

Thị trường ô tô nội địa bứt phá

17:54 07/06/2026

Thị trường ô tô Việt Nam đang chứng kiến một cột mốc đáng chú ý khi sản lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước lập đỉnh mới trong tháng 5/2026, bỏ xa hoàn toàn xe nhập khẩu. Sự bứt phá này không chỉ phản ánh nỗ lực mở rộng quy mô của các doanh nghiệp nội địa mà còn đặt ra yêu cầu cấp thiết về việc tận dụng cơ hội để ngành công nghiệp ô tô Việt Nam định vị lại mình trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Báo cáo của Cục Thống kê cho thấy, tháng 5/2026 ghi nhận nguồn cung ô tô mới cho thị trường Việt Nam đạt mức cao kỷ lục kể từ đầu năm. Ước tính có tổng cộng 76.837 ô tô mới được bổ sung cho thị trường, tăng 13,2% so với tháng trước.

Điểm sáng nhất trong bức tranh thị trường chính là sự bứt phá ngoạn mục của mảng sản xuất, lắp ráp trong nước. Sản lượng ô tô xuất xưởng trong tháng 5 đạt tới 53.700 xe, cao hơn 4,7% so với tháng trước và tăng vọt 40% so với cùng kỳ năm 2025.

Với sản lượng này, xe sản xuất trong nước đã hoàn toàn áp đảo so với ô tô nhập khẩu (chỉ đạt khoảng 23.137 xe nguyên chiếc). Độ chênh lệch lên tới hơn 30.000 xe trong một tháng là minh chứng rõ nét cho thấy cán cân nguồn cung đang nghiêng hẳn về phía các nhà máy lắp ráp nội địa. Lũy kế 5 tháng đầu năm 2026, các doanh nghiệp trong nước đã xuất xưởng tổng cộng khoảng 232.100 chiếc, tăng trưởng 26,7% so với cùng kỳ năm trước.

Việc sản lượng xe lắp ráp tăng mạnh mang nhiều ý nghĩa hơn một con số thị phần. Việc gia tăng tỷ lệ sản xuất trong nước giúp các doanh nghiệp giảm chi phí logistics và tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Xét trên bình diện vĩ mô, đây là tín hiệu tích cực cho nền kinh tế, giúp tạo thêm việc làm, giảm áp lực nhập khẩu và cải thiện cán cân thương mại của Việt Nam.

Dù những con số thống kê đang vẽ nên một bức tranh tươi sáng, bức tranh chung của ngành ô tô Việt Nam sau hơn 30 năm phát triển vẫn còn nhiều mảng xám. Trên thực tế, thị trường đã hình thành được những "hạt nhân" nội địa tiêu

biểu như THACO và VinFast – những doanh nghiệp đang không ngừng theo đuổi chiến lược mở rộng sản xuất và nâng tỷ lệ nội địa hóa.



Việc gia tăng tỷ lệ sản xuất trong nước giúp các doanh nghiệp giảm chi phí logistics và tối ưu hóa chuỗi cung ứng.

Tuy nhiên, để từ việc có "doanh nghiệp mạnh" tiến tới có "sức mạnh ngành" lại là một khoảng cách lớn. Đánh giá về quá trình phát triển của ngành, bà Phạm Chi Lan, chuyên gia kinh tế, nguyên Phó Chủ tịch VCCI chỉ ra điểm nghẽn lịch sử khi Việt Nam mở cửa thu hút FDI: "Chúng ta đã tin vào những cam kết đó và dành cho họ nhiều ưu đãi ngay từ đầu. Tuy nhiên, nhiều doanh nghiệp không thực hiện được mục tiêu nội địa hóa như cam kết nhưng vẫn tiếp tục được hưởng ưu đãi. Đây là điều bất hợp lý".

Việc các doanh nghiệp ngoại chủ yếu nhập linh kiện để lắp ráp thay vì chuyển giao công nghệ đã khiến công nghiệp hỗ trợ Việt Nam lỡ nhịp. Đơn cử như vào khoảng năm 2005, Việt Nam đã bỏ lỡ cơ hội đón làn sóng chuyển dịch hoạt động công nghiệp hỗ trợ từ Thái Lan của các doanh nghiệp Nhật Bản. Sự chậm trễ này khiến chúng ta thiếu hụt các ngành công nghiệp nền tảng. Bà Lan chia sẻ thêm: "Chúng ta có thép, có cao su nhưng vẫn chủ yếu xuất khẩu nguyên liệu hoặc sản phẩm có giá trị gia tăng thấp. Ngay cả ngành sản xuất lốp xe ô tô cũng chưa phát triển tương xứng với tiềm năng".

Đồng tình với góc nhìn này, chuyên gia ô tô Nguyễn Minh Đồng cho rằng quy mô tham gia chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp Việt còn nhỏ lẻ, chưa làm chủ được công nghệ cốt lõi. Hoạt động nghiên cứu phát triển (R&D) và sản xuất linh kiện hàm lượng kỹ thuật cao vẫn phụ thuộc ngoại khối. Một nghịch lý là nhiều doanh nghiệp Việt Nam có năng lực lại đang tự xây dựng hệ sinh thái

riêng, khiến nguồn lực bị phân tán và thiếu tính cộng hưởng.

Bà Phạm Chi Lan nhấn mạnh vai trò dẫn dắt của các "sếu đầu đàn" để giải bài toán liên kết: "Nếu doanh nghiệp lớn chỉ tập trung vào lợi ích của riêng mình mà không hỗ trợ các doanh nghiệp khác cùng phát triển thì đó không phải là con đường bền vững".

Thiên Trường