

Báo cáo Ngành Ô Tô

04-2019

Trung tâm Nghiên cứu – Phân tích



02	Tổng quan ngành
03	Sức hấp dẫn ngành
03	Tóm tắt báo cáo
06	Yếu tố tác động chính
10	Tình hình sản xuất kinh doanh
13	Dự báo ngành
15	Chu kỳ sống của ngành
19	Sản phẩm & Thị trường
19	Chuỗi giá trị
24	Sản phẩm
25	Yếu tố quyết định lên cầu
27	Thương mại quốc tế
30	Môi trường cạnh tranh
30	Mức độ tập trung thị trường
31	Yếu tố thành công
33	Điều kiện kinh doanh
33	Công nghệ & Hệ thống
34	Chính sách & Quy định
36	Hỗ trợ ngành
37	Doanh nghiệp chính trong ngành
37	CTCP Ô tô Trường Hải
38	TCT Máy động lực và Máy nông nghiệp VN
39	Tập đoàn Vingroup



Tổng quan ngành

Một số chỉ tiêu chính

Tổng doanh thu 2018

10.3 tỷ USD

Tăng trưởng 14-18

23.7%

Tăng trưởng 19-23f

10.5 - 15%

Ô tô sản xuất trong nước 2018

263,170 Chiếc

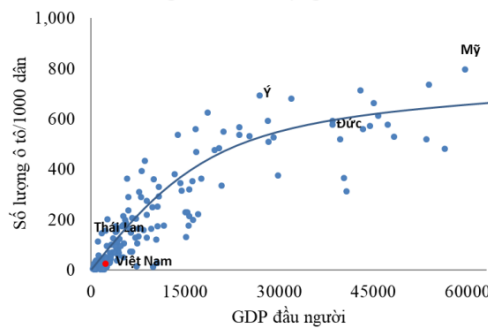
Tỷ lệ nội địa hóa

15%

Ngành Ô tô Việt Nam mới đang ở giai đoạn đầu của chu kỳ phát triển.

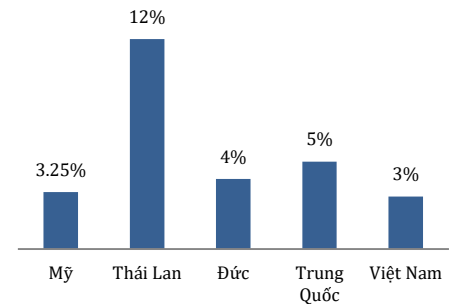
Ngành có đóng góp lớn vào nền kinh tế nên được quan tâm đặc biệt từ phía cơ quan quản lý.

GDP đầu người và số lượng ô tô/1000 dân



Nguồn: Wikipedia, CTS tổng hợp

Đóng góp của ngành ô tô vào GDP

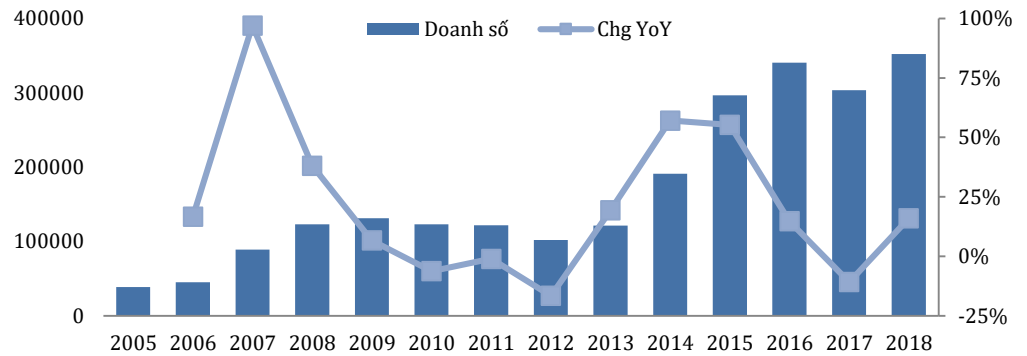


Nguồn: CTS tổng

Tiêu thụ xe tăng trưởng mạnh và dự báo tiếp tục tăng trong các năm tới:

- Tốc độ tăng trưởng CAGR 5 năm 14 – 18 đạt 23.7%
- Nếu không có sự can thiệp thúc đẩy ngành từ chính phủ, tốc độ tăng trưởng giai đoạn tiếp theo dự báo ở mức 10.5%/năm
- Giá xe có thể giảm giúp thúc đẩy tiêu thụ các năm tới

Doanh số bán xe Việt nam



Nguồn: VAMA, Hyundai, CTS

Cấu trúc ngành

Chu kỳ ngành

Phát triển

Pháp luật và chính sách

Cao

Biến động doanh thu

Thấp

Bước nhảy khoa học kỹ thuật

TB

Mức độ tập trung vốn

Cao

Rào cản gia nhập

Cao

Hỗ trợ ngành

TB - Cao

Thương mại toàn cầu

TB

Mức độ tập trung ngành

TB - Cao

Mức độ cạnh tranh

TB - Cao

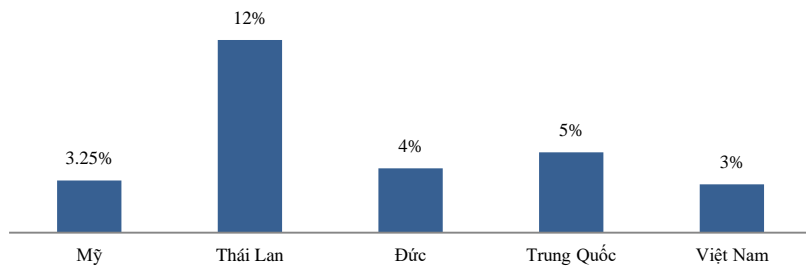
Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

Ngành ô tô dành được sự quan tâm đặc biệt từ phía chính phủ

Ngành Ô tô luôn là ngành mũi nhọn đóng góp lớn vào GDP của các nước lớn trên thế giới với 3.25% GDP của Mỹ, 5% GDP của Trung Quốc, 4% GDP của Đức và 12% GDP của Thái Lan. Tại Việt Nam, ngành Ô tô cũng chiếm tới 3% GDP cả nước. Chính vì lý do này mà ngành luôn dành được những sự quan tâm và đối xử đặc biệt từ phía chính phủ. Các hiệp định thương mại từ trước đến nay luôn có những ngoại lệ dành cho ngành Ô tô nhằm bảo vệ ngành trước sức ép cạnh tranh từ các nước trên thế giới, ngoại trừ ATIGA (và có thể là EVFTA sắp tới)

Đóng góp của ngành ô tô vào GDP



Nguồn: Eurostat, CTS tổng hợp

Sức cạnh tranh của các nhà sản xuất trong nước còn yếu nếu so với các nước trong khu vực

Quy mô thị trường xe ô tô Việt Nam hiện quá nhỏ để khiến cho các hãng xe chi tiền đầu tư sản xuất linh kiện, phụ tùng. Theo Toyota Việt Nam, số lượng phụ tùng, linh kiện bán được hàng năm phải đạt khoảng 50,000 bộ thì mới khả thi để đầu tư. Có nghĩa là một mẫu xe phải sản xuất được 50,000 chiếc trong một năm, gấp đôi doanh số tiêu thụ của các mẫu xe bán chạy hiện tại. Quy mô nhỏ trong khi những ưu đãi để thu hút đầu tư phụ trợ là chưa rõ ràng đã khiến cho việc sản xuất ở Việt Nam chỉ dừng lại ở khâu lắp ráp. Điều đó khiến giá thành xe sản xuất ở Việt Nam cao hơn 10 – 20% so với các nhà sản xuất lớn trong khu vực như Thái Lan, Indonesia.

Môi trường kinh doanh đang thay đổi

Tính tới thời điểm hiện tại, Việt Nam đã ký tổng cộng 12 hiệp định thương mại tự do với các nước và các khối, trong đó 10 hiệp định đã có hiệu lực. Một điều khá đặc biệt ở các hiệp định đã ký kết đó là 2 ngành công nghiệp như Ô tô và Thép luôn được đối xử hết sức đặc biệt và thường không nằm trong danh mục các dòng thuế được miễn giảm, chỉ ngoại ngoại trừ ATIGA và có thể là EV-FTA sắp tới.

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

	Loại xe	Thuế NK thời điểm gia nhập (%)	Thuế NK sau cắt giảm (%)	Thời gian cắt giảm	Năm cắt giảm cuối cùng
AFTA	Xe dưới 9 chỗ ngồi		0		2018
	Xe từ 10 chỗ ngồi và xe tải		5		2006
	Phụ tùng Ô Tô	5	0		2015
EVFTA (Chưa ký kết)	Ô tô, Xe máy nói chung		0	9 - 10 năm	

Nguồn: CTS tổng hợp

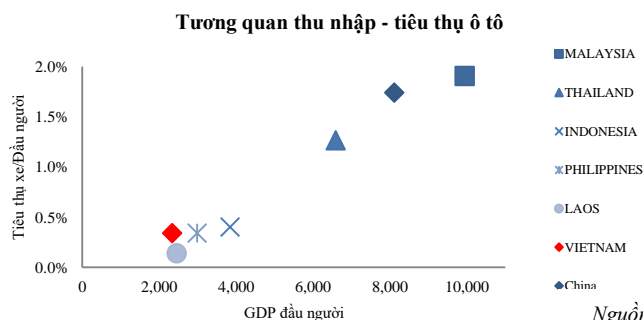
Khi thuế nhập khẩu giảm mà các doanh nghiệp nội không đủ sức cạnh tranh với các doanh nghiệp ở các nước trong khu vực, chính phủ đã ban hành nghị định 116 nhằm hạn chế nhập khẩu bằng các biện pháp kỹ thuật. Nhưng điều này vấp phải sự phản đối từ các đối tác, việc hạn chế không được thành công như giai đoạn mới ban hành.

Dù vậy, chúng tôi cho rằng chính phủ Việt Nam sẽ tiếp tục có những cách thức bảo hộ mà trước mắt có thể là việc giảm thuế tiêu thụ đặc biệt đối với thành phần sản xuất trong nước trên ô tô. Đây cũng là cách mà Malaysia sử dụng để bảo hộ 2 thương hiệu xe trong nước của họ.

Với việc nhập khẩu dễ dàng hơn và thuế tiêu thụ đặc biệt giảm có thể được áp dụng, chúng tôi kỳ vọng rằng giá xe ô tô trong nước sẽ giảm xuống và phụ hợp hơn với thu nhập của người dân, qua đó thúc đẩy tiêu thụ xe.

Tốc độ tăng trưởng tiêu thụ tự nhiên ở mức 10.5% nếu không có các biện pháp thúc đẩy của chính phủ:

Có thể nhận thấy rõ ràng mối tương quan giữa tiêu thụ xe ô tô và GDP trên đầu người và số lượng ô tô trên 1000 dân của các quốc gia. Hiện tại Việt Nam vẫn đang ở giai đoạn đầu của chu kỳ tăng trưởng. Tốc độ tăng trưởng tiêu thụ hợp lý đối với Việt Nam là khoảng 10.5%/năm nếu nhìn vào mối tương quan với GDP đầu người của các quốc gia trong khu vực. Khi GDP/người tăng 1% thì tiêu thụ xe/người tăng khoảng 1.5%. Tuy nhiên, mức tăng trưởng cũng có thể sẽ cao hơn và đạt khoảng 12 - 15%/năm trong vòng 10 năm tới nếu như giá xe giảm và những biện pháp kích thích như cấm xe máy trong nội đô trở thành hiện thực.



Nguồn: CTS tổng hợp

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

Cơ hội và thách thức cho các doanh nghiệp

Về cơ hội, những thay đổi trong ngành qua đó dẫn tới bùng nổ tăng trưởng tiêu thụ. Giảm thuế tiêu thụ đặc biệt nếu được áp dụng cũng sẽ là cách giúp gia tăng lợi nhuận cho doanh nghiệp có khả năng thúc đẩy tỷ lệ nội địa hóa. Sản lượng tăng cao lại tiếp tục giúp cho ngành đạt đủ quy mô đầu tư, sức cạnh của các doanh nghiệp sản xuất trong nước tăng lên.

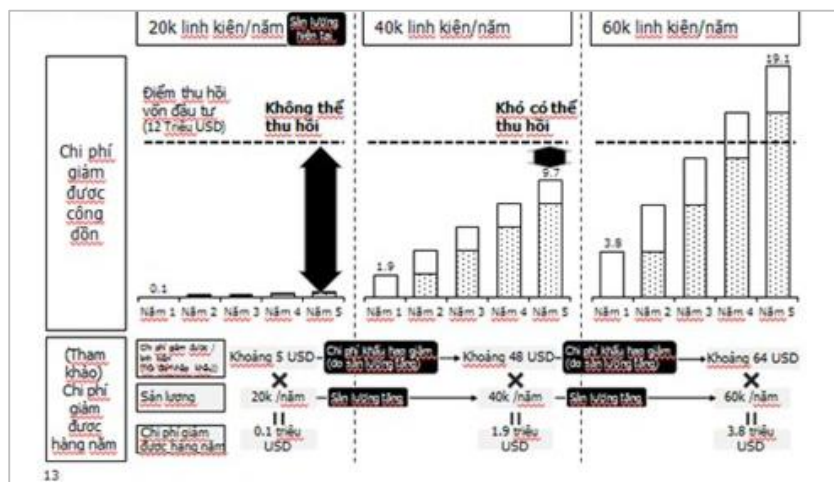
Về phần rủi ro, có thể thấy rõ sự phụ thuộc của các doanh nghiệp vào cách thức bảo hộ của chính phủ. Với việc hoạt động nhập khẩu ô tô đang diễn ra mạnh mẽ thì sẽ là sự đe dọa tới các nhà lắp ráp trong nước trong thời gian sắp tới. Một số hãng lớn như Toyota thậm chí đã tính tới chuyện ngừng sản xuất ô tô tại Việt Nam mà chuyển sang nhập khẩu khi thuế giảm về 0%. Nếu như không sớm có những biện pháp kịp thời để giữ chân các nhà sản xuất thì ngành ô tô trong nước sẽ phải chịu những thiệt hại rất lớn.

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

Tính kinh tế theo quy mô là nguyên nhân chính dẫn tới tình trạng tỷ lệ nội địa hóa thấp.

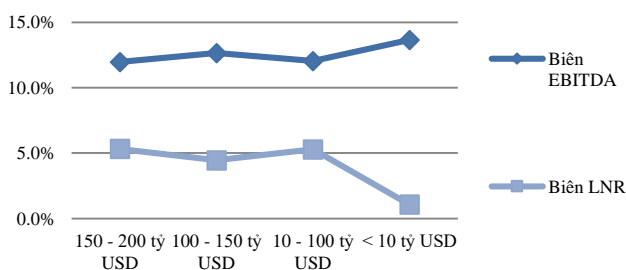
Giá thành sản xuất luôn là yếu tố quyết định đối với các công ty hoạt động trong lĩnh vực công nghiệp nói chung và ngành ô tô nói riêng. Theo Toyota Việt Nam, số lượng phụ tùng, linh kiện bán được hàng năm phải đạt khoảng 50,000 bộ thì mới khả thi để đầu tư. Có nghĩa là một mẫu xe phải sản xuất được 50,000 chiếc trong một năm. Đây là lý do vì sao các hãng sản xuất ô tô ở Việt Nam mới chỉ làm các khâu lắp ráp và hoàn thiện như giập vỏ, sơn, ... khi những mẫu xe bán chạy nhất có thể kể đến như Hyundai I10, Toyota Vios cũng chỉ có mức doanh số bán đạt 20,000 – 30,000 xe một năm. Không có đầu tư sản xuất linh kiện phụ tùng cũng đồng nghĩa với việc các doanh nghiệp thiếu đi lợi thế cạnh tranh nếu so với các nước trong khu vực như Đông Nam Á như Thái Lan (Sản xuất 2 triệu xe mỗi năm).



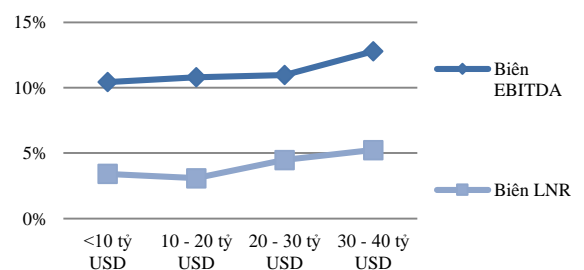
Nguồn: Toyota Việt Nam

Tính kinh tế theo quy mô cũng được phản ánh ở các hãng sản xuất ô tô và linh kiện trên thế giới. Theo thống kê từ 27 hãng sản xuất xe hơi và 36 nhà cung cấp hàng đầu, biên lợi nhuận của những doanh nghiệp quy mô lớn hơn thường cao hơn do doanh số đủ lớn để bù đắp chi phí R&D, chi phí đầu tư ban đầu.

Biên lợi nhuận nhóm các hãng xe trên thế giới phân theo doanh thu 2015 - 2017



Biên lợi nhuận các nhóm nhà cung cấp trên thế giới theo doanh thu 2015 - 2017



Nguồn: Bloomberg, CTS

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

Tiêu thụ xe ô tô có thể được đẩy mạnh trong các năm tới khi giá bán ô tô giảm nhờ những thay đổi trong môi trường pháp lý

Ngành Ô tô Việt Nam đứng trước sự thay đổi lớn về môi trường pháp lý tạo ra cơ hội lớn cũng như rủi ro cho các doanh nghiệp. Tính tới thời điểm hiện tại, Việt Nam đã ký tổng cộng 12 hiệp định thương mại tự do với các nước và các khối, trong đó 10 hiệp định đã có hiệu lực. Một điều khá đặc biệt ở các hiệp định đã ký kết đó là 2 ngành công nghiệp như Ô tô và Thép luôn được đối xử hết sức đặc biệt và thường không nằm trong danh mục các dòng thuế được miễn giảm vì đây là 2 ngành công nghiệp trọng điểm có đóng góp lớn vào nền kinh tế.

Sở dĩ Việt Nam chấp nhận giảm đi sự bảo hộ đối với một ngành quan trọng và có tiềm năng phát triển lớn trong tương lai là để đổi lại lấy dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài FDI. Khi tham gia hiệp định với càng nhiều nước thì sẽ càng dễ dàng cho những doanh nghiệp đặt nhà máy ở Việt Nam để xuất khẩu sản phẩm của mình đi nước khác. Có thể hiểu rằng, Việt Nam đang chọn con đường để trở thành một công xưởng sản xuất, đây cũng là bước đệm cần có để tạo ra một nền tảng phụ trợ giúp khối doanh nghiệp nội có thể phát triển.

Với AFTA (ATIGA) thì lại là một ngoại lệ, hiệp định thương mại tự do giữa các nước Đông Nam Á quy định mức thuế nhập khẩu ô tô nội khối giảm về 0% từ đầu năm 2018. Mức thuế nhập khẩu giảm trong khi ngành ô tô Việt Nam hiện vẫn chưa phát triển và mới chỉ hoạt động lắp ráp là chủ yếu, sản lượng tiêu thụ và sản xuất vẫn thấp rõ ràng là một rủi ro lớn đối với các doanh nghiệp sản xuất trong ngành.

Bảng: Các thỏa thuận cắt giảm thuế nhập khẩu Ô Tô đã ký kết

	Loại xe	Thuế NK thời điểm gia nhập (%)	Thuế NK sau cắt giảm (%)	Thời gian cắt giảm	Năm cắt giảm cuối cùng
WTO	Ô tô con dưới 2500 cc	90	70	7 năm	2014
	Ô tô con 2500 cc trở lên, loại 2 cầu	90	47	10 năm	2017
	Ô tô con 2500 cc trở lên	90	52	12 năm	2019
	Xe tải dưới 5 tấn	100	50	12 năm	2019
	Xe tải khác	60 - 80	50 - 70	5 - 7 năm	2014
	Phụ tùng Ô Tô	21 - 24	20.5	3 - 5 năm	2012
AFTA	Xe dưới 9 chỗ ngồi		0		2018
	Xe từ 10 chỗ ngồi và xe tải		5		2006
	Phụ tùng Ô Tô	5	0		2015
ASEAN - TQ	Xe chở người		50		2018
	Xe tải dưới 5 tấn	100	45		2014
	Xe tải 5 - 10 tấn	30 - 60	30		2012
EVFTA (Chưa ký kết)	Ô tô, Xe máy nói chung		0	9 - 10 năm	

Nguồn: CTS tổng hợp

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | **Các yếu tố tác động chính** | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

Tuy nhiên, chúng tôi cho rằng chính phủ Việt Nam sẽ tiếp tục tìm cách bảo hộ các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước

Nghị định 116 có hiệu lực từ đầu năm 2018 được coi như là một hàng rào kỹ thuật để bảo hộ ngành ô tô trong nước. Theo nghị định này, các lô ô tô nhập khẩu vào Việt Nam đều phải trải qua khâu kiểm tra an toàn và khí thải thay cho việc chỉ kiểm tra lô đầu tiên của mỗi mẫu như trước kia. Trong khi Việt Nam chỉ có một cơ quan chức năng và việc kiểm tra thường xuyên kéo dài dẫn đến những khó khăn trong nhập khẩu. Việc dùng biện pháp kỹ thuật để bảo hộ ngành đã vấp phải những phản ứng tiêu cực của các nước trên thế giới và làm ảnh hưởng đến tiến trình đàm phán EVFTA. Phía EU bày tỏ lo ngại về việc Việt Nam cũng dùng những biện pháp tương tự để đối phó với xe nhập khẩu từ EU khi hiệp định có hiệu lực. Chúng tôi cho rằng Việt Nam sẽ khó duy trì được những biện pháp kỹ thuật như vậy và sẽ phải có những cách thức khác để tạo lợi thế cho ngành sản xuất trong nước.

Trong bối cảnh đó, Bộ Tài chính đang đề xuất với Thủ tướng về việc **giảm thuế tiêu thụ đặc biệt đối với thành phần sản xuất trong nước trên xe ô tô** của các nhà sản xuất. Chúng tôi đánh giá cao động thái này của các cơ quan quản lý vì sẽ giải quyết được nhiều vấn đề trong ngành như:

- Giá xe giảm thúc đẩy được doanh số và nhờ đó đạt được tính kinh tế theo quy mô
- Giải quyết được các bài toán về việc đàm phán thương mại
- Tạo được lợi thế để giữ chân các nhà sản xuất trong nước và tạo được động cơ đầu tư tăng tỷ lệ nội địa hóa, không nhập khẩu ồ ạt

Sự ủng hộ của người dân đối với hàng hóa mang thương hiệu trong nước cũng sẽ là một yếu tố tác động lên ngành.

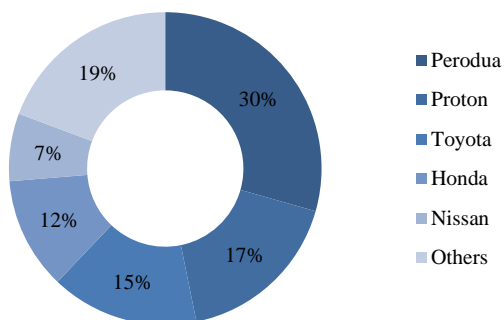
Khi nhìn lại những nước có nền công nghiệp ô tô phát triển và tương đối phát triển, có thể dễ dàng nhận thấy được sự ủng hộ của người dân đối với những thương hiệu ô tô trong nước. Tại Malaysia, 2 thương hiệu nội địa của quốc gia này là Proton và Perodua chiếm tới 47% thị phần tiêu thụ xe. 2 thương hiệu của Malaysia cũng thường xuyên được chính phủ dành cho những ưu ái và những chương trình hỗ trợ đặc biệt. Còn tại Hàn Quốc, 2 thương hiệu Hyundai và Kia chiếm tới 66% thị phần tiêu thụ.

Hoàn toàn có cơ sở khi Vinfast truyền thông đánh mạnh vào lòng tự tôn dân tộc. Chính phủ Việt Nam cũng hoàn toàn có thể áp dụng những chính sách đặc biệt đối với thương hiệu ô tô trong nước như các nước vẫn thường làm.

Sức hấp dẫn ngành

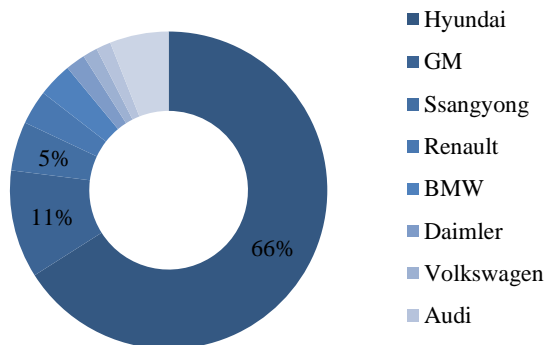
Tóm tắt báo cáo | **Các yếu tố tác động chính** | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

Thị phần các hãng xe ô tô tại Malaysia 2014



Nguồn: CTS tổng hợp

Thị phần các hãng xe ô tô tại Hàn Quốc 2015



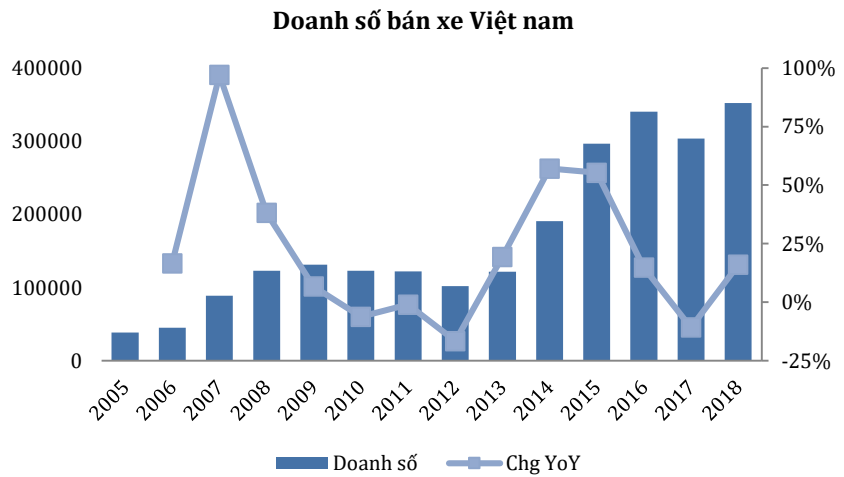
Nguồn: CTS tổng hợp

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | **Tình hình kinh doanh** | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

Doanh số tiêu thụ Ô tô Việt Nam tăng trưởng 16% đạt 352,209 xe năm 2018

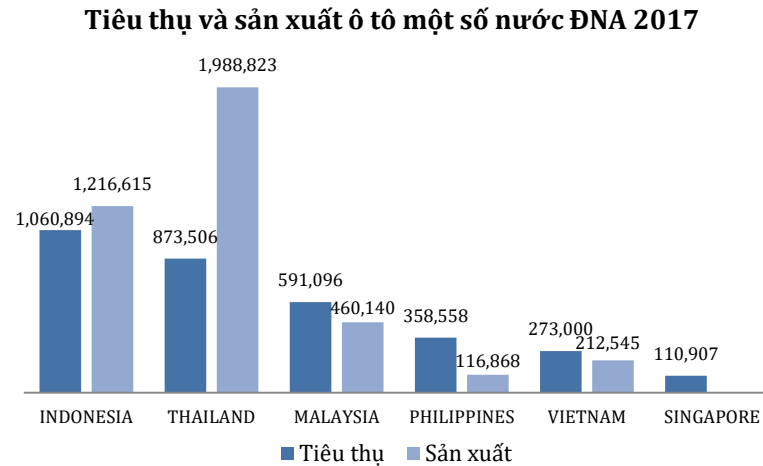
Mức tăng trưởng sản lượng xe tiêu thụ CAGR 5 năm 2013 – 2018 đạt 23,8% ở mức rất cao và có phần đồng thuận với tăng trưởng GDP. Sự sụt giảm trong năm 2017 là do tâm lý đợi giá xe giảm theo tác động của AFTA nhưng giá xe cuối cùng đã không giảm như kỳ vọng vì lượng xe nhập về rất ít do chưa chuẩn bị được các yêu cầu của nghị định 116.



Nguồn: VAMA, Hyundai, CTS ước tính

Quy mô ngành còn khiêm tốn nếu so với các nước trong khu vực

Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn còn nhỏ so với các nước trong khu vực như Indonesia và Thái Lan. Chúng tôi cho rằng câu chuyện của ngành Ô tô Việt Nam 10 năm tới sẽ rất khác, lượng xe tiêu thụ sẽ tăng lên đến một mức đủ để các nhà sản xuất đầu tư sản xuất công nghiệp phụ trợ.



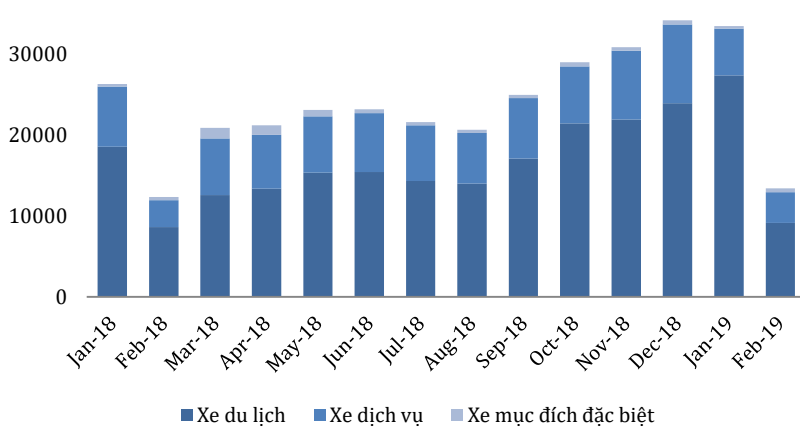
Nguồn: OICA

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | **Tình hình kinh doanh** | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

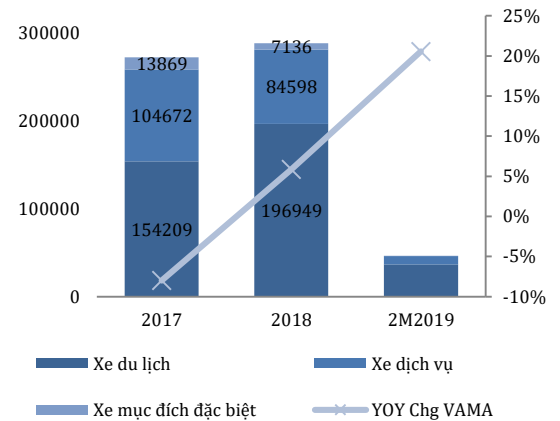
Xét trong các thành viên của hiệp hội các nhà sản xuất xe ô tô Việt Nam - VAMA, tiêu thụ xe du lịch đạt 196.949 xe năm 2018, chiếm 69% tổng lượng xe tiêu thụ. Tiêu thụ xe dịch vụ đạt 84.598 chiếc và xe mục đích đặc biệt đạt 7,136 chiếc.

Doanh số bán xe theo chủng loại của các thành viên VAMA



Nguồn: VAMA

Doanh số bán xe các TV VAMA



Nguồn: VAMA

Thị trường xe máy so sánh với thị trường ô tô

Số lượng xe máy tiêu thụ hiện tại cao hơn nhiều so với số lượng ô tô tiêu thụ và đạt tới 3.4 triệu chiếc năm 2018, tăng trưởng 3.5%. Giá trị thị trường xe máy đạt vào khoảng 118.5 nghìn tỷ VND (5 tỷ USD), còn thị trường ô tô đạt khoảng 241.6 nghìn tỷ VND (10.3 tỷ USD).

Năm 2018	Số lượng (Nghìn chiếc)	Giá bán TB ước tính (Triệu VND)	Doanh thu ngành ước tính (Tỷ VND)
Xe máy	3,386	35	118,510
Ô tô	352	686	241,615

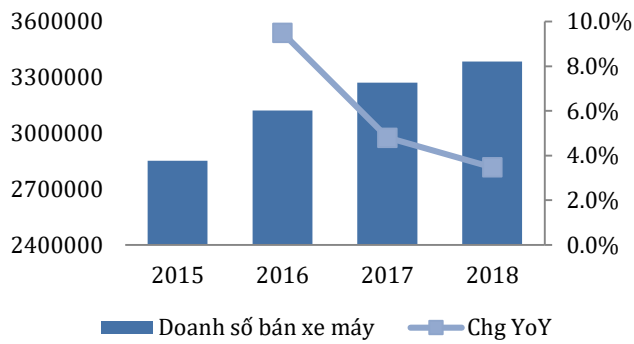
Cơ cấu thị phần xe máy có sự thay đổi lớn các năm qua khi lượng tiêu thụ xe tay ga liên tục tăng và chiếm 50% lượng tiêu thụ năm 2017 từ mức rất thấp những năm 2000s.

Thị trường xe máy Việt Nam đang được thống trị bởi Honda (76% thị phần) và Yamaha (21% thị phần). Tình trạng độc quyền đã khiến cho giá xe duy trì ở mức cao, thậm chí giá do đại lý bán cho người dân cao hơn cả chục phần trăm so với giá mà hãng công bố.

Sức hấp dẫn ngành

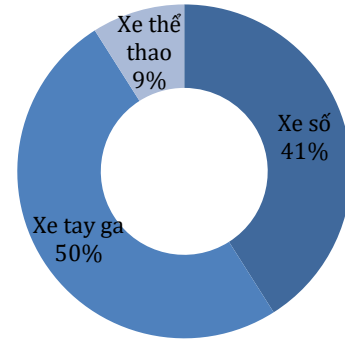
Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | **Tình hình kinh doanh** | Dự báo ngành | Chu kỳ sống của ngành

Doanh số bán xe máy thị trường Việt Nam



Nguồn: VAMM

Thị phần xe máy theo thể loại 2017



Nguồn: CTS tổng hợp

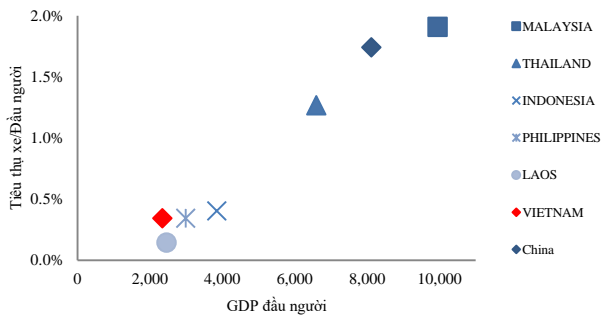
Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | **Dự báo ngành** | Chu kỳ sống của ngành

Mức tăng trưởng tiêu thụ xe tự nhiên của Việt Nam trong thời gian 5 năm tới là 10.5%/năm

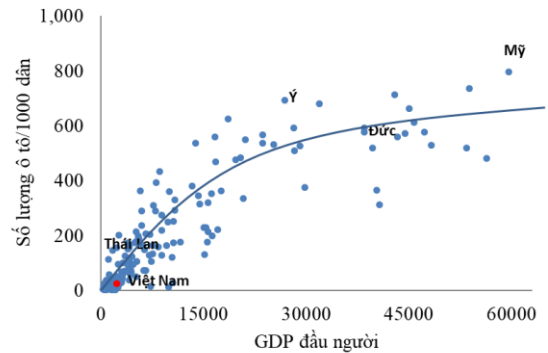
Nếu không bị tác động bởi các yếu tố mang tính chất thúc đẩy như chính sách của chính phủ thì tăng trưởng tiêu thụ xe ô tô hàng năm sẽ tăng trưởng ở mức hợp lý là 10.5%. Có thể nhận thấy rõ ràng mối tương quan giữa tiêu thụ xe ô tô và GDP trên đầu người và số lượng ô tô trên 1000 dân của các quốc gia. Hiện tại Việt Nam vẫn đang ở giai đoạn đầu của chu kỳ tăng trưởng. Tốc độ tăng trưởng tiêu thụ hợp lý đối với Việt Nam là khoảng 10.5%/năm nếu nhìn vào mối tương quan với GDP đầu người của các quốc gia trong khu vực. Khi GDP/người tăng 1% thì tiêu thụ xe/người tăng khoảng 1.5%.

Tương quan thu nhập - tiêu thụ ô tô



Nguồn: OICA, CTS

GDP đầu người và số lượng ô tô/1000 dân



Nguồn: Wikipedia, CTS tổng hợp

Cấm xe máy và giá xe ô tô giảm có thể là một yếu tố thúc đẩy tăng trưởng tiêu thụ ô tô mạnh

Thời điểm hiện tại, một số chính sách mang yếu tố thúc đẩy ngành đang được xem xét đưa vào áp dụng. Cụ thể:

- Hà Nội dự kiến cấm xe máy lưu hành ở các quận từ năm 2030 và có thể sẽ tiến hành cấm xe sớm ở một số tuyến đường có điều kiện giao thông công cộng phát triển. Đây có thể sẽ là một yếu tố tiềm tàng dẫn đến việc nhu cầu sở hữu ô tô cá nhân tăng cao.
- Bắt nguồn từ đề xuất của Vinfast, Bộ Tài chính cũng đang trình xin ý kiến Thủ tướng về việc giảm thuế tiêu thụ đặc biệt đối với các thành phần sản xuất trong nước của xe.

Những giải pháp này có thể thay đổi được câu chuyện con gà - quả trứng đối với ngành ô tô. Khi giá bán rẻ thì dẫn tới tiêu thụ và sản xuất trong nước tăng lên, các hãng sản xuất có thể tự tin đầu tư nâng tỷ lệ nội địa hóa và qua đó làm giảm thêm giá thành sản xuất trong nước, làm tăng tính cạnh tranh của các doanh

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | **Dự báo ngành** | Chu kỳ sống của ngành

ngành sản xuất nội. Ví dụ với một xe ô tô có dung tích 2.0 lít bị áp thuế tiêu thụ đặc biệt 40% nếu nâng được tỷ lệ nội địa hóa lên 80% thì sẽ giảm được 32% thuế tiêu thụ đặc biệt và tạo được lợi thế lớn so với các đối thủ.

Giá xe giảm theo quy định mới có thể ban hành (VD: Mức thuế TTĐB 40% cho xe dung tích 2.0 lít)	
Tỷ lệ nội địa hóa	Mức giảm giá vì thuế so với xe nhập
10%	4.00%
15%	6.00%
20%	8.00%
40%	16.00%
60%	24.00%
80%	32.00%

Sức hấp dẫn ngành

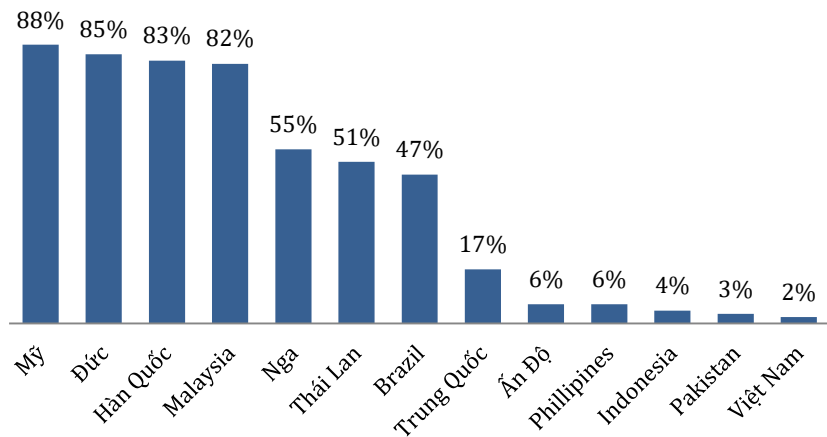
Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | **Chu kỳ sống của ngành**

Ngành Ô Tô Việt Nam đang trong giai đoạn TĂNG TRƯỞNG. Chu kỳ này dự kiến còn tiếp tục trong ít nhất là 5 năm tới

Dur địa tăng trưởng ngành còn rất lớn khi tỷ lệ hộ gia đình sở hữu xe ô tô mới chỉ ở khoảng 2%. Phương tiện di chuyển của người Việt vẫn chủ yếu là xe máy. Trong bối cảnh những thay đổi về chính sách để thúc đẩy tăng trưởng ngành ô tô được chính phủ chú trọng như hiện nay, chúng tôi cho rằng khả năng tiếp cận của người dân đối với sản phẩm ô tô sẽ tăng lên đáng kể. Giá xe sẽ phù hợp hơn với thu nhập của đại đa số người dân, sự lựa chọn trong phân khúc giá thấp sẽ trở lên đa dạng hơn trước.

Triển vọng tăng trưởng sẽ có thay đổi tùy thuộc vào môi trường, điều kiện pháp lý, kinh tế của từng giai đoạn. Tuy nhiên chúng tôi cho rằng ngành Ô tô Việt Nam sẽ còn tăng trưởng mạnh trong dài hạn trong điều kiện nền kinh tế Việt Nam đang tăng trưởng bền vững hơn trước.

Tỷ lệ hộ gia đình sở hữu xe ô tô



Nguồn: CTS tổng hợp

Những thay đổi về cơ cấu ngành đang diễn ra mạnh mẽ hơn bao giờ hết trên thế giới

Mặc dù tăng trưởng tiêu thụ xe trong nước là điều dễ dàng nhận thấy nhưng ngành Ô Tô Việt Nam cũng chịu sự ảnh hưởng lớn trước những thay đổi ngành trên thế giới. Bloomberg gọi thời điểm hiện tại của ngành Ô Tô là thời điểm chứng kiến sự thay đổi lớn chưa từng thấy trước đây. Ô tô điện đang trở lên phổ biến hơn bao giờ hết khi có thể giải quyết được bài toán ô nhiễm đô thị, hệ thống tự lái cũng đang được đầu tư phát triển mạnh mẽ.

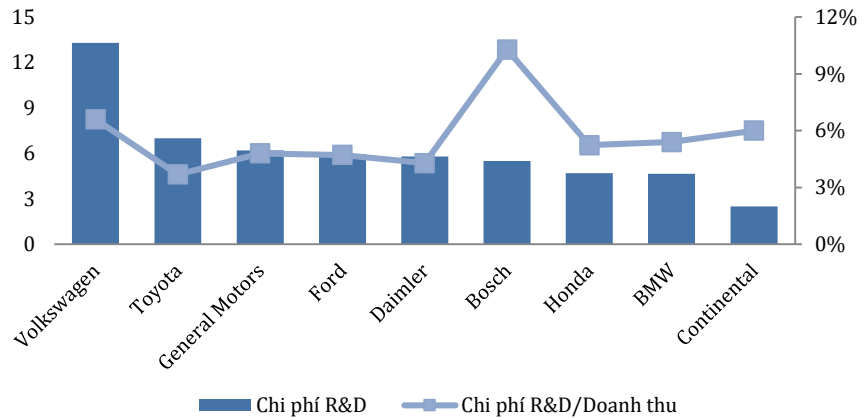
Các hãng xe và cả các nhà cung cấp đang đầu tư những khoản tiền lớn cho hoạt động nghiên cứu phát triển để đón đầu xu hướng mới. Volkswagen đứng đầu bảng với chi phí nghiên cứu đạt tới 13 tỷ USD năm 2017, chiếm xấp xỉ 8% doanh thu của hãng. Bosch cũng là một ví dụ thành công khi bỏ lượng lớn tiền

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | **Chu kỳ sống của ngành**

cho khâu nghiên cứu, động cơ điện của Bosch hiện được dùng cho nhiều dòng xe ô tô cũng như xe máy.

Chi phí R&D của các hãng xe và nhà cung cấp lớn



Nguồn: EU Investment Scoreboard, CTS

Phát triển xe điện cũng yêu cầu những thay đổi lớn ở mặt hạ tầng, cụ thể là trạm sạc pin hoặc thay pin. Những doanh nghiệp đi tiên phong và xây dựng được hệ thống trạm sạc lớn hơn sẽ là những doanh nghiệp chiếm được thị phần. Để làm được như vậy thì các hãng xe phải có tiềm lực tài chính rất mạnh.

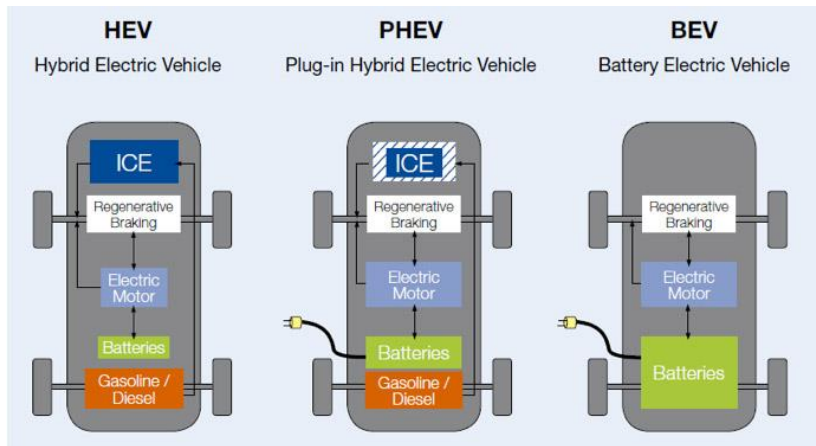
Xe điện hiện được chia làm nhiều loại:

- HEV: Xe vẫn chủ yếu chạy bằng động cơ đốt trong (ICE). Tuy nhiên khi sử dụng phanh hoặc khi xuống dốc, dòng điện sản sinh sẽ được nạp vào ác quy và dòng điện này giúp chạy mô tơ điện hỗ trợ động cơ đốt trong.
- PHEV: Xe kết hợp giữa động cơ điện và động cơ đốt trong. Với dạng xe này, điện sẽ được nạp trực tiếp vào ác quy để cung cấp điện năng cho động cơ điện lớn hơn.
- BEV: Xe chỉ sử dụng động cơ điện chứ không dùng động cơ đốt trong

Những mẫu xe sử dụng động cơ điện lớn hơn sẽ giúp mang lại khả năng khởi động tốt hơn vì đặc trưng của động cơ điện là đạt được momen xoắn cực đại tại vòng tua thấp. Nhưng chính việc khởi động nhanh sẽ đẩy nhanh sự bào mòn lốp xe và khiến quãng đường sử dụng lốp giảm 1/3 so với trước.

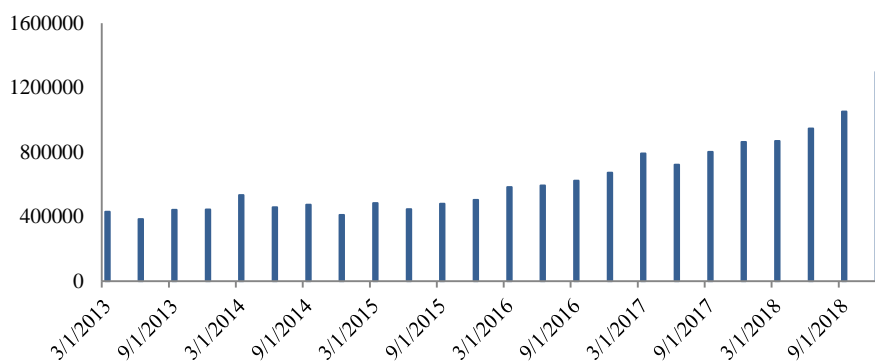
Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | **Chu kỳ sống của ngành**



Doanh số bán xe điện + xe Hybrid toàn cầu đang tăng rất mạnh thời gian gần đây. Quý 4/2018, lượng xe có yếu tố ‘điện’ được bán trên toàn cầu đạt 1.3 triệu xe, tăng 50% so với cùng kỳ và chiếm hơn 6% lượng xe tiêu thụ toàn cầu. Mẫu xe Tesla Model 3 chạy hoàn toàn bằng điện là mẫu xe bán chạy thứ 11 ở Mỹ năm 2018 và đáng chú ý, thời điểm bán tập trung nhiều ở những tháng cuối năm. Khả năng lớn Tesla sẽ còn đẩy được doanh số bán mạnh mẽ hơn nữa trong năm 2019. Xu hướng thay đổi như vậy có thể coi là đã rõ ràng, có thể sẽ cần nhiều thời gian nữa để những thay đổi này được áp dụng ở các nước nhỏ như Việt Nam.

Doanh số xe điện + xe Hybrid toàn cầu(Hàng quý)



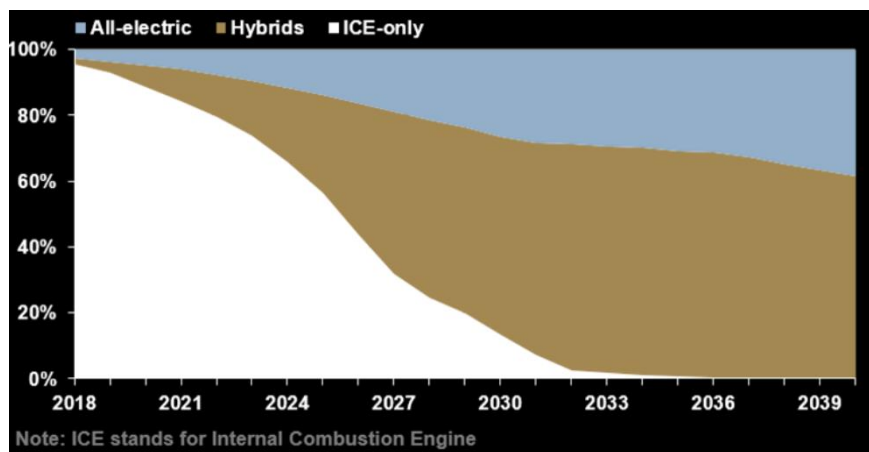
Nguồn: Bloomberg

Một số quốc gia thậm chí đã lên lộ trình cấm xe sử dụng động cơ đốt trong như Anh (đến 2040), Pháp, Đức, Ấn Độ, Slovakia, Trung Quốc. Những chính sách này sẽ tạo ra những sự thay đổi lớn tại một số thị trường nội địa của các nước và tạo cơ hội cho các hãng xe mới vươn lên. Bloomberg dự báo, lượng xe động cơ

Sức hấp dẫn ngành

Tóm tắt báo cáo | Các yếu tố tác động chính | Tình hình kinh doanh | Dự báo ngành | **Chu kỳ sống của ngành**

đốt trong được bán tại Trung Quốc sẽ giảm xuống gần như bằng 0 vào thời điểm năm 2032.



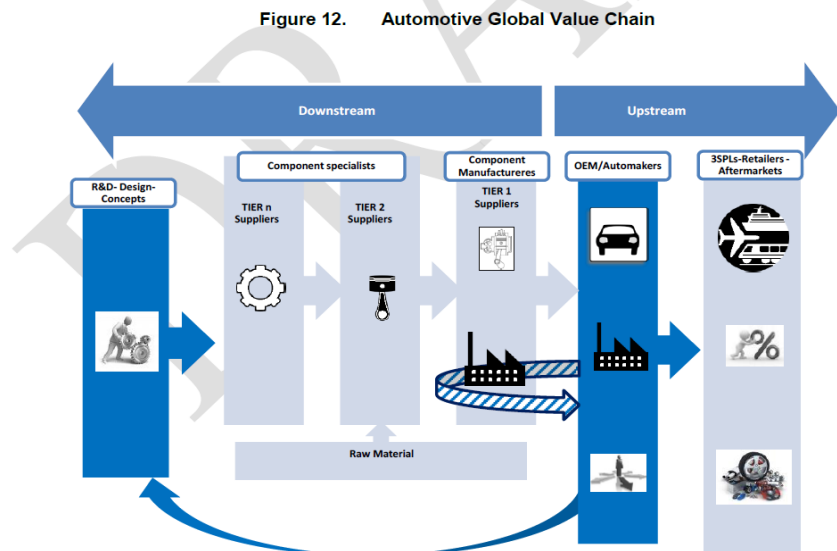
Nguồn: Bloomberg

Ô tô tự lái cũng sẽ là một yếu tố thay đổi lớn ở các nước phát triển. Các hãng sản xuất lớn hiện tại đã tự đặt ra lộ trình phát triển hệ thống tự lái trên ô tô của họ. Nếu như hiện tại mới chỉ có một vài mẫu xe có thể tự lái ở trên những tuyến đường cao tốc và vẫn yêu cầu sự chú ý của tài xế thì trong tương lai những chiếc xe sẽ phải tự chuyển động ở nhiều địa hình khác nhau.

Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | Thương mại quốc tế

Chuỗi giá trị ngành Ô tô được chia làm hạ nguồn và thượng nguồn. Hạ nguồn gồm các khâu thiết kế, sản xuất linh kiện phụ tùng cấp 1, cấp 2... Thượng nguồn của chuỗi giá trị sẽ là những doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, phân phối, bán hàng và chăm sóc khách hàng.



Source: adapted from Veloso and Kumar (2002) and Sturgeon et. al (2009).

Giá trị của các khâu và các thành phần đóng góp trên xe ô tô:

- Khâu thiết kế: khâu này thường chỉ chiếm một phần nhỏ trong giá thành sản xuất của một chiếc xe hơi (0.5%). Chúng tôi ước tính giá trị này dựa trên sự tương quan giữa doanh thu của các hãng xe khách hàng và các hãng thiết kế. Tuy chi phí cho hoạt động này thấp nhưng nó lại là một khâu rất quan trọng ảnh hưởng lớn đến thành công của các hãng xe.
- Các nhóm linh kiện trên xe từ GR I – GR IV được ước tính từ giá trị xuất nhập khẩu của nhiều nước và trong nhiều giai đoạn khác nhau. Trong đó động cơ cùng các thành phần chiếm đến 16.7% giá trị trên xe, các bộ phận quan trọng khác như khung gầm, bộ chuyển động, hộp số... chiếm 38.9% giá trị của chiếc xe.
- Khâu lắp ráp và hoàn thiện hiện là khâu mà các hãng xe, nhà lắp ráp Việt Nam đang làm chỉ đóng góp khoảng 15% giá trị trên chiếc xe. Khâu này bao gồm các công đoạn như giập vỏ xe, lắp ráp, sơn...

Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | Thương mại quốc tế

Bảng: Ước tính giá trị các thành phần trên xe			
Khâu	Bao gồm	Ước tính % giá vốn	Cộng dồn
Khâu thiết kế		0.50%	0.50%
GR I: cao su và kính	Dây, ống, kính	3.10%	3.60%
GR II: phụ kiện sắt thép	Đinh, ốc vít, lò xo, giảm xóc, chốt xoay	7.10%	10.60%
GR III: Động cơ và thành phần chính động cơ		16.70%	27.30%
GR IV: những đồ nhỏ hơn + đồ điện tử	Điều hòa, bánh răng, gioăng, một vài bộ phận máy móc, bánh răng, thanh chuyển động, ...	14.00%	41.30%
GR V: Những phụ kiện của các bộ phận chính của xe	Khung gầm, cản trước sau, dây an toàn, phanh, bộ chuyển động, hộp số, bánh xe, giảm sóc, lọc gió, ống xả, bánh lái	38.90%	80.30%
GR VI: Ghế ngồi,...		4.70%	85.00%
Giá trị của những bộ phận trên ô tô		85%	85.00%
Giá trị gia tăng của khâu lắp ráp (giặt vỏ, sơn, ...)		15%	100.00%
Giá trị gia tăng của thương hiệu		5%	105.00%
Giá trị gia tăng khâu phân phối		5%	110.00%

Nguồn: CTS tổng hợp và ước tính

Nếu như Apple có thể sản xuất điện thoại mà không cần nhà xưởng thì các hãng xe cũng có thể sản xuất ô tô với một cách thức gần như vậy. Tính chuyên môn hóa trong ngành ô tô đã đạt tới mức rất cao khi hầu hết các khâu đều có thể thuê đơn vị cung cấp chuyên biệt làm:

- Khâu thiết kế có thể được thuê ngoài bởi những công ty chuyên làm thiết kế.
- Các bộ phận linh kiện phụ tùng cũng có thể mua từ các nhà cung cấp
- Động cơ cũng có thể thuê phát triển từ các hãng khác hoặc mượn từ một hãng ô tô khác

Mặc dù có thể thuê ngoài các công đoạn sản xuất nhưng việc chủ động phát triển các công nghệ cũng như tạo được cái chất riêng lại vô cùng quan trọng đối với các nhà sản xuất. Chính vì lý do này mà các hãng vẫn tiếp tục đổ rất nhiều tiền vào hoạt động nghiên cứu & phát triển.

Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | Thương mại quốc tế

Bảng: các nhà cung cấp linh kiện ô tô lớn trên thế giới							
(Đơn vị: Triệu USD)		Tỷ trọng doanh thu theo phân khúc				Ngành cấp 3	Ngành cấp 4
Hãng	Quốc gia	Giá rẻ	Bình dân	Hạng sang	Siêu sang		
Continental	Đức	0%	70%	30%	0%	Auto Parts	
Denso	Nhật	0%	100%	0%	0%	Auto Parts	
ZF Friedrichshafen	Đức	0%	70%	30%	0%	Auto Parts	
Magna	Canada	0%	65%	35%	0%	Auto Parts	
Aisin	Nhật	0%	100%	0%	0%	Auto Parts	Drivetrain Components
Bridgestone - Fiestone	Nhật	0%	90%	10%	0%	Auto Parts	Tire
Huyndai mobis	Hàn Quốc	0%	100%	0%	0%	Auto Parts	Automotive Engineering & Tech
Michelin	Pháp	0%	70%	30%	0%	Auto Parts	Tire
Faurecia	Pháp	5%	80%	15%	0%	Auto Parts	Commercial Vehicles Mfg
Weichai Power	Trung Quốc	100%	0%	0%	0%	Commercial Vehicles	
Valeo	Pháp	0%	100%	0%	0%	Auto Parts	
Huayu automotive system	Trung Quốc	100%	0%	0%	0%	Auto Parts	
Lear	Mỹ	0%	70%	30%	0%	Auto Parts	Seating & Trim
Cummins	Mỹ	0%	90%	10%	0%	Commercial Vehicles	
Adient	Mỹ	0%	70%	25%	5%	Auto Parts	Seating & Trim
Schaeffler	Đức	0%	85%	15%	0%	Auto Parts	Auto Electrical
Goodyear	Mỹ	0%	85%	15%	0%	Auto Parts	Tire
IHI corp	Nhật	0%	0%	85%	15%	Aircraft & Parts	Aircraft Parts
Parker hannifin	Mỹ	0%	0%	70%	30%	Flow Control Equipment	Fluid Power Valve
JTEKT	Nhật	0%	100%	0%	0%	Auto Parts	Steering & Suspension
Arconic inc	Mỹ	0%	0%	70%	30%	Aircraft & Parts	Aircraft Parts
Aptiv	Ai Len	20%	80%	0%	0%	Auto Parts	Auto Electrical
Toyota Boshuko	Nhật	0%	100%	0%	0%	Auto Parts	Seating & Trim
GKN	Anh	0%	0%	100%	0%	Auto Parts	Engines & Parts
Autoliv	Thụy Điển	0%	70%	30%	0%	Auto Parts	Auto Safety Equipment
BorgWarner	Mỹ	0%	85%	15%	0%	Auto Parts	Engines & Parts
Tenneco	Mỹ	15%	85%	0%	0%	Auto Parts	Exhausts & Emissions
Gestamp	Tây Ban Nha	0%	60%	40%	0%	Auto Parts	Other Motor Vehicle Parts
NSK	Nhật	0%	100%	0%	0%	Fabricated Metal & Hardware	Ball & Roller Bearing
Hella KG	Đức	0%	75%	25%	0%	Auto Parts	Auto Electrical
Koito Manufacturing	Nhật	10%	90%	0%	0%	Auto Parts	Auto Electrical
Toyoda Gosei	Nhật	0%	100%	0%	0%	Auto Parts	Seating & Trim
Dana	Mỹ	0%	100%	0%	0%	Auto Parts	Drivetrain Components
Mando corp	Hàn Quốc	40%	60%	0%	0%	Auto Parts	Brake Systems
Allegheny technology	Mỹ	0%	0%	70%	30%	Steel Producers	Iron & Steel
Brembo Spa	Ý	0%	45%	40%	15%	Auto Parts	Brake Systems

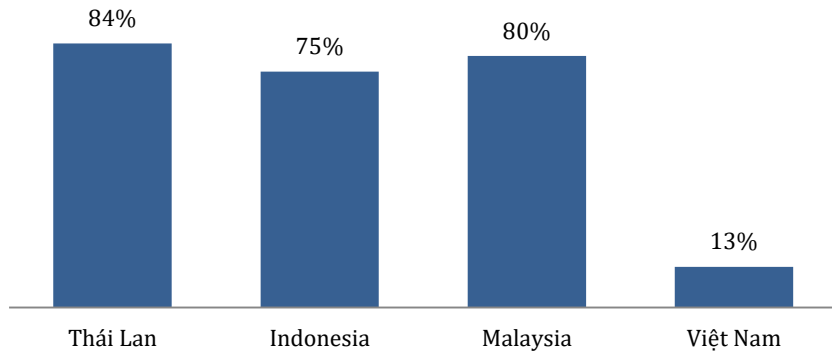
Nguồn: Bloomberg, CTS

Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | Thương mại quốc tế

Hiện tại Việt Nam là một trong 4 nước có hoạt động sản xuất, lắp ráp ô tô tương đối phát triển nhưng lại là nước có tỷ lệ nội địa hóa thấp nhất chỉ đạt khoảng 10 – 15% tùy hãng. Trong khi đó các nước Thái Lan, Indonesia, Malaysia đều có tỷ lệ nội địa hóa lớn hơn 70% nhờ có thị trường lớn hơn.

Tỷ lệ nội địa hóa các nước Asean



Nguồn: CTS tổng hợp

Các doanh nghiệp Việt Nam chủ yếu nhập linh kiện từ các nước trong khu vực, Trung Quốc và các nước gốc của thương hiệu xe.

	Năm thành lập	Công suất nhà máy	Đối tác liên doanh	Nguồn nhập linh kiện
Kia	2007	50000	Thaco	Hàn, TQ
Hyundai	2009	60000	Thành công	Hàn, TQ
Mazda	2007	100000	Thaco	Nhật, TQ, Thái Lan
Toyota	1995	50000	VEAM	Nhật, Asean
Honda	2005	10000	VEAM	Nhật, Asean
Ford	1995	14000	VEAM	
Mercedes	1995	4000	SAMCO	EU, ASEAN
Isuzu	1995	5000		

Nguồn: CTS tổng hợp

Hiện tại mức độ hoàn thiện chuỗi giá trị của ngành ô tô Việt Nam là rất thấp khi thiếu vắng cả những doanh nghiệp cung cấp cấp 1 và các cấp thấp hơn.

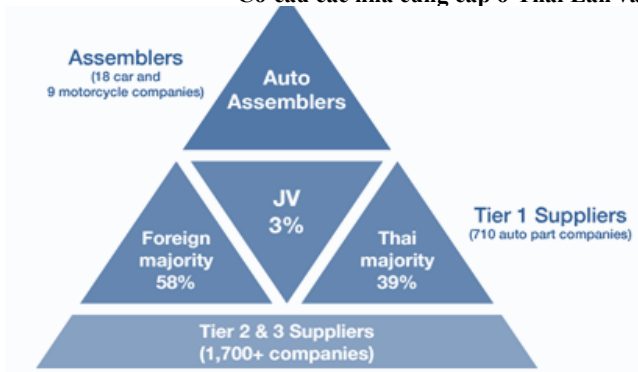
Nếu như Thái Lan có tới 710 nhà cung cấp cấp 1 và 1700 nhà cung cấp cấp 2 thì Việt Nam chỉ có 33 nhà cung cấp cấp 1 và 200 nhà cung cấp cấp 2. Con số này quá khiêm tốn và thậm chí không có sự xuất hiện của các nhà cung cấp tên tuổi. Việc phát triển chuỗi giá trị trong nước cũng khó có thể chỉ dựa vào các doanh nghiệp trong nước. Ở Thái Lan, các nhà cung cấp cấp 1 nước ngoài chiếm tới 58% với các tên tuổi lớn như Bosch, Magna, Denso, Toyota Soshoku, Toyota Gosei,...

Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | Thương mại quốc tế

Những bộ phận trên xe hơi được làm chủ yếu từ sắt thép trong khi Việt Nam vẫn chưa tự chủ được nguồn cung sắt thép phục vụ nhu cầu sản xuất. Ví dụ như những bộ phận phải chịu lực và chịu nhiệt nhiều trong xe hơi như động cơ, hộp số, trục khuỷu,.. được làm từ những loại vật liệu chuyên biệt như Gang xám, gang dẻo, gang cầu, hợp kim nhôm,.. Các sản phẩm gang có độ chịu lực gấp từ 3 – 5 lần độ bền của các sản phẩm thép xây dựng thông thường. Việc phải nhập khẩu từng loại vật liệu với số lượng nhỏ cũng làm giá thành tăng lên đáng kể.

Cơ cấu các nhà cung cấp ở Thái Lan và tương quan so với Việt Nam



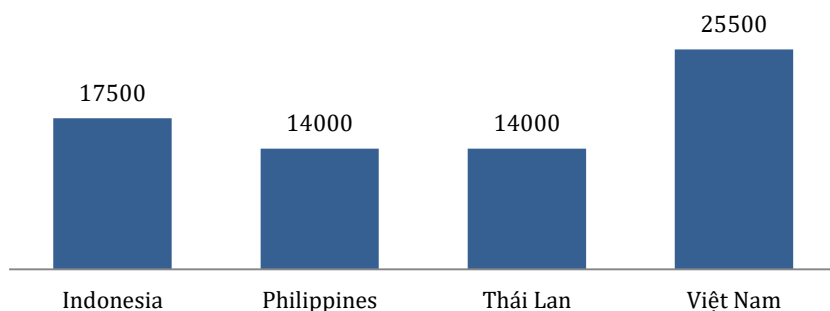
Số lượng Supplier	Việt Nam 2013	Thái Lan
Tier 1	33	710
Tier 2 + 3	200	1700

Nguồn: CTS tổng hợp

Quy mô ngành nhỏ, tỷ lệ nội địa hóa thấp đã đẩy chi phí sản xuất của ngành Ô Tô Việt Nam tăng cao:

- Theo Toyota Việt Nam, tỷ lệ nội địa hóa thấp khiến cho giá thành sản xuất của ngành ô tô Việt Nam cao hơn 10% so với các nước khác trong khu vực.
- Còn nếu theo báo cáo của BMI, giá thành sản xuất xe Ford Fiesta ở Việt Nam cao hơn 20% so với các nước trong khu vực vì lý do tương tự.

Giá xe Ford Fiesta ở các nước ĐNA theo chi phí sản xuất



Nguồn: BMI

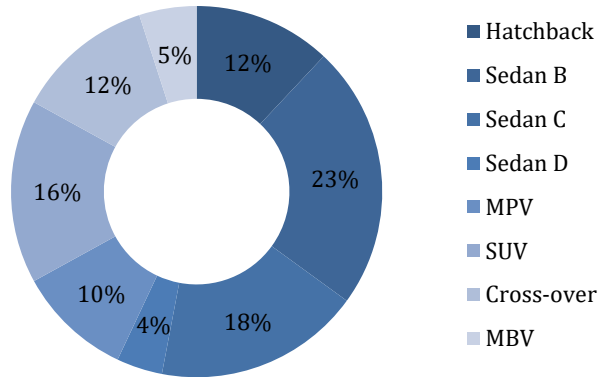
Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | Thương mại quốc tế

Các phân khúc xe nhỏ hiện vẫn là các dòng xe ăn khách tại thị trường Việt Nam

2 phân khúc xe Hatchback và Sedan hạng B chiếm tới 35% thị phần năm 2017. Phân khúc Sedan hạng C cũng chiếm tới 18% thị phần, theo sau đó là phân khúc xe SUV.

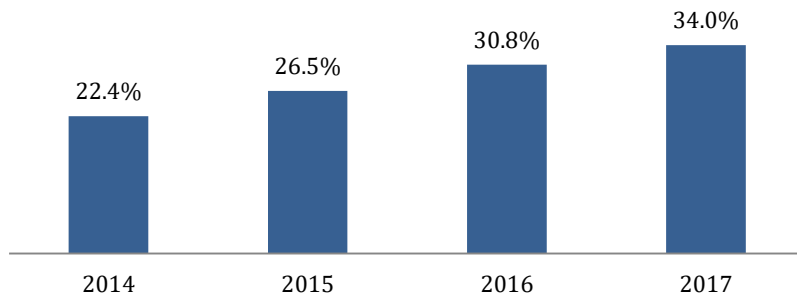
Tiêu thụ xe du lịch theo hạng năm 2017



Nguồn: VAMA

Xu hướng chuyển từ sử dụng xe Sedan sang xe SUV hiện đã là một xu hướng rõ ràng trên phạm vi toàn cầu. Chỉ trong vòng 4 năm từ 2014 – 2017, thị phần xe SUV đã tăng lên 11.6% và chiếm tới 34% thị phần xe tiêu thụ trên toàn thế giới.

Thị phần phân khúc xe SUV toàn cầu



Nguồn: Bloomberg

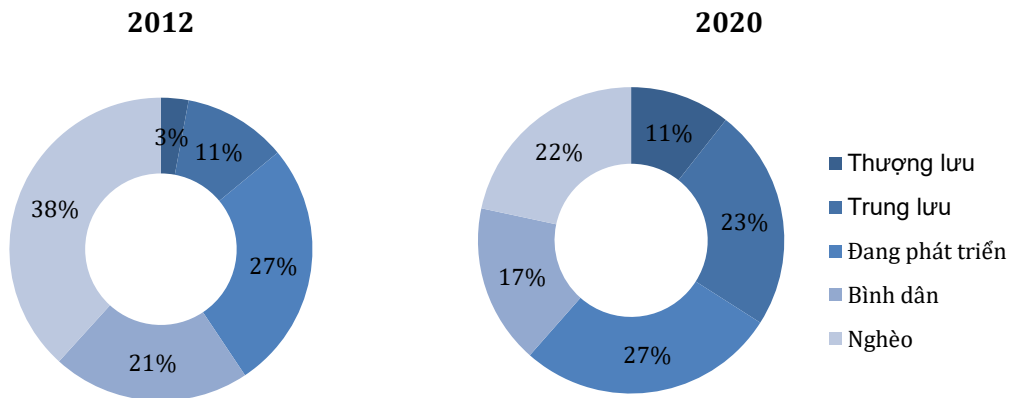
Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | **Yếu tố quyết định lên cầu** | Thương mại quốc tế

Thu nhập của người dân là yếu tố lớn quyết định lên nhu cầu mua xe Ô tô

Theo số liệu thống kê và dự báo của BMI và BCG, Việt Nam đang trong thời điểm chứng kiến sự thay đổi thanh của mức thu nhập. Cơ cấu dân số thuộc tầng lớp thượng lưu tăng từ 3% năm 2012 lên 11% năm 2020, cơ cấu tầng lớp trung lưu cũng tăng từ 11% lên 23%. Với việc tăng lên nhanh chóng của tầng lớp Thượng lưu và Trung lưu thì nhu cầu tiêu thụ xe ô tô của người Việt cũng sẽ tăng lên tương ứng.

Tầng lớp Thượng lưu và Trung lưu đang gia tăng mạnh mẽ



Nguồn: BMI, BCG

Chính sách của chính phủ cũng sẽ tác động rất lớn tới nhu cầu tiêu thụ xe ở giai đoạn 10 năm tiếp theo

Giá xe cao ở Việt Nam lâu nay là vì chính phủ áp nhiều loại thuế lên xe và linh kiện như thuế nhập khẩu ô tô, thuế nhập khẩu linh kiện, thuế tiêu thụ đặc biệt... dẫn tới giá xe bị đẩy lên quá cao và vượt quá sức chi tiêu của đại đa số người dân. Tuy nhiên thời điểm hiện tại, chúng tôi nhận thấy có những thay đổi trong môi trường pháp lý ngành ô tô có thể dẫn tới thúc đẩy tiêu thụ. Một số thay đổi bao gồm:

- **Thuế nhập khẩu từ một số khu vực giảm về 0%:** từ ASEAN kể từ năm 2018 và có thể là EU năm 2029 nếu như hiệp định được ký kết từ 2020
- **Giảm thuế tiêu thụ đặc biệt cho thành phần nội địa hóa trên xe để ủng hộ các nhà sản xuất trước bối cảnh thuế nhập khẩu giảm:** Như đã phân tích, tỷ lệ nội địa hóa thấp dẫn tới việc các nhà sản xuất trong nước không cạnh tranh được với các nước trong khu vực về giá thành. Hàng rào kỹ thuật cũng không phải cách hay để có thể áp dụng lâu dài.

Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | **Yếu tố quyết định lên cầu** | Thương mại quốc tế

Chúng tôi cho rằng biện pháp bảo hộ khả thi nhất hiện tại là giảm thuế tiêu thụ đặc biệt như đã phân tích ở phần dự báo ngành.

- **Hạn chế xe máy cá nhân trong nội thành TP.HN và TP.HCM:** theo kế hoạch hiện tại, 2 thành phố lớn nhất Việt Nam đang có kế hoạch cấm xe máy vào nội đô kể từ năm 2030. Tuy nhiên, việc hạn chế cũng có thể diễn ra sớm hơn tại một số tuyến đường đã phát triển hệ thống giao thông công cộng.

Việc chính phủ đưa ra những biện pháp kích thích tăng trưởng ngành ô tô cũng không phải là câu chuyện mới mẻ trên thế giới. Câu chuyện của Hàn Quốc và Malaysia những năm 70s - 90s là ví dụ điển hình nhất. Hàn Quốc vào những thời kỳ đầu tiên thậm chí còn cấm các doanh nghiệp FDI sở hữu nhà máy sản xuất ô tô trong nước, nhiều ưu đãi về thuế, tài chính cũng như truyền thông được dành cho hãng xe ‘con cưng’ của họ là Hyundai,... Còn ở Malaysia, có rất nhiều chính sách giúp thúc đẩy nền công nghiệp Ô tô đạt đến thời điểm như hiện tại như (1) hỗ trợ tài chính khi mua 2 thương hiệu xe trong nước là Proton và Perodua, (2) dành nhiều ưu ái trong truyền thông và định hình ý thức người dân về “thương hiệu xe hơi quốc gia” của mình. Sở dĩ ngành ô tô luôn được chính phủ các nước rất chú trọng vì sự đóng góp to lớn của nó đối với nền kinh tế. Chúng tôi cho rằng việc thúc đẩy ngành ô tô phát triển bằng cách giảm thuế phí là hết sức đúng đắn và là một cách tốt để thúc đẩy nền kinh tế nước ta.

Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | **Thương mại quốc tế**

Những tháng cuối năm 2018, lượng tiêu thụ xe nhập khẩu nguyên chiếc (CBU) tăng đột biến do Việt Nam không cứng rắn được như trước.

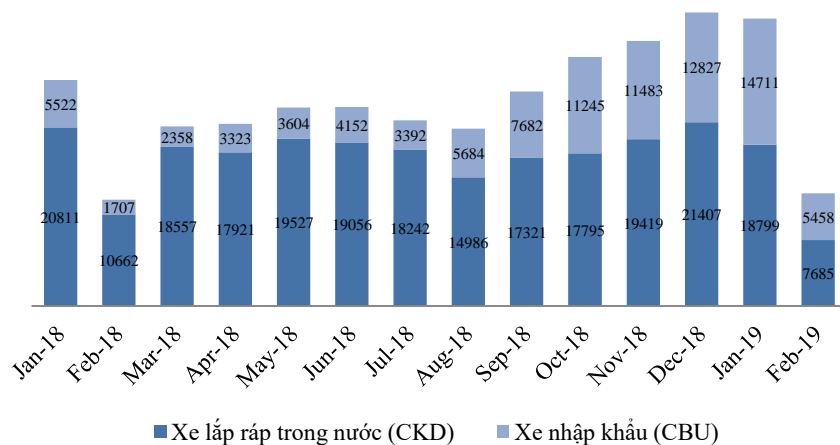
Trước áp lực xe nhập khẩu số lượng lớn sẽ lấn át sản phẩm lắp ráp trong nước nhờ lợi thế giá cả cũng như chất lượng khi thuế nhập khẩu nội khối ASEAN giảm về 0% theo hiệp định AFTA (ATIGA). Chính phủ Việt Nam đã nhanh chóng dựng lên hàng rào kỹ thuật đối với việc nhập khẩu Ô tô bằng nghị định 116:

- Yêu cầu giấy chứng nhận VTA (Vehicle type approval) được cấp từ nước sản xuất trong khi theo thông lệ quốc tế, loại giấy này được cấp bởi chính quyền nước nhập khẩu
- Kiểm tra chất lượng an toàn và khí thải theo từng lô xe thay vì chỉ lô đầu tiên. Đặc biệt hơn, với năng lực yếu kém nên thời gian kiểm tra mỗi lô xe của Việt Nam rất chậm dẫn tới nhập khẩu về bị chậm

Tuy nhiên việc sử dụng các biện pháp bảo hộ phi thuế quan lại làm xấu đi hình ảnh của Việt Nam trước mắt bạn bè quốc tế. Chính phủ Việt Nam cũng nhận được nhiều phàn nàn từ các nước khác và thậm chí là từ EU. EU cho rằng các nhà sản xuất xe của mình bị đối thủ thiếu công bằng tại thị trường Việt Nam và lo sợ rằng những cam kết đã đàm phán trong hiệp định EVFTA không được tuân thủ khi đến kỳ hạn. Những lo sợ cuối cùng dẫn đến việc hoãn lại ký kết EVFTA, một hiệp định rất quan trọng đối với Việt Nam.

Trước những áp lực đó, chúng tôi cho rằng Việt Nam sẽ rất khó để tiếp tục duy trì hàng rào kỹ thuật tốt như giai đoạn đầu năm 2018. Kết quả là doanh số bán xe nhập khẩu nguyên chiếc 2 tháng đầu năm 2019 đạt 20,169 chiếc, tăng gấp gần 3 lần so với 2 tháng đầu năm 2018 (Do không nhập được xe về)

Doanh số bán xe lắp ráp và nhập khẩu của các TV VAMA



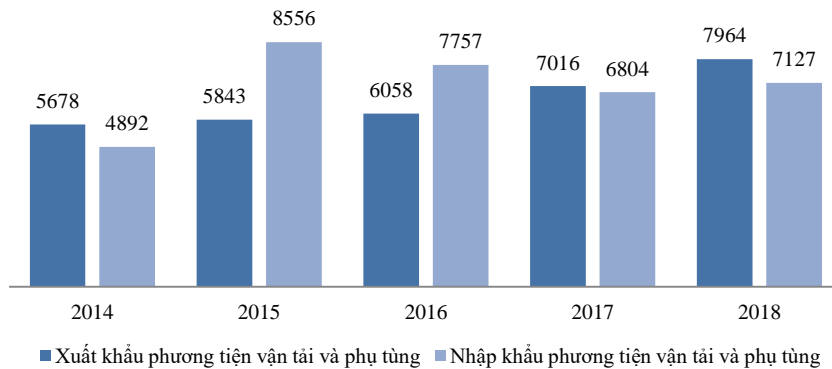
Nguồn: VAMA

Sản phẩm và thị trường

Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | **Thương mại quốc tế**

Xét về tổng quan tình hình xuất nhập khẩu ngành, Việt Nam xuất siêu 837 triệu USD trong năm 2018. Giá trị xuất khẩu phương tiện vận tải và phụ tùng của Việt Nam tăng đều đặn trong các năm và đạt 7.96 tỷ USD năm 2018, tốc độ tăng trưởng CAGR 4 năm qua đạt 8.8%.

Xuất nhập khẩu phương tiện + phụ tùng (Triệu USD)

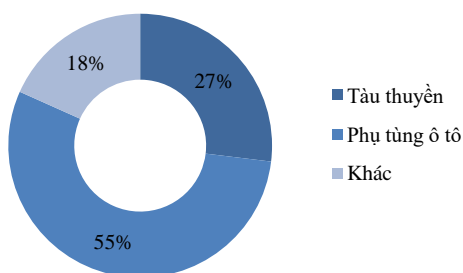


Nguồn: Tổng cục hải quan

Trong cơ cấu xuất khẩu phương tiện và phụ tùng của Việt Nam năm 2012, tàu thuyền chiếm 27% giá trị, tiếp theo là phụ tùng ô tô với 55% giá trị. Theo Viện nghiên cứu chiến lược, giá trị xuất khẩu linh kiện phụ tùng ô tô hàng năm cao hơn giá trị nhập khẩu gần 1 tỷ USD. Trong cấu phần xuất khẩu linh kiện ô tô thì chiếm phần lớn vẫn là các doanh nghiệp FDI. Những sản phẩm xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam là những đồ có hàm lượng công nghệ thấp như ăng ten, van điều hòa khí xả, bàn đạp chân ga, lỗ bịt sàn...

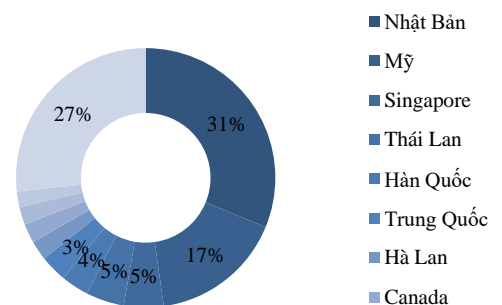
Nhật Bản là nước nhập khẩu nhiều nhất các sản phẩm phương tiện và phụ tùng của Việt Nam với 31%. Mỹ cũng chiếm tới 17% trong cơ cấu xuất khẩu phương tiện và phụ tùng. Các đối tác xuất khẩu lớn khác bao gồm Singapore, Thái Lan, Hàn Quốc, Trung Quốc, Hà Lan, Canada, Malaysia...

Cơ cấu xuất khẩu phương tiện và phụ tùng 2012



Nguồn: CTS tổng hợp

Xuất khẩu phương tiện và phụ tùng theo quốc gia năm 2018



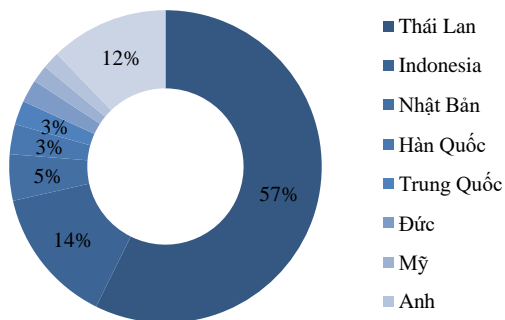
Nguồn: Tổng cục hải quan

Sản phẩm và thị trường

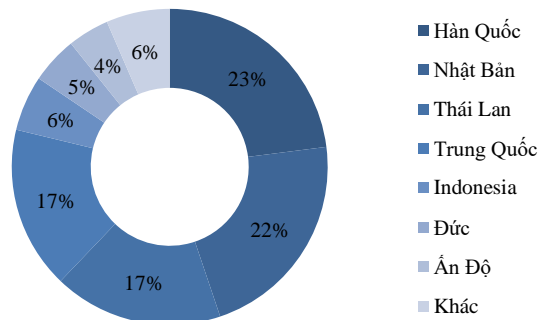
Chuỗi giá trị | Sản phẩm | Yếu tố quyết định lên cầu | **Thương mại quốc tế**

Về mặt nhập khẩu, Việt Nam chủ yếu nhập ô tô nguyên chiếc từ nội khối ASEAN và cụ thể là Thái Lan và Indonesia vì có mức thuế nhập khẩu giảm về 0% kể từ 2018. Một số thị trường nhập khẩu khác cũng chính là những nước có nền công nghiệp ô tô phát triển là Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đức,... Với các loại linh kiện phụ tùng, các hãng sản xuất trong nước sẽ nhập chủ yếu ở nội khối ASEAN và các nước gốc của thương hiệu. Ví dụ như Hyundai và Kia sẽ nhập linh kiện từ Hàn Quốc, Honda nhập linh kiện từ Nhật Bản và Thái Lan nơi hãng này đặt nhà máy lớn.

Nhập khẩu Ô Tô nguyên chiếc theo quốc gia năm 2018



Nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô theo quốc gia năm 2018



Nguồn: Tổng cục Hải quan

Môi trường cạnh tranh

Mức độ tập trung thị trường | Yếu tố thành công

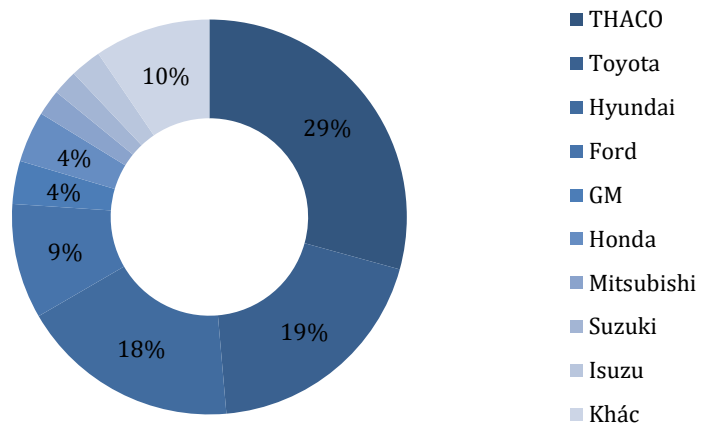
Ngành Ô tô Việt Nam có mức độ tập trung ở mức **TB – Cao**

Theo số liệu của Bộ công thương, hiện có 50 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực lắp ráp ô tô tại Việt Nam, 45 doanh nghiệp sản xuất khung gầm, thân xe, thùng xe và 214 doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng xe ô tô. Số lượng doanh nghiệp ở Việt Nam thấp hơn nhiều nếu so với 385 doanh nghiệp ở Malaysia và 2500 doanh nghiệp ở Thái Lan.

4 nhà sản xuất xe lớn là THACO, Toyota, Hyundai, Ford chiếm tới 75% thị phần toàn ngành. THACO đứng đầu với 2 thương hiệu xe chủ lực là Kia và Mazda, Toyota đứng thứ 2 với 19% thị phần và bám sát nút là Hyundai với 18% thị phần.

Chỉ số HHI (Herfindahl - Hirschmann Index) của ngành ô tô Việt Nam tính theo thị phần 11 tháng 2018 là 1698.57, với mức chỉ số này thì ngành Ô tô được coi là ở mức độ tập trung Trung Bình – Cao.

Thị phần các hãng xe 11 Tháng 2018



Nguồn: VAMA, Hyundai, CTS

Môi trường cạnh tranh

Mức độ tập trung thị trường | **Yếu tố thành công**

Sự hỗ trợ từ chính phủ

Những vấn đề còn tồn đọng của ngành Ô tô Việt Nam vượt ra khỏi tầm quyền soát của bản thân các doanh nghiệp. Những chính sách bảo hộ cũng như những chính sách kích thích đầu tư sản xuất linh kiện phụ tùng của chính phủ sẽ ảnh hưởng rất lớn đối với ngành.

Ở những nước có nền công nghiệp ô tô phát triển thì vai trò của chính phủ đã được thể hiện rất rõ. Có những quốc gia đi theo hướng sản xuất xe cho các thương hiệu khác trên thế giới như Thái Lan và Cộng Hòa Séc, và hầu hết các quốc gia còn lại chọn cách phát triển các thương hiệu của riêng mình. Với việc đi theo hướng phát triển thương hiệu của riêng mình thì quốc gia đó sẽ phải tập trung hỗ trợ một số ít các thương hiệu nhất định để đạt được quy mô nhất định giúp thương hiệu đó có sức cạnh tranh trên thị trường.

Chất lượng quản trị và chất lượng sản phẩm

Để sản xuất được một chiếc xe thì không phải việc quá khó đối với các doanh nghiệp lớn, tuy nhiên để sản xuất hiệu quả và tạo được sản phẩm tốt với giá cả cạnh tranh lại đòi hỏi rất nhiều từ vấn đề quản trị và con người. Chế tạo cơ khí nói chung và ngành ô tô nói riêng yêu cầu sự chính xác cao. Để tạo được những sản phẩm tốt hơn thì cần 2 yếu tố là (1) vật liệu dùng để chế tạo phải tốt và (2) sự tỉ mỉ của con người trong khâu chế tạo, lập trình Robot, kiểm soát chất lượng.

Các sản phẩm lắp ráp ở Việt Nam hiện vẫn thiếu đi yếu tố này nên sản phẩm ô tô lắp ráp luôn có chất lượng kém hơn và không tạo được lòng tin ngay cả với người tiêu dùng Việt. Nhân công ở Việt Nam cũng không được đánh giá cao nếu so với các nước bạn như Thái Lan, đây là yếu tố vô hình nhưng sẽ đem lại thành công cho doanh nghiệp có khả năng quản lý và kiểm soát chất lượng nhân sự tốt.

Làm chủ công nghệ

Ngành Ô tô Việt Nam mặc dù có độ tập trung cao như đã phân tích, tuy nhiên số lượng những thương hiệu trên thế giới là rất nhiều và có thể cũng sẽ tìm cách thâm nhập thị trường Việt Nam trong tương lai. Biên lợi nhuận trung bình của các doanh nghiệp sản xuất ô tô trên thế giới chỉ vào khoảng 5%. Mặc dù mức độ tập trung ở Việt Nam cao, biên lợi nhuận và tăng trưởng cao nhưng những thay đổi tiềm tàng về môi trường kinh doanh ở thời điểm hiện tại là cao hơn bao giờ hết. Các nhà sản xuất trong nước có thể sẽ phải đối mặt với một khoảng thời gian khó khăn sắp tới trước khi chính phủ có những biện pháp can thiệp khác.

Nếu như trong thời điểm khó khăn, biên lợi nhuận giảm xuống mà các hãng sản xuất không làm chủ được công nghệ thì rủi ro cho các doanh nghiệp là khá lớn. Chỉ cần chi phí mỗi khâu độn lên 1 – 2% thì sức cạnh tranh của hãng đã kém đi

Môi trường cạnh tranh

Mức độ tập trung thị trường | **Yếu tố thành công**

khá nhiều. Câu chuyện của hãng xe Proton - Malaysia là một câu chuyện điển hình khi hãng xe này không làm chủ được công nghệ mà luôn phải hợp tác với các hãng khác. Từ đó dẫn tới việc các mẫu xe mới bị chậm ra mắt, các tính năng mới cũng không được cập nhật. Doanh nghiệp vốn dĩ là thương hiệu chiếm lĩnh phần lớn thị phần nay phải nhường chỗ cho nhiều thương hiệu khác.

Thiết kế

Người tiêu dùng càng ngày càng yêu cầu tính thẩm mỹ cao hơn trước. Các hãng xe hiện nay cũng không còn quá khác biệt nếu so về chất lượng sản phẩm nên thiết kế nội ngoại thất sẽ là điểm nhấn của các hãng xe hiện nay.

Điều kiện kinh doanh

Công nghệ & Hệ thống | Chính sách & Quy định | Hỗ trợ ngành

Hiện tại ngành ô tô sử dụng hàm lượng công nghệ khá cao. Ở mỗi công đoạn sản xuất của từng bộ phận trên xe sẽ lại có những công nghệ riêng chi phối. Ngày nay, các nhà máy ô tô đã được trang bị Robot và sản xuất trên dây chuyền tự động. Một số điểm lưu ý trong công nghệ sản xuất ô tô như:

- **Công nghệ chế tạo vật liệu:** các bộ phận khác nhau sẽ yêu cầu những vật liệu có đặc tính vật lý, sức chịu lực kéo, lực uốn khác nhau. Ngay cả trong khâu sản xuất cũng yêu cầu những vật liệu chuyên dụng như vật liệu làm khuôn đúc động cơ, ...
- **Công nghệ cơ khí chính xác:** Tính chính xác của các bộ phận cấu thành lên chiếc xe nếu cao sẽ giúp chiếc xe có chất lượng tốt hơn. Điều này sẽ phụ thuộc vào vật liệu, trang bị máy móc và cả con người ở những khâu như thiết kế, lập trình, ...

Tùy mô hình doanh nghiệp và tùy trong môi trường kinh doanh khác nhau mà các doanh nghiệp có thể có hàm lượng công nghệ sử dụng khác nhau. Những nhà sản xuất có tên tuổi lớn trên thế giới thường sở hữu nhiều công nghệ và làm nhiều khâu, nhiều bộ phận trên xe trong khi những tên tuổi nhỏ thì chỉ làm một vài khâu như thiết kế, lắp ráp và mua các bộ phận khác từ các nhà cung cấp. Ở Việt Nam, các nhà máy sản xuất ô tô hiện chỉ thực hiện các công đoạn lắp ráp và hoàn thiện bao gồm: giập vỏ, sơn, lắp ráp, ...

Điều kiện kinh doanh

Công nghệ & Hệ thống | Chính sách & Quy định | Hỗ trợ ngành

Hiện tại Việt Nam đang áp nhiều loại thuế lên hoạt động sản xuất và nhập khẩu xe ô tô bao gồm:

- Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc: với ô tô con chở người thông thường khi nhập khẩu vào Việt Nam sẽ chịu mức thuế suất trung bình khoảng 70%. Với một số khu vực có hiệp định đã ký kết với Việt Nam thì sẽ được hưởng mức thuế suất khác như ASEAN (0% từ năm 2018), Trung Quốc (30 – 50%).
- Thuế nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô: mức thuế xuất nhập khẩu đối với linh kiện, phụ tùng ô tô hiện giao động ở mức 10 – 30% tùy chủng loại. Với các chi tiết quan trọng như động cơ và các thành phần động cơ phải chịu thuế suất 20 – 30%, các phụ kiện chính khác theo mã GR V phải chịu thuế suất từ 15 – 32%. Thuế nhập khẩu linh phụ kiện nhập khẩu từ ASEAN cũng đã giảm về 0% kể từ đầu năm 2018.
- Thuế tiêu thụ đặc biệt: thuế tiêu thụ đặc biệt được áp dụng ở mức từ 35 – 150% tùy chủng loại. Năm 2018, thuế tiêu thụ đặc biệt được giảm nhẹ đối với các dòng xe dung tích nhỏ và tăng mạnh đối với các dòng xe có dung tích xi lanh lớn.
 - o Xe động cơ dưới 1.5 lít: Thuế giảm từ 40% -> 30%
 - o Xe động cơ 1.5 - 2 lít: Thuế giảm từ 45% -> 40%
 - o Xe động cơ 2 – 2.5 lít: Thuế giữ nguyên 50%
 - o Xe động cơ 2.5 - 3 lít: Thuế giảm từ 60% -> 55%
 - o Xe động cơ trên 3 lít: Thuế tăng từ 60% -> 90-150%
- Phí trước bạ: Phí trước bạ thu từ người dân khi đi đăng ký xe. Phí trước bạ được quy định chung trên cả nước đối với xe dưới 9 chỗ ngồi là 10%, tùy một số địa phương mà HĐND có thể quyết định thu nhiều hơn những không quá 15% như TP.HN và TP.HCM (12%). Với se rơ móc, phí trước bạ là 2%. Còn với xe bán tải từ 5 chỗ ngồi trở xuống, phí trước bạ tăng từ 2% lên 6% từ ngày 10/04/2019.

Đứng trước vấn đề cạnh tranh của các doanh nghiệp khi thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc từ ASEAN giảm về 0% mà thuế nhập linh phụ kiện của các hãng sản xuất trong nước từ các khu vực khác được duy trì, chính phủ đã ban hành nghị định 125/2017/NĐ-CP về việc miễn giảm thuế cho các nhà sản xuất đủ điều kiện.

Điều kiện kinh doanh

Công nghệ & Hệ thống | Chính sách & Quy định | Hỗ trợ ngành

Bảng: Điều kiện sản lượng tối thiểu để được hưởng mức thuế NK linh phụ kiện 0%

Lộ trình	2018		2019		2020		2021		2022	
	GD	GD	GD	GD	GD	GD	GD	GD	GD	GD
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Sản lượng chung tối thiểu	8.000	8.000	8.500	8.500	10.000	10.000	11.500	11.500	13.500	13.500
SL riêng tối thiểu cho một mẫu xe cam kết	3.000	3.000	3.500	3.500	4.000	4.000	4.500	4.500	5.000	5.000

Thuế nếu ko đạt điều kiện (125/2017/NĐ-CP)	Khoảng thuế nhập khẩu
GR I: cao su và kính	10-15%
GR II: phụ kiện sắt thép	10%
GR III: Động cơ và thành phần chính động cơ	20-30%
GR IV: những đồ nhỏ hơn + đồ điện tử	0-15%
GR V: Những phụ kiện của các bộ phận chính của xe	15-32%
GR VI: Ghế ngồi,...	15-32%

Nguồn: CTS tổng hợp

Nghị định 116: Có hiệu lực từ đầu năm 2018, Nghị định được coi như là một hàng rào kỹ thuật để bảo hộ ngành ô tô trong nước. Theo nghị định này, các lô ô tô nhập khẩu vào Việt Nam đều phải trải qua khâu kiểm tra an toàn và khí thải thay cho việc chi kiểm tra lô đầu tiên của mỗi mẫu như trước kia. Trong khi Việt Nam chỉ có một cơ quan chức năng và việc kiểm tra thường xuyên kéo dài dẫn đến những khó khăn trong nhập khẩu.

Giá xe đang bắt đầu giảm do nguồn cung ít bị hạn chế hơn trước:

Từ cuối năm 2018, việc hạn chế nhập khẩu bằng hàng rào phi thuế quan vấp phải nhiều khó khăn do những phản hồi tiêu cực từ các quốc gia khác. Nếu như đầu năm 2018, những hãng xe không sản xuất trong nước mà chỉ nhập khẩu vướng phải vấn đề khan hiếm, các đại lý lỡ hẹn giao xe cho khách nhiều lần, vấn đề làm giá cũng được đẩy lên cao thì đến thời điểm hiện tại tức tháng 04/2019, lượng xe dồi dào dẫn đến việc các hãng bắt đầu đua nhau khuyến mãi. Giá xe giảm trong thời gian tiếp theo sẽ là câu chuyện thấy rõ.

Malaysia cũng là nước vấp phải vấn đề tương tự như Việt Nam khi tham gia vào AFTA. Từ đầu năm 2018, để bảo vệ các thương hiệu và giữ chân nhà sản xuất khác trong nước thì chính phủ nước này đã phải tăng thuế tiêu thụ đặc biệt lên các xe nhập khẩu nguyên chiếc và các xe có tỷ lệ nội địa hóa thấp. Rõ ràng đây là một hình thức lách cam kết thuế quan nhưng là điều cần làm để không đánh mất thị phần của ngành có đóng góp lớn vào nền kinh tế vào tay Thái Lan và Indonesia.

Điều kiện kinh doanh

Công nghệ & Hệ thống | Chính sách & Quy định | **Hỗ trợ ngành**

Mức độ hỗ trợ ngành của Chính phủ đối với ngành Ô tô đang có sự dịch chuyển từ Thấp lên Trung Bình

Việt Nam vẫn là nước có nguồn thu ngân sách phụ thuộc nhiều vào các loại thuế phí gián thu như thuế Xuất nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, phí trước bạ. Những loại thuế phí này lại được đánh nhiều vào các mặt hàng như xe cộ và xăng dầu. Có thể nói, người tiêu dùng Việt đang phải trả thêm quá nhiều loại thuế phí nếu muốn sử dụng ô tô làm phương tiện đi lại. Như vậy, chúng tôi cho rằng mức hỗ trợ ngành của chính phủ là Thấp.

Tuy nhiên, chúng tôi kỳ vọng vào một sự thay đổi lớn của các cơ quan quản lý khi bị tác động bởi các yếu tố bên ngoài, cụ thể là khi thuế nhập khẩu giảm về 0% từ một số khu vực. Như đã phân tích, ngành ô tô Việt Nam có sức cạnh tranh rất kém nếu so với các nước láng giềng như Thái Lan, Indonesia... Với việc thuế nhập khẩu giảm về 0%, lợi thế của các nhà sản xuất trong nước là không còn khi trước kia các nhà sản xuất này được hưởng sự chênh lệch đáng kể giữa nhập khẩu ô tô nguyên chiếc và nhập khẩu linh kiện phụ tùng. Ngành Ô tô Việt Nam đang đứng trước những khó khăn lớn hơn bao giờ hết và buộc chính phủ phải hỗ trợ nhiều hơn nữa.

Nếu như chính phủ Việt Nam đồng ý cắt giảm thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe có tỷ lệ nội địa hóa cao như đang xem xét thì sẽ đồng thời giải quyết được nhiều bài toán:

- Giá xe giảm thúc đẩy tiêu thụ xe tăng cao lên mức phù hợp để các hãng đầu tư tăng tỷ lệ nội địa hóa, người tiêu dùng được lợi
- Tỷ lệ nội địa hóa tăng lên sẽ giúp giảm giá thành sản xuất, tăng tính cạnh tranh

Việc đối xử có phân biệt giữa xe có thành phần nội địa hóa và xe nhập khẩu sẽ vấp phải những phản đối từ các nước khác, tuy nhiên nếu đi theo chiều hướng giảm thuế thì có thể những phản ứng sẽ dễ chịu hơn.

Hiện tại, Thái Lan có những ưu đãi dành cho các hãng có đầu tư sản xuất ô tô điện (Hybrid, EV) và các bộ phận quan trọng của ô tô này như miễn thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn thuế nhập khẩu máy móc, ... và đã khá thành công trong việc thu hút các hãng xe đầu tư vào nước này. Chúng tôi cho rằng Việt Nam cũng nên là nước chủ động trong các chương trình ưu đãi thu hút đầu tư phát triển ngành để hướng tới tương lai cạnh tranh ngoài biên giới.

Doanh nghiệp chính trong ngành

THA | VEA | VIC

Công ty cổ phần Ô tô Trường Hải (THACO)

Mã chứng khoán: THA

THACO là doanh nghiệp sản xuất/lắp ráp xe Ô tô nắm giữ thị phần lớn nhất Việt Nam với 39.3% thị phần xe du lịch.

Khác với việc sở hữu các chi nhánh đặt tại Việt Nam của các hãng xe lớn thì THACO thực hiện hoạt động phân phối, lắp ráp và sở hữu 100% các nhà máy lắp ráp. Các hãng xe mà THACO phân phối bao gồm: Kia, Mazda, Peugeot, BMW, xe tải FUSO, trong đó hoạt động phân phối Peugeot, BMW và FUSO là độc quyền. Ngoài hoạt động lắp ráp và phân phối thì THACO còn sở hữu thương hiệu xe tải và xe Bus của riêng mình với tỷ lệ nội địa hóa lên tới 40 – 50%.

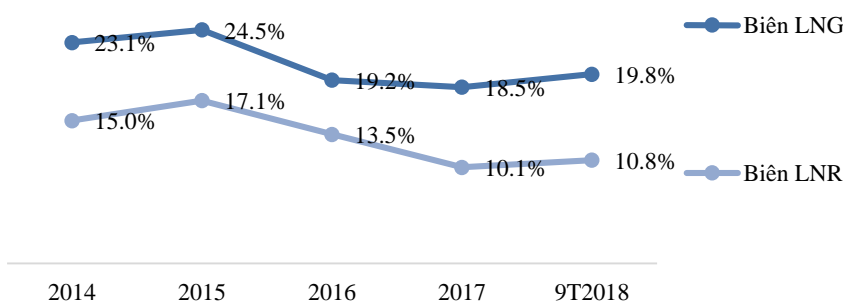
Trong năm 2018, doanh số bán xe của các thương hiệu xe du lịch do THACO thực hiện phân phối/lắp ráp đạt hơn 67,000 chiếc, tăng 40.3% so với năm 2017.

Bảng: Công suất nhà máy và sản lượng tiêu thụ của THACO (Chiếc)

	2017		2018	
	Công suất nhà máy	Sản lượng	Công suất nhà máy	Sản lượng
Kia	50,000	22,136	50,000	28,986
Mazda	50,000	26,017	100,000	32,728
Peugeot	50,000	421	50,000	4,450
Xe tải	50,000	38,023	50,000	
Xe bus	20,000	2,943	20,000	
Minibus	20,000	62	20,000	

Biên lợi nhuận của THA duy trì ở mức khá cao. Cụ thể, biên lợi nhuận gộp 9 tháng 2018 đạt 19.8% còn biên lợi nhuận ròng đạt 10.8%.

Biên lợi nhuận THA



Doanh nghiệp chính trong ngành

THA | VEA | VIC

Tổng Công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp Việt Nam (VEAM)

Mã chứng khoán: VEA

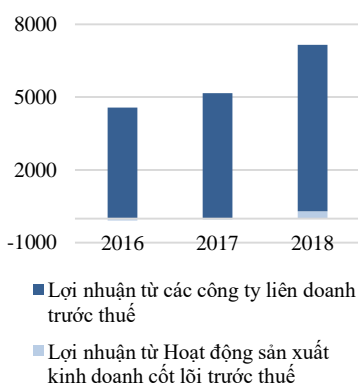
Thành lập từ năm 1990, Tổng Công ty Máy động lực và máy nông nghiệp Việt Nam hiện là đơn vị hàng đầu trong cả nước về hoạt động sản xuất kinh doanh các trang thiết bị động lực, máy nông nghiệp với 15 – 25% thị phần của các doanh nghiệp nội địa. Với 5 công ty con, công ty liên kết chuyên sản xuất động cơ và máy nông nghiệp, 10 công ty sản xuất các thiết bị hỗ trợ được trang bị máy móc hiện đại và đồng bộ, VEAM có thể chủ động sản xuất các động cơ và máy dùng trong nông nghiệp với tỷ lệ nội địa hóa cao (trên 60%) và các sản phẩm khác.

Trong số các công ty liên kết của VEA, đáng chú ý nhất là chi nhánh Việt Nam của 3 nhà sản xuất xe lớn trên thế giới. Cụ thể, VEAM sở hữu 30% Honda Việt Nam, 20% Toyota Việt Nam, 25% Ford Việt Nam

3 Công ty liên kết của VEA là Honda, Toyota, Ford hiện chiếm 33% thị phần xe ô tô du lịch và 76% thị phần xe máy ở Việt Nam. 3 công ty liên kết này hiện đóng góp gần như toàn bộ lợi nhuận chính cho Tổng Công ty, chủ yếu đến từ mảng xe máy của Honda Việt Nam.

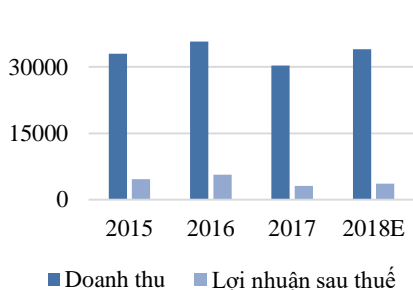
Honda Việt Nam là công ty đóng góp lớn nhất vào lợi nhuận của VEAM và cũng là động lực tăng trưởng lớn nhất. Theo VEAM, doanh của Honda Việt Nam năm 2018 ước đạt 105.9 nghìn tỷ VNĐ, tăng 23.7%; lợi nhuận sau thuế ước đạt 16.8 nghìn tỷ đồng, tăng 12.14% so với 2017.

Cơ cấu LN trước thuế VEA

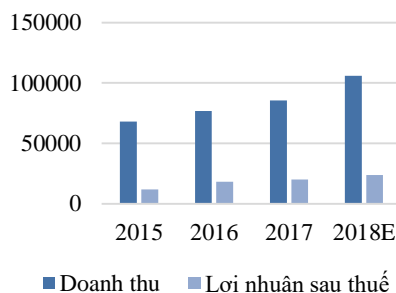


Nguồn: VEAM

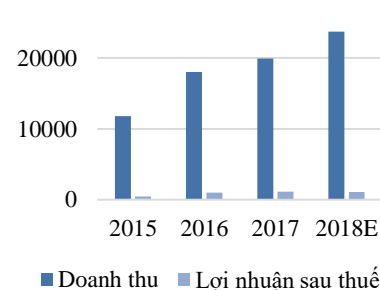
Toyota Việt Nam (TMV)



Honda Việt Nam (HVN)



Ford Việt Nam (FVN)



Nguồn: VEAM

Doanh nghiệp chính trong ngành

THA | VEA | VIC

Tập đoàn Vingroup

Mã chứng khoán: VIC

Nhà sản xuất đáng gồm trong tương lai: Mặc dù tham gia thị trường sau nhưng Vingroup lại đang là doanh nghiệp thu hút được rất nhiều sự chú ý của dư luận vì là tập đoàn tư nhân lớn nhất Việt Nam và thương hiệu xe hơi “made in Vietnam” Vinfast. Hiện tại Vinfast đang tập trung vào cả 2 mảng của ngành là Ô tô và Xe máy điện. Nhà máy của Vinfast được đầu tư bài bản, chuyên nghiệp với đội ngũ nhân sự hùng mạnh.

Tính đến cuối năm 2018, tổng lượng vốn mà Vinfast đã đầu tư vào tổ hợp dự án ô tô và xe máy điện là 26 nghìn tỷ VNĐ. Dự án có tổng mức đầu tư là 3.5 tỷ USD. Công suất của nhà máy sẽ vào khoảng 500 nghìn xe/năm, mục tiêu tỷ lệ nội địa hóa 60%. Những chiếc xe đầu tiên của Vinfast dự kiến sẽ được bàn giao cho khách hàng vào quý 2/2019.

Đầu tư ban đầu (tỷ đồng)	80000
Công suất thiết kế	500000
Khấu hao hàng năm	6400
Chi phí lãi vay hàng năm	2800
Doanh thu bán 1 xe	0.5
Ebitda/xه (12% theo số TB của thế giới)	0.06
Sản lượng hòa vốn	153333
Công suất hòa vốn	30.70%

Những điểm đặc biệt ở Vinfast: Khác với những câu chuyện thông thường trên thế giới, khi các hãng xe gia đời sau đều lựa chọn phân khúc thấp tiền hơn so với các hãng xe đi trước. Ví dụ như Hyundai lựa chọn phân khúc thấp hơn Toyota, Proton và Perodua của Malaysia lựa chọn phân khúc thấp hơn phân khúc của các hãng xe nước ngoài hay việc xe của hãng Trung Quốc có giá rất rẻ. Vinfast chọn cách đi khác, lựa chọn phân khúc cận sang, thể hiện ở việc lựa chọn các trang thiết bị loại tốt, nhà cung cấp với sản phẩm có hàm lượng công nghệ cao. Chúng tôi cho rằng Vinfast sẽ phải có thêm nhiều sự lựa chọn “bình dân” hơn mới có thể bán được sản phẩm cho đại đa số dân chúng.

Điểm đặc biệt hơn ở Vinfast mà chúng tôi đánh giá rất cao đó là khi những tập đoàn đầu ngành lớn chuyển hướng sang kinh doanh ở những ngành chiến lược như Ô tô thì sẽ nhận được sự hỗ trợ rất lớn ở chính phủ. Điều này hứa hẹn nhiều thay đổi trong ngành Ô tô Việt Nam giai đoạn 10 năm tiếp theo.

Doanh nghiệp chính trong ngành

THA | VEA | VIC

Là doanh nghiệp sản xuất xe duy nhất có quyền tự quyết tại thị trường Việt Nam. Khác với THACO sản xuất xe cho các thương hiệu lớn nhưng lại thiên về hướng lắp ráp và phân phối, VEAM chỉ nắm cổ phần chứ không có thực quyền tại các công ty liên doanh thì VIC sở hữu hoàn toàn Vinfast. Các hãng xe toàn cầu có nhiều phương án lựa chọn và thường không chọn Việt Nam làm thị trường trọng điểm, nhất là khi thuế nhập khẩu đã giảm về 0%. Còn với Vinfast, mục tiêu tập trung chắc chắn là ở thị trường Việt Nam.

Khả năng cạnh tranh trong hiện tại là chưa có, Vinfast sẽ cần nhiều ưu đãi hơn nữa. Có nhiều yếu tố đang làm cho Vinfast khó có thể cạnh tranh về giá thành với các hãng sản xuất khác: Quy mô tiêu thụ còn là ẩn số, chưa tự chủ công nghệ, vốn đầu tư cao trong khi vẫn cần thêm nhiều để nâng tỷ lệ nội địa hóa. Vinfast cần thêm nhiều ưu đãi để có đủ sức cạnh tranh với hàng nhập khẩu từ khối ASEAN.

Công ty Cổ phần Chứng khoán Ngân hàng Công Thương Việt Nam (VietinBank Securities) là một công ty chứng khoán được cấp giấy phép với đầy đủ các chức năng nghiệp vụ.

VietinBank Securities được niêm yết trên Sở GDCK thành phố Hồ Chí Minh (HOSE) với mã giao dịch “CTS”.

Trụ sở chính: 306 Bà Triệu, Quận Hai Bà Trưng, Hà Nội

Chi nhánh Đà Nẵng: Tầng 8, 36 Trần Quốc Toản, Quận Hải Châu, TP Đà Nẵng

Chi nhánh TP.HCM: 49 Tôn Thất Đạm, Phường Nguyễn Thái Bình, Quận 1, TP Hồ Chí Minh

Website: www.cts.vn

Tel: 024. 3974 1771

Fax: 024. 3974 1760

Trung tâm Nghiên cứu – Phân tích

Lương Văn Hoàn

Email: research@cts.vn; hoanlv@cts.vn

Tuyên bố miễn trách nhiệm: Bản quyền năm 2019 thuộc về Công ty CP Chứng khoán Ngân hàng Công Thương Việt Nam (CTS). Những thông tin sử dụng trong báo cáo được thu thập từ những nguồn đáng tin cậy và CTS không chịu trách nhiệm về tính chính xác của chúng. Quan điểm thể hiện trong báo cáo này là của (các) tác giả và không nhất thiết liên hệ với quan điểm chính thức của CTS. Không một thông tin cũng như ý kiến nào được viết ra nhằm mục đích quảng cáo hay khuyến nghị mua/bán bất kỳ chứng khoán nào. Báo cáo này không được phép sao chép, tái bản bởi bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào khi chưa được phép của CTS.