

Thị trường ô tô tăng tốc mở ra cơ hội hình thành chuỗi cung ứng nội địa

06:21 28/07/2026

Quy mô thị trường ô tô Việt Nam đang mở rộng nhanh, kéo theo sự gia tăng về sản lượng và nhu cầu đầu tư vào công nghiệp hỗ trợ. Đây được xem là giai đoạn bản lề để ngành ô tô chuyển trọng tâm từ tăng trưởng doanh số sang xây dựng chuỗi cung ứng nội địa, nâng cao giá trị gia tăng và từng bước tham gia sâu hơn vào mạng lưới sản xuất khu vực.

Quy mô thị trường đủ lớn để tạo "lực kéo" cho sản xuất

Sau nhiều năm được đánh giá là thị trường tiềm năng nhưng chưa đủ quy mô, ngành ô tô Việt Nam đang bước vào giai đoạn tăng trưởng mạnh cả về tiêu thụ lẫn sản xuất. Điều đáng chú ý là sự mở rộng của thị trường không chỉ mang ý nghĩa về doanh số mà còn tạo điều kiện để các doanh nghiệp mạnh dạn đầu tư vào dây chuyền, công nghệ và chuỗi cung ứng.

Trong tháng 6/2026, tổng nguồn cung ô tô mới ra thị trường, bao gồm xe sản xuất trong nước và xe nhập khẩu, ước đạt hơn 81.000 chiếc, tăng gần 9% so với tháng trước. Riêng các nhà máy trong nước xuất xưởng khoảng 54.100 xe, tăng gần 6% so với tháng 5 và cao hơn hơn 32% so với cùng kỳ năm trước.



Quy mô thị trường mở rộng đang tạo động lực để doanh nghiệp tăng đầu tư vào sản xuất, công nghiệp hỗ trợ và phát triển chuỗi cung ứng nội địa. Ảnh AI

Lũy kế 6 tháng đầu năm, sản lượng ô tô sản xuất và lắp ráp trong nước đạt gần 285.000 xe, tăng gần 27% so với cùng kỳ năm 2025. Đây là mức tăng cho thấy năng lực sản xuất của các doanh nghiệp đang được cải thiện đáng kể, thay vì chỉ phụ thuộc vào xe nhập khẩu như giai đoạn trước.

Nhiều tổ chức nghiên cứu dự báo thị trường ô tô Việt Nam có thể đạt khoảng 700.000 xe trong năm 2026. Nếu đạt được quy mô này, Việt Nam sẽ nằm trong nhóm những thị trường ô tô lớn nhất Đông Nam Á, đồng thời tiến gần ngưỡng được xem là đủ hấp dẫn để các tập đoàn mở rộng đầu tư sản xuất và phát triển mạng lưới nhà cung cấp trong nước.

Trong khi đó, tỷ lệ sở hữu ô tô của Việt Nam vẫn ở mức thấp so với nhiều quốc gia trong khu vực, chỉ khoảng 63 xe trên 1.000 dân. Khoảng cách này cho thấy nhu cầu thị trường vẫn còn nhiều dư địa khi tốc độ đô thị hóa, thu nhập bình quân đầu người và nhu cầu di chuyển bằng phương tiện cá nhân tiếp tục tăng.

Chuỗi cung ứng nội địa trở thành "điểm nghẽn" cần tháo gỡ

Nếu quy mô thị trường được xem là điều kiện cần thì sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ mới là yếu tố quyết định khả năng hình thành ngành công nghiệp ô tô thực sự.

Hiện xe lắp ráp trong nước chiếm khoảng 70% lượng tiêu thụ trên thị trường. Đáng chú ý, phần lớn các mẫu xe bán chạy nhất hiện nay đều được sản xuất tại Việt Nam. Điều này phản ánh sự dịch chuyển từ nhập khẩu nguyên chiếc sang mở rộng sản xuất trong nước, đồng thời tạo thêm cơ hội cho doanh nghiệp cung ứng linh kiện.

Cùng với đó, xu hướng tiêu dùng cũng đang thay đổi khi các dòng xe hybrid và xe ứng dụng công nghệ tiết kiệm nhiên liệu ngày càng được người tiêu dùng quan tâm. Điều này buộc các nhà sản xuất phải đầu tư nhiều hơn vào công nghệ, nghiên cứu sản phẩm và hệ thống linh kiện phù hợp với các dòng xe thế hệ mới.

Ở lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ, ngày càng nhiều doanh nghiệp Việt Nam tham gia vào chuỗi cung ứng cho ngành ô tô. Theo Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ Việt Nam (VASI), hơn 70% doanh nghiệp hội viên hiện cung cấp sản phẩm cho lĩnh vực ô tô và xe máy.

Nhiều doanh nghiệp đã sản xuất được các nhóm linh kiện như thân vỏ, khung xe, hệ thống điện, nội thất và ngoại thất. Sự phát triển này không chỉ giúp tăng tỷ lệ nội địa hóa ở một số dòng xe mà còn giảm chi phí logistics, rút ngắn thời gian cung ứng và nâng cao khả năng cạnh tranh của các nhà sản xuất.

Tuy nhiên, những linh kiện có hàm lượng công nghệ và giá trị gia tăng cao vẫn phụ thuộc nhiều vào nhập khẩu. Đây là nguyên nhân khiến tỷ lệ nội địa hóa của ngành ô tô Việt Nam nhìn chung vẫn thấp hơn kỳ vọng và chưa tạo được lợi thế cạnh tranh rõ rệt so với các trung tâm sản xuất trong khu vực.

Chuyển trọng tâm sang phát triển hệ sinh thái sản xuất

Trong bối cảnh thị trường tiếp tục mở rộng, mục tiêu của ngành ô tô không còn đơn thuần là tăng số lượng xe bán ra mà là hình thành hệ sinh thái sản xuất hoàn chỉnh.

Điều này đồng nghĩa với việc phát triển đồng thời nhiều mắt xích từ nguyên vật liệu, linh kiện, cơ khí chính xác, điện tử, logistics đến nghiên cứu phát triển và dịch vụ sau bán hàng. Khi các khâu này được kết nối hiệu quả, giá trị gia tăng sẽ được giữ lại nhiều hơn trong nước thay vì phụ thuộc vào nhập khẩu.

Việc xây dựng hệ sinh thái sản xuất cũng được kỳ vọng tạo hiệu ứng lan tỏa sang nhiều ngành công nghiệp nền tảng như luyện kim, vật liệu mới, điện tử và tự động hóa, qua đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của toàn ngành chế biến, chế tạo.

Theo định hướng phát triển, ngành ô tô Việt Nam hướng tới quy mô khoảng 1 triệu xe mỗi năm trong dài hạn, trong đó sản lượng sản xuất trong nước đạt khoảng 700.000 xe. Để đạt mục tiêu này, ngoài việc duy trì sức mua của thị trường, ngành cần tiếp tục thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa và từng bước làm chủ các công nghệ cốt lõi.

Sự tăng trưởng của thị trường trong nửa đầu năm 2026 cho thấy ngành ô tô đang có cơ hội bước sang một giai đoạn phát triển mới. Nếu tận dụng được lợi thế từ quy mô thị trường và thúc đẩy mạnh liên kết giữa doanh nghiệp sản xuất với doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, Việt Nam có thể từng bước xây dựng được chuỗi cung ứng nội địa có sức cạnh tranh, tạo nền tảng để ngành ô tô phát triển bền vững trong những năm tới.

Minh Thành (t/h)