
DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU VIỆT NAM 2017

NGÀNH Ô TÔ XE MÁY

XI. TÌNH HÌNH XUẤT NHẬP KHẨU CÁC MẶT HÀNG NHÓM NGÀNH Ô TÔ – XE MÁY

(Trong ngành này chỉ nghiên cứu doanh nghiệp ở các mã Hải Quan: HS8711, HS8702, HS8703, HS8704, HS8705)

1. Tình hình xuất khẩu chung

1.1. Ô tô nguyên chiếc

Ngành công nghiệp ô tô không chỉ giữ một vị trí quan trọng trong việc thúc đẩy nền kinh tế quốc dân phát triển thông qua đáp ứng nhu cầu giao thông vận tải, góp phần phát triển sản xuất và kinh doanh thương mại mà còn là một ngành kinh tế mang lại lợi nhuận rất cao nhờ sản xuất ra những sản phẩm có giá trị vượt trội. Sớm nhận thức được tầm quan trọng của ngành công nghiệp này, các nước phát triển như Mỹ, Nhật Bản, Anh, Pháp, Đức, Hàn Quốc,... đã rất chú trọng phát triển ngành công nghiệp ô tô của riêng mình trong quá trình công nghiệp hoá để phục vụ không chỉ nhu cầu trong nước mà còn xuất khẩu sang các thị trường khác.

Hiện nay, công xưởng sản xuất ô tô của thế giới nằm trên 3 khu vực truyền thống với nền công nghiệp ô tô được ra đời từ rất sớm là Bắc Mỹ, Tây Âu và Đông Á. Trong khi Tây Âu với nhà sản xuất lớn nhất là Đức là nơi đầu tiên đưa ô tô vào sản xuất hàng loạt ngay từ những năm cuối thế kỉ 19, Hoa Kỳ là nơi chứng kiến ngành công nghiệp ô tô lên ngôi với những mẫu xe bình dân giá rẻ của Ford từ năm 1910. Trong khi đó, nền kinh tế Đông Á mà đi đầu là Nhật Bản bắt đầu nổi lên từ năm 1960, dần trở thành khu vực sản xuất ô tô lớn nhất thế giới với sự nổi lên của Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan,...

So với các quốc gia trên thế giới, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam ra đời khá muộn. Sau quá trình đổi mới, chính phủ Việt Nam đã có nhiều chính sách nhằm khuyến khích sự phát triển của ngành ô tô, đưa ô tô trở thành mũi nhọn trong quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hóa. Sau hơn 25 năm phát triển, thị trường Việt Nam đang là sân chơi của nhiều thương hiệu nổi tiếng thế giới như Toyota, Honda, Ford, Mercedes, BMW,... và cả những doanh nghiệp nội địa như Trường Hải, TMT, Vinaxuki với doanh số bán hàng đạt gần 120.000 xe mỗi năm.

1.1.1. Kim ngạch

Với tổng năng lực sản xuất - lắp ráp ô tô khoảng 460 ngàn xe/năm, gồm hầu hết các chủng loại xe con (công suất khoảng 200 ngàn xe/năm), xe tải và xe khách (công suất khoảng 215 ngàn xe/năm), ngành công nghiệp ô tô đóng góp cho ngân sách nhà nước hàng tỷ USD/năm và giải quyết công ăn việc làm cho hàng trăm ngàn lao động trực tiếp.

Trong 2 năm trở lại đây tốc độ phát triển của ngành khá nhanh, với tốc độ tăng trưởng bình quân từ năm 2012 đến nay đạt trên 30% xuất phát chủ yếu từ: Thuế nhập khẩu đối với ô tô từ các nước ASEAN giảm dần, tiến tới bằng 0% vào 2018 theo các cam kết trong khuôn khổ AEC, cơ sở hạ tầng ngày càng được cải thiện, thu nhập của tầng lớp trung lưu đang tăng lên, nhu cầu tiêu dùng xe máy của một bộ phận dân cư đang được thay thế dần bởi nhu cầu ô tô cá nhân.

Với các yếu tố này, thị trường ô tô Việt Nam được dự báo sẽ đạt quy mô 1 triệu xe/năm trong khoảng 2020-2025.

Trong năm 2017, mặc dù sản xuất, lắp ráp xe nguyên chiếc vẫn còn gặp nhiều khó khăn, nhưng công nghiệp phụ tùng linh kiện ô tô tại Việt Nam cũng đã đạt được một số kết quả nhất định (về công nghệ sản xuất, kim ngạch xuất khẩu), chủ yếu nhờ một số doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, doanh nghiệp chế xuất, là cơ sở sản xuất để xuất khẩu đi toàn cầu.

Năm 2017, Việt Nam đã xuất khẩu 432 ô tô nguyên chiếc đem về tổng kim ngạch 11,4 triệu USD.

Năm 2018, cơ hội xuất khẩu ô tô của Việt Nam sang các nước khu vực ASEAN đang rộng mở. Song, để được hưởng thuế suất 0%, ô tô sản xuất tại Việt Nam phải đạt hàm lượng nội địa hóa 40% trở lên. Các doanh nghiệp đang đẩy mạnh đầu tư để đạt tỷ lệ này.

Một số dự án sản xuất, lắp ráp xe ô tô trong nước với mục tiêu xuất khẩu ra thị trường quốc tế

Công ty Cổ phần Ô tô Trường Hải

Giữa tháng 3/2017, Công ty cổ phần ô tô Trường Hải đã khởi công dự án sản xuất, lắp ráp 100.000 xe Mazda/năm với số vốn 500 triệu USD, tại Khu công nghiệp Chu Lai (Quảng Nam), với sự chuyển giao công nghệ từ Mazda. Giai đoạn 1, sản xuất 50.000 xe, dự kiến sẽ hoàn thành vào tháng 4/2018.

Nhà máy Mazda tại Chu Lai sẽ có xưởng sản xuất thân vỏ xe. Hiện Mazda có tỷ lệ nội địa hóa là 18%, khi sản xuất được thân vỏ xe cùng một số linh kiện khác, con số này sẽ được nâng lên trên 40%. Ngoài Lào, xe "Made in Vietnam" lắp ráp tại nhà máy Chu Lai tới đây sẽ được xuất khẩu sang Myanmar, Campuchia, Philippines,...

Tập đoàn Thành Công

Tập đoàn Thành Công, hợp tác với Hyundai (Hàn Quốc) đã xúc tiến đầu tư một nhà máy sản xuất lắp ráp ô tô mới tại Gia Viễn (Ninh Bình), công suất 120.000 xe/năm, tổng vốn 500 triệu USD. Dự án dự kiến sẽ hoàn thành vào giữa năm 2019.

Hiện tỷ lệ nội địa hóa ô tô của Hyundai Thành Công đạt 19%. Khi sản xuất được toàn bộ thân vỏ xe cùng một số linh kiện, sẽ nâng tỷ lệ nội địa hóa lên trên 40%. Như vậy, sẽ mở ra hướng xuất khẩu ô tô sang thị trường các nước trong khu vực Đông Nam Á, nhờ được hưởng ưu đãi thuế quan 0%.

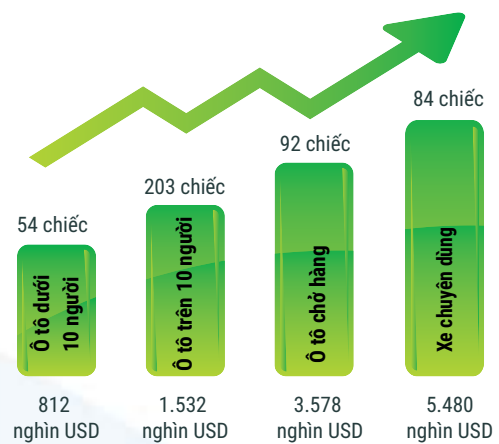
Dự kiến, nhà máy ô tô mới sẽ hoàn thành và đi vào hoạt động trong năm 2019. Tất cả xe Hyundai sản xuất tại đây sẽ phục vụ thị trường trong nước và xuất khẩu. Đây cũng là mục tiêu của Hyundai Hàn Quốc, biến Việt Nam thành trung tâm sản xuất ô tô Hyundai tại Đông Nam Á.

1.1.2. Mặt hàng

Các mặt hàng ô tô nguyên chiếc xuất khẩu gồm: Ô tô trên 10 người, ô tô dưới 10 người, ô tô chở hàng và xe chuyên dùng.

Trong đó ô tô trên 10 người là loại xe được xuất khẩu nhiều nhất với tổng số 203 chiếc, trị giá 1.532 nghìn USD.

Các loại ô tô nguyên chiếc xuất khẩu năm 2017

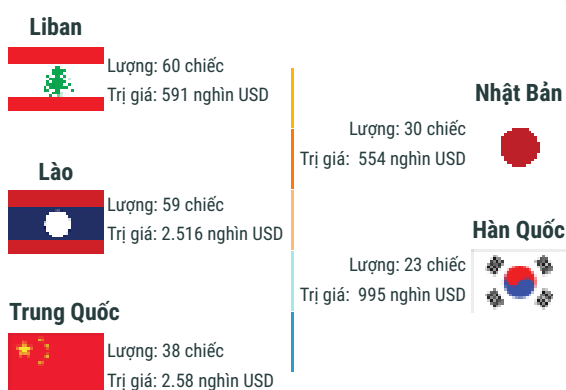


Nguồn: Vibiz tổng hợp

1.1.3 Thị trường

Năm 2017, Việt Nam xuất khẩu ô tô nguyên chiếc sang 5 quốc gia: Liban, Lào, Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc. Trong đó Liban và Lào đạt số lượng xe nhiều nhất với tổng số lần lượt đạt 60 chiếc, 59 chiếc. Tuy nhiên về kim ngạch, Trung Quốc lại là thị trường đạt kim ngạch cao nhất, với trị giá 2.580 nghìn USD.

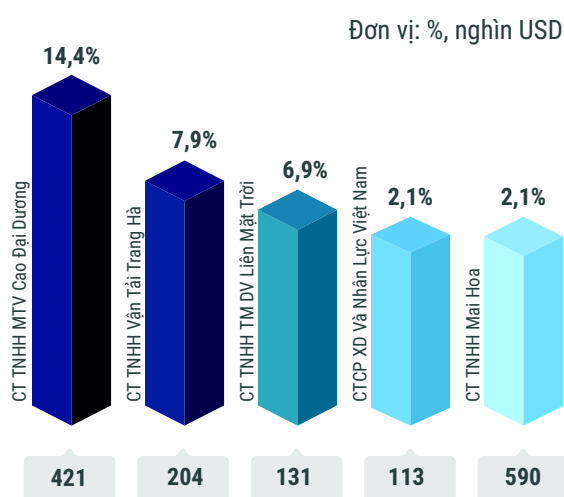
Thị trường xuất khẩu ô tô nguyên chiếc năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp

1.1.4. Doanh nghiệp xuất khẩu

Doanh nghiệp xuất khẩu ô tô nguyên chiếc năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp

Công Ty TNHH Một Thành Viên Cao Đại Dương, Công Ty TNHH Vận Tải Trang Hà, Công Ty TNHH Thương Mại Dịch Vụ Liên Mặt Trời, Công Ty Cổ Phần Xây Dựng Và Nhân Lực Việt Nam và Công Ty TNHH Mai Hoa là 5 doanh nghiệp xuất khẩu ô tô nguyên chiếc năm 2017.

1.2. Xe máy nguyên chiếc

1.2.1. Kim ngạch

Ngành sản xuất xe máy Việt Nam đã hình thành và phát triển được hơn 20 năm, sản lượng xe sản xuất lắp ráp trong nước đã tăng từ 62.000 xe năm 1995 lên trên 3 triệu xe năm 2015. Với số lượng xe máy trung bình bán ra xấp xỉ 2 triệu xe/năm,

Việt Nam là thị trường xe máy lớn thứ tư trên thế giới, đứng sau Trung Quốc, Ấn Độ, và Indonesia.

Với tỷ lệ nội địa hoá trên 90% và quy mô thị trường lớn thứ 4 thế giới, ngành công nghiệp xe máy Việt Nam có thể tận dụng lợi thế này để trở thành trung tâm công nghiệp xe máy hàng đầu châu Á, không chỉ đáp ứng nhu cầu trong nước mà xuất khẩu với sản lượng lớn.

Theo bản Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 do Bộ Giao thông Vận tải xây dựng và đã được Thủ tướng ký quyết định phê duyệt, lượng xe máy lưu hành trên cả nước tính tại thời điểm tháng 7/2012 đã vượt con số 35,2 triệu chiếc. Với dân số khoảng 90 triệu người, tỷ lệ sở hữu xe máy lúc đó cũng đã đạt mức 2,54 người/chiếc. Đặt cạnh các tính toán trước đây, ngưỡng bão hòa đã bị vượt qua.

Cũng tại bản quy hoạch này, lượng xe máy lưu hành sẽ còn phải khống chế bằng các biện pháp hành chính, kinh tế và kỹ thuật để đến năm 2020 sẽ chỉ ở mức 36 triệu chiếc.

Thị trường xe máy trong nước nếu không muốn dừng tăng trưởng để giữ nguyên tình hình sản xuất, kinh doanh như thời điểm hiện nay thì buộc phải tính toán các phương án xuất khẩu.

Năm 2017, lượng xe máy nguyên chiếc xuất khẩu của Việt Nam đã đạt tổng số 269.757 xe.

1.2.2. Mặt hàng

Sản xuất xe máy tại thị trường nội địa được nắm giữ bởi năm đơn vị thành viên của Hiệp hội Các nhà sản xuất xe máy Việt Nam (VAMM) gồm: Honda Việt Nam với 14 sản phẩm xe máy, Piaggio Việt Nam 9 sản phẩm, Suzuki Việt Nam 9 sản phẩm, SYM Việt Nam 13 sản phẩm và Yamaha Motor Việt Nam với 15 sản phẩm xe máy. Năm thành viên VAMM đang cung cấp cho thị trường Việt Nam các dòng sản phẩm đa dạng, bao gồm các dòng xe số, xe tay ga, xe tay côn và xe thể thao. Đây cũng là những mặt hàng chính được các doanh nghiệp này đẩy mạnh xuất khẩu ra thế giới trong những năm vừa qua.

Riêng đối với Honda Việt Nam, trong năm 2017, các mẫu xe được xuất khẩu gồm toàn bộ các mẫu xe ga như: Vision, Lead, Air Blade, SH, SH mode, PCX và mẫu xe 50cc - Dunk - chỉ dành riêng cho xuất khẩu sang Nhật Bản. Có 3 mẫu xe số được xuất khẩu là: Wave, Dream và Future.

1.2.3. Thị trường

Công nghiệp xe máy phát triển kéo theo sự hình thành và phát triển mạnh mẽ hệ thống nhà cung cấp phụ tùng, linh kiện xe máy.

Hiện nay, các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp đã đạt tỉ lệ nội địa hoá trên 80%, với một số mẫu xe số đạt trên 90%.

Tuy nhiên, một vài năm trở lại đây, thị trường trong nước suy giảm kéo theo sự sụt giảm về sản lượng của các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp xe máy trong nước. Trong năm 2013, hai nhà máy của Honda Việt Nam ở Vĩnh Phúc đã phải cắt giảm 500 lao động vì tiêu thụ xe máy giảm mạnh. Nhà máy thứ 3 của liên doanh này tại Hà Nam dự kiến đi vào sản xuất từ đầu năm 2012 đã phải lùi lại đến quý II/2014. Và "khi nhà máy này đi vào hoạt động thì số lượng lao động tại hai nhà máy cũ tại Vĩnh Phúc sẽ phải tiếp tục cắt giảm, để không xảy ra tình trạng hàng nằm kho".

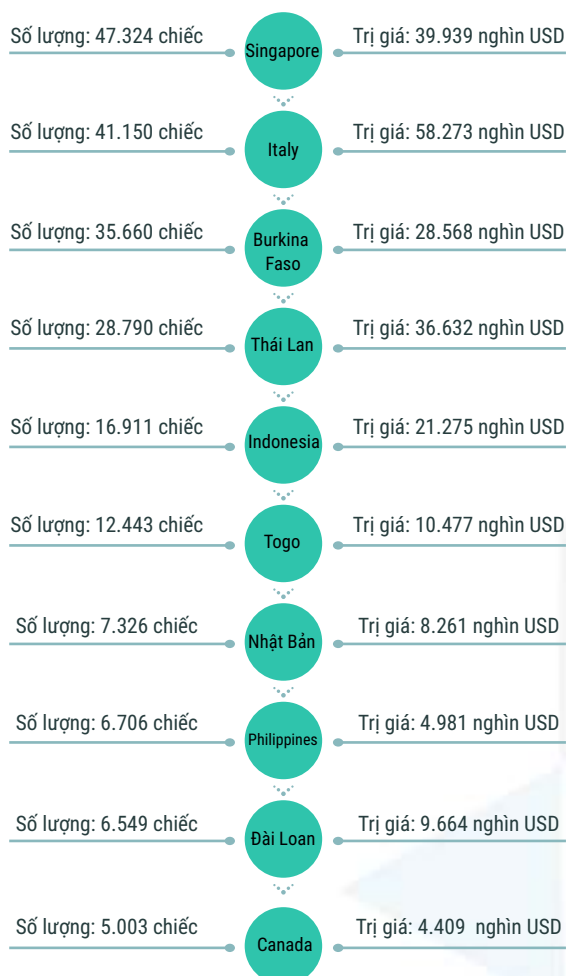
Cũng trong cảnh hoạt động cầm chừng, các nhà máy của Yamaha Việt Nam, SYM Việt Nam, Piaggio Việt Nam,... đều rơi vào tình trạng dư thừa công suất. Yamaha Việt Nam năm 2013 chỉ tiêu thụ 650.000 xe, trong khi 2 nhà máy của Yamaha có công suất 1,5 triệu xe/năm. SYM Việt Nam với 2 nhà máy sản xuất xe máy tại Đồng Nai với công suất 300.000 xe/năm, Piaggio Việt Nam với công suất 300.000 xe/năm,... cũng đang thừa công suất không dưới 50%.

Trước thực trạng này, các doanh nghiệp đã bắt đầu chuyển hướng sang xuất khẩu xe máy nguyên chiếc sang các nước châu Á, châu Phi như: Thái Lan, Malaysia, Lào, Campuchia, Philippines, Pakistan, Nhật Bản, Angola,...

Hoạt động xuất khẩu được đẩy mạnh, điển hình ở hãng xe máy lớn như Piaggio Việt Nam đặt mục tiêu xuất sang các thị trường Hàn Quốc, Malaysia, Indonesia, Úc, Campuchia, Hoa Kỳ, Ấn Độ, Đài Loan, Philippines và châu Âu,... SYM Việt Nam cũng duy trì xuất 3.000 - 4.000 xe/năm sang các nước Malaysia, Philippines, Singapore, Indonesia, Myanmar, Lào, Campuchia,... Công ty Yamaha Việt Nam cũng cho biết, các mẫu xe Sirius FI và Nouvo SX Fi cũng đã có mặt ở các nước Đông Nam Á. Chính vì vậy, đến năm 2015, Việt Nam đứng thứ 14 trên thế giới về kim ngạch xuất khẩu xe máy, với kim ngạch xuất khẩu đạt 364,9 triệu USD.

Năm 2017, tiếp tục đà tăng trưởng Việt Nam đã xuất khẩu 269.757 xe máy nguyên chiếc đi các nước trên Thế giới, trong đó lượng xuất nhiều nhất vào các thị trường: Singapore, Italy, Burkina Faso, Thái Lan,...

Thị trường xuất khẩu xe máy nguyên chiếc năm 2017



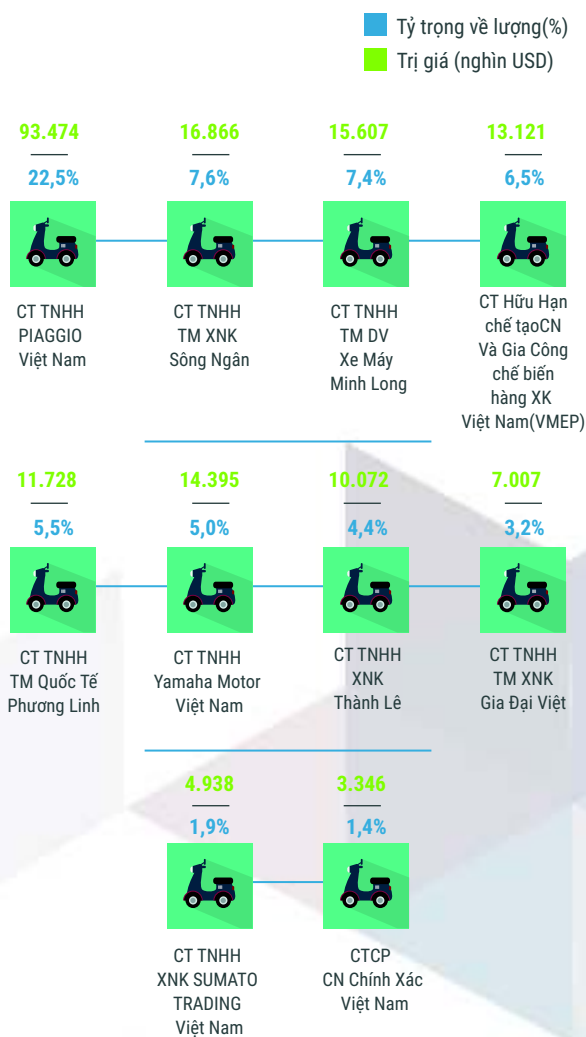
Nguồn: Vibiz tổng hợp

Khi thị trường trong nước đã bão hòa thì xuất khẩu là tất yếu. Nhưng việc xuất khẩu xe máy cũng không hề dễ dàng bởi hiện Việt Nam không có thương hiệu xe máy nội 100% vốn đầu tư trong nước, nếu xuất khẩu thì cũng chỉ là với sản phẩm của doanh nghiệp đầu tư nước ngoài.

Trong khi đó, các liên doanh xe máy Việt Nam đều là công ty con của các Tập đoàn lớn, và Tập đoàn sẽ cân nhắc khả năng lắp ráp, sản xuất ở nước nào có lợi nhất, nếu thị trường xuất khẩu có lợi, họ dễ dàng đặt nhà máy tại nước sở tại. Do đó, nếu chỉ nhìn vào con số xuất khẩu xe mà không nhìn vào tỷ lệ nội địa hóa, thì chưa chắc xuất khẩu xe máy đã đem lại nguồn lợi cho Việt Nam.

1.2.4. Doanh nghiệp xuất khẩu

Các doanh nghiệp xuất khẩu xe máy năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp

Công ty TNHH Piaggio Việt Nam

Piaggio là thương hiệu xe tay ga thuộc tập đoàn Piaggio & C.S.p.a, một biểu tượng cho sự tiên phong trong cuộc sống hiện đại.

Tại Việt Nam, Piaggio đã và đang đem đến cho người tiêu dùng Việt 4 dòng sản phẩm đẳng cấp là Beverly, Liberty, Fly và Zip thể hiện sự cách tân trong công nghệ, an toàn, thân thiện và mang thiết kế cao cấp, sành điệu, tạo sự mới mẻ trong cuộc sống. Piaggio được coi là “huyền thoại Ý trên đất Việt”.

Tháng 10/2007, Piaggio khởi công nhà máy tại Việt Nam với vốn đầu tư 30 triệu USD. Năm trong chiến lược phát triển của Piaggio, nhà máy Piaggio Việt Nam là một trong những bước tiến quan trọng nhất trong sản xuất mang tính toàn cầu của hãng. Ngày 24/6/2009, nhà máy khánh thành và chỉ sau đó 3 tháng (ngày 2/10), chiếc xe thứ 10.000 đã xuất xưởng. Đến tháng thứ 7, chiếc xe thứ 50.000 chính thức được xuất xưởng. Trước thành công đó, tháng 4/2011, Piaggio đã mở rộng nhà máy sản xuất, nâng công suất từ 100.000 sản phẩm lên 300.000 sản phẩm. Và đến tháng 7/2011, nhà máy đã kỷ niệm chiếc xe thứ 100.000 được tiêu thụ. Ngoài sản lượng liên tục tăng, Piaggio Việt Nam cũng đã giới thiệu 8 mẫu xe mới với nhiều cải tiến. Ngoài thị trường Việt Nam, sản phẩm của Piaggio đã xuất ra nhiều nước trên thế giới.

Năm 2017, Piaggio đứng đầu top doanh nghiệp xuất khẩu xe máy nguyên chiếc với tổng lượng xuất đạt tỷ trọng 22,5% trên tổng số xe máy nguyên chiếc xuất khẩu năm, kim ngạch 93.474 nghìn USD.

Theo thống kê, hiện Piaggio đang là liên doanh đạt được những thành công nhất định trong chiến lược xuất khẩu của mình với lượng xuất sang thị trường ASEAN khoảng 30.000 xe/năm và dự kiến mở rộng sang các thị trường Hoa Kỳ, Ấn Độ, Đài Loan.

Công ty TNHH Yamaha Motor Việt Nam

Là công ty liên doanh giữa Việt Nam, Nhật Bản, và Malaysia, chuyên sản xuất và lắp ráp xe gắn máy mang thương hiệu nổi tiếng Yamaha. Công ty được thành lập và đi vào sản xuất tại Việt Nam từ năm 1998, và được đánh giá là một trong những liên doanh hàng đầu trong lĩnh vực sản xuất và lắp ráp xe máy tại Việt Nam.

Sau hơn 17 năm tăng trưởng không ngừng, hệ thống đại lý của Yamaha Motor Việt Nam đã đạt đến con số hơn 300 đại lý, cửa hàng, nhanh chóng góp phần vào sự phát triển của ngành công nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực sản xuất xe gắn máy. Hoạt động xuất khẩu của công ty được đẩy mạnh, trong năm 2017 Yamaha Motor Việt Nam lọt top các doanh nghiệp xuất khẩu xe máy nguyên chiếc với kim ngạch xuất khẩu đạt 14.395 nghìn USD.

2. Tình hình nhập khẩu chung

2.1. Ô tô nguyên chiếc

2.1.1. Kim ngạch

Ngành ô tô Việt Nam bắt đầu phát triển từ khi các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nước ngoài đầu tư vào Việt Nam từ giữa những năm 1990, cùng thời gian với các doanh nghiệp xe máy. Tuy nhiên, đến nay nền công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn chưa ghi nhận sự phát triển đáng kể. Nguyên nhân khách quan được cho là do quy mô thị trường tăng trưởng chậm bởi các yếu tố:

- Cơ sở hạ tầng chưa phát triển, thiếu đồng bộ trong cơ sở hạ tầng giao thông.
- Thu nhập của người dân còn thấp, chưa đủ để có thể mua xe ô tô.
- Các chính sách ảnh hưởng tới sử dụng ô tô (ví dụ chính sách hạn chế lưu thông xe trên một số tuyến đường, chính sách đăng ký...)

Nguyên nhân chủ quan là từ các hạn chế trong năng lực cạnh tranh và định hướng ngắn hạn của phần lớn các doanh nghiệp sản xuất ô tô:

- Chỉ tập trung vào việc lắp ráp từ linh kiện, phụ tùng nhập khẩu là chủ yếu; thiếu các nỗ lực nội địa hóa (chỉ đạt tỉ lệ nội địa hoá từ 10-40% tùy nhà sản xuất, và tùy chủng loại xe).

- Dựa quá nhiều vào chính sách bảo hộ ngành sản xuất ô tô trong nước (thông qua hàng rào thuế quan và hàng rào kỹ thuật cao đối với ô tô nhập khẩu, qua đó giữ giá ô tô trong nước cao).

Vì các nguyên nhân trên nên sau hơn 20 năm hưởng ưu đãi của một ngành sản xuất mũi nhọn, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn chỉ là một ngành công nghiệp lắp ráp với công việc chính là nhập khẩu linh kiện, lắp ráp và phân phối trên thị trường nội địa. Ngành công nghiệp linh kiện vô cùng nhỏ bé càng khiến cho mức độ phụ thuộc của công nghiệp ô tô Việt Nam ngày càng phụ thuộc vào nhập khẩu.

Hiện cả nước có khoảng 20 nhà lắp ráp trong và ngoài nước lớn. Sản xuất trong nước mới chỉ đáp ứng được khoảng 60-70% nhu cầu tiêu dùng trong nước, và con số này đang có xu hướng giảm trong mấy năm gần đây do áp lực cạnh tranh từ xe nhập khẩu đang ngày càng tăng. Trong năm 2017, nhập khẩu ô tô nguyên chiếc các loại đạt tổng 97.213 chiếc, trị giá 2,2 tỷ USD.

Kim ngạch nhập khẩu ô tô nguyên chiếc các loại theo tháng, năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp từ Tổng Cục Hải Quan

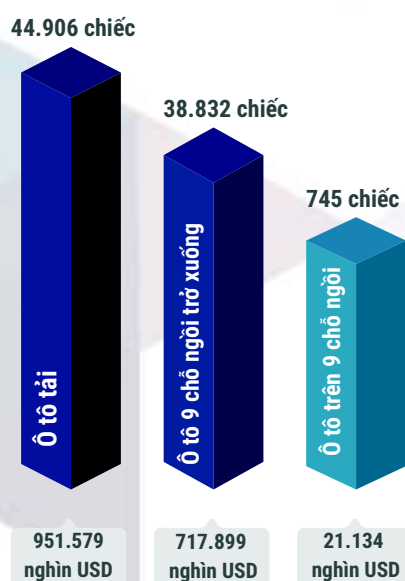
2.1.2. Mặt hàng

Năm 2017, các mặt hàng ô tô nguyên chiếc Việt Nam nhập khẩu gồm: Ô tô 9 chỗ ngồi trở xuống, ô tô trên 9 chỗ ngồi và ô tô tải.

Trong đó ô tô tải được nhập khẩu nhiều nhất với tổng số 44.906 chiếc, kim ngạch 951.579 nghìn USD.

Dòng xe tải nhập khẩu bao gồm các mẫu chính như: Ford Ranger, Mazda BT-50, Nissan NP300 Navara, Mitsubishi Triton, Chevrolet Colorado, Isuzu D - Max và Toyota Hilux.

Các mặt hàng ô tô nguyên chiếc xuất khẩu năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp từ Tổng Cục Hải Quan

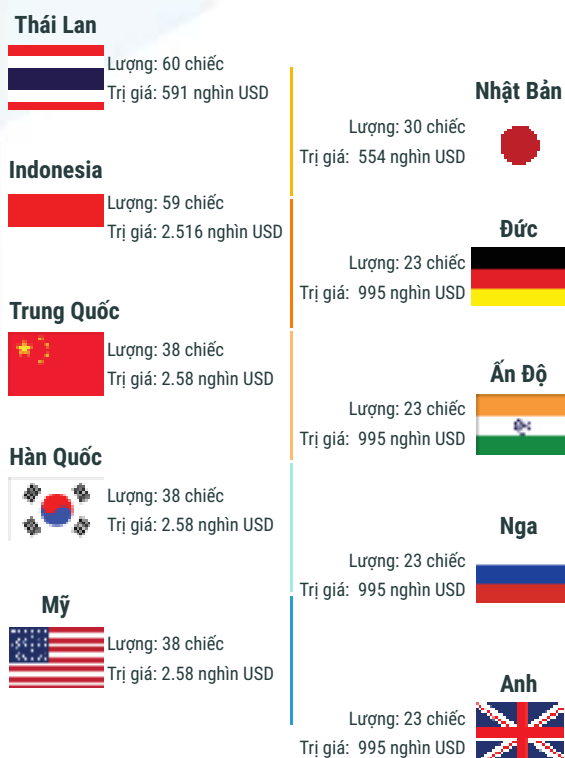
2.1.3. Thị trường

Trong những năm gần đây, ASEAN là khu vực đóng góp lượng xe ô tô nhập khẩu nhiều nhất về Việt Nam. Tiêu biểu là hai thị trường chính Thái Lan và Indonesia với số xe nhập về trong năm 2017 lần lượt là **38.244 chiếc** và **16.829 chiếc**.

Đáng chú ý, xe bán tải chính là phân khúc đóng góp lượng xe nhập khẩu nhiều nhất từ thị trường Thái Lan về Việt Nam, qua đó giúp “Xứ sở chùa Vàng” trở thành quốc gia xuất khẩu ô tô vào Việt Nam nhiều nhất trong hai năm trở lại đây.

Ở phân khúc xe bán tải, khách hàng Việt sẽ không phải đưa ra chỉ tiêu lựa chọn xe nhập khẩu hay xe lắp ráp để so sánh. Bởi lẽ, tất cả các dòng xe bán tải tại Việt Nam đều được phân phối tại thị trường Việt Nam theo hình thức nhập khẩu nguyên chiếc từ Thái Lan. Có thể kể đến những cái tên nổi bật như Ford Ranger, Nissan Navara, Toyota Hilux, Chevrolet Colorado hay Mazda BT - 50,...

Thị trường nhập khẩu ô tô nguyên chiếc các loại năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp từ Tổng Cục Hải Quan

Nguyên nhân các hãng xe tại Việt Nam đều chọn hình thức phân phối nhập khẩu xe bán tải từ Thái Lan, một số đại diện hãng cho biết, với chính sách thuế phí cũng như quy mô sản xuất như hiện nay, nhập khẩu là con đường khả quan và gần như là duy nhất dành cho xe bán tải.

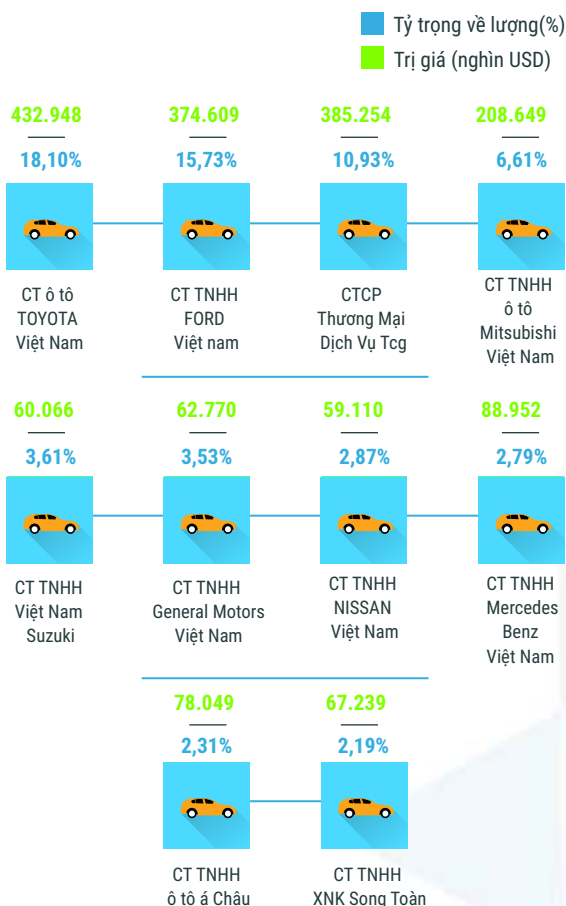
Nếu chọn hình thức lắp ráp trong nước, các hãng xe phải bỏ ra một khoản chi phí không hề nhỏ để đầu tư nhà xưởng, logistics,... Điều này khiến cho chi phí sản xuất đội lên cao, kéo theo giá bán của xe sẽ cao. Ngược lại, Thái Lan là quốc gia có nền công nghiệp sản xuất ô tô phát triển bậc nhất Đông Nam Á khi sở hữu nhiều nhà máy có quy mô lớn, hiện đại, đáp ứng tiêu chuẩn về chất lượng và an toàn. Do đó, chi phí sản xuất tại đây cũng thấp hơn nếu so sánh với việc lắp ráp xe tại Việt Nam.

Chưa hết, nếu xét về chính sách thuế phí, rõ ràng việc lắp ráp xe bán tải sẽ gặp nhiều bất lợi về chi phí hơn. Cụ thể, tính đến thời điểm hiện tại, thuế suất thuế nhập khẩu linh kiện ô tô về Việt Nam là 5%, một số linh kiện đặc biệt sẽ bị áp cao hơn 5%-10%. Trong khi đó, các mẫu xe bán tải nhập khẩu nguyên chiếc từ Thái Lan trước năm 2018 chỉ bị áp thuế suất thuế nhập khẩu ô tô 5%, và về 0% từ ngày 01/01/2018. Do đó, việc nhập khẩu xe nguyên chiếc sẽ là bước đi "sáng sủa" hơn cho các dòng xe bán tải tại thị trường Việt Nam.

Như vậy, xét về chi phí sản xuất lẫn chính sách thuế, để đảm bảo được kết quả doanh thu thuận lợi, nhập khẩu nguyên chiếc chính là phương án tối ưu và hiệu quả nhất đối với doanh nghiệp phân phối xe bán tải tại Việt Nam tính đến.

2.1.4. Doanh nghiệp nhập khẩu

Top doanh nghiệp nhập khẩu ô tô nguyên chiếc các loại năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp

Công ty Ô tô Toyota Việt Nam (TMV)

Được thành lập ngày 5-9-1995 là liên doanh giữa Công ty Toyota Nhật Bản, Tổng công ty Máy Động lực và Nông nghiệp Việt Nam (VEAM) và Công ty KUO (châu Á), với tổng vốn đầu tư 49,14 triệu USD.

Hiện tại, TMV luôn giữ vị trí dẫn đầu trên thị trường ô tô Việt Nam với sản lượng nhà máy của công ty đạt trên 30.000 xe/năm (theo 2 ca làm việc). Doanh số bán cộng dồn của TMV đạt trên 305.799 chiếc, và các sản phẩm đều chiếm thị phần lớn trên thị trường. Bên cạnh đó, Toyota Việt Nam cũng là liên doanh sản xuất ô tô có tỷ lệ nội địa hóa cao nhất (từ 19% - 37% theo cách tính giá trị gia tăng của ASEAN tùy theo từng sản phẩm). Ngoài những con số về sản xuất, liên doanh TMV cũng đã tiếp nhận 625.707 xe vào làm dịch vụ, tăng 13% so với năm 2012. Bên cạnh đó, giá trị kim ngạch xuất khẩu phụ tùng của TMV cũng đạt mức kỷ lục 39,2 triệu USD. Từ đó doanh nghiệp này đã đóng góp cho ngân sách nhà nước trên 593 triệu USD. Năm 2013, TMV cũng để lại dấu ấn với khách hàng khi chính thức mang thương hiệu xe sang Lexus vào Việt Nam. Đồng thời, hãng cũng mở showroom Lexus đầu tiên tại Việt Nam, với những dịch vụ đẳng cấp thế giới. Hiện tại, Lexus đang phân phối 5 mẫu xe cao cấp, bao gồm ES350, GS350, LS460L, RX350 và LX570.

Với thế mạnh tiên phong trên thị trường ô tô của mình, Toyota Việt Nam đã đứng đầu top các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô nguyên chiếc về Việt Nam năm 2017, với kim ngạch đạt 432.948 nghìn USD.

Công ty TNHH Ford Việt Nam

Thuộc tập đoàn ô tô Ford được thành lập năm 1995 và khai trương nhà máy lắp ráp ở tỉnh Hải Dương hai năm sau đó vào tháng 11/1997. Công suất của nhà máy là 14.000 xe một năm/2 ca sản xuất với 6 dòng sản phẩm hiện tại là Transit, Ranger, Escape, Everest, Focus. Tổng vốn đầu tư của Ford Việt Nam là 102 triệu USD, trong đó Ford Motor đóng góp 75% số vốn và Công ty Diesel Sông Công Việt Nam có 25% vốn góp. Đây là liên doanh ô tô có vốn đầu tư lớn nhất và cũng là một trong những dự án đầu tư lớn nhất của Mỹ tại Việt Nam. Với kim ngạch nhập khẩu đạt 374.609 nghìn USD, Ford Việt Nam đã đứng vị trí thứ 2 trong top doanh nghiệp nhập khẩu ô tô nguyên chiếc năm 2017.

Công ty TNHH ô tô Mitsubishi Việt Nam

Thành lập năm 1994 như là nhà phân phối của Mitsubishi Motors - Công ty TNHH ô tô Mitsubishi Việt Nam là một trong những công ty liên doanh sản xuất ô tô đầu tiên ở Việt Nam. Với tiêu chí cạnh tranh, sáng tạo và luôn hướng về khách hàng cùng những chiến lược đúng đắn Mitsubishi được đánh giá là một công ty lắp ráp và phân phối ô tô có uy tín trên toàn Việt Nam hiện nay. Năm 2017 Công ty nhập khẩu ô tô nguyên chiếc về Việt Nam với tổng kim ngạch đạt 208.649 nghìn USD, đứng thứ 4 trong top các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô về Việt Nam.

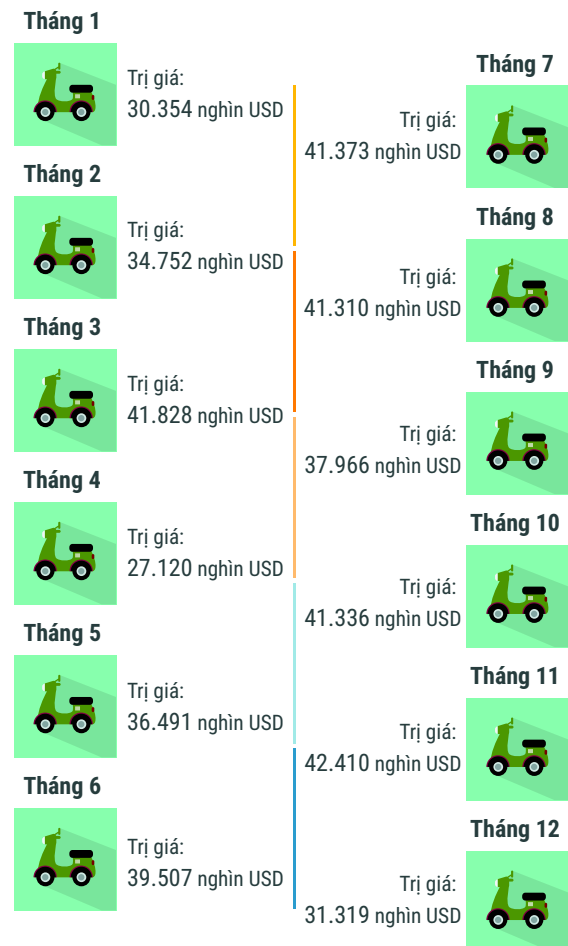
2.2. Xe máy nguyên chiếc

2.2.1. Kim ngạch

Với số lượng xe máy trung bình bán ra xấp xỉ 2 triệu xe/năm, Việt Nam hiện đang là một trong những thị trường xe máy lớn không chỉ trong khu vực mà trên cả thế giới. Hiện tại, Việt Nam có sự góp mặt của khoảng 10 thương hiệu, bao gồm các sản phẩm lắp ráp trong nước và nhập khẩu nguyên chiếc từ các nước khác trong khu vực.

Năm 2017, nước ta đã nhập khẩu 217.764 chiếc xe máy nguyên chiếc, kim ngạch 445.766 nghìn USD. 445.766 nghìn USD.

Kim ngạch nhập khẩu xe máy nguyên chiếc các loại theo tháng, năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp từ Tổng Cục Hải Quan

2.2.2. Mặt hàng

Các dòng xe số, xe tay ga, xe tay côn và xe thể thao tiếp tục là những mặt hàng xe máy nguyên chiếc nhập khẩu vào Việt Nam.

Sự tăng trưởng ổn định kinh tế, thu nhập trung bình của người dân tăng lên, kéo theo nhu cầu mua sắm tăng cao, nên thị trường xe máy đang dịch chuyển từ nhu cầu xe số sang xe tay ga. Bên cạnh đó, thì việc các mẫu xe tay ga thường dễ điều khiển, nhiều tiện ích... cũng là lý do khiến người dân Việt ngày càng thích xe tay ga hơn xe số. Bên cạnh các mẫu xe tay ga, tại Việt Nam, mẫu xe côn, xe phân khối lớn cũng đang được các hãng chú ý và đẩy mạnh nhập khẩu.

2.2.3. Thị trường

Việt Nam nhập khẩu xe máy chủ yếu từ các nước khu vực ASEAN. Trong đó Thái Lan là thị trường nhập khẩu chủ yếu.

Hiện Thái Lan là một trong những thị trường tiêu thụ xe máy lớn nhất thế giới và là "cứ điểm" sản xuất của nhiều hãng lớn. Chính sách ưu đãi phù hợp và ngành công nghiệp phụ trợ phát triển là lý do chính để nền công nghiệp xe máy ở nước này phát triển.

Ngành công nghiệp xe máy Thái Lan hình thành từ năm 1964, khi nước này còn là một thị trường nhỏ nhưng nhiều tiềm năng trở thành một trung tâm sản xuất. Đến năm 2014, có 4 nhà sản xuất xe máy lớn tại Thái Lan, đó là: Honda, Yamaha, Kawasaki, và Suzuki. Honda đã chọn Thái Lan làm trung tâm sản xuất các mẫu xe cỡ lớn, vì ngành công nghiệp phụ trợ của nước này có thể cung cấp tới 95% phụ tùng, nên chi phí sản xuất thấp hơn nhiều so với sản xuất tại Nhật Bản rồi xuất khẩu sang Thái Lan.

Giá thành cạnh tranh, chất lượng tốt, đa dạng về chủng loại và mẫu mã, các chính sách xuất nhập phù hợp, cùng với điều kiện địa lý thuận lợi là những yếu tố để thị trường này trở thành thị trường cung cấp xe máy tốt nhất hiện nay cho các quốc gia không riêng Việt Nam.

2.2.4. Doanh nghiệp nhập khẩu

Top doanh nghiệp nhập khẩu xe máy nguyên chiếc năm 2017



Nguồn: Vibiz tổng hợp

Tổng công ty Suzuki

Bắt đầu hoạt động tại Nhật Bản năm 1909. Năm 1996, Suzuki chính thức đặt chân đến Việt Nam bằng việc mở ra công ty con Việt Nam là Suzuki Việt Nam. Với mục tiêu trở thành thương hiệu xe máy hàng đầu tại thị trường tiềm năng này, Suzuki Việt Nam không ngừng học hỏi, đặt ra nhiều thử thách và sáng tạo ra nhiều dòng sản phẩm mới đảm bảo chất lượng cao cùng thiết kế trang nhã. Mọi nỗ lực công ty đặt ra đã được đền đáp. Xe máy Suzuki được chọn là hàng Việt Nam chất lượng cao trong nhiều năm liền.

Năm 2017 Công ty lọt top các doanh nghiệp nhập khẩu xe máy nguyên chiếc về Việt Nam với kim ngạch 14.308 nghìn USD.

Công ty Honda Việt Nam

Được thành lập năm 1996, là công ty liên doanh gồm 3 đối tác: Công ty Honda Motor (Nhật Bản - 42%), Công ty Asian Honda Motor (Thái Lan - 28%), Tổng công ty Máy động lực và Máy Nông Nghiệp Việt Nam (30%). Vào tháng 3/2005, Honda Việt Nam chính thức nhận được giấy phép của Bộ kế hoạch và Đầu tư cho phép sản xuất lắp ráp ô tô tại Việt Nam.

Công ty Honda Việt Nam tuy mới chỉ được thành lập và hoạt động trong khoảng 20 năm nhưng đã có những thành tích đáng kể trong nền công nghiệp sản xuất và lắp ráp động cơ xe máy và ô tô. Hiện nay, công ty Honda Việt Nam có 2 nhà máy sản xuất xe máy chính cùng với một nhà máy ô tô ở Vĩnh Phúc. Với sản phẩm xe gắn máy, Honda đã thực sự trở thành thương hiệu hàng đầu tại thị trường Việt Nam với hơn 70% thị phần xe gắn máy, năm 2017 công ty đứng thứ 8 trong top doanh nghiệp nhập khẩu xe máy nguyên chiếc với kim ngạch 19.425 nghìn USD.

Kết luận

So với các năm gần đây, có thể thấy thị trường xe máy Việt Nam vẫn đạt tăng trưởng đều và không hề có dấu hiệu suy giảm.

Năm 2017, bất chấp lo ngại thị trường bão hòa, Việt Nam vẫn tiêu thụ được 3,27 triệu xe - mức doanh số cao nhất 6 năm qua và là quốc gia có thị trường tiêu thụ xe máy nhiều nhất Đông Nam Á.

Các hoạt động xuất nhập khẩu được tăng cường đẩy mạnh tạo nên bức tranh ngành với nhiều khởi sắc.

Đi ngược lại với ngành công nghiệp xe máy, năm 2017 là một năm với nhiều biến động của ngành ô tô trước các quy định chính sách mới được ban hành.

Sau một năm 2016 khá thành công với hơn 300.000 xe được bán ra, nhiều kỳ vọng năm 2017 thị trường sẽ tiếp tục khởi sắc. Tuy nhiên năm 2017 lại là năm chứng kiến sự sụt giảm của ngành này, xuất phát từ “con bão” giảm giá của thị trường ô tô trước các quy định chính sách mới được ban hành.

Tính đến thời điểm tháng 11/2017, toàn thị trường ô tô chỉ tiêu thụ được 244.873 xe, sụt giảm khoảng 10% so với cùng kỳ năm 2016 (271.132 xe). Lượng xe lắp ráp trong nước tiêu thụ từ đầu năm giảm tới 19% so với cùng kỳ. Bên cạnh đó, lượng xe nhập khẩu cũng dần sụt giảm ở các tháng cuối năm 2017.

Nhiều người kỳ vọng vào việc giá xe sẽ giảm sâu vào năm 2018 khi thuế nhập khẩu nhiều mẫu xe từ khu vực ASEAN sẽ trở về 0%. Tuy nhiên, kỳ vọng này nhiều khả năng sẽ khó thành hiện thực khi mới đây Chính phủ đã ban hành nhiều Nghị định mới được xem là rào cản nhằm tránh tình trạng nhập khẩu ò ạt các mẫu xe về Việt Nam.

Một số chính sách mới về xuất nhập khẩu năm 2017

Nghị định 116/2017/NĐ-CP - Thay đổi lớn ở thị trường xe cũ

Năm 2017, Chính phủ liên tiếp đưa ra hai Nghị định với những ràng buộc chặt chẽ đối với xe đã qua sử dụng nhập khẩu vào Việt Nam.

Đầu tiên là Nghị định 116/2017/NĐ-CP quy định công ty nhập khẩu xe đã qua sử dụng phải có văn bản xác nhận hoặc tài liệu chứng minh doanh nghiệp đó được phép thay mặt doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nước ngoài thực hiện lệnh triệu hồi ô tô nhập khẩu tại Việt Nam. Điều này là điều khó khăn khi mà các thương hiệu ô tô lớn trên thế giới đã có liên doanh hoặc nhà phân phối chính thức tại Việt Nam, do vậy việc các công ty nhập khẩu ngoài muốn xin được văn bản này là điều không thể làm được.

Ngoài ra, Nghị định 116/2017/NĐ-CP còn có một điều khoản khác được đánh giá là bảo vệ người tiêu dùng Việt Nam, như xe đã qua sử dụng phải được đăng kí lưu hành tại quốc gia có tiêu chuẩn khí thải tương đương hoặc cao hơn tiêu chuẩn khí thải hiện hành của Việt Nam, xe nhập khẩu phải được kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phải có Giấy chứng đăng kí lưu hành còn hiệu lực của cơ quan và tổ chức có thẩm quyền tại nước ngoài...

Kể đến, Nghị định 125/2017/NĐ-CP thay đổi một số điều, trong đó có biểu thuế nhập khẩu dành cho xe đã qua sử dụng với cách tính mới cao hơn nhiều so với quy định cũ.

Nghị định 125/2017/NĐ-CP

Nghị định 125/2017/NĐ-CP nói trên cũng sửa đổi một số điều liên quan đến biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đối với ngành ô tô. Theo đó, toàn bộ linh kiện nhập khẩu phục vụ lắp ráp xe trong nước sẽ được miễn thuế nhập khẩu.

Chính sách này được đánh giá là bước đi thiết thực để phát triển ngành công nghiệp ô tô cũng như ngành công nghiệp phụ trợ trong nước mà không vi phạm các cam kết thương mại quốc tế. Đây cũng là điều mà người tiêu dùng Việt Nam mong đợi khi mở ra cơ hội sở hữu xe lớn hơn, trong bối cảnh giá bán ô tô tại Việt Nam hiện cao hơn nhiều so với các nước trong khu vực cùng thu nhập đầu người chưa thể so sánh (với các nước đó). Vấn đề này còn được các chuyên gia trong ngành ô tô đánh giá là tạo ra nhiều giá trị về kinh tế, giải quyết được vấn đề việc làm, thu nhập cho người lao động.

Tuy nhiên, để tránh việc làm lợi cho các hãng cũng như gây ra việc “chây ì” không chịu gia tăng tỉ lệ nội địa hóa cũng như phát triển công nghiệp phụ trợ, Nghị định 125/2017/NĐ-CP còn đưa ra thêm điều kiện “ĐỦ” cho các hãng khi đưa ra các quy định rõ ràng về sản lượng từng giai đoạn, và nếu không đáp ứng được các tiêu chí này, số linh kiện đã nhập khẩu sẽ không được hưởng ưu đãi 0% này (truy thu theo mức thuế hiện hành của từng loại linh kiện).

Các ưu đãi của Chính phủ về chính sách dòng xe lắp ráp trong nước là vậy, nhưng liệu người tiêu dùng có được mua xe với giá bán hợp lí hay không thì vẫn là câu hỏi lớn chờ lời đáp trong năm 2018 tới đây. Hiện mới chỉ có ba thương hiệu Hyundai (với mẫu Grand i10), KIA (với Morning) và Toyota (với Vios) có khả năng đạt được ưu đãi này, với số lượng xe bán ra trong năm đủ lớn.

Xe nhập khẩu nguyên chiếc có thêm rào cản mới

Theo Nghị định 116/2017/NĐ-CP, các công ty muốn có giấy phép kinh doanh nhập khẩu xe mới sẽ phải cung cấp cho các cơ quan chức năng hàng loạt văn bản chứng nhận chất lượng, an toàn môi trường (của nước sản xuất xe). Trong khi đó, theo các hãng, “chẳng có nước nào cung cấp văn bản chứng nhận chất lượng cho xe bán ở nước khác”.

Ngoài ra, Nghị định 116/2017/NĐ-CP còn có những điều khoản được đánh giá là quá “khắt khe”, như phải kiểm định ngẫu nhiên xe theo từng lô xe nhập khẩu (không theo chủng loại như trước), các thương hiệu phải có đường thử đủ chuẩn...

Sự ra đời của Nghị định 116/2017/NĐ-CP này đã đẩy Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam bị chia rẽ sâu sắc. Trong khi các thương hiệu như Toyota, Ford, Suzuki... cho rằng các điều khoản mới này gây khó khăn cho doanh nghiệp (thuê đất làm đường thử, bắt cập trong việc kiểm định xe từng lô...), thì các thương hiệu đang đẩy mạnh hoạt động lắp ráp trong nước, như Trường Hải, Hyundai Thành Công,... lại tỏ ra ủng hộ nhiệt tình.

Nghị định này cũng đã có ngay một tác động; đó là thời điểm cuối năm 2017, hàng loạt mẫu xe nhập khẩu không thể có mặt trên thị trường, dẫn đến hiện tượng các đại lý găm hàng hoặc đẩy giá bán xe lên cao.

Tiêu chuẩn khí thải Euro 4 cho ô tô và Euro 3 cho xe máy

Theo Quyết định số 49/2011/QĐ-TT, kể từ ngày 1/1/2017, các xe ô tô, mô-tô lắp ráp và nhập khẩu mới phải đáp ứng tiêu chuẩn khí thải ở mức 4 (Euro 4).

Dù nhiều hiệp hội, doanh nghiệp đã đề nghị lùi thời gian áp dụng đối với các dòng xe chở người từ 16 chỗ trở lên và các loại xe tải, với lý do chưa chuẩn bị kịp, nhưng Thủ tướng Chính phủ yêu cầu giữ nguyên lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải tiêu chuẩn mức 4 (Euro 4) đối với ô tô chạy xăng; riêng các DN nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp ô tô sử dụng nhiên liệu diesel được thực hiện đến hết ngày 31/12/2017.

Cùng với các Nghị định thắt chặt các hoạt động xuất nhập khẩu, việc được ưu đãi thuế nhập khẩu linh kiện vào năm 2018 sẽ giúp sản phẩm của các hãng xe trong nước tăng sức cạnh tranh đối với các xe nhập khẩu. Điều này cũng giúp giá bán xe giảm xuống và khả năng tiếp cận các sản phẩm này dễ dàng hơn với người tiêu dùng.

Với những chính sách mới nhiều khả năng thị trường ô tô Việt Nam sẽ khó có thể khởi sắc ngay ở đầu năm 2018. Thị trường hiện tại vẫn khá mờ mịt với cả các nhà sản xuất cũng như người tiêu dùng. Tất cả vẫn chờ những chính sách nhất quán cũng như những hướng đi cụ thể để có thể lựa chọn những thời điểm bùng nổ cho riêng mình. Năm 2018 vẫn sẽ là một năm bản lề để áp dụng nhiều chính sách cũng như hướng đi mới cho thị trường ô tô Việt Nam.

Các quy định, chính sách mới về ô tô áp dụng từ 1/1/2018

Thuế nhập khẩu ô tô từ ASEAN về 0%

Theo Hiệp định thương mại tự do (AFT) của các nước trong ASEAN, thuế nhập khẩu ô tô từ khu vực này về Việt Nam giảm theo lộ trình từ 40% xuống 30% từ năm 2017 và về 0% vào năm 2018.

Do đó, từ ngày 1/1/2018, thuế nhập khẩu ô tô từ các nước ASEAN (chủ yếu từ Thái Lan và Indonesia) sẽ vào Việt Nam sẽ giảm về 0% với điều kiện áp dụng là tỷ lệ nội địa hóa của xe phải đạt từ 40%. Điều này chỉ được các hãng công bố trong thông số kỹ thuật chi tiết của xe nên rất khó để xác định được điều đó và theo các chuyên gia rất ít mẫu xe đủ điều kiện này, thường thì một hãng sẽ chỉ có nhiều nhất là hai xe.

Bên cạnh đó, những xe được giảm giá nhiều nhất khi thuế nhập khẩu ô tô về 0% đều thuộc phân khúc xe cao cấp có dung tích xi-lanh trên 3.0L. Ước tính mức giảm từ 200 triệu/chiếc tùy từng mẫu.

Thuế nhập khẩu linh kiện về 0%

Cũng trong Nghị định số 125/2017/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung Nghị định số 122/2016/NĐ-CP, thuế nhập linh kiện ô tô về Việt Nam sẽ về 0% vào 1/1/2018.

Tuy nhiên, để được hưởng ưu đãi này, các doanh nghiệp nhập khẩu phải đạt được những điều kiện cụ thể như sau:

Đảm bảo tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô theo quy định của Chính phủ về điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô.

Doanh nghiệp phải cam kết sản xuất, lắp ráp xe ô tô đáp ứng tiêu chuẩn khí thải EURO 4 (giai đoạn từ 2018 – 2021) và mức EURO 5 từ 2022 trở đi và đạt đủ sản lượng sản xuất xe theo quy định.

Sản lượng xe sản xuất lắp ráp và tỷ lệ giá trị sản xuất trong nước của mẫu xe cam kết phải đạt được hàng năm, để lắp ráp xe.



**INSTITUTE FOR BRAND
AND COMPETITIVENESS
STRATEGY**

VIBIZ.VN

Vietnam Business Monitor

Add: Floor 3, House C, La Thanh Guesthouse,
218 Doi Can, Lieu Giai, Ba Dinh, Hanoi
Phone: 02462919137
Email: info@bcsi.edu.vn

Add: R401, Narenca Building,
85 Nguyen Chi Thanh St, Dong Da Dist, Hanoi
Phone: (+844) 62913648
Cell : (+84) 962 526 886
Email : info@vibiz.vn