở rộng quy mô, cải tiến thiết bị, đồng thời từng bước tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu của ngành công nghiệp ô tô.

Việc gia hạn chương trình đến năm 2027 không chỉ đơn thuần là một chính sách ưu đãi, mà còn là cam kết mạnh mẽ từ Chính phủ trong việc đồng hành cùng doanh nghiệp xây dựng nền công nghiệp ô tô hiện đại, tự chủ và bền vững.

Những hiệu quả mà chương trình mang lại sẽ tiếp tục tạo động lực để ngành công nghiệp ô tô Việt Nam khẳng định vị thế, không chỉ trong nước mà còn trên bản đồ công nghiệp toàn cầu. ■



**Hà Tĩnh xác định phát triển công nghiệp hỗ trợ ô tô có ý nghĩa quan trọng đối với thu hút đầu tư các dự án trên địa bàn**

CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ Ô TÔ:

# CẦN CHÍNH SÁCH HỖ TRỢ MẠNH MẼ

■ HÀ ANH

**Tạo tiền đề để ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô phát triển, Việt Nam cần chú trọng đầu tư nguồn lực, chính sách phát triển trong dài hạn.**



Khởi thông chính sách cho công nghiệp hỗ trợ

## Tỷ lệ nội địa hoá chưa cao

Theo số liệu của Cục Công nghiệp (Bộ Công Thương), cả nước hiện có hơn 377 doanh nghiệp sản xuất liên quan đến ô tô. Trong số này có hơn 40 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô; có 45 doanh nghiệp sản xuất khung gầm, thân xe, thùng xe và có 214 doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô. Số lượng nhà cung cấp linh kiện cấp 1 của Việt Nam chưa tới 100 doanh nghiệp, còn nhà cung cấp cấp 2 và 3 chưa tới 150 doanh nghiệp.

Đáng chú ý giá trị sản xuất của công nghiệp hỗ trợ của ngành ô tô chỉ chiếm khoảng 2,7% tổng giá trị sản xuất của toàn ngành công nghiệp. Tỷ lệ nội địa hóa đối với xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi thấp. Những sản phẩm đã được nội địa hóa cũng

mang hàm lượng công nghệ rất thấp, hoặc công kênh cần nhiều nhân công như: săm, lốp ô tô, ghế ngồi, gương, kính, bộ dây điện, ắc-quy, sản phẩm nhựa... tổng cộng có 287 chi tiết, cụm chi tiết, đạt tỷ lệ khoảng 20%.

Khoảng 80% còn lại, trong đó có các chi tiết, linh kiện chính của ô tô về động cơ, hệ truyền động, hộp số, hệ thống an toàn, hệ thống điện tử trên xe, đặc biệt là chip bán dẫn, Việt Nam đang phải nhập khẩu hoàn toàn. Hàng năm, Việt Nam phải nhập khẩu khoảng 2 - 3,5 tỷ USD các linh kiện, phụ tùng phục vụ cho sản xuất lắp ráp và sửa chữa ô tô, chủ yếu là các nhóm sản phẩm công nghiệp hỗ trợ có hàm lượng công nghệ và giá trị gia tăng cao.

Một trong những nguyên nhân

khiến công nghiệp hỗ trợ kém phát triển là do quy mô thị trường ô tô còn nhỏ bé, dẫn đến sản xuất nhỏ, khó phát triển chuỗi cung ứng. Không những thế, ô tô nhập khẩu nguyên chiếc giá rẻ ngày càng tràn vào nhiều, khiến ô tô trong nước giảm sản lượng. Sản lượng giảm đã gây khó khăn cho công nghiệp hỗ trợ. Trong khi ngành công nghiệp hỗ trợ cần một thị trường ô tô đủ lớn, để tiêu thụ linh kiện phụ tùng...

Bên cạnh đó, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) cũng chỉ ra, nguyên nhân do linh kiện sản xuất trong nước chưa đáp ứng nhu cầu khiến cho chi phí sản xuất lắp ráp xe tại Việt Nam cao hơn từ 10 - 20%, đẩy giá bán xe lắp ráp trong nước cao hơn khoảng 20% so với các nước trong khu vực.

Ông Phạm Văn Quân, Phó Cục trưởng Cục Công nghiệp, Bộ Công Thương cũng nhìn nhận: “Ngành công nghiệp ô tô, công nghiệp cơ khí không đơn thuần là sản xuất, mà là biểu tượng của sức mạnh công nghệ, trình độ công nghiệp và vị thế quốc gia. Nếu muốn Việt Nam trở thành quốc gia công nghiệp phát triển, nhất định chúng ta phải làm chủ công nghiệp cơ khí, ô tô và công nghệ cao”.

Ông Quân cũng thẳng thắn chỉ ra, trong quá trình phát triển vẫn tồn tại một số hạn chế như tỷ lệ nội địa hoá còn thấp, công nghiệp hỗ trợ chưa thực sự phát triển. Bên cạnh đó chưa có doanh nghiệp đủ tầm để tham gia thị trường toàn cầu.

### Bộ đề về chính sách

Theo Đề cương “Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045” của Bộ Công Thương, các mục tiêu lớn cho năm 2035 đã được xác định rõ ràng. Cụ thể, tổng sản lượng ô tô sản xuất trong nước sẽ đạt khoảng 1.531.400 chiếc vào năm

2035. Trong đó, phân bổ sản lượng theo từng loại xe bao gồm: xe dưới 9 chỗ ngồi đạt khoảng 852.600 chiếc, xe từ 10 chỗ trở lên đạt 84.400 chiếc, xe tải đạt 587.900 chiếc và xe chuyên dụng khoảng 6.500 chiếc. Tỷ lệ ô tô sản xuất lắp ráp trong nước dự kiến chiếm khoảng 78% so với nhu cầu nội địa, trong khi mục tiêu xuất khẩu xe đạt 90.000 chiếc vào năm 2035.

Một trong những mục tiêu quan trọng khác là ngành công nghiệp hỗ trợ. Đến năm 2035, giai đoạn 2026 - 2035, ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô trong nước phải đáp ứng trên 65% nhu cầu về linh kiện và phụ tùng cho sản xuất ô tô nội địa. Điều này có nghĩa là ngành công nghiệp hỗ trợ sẽ đóng vai trò then chốt trong việc giảm phụ thuộc vào linh kiện nhập khẩu và góp phần hạ giá thành sản phẩm ô tô trong nước.

Để ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển bền vững và đạt được mục tiêu về tỷ lệ nội địa hóa, các chuyên gia cho rằng cần phải có những giải pháp chiến lược rõ ràng và chính sách hỗ trợ cụ thể.

Ông Phạm Văn Quân thông tin,

hiện Bộ Công Thương đang sửa đổi Nghị định 111/2015/NĐ-CP về công nghiệp hỗ trợ, đề xuất các chính sách thuế, đất đai, tín dụng ưu đãi thiết thực hơn cho sản xuất linh kiện, cụm chi tiết trong nước, qua đó, tăng tỷ lệ nội địa hóa ô tô. Bộ cũng đang thúc đẩy xây dựng Quy hoạch phát triển ngành cơ khí - ô tô quốc gia đến 2035, tích hợp với các Trung tâm kỹ thuật hỗ trợ công nghiệp tại Bắc - Trung - Nam nhằm tạo hạ tầng kỹ thuật đồng bộ cho sản xuất linh kiện và R&D.

Bên cạnh đó, để tận dụng được cơ hội đó, bản thân các doanh nghiệp cũng phải thay đổi và nâng cao năng lực từng ngày. Việt Nam cũng cần phải xây dựng được các doanh nghiệp dẫn dắt ngành có năng lực. Giải pháp đưa ra là cần tập trung cải tiến để nâng cao chất lượng sản phẩm bảo đảm hợp chuẩn quốc tế. Đồng thời, hình thành một số trung tâm/cụm liên kết công nghiệp ô tô tập trung trên cơ sở tổ chức, sắp xếp lại sản xuất; đẩy mạnh hợp tác - liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, các cơ sở nghiên cứu - triển khai và các cơ sở đào tạo thuộc mọi thành phần kinh tế để nâng cao hiệu quả đầu tư và tăng cường khả năng chuyên môn hoá...

Theo Bộ Công Thương, công nghiệp hỗ trợ thời gian tới cần tiếp cận và ứng dụng công nghệ để chế tạo được các chi tiết, linh kiện quan trọng như bộ truyền động, hộp số, động cơ, thân vỏ xe... cho một vài chủng loại xe; tăng cường hợp tác với các hãng ô tô lớn để lựa chọn chủng loại phụ tùng, linh kiện mà Việt Nam có thể sản xuất để đảm nhận vai trò mắt xích trong chuỗi sản xuất - cung ứng toàn cầu, trên cơ sở đó đầu tư công nghệ tiên tiến, sản xuất phục vụ xuất khẩu.■



Cần có giải pháp tài chính hỗ trợ doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ

## VinFast VF3: “Xế điện quốc dân” khuấy đảo thị trường Việt

VinFast VF3, mẫu SUV điện mini đô thị đầy cá tính, hướng tới phân khúc bình dân với tầm giá gần 300 triệu đồng.

Tương tự các dòng ô tô điện khác của VinFast, VF3 cũng được áp dụng chính sách bảo hành chính hãng tốt bậc nhất thị trường, với thời hạn lên tới 7 năm hoặc 160.000 km (tùy điều kiện nào đến trước) cho xe và 8 năm không giới hạn số lượng km cho pin.

Thuộc phân khúc minicar, VinFast VF3 gây ấn tượng với thiết kế nhỏ gọn cùng kích thước các chiều Dài, Rộng, Cao tương ứng là 3.190 x 1.679 x 1.622 (mm) cùng chiều dài cơ sở 2.075 (mm). Xe được trang bị la-zăng hợp kim có kích thước lên tới 16 inch, mang đến khoảng sáng gầm xe ấn tượng 191 (mm), giúp xe dễ dàng di chuyển ở đa dạng địa hình.

Khoang nội thất của VinFast VF3 cũng được phối màu trẻ trung, cá tính và được trang bị hiện đại, tiện nghi với điểm nhấn là màn hình giải trí cảm ứng cỡ lớn lên tới 10 inch hướng về phía người lái. Không gian cabin được thiết kế tối ưu cho 4 chỗ ngồi, hàng ghế sau có thể gập gọn để tăng thể tích chứa đồ lên tới 285L.



## Selex Camel: Xe máy điện đa năng, tiết kiệm vượt trội

Selex Motors giới thiệu Selex Camel, mẫu xe máy điện “bán tải” đầu tiên tại Đông Nam Á, dành riêng cho nhu cầu giao vận và chở hàng đa dạng. Thiết kế khung linh hoạt với yên sau có thể kéo dài, xe đạt tải trọng tối đa lên đến 225 kg. tăng 50% so với xe xăng truyền thống. Kích thước hợp lý, dung tích cốp 11 lít phù hợp để chứa mũ bảo hiểm và tài liệu giao hàng.

Xe sử dụng động cơ Hub đặt ở bánh sau với công suất danh định 1.500 W và tối đa 3.000-4.000 W, mô-men xoắn khoảng 100-140 Nm, dễ dàng đạt tốc độ tối đa 70-80 km/h, tăng tốc 0-40 km/h trong 7,5 giây và vượt dốc 14 độ hiệu quả. Xe còn đạt chuẩn chống nước IP67, có thể lội qua vùng ngập 1 m trong 30 phút mà không lo hỏng hóc. Selex Camel vận hành với 3 pin lithium-ion do chính hãng sản xuất, cho quãng đường khoảng 150 km mỗi lần



sạc đầy. Đặc biệt, mạng lưới trạm đổi pin thông minh tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh giúp người dùng có thể đổi pin đầy chỉ trong 2 phút.

Không chỉ tối ưu chi phí vận hành, Selex Camel còn trở thành lựa chọn hàng đầu cho các đối tác giao hàng như GrabExpress, Baemin, Lazada và Gojek.

## SMART APP & SMART LOCK: LÁI XE VINFAST THỜI CÔNG NGHỆ SỐ

Ở các dòng xe máy điện cao cấp như Theon S, Vento S, Klara S, VinFast trang bị hệ thống Smart App & Smart Lock - giải pháp kết nối chủ xe với xế cung thông qua ứng dụng VinFast E-Scooter trên điện thoại.

Ứng dụng VinFast E-Scooter hiện đã vượt mốc 100.000 lượt tải tại CH Play và App Store. Sau khi ghép nối Bluetooth với xe, app cho phép người dùng: Theo dõi dung lượng pin, số km đã đi, vị trí xe theo thời gian thực. Khóa/mở khóa từ xa, tìm xe trong bãi mà không cần mang Smart Key.

Nhận cảnh báo chống trộm, pin yếu hoặc lỗi kỹ thuật ngay khi xảy ra. Tìm nhanh trạm đổi pin/showroom trên bản đồ. Cũng như chia sẻ xe cho người thân trực tiếp trong app.

Smart Lock (Phone As A Key - PAAK) trên Theon S/Vento S cho phép mở khóa tự động khi chủ xe mang điện thoại, đóng khóa và kích hoạt báo động trong vòng 1 mét, tích hợp thêm chức năng khóa cổ và cốp chỉ qua app.

Tính năng này không chỉ mang lại trải nghiệm tiện lợi mà còn giúp cải thiện độ an toàn nhờ cảnh báo sớm và khóa tự động khi rời xa xe.



## Motoscan TAB 2.9:

### Giải pháp chẩn đoán chuyên sâu cho xe điện VinFast

VinFast chính thức hỗ trợ kỹ thuật viên với Motoscan - thiết bị chẩn đoán điện tử chuyên sâu qua kết nối Bluetooth/OBD dành cho đa dạng mẫu xe máy điện, bao gồm Evo200, Evo200 Lite, Feliz S, Klara S, Theon S, Vento S, Ludo và Impes.

Phiên bản Motoscan TAB 2.9 ra mắt mở rộng chức năng hỗ trợ hiển thị sơ đồ mạch, thông số kỹ thuật và AI hỗ trợ chẩn đoán lỗi không cần rõ mã OBD. Thiết bị cho phép đọc/xóa mã lỗi pin, mô tơ, ECU, bảng đồng hồ, cảm biến LED... cùng tính năng cân bằng pin sau sửa chữa.

Không chỉ vậy, Motoscan TAB còn trang bị chức năng kiểm tra ECU, ABS, smart-key, odo... hỗ trợ chuẩn Bluetooth không dây, giúp thao tác thuận tiện hơn so với OBD truyền thống. Kết nối qua app trên máy tính bảng Android/iOS, thiết bị còn tích hợp sẵn sơ đồ điện và dữ liệu kỹ thuật cho xe và linh kiện VinFast, giúp rút ngắn thời gian kiểm tra và tăng độ chính xác.



Thanh Bình

## Công nghệ Hybrid - Plug-in Hybrid: Xu hướng xanh hóa ô tô

Trong bối cảnh chuyển dịch năng lượng và xu thế giảm phát thải toàn cầu, công nghệ Hybrid và Plug-in Hybrid (HEV/PHEV) đang trở thành giải pháp trung gian hấp dẫn trên thị trường ô tô.

Với khả năng kết hợp động cơ xăng và động cơ điện, xe Hybrid giúp giảm tiêu hao nhiên liệu, tối ưu chi phí vận hành mà không đòi hỏi hạ tầng sạc điện phức tạp.

Những mẫu xe tiêu biểu như Toyota Corolla Cross Hybrid, Honda CR-V e:HEV đã nhanh chóng chiếm được lòng tin người tiêu dùng nhờ tính kinh tế và vận hành êm ái.

Ở phân khúc cao hơn, Plug-in Hybrid (PHEV) mang tới trải nghiệm vận hành linh hoạt, cho phép sạc điện như xe thuần điện nhưng vẫn duy trì động cơ xăng để đảm bảo quãng đường di chuyển xa. Các mẫu xe như Mitsubishi Outlander PHEV, BMW X5 xDrive45e vừa thân thiện môi trường, vừa phù hợp với các hành trình dài ngày.

Theo các chuyên gia, Hybrid và PHEV sẽ tiếp tục phát triển mạnh tại các quốc gia đang xây dựng hạ tầng xe điện, giúp người dùng dễ tiếp cận công nghệ xanh mà vẫn đảm bảo sự tiện nghi, linh hoạt khi di chuyển hàng ngày.



## Trợ lý ảo AI: “Người bạn đồng hành” mới trên ô tô



Xu hướng tích hợp trợ lý ảo AI đang tạo làn sóng thay đổi mạnh mẽ trong ngành công nghiệp ô tô, mở ra trải nghiệm lái xe thông minh và tiện nghi hơn bao giờ hết.

Không chỉ đơn thuần là nhận lệnh điều khiển bằng giọng nói, trợ lý ảo AI thế hệ mới có khả năng học hỏi thói quen người lái, đưa ra các đề xuất cá nhân hóa, thậm chí dự đoán nhu cầu sử dụng của chủ xe.

Nổi bật hiện nay là Mercedes-Benz khi tiên phong tích hợp ChatGPT vào hệ thống MBUX, giúp người lái dễ dàng giao tiếp với xe bằng ngôn ngữ tự nhiên. Hãng BMW cũng phát triển BMW Intelligent Personal Assistant, cho phép điều chỉnh các chức năng trên xe chỉ bằng khẩu lệnh, từ điều hòa, giải trí cho đến điều hướng.

Tại Việt Nam, VinFast đang phát triển trợ lý ảo tiếng Việt trên các mẫu xe điện, hỗ trợ tìm kiếm thông tin, điều khiển xe thông minh chỉ bằng giọng nói.

Các chuyên gia đánh giá, trợ lý ảo AI sẽ trở thành tiêu chuẩn mới trên ô tô hiện đại, không chỉ nâng cao sự tiện lợi mà còn góp phần tăng tính an toàn.

# Công nghệ chống trộm, định vị GPS: “Lá chắn” bảo vệ xe thông minh

Trong bối cảnh tình trạng trộm cắp xe máy, ô tô vẫn diễn biến phức tạp, công nghệ chống trộm và định vị GPS đang trở thành trang bị tiêu chuẩn không thể thiếu trên các phương tiện hiện đại.

Với khả năng giám sát thời gian thực và cảnh báo tức thì, người dùng dễ dàng kiểm soát phương tiện của mình mọi lúc, mọi nơi qua ứng dụng điện thoại.

Trên thị trường xe máy, nhiều mẫu xe điện như VinFast Evo 200, Feliz S, Theon S đã tích hợp hệ thống Smart Lock và định vị GPS, giúp chủ xe khóa/mở khóa từ xa, định vị vị trí chính xác trên bản đồ, cảnh báo khi xe bị di chuyển trái phép. Trong khi đó, các dòng ô tô phổ thông như Toyota Corolla Cross, Kia Seltos cũng được trang bị cảnh báo chống trộm thông minh, kết hợp còi hú, khóa cửa tự động.

Không chỉ giúp người dùng yên tâm hơn, công nghệ định vị GPS còn hỗ trợ tìm xe nhanh chóng khi đỗ ở các bãi xe lớn, kiểm soát hành trình, quản lý xe cho doanh nghiệp vận tải.



## Hybrid Scooter: Xu hướng tiết kiệm nhiên liệu mới trên xe máy

Công nghệ Hybrid Scooter đang mở ra xu hướng mới cho ngành xe máy, khi vừa giúp tiết kiệm nhiên liệu, vừa mang lại trải nghiệm vận hành mượt mà, thân thiện môi trường.

Khác với xe ga thông thường, Hybrid Scooter kết hợp động cơ xăng với mô-tơ điện hỗ trợ, giúp xe tăng

tốc mạnh mẽ ở dải tốc độ thấp và tiết kiệm xăng đáng kể trong điều kiện giao thông đô thị.

Tiên phong trong phân khúc này là mẫu Honda PCX Hybrid với khả năng tiết kiệm nhiên liệu tốt hơn khoảng 5-10% so với xe tay ga truyền thống, đồng thời vận hành êm ái, giảm độ trễ tăng tốc.

Mô-tơ điện trợ lực giúp xe bốc hơn khi đề-pa, nhất là khi chở nặng hoặc leo dốc, đồng thời giúp giảm khí thải ra môi trường.

Theo giới chuyên gia, Hybrid Scooter sẽ là bước đệm quan trọng trước khi thị trường chuyển hoàn toàn sang xe điện. Công nghệ này đặc biệt phù hợp với điều kiện giao thông đông đúc, nhu cầu di chuyển ngắn, đồng thời không yêu cầu hạ tầng sạc pin phức tạp.

Thanh Bình



CƠ HỘI THAM GIA CHUỖ CUNG ỨNG NGÀNH Ô TÔ:

# RỘNG MỞ VỚI DOANH NGHIỆP VIỆT

Với 17 Hiệp định Thương mại tự do (FTA) đã được ký kết, Việt Nam đang trở thành điểm đến hấp dẫn của các tập đoàn nước ngoài. Đây là cơ hội lớn để doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ nói chung và doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu.

■ NGUYỄN HOÀ

## Sẵn sàng hỗ trợ doanh nghiệp tham gia chuỗi cung ứng

Chia sẻ với phóng viên, ông Nguyễn Tuấn Đạt - Giám đốc dự án Công ty TNHH Lốp Advance Việt Nam - một doanh nghiệp 100% vốn Trung Quốc đầu tư dự án nhà máy sản xuất lốp các loại xe tải nặng radial toàn thép, lốp xe công trình, lốp xe tải trọng, lốp xe tải nhẹ... tại Việt Nam cho biết: Năm 2023, nhà máy chính thức đi vào hoạt động với quy mô khoảng 2 triệu lốp/1 năm.

"Để phục vụ cho sản xuất lốp năm 2023, số tiền doanh nghiệp phải chi để nhập khẩu nguyên, nhiên liệu sản xuất lốp là 6.000 tỷ đồng" - ông Nguyễn Tuấn Đạt khẳng định và cho rằng, việc phải chi đến 6.000 tỷ đồng để nhập khẩu nguyên, nhiên liệu sản xuất là vô cùng lãng phí, điều này làm gia tăng chi phí sản xuất của doanh nghiệp, từ đó làm tăng giá thành sản phẩm, làm giảm sức cạnh tranh và ảnh hưởng đến tiến độ sản xuất của doanh nghiệp.

Đáng chú ý, cuối năm 2025, nhà máy dự kiến nâng công suất sản xuất thêm 4 triệu lốp/năm để



**Doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô trong nước có cơ hội tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu**

nâng tổng công suất lên thành 6 triệu lốp/năm. Nếu dự án đi vào hoạt động ông Nguyễn Tuấn Đạt cho rằng, số tiền doanh nghiệp phải chi ra để nhập khẩu nguyên, phụ liệu phục vụ cho sản xuất lốp xe tại Việt Nam trong giai đoạn tới có thể gấp đôi, thậm chí gấp 3 so với năm 2023.

"Đây là một sự lãng phí nguồn lực vô cùng lớn đối với doanh nghiệp và cả nền kinh tế Việt Nam" - ông Nguyễn Tuấn Đạt khẳng định.

Cũng nói về vấn đề thiếu

nguyên liệu cho sản xuất lốp xe ô tô, xe tải tại Việt Nam, ông Yuan Guoqiang - Giám đốc dự án Công ty TNHH Haohua Việt Nam cho rằng: Rất nhiều nguyên liệu quan trọng để sản xuất lốp xe như: Cao su tổng hợp, than đen đều phụ thuộc rất nhiều vào nguồn nguyên liệu nhập khẩu.

"Nguyên liệu phụ thuộc nhập khẩu sẽ ảnh hưởng đến giá thành, tiến độ và chi phí sản xuất của doanh nghiệp" - ông Yuan Guoqiang khẳng định.

Cũng theo ông Nguyễn Tuấn Đạt, sản phẩm Công ty TNHH Lốp Advance Việt Nam sản xuất ra chủ yếu để xuất khẩu sang các thị trường lớn trên thế giới, đòi hỏi yêu cầu cao về chất lượng. Hiện doanh nghiệp đang mong muốn tìm kiếm những nhà cung cấp nguyên, nhiên vật liệu trong nước trong lĩnh vực ô tô để giảm chi phí thời gian, giảm chi phí nhập khẩu nguyên, nhiên liệu, từ đó giảm thời gian và giá thành cho sản phẩm.

### Chính sách tạo thuận lợi cho doanh nghiệp

Thời gian qua, để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ tiếp cận, tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu, Bộ Công Thương cũng đã có những chương trình hợp tác với những tập đoàn nước ngoài đang đầu tư tại Việt Nam trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ.

Cụ thể, Bộ Công Thương và Công ty Ô tô Toyota Việt Nam đã phối hợp tổ chức Lễ khởi động Chương trình Hỗ trợ, tư vấn cải tiến cho doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ trong khuôn khổ Biên bản ghi nhớ hợp tác giữa hai bên.

Theo đó, Bộ Công Thương đã phối hợp với Công ty Ô tô Toyota Việt Nam triển khai chương trình đào tạo và tư vấn sản xuất, tăng cường kết nối giao thương nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ cải thiện năng suất và nâng cao năng lực cạnh tranh, dẫn tham gia sâu vào chuỗi cung ứng và chuỗi giá trị toàn cầu.

Từ năm 2020 đến 2023, Chương trình đã triển khai đào tạo cải tiến sản xuất và tư vấn hiện trường cho hơn 60 doanh nghiệp Việt Nam nhằm nâng

cao năng suất và chất lượng sản phẩm nhằm đáp ứng chuỗi sản xuất của Toyota Việt Nam. Thông qua Chương trình hợp tác này, Toyota đã sàng lọc và lựa chọn 7 nhà cung ứng tiềm năng.

Nhằm lan tỏa kết quả nêu trên, năm 2024, Bộ Công Thương và Công ty Toyota Việt Nam tiếp tục ký kết Biên bản ghi nhớ hợp tác nhằm tăng cường triển khai Chương trình hỗ trợ tư vấn tại hiện trường cho 5 doanh nghiệp Việt Nam, nhằm nâng cao năng lực và tăng khả năng tiếp cận chuỗi cung ứng toàn cầu, góp phần vào sự phát triển của ngành công nghiệp cơ khí, tự động hóa cũng như ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam.

Theo Toyota Việt Nam, lợi thế của ngành công nghiệp hỗ trợ

Việt Nam là nguồn nhân lực chất lượng cao với chi phí nhân công thấp. Nhưng bất lợi khiến ngành công nghiệp hỗ trợ chưa phát triển là do sản lượng thấp, nguồn nguyên liệu chất lượng cao chưa có, buộc phải nhập khẩu. Đặc biệt các doanh nghiệp nội địa còn hạn chế về mặt kinh nghiệm, năng lực quản trị sản xuất cũng như gặp nhiều khó khăn trong việc đáp ứng các yêu cầu về chất lượng, chi phí và giao hàng.

Thông qua các chương trình hợp tác với Bộ Công Thương, đại diện Toyota Việt Nam cho biết: Không chỉ là hợp tác kinh doanh mà Toyota còn hỗ trợ từng bước để các nhà cung cấp trong nước có thể tham gia vào chuỗi cung ứng cho ngành ô tô trên toàn cầu.■



**Phát triển công nghiệp hỗ trợ mở ra cơ hội để Việt Nam đẩy mạnh công nghiệp hoá đất nước**



Ngành công nghiệp cần tăng tốc đầu tư vào công nghệ và sản phẩm xanh

Nguồn: TTXVN

FTA:

## "ĐÒN BẨY" THỨC ĐẨY CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ VIỆT NAM PHÁT TRIỂN

**Trong bối cảnh Việt Nam tham gia sâu rộng vào quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, các hiệp định thương mại tự do (FTA) đã và đang mở ra những cơ hội vàng cho ngành công nghiệp hỗ trợ Việt Nam bứt phá.**

### ■ HOA QUỲNH

#### Hội nhập "mở cửa" cho chuỗi cung ứng

Theo Bộ Công Thương, đến nay mạng lưới FTA của Việt Nam đã lên tới 19, nhiều FTA trong số đó là những hiệp định thế hệ mới, tiêu chuẩn cao như CPTPP, EVFTA, RCEP ... đưa Việt Nam trở thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Đặc biệt, việc khai thác có hiệu quả các FTA đang tạo ra nhiều lợi thế cho doanh nghiệp Việt Nam trong việc mở rộng thị trường xuất khẩu, tham gia chuỗi giá trị

toàn cầu và tiếp cận các nguồn nguyên liệu, công nghệ tiên tiến. Riêng năm 2024, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 786 tỷ USD, tăng 15,08% so với năm 2023, xuất khẩu vượt 405 tỷ USD, cao gấp 2,5 lần kế hoạch Chính phủ giao.

Đáng chú ý, trong cơ cấu nhóm hàng xuất khẩu từ đầu năm đến nay, nhóm hàng công nghiệp chế biến đạt 194,28 tỷ USD, chiếm 88,4%. Tuy vậy, công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam dù đã có những bước tiến tích cực, song vẫn còn nhiều hạn chế, chưa đạt được mục tiêu

để ra và chưa đáp ứng đủ nhu cầu linh kiện cho các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

Ngoài ra, doanh nghiệp trong nước chiếm đến 2/3 số cơ sở sản xuất và sử dụng 60% lực lượng lao động, nhưng chỉ nắm chưa đầy 10% tổng vốn đầu tư. Tỷ lệ nội địa hóa vẫn còn thấp, phụ thuộc lớn vào nguyên phụ liệu nhập khẩu. Trong khi đó, nhu cầu linh kiện của doanh nghiệp FDI đang tăng nhanh. Điển hình như ngành ô tô, dù đã đạt được tỷ lệ nội địa hóa cao trên xe máy (60-

70%, thậm chí 90%) nhưng trên ô tô vẫn còn thấp (khoảng 10-15%). Điều này đặt ra bài toán về nâng cao năng lực nội sinh của doanh nghiệp nội và để nhanh chóng kết nối vào chuỗi công nghiệp hỗ trợ toàn cầu.

Theo nhận định của các chuyên gia, bối cảnh hiện hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng đang mở rộng cơ hội để Việt Nam tái cấu trúc chuỗi cung ứng, mở rộng thị trường thông qua các hiệp định thương mại tự do (FTA) và thương mại điện tử xuyên biên giới. Đồng thời, Việt Nam đang đứng trước một bước ngoặt quan trọng trong tiến trình phát triển, trong bối cảnh toàn cầu hóa chứng lại, biến đổi khí hậu ngày càng gay gắt và chuyển đổi số lan rộng sâu sắc. Vì vậy, việc nhanh chóng tháo gỡ các điểm nghẽn để tạo đòn bẩy cho ngành công nghiệp hỗ trợ tăng tốc phát triển hết sức quan trọng.

### **Thúc đẩy hiện đại hóa sản xuất theo xu hướng**

Theo ông Nguyễn Cảnh Cường - nguyên tham tán công sứ Việt Nam tại Bỉ và EU, để phát triển nhanh và bền vững, Việt Nam phải xác định rõ những trụ cột chiến lược, trong đó trọng tâm là công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp xanh và chuyển đổi số. Chuyển đổi từ mô hình sản xuất dựa vào lao động giá rẻ sang sản xuất dựa vào công nghệ và sáng tạo đang trở thành hướng đi tất yếu. Việt Nam cần đầu tư nhiều hơn cho nghiên cứu và phát triển (R&D), khuyến khích kết nối giữa doanh nghiệp với viện nghiên cứu, trường đại học để tăng nội lực đổi mới sáng tạo.



**FTA mang lại nhiều cơ hội cho ngành công nghiệp phát triển** Ảnh minh họa

Ngoài ra, các lĩnh vực công nghiệp mũi nhọn như: Chip bán dẫn, robot, xe điện, vật liệu mới, AI cần được ưu tiên với các gói hỗ trợ tài chính, thuế, hạ tầng để tạo cơ hội cạnh tranh công bằng giữa doanh nghiệp trong nước và FDI. Bên cạnh đó, song hành với đổi mới sáng tạo là phát triển công nghiệp xanh và kinh tế tuần hoàn. Với cam kết Net Zero vào 2050, Việt Nam cần đẩy nhanh điện khí hoá giao thông, tiêu dùng bền vững, nâng cao chất lượng đô thị và nâng cấp hạ tầng hỗ trợ kinh tế tuần hoàn.

Về chuyển đổi số, đến năm 2030, Việt Nam đặt mục tiêu kinh tế số đóng góp 30% GDP. Điều này yêu cầu sự tích hợp sâu AI, Big Data, IoT vào sản xuất, kinh doanh và dịch vụ công. Bên cạnh đó, cần phát triển hạ tầng số quốc gia và nâng cao kỹ năng số cho lao động. Cuối cùng, yếu tố then chốt là nguồn nhân lực chất lượng cao. Việt Nam cần khai thác hiệu quả lợi thế dân số vàng, đầu tư vào giáo dục nghề, kỹ năng kỹ thuật và tăng cường kỹ năng quản trị hiện đại.

Bà Đỗ Thị Thuý Hương – Phó

Chủ tịch Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ Việt Nam cũng nêu ý kiến rằng, các doanh nghiệp cần đa dạng thị trường xuất khẩu, tận dụng các FTA mà Việt Nam đã ký với gần 70 nền kinh tế nhằm đa dạng thị trường, trong đó cần nghiên cứu các thị trường tiềm năng như Ấn Độ, Trung Đông hoặc châu Phi. Bên cạnh đó, tăng cường đầu tư vào nghiên cứu thị trường và xây dựng thương hiệu tại các thị trường mới. Giải pháp quan trọng nữa là các doanh nghiệp cũng cần tái cơ cấu sản xuất và nâng cao giá trị gia tăng.

Đặc biệt, theo bà Đỗ Thị Thuý Hương, ngành công nghiệp cần đầu tư vào công nghệ và sản phẩm xanh, chuyển đổi sản xuất theo hướng bền vững như sử dụng năng lượng tái tạo, vật liệu thân thiện môi trường để đáp ứng tiêu chuẩn khắt khe của các thị trường phát triển. Điều này cũng sẽ giúp tăng khả năng cạnh tranh cho sản phẩm công nghiệp nếu thêm rào cản phi thuế quan. Mặt khác, cần tuân thủ chặt chẽ quy định xuất xứ, tăng cường bảo vệ sở hữu trí tuệ, bảo đảm sản phẩm không vi phạm bản quyền hoặc bằng sáng chế... ■

# VIỆT NAM TĂNG TỐC NỘI ĐỊA HÓA Ô TÔ

Ngành công nghiệp ô tô và cơ khí Việt Nam đang chuyển mình mạnh mẽ và có những bước tiến quan trọng, không chỉ khẳng định vị thế công nghệ, mà còn góp phần nâng tầm vị thế quốc gia.

■ HÀ ANH



Ông Phạm Văn Quân, Phó Cục trưởng Cục Công nghiệp (áo trắng) chia sẻ, nếu muốn Việt Nam trở thành quốc gia công nghiệp phát triển, nhất định phải làm chủ công nghiệp cơ khí-ô-tô-công nghệ cao.

## Cơ hội cho ngành công nghiệp ô tô

Triển lãm quốc tế lần thứ 18 về Phương tiện Giao thông, Vận tải và Công nghiệp hỗ trợ - Vietnam AutoExpo 2025 diễn ra mới đây tại Hà Nội. Đây là sự kiện uy tín, chuyên nghiệp cho cộng đồng các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp, kinh doanh trong lĩnh vực ô tô, xe máy, xe điện, phụ tùng linh phụ kiện và các lĩnh vực liên quan. Vietnam AutoExpo là cơ hội để các doanh nghiệp giao lưu, tiếp cận khách hàng tiềm năng, quảng bá sản phẩm, đồng thời góp phần thay đổi diện mạo ngành công nghiệp ô tô, xe máy tại Việt Nam.

Triển lãm có quy mô hơn 200 gian hàng, cùng sự tham gia của gần 200 doanh nghiệp trong nước và quốc tế như: Tổng công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp

Việt Nam (Công ty CP VEAM), Mitsubishi Việt Nam, Công ty TNHH TC Services Việt Nam (GAC Motor), Goshi Thăng Long, Nijia Việt Nam, Daaio cùng các đơn vị hoạt động trong lĩnh vực xe điện, linh phụ kiện...

Phát biểu tại lễ khai mạc, đại diện Bộ Công Thương, ông Phạm Văn Quân - Phó Cục trưởng Cục Công nghiệp - cho biết, với chính sách mới của Chính phủ cho thấy bức tranh sáng hơn cho công nghiệp ô tô, công nghiệp hỗ trợ ô tô, xe máy của Việt Nam.

Bên cạnh những kết quả đạt được, ông Phạm Văn Quân cho hay, ngành ô tô Việt Nam còn một số hạn chế nhất định, tỷ lệ nội địa hóa thấp, nhiều phụ tùng ô tô chúng ta vẫn phải nhập, công nghiệp hỗ trợ vẫn còn phát triển manh mún; thiếu hệ sinh thái để

hỗ trợ cho doanh nghiệp và cá nhân phát triển; chưa có doanh nghiệp đủ tầm để tham gia thị trường toàn cầu.

Để đồng hành cùng cộng đồng doanh nghiệp, Bộ Công Thương đã tạo những hành lang pháp lý tốt nhất cho doanh nghiệp phát triển. Cục Công nghiệp cũng đang triển khai một số chương trình để hỗ trợ doanh nghiệp thiết thực hơn như xây dựng trung tâm thông tin kết nối các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ với nhau. Không chỉ nghiên cứu, Cục cũng đang xây dựng 2 trung tâm hỗ trợ phát triển công nghiệp khu vực phía Bắc và phía Nam. Bộ Công Thương còn có hệ thống 32 trường đại học, cao đẳng đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho doanh nghiệp. Bên cạnh đó, chương trình công nghiệp hỗ trợ hàng năm được nhà

nước đầu tư khoảng gần 100 tỷ đồng cho các hoạt động liên quan đến nghiên cứu, thử nghiệm.

Cùng với sự đồng hành, hỗ trợ từ Chính phủ, từ Bộ Công Thương, ông Phạm Văn Quân cũng kỳ vọng ngành công nghiệp trọng điểm trong chiến lược phát triển công nghiệp hóa, hiện đại hóa của đất nước.

### **Xây dựng hệ sinh thái công nghiệp ô tô, xe máy Việt Nam**

Nhìn tổng quan, ông Đào Công Quyết, Trưởng tiểu ban Truyền thông, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) cho hay, thị trường Việt Nam đã bước vào giai đoạn ô tô hóa. Năm 2024, sản lượng xe của các doanh nghiệp thành viên VAMA đạt 386.000 xe, chiếm 80% toàn thị trường (480.000 xe). Doanh thu đạt 15 tỷ USD, chiếm 3% GDP, nộp ngân sách 8 tỷ USD. Lũy kế 5 tháng đầu năm nay, tổng doanh số bán hàng của các thành viên VAMA đạt 131.044 chiếc, tăng 21% so với cùng kỳ năm 2024.

Trong vài năm trở lại đây, xe điện hóa tăng trưởng mạnh. Xe thuần điện của VinFast năm 2023 đạt 35.000 xe, đến 2024 đã đạt 80.000 xe. Xe hybrid năm 2023 chỉ đạt 3.800 xe nhưng 2024 đã trên 10.000 xe, bắt nhịp với xu hướng toàn cầu.

Tuy nhiên, số lượng tiêu thụ ô tô trên 1.000 dân ở Việt Nam vẫn thấp. Hiện, con số này ở Việt Nam mới đạt 65 xe/1.000 dân, trong khi đó, Brunei là 740 xe/1.000 dân, Thái Lan đạt 280 xe/1.000 dân, Malaysia đạt 542 xe/1.000 dân.

Theo ông Phan Đăng Tuất, Chủ tịch Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ Việt Nam (VASI), nhu cầu về

phương tiện giao thông của Việt Nam đang tăng nhanh là một thị trường đầy tiềm năng cho các nhà sản xuất, kinh doanh ô tô, xe máy.

Với những chính sách mới đã có hiệu lực, cùng với sự quyết tâm của các doanh nghiệp khi mở rộng nhà máy, dây chuyền lắp ráp, từng bước bắt kịp xu thế toàn cầu, ngành ô tô Việt Nam đã đạt được những kết quả khả quan, hứa hẹn sẽ có những thay đổi đáng chú ý trong năm 2025, đặc biệt là việc tăng tỉ lệ nội địa hóa khi ngày càng nhiều doanh nghiệp đầu tư cho sản xuất xe ô tô trong nước.

Theo các chuyên gia, ngành ô tô, công nghiệp cơ khí không đơn thuần là sản xuất, mà là biểu tượng của sức mạnh công nghệ, trình độ công nghiệp và vị thế quốc gia. Nếu muốn Việt Nam trở thành quốc gia công nghiệp phát triển, nhất định chúng ta phải làm chủ công nghiệp cơ khí, ô tô, công nghệ cao.

Theo đó, Vietnam AutoExpo 2025, một trong những sự kiện có uy tín và sức lan tỏa hàng đầu trong lĩnh vực ô tô và công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam. Đây không chỉ là dịp để giới thiệu công nghệ, sản phẩm mới, mà còn là nơi thể hiện tinh thần hội nhập, chuyển

minh và khát vọng vươn lên của nền công nghiệp Việt Nam.

GS-TS Lê Anh Tuấn - Chủ tịch Hội đồng trường Đại học Bách khoa Hà Nội cũng bày tỏ ấn tượng về sự chuyên nghiệp, công nghệ quy trình sản xuất tinh gọn, bài bản của một số doanh nghiệp Việt Nam như VinFast, Thaco. Đặc biệt với công nghiệp ô tô, những phân xưởng nhà máy được đánh giá quan trọng như: dập khuôn, động cơ điện, pin...

Các doanh nghiệp đã đi thẳng vào những chi tiết quan trọng để làm chủ, không chỉ sản xuất mà còn xây dựng chuỗi cung ứng nội địa. Sự có mặt càng ngày nhiều nhà cung cấp trong và ngoài nước cho thấy lộ trình ÑĐH là bước tiến chiến lược cho ngành ô tô Việt Nam. Nên tôi kỳ vọng sự tiên phong của các doanh nghiệp trong nước tạo ra hệ sinh thái công nghiệp ô tô với tỉ lệ ÑN nội địa cao.

Bên cạnh đó, với những chính sách mới đã có hiệu lực, cùng sự quyết tâm của các doanh nghiệp khi mở rộng nhà máy, dây chuyền lắp ráp, từng bước bắt kịp xu thế toàn cầu, ngành ô tô Việt Nam hứa hẹn sẽ có những thay đổi đáng chú ý trong năm 2025, đặc biệt là việc tăng tỷ lệ nội địa hóa.■



LỄ XUẤT KHẨU  
XE HYUNDAI PALISADE SANG THỊ TRƯỜNG THÁI LAN

THE CEREMONY OF EXPORTING HYUNDAI PALISADE TO THAILAND  
NINH BÌNH - NGÀY 29 THÁNG 10 NĂM 2024



# VIỆT NAM CÓ TRỞ THÀNH TRUNG TÂM XUẤT KHẨU Ô TÔ LỚN?

**Thông tin từ các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, xuất khẩu ô tô tại Việt Nam cho biết đang tích cực mở rộng thị trường quốc tế, không chỉ phục vụ nhu cầu trong nước mà còn hướng tới xuất khẩu.**

■ NHỊ LAN

## Từng bước mở rộng thị trường xuất khẩu

Theo đại diện Tập đoàn Thaco, ngay từ đầu năm 2025 Thaco Auto đã xuất khẩu thành công loạt sản phẩm ra nước ngoài. Cụ thể, 120 xe tải Kia Frontier K2500 đã được đưa sang thị trường Trung Đông, đánh dấu bước tiến quan trọng khi chinh phục một khu vực có tiêu chuẩn chất lượng khắt khe.

Bên cạnh đó, 400 bộ thân xe Kia New Carnival tiếp tục xuất khẩu sang Ấn Độ, trong khi 45 xe máy Peugeot Django 150cc đã có mặt tại Campuchia. Tất cả các sản phẩm này được sản xuất tại khu phức hợp Thaco Auto ở Chu Lai, Quảng Nam.

Hyundai Thành Công (TC Motor) cũng đẩy mạnh xuất khẩu.

Ông Nguyễn Anh Tuấn, chủ tịch TC Motor, cho biết sau khi xuất khẩu thành công hàng trăm xe Hyundai Palisade sang Thái Lan trong năm 2024, doanh nghiệp này lên kế hoạch đẩy mạnh xuất khẩu một số dòng xe ra thị trường quốc tế trong năm 2025.

Việc xe du lịch sản xuất tại Việt Nam có mặt tại Thái Lan, quốc gia vốn nổi tiếng là trung tâm sản xuất ô tô hàng đầu Đông Nam Á, không chỉ là bước tiến quan trọng mà còn được xem như một "cú lội ngược dòng" ngoạn mục trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

Trong khi đó VinFast cũng tiếp tục mở rộng phạm vi hoạt động, với kế hoạch ra mắt dòng xe VF3 phiên bản tay lái nghịch tại Indonesia, chưa kể một số thị trường khác.

Theo các chuyên gia, xuất khẩu ô tô không chỉ mang lại lợi ích cho doanh nghiệp mà còn đóng góp quan trọng vào nền kinh tế, thúc đẩy ngành công nghiệp phụ trợ phát triển.

Điều này giúp nâng cao chất lượng xe hơi trong nước, tối ưu chi phí sản xuất, đồng thời mang lại cho người tiêu dùng những sản phẩm có chất lượng tốt hơn với giá cả hợp lý hơn.

Trước đó, tháng 10/2024, Công

ty CP Sản xuất Ô tô Hyundai Thành Công Việt Nam (HTMV) đã xuất khẩu lô xe Palisade thứ 4 sang Thái Lan, nâng tổng số xe Palisade xuất khẩu lên 110 chiếc.

Palisade là mẫu SUV hạng D cao cấp của Hyundai, được sản xuất lắp ráp tại nhà máy của HTMV, huyện Gia Viễn, tỉnh Ninh Bình, đạt tỷ lệ nội địa hóa trên 40%, đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật, khi xuất khẩu sang các nước ASEAN được hưởng ưu đãi thuế quan 0%, theo Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA). Sự kiện này thêm một lần nữa khẳng định sự phát triển và năng lực sản xuất của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

Đại diện của HTMV cho biết, để có thể đạt được những mục tiêu về tỷ lệ nội địa hóa trên 40%, đòi hỏi những nỗ lực và quyết tâm rất lớn. Chúng tôi đã liên kết với nhiều doanh nghiệp tại Việt Nam, để đặt hàng cung cấp linh kiện tại chỗ.

Theo kế hoạch, HTMV sẽ xuất khẩu hơn 4.000 xe Hyundai sang các quốc gia trong khu vực từ năm 2024 đến 2025. Không chỉ dừng lại ở Hyundai Palisade, công ty còn đặt mục tiêu xuất khẩu các dòng xe khác thuộc phân khúc B, B-SUV, D-SUV và D-MPV sang các thị trường như Myanmar, Philippines, Indonesia và các quốc gia khác tại Đông Nam Á.

Mặc dù xuất khẩu ô tô của Việt Nam mới ở bước khởi đầu và còn khá nhỏ bé, nhưng điều này có ý nghĩa quan trọng. Mở thị trường xuất khẩu, nhất là tới những khu vực có nền sản xuất phát triển, có tính cạnh tranh cao, sẽ khẳng định năng lực của các doanh nghiệp và giúp ngành công nghiệp ô tô phát triển, gia tăng sản lượng.

## Tập trung hiện thực hoá mục tiêu

Đánh giá trên phương diện tích cực, thị trường ô tô Việt Nam rất có tiềm năng, đủ để đầu tư sản xuất với quy mô lớn, không chỉ đáp ứng nhu cầu trong nước mà còn hướng tới xuất khẩu. Hơn nữa, Việt Nam đã tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do. Xuất khẩu ô tô sang các nước ASEAN đã được ưu đãi thuế quan 0%, sắp tới là các khu vực khác như Liên minh châu Âu (EU), Nhật Bản, Bắc Mỹ... mở ra những cơ hội lớn.

Mặc dù vậy, để trở thành quốc gia xuất khẩu ô tô nguyên chiếc với số lượng lớn giống Thái Lan hay Indonesia, không phải là chuyện dễ dàng. Để có thể xuất khẩu ô tô, sản phẩm làm ra phải đạt chất lượng tốt và giá thành cạnh tranh. Điều này chưa phải là thế mạnh của Việt Nam.

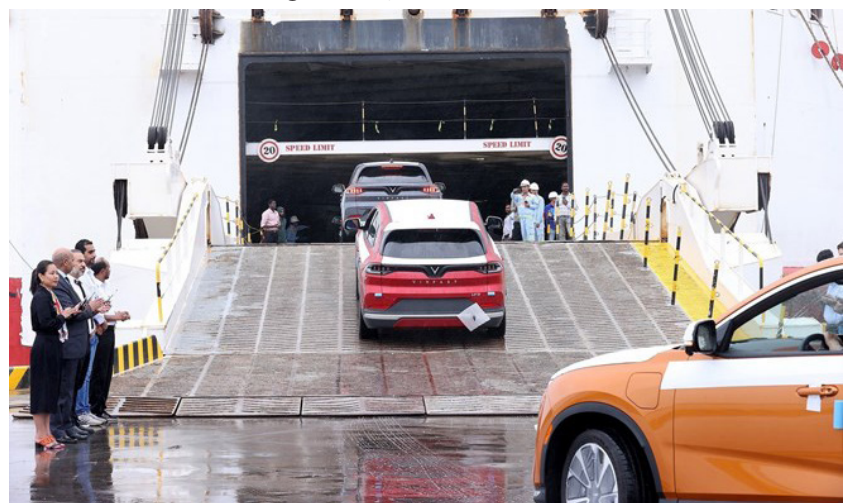
Theo các doanh nghiệp, sản xuất ô tô trong nước chưa đáp ứng được yếu tố cạnh tranh về giá, do phần lớn linh kiện vẫn phải nhập khẩu. Những linh kiện sản xuất trong nước chưa có sản lượng đủ lớn để có mức giá tốt. Giá thành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước đang cao hơn các nước trong khu vực

khoảng 20%. Khoảng cách này phải thu hẹp lại mới có nhiều cơ hội xuất khẩu xe.

Tuy nhiên, các doanh nghiệp Việt Nam vẫn đang theo đuổi mục tiêu xuất khẩu ô tô nguyên chiếc. Cả HTMV, VinFast, Thaco... đều có tham vọng biến Việt Nam thành công xưởng ô tô của khu vực Đông Nam Á.

Bộ Công Thương dự báo, đến năm 2030, thị trường ô tô đạt quy mô từ 1 - 1,1 triệu chiếc/năm; còn đến năm 2045 đạt từ 5 - 5,7 triệu chiếc/năm. Bộ Công Thương cũng đưa ra định hướng, đến năm 2030 tổng sản lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước đạt 600.000 - 700.000 chiếc, tỉ lệ nội địa hóa linh kiện, phụ tùng đạt 55% - 60%. Đến 2045 tổng sản lượng xe nội địa đạt từ 4 - 4,6 triệu chiếc/năm, tỉ lệ nội địa hóa linh kiện, phụ tùng đạt 80% - 85%. Nếu đạt mục tiêu này thì xuất khẩu ô tô nguyên chiếc Việt Nam sẽ có cơ hội.

Tuy nhiên, muốn đạt được khát vọng này, cần phải có chính sách khuyến khích mạnh mẽ để tăng sản lượng, thu hút đầu tư vào công nghiệp hỗ trợ, hướng tới hiện thực hoá mục tiêu xuất khẩu trong dài hạn. ■



# CHUYÊN GIA: CẦN CÓ CHIẾN LƯỢC MỚI ĐỂ PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP Ô TÔ

## Ưu tiên dòng xe điện hoá, xe hybrid

TS. Lê Huy Khôi cho biết: “Hiện nay Việt Nam đã ký kết 16 hiệp định thương mại tự do FTA và được thế giới công nhận là một nền kinh tế mở. Tuy nhiên, các chính sách về thuế quan, hành lang pháp lý trong lĩnh vực ô tô và linh kiện, phụ tùng nhập khẩu chưa thực sự cân bằng giữa các thị trường”.

Cụ thể, đối với các quốc gia ASEAN, Việt Nam đang áp thuế 0% đến hết năm 2027 đối với các mặt hàng linh kiện, phụ tùng ô tô theo Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA). Trong quan hệ với Hàn Quốc, theo Nghị định số 125/2022/NĐ-CP của Chính phủ, nhiều mặt hàng linh kiện, phụ tùng nhập khẩu từ Hàn Quốc cũng được áp thuế suất 0% kể từ năm 2022.

Trong khi đó, thuế suất đối với linh kiện, phụ tùng ô tô nhập khẩu từ 27 quốc gia EU vẫn ở mức khá cao. Theo Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên minh châu Âu (EVFTA), Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-Len (UKVFTA), chính sách về thuế suất thuế nhập khẩu được điều chỉnh giảm dần từ năm 2022 đến năm 2027.

Riêng đối với xe CBU, Việt Nam đang áp thuế nhập khẩu 0% đối với xe sản xuất tại Thái Lan,

**Đây là chia sẻ của ông TS. Lê Huy Khôi, Phó Viện trưởng Viện nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương (Bộ Công Thương)**

■ DUY ANH



Indonesia; trong khi xe nhập khẩu từ Pháp, Đức, Ý vẫn đang áp thuế nhập khẩu từ 56-74%. Với nhiều sự thay đổi đó đòi hỏi chiến lược phát triển nền công nghiệp ô tô trong nước cũng cần thay đổi triệt để mới có thể theo kịp các quốc gia trong khu vực. Chiếm lược trước đây có phần không hiệu quả do chưa có sự điều chỉnh kịp thời trước những diễn biến liên tục, ông Khôi nhận định.

Phó Viện trưởng Viện nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương (Bộ Công Thương) cho rằng, giai đoạn từ năm 2023 - 2030 được xác định là giai đoạn khởi đầu cho chiến lược mới. Định hướng phát triển ngành ô tô Việt Nam sẽ đạt mức cơ giới hoá vào năm 2030 và đạt khoảng trên 1,5 triệu xe các loại.

Giai đoạn 2031 - 2035 sẽ là giai đoạn bước vào thời kỳ tăng trưởng nhanh; lượng xe điện hoá, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng

mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới,... sẽ tăng mạnh mẽ, dần thay thế các dòng xe động cơ đốt trong.

Giai đoạn 2035 - 2045 và những năm tiếp theo được xác định sẽ là giai đoạn tăng trưởng mạnh của lượng xe điện hoá, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới,... và tiến dần đến sự ổn định của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

Trong đó, xe điện hoá, xe hybrid, xe sử dụng năng lượng mặt trời, sử dụng nhiên liệu sinh học và nhiên liệu xanh mới,... sẽ thay thế hoàn toàn 100% xe sử dụng động cơ đốt trong vào năm 2050.

## Tập trung vào các giải pháp mạnh

Tuy nhiên, vị chuyên gia này đánh giá việc chuyển đổi như trên là không hề dễ dàng đối với phần đông các doanh nghiệp của

chúng ta hiện nay. Để chuyển dịch thì doanh nghiệp cần nguồn lực rất lớn cùng với đó là hàng loạt những chính sách hỗ trợ.

Để hoàn thành mục tiêu này, TS. Lê Huy Khôi đã nêu hàng loạt giải pháp rất cụ thể. Đầu tiên là phải xây dựng các chương trình, để án phát triển ngành công nghiệp ô tô, cụ thể hóa một số nội dung của chiến lược. Xây dựng Chương trình/ Kế hoạch hành động trong khuôn khổ quan hệ đối tác chiến lược của Việt Nam với các quốc gia có ngành công nghiệp ô tô phát triển.

Cùng với đó lựa chọn một số bộ phận quan trọng trong chuỗi giá trị cấu thành ô tô đưa vào danh mục sản phẩm cơ khí trọng điểm của quốc gia.

Cuối cùng là nghiên cứu thiết lập các điều kiện kinh doanh cần thiết đối với ô tô nhập khẩu đồng thời hoàn thiện, bổ sung tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu đối với ô tô sản xuất trong nước để bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, phù hợp với thông lệ quốc tế....

Trong khi đó, chuyên gia kinh tế Võ Trí Thành khẳng định: “Vai trò của ngành công nghiệp ô tô là cực kỳ quan trọng, là biểu tượng của chất lượng ngành công nghiệp và công nghệ của một quốc gia. Trong những năm gần đây, nó còn là thước đo của việc bắt nhịp với xu thế mới đó là sản xuất thông minh trong cuộc cách mạng công nghiệp và kỷ nguyên số”.

Chuyên gia này cũng cho biết, công nghiệp ô tô chính là công nghiệp ứng dụng khi những công nghệ thuộc ngành này còn được ứng dụng để phát triển các phương tiện di động, nhằm phục vụ các hoạt động khác của đời

sống xã hội như hạ tầng, thiết bị di chuyển không người lái, thiết bị quân sự...

Ông Thành cũng chia sẻ thêm rằng, vấn đề sáng tạo công nghệ lõi trong ngành ô tô ở Việt Nam hiện vẫn rất khó khăn. Chỉ khi thực sự làm chủ được công nghệ sáng tạo, công nghệ lõi thì mới có thể phát triển, đặc biệt là trong một xã hội di động như ngày nay.

Bên cạnh đó, ngành công nghiệp ô tô cũng cần những chính sách đủ mạnh để giải quyết các vấn đề như chi phí đầu tư lớn trong khi sản lượng nhỏ và chưa có công nghiệp vật liệu chất lượng cao... để nhanh chóng thu hẹp khoảng cách chi phí, mở rộng được mạng lưới linh kiện nội địa, thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp hỗ trợ trong tương lai.

Ngành công nghiệp ô tô trong nước cũng cần chính sách hỗ trợ để giảm chênh lệch chi phí sản xuất giữa xe lắp ráp trong nước với 100% linh kiện được nhập khẩu (CKD) và xe nhập khẩu nguyên chiếc (CBU), bao gồm cả việc duy trì một tỷ lệ cân bằng giữa xe CKD và xe CBU. Chính sách để phát triển công nghiệp hỗ trợ (như ưu đãi đầu tư khuôn và đồ gá...) nhằm thúc đẩy sản xuất linh kiện trong nước và tăng cường nội địa hóa.

Ngoài ra, để giải quyết vấn đề về tỷ lệ mẫu xe có sản lượng đủ lớn không nhiều, Chính phủ cần có chính sách thúc đẩy dòng xe có sản lượng lớn, qua đó góp phần nâng cao tỷ lệ nội địa hóa, phát triển ngành công nghiệp ô tô và ngành công nghiệp hỗ trợ. ■



ÔNG TRẦN HỒNG QUÂN  
GIÁM ĐỐC THƯƠNG MẠI  
RX TRADEX VIỆT NAM

## CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ VIỆT NAM ĐANG Ở ĐIỂM BẢN LỀ ĐỂ BỨT PHÁ TOÀN DIỆN

■ HOA QUỲNH



**T**rong bối cảnh địa chính trị và công nghệ toàn cầu liên tục biến động, Việt Nam đang nổi lên là một trung tâm sản xuất công nghiệp hỗ trợ, trong đó có lĩnh vực điện tử, bán dẫn chiến lược tại khu vực châu Á. Điều này không chỉ thể hiện qua các con số tăng trưởng ấn tượng, mà còn phản ánh xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng toàn cầu, khi nhiều tập đoàn lớn tiếp tục chọn Việt Nam là điểm đến.

Đáng chú ý, Việt Nam hiện là quốc gia đứng thứ 5 toàn cầu về xuất khẩu thiết bị điện tử, máy tính và linh kiện, đồng thời xếp thứ 2 thế giới về xuất khẩu điện thoại và linh kiện. Năm 2024, kim ngạch xuất khẩu ngành điện tử đạt hơn 134,5 tỷ USD, đóng góp trên một phần ba tổng kim ngạch xuất khẩu quốc gia. Đặc biệt, chỉ trong 5 tháng đầu năm 2025, xuất khẩu điện tử tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ, đạt hơn 60,8 tỷ USD, tăng hơn 39% so với cùng kỳ năm trước.

Đằng sau những con số “biết nói” ấy là sự hiện diện ngày càng sâu rộng của các tập đoàn công nghệ hàng đầu thế giới tại Việt Nam. Các tên tuổi lớn như Samsung, Apple (Foxconn, Luxshare, GoerTek...), LG, Pegatron... đều đang mở rộng đầu tư quy mô lớn. Ngoài ra, Qualcomm đã đưa vào vận hành trung tâm nghiên cứu và phát triển (R&D) tại Việt Nam, trong khi NVIDIA cũng vừa ký kết hợp tác chiến lược với Chính phủ Việt Nam về phát triển Trung tâm Dữ liệu và Trung tâm R&D về trí tuệ nhân tạo (AI).

Hiện tại, 100% giá trị xuất khẩu điện thoại của Việt Nam vẫn đến từ khu vực đầu tư nước ngoài (FDI), trong khi 80% linh kiện phục vụ sản xuất điện thoại vẫn phải nhập khẩu. Hơn 90% các nhà cung ứng cấp 1 cho ngành điện tử cũng là doanh nghiệp nước ngoài. Ngoài ra, năng lực nghiên cứu, phát

triển (R&D) trong nước vẫn còn nhiều hạn chế, Việt Nam chủ yếu vẫn đóng vai trò lắp ráp trong chuỗi giá trị toàn cầu.

Những hạn chế này cho thấy, đây chính là thời điểm bản lề, đòi hỏi Việt Nam cần thực hiện một bước chuyển mình mạnh mẽ từ một trung tâm lắp ráp đơn thuần trở thành quốc gia sản xuất có chiều sâu, tham gia sâu rộng vào các khâu thiết kế, R&D và sản xuất công nghệ lõi.

Với vai trò là đơn vị tổ chức triển lãm quốc tế, RX Tradex Việt Nam đang góp phần quan trọng trong hành trình phát triển bền vững của ngành điện tử Việt Nam thông qua việc kiến tạo các nền tảng giao thương chuyên sâu, kết nối con người, công nghệ và thị trường. Theo đó các sự kiện triển lãm về công nghiệp hỗ trợ của RX Tradex thực hiện sứ mệnh kết nối doanh nghiệp, sản phẩm và thị trường thúc đẩy sáng tạo và tăng trưởng bền vững cho toàn ngành sản xuất.

Dự kiến NEPCON Vietnam 2025 diễn ra vào tháng 9 là triển lãm quốc tế hàng đầu trong lĩnh vực công nghệ sản xuất điện tử, SMT, công nghệ kiểm tra và công nghiệp hỗ trợ là điểm hẹn chiến lược, nơi quy tụ các công nghệ tiên phong, kết nối cộng đồng doanh nghiệp, đồng thời định hình các xu hướng phát triển mới, biến ý tưởng thành hành động và chuyển hóa thành các cơ hội hợp tác kinh doanh cụ thể.

Trong bối cảnh Việt Nam đang đứng trước ngưỡng cửa lịch sử để tái định vị vị thế trong chuỗi giá trị toàn cầu. Với sự đồng hành của các nền tảng giao thương hiệu quả, tôi tin ngành công nghiệp hỗ trợ Việt Nam, đặc biệt là lĩnh vực điện tử sẽ vươn lên mạnh mẽ, đóng góp lớn hơn cho nền kinh tế quốc gia và khẳng định tầm vóc trên trường quốc tế. ■

**BÀ TRƯƠNG THỊ CHÍ BÌNH, PHÓ CHỦ TỊCH,  
TỔNG THƯ KÝ HIỆP HỘI CÔNG NGHIỆP  
HỖ TRỢ VIỆT NAM (VASI):**

## **VƯỢT SÓNG TOÀN CẦU, CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT CẦN NÂNG NỘI LỰC TỪ QUẢN TRỊ ĐẾN NHÂN LỰC**

■ **LÊ AN**

**N**gành công nghiệp ô tô Việt Nam đang bước vào một giai đoạn phát triển mới, nơi kỳ vọng về tăng trưởng đi kèm với những thách thức chưa từng có. Trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu bị gián đoạn, chi phí đầu vào tăng mạnh và cạnh tranh khốc liệt giữa các nhà sản xuất, các doanh nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực chế tạo ô tô đang chịu sức ép lớn để duy trì khả năng sản xuất và nâng cao chất lượng.

Trong bối cảnh chuỗi cung ứng gián đoạn và chi phí sản xuất tăng cao, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đang đứng trước sức ép lớn. Cụ thể, nhiều doanh nghiệp trong lĩnh vực chế tạo ô tô đang gặp khó giữa áp lực chi phí đầu vào leo thang và yêu cầu nâng cao chất lượng.

Theo VASI, chỉ riêng một dự án cải tiến quản trị theo mô hình sản xuất tinh gọn (lean manufacturing) đã giúp một doanh nghiệp tiết kiệm hơn 10 tỷ đồng/năm nhờ tối ưu hoá quy trình và quản lý kho. Điều này cho thấy hiệu quả cải thiện vẫn còn rất lớn nếu doanh nghiệp ứng dụng đúng công cụ.

Bên cạnh đó, bài toán nhân lực cũng đang trở thành rào cản đáng kể. Trong một thời gian dài, việc đào tạo nguồn lao động cho ngành chế tạo bị phó mặc cho thị trường. Chỉ gần đây Chính phủ mới bắt đầu có những can thiệp cụ thể, như yêu cầu đào tạo bắt buộc với lực lượng xuất khẩu lao động hoặc hỗ trợ đào tạo chuyên sâu trong nước.

Hiện VASI đã triển khai hệ thống đào tạo trực tuyến (e-learning) lần đầu tiên cho ngành chế tạo, với khoảng 10 - 15 khóa học cơ bản. Nhờ đó, các doanh nghiệp có thể đào tạo lại lao động mới nhanh chóng, không cần ngưng sản xuất để tổ chức lớp học.

Không chỉ đổi mới trong đào tạo, một số công cụ số phục vụ quản trị chi phí và hiệu suất lao động cũng đang được VASI đưa vào thử nghiệm, với sự hỗ trợ từ Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO) và Ngân hàng Thế giới (World Bank). Các công cụ này cho phép doanh nghiệp tính được giá thành sát thực hơn, đánh giá chính xác hiệu quả sản xuất, một bước tiến quan trọng trong nâng cao năng lực cạnh tranh.

Tuy nhiên, thách thức với ngành ô tô Việt Nam không chỉ nằm ở bên trong. Căng thẳng địa chính trị toàn cầu khiến chi phí logistics tăng mạnh, đồng thời buộc các doanh nghiệp nội địa phải tính toán lại chuỗi cung ứng, đặc biệt với các linh kiện nhập khẩu từ các thị trường xa. Trong khi đó, công nghiệp hỗ trợ trong nước vẫn chưa đủ mạnh để thay thế nguồn cung bên ngoài.

VASI cũng đang đẩy mạnh các hoạt động kết nối quốc tế. Trong năm 2025, hai đoàn doanh nghiệp đã và sẽ được cử tham dự triển lãm chuyên ngành tại Chicago (Mỹ) và Milan (Italy), với sự hỗ trợ từ Bộ Công Thương. Đây không chỉ là cơ hội quảng bá thương hiệu mà còn giúp tiếp cận công nghệ và nhà đầu tư nước ngoài. Muốn phát triển bền vững, doanh nghiệp cần coi ô tô là khách hàng chiến lược, nhưng không thể là duy nhất. Đa dạng hoá sản phẩm và thị trường sẽ giúp họ đứng vững trong các đợt biến động lớn.

Bên cạnh đó, nếu các chính sách hỗ trợ được duy trì ổn định và doanh nghiệp tiếp tục đầu tư vào năng lực lõi như quản trị, nhân lực và công nghệ, thì ngành công nghiệp ô tô Việt hoàn toàn có thể bước sang một giai đoạn phát triển bền vững, với sức cạnh tranh thực chất hơn trên bản đồ sản xuất toàn cầu.■





CHUYÊN GIA KINH TẾ, TS. LÊ ĐĂNG DOANH-  
NGUYÊN VIÊN TRƯỞNG VIỆN NGHIÊN CỨU  
QUẢN LÝ KINH TẾ TRUNG ƯƠNG

## TẠO CƠ HỘI CHO CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ Ô TÔ PHÁT TRIỂN

■ NGUYỄN HOÀ

**M**ặc dù đã có những chính sách ưu đãi, nhưng công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô vẫn phát triển dưới tiềm năng. Thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ trong ngành ô tô vẫn là giải pháp được Việt Nam quan tâm trong thời gian tới.

Những năm qua, Việt Nam đã có nhiều chương trình hợp tác quốc tế, chính sách ưu đãi trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ nói chung và công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô nói riêng, nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh khi tham gia chuỗi giá trị toàn cầu của doanh nghiệp Việt. Nhờ đó, nhiều doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam như Thaco, Hyundai Thành Công, VinFast... đang mở rộng đầu tư sản xuất ở quy mô lớn.

Thống kê cho thấy, năm 2023 Việt Nam xuất khẩu tới 3,09 tỷ USD linh kiện phụ tùng ô tô ra nước ngoài, tập trung vào các thị trường Nhật Bản và Mỹ; trong đó, riêng nhóm linh kiện về dây điện đạt khoảng 1,17 tỷ USD, chiếm 38% giá trị xuất khẩu linh kiện ô tô và đứng thứ 3 thế giới. Sản phẩm dây điện của doanh nghiệp Việt Nam đã trở thành “mắt xích” quan trọng trong chuỗi cung ứng vật tư lắp ráp ô tô toàn cầu.

Theo đại diện Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ Việt Nam (VASI), ngành công nghiệp ô tô và ngành công nghiệp phụ trợ tại Việt Nam có nhiều dư địa để phát triển. Tỷ lệ tổng giá trị sản phẩm công nghiệp ô tô đã tăng nhanh trong những năm gần đây, từ mức 12% vào năm 2018 lên 25% vào năm 2023.

Đặc biệt, theo thống kê của Bộ Công Thương, thực hiện Quyết định 68/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chương trình Phát triển công nghiệp hỗ trợ từ năm 2016 đến năm 2025, hiện sản xuất công nghiệp hỗ trợ nội địa phục vụ cho xe máy đã đáp ứng

được 85-90%, linh kiện sản xuất ô tô là 15-40%, tùy từng chủng loại xe.

Nhằm quyết tâm thúc đẩy ngành ô tô Việt Nam phát triển, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 598/QĐ-TTg: Phê duyệt Kế hoạch cơ cấu lại ngành công nghiệp giai đoạn 2018 - 2020, xét đến năm 2025, trong đó có nội dung “Khuyến khích các doanh nghiệp lớn đầu tư phát triển ngành công nghiệp ô tô, không phân biệt doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài nhằm phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam”.

Tuy nhiên, hiện công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô hiện vẫn được đánh giá phát triển dưới tiềm năng, các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam vẫn chưa thể “chen chân” vào các hãng ô tô lớn trên toàn cầu.

Trong bối cảnh đó, để gia tăng ưu đãi cho công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô, tháng 2/2025, Chính phủ tiếp tục ban hành Nghị định số 21/2025/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung Điều 9 của Nghị định số 26/2023/NĐ-CP về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hoá và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan.

Nghị định có những điều khoản về thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với nguyên liệu, vật tư, linh kiện để sản xuất, gia công (lắp ráp) các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô đến ngày 31/12/2027.

Việc kéo dài chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô không chỉ đảm bảo tính nhất quán trong các chính sách ưu đãi mà còn tạo cơ hội cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam tiến gần hơn đến mục tiêu hiện đại hóa và hội nhập sâu rộng vào chuỗi giá trị toàn cầu. ■

TS BÙI TRỌNG THOAN-  
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC LIÊN MINH XÚC TIẾN  
ĐẦU TƯ QUỐC TẾ (INVEST GLOBAL)

# PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ: "CHÌA KHÓA" ĐỂ VIỆT NAM HÚT VỐN NGOẠI

■ NGUYỄN HÒA

**T**háng 4/2025, có một đoàn 40 doanh nghiệp Ấn Độ hoạt động trong nhiều lĩnh vực đến Việt Nam tìm kiếm cơ hội đầu tư, kinh doanh, các doanh nghiệp này đều bày tỏ sự quan tâm đặc biệt đến môi trường đầu tư Việt Nam.

Trước đó, Liên minh Xúc tiến đầu tư Quốc tế (Invest Global) cũng đã có cuộc trao đổi, tiếp xúc với nhiều tập đoàn, doanh nghiệp nước ngoài mong muốn sang Việt Nam tìm hiểu môi trường đầu tư, kinh doanh, trong đó có cả những doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực ô tô.

Nhìn chung các doanh nghiệp nước ngoài đều đánh giá cao môi trường đầu tư, kinh doanh tại Việt Nam. Việt Nam cũng là thị trường đầu tư tiềm năng nhờ những lợi thế về vị trí địa lý, chính trị ổn định, tăng trưởng kinh tế ấn tượng.

Đặc biệt, Việt Nam có lợi thế rất lớn khi tham gia đến 17 Hiệp định Thương mại tự do (FTA), trong đó có những FTA thế hệ mới như Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam – Liên minh châu Âu (EVFTA); Hiệp định Đối tác toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP); Hiệp định Đối tác Kinh tế toàn diện khu vực (RCEP)... với những FTA này, Việt Nam có cơ hội rất lớn khi đưa hàng sang các thị trường trên thế giới. Đó là lý do, nhiều doanh nghiệp nước ngoài đã lựa chọn Việt Nam để đầu tư và tìm kiếm cơ hội xuất khẩu đi các thị trường lớn trên thế giới.

Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện tìm hiểu môi trường đầu tư và triển khai các dự án đầu tư vào Việt Nam, các doanh nghiệp nước ngoài cũng gặp một số

khó khăn về thủ tục, làm ảnh hưởng đến quyết định đầu tư của doanh nghiệp. Ngoài ra, giá thuê đất tại các khu công nghiệp tại một số tỉnh, thành phố lớn của Việt Nam hiện khá cao, giá thuê nhân công lao động đang tăng lên... Đặc biệt, vấn đề công nghiệp hỗ trợ chưa phát triển cũng ảnh hưởng không nhỏ đến quyết định đầu tư của doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam.

Theo đó, để tăng cơ hội thu hút FDI vào Việt Nam nói chung, bên cạnh việc tập trung cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh, theo hướng thông thoáng, minh bạch, thuận tiện cho doanh nghiệp trong quá trình triển khai dự án, Việt Nam cần tiếp tục hoàn thiện cơ sở hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông, nhằm tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong quá trình đi lại và vận chuyển hàng hóa.

Đặc biệt, Việt Nam cần có chính sách hỗ trợ phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ vượt trội, để doanh nghiệp FDI đầu tư tại Việt Nam có thể gia tăng tỷ lệ nội địa hóa thay vì phụ thuộc vào thị trường nhập khẩu, điều này sẽ giúp doanh nghiệp giảm chi phí về thời gian, chi phí về tiền bạc khi triển khai dự án tại Việt Nam.

Kinh nghiệm tại nhiều quốc gia có nền công nghiệp hỗ trợ phát triển trên thế giới cũng cho thấy, muốn phát triển công nghiệp hỗ trợ, bên cạnh tạo ra những chính sách ưu đãi vượt trội cho doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, nhà nước cần có sự đồng hành, và phải có chính sách hỗ trợ riêng biệt với doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ. Những chính sách này có thể là hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư nhà xưởng, hỗ trợ tiền thuê đất, đào tạo nguồn lao động, tìm kiếm đầu ra cho sản phẩm... ■



Sự trở dậy mạnh mẽ của ngành ô tô Trung Quốc không chỉ đến từ quy mô thị trường, mà còn nhờ tốc độ phát triển vượt trội, tư duy linh hoạt và mô hình sản xuất tích hợp. Đây là những bài học quan trọng cho ngành cơ khí ô tô Việt Nam nếu muốn bứt phá.

■ TRẦN ĐÌNH



Đào tạo nhân lực cũng là chiến lược quan trọng để Việt Nam gia tăng tỉ lệ nội địa hóa ô tô

# SỨC BẬT MỚI CỦA NGÀNH Ô TÔ TRUNG QUỐC VÀ BÀI HỌC “NÓNG HỔI” VỚI VIỆT NAM

## Tốc độ, sự linh hoạt và hệ sinh thái tích hợp

Khi chiếc Omoda 5 của Chery chỉ mất sáu tuần để cải tiến và ra mắt phiên bản châu Âu, điều đó không chỉ minh chứng cho năng lực đổi mới nhanh chóng của một hãng xe Trung Quốc, mà còn phản ánh sâu sắc một cuộc chuyển mình toàn diện của ngành công nghiệp ô tô nước này.

Thực tế, Trung Quốc đã xây dựng một mô hình phát triển công nghiệp ô tô với tốc độ đáng kinh ngạc. Theo AlixPartners, vòng đời trung bình của xe điện hoặc hybrid Trung Quốc chỉ 1,6 năm, một con số chưa bằng một phần ba so với các mẫu xe ngoại (5,4 năm). Ở BYD, nhà

sản xuất hàng đầu, toàn bộ quy trình R&D đến sản xuất được nén lại trong vòng 18 tháng. Điều này không chỉ giúp tiết kiệm chi phí, mà còn giúp các hãng luôn bắt kịp, thậm chí dẫn đầu, làn sóng công nghệ mới.

Đằng sau “tốc độ Trung Quốc” là hệ sinh thái sản xuất tích hợp, nơi các doanh nghiệp như BYD tự chủ phần lớn linh kiện, chủ động chuỗi cung ứng và xây dựng cả hệ sinh thái sống, làm việc cho nhân viên. Nhờ quy mô khổng lồ với gần 900.000 lao động, BYD không chỉ rút ngắn thời gian phát triển, mà còn tạo ra lợi thế cạnh tranh về chi phí và khả năng phản ứng nhanh trước thị trường.

Chery, dù không lớn bằng BYD,

cũng đang vươn mạnh ra toàn cầu với hơn 1,1 triệu xe bán ra ngoài Trung Quốc năm 2023, gần một nửa tổng doanh số. Sự kết hợp giữa khả năng đa dạng hoá công nghệ (xăng, hybrid, điện thuần) và khả năng điều chỉnh thiết kế nhanh chóng giúp hãng thích nghi tốt với từng thị trường. Một mẫu xe như Jaecoo 7 nếu không được ưa chuộng, sẽ được thay đổi toàn bộ chỉ trong chưa đầy hai năm mà vẫn giữ tên gọi cũ, một chiến lược nhanh, linh hoạt, ít rủi ro về thương hiệu.

Trong khi đó, Zeekr (thuộc Geely) triển khai R&D tại cả Trung Quốc và Thụy Điển, làm việc xuyên múi giờ để đẩy nhanh quy trình phát triển sản phẩm. Họ ứng dụng dữ liệu thiết



kể từ kho lưu trữ hơn 20 năm kết hợp với AI để tối ưu linh kiện, mẫu mã và cả tính năng an toàn. Euro NCAP - tổ chức đánh giá an toàn xe uy tín châu Âu, đã xác nhận các mẫu xe Trung Quốc hiện đại đạt tiêu chuẩn cao, thậm chí vượt một số thương hiệu lâu đời.

### **Bài học cho ngành cơ khí, công nghiệp ô tô Việt Nam**

Sự vươn lên mạnh mẽ của ngành công nghiệp ô tô Trung Quốc mang đến nhiều bài học quý báu cho ngành cơ khí và công nghiệp ô tô Việt Nam, một lĩnh vực còn non trẻ và đang tìm hướng đi riêng trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Thứ nhất, tư duy tốc độ và tính linh hoạt cần trở thành ưu tiên. Trong khi nhiều doanh nghiệp Việt Nam vẫn quen với quy trình sản xuất tuyến tính, nặng tính hành chính, thì các hãng Trung Quốc triển khai theo hướng song song, liên thông giữa thiết kế - thử nghiệm - sản xuất. Việc này đòi hỏi đầu tư nghiêm túc vào phần mềm mô phỏng, hệ thống dữ liệu và khả năng quản trị dự án linh hoạt, nhằm rút ngắn thời gian phát triển sản phẩm mới. Với những doanh nghiệp Việt đang gia công

hoặc cung cấp linh kiện, việc cải tiến quy trình sản xuất để đáp ứng yêu cầu thời gian của khách hàng toàn cầu là điều tiên quyết.

Thứ hai, xây dựng năng lực tích hợp, từ thiết kế, sản xuất đến thử nghiệm, là xu hướng không thể bỏ qua. Việt Nam có thể không theo mô hình tích hợp triệt để ngay từ đầu, nhưng cần tạo điều kiện cho các trung tâm R&D, khu công nghiệp hỗ trợ cơ khí - điện - tự động hoá được phát triển song song, hướng tới việc nắm vững các công nghệ lõi.

Thứ ba, chính sách hỗ trợ cần “đi trước một bước” để tạo hệ sinh thái khuyến khích đổi mới. Với Việt Nam, một chiến lược hỗ trợ công nghiệp cơ khí - ô tô cần tách bạch giữa các doanh nghiệp sản xuất thực thụ với các nhà phân phối, lắp ráp đơn thuần, từ đó dành ưu đãi đúng địa chỉ.

Thứ tư, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là yếu tố cốt lõi. Tại BYD hay Zeekr, kỹ sư thiết kế làm việc liên tục 6 ngày/tuần, 12 tiếng/ngày - điều khó áp dụng tại Việt Nam, nhưng điều cốt lõi là tư duy đổi mới, tinh thần cầu thị và kỹ năng thực hành sát với thực tế.

Các trường đào tạo cơ khí, ô tô tại Việt Nam cần liên kết với doanh

nh nghiệp ngay từ đầu để sinh viên ra trường có thể “nhảy vào dây chuyền” thay vì phải đào tạo lại. Mô hình “trường học trong nhà máy” như tại các tập đoàn Trung Quốc có thể là gợi ý đáng tham khảo.

Cuối cùng, Việt Nam nên tận dụng xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng để tạo sức bật cho ngành cơ khí. Khi các hãng xe toàn cầu (như Toyota, Stellantis...) đang tìm kiếm các nhà cung ứng linh hoạt và hiệu quả hơn tại châu Á nhằm đối phó với áp lực từ các đối thủ Trung Quốc, đây chính là cơ hội cho các doanh nghiệp cơ khí Việt tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị. Tuy nhiên, điều kiện tiên quyết là sự chủ động đầu tư vào năng lực kỹ thuật, tiêu chuẩn quốc tế và khả năng giao hàng nhanh.

Ngành ô tô Việt Nam, xét trên tổng thể, vẫn ở giai đoạn khởi đầu, với tỷ lệ nội địa hoá còn thấp và quy mô thị trường hạn chế. Nhưng chính trong bối cảnh chuyển động mạnh mẽ của ngành ô tô toàn cầu, đặc biệt là xu hướng điện hoá và thông minh hoá, Việt Nam hoàn toàn có thể đóng vai trò cung ứng linh kiện, thiết kế chi tiết, phát triển phần mềm, những mắt xích ngày càng quan trọng. ■



**Công nghiệp ô tô Trung Quốc tạo sức bật nhờ chiến lược nội địa hóa**

# PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP Ô TÔ: CẦN ĐỒNG BỘ GIỮA ĐIỆN HÓA VÀ LỘ TRÌNH NĂNG LƯỢNG QUỐC GIA

**Việc chuyển đổi điện hóa của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cần chú trọng lộ trình phát triển các dòng xe điện phù hợp với lộ trình chuyển đổi năng lượng quốc gia.**

■ MINH ANH



## Nhiều tiềm năng

Theo thống kê của Hiệp hội các nhà sản xuất ô-tô châu Âu (ACEA), cứ 5 ô-tô bán ra tại châu Âu hiện nay thì có 1 chiếc là xe thuần điện. Số lượng xe điện đến tay khách hàng trong những tháng gần đây đã tăng gấp hai lần so với cùng kỳ năm 2022, chiếm khoảng 21% tổng doanh số ô-tô bán ra. Xét ở bình diện châu lục, châu Âu đang là khu vực có tốc độ điện hóa các phương tiện giao thông nhanh nhất trên thế giới, do các quốc gia có chính sách đẩy nhanh phát triển xe sử dụng năng lượng sạch, tác động đến các hãng sản xuất xe trong khu vực.

Tại khu vực Đông Nam Á, các quốc gia như Thái Lan, Indonesia, Malaysia,... đều xây dựng nhiều chính sách ưu đãi thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp ô-tô điện, dành cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp và cả người tiêu dùng. Còn ở Việt Nam, Chính phủ cũng có những

chính sách ưu tiên dành riêng cho xe điện như miễn lệ phí trước bạ trong 3 năm (từ tháng 3/2022 đến tháng 3/2025), giảm thuế tiêu thụ đặc biệt,... Ngoài ra, Chính phủ đã có chủ trương, giao các bộ, ngành tiếp tục đề xuất cơ chế, giải pháp hỗ trợ phát triển xe điện.

Các chuyên gia về ô-tô đánh giá, nếu Việt Nam có chính sách ưu đãi kịp thời và đồng bộ, thu hút nhà đầu tư lớn trên thế giới đến đầu tư sản xuất xe điện, pin xe điện tại Việt Nam, việc xuất khẩu xe ô-tô điện sang các nước trong khu vực và trên thế giới là rất khả thi vì pin xe điện chiếm khoảng 33-35% giá trị của xe. Ngoài ra, còn có thêm các giá trị về sản xuất (hàn, sơn, lắp ráp, kiểm tra xuất xưởng...) chiếm gần 8% trong tỷ trọng khối sản xuất, lắp ráp xe. Tổng cộng hai tiêu chí này, cùng những chính sách đủ mạnh để thu hút nhà sản xuất xe điện và pin xe điện của các tập đoàn sản xuất xe

điện lớn trên thế giới đã đầu tư tại Việt Nam thì việc xuất khẩu xe điện trong 3-5 năm tới rất khả thi.

Là doanh nghiệp tiên phong và tích cực nhất trong việc tung ra thị trường các dòng xe hybrid, ông Đặng Minh Tuấn, Trưởng ban Kế hoạch sản phẩm, Truyền thông và thương hiệu (Toyota Việt Nam) cho biết, hiện nay, Toyota Việt Nam là nhà sản xuất tiên phong giới thiệu xe hybrid trong phân khúc xe phổ thông, mở đầu là xe Toyota Corolla Cross giới thiệu vào năm 2020, riêng trong năm 2023 giới thiệu 3 mẫu xe mới có phiên bản hybrid. Đến nay có tổng 6 mẫu xe hybrid tại thị trường Việt Nam trải dài trong nhiều phân khúc, từ phân khúc phổ thông nhất là Yaris Cross cho đến phân khúc xe sang là mẫu xe Toyota Alphard.

Trong năm 2023 doanh số xe hybrid đạt được trên 2.600 xe và tổng số xe hybrid Toyota bán ra tại Việt Nam đến nay là 8.600 xe.

“Hiện số xe bán ra của Toyota tại Việt Nam chưa thực sự là bùng nổ so với các nước khác trên thế giới, nhưng có xu hướng tăng rõ rệt tại Việt Nam. Chúng tôi tin tưởng rằng mẫu xe hybrid sẽ ngày càng phổ biến trên thị trường và được người tiêu dùng đón nhận”, đại diện Toyota Việt Nam bày tỏ.

### **Phát triển các dòng xe điện hóa phù hợp với lộ trình chuyển đổi năng lượng quốc gia**

Theo Cục Công nghiệp (Bộ Công Thương), phát triển xe điện và xe thân thiện môi trường là một trong những nội dung được quan tâm nhất khi xây dựng chiến lược phát triển ngành ô tô giai đoạn 2030-2045.

Chia sẻ về nội dung này, ông Phan Lê Hoàng Linh - Trưởng phòng Công nghiệp chế tạo, Cục Công nghiệp cho biết, các cấp độ điện hóa của ô tô sẽ được phân loại theo mức độ phát thải khí CO<sub>2</sub> ra môi trường và vai trò của động cơ điện.

Theo cách phân chia này, xe điện hóa (EV) gồm bốn dòng chính: Xe hybrid điện (HEV), Xe hybrid điện sạc ngoài (PHEV), Xe điện chạy pin (BEV) và Xe sử dụng pin nhiên liệu (FCEV). Trong đó, Hybrid là cấp độ cơ bản nhất của xe xanh, là loại xe sử dụng đồng thời động cơ đốt trong truyền thống kết hợp với mô tơ điện.

Xe PHEV có cấu tạo giống xe HEV (sử dụng đồng thời động cơ đốt trong truyền thống kết hợp với mô tơ điện), tuy nhiên, pin trên xe PHEV có dung lượng lớn hơn, động cơ điện có công suất cao hơn và có thêm cơ chế sạc điện từ bên ngoài thông qua một cổng sạc. Do đó, xe PHEV có thể đi được quãng đường dài hơn so với dòng xe HEV.

Xe sử dụng pin nhiên liệu (FCEV) là loại xe điện chạy hoàn toàn bằng điện năng được cung cấp từ một phản ứng hóa học của khí hydro ngay trên xe.

Tại mỗi thị trường, chiến lược điện hóa ngành công nghiệp ô tô có sự khác nhau, tuy nhiên, đại diện Cục Công nghiệp cho rằng ít nhất trong khoảng hơn 10 năm nữa (đến năm 2035 và có thể là xa hơn), hầu hết các thị trường lớn trên thế giới vẫn có kế hoạch phát triển các dòng xe HEV và PHEV, bởi phát triển các dòng xe hybrid là phương án hỗ trợ hữu hiệu cho quá trình chuyển đổi điện hóa và để bảo đảm tính tiện dụng cho người tiêu dùng trong quá trình điện hóa ngành công nghiệp ô tô.

Từ đó, ông Linh nhìn nhận, việc chuyển đổi điện hóa của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cần chú trọng lộ trình phát triển các dòng xe điện hóa cần phù hợp với lộ trình chuyển đổi năng lượng quốc gia, trong đó, tất cả loại xe thân thiện môi trường đều cần có lộ trình phù hợp.

“Bộ Công Thương sẽ nghiên cứu các đề xuất từ chuyên gia và doanh nghiệp với số liệu, nghiên cứu cụ thể để khi trình lên các cấp cao hơn sẽ có những chính sách thiết thực hơn với xe điện hóa, tiến tới phổ biến xe điện các loại tại Việt Nam”,

ông Linh nêu rõ, đồng thời cho biết, cần thêm những công trình nghiên cứu khoa học với kết quả cụ thể cho phép căn cứ vào đó thiết kế chính sách cho phù hợp nhất.

Theo Cục Công nghiệp, Bộ Công Thương đã có Báo cáo trình Chính phủ về lộ trình và chính sách ưu tiên phát triển ngành công nghiệp ô tô điện tại Việt Nam, tại đó đã phân tích chi tiết, cụ thể thực trạng phát triển của ô tô điện, các khó khăn, vướng mắc, thách thức và đề xuất các chính sách, giải pháp trọng điểm để thúc đẩy sản xuất xe điện tại Việt Nam trong thời gian tới.

Bên cạnh đó, để không bị lỡ thời cơ, bị “bỏ lại phía sau” trong ngành công nghiệp ô-tô điện với nhiều “cơ hội vàng”, các bộ, ngành chức năng, cơ quan quản lý tại Việt Nam cần sớm ban hành các chính sách ưu đãi như bổ sung ngành nghề sản xuất lắp ráp xe ô-tô điện chạy pin, sản xuất lắp ráp pin vào ngành nghề thuộc lĩnh vực đặc biệt ưu đãi đầu tư, tạo điều kiện cho các nhà đầu tư nước ngoài cũng như các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô-tô trong nước. Bên cạnh đó, sớm đánh giá lại việc thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, từ đó ban hành nghị quyết, chính sách cụ thể rõ ràng để các bộ, ngành, đơn vị có cơ sở thực hiện.■



**Hội nghị tìm kiếm nhà cung cấp công nghiệp hỗ trợ năm 2025 (Sourcing Fair Supporting Industries (SFS 2025) có chủ đề “Kết nối doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ TP. Hồ Chí Minh tham gia chuỗi cung ứng các ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao”, trực tiếp kết nối với 100 doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ trong nước.**

**H**ơn 300 cuộc kết nối trực tiếp đã được lên lịch và sắp xếp trước hội nghị dựa trên nhu cầu cụ thể của từng bên, bảo đảm tính hiệu quả và phù hợp. Việc tổ chức kết nối song song cả hai phương thức trực tiếp và trực tuyến cũng giúp mở rộng cơ hội tiếp cận cho các doanh nghiệp trong điều kiện hạn chế về không gian và thời gian.

CEO Công ty cổ phần Công nghệ Daviteq Nguyễn Vĩnh Lộc cho biết, doanh nghiệp đang cần tìm kiếm các nhà cung cấp sản phẩm cơ khí, linh kiện điện tử, phụ kiện bo mạch, ép nhựa, ốc-vít... để nâng cao tỷ lệ nội địa hóa. Ông Nguyễn Vĩnh Lộc đánh giá, ngành công nghiệp hỗ trợ Việt Nam đang trong giai đoạn phát triển mạnh mẽ, số lượng doanh nghiệp tham gia ngày càng nhiều. Tuy nhiên, sự kết nối giữa nhà cung cấp (supplier) và bên mua (buyer) vẫn còn chưa chặt chẽ. Do đó, ông kỳ vọng sẽ có một nền tảng hay cơ chế chính sách hỗ trợ kết nối hiệu quả hơn, giúp các buyer tìm được nhà cung cấp chất lượng, và ngược lại, giúp supplier tiếp cận với các khách hàng lớn để mở rộng cơ hội phát triển.



## SFS 2025: ĐÒN BẨY KẾT NỐI DOANH NGHIỆP CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ VIỆT VƯƠN TẦM

Theo Phó Giám đốc Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh Nguyễn Thị Kim Ngọc, qua 8 kỳ tổ chức, hội nghị đã trở thành nền tảng quan trọng trong việc thúc đẩy kết nối thực chất giữa các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ trong nước với các doanh nghiệp FDI và tập đoàn sản xuất công nghiệp lớn.

Trong khuôn khổ hội nghị còn có nhiều hoạt động thiết thực nhằm hỗ trợ doanh nghiệp cập nhật thông tin và xu hướng mới. Đó là các hội thảo chuyên đề về chuỗi cung ứng trong các ngành công nghiệp giá trị cao, gồm: cơ khí - chế tạo, máy móc, thiết bị, công nghiệp bán dẫn - vi mạch, công nghiệp y tế...

Đại diện Trung tâm phát triển công nghiệp hỗ trợ TP. Hồ Chí Minh đánh giá, sản xuất công nghiệp được xác định là một trong những trụ cột chính trong chiến lược phát triển kinh tế của thành phố sau khi thành phố mở rộng địa giới hành chính. Doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ Việt Nam cần chuyển mình theo hướng không chỉ đáp ứng các tiêu chí kỹ thuật, mà còn thực hiện tốt trách nhiệm với người lao động,

cộng đồng và môi trường.

Không dừng lại ở các cuộc gặp trực tiếp, ban tổ chức còn theo dõi và hỗ trợ các doanh nghiệp có tiềm năng tham gia chương trình phát triển nhà cung cấp nội địa trong dài hạn. Qua đó, từng bước hình thành hệ sinh thái công nghiệp hỗ trợ bền vững, góp phần nâng cao năng lực sản xuất trong nước, giảm phụ thuộc vào nhập khẩu, và xây dựng nền công nghiệp có giá trị gia tăng cao. Tại hội nghị cũng đã tổ chức hoạt động kết nối cung - cầu trực tiếp với đại diện các tập đoàn lớn, doanh nghiệp FDI đến từ Nhật Bản, Hàn Quốc, Hoa Kỳ, châu Âu, cùng các doanh nghiệp công nghiệp chủ lực trong nước trong các lĩnh vực: Cơ khí - chế tạo, điện - điện tử, y tế, hàng không...

Tính đến nay, các kỳ hội nghị đã ghi nhận hơn 136 lượt doanh nghiệp FDI tham gia, thực hiện hơn 2.100 cuộc tiếp xúc trực tiếp với 470 nhà máy sản xuất công nghiệp hỗ trợ Việt Nam (phần lớn là doanh nghiệp nhỏ và vừa, có năng lực cung ứng phù hợp nhu cầu thị trường).

**Thảo Đan**

# HONDA VIỆT NAM CẮN MỐC 40 TRIỆU XE, MỞ LỐI TÂM NHÌN TƯƠNG LAI

**Honda Việt Nam chính thức chạm mốc 40 triệu xe xuất xưởng, khẳng định vị thế số 1 thị trường xe máy, sẵn sàng bứt phá với chiến lược phát triển mới.**

**X**e ga “quốc dân” Vision vừa trở thành chiếc xe thứ 40 triệu mà Honda Việt Nam xuất xưởng. Đây không chỉ là một con số kỷ lục mà còn là kết tinh của gần ba thập kỷ gắn bó, đồng hành, sáng tạo và nỗ lực bền bỉ của doanh nghiệp trong hành trình chinh phục lòng tin của người tiêu dùng Việt. Nếu đặt lên bàn cân kinh tế - xã hội, con số 40 triệu xe ấy là một minh chứng sống động về sức sống của một thương hiệu đã gắn liền với văn hóa đi lại, thói quen tiêu dùng, cũng như đóng góp quan trọng vào sự phát triển công nghiệp phụ trợ, tạo việc làm và gia tăng giá trị nội địa hóa.

Ngay từ khi bắt đầu vào năm 1997 với nhà máy đầu tiên công suất 500.000 xe/năm, Honda Việt Nam đã từng bước chinh phục thị trường bằng sự am hiểu sâu sắc thị hiếu, mức thu nhập cũng như những điều kiện cơ sở hạ tầng còn nhiều thách thức của giao thông Việt Nam, để rồi mở rộng thành ba nhà máy xe máy hiện đại, đưa năng lực sản xuất lên 2,75 triệu xe/năm.

40 triệu xe, đó là cả một bức tranh kinh tế dày dặn, nơi Honda góp phần xây dựng chuỗi cung ứng quy mô lớn, tạo việc làm ổn định trực tiếp và gián tiếp cho hàng triệu lao động, đóng góp quan trọng vào ngân sách địa phương và là cú hích cho ngành công nghiệp phụ trợ nội địa vươn lên. Tỷ lệ nội địa hóa của Honda Việt Nam đạt 96% vào tháng 5/2025 với 175 nhà cung cấp trong nước,... là những con số ấn tượng khẳng định một hệ sinh thái sản xuất và cung ứng đã hình thành, có khả năng đáp ứng cả thị trường trong nước lẫn xuất khẩu đi 23 quốc gia và vùng lãnh thổ.

Từ xe số đến xe tay ga, từ xe điện đến các phiên bản dung tích lớn, 40 triệu chiếc xe đã trở thành một phần ký ức của người Việt, khắc ghi sự chuyển mình của xã hội, sự thay đổi diện mạo đô thị và nông thôn, cũng như khẳng định tầm vóc của một doanh nghiệp dám đặt mục tiêu đường dài.

Nói tới Honda Vision, chiếc xe thứ 40 triệu cũng là nói tới biểu tượng của phân khúc xe tay ga phổ thông, kết hợp được sự bền bỉ, tiết kiệm, kiểu dáng hiện đại và giá bán hợp lý, đáp ứng đúng nhu cầu di chuyển đa



dạng của người Việt. 40 triệu khách hàng không chỉ lựa chọn một chiếc xe, mà đặt niềm tin vào triết lý “lấy khách hàng làm trung tâm”, luôn cải tiến chất lượng, tích hợp công nghệ an toàn như phanh ABS, động cơ ESP+ tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện môi trường.

Chính từ thành quả ấy, Honda Việt Nam đang tạo nền tảng vững chắc để tiếp tục những bước đi dài hơi hơn, mở rộng sang xe điện, phổ cập phương tiện xanh và duy trì vị thế dẫn đầu trước những thay đổi mạnh mẽ của thị trường. Cột mốc 40 triệu xe, nhìn sâu hơn, chính là “tín chỉ niềm tin” mà người tiêu dùng và cộng đồng xã hội gửi gắm, là lời cam kết rằng thương hiệu này vẫn đang đồng hành, nâng đỡ từng giấc mơ di chuyển và tạo dựng một nền văn hóa giao thông hiện đại, an toàn, bền vững hơn.

Nhìn về năm tài chính 2026, Honda Việt Nam xác định tiếp tục đặt khách hàng làm trung tâm, đồng thời duy trì ba trụ cột: “xanh - an toàn - trải nghiệm vượt trội” như kim chỉ nam cho mọi hành động. Trước hết, chiến lược phổ cập xe điện và phương tiện xanh sẽ được đẩy mạnh, với mục tiêu không chỉ giới thiệu các mẫu EV tiên tiến, mà còn xây dựng mạng lưới sản xuất xanh, thân thiện môi trường.

**Thảo Nhi**

## ParkTech 2025: Kết nối công nghệ - Kiến tạo giao thông xanh

ParkTech 2025 (Triển lãm quốc tế về giải pháp công nghệ bãi đỗ xe) hứa hẹn mang đến những giải pháp tiên tiến, góp phần định hình tương lai của các đô thị bền vững. Sự kiện sẽ diễn ra từ ngày 14-16/8 tại Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn, TP. Hồ Chí Minh.

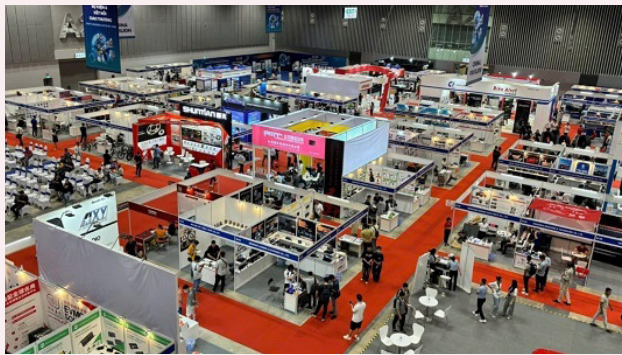
Không chỉ là nơi trưng bày các công nghệ hiện đại, ParkTech còn là cơ hội để các doanh nghiệp, chuyên gia và nhà quản lý kết nối, trao đổi ý tưởng và thúc đẩy hợp tác.

ParkTech 2025 nhằm giới thiệu các công nghệ tiên tiến, giúp tối ưu hóa không gian đô thị, giảm ùn tắc



giao thông và cải thiện trải nghiệm người dùng. Đồng thời, ParkTech tạo cơ hội để các doanh nghiệp giao thương, hợp tác và mở rộng thị trường, đồng thời nâng cao nhận thức về các giải pháp công nghệ thông minh thông qua các hội thảo chuyên đề.

Đối tượng tham gia ParkTech bao gồm các nhà phát triển công nghệ, nhà cung cấp thiết bị, nhà tích hợp hệ thống, nhà quản lý đô thị, chủ đầu tư bất động sản và cả những cá nhân quan tâm đến công nghệ thông minh.



## Giao thương sôi động tại triển lãm phụ tùng ô tô - xe máy

Từ ngày 24-26/7, Triển lãm phụ tùng ô tô - xe máy quốc tế Việt Nam 2025 sẽ chính thức diễn ra tại Trung tâm Hội nghị Triển lãm Sky Expo, TP. Hồ Chí Minh. Sự kiện quy tụ hơn 200 doanh nghiệp đến từ Việt Nam, Trung Quốc và ASEAN, với quy mô dự kiến thu hút trên 5.000 khách tham quan chuyên ngành.

Triển lãm sẽ giới thiệu hàng loạt sản phẩm, thiết bị và công nghệ tiên tiến trong lĩnh vực phụ tùng ô tô, xe máy, hứa hẹn mang đến nhiều giải pháp tối ưu hóa chuỗi cung ứng và sản xuất.

Nổi bật trong khuôn khổ triển lãm là các diễn đàn chuyên đề, hội thảo kỹ thuật chuyên sâu và chương trình trình diễn sản phẩm mới, giúp doanh nghiệp cập nhật xu hướng và công nghệ mới nhất.

Đặc biệt, chương trình kết nối giao thương B2B 1:1 giữa doanh nghiệp Việt Nam và Trung Quốc sẽ là cơ hội vàng để mở rộng hợp tác đầu tư, chuyển giao công nghệ. Khu trải nghiệm công nghệ và hoạt động tương tác xuyên suốt 3 ngày triển lãm hứa hẹn mang lại trải nghiệm sống động cho khách tham quan.

## THACO Auto bắt tay đối tác lớn tại Philippines



Mới đây, tại Manila (Philippines), THACO Auto chính thức ký Biên bản ghi nhớ hợp tác với tập đoàn BJ Mercantile, một trong những doanh nghiệp phân phối xe thương mại hàng đầu tại quốc đảo này. Theo thỏa thuận, BJ Mercantile sẽ trở thành đối tác chiến lược của THACO Auto trong việc phân phối các dòng xe bus thương hiệu THACO tại thị trường Philippines.

Tại lễ ký kết, THACO Auto đã bàn giao lô xe đầu tiên gồm các mẫu bus Cruiser 125 cho công ty vận tải Bicol Isarog, một khách hàng lớn trong lĩnh vực vận tải hành khách liên tỉnh tại Philippines. Đây là bước đi quan trọng trong chiến lược mở rộng thị trường quốc tế của THACO Auto, đồng thời khẳng định năng lực sản xuất, thiết kế và cung ứng xe bus đạt tiêu chuẩn quốc tế.

Thỏa thuận hợp tác không chỉ dừng lại ở hoạt động phân phối, mà còn bao gồm việc xây dựng hệ thống dịch vụ hậu mãi và cung cấp phụ tùng chính hãng tại Philippines. Với bước đi này, THACO Auto tiếp tục hiện thực hóa mục tiêu xuất khẩu sản phẩm ô tô "Make in Vietnam" ra khu vực Đông Nam Á.

## Honda Đồng Hành 2025: Cả nhà kết nối, thương hiệu lan tỏa

Tiếp nối chuỗi sự kiện cộng đồng tại Việt Nam, Honda Việt Nam vừa công bố sự trở lại của Honda Đồng Hành 2025, mang thông điệp “Cả Nhà Kết Nối Vạn Niềm Vui”. Chương trình dự kiến sẽ diễn ra từ tháng 5-12/2025, phủ sóng 30 tỉnh thành trên cả nước, là sân chơi kết nối dành cho mọi thành viên trong gia đình Việt, đồng thời thúc đẩy thương hiệu Honda đến gần hơn với người tiêu dùng.



Tại mỗi điểm dừng, Honda biến không gian thành nơi trải nghiệm đa chiều như trưng bày sản phẩm xe máy mới nhất, khu lái thử an toàn, khu lái thử xe thăng bằng cho trẻ em và góc sáng tạo dành cho các gia đình.

Ngoài hoạt động trải nghiệm, Honda còn trao tặng hàng loạt phần quà thiết thực như áo mưa, túi tote, bình nước, voucher ưu đãi... giúp lan tỏa sự tri ân chân thành đến khách hàng.

Honda Đồng Hành 2025 không chỉ là hoạt động kết nối cộng đồng mà còn là chiến lược tiếp thị sâu rộng tại thị trường nội địa, hướng đến xây dựng mối gắn kết bền chặt giữa thương hiệu - khách hàng - gia đình Việt.

## VinFast chinh phục Philippines: Bắt tay 6 “ông lớn” ngành ô tô

VinFast vừa công bố kế hoạch hợp tác với 6 đối tác chiến lược tại Philippines nhằm triển khai hơn 60 showroom và trung tâm dịch vụ xe điện trên toàn quốc trong năm 2025. Thông tin được đưa ra trong khuôn khổ Triển lãm Ô tô Quốc tế Manila (MIAS 2025), đánh dấu bước tiến mạnh mẽ của hãng xe Việt trong chiến lược chinh phục thị trường Đông Nam Á.

Các đối tác bao gồm những tên tuổi lớn trong lĩnh vực phân phối ô tô như EV Solutions, Autoflare, Xentro, EV Tech... cam kết đồng hành cùng VinFast trong việc xây dựng hệ thống đại lý 3S hiện đại, từ bán hàng đến hậu mãi. Dự kiến các showroom đầu tiên sẽ khai trương ngay trong quý III/2025.

Động thái này cho thấy VinFast không chỉ chú trọng mở rộng thị trường mà còn đặt nền móng cho hệ sinh thái xe điện tại Philippines, với sự đầu tư bài bản vào mạng lưới bán lẻ và dịch vụ. Việc gia nhập một trong những thị trường ô tô đang tăng trưởng nhanh nhất khu vực sẽ giúp VinFast khẳng định vị thế trong cuộc đua xe điện toàn cầu.



## Vietnam Cycle Expo: Điểm hẹn kết nối giao thương ngành xe hai bánh

Triển lãm quốc tế xe hai bánh Việt Nam (Vietnam Cycle Expo 2025) sẽ chính thức diễn ra từ ngày 14-16/8/2025 tại Trung tâm Hội chợ & Triển lãm Sài Gòn (SECC), TP. Hồ Chí Minh. Sự kiện do Hiệp hội ô tô - xe máy - xe đạp Việt Nam (VAMOBVA) phối hợp với Công ty VINEXAD tổ chức.

Vietnam Cycle Expo đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy sự phát triển của nền công nghiệp xe hai bánh Việt Nam. Sự kiện tạo ra nền tảng kết nối giao thương, giúp các doanh nghiệp trong nước tiếp cận với các đối tác quốc tế.

Vietnam Cycle Expo thu hút hơn 400 gian hàng trưng bày đến từ các doanh nghiệp hàng đầu trong nước và quốc tế, tập trung trưng bày các sản phẩm được cải tiến từ chất lượng đến kiểu dáng, các sản phẩm được trang bị các công nghệ mới giúp người sử dụng cải thiện được trải nghiệm khi sử dụng.

Vietnam Cycle Expo sẽ được tổ chức đồng thời với triển lãm Vietnam Sport Show 2025 - Triển lãm quốc tế về thể thao và giải trí ngoài trời.

## VinFast đạt thỏa thuận với 13 đại lý ô tô lớn Ấn Độ

Mới đây, VinFast Auto India, công ty con của VinFast tại Ấn Độ chính thức ký kết thỏa thuận hợp tác với 13 tập đoàn đại lý ô tô lớn tại nước này, đánh dấu bước đi chiến lược trong hành trình mở rộng thị trường quốc tế của hãng xe Việt. Theo thỏa thuận, các đối tác sẽ triển khai đồng loạt 32 đại lý 3S (bán hàng - dịch vụ - phụ tùng) tại 27 thành phố trọng điểm trên khắp Ấn Độ, với mục tiêu nâng tổng số lên 35 đại lý vào cuối năm 2025.

Đây là động thái quan trọng nhằm xây dựng nền tảng phân phối và dịch vụ hậu mãi vững chắc cho các mẫu xe điện VinFast sắp ra mắt tại thị trường Ấn Độ như VF 6, VF 7. Các đại lý tham gia đều là những tập đoàn có kinh nghiệm lâu năm trong ngành ô tô, sở hữu mạng lưới và uy tín vững mạnh trong khu vực.

Song song với việc đầu tư nhà máy sản xuất xe điện tại bang Tamil Nadu, động thái hợp tác với các đại lý chiến lược giúp VinFast tiếp cận nhanh thị trường đông dân thứ hai thế giới.

**Thanh Bình**



