

Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam

**NGHIÊN CỨU HỖ TRỢ XÂY DỰNG
CHIẾN LƯỢC CÔNG NGHIỆP CỦA VIỆT NAM**

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

THÁNG 3 NĂM 2013

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)

**Viện Nghiên cứu Kinh tế Nhật Bản
Trung tâm Phát triển Quốc tế**

'VT
J R
13-75

Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam

**NGHIÊN CỨU HỖ TRỢ XÂY DỰNG
CHIẾN LƯỢC CÔNG NGHIỆP CỦA VIỆT NAM**

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

THÁNG 3 NĂM 2013

CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)

**Viện Nghiên cứu Kinh tế Nhật Bản
Trung tâm Phát triển Quốc tế**

MỤC LỤC

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT	i
TÓM LƯỢC	ii
Chương 1: Khái quát về bối cảnh, chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam và Nghiên cứu này	1
Chương 2: Cơ chế thực hiện của phía Việt Nam (Ban Chỉ đạo, Tổ công tác và Kế hoạch xây dựng Chiến lược).....	8
Chương 3: Khái quát về Dự thảo Đề án Chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam và quá trình lựa chọn ngành công nghiệp chiến lược.....	19
Chương 4: Dự thảo Kế hoạch hành động cho các ngành chiến lược được lựa chọn	29
Chương 5: Tổ chức thực hiện trong thời gian tới.....	33
PHỤ LỤC TÀI LIỆU LIÊN QUAN	37
1. Dự thảo Chiến lược Công nghiệp hóa của Việt Nam (báo cáo do CIEM soạn thảo).	39
2. Dự thảo Kế hoạch hành động cho các ngành công nghiệp chiến lược (tính đến thời điểm tháng 3 năm 2013)	97
2-1. Kế hoạch hành động do phía Nhật Bản xây dựng (Dự thảo).....	97
2-1-1. Ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản.....	98
2-1-2. Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp.....	103
2-1-3. Ngành điện tử.....	110
2-2. Kế hoạch hành động do phía Việt Nam xây dựng (Dự thảo)	123
2-2-1. Ngành đóng tàu	124
2-2-2. Ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng	133
2-2-3. Ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng.....	134
3. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động	141
3-1. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động do phía Nhật Bản xây dựng (dự thảo)...	141
3-1-1. Ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản.....	141
3-1-2. Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp.....	151
3-1-3. Ngành điện tử.....	158
3-2. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động do phía Việt Nam xây dựng (dự thảo) ..	171
3-2-1. Ngành đóng tàu	171
3-2-2. Ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng	175
3-2-3. Ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng.....	198

4. Sơ đồ vị trí và liên kết của các ngành công nghiệp chiến lược được lựa chọn trong Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam	212
5. Xu hướng và triển vọng phát triển công nghiệp theo vùng	213
6. Bản đồ hỗ trợ các ngành công nghiệp chiến lược (Tính đến tháng 3/2013).....	246
7. Những vấn đề khác	248
7-1. Danh sách đại biểu phía Nhật Bản.....	248
7-2. Danh sách phỏng vấn trong quá trình thực hiện Nghiên cứu này.....	250
7-3. Văn bản chỉ thị của Việt Nam về cơ chế thực hiện dự án hợp tác này.....	253

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
AFTA	ASEAN Free Trade Agreement	Khu vực Mậu dịch Tự do ASEAN
AP	Action Plan	Kế hoạch hành động
ASEAN	Association of South-East Asia Nations	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
CIEM	Central Institute For Economic Management	Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương
EMS	Electronics Manufacturing Service	Dịch vụ sản xuất điện tử
EPE	Export Processing Enterprise	Doanh nghiệp chế xuất
GRIPS	National Graduate Institute For Policy Studies	Viện Nghiên cứu Chính sách Quốc gia Nhật Bản
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
GMP	Good Manufacturing Practice	Thực hành sản xuất tốt
GSO	General Statistics office	Tổng cục Thống kê
HACCP	Hazard Analysis and Critical Control	Hệ thống phân tích hiểm họa và kiểm soát giới hạn
ISO	International Organization for Standardization	Tổ chức Tiêu chuẩn hoá quốc tế
IT	Information Technology	Công nghệ thông tin
JETRO	Japan External Trade Organization	Tổ Chức Xúc Tiến Thương Mại Nhật Bản
JICA	Japan International Cooperation Agency	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
LED	Light Emitting Diode	Điốt phát quang
M & A	Merger and Acquisition	Mua lại và sát nhập
MARD	Ministry of Agriculture and Rural Development	Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Việt Nam
METI	Ministry of Economy, Trade and Industry	Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản
MOF	Ministry of Finance	Bộ Tài chính Việt Nam
MOFA	Ministry of Foreign Affairs	Bộ Ngoại giao Việt Nam
MOIT	Ministry of Industry and Trade	Bộ Công Thương Việt Nam
MOST	Ministry of Science and Technology	Bộ Khoa học và Công nghệ Việt Nam
MOT	Ministry of Transport	Bộ Giao thông vận tải Việt Nam
MPI	Ministry of Planning and Investment	Bộ Kế hoạch và đầu tư Việt Nam
OA	Office Automation	Tự động hóa văn phòng
ODM	Original Design Manufacturer	Nhà sản xuất thiết kế gốc
OOG	Office of the Government	Văn phòng Chính phủ
R & D	Research and Development	Nghiên cứu và phát triển
PR	Public Relations	Quan hệ công chúng
SEDS	The Socio-Economic Development Strategy	Chiến lược Phát triển Kinh tế - Xã hội Việt Nam
SI	Supporting Industry	Ngành công nghiệp hỗ trợ
SME	Small and Medium Enterprises	Doanh nghiệp vừa và nhỏ
TF	Task Force	Nhóm đặc nhiệm
VCCI	Vietnam Chamber of Commerce and Industry	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam
VEAM	Vietnam Engine and Agricultural Machinery Corporation	Tổng công ty Máy Động lực và Máy Nông nghiệp Việt Nam
VEIA	Vietnam Electronic Industries Association	Hiệp hội Doanh nghiệp Điện tử Việt Nam
VietGAP	Vietnam Good Manufacturing Practice	Quy trình thực hành sản xuất nông nghiệp tốt tại Việt Nam
VIETRADE	Vietnam Trade Promotion Agency	Cục Xúc tiến Thương mại Việt Nam
VINASA	Vietnam Software and IT service Association	Hiệp hội Phần mềm và Dịch vụ Công nghệ thông tin Việt Nam
WG	Working Group	Tổ công tác
WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại Thế giới

TÓM LƯỢC

“Nghiên cứu Hỗ trợ Xây dựng Chiến lược công nghiệp của Việt Nam”

do JICA thực hiện

(dưới đây gọi tắt là “*Nghiên cứu*”)

1. Bối cảnh, mục đích và cơ chế thực hiện của *Nghiên cứu*

➤ **Thoả thuận giữa Chính phủ Nhật Bản và Việt Nam liên quan đến triển khai “Hợp tác và hỗ trợ của Nhật Bản nhằm xây dựng và thực hiện Chiến lược công nghiệp hoá đến năm 2020 của Việt Nam” (dưới đây gọi tắt là “*Sự hợp tác*”)**

Trong Chiến lược phát triển kinh tế Xã hội của Việt Nam, Chính phủ Việt Nam đặt ra mục tiêu đưa Việt Nam trở thành nước công nghiệp hoá vào năm 2020, song lại không chỉ ra cách thức và biện pháp cụ thể để đạt được mục tiêu này. Mặt khác, có nhiều quan ngại từ trong và ngoài nước cho rằng, khi đến thời điểm năm 2015, cam kết AFTA về xoá bỏ hàng rào thuế quan sẽ được thực hiện (đối với 1 số mặt hàng ngoại lệ là đến năm 2018) đầy đủ, cùng với việc Việt Nam đang tham gia tích cực vào quá trình hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế, thì liệu Việt Nam có thể cạnh tranh cùng với Trung Quốc và các nước phát triển trong ASEAN hay không, liệu Việt Nam có thể đạt được mục tiêu về công nghiệp hoá vào thời điểm mục tiêu đề ra hay không nếu Việt Nam không nỗ lực đầu tư phát triển và tăng cường năng lực cạnh tranh cho các ngành sản xuất trong nước. Trong bối cảnh như vậy, ngày 31 tháng 10 năm 2011, tại Hội nghị Thượng đỉnh giữa Thủ tướng 2 nước đã thống nhất việc Chính phủ Nhật Bản sẽ hỗ trợ cho Việt Nam trong việc hoạch định Chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam đến năm 2020.

➤ **Ý nghĩa và mục đích của *Nghiên cứu***

Tháng 9 năm 2011, trên cơ sở thoả thuận giữa 2 Chính phủ như nêu trên, “Tổ công tác về Chiến lược công nghiệp hoá” (dưới đây gọi tắt là Tổ công tác: Tổ trưởng phía Nhật Bản là GS. Kenichi Ohno, GRIPS) với các thành viên của 2 nước đã nhóm họp, theo đó, Ban thư ký về phía Nhật Bản là Văn phòng JICA Việt Nam, về phía Việt Nam là Viện Quản lý Kinh tế Trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư. *Nghiên cứu* sẽ giữ vai trò hỗ trợ cho chức năng của Ban thư ký của JICA, tiến hành điều tra, phân tích liên quan đến việc lựa chọn ngành công nghiệp chiến lược – chủ đề chính của *Sự hợp tác*, xây dựng kế hoạch hành động và các biện pháp hỗ trợ đối với các ngành chiến lược được lựa chọn, tiến hành cung cấp thông tin cần

thiết cho các buổi thảo luận định kỳ của Tổ công tác, và tập hợp ý kiến, tài liệu liên quan trên cơ sở kết quả thảo luận. Từ cuối tháng 9 năm 2011 đến hết tháng 3 năm 2013, Tổ công tác đã tiến hành họp và thảo luận 16 lần.

Nghiên cứu được chia thành 2 giai đoạn: giai đoạn 1 - tiến hành lựa chọn ngành công nghiệp chiến lược (tháng 11/2011 ~ tháng 3/2012), giai đoạn 2 – xây dựng kế hoạch hành động cho các ngành chiến lược được lựa chọn (tháng 4/2012 ~ tháng 3/2013).

➤ **Tổ chức thực hiện phía Việt Nam**

Thành lập Ban chỉ đạo: Tổ công tác của 2 nước đã tiến hành triển khai trước các hoạt động liên quan đến *Sự hợp tác*, song đến tận tháng 8 năm 2012, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam mới chính thức ra quyết định thành lập Ban chỉ đạo liên quan đến *Sự hợp tác*. Ban chỉ đạo do Phó Thủ tướng Việt Nam Hoàng Trung Hải làm Trưởng ban, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Bùi Quang Vinh là phó ban, và bao gồm các thành viên từ 8 cơ quan bộ ngành có liên quan của Việt Nam. Ban chỉ đạo có chức năng giúp cho Thủ tướng Chính phủ trong việc xem xét, chỉ đạo và phối hợp để giải quyết các nhiệm vụ có liên quan đến phát triển các ngành công nghiệp với sự hợp tác của phía Nhật Bản. Thứ trưởng Bộ Kinh tế và Công nghiệp Nhật Bản cùng Đại Sứ đặc mệnh toàn quyền Nhật Bản Tanizaki được cử làm cố vấn cho Ban chỉ đạo.

Thành lập Tổ công tác: Tháng 10 năm 2012, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã ra quyết định thành lập Tổ công tác, thực hiện chức năng giúp việc cho Ban chỉ đạo, Đồng Tổ trưởng của Tổ công tác phía Việt Nam là Viện trưởng Viện Quản lý Kinh tế Trung ương cùng GS. Ohno, Tổ trưởng phía Nhật Bản, và các thành viên của Tổ công tác bao gồm 23 thành viên đến từ các cơ quan bộ có liên quan ở cấp Vụ. Tổ công tác hoạt động theo sự điều phối của Tổ trưởng. Các thành viên của Tổ công tác chịu sự chỉ đạo của thành viên Ban chỉ đạo (cấp Bộ trưởng) về các vấn đề thuộc quyền quản lý của bộ ngành trực thuộc. Tuy nhiên sự phân công trách nhiệm giữa các thành viên của Tổ công tác liên quan đến các ngành chiến lược chưa rõ ràng, do vậy sẽ cần phải làm rõ người chịu trách nhiệm chính trong giai đoạn tiếp theo khi triển khai thực hiện các kế hoạch hành động.

2. Mục tiêu của Chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam, lựa chọn ngành chiến lược

(1) Mục tiêu của Chiến lược công nghiệp hoá (trong khuôn khổ hợp tác Nhật Việt)

Sự hợp tác là một phần trong Chiến lược công nghiệp hoá tổng thể của Việt Nam, nhằm tạo ra một mô hình mẫu về việc xây dựng triển khai chiến lược công nghiệp hoá để thúc đẩy quá trình công nghiệp hoá của Việt Nam đến năm 2020 trong khuôn khổ hỗ trợ phát triển công nghiệp giữa 2 nước Nhật Bản và Việt Nam, thông qua sự liên kết giữa nhà nước – doanh nghiệp – cơ sở đào tạo, cùng với việc ưu tiên phát triển mang tính tập trung đối với 1 số

ngành chiến lược có tiềm năng phát triển, có năng lực cạnh tranh và có tác động lan toả đối với các ngành công nghiệp khác.

(2) Mục tiêu cụ thể

- Lựa chọn mang tính khoa học và dân chủ các ngành chiến lược có tiềm năng đối với Việt Nam và đồng thời có sự quan tâm của các nhà đầu tư Nhật Bản, thúc đẩy quá trình công nghiệp hoá của Việt Nam đến năm 2020 dựa vào tập trung nguồn lực.
- Xây dựng kế hoạch hành động cụ thể và mang tính khả thi đối với từng ngành chiến lược được lựa chọn. Từ đó tập trung vào 1 vài phân ngành/sản phẩm chiến lược.
- 2 bên cùng hợp tác để thu hút FDI có chất lượng cao từ Nhật Bản vào các ngành công nghiệp được lựa chọn và các ngành có liên quan.
- Kêu gọi sự tham gia của Chính phủ - Doanh nghiệp – Cơ sở đào tạo của 2 nước vào quá trình xây dựng, thực thi và đánh giá chiến lược công nghiệp hoá, qua đó nâng cao năng lực xây dựng chiến lược công nghiệp cho Việt Nam.

(3) Tiêu chí lựa chọn ngành chiến lược

Bên cạnh điều kiện tiên đề là có sự quan tâm của doanh nghiệp 2 nước, 3 tiêu chí được đưa ra là tác động về lượng, tác động về chất như nâng cao năng suất sản xuất và liên kết ngành. Trên cơ sở điều kiện tiên đề và 3 tiêu chí nêu trên, sau khi xem xét và đánh giá tổng thể về sự phù hợp với các chính sách của Chính phủ Việt Nam, Tổ công tác đã lựa chọn ra Danh sách Dài (39 ngành), sau đó rút ngắn thành Danh sách trung gian (12 ngành) và cuối cùng 2 bên đã thống nhất được Danh sách Ngắn (lúc đầu gồm 5 ngành, sau đó bổ sung thêm thành 6 ngành).

3. Định hướng phát triển ngành chiến lược được lựa chọn và tổ chức để triển khai.

➤ 6 ngành được lựa chọn và định hướng phát triển của từng ngành như sau:

(1) Ngành máy móc nông nghiệp

- Thúc đẩy cơ giới hoá nông nghiệp trước hết là tập trung cho lĩnh vực sản xuất lúa gạo để “cải thiện năng suất lao động trong nông nghiệp” và tăng thu nhập cho nông dân.
- Cùng với việc thực hiện các chính sách hỗ trợ cho nông dân mua sắm và sử dụng máy nông nghiệp, cần phải nâng cao năng lực cho các doanh nghiệp chế tạo máy nông nghiệp để có thể đáp ứng được với nhu cầu của nông dân, đồng thời áp dụng và thực thi các biện pháp mạnh đối với sản phẩm nhập khẩu bất hợp pháp đang lưu thông trên thị trường.

(2) Ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản

- Chú trọng đến những vấn đề cơ bản như “an toàn thực phẩm”, “nâng cao giá trị gia tăng”, cải thiện từ khâu bảo đảm nguyên liệu – sản xuất chế biến – lưu thông – tiếp thị quảng cáo.
- Tăng cường các tiêu chuẩn về “an toàn thực phẩm”, nâng cao năng lực cho các hoạt động kiểm tra để nâng cao chất lượng của ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản.
- “Sản phẩm Tiêu biểu” = Tạo ra sản phẩm thương hiệu Việt Nam để có thể dành vị thế hàng đầu trên thị trường thế giới với tiêu chí “an toàn – chất lượng cao”.
- Quy hoạch và triển khai một cách hiệu quả đầu tư cho vùng sản xuất nguyên liệu nông lâm thủy hải sản an toàn để bảo đảm nguồn nguyên liệu có chất lượng cao cho ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản.

(3) Ngành điện tử

- Mở rộng năng lực sản xuất đối với các doanh nghiệp chủ đạo có vốn đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực sản xuất thành phẩm và cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước trong lĩnh vực sản xuất linh phụ kiện cơ khí, linh phụ kiện điện – điện tử.
- Tăng cường khả năng cung cấp linh phụ kiện cho các doanh nghiệp chủ đạo có vốn đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực lắp ráp điện tử đang hoạt động tại Việt Nam (phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ - mà trước hết là linh phụ kiện cho máy in)
- Hình thành Cụm công nghiệp tập trung về điện tử để thu hút tập trung hơn nữa các doanh nghiệp tư nhân và thực hiện hiện đại hoá sản xuất.

(4) Ngành công nghiệp đóng tàu

Sẽ xem xét trên cơ sở đánh giá hiệu quả việc tái cấu trúc Vinashin.

(5) Ngành công nghiệp ô tô và sản xuất linh phụ kiện ô tô

- Nhật Bản đưa ra 3 điều kiện cần thiết để đạt được sự thống nhất đối với ngành này.
 - a) Không chỉ đối với linh phụ kiện ô tô mà cần phát triển đồng bộ cả thị trường ô tô sinh thái trong nước
 - b) Không chỉ có Bộ Công thương mà cần có sự phối hợp chặt chẽ với Bộ Tài chính và Bộ Giao thông vận tải để phát triển thị trường Ô tô sinh thái trong nước.
 - c) Đến năm 2018, khi thuế quan trong nội khối ASEAN giảm xuống bằng 0, các doanh nghiệp chế tạo ô tô sẽ có lợi thế về chi phí sản xuất nếu tiến hành sản xuất tại Thái Lan và xuất khẩu sang Việt Nam. Vì vậy, phía Việt Nam cần thảo luận thận trọng trên cơ sở nhận thức được một thực tế là sẽ không thể tiến hành lắp ráp ô tô tại Việt Nam được nữa

(6) Ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

- Phát triển ngành với trụ cột là chính sách, quy định pháp luật, mở rộng thị trường và tạo ra ngành sản xuất mới.
- Thực thi các quy định xử phạt thích hợp (đủ mạnh) để nâng cao nhận thức của người dân và doanh nghiệp về tiết kiệm năng lượng và bảo vệ môi trường.
- Chú trọng việc đánh giá hiệu quả của chính sách trong việc thúc đẩy sự phát triển của ngành.

Dự thảo Kế hoạch hành động đối với các ngành chiến lược đã được thảo luận nhiều lần tại Tổ công tác từ tháng 5 năm 2012. Kế hoạch hành động được nêu trong Chương 4 và tài liệu đính kèm là kết quả thảo luận và thống nhất tại cuộc họp của Tổ công tác vào tháng 3 năm 2013.

➤ Dự kiến triển khai trong thời gian tới.

Tại cuộc họp của Ban chỉ đạo vào ngày 7 tháng 1 năm 2013, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã chấp nhận gia hạn cho việc hoàn thiện Dự thảo Kế hoạch hành động để báo cáo Ban chỉ đạo đến quý 3 năm 2013, thay vì vào tháng 3 năm 2013 như kế hoạch ban đầu. Từ tháng 4 năm 2013, sẽ là giai đoạn để hoàn thành dự thảo kế hoạch hành động liên quan đến ngành chiến lược được lựa chọn. Dự thảo Kế hoạch hành động dự kiến sẽ được Ban chỉ đạo thông qua vào quý 3/2013 để xin phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ.

Trong quá trình này, cùng với việc xem xét từ các góc độ về chính sách phát triển, chính sách thuế/ thuế nhập khẩu/ chính sách trợ cấp/ tín dụng có liên quan và chính sách đào tạo nguồn nhân lực để hoàn thiện hệ thống các biện pháp/ giải pháp hỗ trợ thúc đẩy việc triển khai kế hoạch hành động đối với các ngành chiến lược, cần phải xem xét và xây dựng cơ chế bao gồm các biện pháp hỗ trợ liên ngành nhằm bảo đảm các yếu tố về hạ tầng, môi trường, và liên kết các ngành sản xuất.

Nếu theo đúng tiến độ thì Chiến lược công nghiệp hoá và Kế hoạch hành động sẽ chính thức được thực thi từ quý 4 năm 2013.

Chương 1: Khái quát về bối cảnh, chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam và Nghiên cứu này

1-1. Bối cảnh của “Hợp tác và hỗ trợ của Nhật Bản nhằm xây dựng và thực hiện Chiến lược công nghiệp hoá đến năm 2020 của Việt Nam” (dưới đây gọi tắt là *Sự Hợp tác*)

➤ Thực trạng triển khai chiến lược công nghiệp hóa tại Việt Nam.

Đại hội Đảng Cộng sản Việt Nam lần thứ 11 vào năm 2011 đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế xã hội 2011-2020, đặt mục tiêu đưa Việt Nam trở thành nước công nghiệp hóa vào năm 2020. Tuy nhiên, Chiến lược này không chỉ rõ đường lối cụ thể để đạt được mục tiêu trên. Mặt khác, Việt Nam đã trở thành thành viên chính thức của ASEAN vào năm 1995, gia nhập Tổ chức thương mại Thế giới (WTO) vào năm 2007, tích cực tham gia hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế. Tuy nhiên không chỉ các bên liên quan của Việt Nam mà cả các bên liên quan của Nhật Bản đều lo ngại rằng đến năm 2015, khi thuế nhập khẩu sẽ được xoá bỏ theo cam kết thực hiện đầy đủ các thoả thuận của AFTA thì liệu Việt Nam có thể cạnh tranh cùng với Trung Quốc và các nước ASEAN đi trước không nếu không phát triển/nâng cao năng lực cho các ngành sản xuất có khả năng cạnh tranh quốc tế, liệu Việt Nam có thể đạt được mục tiêu trở thành nước công nghiệp vào thời điểm được xác định không.

➤ Những thoả thuận cơ bản giữa 2 nước liên quan đến Sự Hợp tác

Trong bối cảnh như vậy, ngày 31 tháng 10 năm 2011, tại Hội nghị cấp cao giữa nguyên thủ 2 nước Nhật Bản và Việt Nam được tổ chức tại Nhật Bản đã thống nhất việc Chính phủ Nhật Bản hỗ trợ cho Việt Nam trong việc hoạch định Chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam. Trong Tuyên bố chung sau Hội nghị cấp cao này đã khẳng định việc Việt Nam đánh giá cao sự hỗ trợ của Nhật Bản trong Sự hợp tác này và sẽ thành lập Ủy ban cấp cao liên quan đến Sự hợp tác này do một Phó Thủ tướng của Việt Nam chủ trì.

Chính phủ Nhật Bản từ sau năm 1995 đã triển khai một số công việc hợp tác như hỗ trợ Việt Nam hoạch định chính sách phát triển công nghiệp trong Dự án hỗ trợ chính sách tổng thể của JICA (thường gọi là “Dự án Ishikawa”). Gần đây trên cơ sở “Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện Việt Nam - Nhật Bản” có hiệu lực từ tháng 10 năm 2009 đã cam kết thực hiện phối hợp giữa Nhật Bản và Việt Nam trong khuôn khổ của Sáng kiến chung về đầu tư giữa Nhật Bản - Việt Nam về “Kế hoạch hành động phát triển công nghiệp chế tạo”. Các hoạt động hỗ trợ quá trình công nghiệp hoá của Việt Nam nhằm mục đích tăng cường năng lực cạnh tranh quốc tế cho một số ngành công nghiệp của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác

Nhật Bản – Việt Nam và tăng cường liên kết giữa Nhà nước – Doanh nghiệp - Cơ sở đào tạo thông qua việc hoạch định chính sách công nghiệp và tăng cường cơ chế thực hiện.

➤ **Thực trạng và những vấn đề nổi bật của quá trình công nghiệp hoá và chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam**

Những quan ngại về việc liệu Việt Nam có trở thành nước công nghiệp hoá vào thời điểm được xác định hay không xuất phát từ những hạn chế về cơ cấu của nền kinh tế, cơ cấu sản xuất, cơ cấu thương mại của Việt Nam do tốc độ tăng trưởng kinh tế đang bị giảm sút bởi sự thâm hụt của cán cân thương mại trong quá trình phát triển kinh tế, đây là vấn đề 2 mặt của nền kinh tế. Vấn đề này đã bị bỏ ngỏ một thời gian dài, vì vậy vấn đề cấp bách hiện nay là Việt Nam cần phải hoạch định và thực thi chiến lược công nghiệp hoá một cách hiệu quả thông qua việc phát triển và nâng cao năng lực cho các ngành công nghiệp chiến lược có khả năng cạnh tranh theo nguyên tắc lựa chọn và tập trung trên cơ sở nhận thức về lợi thế so sánh của Việt Nam. Tuy nhiên do ảnh hưởng của khủng hoảng tài chính thế giới, do kinh tế vĩ mô và hệ thống tài chính-tiền tệ bất ổn, và do chậm cải cách doanh nghiệp nhà nước, yêu cầu đặt ra là cần sử dụng một cách hiệu quả hơn nữa các nguồn lực về con người – vật chất – tiền vốn theo nguyên tắc lựa chọn và tập trung để thực hiện chiến lược công nghiệp hoá.

1-2. Ý nghĩa hợp tác và hỗ trợ của Nhật Bản nhằm xây dựng và thực hiện chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam và mục tiêu của Chiến lược công nghiệp hóa.

Trong bối cảnh trong nước và quốc tế như nêu trên, tầm quan trọng của quá trình công nghiệp hoá của Việt Nam và sự hợp tác giữa Việt Nam và Nhật Bản đã được thể hiện trong các văn kiện của Đảng Cộng sản Việt Nam, của Chính phủ Việt Nam và giữa Thủ tướng 2 nước.

● Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011-2020 (Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI Đảng Cộng sản Việt Nam ngày 19 tháng 1 năm 2011)

“Đạt mục tiêu trở thành nước công nghiệp đến năm 2020” (Mục tiêu tổng thể)

● Công văn của Văn phòng Chính phủ chỉ đạo Bộ KH-ĐT hợp tác với phía Nhật Bản trong việc soạn dự thảo chiến lược công nghiệp hoá

(Công văn tháng 8 năm 2011)

“Bộ Kế hoạch và Đầu tư chịu trách nhiệm chính, phối hợp với Đại sứ quán Nhật Bản và các cơ quan khác của Việt Nam, với sự hỗ trợ của Chính phủ Nhật Bản, tiến hành

nghiên cứu và xây dựng đề xuất triển khai công tác hoạch định chiến lược công nghiệp hóa đến năm 2020 của Việt Nam, báo cáo để Thủ tướng chính phủ xem xét và quyết định”

- Tuyên bố chung Việt Nam – Nhật Bản 2011 do Thủ tướng hai nước ký (ngày 31 tháng 10 năm 2011)

“Phía Việt Nam đánh giá cao sự hợp tác và hỗ trợ của Nhật Bản nhằm xây dựng và thực hiện chiến lược công nghiệp hóa và kế hoạch hành động đến năm 2020 của Việt Nam và khẳng định sẽ thành lập một Ủy ban cấp cao về lĩnh vực hợp tác này do một Phó Thủ tướng của Việt Nam chủ trì”

- Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2011-2015, được Quốc hội Việt Nam thông qua ngày 8/11/2011

“... tạo nền tảng đến năm 2020 nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại” (Mục tiêu tổng quát)

Trên cơ sở những nội dung nêu trên, trên quan điểm thúc đẩy hơn nữa sự hợp tác vốn có trong lĩnh vực công nghiệp giữa hai nước, trên tinh thần hợp tác song phương theo nguyên tắc lựa chọn – tập trung và liên kết giữa Doanh nghiệp – Nhà nước – Cơ sở đào tạo, hai phía Việt Nam và Nhật Bản sẽ xây dựng đề án cụ thể với mục tiêu sau:

- (1) Xác định chiến lược công nghiệp hóa đến năm 2020 của Việt Nam, nói cách khác là xác định các ngành công nghiệp chiến lược theo nguyên tắc lựa chọn – tập trung.
- (2) Xây dựng Kế hoạch hành động để thực hiện chiến lược này.
- (3) Hoàn thiện chính sách công nghiệp hóa sau khi được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Trong các buổi họp của Tổ công tác (sẽ nêu ở phần sau), phía Việt Nam đã nhiều lần nhấn mạnh vấn đề là Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam cần bao trùm rộng hơn chứ không chỉ giới hạn trong 6 ngành công nghiệp chiến lược được lựa chọn, và Kế hoạch hành động phải mang tính tổng quát hơn. Tiếp nhận ý kiến này của phía Việt Nam, Tổ công tác xác định “hợp tác và hỗ trợ của Nhật Bản nhằm xây dựng và thực hiện chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam” trước hết là xây dựng ngành công nghiệp chiến lược làm mô hình thí điểm về công nghiệp hoá trên cơ sở hợp tác Việt-Nhật theo nguyên tắc lựa chọn - tập trung, và mô hình này được kỳ vọng phát huy vai trò dẫn dắt cho toàn bộ quá trình công nghiệp hoá của Việt Nam.

1-3. Ý nghĩa và mục đích của “Nghiên cứu Hỗ trợ Xây dựng Chiến lược công nghiệp của Việt Nam” do JICA thực hiện (dưới đây gọi tắt là Nghiên cứu)

➤ Cơ chế phối hợp thực hiện của phía Nhật Bản và ý nghĩa của Nghiên cứu

Công việc hợp tác và hỗ trợ của Nhật Bản nhằm xây dựng và thực hiện chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam được bắt đầu từ năm 2011 với sự tham gia của Đại Sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam dưới sự chỉ đạo của Ngài Đại Sứ Tanizaki, và sự tham gia của Văn phòng JICA Việt Nam, JETRO. Tháng 9 năm 2011 phiên họp đầu tiên của “Tổ công tác xây dựng chiến lược công nghiệp hóa” đã được tổ chức với sự tham dự của thành viên hai nước Việt Nam và Nhật Bản (dưới đây gọi tắt là Tổ công tác). GS. Ohno Kenichi thuộc GRIPS được bổ nhiệm làm Trưởng nhóm của phía Nhật Bản, đại diện Đại Sứ quán Nhật Bản, JETRO, JICA tham gia với tư cách là thành viên. Ban thư ký là Văn phòng JICA Việt Nam. Về phía Việt Nam, Viện Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) thuộc Bộ Kế hoạch và Đầu tư giữ vai trò là đầu mối. Tháng 11 năm 2011 một Nhóm tư vấn được chọn cho Nghiên cứu này và Nhóm tư vấn giữ vai trò hỗ trợ JICA thực hiện các chức năng của Ban thư ký như tổ chức các buổi họp định kỳ của Tổ công tác. Ngoài các cuộc họp của Tổ công tác với sự tham dự của thành viên hai nước Việt Nam và Nhật Bản, các thành viên của phía Nhật Bản tổ chức các cuộc họp nhóm riêng trước các cuộc họp chung của Tổ công tác.

➤ Mục đích của Nghiên cứu

Mục đích của Nghiên cứu là nhằm cung cấp thông tin cần thiết phục vụ các buổi thảo luận của Tổ công tác, được tổ chức định kỳ trên cơ sở phối hợp chặt chẽ giữa các bên liên quan, đồng thời, tiến hành tổng hợp tài liệu liên quan trên cơ sở kết quả của các buổi thảo luận.

Cụ thể Nghiên cứu bao gồm các nhiệm vụ sau:

- 1) Cung cấp thông tin liên quan nhằm tìm giải pháp cho các vấn đề cụ thể trong chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam.
- 2) Điều tra khảo sát (bao gồm xu thế phát triển khu vực và xu thế đầu tư sang Việt Nam của các doanh nghiệp Nhật Bản) và đề xuất phương án lựa chọn ngành công nghiệp chiến lược cần thiết để đạt được mục tiêu đưa Việt Nam trở thành nước công nghiệp vào năm 2020.
- 3) Điều tra khảo sát, phân tích và tổng hợp dự thảo Kế hoạch hành động đối với ngành công nghiệp chiến lược được lựa chọn.
- 4) Đề xuất các biện pháp hỗ trợ, hoàn thiện thể chế để triển khai các Kế hoạch hành động nêu trên.
- 5) Thực hiện chức năng của Ban thư ký khi Tổ công tác tổ chức họp định kỳ.

➤ **Kế hoạch thực hiện Nghiên cứu**

Nghiên cứu này được bắt đầu triển khai từ tháng 11 năm 2011 với sự phối hợp giữa Viện Nghiên cứu Kinh tế Nhật Bản và Trung tâm Phát triển Quốc tế cùng với các thành viên của Nhóm tư vấn theo danh sách bên dưới. Tuy nhiên do Ban Chỉ đạo và Tổ công tác thành lập muộn hơn dự kiến, cùng với việc điều chỉnh lại nội dung của Nghiên cứu cùng với các nội dung từ 1~5 được nêu trên, thời gian thực hiện được kéo dài thêm 6 tháng, đến tháng 3 năm 2013.

Nghiên cứu này được chia thành 2 giai đoạn: giai đoạn 1 từ tháng 11 năm 2011 đến tháng 3 năm 2012 - lựa chọn ngành công nghiệp trọng điểm; giai đoạn 2 từ tháng 4 năm 2012 đến tháng 3 năm 2013 - phía Nhật Bản triển khai xây dựng Kế hoạch hành động của một số ngành được lựa chọn theo phân công.

Các ngành công nghiệp chiến lược được lựa chọn bao gồm 6 ngành: máy móc thiết bị nông nghiệp, chế biến thực phẩm nông-thủy sản-, điện tử (điện – điện tử), đóng tàu, ô-tô, môi trường – tiết kiệm năng lượng, trong đó phía Nhật Bản đảm nhận việc xây dựng dự thảo Kế hoạch hành động cho ngành máy móc thiết bị nông nghiệp, chế biến thực phẩm nông-thủy sản, điện tử. Phía Việt Nam chịu trách nhiệm xây dựng Kế hoạch hành động cho ngành đóng tàu, ô-tô và linh phụ kiện ô tô, môi trường – tiết kiệm năng lượng.

Kế hoạch thực hiện các công việc cụ thể của Nghiên cứu này như sau:

Hoạt động	Kế hoạch																		
	2011.10	2011.11	2011.12	2012.1	2012.2	2012.3	2012.4	2012.5	2012.6	2012.7	2012.8	2012.9	2012.10	2012.11	2012.12	2013.1	2013.2	2013.3	
1-1	Xây dựng phương pháp nghiên cứu, kế hoạch nghiên cứu và chuẩn bị báo cáo ban đầu	■																	
1-2	Rà soát các biện pháp hỗ trợ đối với công nghiệp của Chính phủ Việt Nam, cần xem xét trích dẫn các nội dung phù hợp khi đề xuất các giải pháp hỗ trợ khi xây dựng Chiến lược công nghiệp	■																	
1-3	Nghiên cứu cơ sở lý luận về triển vọng mở rộng đầu tư ra nước ngoài của doanh nghiệp Nhật Bản và tiến hành phỏng vấn doanh nghiệp Việt Nam và Nhật Bản.	■	■																
1-4	Nghiên cứu cơ sở lý luận, phân tích chính sách công nghiệp hiện hành và đánh giá năng lực cạnh tranh hiện tại của các nước lân cận như Thái Lan, Malaysia và Indonesia.		■	■															
1-5	Phân tích năng lực cạnh tranh của từng ngành công nghiệp tại Việt Nam.		■	■															
1-6	Đề xuất lựa chọn và căn cứ để lựa chọn các ngành công nghiệp ưu tiên (dự thảo), các ngành công nghiệp chiến lược (dự thảo) và các vùng ưu tiên phát triển (dự thảo) dựa theo các nội dung từ mục 1-1 đến 1-5 kể trên			■	■	■	■												
1-7	Tóm tắt thông tin từ mục 1-1 đến 1-6 và chuẩn bị Báo cáo tiến độ				■														
2-1	Xác định những chênh lệch về năng lực của Việt Nam so với các quốc gia Châu Á khác đối với các ngành công nghiệp ưu tiên.						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2-2	Xem xét các biện pháp cần thiết (dự thảo) nhằm lấp đầy khoảng trống về năng lực.								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2-3	Xem xét cơ chế và khuôn khổ triển khai các biện pháp hỗ trợ (dự thảo) bao gồm cơ chế giám sát.												■	■	■	■	■	■	■
2-4	Tóm tắt nội dung từ mục 1-1 đến 2-4 và chuẩn bị Dự thảo Báo cáo cuối cùng.												■	■	■	■	■	■	■
2-5	Tiếp thu các góp ý và chuẩn bị soạn thảo Báo cáo cuối cùng																		■
	Báo cáo ban đầu	○																	
	Báo cáo tiến độ				○														
	Dự thảo Báo cáo cuối cùng													○					
	Báo cáo cuối cùng																		○

Danh sách thành viên phía Nhật Bản tham gia Tổ thư ký

Tên thành viên	Vị trí/ Tổ chức
Ông Takahiro Shimomura	Bí thư thứ hai, Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam
Ông Hirotsugu Terado	Cố vấn các vấn đề kinh tế, Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam
Ông Naomichi Murooka	Đại diện, Văn phòng JICA Việt Nam
Ông Takayuki Hayashida	Tư vấn lập dự án cấp cao, Văn phòng JICA Việt Nam
Bà Phạm Thị Việt Hòa	Điều phối viên chương trình, Văn phòng JICA Việt Nam

Danh sách thành viên Nhóm tư vấn JICA

STT	Tên thành viên	Lĩnh vực nghiên cứu
1	Ông Hirohiko SEKIYA	Trưởng nhóm/ Chính sách công nghiệp So sánh/ Phân tích ngành công nghiệp (Môi trường và tiết kiệm năng lượng) (Chế biến thực phẩm/ Ngành khác)
2	Ông Yoshiyuki OBA	Khảo sát xu hướng đầu tư kinh doanh của doanh nghiệp Nhật Bản tại Việt Nam So sánh/ Phân tích ngành công nghiệp (Chế biến thực phẩm)
3	Ông Shigeki KAWAHARA	Phát triển công nghiệp theo vùng/ Phát triển công nghiệp
4	Ông Masayoshi SHINOMIYA	So sánh/ Phân tích ngành công nghiệp 1
5	Ông Naoya TAKEBE	So sánh/ Phân tích ngành công nghiệp 2
6	Ông Masatoshi TODA	So sánh/ Phân tích ngành công nghiệp (Máy móc nông nghiệp)
7	Ông Chousaku TODA	So sánh/ Phân tích ngành công nghiệp (Điện tử)
8	Ông Norio FUKUSHIMA	So sánh/ Phân tích ngành công nghiệp (Môi trường và tiết kiệm năng lượng)
9	Bà Emi HARADA	Điều phối viên dự án
10	Bà Phan Thu Hà	Trợ lý dự án
11	Ông Nguyễn Thanh Hà	Cố vấn trong nước

Chương 2: Cơ chế thực hiện của phía Việt Nam (Ban Chỉ đạo, Tổ công tác và Kế hoạch xây dựng Chiến lược)

2-1 Cơ chế thực hiện hợp tác Nhật – Việt nhằm xây dựng chiến lược công nghiệp hóa và chức năng

➤ Quá trình ra quyết định về Cơ chế thực hiện của phía Việt Nam (Ban chỉ đạo và Tổ công tác)

Ngày 13 tháng 8 năm 2012, trên cơ sở Tuyên bố chung giữa Thủ tướng 2 nước vào tháng 10 năm 2011, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng đã ký Quyết định số 1075/QĐ-TTg về việc “Thành lập Ban chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hoá trong khuôn khổ hợp tác Việt – Nhật đến năm 2020 (dưới đây gọi là Ban chỉ đạo)”, bổ nhiệm Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải làm Trưởng ban và bổ nhiệm chính thức các thành viên của Ban chỉ đạo này.

Tên gọi chính thức của hợp tác này là “Chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt – Nhật hướng đến năm 2020”.

Hơn nữa, ngày 4 tháng 10 năm 2012, Phó Thủ tướng đã ký quyết định số 113/QĐ-BCDCLVNNB về Quy chế hoạt động của Ban chỉ đạo, trên cơ sở đó, ngày 23 tháng 11 năm 2012, Phó Thủ tướng đã ký Quyết định số 1579/QĐ-BCDCLVNNB về việc thành lập Tổ công tác giúp việc cho Ban Chỉ đạo và chỉ định các thành viên của Tổ công tác.

➤ Cơ cấu tổ chức và chức năng của Ban chỉ đạo và Tổ công tác

Theo Quyết định số 1075/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam, Ban chỉ đạo do Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải làm Trưởng ban, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Bùi Quang Vinh làm Phó Trưởng ban, và Bộ trưởng của 8 cơ quan bộ liên quan làm thành viên. Phía Nhật Bản có Thứ trưởng Bộ Kinh tế và Công nghiệp Nhật Bản và Đại sứ đặc mệnh toàn quyền Nhật Bản tại Việt Nam làm cố vấn.

Chức năng của Ban chỉ đạo: giúp Thủ tướng Chính phủ trong việc nghiên cứu, chỉ đạo, phối hợp giải quyết các nhiệm vụ liên quan đến phát triển các ngành công nghiệp với sự hợp tác của phía Nhật Bản (Điều 2, Quyết định số 1075/QĐ-TTg)

Nhiệm vụ của Ban chỉ đạo: Ban chỉ đạo có nhiệm vụ dưới đây (Điều 3 trong Quyết định số 1075/QĐ-TTg và 6 nội dung trong Quyết định số 113/QĐ-BCDCLVNNB ngày 4 tháng 10 năm 2012)

1. Hợp tác với phía Nhật Bản nhằm xây dựng chiến lược phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm với trọng tâm xác định một số ngành công nghiệp Việt Nam có tiềm năng để ưu tiên phát triển trong giai đoạn đến năm 2020 và phía Nhật Bản có quan tâm đầu tư phát triển để báo cáo Thủ tướng Chính phủ.
2. Hợp tác với phía Nhật Bản nhằm xây dựng kế hoạch hành động để thực hiện phát triển tập trung các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định.
3. Chỉ đạo các Bộ, ngành xây dựng và hướng dẫn cơ chế, chính sách có liên quan về phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định trong giai đoạn 2012 – 2020 theo lĩnh vực được giao phụ trách.
4. Phối hợp với phía Nhật Bản nhằm tranh thủ sự hỗ trợ về công nghệ, nhân lực, tài chính và các nguồn lực khác để phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định trong giai đoạn 2012 – 2020.
5. Chỉ đạo các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng chương trình hành động triển khai nội dung phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định theo lĩnh vực được giao phụ trách.
6. Giám sát, kiểm tra và đánh giá hiệu quả việc thực hiện mục tiêu phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm trong chương trình hành động theo lĩnh vực được giao phụ trách.

➤ **Quá trình thảo luận của Ban chỉ đạo**

Phiên họp lần thứ nhất của Ban chỉ đạo

Ngày 14 tháng 8 năm 2012 Phiên họp lần thứ nhất của Ban chỉ đạo đã được tổ chức dưới sự chủ trì của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải - Trưởng ban Ban chỉ đạo, và với sự tham dự của Bộ trưởng/Thứ trưởng/đại diện các Bộ Kế hoạch và Đầu tư và các bộ liên quan, Viện trưởng Viện Quản lý Kinh tế Trung ương, Bộ trưởng Bộ Kinh tế và Công nghiệp Nhật Bản Edano, Đại sứ Tanizaki của phía Nhật Bản. Nội dung chính của cuộc thảo luận như sau:

- (1) Báo cáo của Viện Quản lý Kinh tế Trung ương về dự thảo “Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản đến năm 2020” (dưới đây gọi tắt là Dự thảo Chiến lược công nghiệp hóa) và các thành viên tham dự đã góp ý cho dự thảo này.
- (2) Bộ trưởng Edano đã nêu ra 5 vấn đề về lựa chọn và tập trung, nâng cao giá trị gia tăng... đối với chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam.
- (3) Vấn đề tên gọi của dự án: Theo quyết định của Thủ tướng thì đây là “Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản đến năm 2020”. Nhưng nhiều thành viên tham dự hiểu rằng đây là “Chiến lược hợp tác Việt Nam - Nhật Bản nhằm phát triển một số ngành công nghiệp”.
- (4) Đồng ý về 5 ngành chiến lược: trên cơ sở nhận thức đây là “Chiến lược hợp tác Việt Nam - Nhật Bản”, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã đồng ý chọn 5 ngành ưu tiên. Tuy nhiên, theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng thì nên xem xét thêm 1-2 ngành nữa, và theo ý kiến cá nhân của Phó Thủ tướng thì nên bổ sung thêm ngành chế tạo linh phụ kiện ô tô.
- (5) Chính sách hỗ trợ của Chính phủ/doanh nghiệp Nhật Bản: các thành viên tham dự đã yêu cầu phải nêu cụ thể hơn. Đại sứ Tanizaki đã giải thích rằng việc lựa chọn ngành công nghiệp chiến lược cần dựa trên quan điểm đây là những ngành có tiềm năng đóng góp lớn cho quá trình công nghiệp hóa của Việt Nam, chứ không phải là để được Chính phủ/doanh nghiệp Nhật Bản hỗ trợ; hơn nữa, sự hỗ trợ sẽ được xem xét dựa trên cơ chế ưu đãi được đưa ra trong Kế hoạch hành động của từng ngành trọng điểm.
- (6) Kế hoạch dự kiến tiếp theo: Tháng 11 năm 2012 dự kiến trình Dự thảo Chiến lược công nghiệp lên Thủ tướng phê duyệt. Quý I năm 2013 dự kiến trình Kế hoạch hành động.

Phiên họp lần thứ hai của Ban chỉ đạo

Ngày 7 tháng 1 năm 2013, Phiên họp lần thứ hai của Ban chỉ đạo đã được tổ chức dưới sự chủ trì của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải và với sự tham dự của các thành viên phía Việt Nam. Kết luận của phiên họp này đã được thông báo cho các bên liên quan vào ngày 14 tháng 1 năm 2013:

- (1) Tên gọi của Chiến lược công nghiệp hóa: thảo luận với phía Nhật Bản điều chỉnh tên gọi thành “- tầm nhìn đến năm 2030”.

(2) Nội dung của Chiến lược công nghiệp hóa:

- a) Phía Việt Nam đồng ý xem xét không chỉ ngành sản xuất linh phụ kiện ô-tô mà toàn bộ ngành công nghiệp ô-tô, và tiến hành thảo luận với phía Nhật Bản.
- b) Đồng ý với 4 tiêu chí lựa chọn ngành công nghiệp trọng điểm trong Dự thảo Chiến lược công nghiệp hóa đang được soạn thảo. Trong Dự thảo Chiến lược công nghiệp hóa chỉ cần giải thích về việc lựa chọn 6 ngành và không cần đưa ra định hướng của từng ngành công nghiệp trọng điểm.
- c) Tổ công tác cần phân tích và cung cấp số liệu/thông tin liên quan của 10 năm trước và dự báo 10 năm tới đối với các ngành được lựa chọn. Bổ sung vào Dự thảo Chiến lược mục tiêu con số cụ thể liên quan đến 6 ngành công nghiệp được lựa chọn vào năm 2020 và năm 2030.
- d) Bổ sung thêm nội dung cụ thể về trách nhiệm và sự hỗ trợ của Chính phủ 2 nước trong quá trình thực hiện.

(3) Về việc triển khai thực hiện

- a) Yêu cầu các Bộ, ngành có liên quan tham gia tích cực quá trình xây dựng Kế hoạch hành động. Đến 30 tháng 1 yêu cầu các Bộ, ngành gửi ý kiến góp ý cho Dự thảo Chiến lược công nghiệp hoá bằng văn bản đến Tổ thư ký.
- b) Tổ công tác đến ngày 1 tháng 3 năm 2013 phải trình cho Ban chỉ đạo Dự thảo Đề án Chiến lược công nghiệp hoá và báo cáo xin phê duyệt của Thủ tướng.
- c) Nộp cho Ban chỉ đạo Kế hoạch hành động của 6 ngành công nghiệp được lựa chọn vào Quý III năm 2013.

➤ **Cơ cấu và chức năng của Tổ công tác**

Trước khi có quyết định chính thức về việc thành lập Ban chỉ đạo và Tổ công tác của phía Việt Nam, từ tháng 9 năm 2011, Tổ công tác ở cấp chuyên viên đã tổ chức họp định kỳ 1 tháng 1 lần. GS. Lê Xuân Bá, Viện trưởng Viện Quản lý Kinh tế Trung ương, và GS. Ohno, Giáo sư GRIPS Nhật Bản - là Tổ trưởng Tổ công tác của 2 phía - đã chủ trì các cuộc thảo luận ở cấp chuyên viên.

Thành viên của Tổ công tác phía Việt Nam được chính thức bổ nhiệm theo văn bản ngày 23 tháng 11 năm 2012 của Trưởng Ban chỉ đạo. GS. Lê Xuân Bá và GS. Ohno làm đồng Tổ trưởng và Tổ công tác gồm 23 thành viên do các Bộ, ngành thành viên của Ban chỉ đạo chỉ định. Danh sách thành viên của Tổ công tác phía Nhật Bản tham khảo Phụ lục Tài liệu 7-1.

Chức năng và nhiệm vụ của Tổ công tác là ngoài việc giúp Ban chỉ đạo thực hiện nhiệm vụ, còn thực hiện các nhiệm vụ sau:

- Xây dựng chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam, điều tra khảo sát liên quan việc lựa chọn các ngành công nghiệp chiến lược, thảo luận và gửi ý kiến về dự thảo Kế hoạch hành động của các ngành công nghiệp chiến lược được lựa chọn cho Trường ban chỉ đạo.
- Thực hiện giám sát triển khai chiến lược công nghiệp hóa theo sự chỉ đạo của Ban chỉ đạo.
- Hợp tác với các bên liên quan của hai nước Việt Nam và Nhật Bản (bao gồm cả các địa phương) để xây dựng Kế hoạch hành động, thực hiện kế hoạch và giám sát việc thực hiện kế hoạch.
- Cung cấp thông tin cần thiết cho Ban chỉ đạo và các thành viên trong Tổ công tác.

➤ **Quá trình thảo luận trong Tổ công tác**

Giai đoạn 1: Lựa chọn ngành công nghiệp trọng điểm (đến tháng 3 năm 2012)

Giai đoạn 2: Xây dựng và thống nhất Kế hoạch hành động cho từng ngành trọng điểm (từ tháng 4 năm 2012 đến nay)

Dự kiến cuối tháng 3 sẽ hoàn thành Dự thảo Chiến lược công nghiệp hóa để trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Từ tháng 4 năm 2013 sẽ bước sang giai đoạn 3 – bước cuối cùng để hoàn thiện Dự thảo Kế hoạch hành động dự kiến trình xin phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ vào tháng 9 năm 2013. Giai đoạn 4 – triển khai thực hiện Kế hoạch hành động.

Tóm tắt nội dung các phiên họp:

Thứ tự phiên họp	Thời gian tổ chức	Khái quát nội dung
Năm 2011		
Họp Tổ công tác lần 1	Tháng 9	Nghiên cứu các ngành công nghiệp hiện tại và rà soát lại chính sách công nghiệp của Việt Nam
Họp Tổ công tác lần 2	Tháng 10	Về tiêu chuẩn lựa chọn ngành.

		Mặt khác, tổ chức buổi giới thiệu đối với Hiệp hội thương mại và công nghiệp Nhật Bản tại phía bắc và phía nam
Họp Tổ công tác lần 3	Tháng 11	Lập Danh sách thô các ngành công nghiệp tiềm năng. Quyết định chọn Nhóm Tư vấn của phía Nhật Bản và Nhóm Tư vấn bắt đầu tham gia
Họp Tổ công tác lần 4	Tháng 12	Đưa ra và thảo luận về Danh sách Dài các ngành công nghiệp trọng điểm
Năm 2012		
Họp Tổ công tác lần 5	Tháng 2	Thảo luận chọn Danh sách Ngắn các ngành công nghiệp trọng điểm Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Bùi Quang Vinh tham dự và góp ý.
Họp Tổ công tác lần 6	Tháng 3	Thống nhất Danh sách Ngắn các ngành công nghiệp trọng điểm
Họp Tổ công tác không chính thức lần 1	Tháng 5	Xem xét Kế hoạch hành động: Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp (lần 1)
Họp Tổ công tác không chính thức lần 2	Tháng 6	Xem xét Kế hoạch hành động: Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp (lần 2), Ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản (lần 1)
Thảo luận quy mô nhỏ	Tháng 7	Tổ công tác nghỉ. Thảo luận với CIEM về ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản
Họp Tổ công tác lần 10	Tháng 8	Tổ công tác chính thức họp lần đầu tiên sau khi có quyết định thành lập Ban chỉ đạo Xem xét Kế hoạch hành động: Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp (lần 3), Ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản (lần 2)
Họp Tổ công tác lần 11	Tháng 9	Xem xét Dự thảo Đề án Chiến lược công nghiệp hóa (lần 1) Xem xét Kế hoạch hành động: Ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản (lần 3)
Họp Tổ công tác lần 12	Tháng 10	Xem xét Dự thảo Đề án Chiến lược công nghiệp hoá (lần 2) Xem xét Kế hoạch hành động Ngành công nghiệp điện – điện tử (lần 1), ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản (lần 4), ngành công nghiệp đóng tàu (lần 1)

Họp Tổ công tác lần 13	Tháng 11	Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải ra quyết định về thành viên của Tổ công tác, xem xét Dự thảo Đề án Chiến lược công nghiệp hoá (lần 3) Xem xét Kế hoạch hành động: Ngành công nghiệp ô-tô và linh phụ kiện ô tô (lần 1)
Họp Tổ công tác lần 14	Tháng 12	Xem xét Kế hoạch hành động: Ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng (lần 1), Ngành công nghiệp điện tử (lần 2)
Năm 2013		
Họp Tổ công tác lần 15	Tháng 1	Thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại cuộc họp Ban chỉ đạo ngày 7 tháng 1, và thảo luận về sự cần thiết lựa chọn ngành công nghiệp ô-tô và linh phụ kiện ô-tô là ngành công nghiệp chiến lược thứ 6 trong Chiến lược công nghiệp hoá
Họp Tổ công tác lần 16	Tháng 3	Xem xét Kế hoạch hành động: Ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản (lần 5), Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp (lần 4), Ngành công nghiệp điện tử (lần 3), Ngành công nghiệp môi trường – tiết kiệm năng lượng (lần 2), Ngành công nghiệp ô-tô và linh phụ kiện ô tô (lần 2), Ngành công nghiệp đóng tàu (lần 2)

2-2 Cơ cấu tổ chức của Ban chỉ đạo và Tổ công tác liên quan đến xây dựng chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam (tính đến 31/1/2013)

(2-1) 【Danh sách thành viên Ban chỉ đạo】

<p>Văn bản : [Quyết định số: Số: 1075/QĐ-TTg] Về việc thành lập Ban chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam- Nhật Bản hướng đến năm 2020</p>	
<p><u>Trưởng Ban chỉ đạo:</u></p> <p>1. Phó Thủ tướng Chính phủ Hoàng Trung Hải;</p> <p><u>Phó trưởng Ban chỉ đạo:</u></p> <p>2. Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Bùi Quang Vinh;</p> <p><u>Các ủy viên:</u></p> <p>3. Bộ trưởng Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ Vũ Đức Đam;</p> <p>4. Bộ trưởng Bộ Ngoại giao Phạm Bình Minh;</p> <p>5. Bộ trưởng Bộ Công Thương Vũ Huy Hoàng;</p> <p>6. Bộ trưởng Bộ Tài chính Vương Đình Huệ;</p>	<p>7. Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Cao Đức Phát;</p> <p>8. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Đinh La Thăng;</p> <p>9. Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ Nguyễn Quân;</p> <p>10. Bộ trưởng Bộ Thông tin và Truyền thông Nguyễn Bắc Sơn.</p> <p><u>Cố vấn Ban Chỉ đạo:</u></p> <p>11. Thứ trưởng Bộ Kinh tế, Công nghiệp và Thương mại Nhật Bản Hideichi Okada;</p> <p>12. Đại sứ đặc mệnh toàn quyền Nhật Bản tại Việt Nam Yasuaki Tanizaki.</p>

(2-2) 【Danh sách thành viên Tổ công tác】

<p>Văn bản : [Quyết định số:1759/QĐ-BCDCLVNNB] Về việc thành lập Tổ công tác Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam- Nhật Bản hướng đến năm 2020</p>	
<p><u>Tổ trưởng Tổ công tác:</u></p> <p>1. Ông Lê Xuân Bá, Viện trưởng, CIEM, Bộ KH&ĐT</p> <p>2. Ông Kenichi Ohno, Giáo sư GRIPS</p> <p><u>Tổ phó Tổ công tác:</u></p> <p>3. Bà Nguyễn Thị Tuệ Anh, Trưởng ban Ban Môi trường kinh doanh và Năng lực cạnh tranh, CIEM</p>	<p>13. Ông Đào Đình Tân, Vụ trưởng, Vụ Khoa học, Giáo dục, Tài nguyên và Môi trường, Bộ KH&ĐT</p> <p>14. Bà Nguyễn Thị Phú Hà, Phó Vụ Trưởng, Vụ Tổng hợp kinh tế quốc dân, Bộ KH&ĐT</p> <p>15. Ông Vũ Ngọc Hưng, Phó Vụ trưởng, Vụ Tài chính, tiền tệ, Bộ KH&ĐT</p> <p>16. Ông Đinh Ngọc Minh, Phó Vụ</p>

<p><u>Các thành viên bên phía Việt nam là các cán bộ cấp Vụ và tương đương:</u></p> <p>4. Ông Nguyễn Trọng Đường, Vụ Trưởng, Vụ Công nghệ thông tin, Bộ TT&TT</p> <p>5. Ông Nguyễn Việt Hồng, Vụ trưởng, Bộ Tài chính, Vụ Hành chính sự nghiệp, Bộ TC</p> <p>6. Ông Vũ Đức Hùng, Phó Vụ trưởng Vụ Kế hoạch, Bộ NN&PTNT (*)</p> <p>7. Ông Vũ Xuân Hùng, chuyên viên, Vụ Quan hệ quốc tế, Văn phòng Chính phủ</p> <p>8. Bà Lê Thị Việt Lâm, Phó Vụ trưởng, Vụ Hợp tác quốc tế, Bộ KH&CN</p> <p>9. Ông Hồ Lê Nghĩa, Phó Viện trưởng, Viện Nghiên cứu chiến lược chính sách công nghiệp, Bộ CT</p> <p>10. Ông Nguyễn Trường Sơn, Phó Vụ trưởng, Vụ Đông Bắc Á, Bộ TC</p> <p>11. Ông Nguyễn Văn Thạch, Phó Vụ trưởng, Vụ Hợp tác quốc tế, Bộ GTVT</p> <p>12. Ông Trần Tường Lân, Vụ trưởng, Vụ Kết cấu hạ tầng và đô thị, Bộ KH&ĐT</p>	<p>trưởng, Vụ Kinh tế nông nghiệp, Bộ KH&ĐT</p> <p>17. Bà Nguyễn Thị Bích Ngọc, Phó Cục trưởng, Cục Đầu tư nước ngoài, Bộ KH&ĐT</p> <p>18. Ông Trần Đông Phong, Phó Vụ trưởng, Vụ Kinh tế công nghiệp, Bộ KH&ĐT</p> <p>19. Ông Lê Thành Quân, Vụ phó, Vụ Quản lý các khu kinh tế, Bộ KH&ĐT</p> <p>20. Ông Ngô Công Thành, Vụ phó, Vụ Quản lý quy hoạch, Bộ KH&ĐT</p> <p>21. Ông Nguyễn Xuân Tiến, Phó Vụ trưởng, Vụ Kinh tế đối ngoại, Bộ KH&ĐT</p> <p>22. Ông Nguyễn Văn Vinh, Trưởng ban, Ban Phát triển hạ tầng, Viện Chiến lược phát triển, Bộ KH&ĐT</p> <p>23. Ông Nguyễn Anh Dương, Phó Trưởng ban Ban Chính sách kinh tế vĩ mô, CIEM, Bộ KH&ĐT</p>
---	---

(*) Sau Quyết định số 1759/QĐ-BCDCLVNNB, Bộ NN&PTNT, Tổ công tác có sự thay đổi thành viên: hiện tại là ông Đoàn Xuân Hòa, Phó Cục trưởng Cục Chế biến, Thương mại Nông lâm thủy sản và Nghề muối.

(2-3) 【Cơ cấu tổ chức và thành viên Tổ công tác】

Văn phòng Chính phủ	Thành viên Tổ công tác	Ông Vũ Xuân Hùng (7)
	Thành viên Nhóm đặc nhiệm	Chờ quyết định

Văn phòng thư ký	Bộ KH&ĐT / CIEM
Thành viên Tổ công tác	Ông Lê Xuân Bá (1), Bà Nguyễn Thị Tuệ Anh (3), Ông Nguyễn Anh Dương, (23)
Thành viên Nhóm đặc nhiệm (Task-Force)	Chờ quyết định

	Chế biến thực phẩm nông- thủy sản	Máy móc nông nghiệp	Đóng tàu	Ô tô/Linh phụ kiện ô tô	Điện tử	Môi trường và tiết kiệm năng lượng
Bộ liên quan	Bộ NN&PTNT, Bộ CT, Bộ KH&CN, Bộ KH&ĐT	Bộ CT, Bộ NN&PTNT, Bộ KH&ĐT	Bộ CT, Bộ GTVT, Bộ KH&ĐT	Bộ CT, Bộ GTVT, Bộ KH&ĐT	Bộ TT&TT, Bộ CT, Bộ KH&CN, Bộ KH&ĐT	Bộ CT, Bộ KH&CN, Bộ KH&ĐT
Thành viên Tổ công tác	Vũ Đức Hùng, Bộ NN&PTNT (6) Hồ Lê Nghĩa, Bộ CT (9) Lê Thị Viết Lâm, Bộ KH&CN (8) Đình Ngọc Minh, Bộ KH&ĐT(16) Trần Đông Phong, Bộ KH&ĐT(18)	Hồ Lê Nghĩa, Bộ CT (9) Vũ Đức Hùng, Bộ NN&PTNT (6) Lê Thị Viết Lâm, Bộ KH&CN (8) Đình Ngọc Minh, Bộ KH&ĐT (16) Trần Đông Phong, Bộ	Thành viên Tổ công tác CIEM Hồ Lê Nghĩa, Bộ CT (9) Nguyễn Văn Thạch, Bộ GTVT (11) Trần Đông Phong, Bộ KH&ĐT(18)	Hồ Lê Nghĩa, Bộ CT (9) Nguyễn Văn Thạch, Bộ GTVT (11) Trần Đông Phong, Bộ KH&ĐT(18)	Nguyễn Trọng Đường, Bộ TT&TT (4) Hồ Lê Nghĩa, Bộ CT (9) Lê Thị Viết Lâm, Bộ KH&CN (8) Trần Đông Phong, Bộ KH&ĐT(18)	Tổ công tác CIEM Hồ Lê Nghĩa, Bộ CT (9) Lê Thị Viết Lâm, Bộ KH&CN (8) Đào Đình Tân, Bộ KH&ĐT(13) Trần Đông Phong, Bộ KH&ĐT(18)

		KH&ĐT(18)				
Căn cứ pháp lý	Căn cứ theo [Quyết định số: 1759/QĐ-BCDCLVNNB] phía Nhật Bản đã sắp xếp các thành viên của Tổ công tác như trên. Chưa xác nhận với phía Việt Nam.					
Thành viên Nhóm đặc nhiệm						
Căn cứ pháp lý	Hiện tại chưa có văn bản liên quan tới nội dung này. Cần xác nhận với phía Việt Nam về thành viên Nhóm đặc nhiệm.					

(Ghi chú 1): trong sơ đồ cơ cấu tổ chức và tên các thành viên của Tổ công tác, số trong dấu ngoặc () là số thứ tự theo Bản danh sách toàn bộ thành viên của Tổ công tác.

Nhóm đặc nhiệm (Task-Force TF) dự kiến sẽ thành lập sau khi thống nhất quyết định về cơ quan chủ quản đối với từng ngành công nghiệp chiến lược được lựa chọn.

(Ghi chú 2) Các thành viên theo từng lĩnh vực ngành công nghiệp chiến lược sẽ bao gồm cả các thành viên chính thức do Ban chỉ đạo quyết định và các thành viên khác do Bộ ngành chủ quản của từng lĩnh vực quyết định.

(Ghi chú 3) Nhóm đặc nhiệm (TF) dự định sẽ được thành lập sau khi quyết định Bộ ngành chủ quản của từng ngành công nghiệp chiến lược (Quyết định số 1759/QĐ-BCDCLVNNB, điều 4-5)

Chương 3: Khái quát về Dự thảo Đề án Chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam và quá trình lựa chọn ngành công nghiệp chiến lược

3-1 Khái quát “Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam-Nhật Bản hướng đến năm 2020 - tầm nhìn đến năm 2030” (dưới đây gọi tắt là Chiến lược công nghiệp hóa)

➤ **Quá trình xem xét**

Tại Cuộc họp của Ban chỉ đạo vào tháng 8 năm 2012, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã yêu cầu Tổ công tác hoàn thiện Dự thảo Chiến lược Công nghiệp hoá để trình Thủ tướng Chính phủ vào tháng 11. Tổ công tác đã tiến hành xem xét về Dự thảo Chiến lược Công nghiệp hoá song song với việc xây dựng Dự thảo Kế hoạch Hành động. Tại cuộc họp vào tháng 1 năm 2013, Ban chỉ đạo đã đồng ý lùi thời hạn hoàn thành Dự thảo Chiến lược Công nghiệp hoá đến cuối tháng 3, vì vậy tại thời điểm lập Báo cáo cuối cùng này, Dự thảo Chiến lược Công nghiệp hoá vẫn chưa được báo cáo chính thức cho Ban Chỉ đạo. Dưới đây là nội dung của Dự thảo tại thời điểm ngày 15 tháng 3 năm 2013.

➤ **Cấu trúc của Dự thảo Đề án Chiến lược công nghiệp hóa: gồm 6 phần và Phụ lục:**

Phần I: Sự cần thiết của xây dựng Chiến lược CNH

Phần II: Thực trạng phát triển công nghiệp của Việt Nam

Phần III: Tầm nhìn, quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển ngành của Chiến lược CNH

Phần IV: Xác định các ngành chiến lược đến năm 2020

Phần V: Một số giải pháp chủ yếu thực hiện Chiến lược

Phần VI: Tổ chức thực hiện

Phụ lục: Tài liệu liên quan đến 5 ngành công nghiệp tiềm năng được lựa chọn

➤ **Nội dung chính: Nội dung chính từ Phần I đến Phần VI trong Dự thảo Đề án Chiến lược công nghiệp hóa như sau:**

Phần I: Sự cần thiết của xây dựng Chiến lược CNH

- (1) Quá trình chuyển đổi kinh tế và hội nhập thành công, nhưng nhiều điểm yếu trong mô hình tăng trưởng ngày càng bộc lộ rõ hơn
- (2) Công nghiệp phát triển theo chiều rộng và năng lực cạnh tranh của công nghiệp trong nước yếu kém đang gây lực cản đối với quá trình công nghiệp hóa
- (3) Kinh nghiệm thành công của một số nền kinh tế Châu Á đã làm tăng nhận thức về tầm quan trọng của chính sách công nghiệp và vai trò của chính phủ trong phát triển công nghiệp
- (4) Thay đổi mang tính cách mạng trong phương pháp xây dựng chính sách công nghiệp
- (5) Xuất xứ, mục tiêu và sáng kiến Nhật Bản hỗ trợ xây dựng Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam-Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030
- (6) Mục tiêu phát triển đến năm 2020 trong Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011-2020 nhấn mạnh đến việc đưa Việt Nam cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại

Phần II. Thực trạng phát triển công nghiệp của Việt Nam

- (1) Công nghiệp đóng góp lớn vào tăng trưởng GDP, nhưng chủ yếu nhờ công nghiệp chế tạo, chế biến có giá trị gia tăng thấp
- (2) Công nghiệp chế tạo, chế biến đóng góp ngày càng tăng vào xuất khẩu, nhưng chủ yếu thu nhập đến từ sản phẩm thô, sơ chế và gia công, lắp ráp
- (3) Các ngành công nghiệp chế tạo, chế biến chiếm tỷ trọng cao trong tổng giá trị sản xuất công nghiệp và xuất khẩu phần lớn là những ngành sản xuất sản phẩm cuối cùng, trong khi công nghiệp trung nguồn và thượng nguồn đòi hỏi nhiều vốn kém phát triển
- (4) FDI đóng góp lớn vào tăng trưởng ngành công nghiệp chế tạo, nhưng chủ yếu được thu hút vào công nghiệp hạ nguồn, ở một vài ngành mà Việt Nam vẫn còn lợi thế so sánh và hưởng lợi từ xu thế dịch chuyển chuỗi cung ứng trong khu vực
- (5) Trong cơ cấu công nghiệp của Việt Nam thiếu vắng ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

Phần III: Quan điểm, mục tiêu, định hướng phát triển ngành của chiến lược công nghiệp hoá

(1) Quan điểm về chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

1) Chiến lược công nghiệp hoá là một phần của chính sách công nghiệp hóa tổng thể của Việt Nam, tập trung vào phát triển một số lượng ít ngành công nghiệp có chọn lọc phù hợp với tiềm năng và định hướng phát triển của Việt Nam đến năm 2020. Chiến lược công nghiệp hoá là một nội dung quan trọng trong khung tổng thể hỗ trợ công nghiệp song phương của Nhật Bản. Theo đó, Chiến lược công nghiệp hoá có phạm vi tác động trực tiếp được bao hàm trong chủ trương công nghiệp hóa chung của Việt Nam. Các ngành được lựa chọn nằm trong định hướng phát triển công nghiệp nói chung và được cả hai nước quan tâm, cơ bản tạo được tác động lan tỏa tích cực đối với sự phát triển của các ngành công nghiệp khác và quá trình công nghiệp hóa của Việt Nam.

2) Chiến lược công nghiệp hoá là chất xúc tác đẩy nhanh quá trình công nghiệp hoá của Việt Nam đến năm 2020, hỗ trợ tạo ra một số ngành có năng lực cạnh tranh toàn cầu. Chiến lược cần đóng góp trực tiếp vào quá trình tái cơ cấu nền kinh tế và đổi mới mô hình tăng trưởng nhằm nâng cao chất lượng, hiệu quả và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

3) Chiến lược công nghiệp hoá cần chú trọng đến việc thực thi các kế hoạch hành động cụ thể đến năm 2020.

4) Chiến lược công nghiệp hoá cần tạo đột phá trong thu hút FDI có chất lượng và tăng hiệu quả của FDI nói chung và của Nhật Bản vào Việt Nam nói riêng. Trong đó nhấn mạnh việc tạo và củng cố liên kết giữa doanh nghiệp Nhật Bản và doanh nghiệp trong nước, coi trọng các biện pháp thúc đẩy chuyển giao công nghệ từ các doanh nghiệp Nhật Bản.

5) Chiến lược công nghiệp hoá được xây dựng và thực hiện đảm bảo có sự tham gia hợp tác của ba bên: khu vực doanh nghiệp - chính phủ - giới khoa học của hai nước. Đối tượng thực thi chính của Chiến lược này là doanh nghiệp, đặc biệt là thu hút sự tham gia của doanh nghiệp ngoài nhà nước.

6) Phát triển lĩnh vực về nguyên phụ liệu, năng lượng (các ngành sản xuất thượng nguồn) là không thể thiếu đối với sự phát triển dài hạn tầm nhìn đến năm 2030 của Việt Nam. Từ sau năm 2020 đến 2030, tập trung vào việc tăng cường mối liên kết giữa các ngành sản xuất hạ nguồn, trung nguồn và các ngành sản xuất thượng nguồn, qua đó tạo ra cơ cấu công nghiệp nhất quán từ hạ nguồn tới thượng nguồn. Từ đó, có thể

kỳ vọng vào việc nâng cao hơn nữa năng lực cạnh tranh quốc tế của nhóm ngành sản xuất hạ nguồn và thực hiện mô hình phát triển theo chiều sâu.

Để thực hiện tầm nhìn đến năm 2030, trong Bản chiến lược công nghiệp hoá này phải xây dựng được các kế hoạch hành động cụ thể để phát triển mang tính tập trung các ngành sản xuất từ hạ nguồn đến trung nguồn đã được xác định đến năm 2020.

Trong lĩnh vực về thương mại, cần tập trung hoàn thành và đưa vào vận hành một số dự án lớn đã được phê duyệt.

(2) Mục tiêu của chiến lược công nghiệp hoá

1) Mục tiêu tổng quát

- Chiến lược công nghiệp hoá là một phần trong chính sách công nghiệp tổng thể của Việt nam
- Chiến lược công nghiệp hoá được thực hiện thông qua khung hỗ trợ tổng thể về phát triển công nghiệp song phương Việt Nam - Nhật Bản, với cơ chế tham vấn giữa Chính phủ - doanh nghiệp – nhà khoa học nhằm thúc đẩy quá trình công nghiệp hoá của Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.
- Ưu tiên phát triển tập trung một số ngành công nghiệp chiến lược có tiềm năng về năng lực cạnh tranh và sức lan tỏa đối với các ngành công nghiệp khác của Việt Nam
- Tạo ra một mô hình tiêu biểu cho quá trình hoạch định và thực thi chính sách công nghiệp trong thời gian tới

2) Mục tiêu cụ thể

- Lựa chọn một cách khoa học và dân chủ 6 ngành công nghiệp Việt Nam có tiềm năng và phía Nhật Bản quan tâm để phát triển một cách lựa chọn và tập trung, trở thành những ngành công nghiệp chiến lược thúc đẩy quá trình công nghiệp hóa ở Việt Nam trong giai đoạn đến năm 2020
- Xây dựng kế hoạch hành động phát triển cụ thể và khả thi cho từng ngành công nghiệp chiến lược đã chọn; tập trung vào một số phân ngành/sản phẩm chiến lược; cân nhắc thực hiện dự án thí điểm trong từng ngành/phân ngành nếu cần thiết
- Hai bên hợp tác thu hút FDI có chất lượng của Nhật Bản vào các ngành công nghiệp chiến lược đã lựa chọn và liên quan vào Việt Nam

○ Huy động tối đa sự tham gia tích cực của cả chính phủ - doanh nghiệp - nhà khoa học ở cả Việt Nam và Nhật Bản vào toàn bộ quá trình xây dựng, thực hiện và đánh giá hiệu quả Chiến lược công nghiệp hoá, qua đó giúp nâng cao năng lực hoạch định chính sách công nghiệp của Việt Nam

(3) Định hướng chung về phát triển ngành công nghiệp chiến lược trong chiến lược công nghiệp hoá

- Tiếp tục xây dựng và hoàn thiện khung pháp lý, đưa ra các giải pháp khuyến khích, ưu đãi cần thiết.
- Tăng cường năng lực sản xuất, gia công và năng lực nghiên cứu phát triển để gia tăng giá trị gia tăng cho sản phẩm.
- Khuyến khích phát triển công nghiệp hỗ trợ đối với ngành công nghiệp được lựa chọn.
- Quy hoạch lại các vùng phát triển mang tính chiến lược, ưu tiên đầu tư hạ tầng cho những khu vực này.
- Tăng cường đào tạo nhân lực cho các ngành công nghiệp trọng điểm.
- Tăng cường liên kết giữa nhà nước và tư nhân để xây dựng thương hiệu Việt Nam cho các sản phẩm chủ lực.
- Thúc đẩy hợp tác quốc tế để tận dụng nguồn lực từ bên ngoài.

Phần IV. Xác định các ngành chiến lược đến năm 2020

- (1) Tiêu chí lựa chọn ngành công nghiệp chiến lược (trình bày ở phần 3-2)**
- (2) Kết quả lựa chọn ngành công nghiệp chiến lược (trình bày ở phần 3-2)**
- (3) Vị trí của ngành công nghiệp chiến lược trong chiến lược công nghiệp hoá (tham khảo Phụ lục Tài liệu 4)**

1) Trong Chiến lược phát triển kinh tế xã hội Việt Nam giai đoạn 2011- 2020 đã đề ra mục tiêu nâng cao tỷ trọng công nghiệp và dịch vụ trong GDP. Để đạt được mục tiêu này, điều kiện mang tính tiên đề là cần thực hiện hiện đại hoá nhằm nâng cao năng suất sản xuất nông nghiệp hiện đang chiếm tỷ trọng lớn ở cả 2 góc độ về GDP và số lao động, qua đó phát huy tối đa các điều kiện thuận lợi về địa lý, khí hậu, và điều kiện

tài nguyên thiên nhiên phong phú. Do đó, việc liên kết giữa nông nghiệp và công nghiệp là vô cùng cần thiết và trong đó đặc biệt chú trọng đến vai trò của ngành chế biến thực phẩm và ngành chế tạo máy móc thiết bị nông nghiệp đối với sự phát triển.

2) Trong xu hướng hội nhập quốc tế đến năm 2020 ngày một sâu rộng, cạnh tranh quốc tế trong các ngành công nghiệp không chỉ giới hạn trong nội khối ASEAN mà mang tính toàn cầu, thì việc nâng cao năng lực cạnh tranh cho các ngành trọng điểm có vai trò dẫn dắt quá trình công nghiệp hoá của Việt Nam có ý nghĩa vô cùng quan trọng. Ngành công nghiệp đóng tàu với lợi thế đặc thù về địa lý, ngành công nghiệp ô tô và sản xuất linh phụ kiện, ngành công nghiệp điện tử với kỳ vọng về sự tăng trưởng của thị trường trong nước và xuất khẩu là những ngành có tiềm năng lớn có thể tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu nếu có các chính sách phát triển đúng đắn và phù hợp.

3) Đề tạo ra nền tảng cho sự phát triển kinh tế mang tính bền vững trên cơ sở khắc phục những vấn đề về môi trường và tiết kiệm năng lượng, cải thiện cuộc sống của người dân, cần chú trọng tập trung đầu tư phát triển cho ngành sản xuất thiết bị môi trường và tiết kiệm năng lượng hướng tới năm 2020.

4) Với tầm nhìn dài hạn đến năm 2030, sự phát triển của các ngành nguyên vật liệu, năng lượng như hoá dầu, sắt thép, điện, khí (ngành sản xuất thượng nguồn) là vô cùng cần thiết, do đó cần triển khai thành công các dự án đã được phê duyệt trong kế hoạch. Việc tăng cường liên kết giữa các ngành sản xuất từ hạ nguồn đến trung nguồn và thượng nguồn sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh cho các ngành sản xuất nói chung, và thực hiện được mô hình phát triển kinh tế theo chiều sâu.

(4) Định hướng phát triển ngành chiến lược

1) Ngành chế biến thực phẩm nông – thủy sản

- Để phát huy tiềm năng của ngành này cần phải chú trọng tới các vấn đề cơ bản như “bảo đảm an toàn vệ sinh thực phẩm” và “nâng cao giá trị gia tăng”, trong đó cần chú trọng đến các công đoạn từ đảm bảo nguồn nguyên liệu – sản xuất – lưu thông – tiếp thị.
- Để nâng cao chất lượng của ngành chế biến thực phẩm nông – thủy sản cần phải tăng cường các tiêu chuẩn liên quan đến “an toàn vệ sinh thực phẩm” và các hoạt động kiểm tra. Để thực hiện được điều này, việc huy động nguồn vốn đầu tư của

các doanh nghiệp nước ngoài, vận dụng kỹ thuật và kinh nghiệm của các doanh nghiệp này là vô cùng quan trọng.

- Tạo ra một số sản phẩm tiêu biểu với thương hiệu Việt có uy tín về độ an toàn và chất lượng cao, có vị trí trên thị trường thế giới. Trước hết, cần tập trung đầu tư cho các sản phẩm nông thủy sản truyền thống của Việt Nam nhằm nâng cao giá trị gia tăng và tạo dựng thương hiệu.
- Quy hoạch và triển khai một cách hiệu quả việc đầu tư phát triển đối với các vùng sản xuất nguyên liệu nông thủy sản an toàn để bảo đảm đầu vào nguyên liệu với chất lượng tốt.

2) Ngành máy móc nông nghiệp

- Thúc đẩy việc cơ giới hoá nông nghiệp để nâng cao “năng suất lao động trong nông nghiệp” và tăng thu nhập cho nông dân, trước hết là tập trung vào lĩnh vực sản xuất lúa gạo.
- Cùng với các chính sách hỗ trợ người nông dân mua sắm và sử dụng máy nông nghiệp, cần tăng cường năng lực cho các doanh nghiệp chế tạo máy nông nghiệp để có thể đáp ứng được với nhu cầu của nông dân, ban hành và thực thi các biện pháp mạnh mẽ để xử lý đối với sản phẩm máy nông nghiệp nhập khẩu bất hợp pháp đang lưu thông trên thị trường.
- Xem xét và hỗ trợ cho các doanh nghiệp chế tạo máy nông nghiệp hiện tại để cải tiến phương thức sản xuất, tiếp thị nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho các sản phẩm sản xuất trong nước.

3) Ngành đóng tàu

Sẽ xem xét trên cơ sở đánh giá hiệu quả tái cấu trúc Vinashin.

4) Công nghiệp điện tử

- Nâng cao giá trị gia tăng, tăng cường năng lực cạnh tranh thông qua việc mở rộng năng lực sản xuất cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước chuyên sản xuất linh phụ kiện điện – điện tử, cơ khí và các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài sản

xuất thành phẩm (sản phẩm cuối cùng) để tạo ra “xã hội môi trường tuần hoàn” bảo đảm sự liên kết hài hoà giữa các phân ngành để cùng nhau phát triển.

- Tập trung phát triển ngành sản xuất trung nguồn sử dụng công nghệ cao để cung cấp linh phụ kiện cho các doanh nghiệp chính có vốn đầu tư nước ngoài đang hoạt động trong lĩnh vực lắp ráp điện tử tại Việt Nam.
- Hình thành các Cụm công nghiệp điện tử tập trung để thu hút tập trung nhiều doanh nghiệp tư nhân và hiện đại hoá sản xuất.

5) Ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

- Xem xét cơ chế hỗ trợ để thu hút FDI và ODA của Nhật Bản song song với tăng cường hệ thống cung cấp tại Việt Nam để phát triển các phân ngành về xử lý môi trường như năng lượng sạch, xử lý nước và phân ngành tiết kiệm năng lượng, nhằm đóng góp cho sự phát triển bền vững của Việt Nam.
- Để đảm bảo cho việc thực thi chính sách, cần phải nâng cao ý thức cho người dân và doanh nghiệp về bảo vệ môi trường, tiết kiệm năng lượng, thực thi nghiêm khắc các quy định xử phạt (đủ mạnh) có liên quan.
- Tái cơ cấu ngành nghề trong nền kinh tế theo hướng tăng tỷ trọng các ngành tiết kiệm năng lượng, giảm các ngành có mức tiêu thụ năng lượng lớn để bảo đảm sử dụng năng lượng điện tiết kiệm và hiệu quả.
- Phát triển ngành chế tạo thiết bị môi trường và tiết kiệm năng lượng có tiềm năng tại Việt Nam trong điều kiện bối cảnh nêu trên.

6) Ngành ô tô và sản xuất linh phụ kiện ô tô

○ Các điều kiện do phía Nhật Bản đưa ra để đạt được sự thống nhất đối với ngành này bao gồm 3 điểm sau:

a) Cần có chính sách trọn gói để phát triển không chỉ đối lĩnh vực sản xuất linh phụ kiện ô tô mà cả đối với thị trường ô tô sinh thái (eco-car) trong nước.

b) Không chỉ có Bộ Công thương mà cả Bộ Tài chính và Bộ Giao thông vận tải phải cùng phối hợp để phát triển thị trường ô tô sinh thái trong nước.

c) Năm 2018 sẽ xoá bỏ hoàn toàn hàng rào thuế quan trong nội khối ASEAN, các doanh nghiệp chế tạo ô tô sẽ có lợi thế về chi phí hơn nếu họ tiến hành sản xuất tại Thái Lan và xuất khẩu sang Việt Nam. Phía Việt Nam cần nhận thức được thực tế là các doanh nghiệp ô tô sẽ không đầu tư để lắp ráp tại Việt Nam nữa và đây sẽ là tiền đề để tiến hành thảo luận tiếp về ngành này.

3-2 Quá trình lựa chọn ngành chiến lược

Đến tháng 3 năm 2012, Tổ công tác đã lựa chọn ra các ngành chiến lược theo các tiêu chí lựa chọn sau:

< Tiêu chí lựa chọn >

(1) Điều kiện tiên đề: Có sự quan tâm của doanh nghiệp 2 nước Việt Nam và Nhật Bản

(2) Tiêu chí cơ bản:

⊖ Tác động về lượng (sản lượng, xuất khẩu)

⊖ Tác động về chất (năng suất, chuyển giao công nghệ, cơ cấu công nghiệp...)

⊕ Hiệu quả liên kết (hình thành Cụm công nghiệp trong nước, tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu...)

(3) Tính đồng bộ với các chính sách của Chính phủ Việt Nam, tuân thủ pháp luật, bảo vệ môi trường...

< Các ngành được lựa chọn trong Danh sách Ngắn đến tháng 3 năm 2013: bao gồm 9 ngành >

Nhóm 1 (đã thống nhất giữa 2 bên)	Ngành chế biến thực phẩm, ngành máy nông nghiệp, ngành đóng tàu, ngành ô tô và linh phụ kiện ô tô, ngành điện tử, ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng
Nhóm 2 (cần tiếp tục thảo luận)	Ngành sản xuất xe máy, ngành dệt may, ngành sắt thép

Ngày 14 tháng 8 năm 2012, Ban chỉ đạo đã tiến hành họp lần 1. Trong thảo luận giữa các thành viên của Phía Nhật Bản, trong đó có Bộ trưởng Bộ Kinh tế và Công nghiệp Nhật Bản Edano đã thống nhất lựa chọn 5 ngành trong Nhóm 1. Song tại cuộc họp lần

1 của Ban chỉ đạo, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã yêu cầu xem xét thêm 1-2 ngành. Theo quan điểm cá nhân của Phó Thủ tướng, cần xem xét thêm ngành sản xuất linh phụ kiện ô tô và Bộ Thông tin Truyền thông cùng với Bộ Khoa học Công nghệ đã yêu cầu bổ sung thêm ngành công nghiệp phần mềm. Ngày 7 tháng 1 năm 2013, Ban chỉ đạo đã tiến hành họp lần 2. Tại cuộc họp này, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã đồng ý xem xét ngành công nghiệp ô tô nói chung chứ không giới hạn ở ngành sản xuất linh phụ kiện ô tô nữa, và sau khi thảo luận với phía Nhật Bản, 2 bên đã nhất trí bổ sung thêm ngành ô tô và sản xuất linh phụ kiện ô tô vào nhóm các ngành chiến lược.

Tại cuộc họp của Tổ công tác ngày 20 tháng 12 năm 2012, Viện trưởng Viện Quản lý Kinh tế Trung ương Lê Xuân Bá, Tổ trưởng phía Việt Nam đã bày tỏ quan điểm liên quan đến ngành công nghiệp phần mềm, theo đó Sự hợp tác này tập trung vào lĩnh vực chế tạo sản phẩm (Monozukuri) nên ngành công nghiệp phần mềm có mức độ ưu tiên thấp hơn.

Chương 4: Dự thảo Kế hoạch hành động cho các ngành chiến lược được lựa chọn

Việc xây dựng Dự thảo Kế hoạch hành động cho từng ngành chiến lược được lựa chọn đang được triển khai với sự phân công như sau: phía Nhật Bản xây dựng Kế hoạch hành động cho Ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản, Ngành máy nông nghiệp và Ngành điện tử; phía Việt Nam xây dựng Kế hoạch hành động cho Ngành đóng tàu, Ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng, Ngành ô-tô và sản xuất linh phụ kiện ô-tô.

4-1 Định hướng cơ bản trong việc xây dựng Kế hoạch hành động cho các ngành được lựa chọn: các ngành do phía Nhật Bản xây dựng

(1) Ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản: Bộ chủ quản của Việt Nam: Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn

Tạo dựng sản phẩm Tiêu biểu, nâng cao tính an toàn cho toàn ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản-, cải thiện hình ảnh về sản phẩm chế biến của Việt Nam và tạo uy tín cho Việt Nam là “Nước cung cấp đáng tin cậy các sản phẩm an toàn và chất lượng cao”. Việc lựa chọn sản phẩm Tiêu biểu dự kiến sẽ do các thành viên của Tổ công tác đến từ Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và các thành viên của Nhóm đặc nhiệm thực hiện.

(2) Ngành máy nông nghiệp: Bộ Chủ quản của Việt Nam: Bộ Công thương (và Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn)

Theo Chiến lược phát triển Kinh tế xã hội 2011-2020, để đạt được mục tiêu về sản lượng nông nghiệp đến năm 2020 trong điều kiện bối cảnh dân số làm nông nghiệp suy giảm thì việc nâng cao năng suất sản xuất nông nghiệp là vô cùng quan trọng, và một trong những giải pháp hữu hiệu nhất đó là nâng tỷ lệ cơ giới hoá nông nghiệp.

Vì vậy, Kế hoạch hành động sẽ tiếp cận từ 3 góc độ: khuyến khích người nông dân mua sắm và sử dụng máy nông nghiệp (phía cầu), khuyến khích các doanh nghiệp chế tạo máy nông nghiệp sản xuất và cung cấp máy nông nghiệp phù hợp với nhu cầu của nông dân (phía cung), và xây dựng quy định, luật lệ để loại bỏ các sản phẩm sai quy cách làm “méo mó” thị trường (thị trường).

(3) Ngành điện tử: Bộ Chủ quản của Việt Nam: Bộ Thông tin và Truyền thông (và Bộ Công thương chịu trách nhiệm phát triển công nghiệp hỗ trợ)

Đến năm 2020, xây dựng Việt Nam trở thành nước sản xuất lớn các sản phẩm công nghiệp điện tử mới, thông minh và thân thiện với môi trường.

Để thực hiện được điều này, trong điều kiện hội nhập kinh tế nội khối ASEAN đang diễn ra mạnh mẽ, cần phải tăng cường hệ thống nghiên cứu phát triển và sản xuất để giành thị trường trong nước mà đang có nhu cầu ngày một tăng về các sản phẩm điện tử gia dụng sản xuất tại Việt Nam. Đồng thời, hình thành các sản phẩm sản xuất tại Việt Nam có thể giành thị phần lớn trên thị trường thế giới về sản phẩm điện tử (ví dụ: máy in chiếm 1/3 thị phần thế giới).

Bên cạnh việc nâng cao giá trị gia tăng do doanh nghiệp Việt Nam tạo ra và cải thiện nguồn nhân lực, cần phải tăng cường năng lực cho ngành công nghiệp hỗ trợ tham gia các công đoạn sản xuất linh phụ kiện cơ khí, linh phụ kiện điện, linh phụ kiện điện tử. Cần phải thu hút một cách tích cực các doanh nghiệp nòng cốt chủ đạo làm động lực dẫn dắt.

Ngoài ra, để nâng cao khả năng cạnh tranh quốc tế, bên cạnh việc tập trung phát triển nguồn nhân lực để phát triển cả phần cứng cũng như thiết kế, xây dựng kế hoạch và phát triển phần mềm nhúng thì cần phát huy tối đa hiệu quả thu hút tập trung các doanh nghiệp điện tử (bao gồm cả phần mềm) vào các Cụm công nghiệp điện tử tập trung lớn tại phía Bắc và phía Nam.

4-2 Tầm nhìn, mục tiêu và vấn đề của ngành chiến lược

	Tầm nhìn	Mục tiêu	Vấn đề
Ngành chế biến thực phẩm nông-thủy sản	Nâng cao uy tín của Việt Nam với tư cách là “Nước cung cấp đáng tin cậy các sản phẩm an toàn và chất lượng cao”	(1) Xác định từ 2 đến 4 sản phẩm nông-thủy sản và thực phẩm có thể tạo dựng hình ảnh về thương hiệu Việt Nam (2) Giảm số lượng các vụ nước ngoài từ chối nhập khẩu thực phẩm xuất xứ Việt Nam với lý do không bảo đảm an toàn	(1) Xuất khẩu sản phẩm Tiêu biểu: bảo đảm chất và lượng về nguyên liệu, tăng hàm lượng chế biến, hiện đại hoá lưu thông, cải thiện marketing/tạo dựng thương hiệu. (2) Nâng cao trình độ cho toàn ngành: bảo đảm tính an toàn cho toàn ngành chế biến thực phẩm

			nông-thủy sản và cải thiện hình ảnh.
Ngành chế tạo máy nông nghiệp	Hiện đại hoá nông nghiệp Việt Nam, đặc biệt khuyến khích phát triển ngành chế tạo máy nông nghiệp để góp phần cải thiện năng suất trồng lúa và qua đó cải thiện thu nhập cho nông dân.	Hiện đại hoá nông nghiệp Việt Nam, đặc biệt khuyến khích phát triển ngành chế tạo máy nông nghiệp để góp phần cải thiện năng suất trồng lúa và qua đó cải thiện thu nhập cho nông dân.	<p>(1) Mục tiêu về sản lượng nông nghiệp Năm 2010: 22.000 triệu USD → năm 2020: 43.000 triệu USD ※ Đây là giá trị cần thiết để đạt được mục tiêu GDP bình quân đầu người là 3.000 USD, tỷ trọng nông nghiệp trong GDP là 15% theo Chiến lược phát triển kinh tế xã hội (tính theo giá trị USD tại thời điểm đó. Tương tự ở bên dưới)</p> <p>(2) Mục tiêu về năng suất lao động Năm 2010: 740 USD/người → năm 2020: 2.000 USD/người ※ (Không tính dân số nông nghiệp theo dự báo trong SEDS ở (1))</p> <p>(3) Tỷ lệ cơ giới hoá nông nghiệp (theo diện tích đất nông nghiệp) Năm 2010: 25~30% → năm 2020: 70% ※ Mục tiêu được đề ra trong Quy hoạch tổng thể phát triển sản xuất nông nghiệp Việt Nam (Quyết định số 124/QĐ-TTg, 02/05/2012)</p>
Ngành điện tử	Xây dựng tại Việt Nam cơ sở sản xuất hàng đầu các sản phẩm điện tử mới, thông minh và thân thiện với môi trường	(1) Nâng cao khả năng cạnh tranh quốc tế của các sản phẩm điện tử (bao gồm cả phần mềm). (Tăng cường hệ thống phát triển/sản xuất để giành thị phần tại Việt Nam mà đang có nhu cầu ngày càng tăng với các	Giành thị trường trong và ngoài nước, và mở rộng quy mô sản xuất <ul style="list-style-type: none"> • Phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ • Đào tạo nhân lực trong lĩnh vực điện tử và công nghiệp hỗ trợ (bao gồm

		<p>sản phẩm sản xuất tại Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế nội khối ASEAN đang diễn ra mạnh mẽ. Ngoài ra, hướng tới mở rộng thị trường tại các nước lân cận trong ASEAN)</p> <p>(2) Hình thành thậm chí là 1 sản phẩm điện tử được sản xuất tại Việt Nam có thị phần lớn trên thị trường thế giới.</p> <p>(3) Nâng cao mức độ đóng góp vào giá trị gia tăng bởi các doanh nghiệp Việt Nam.</p>	<p>cả phần mềm)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hoàn thiện hạ tầng, cải thiện lưu thông • Thu hút và hỗ trợ tích cực cho các doanh nghiệp nòng cốt chủ đạo (anchor) mang tầm cỡ quốc tế.
--	--	---	---

Chương 5: Tổ chức thực hiện trong thời gian tới

5-1. Xem xét chính sách hỗ trợ đối với các ngành chiến lược

Tại cuộc họp của Ban chỉ đạo vào ngày 7 tháng 1 năm 2013, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã yêu cầu hoàn thành và trình Kế hoạch hành động của 6 ngành chiến lược vào cuối quý 3 năm 2013. Do vậy việc thảo luận xem xét cụ thể các chính sách hỗ trợ giữa các bên có liên quan của 2 nước sẽ được tiến hành đồng thời với việc hoàn thiện Kế hoạch hành động cho từng ngành chiến lược.

(1) Cấu trúc của Kế hoạch Hành động, Cơ chế thực hiện của phía Việt Nam và Các công việc cần thiết của phía Việt Nam để triển khai Kế hoạch Hành động

Dự thảo Kế hoạch Hành động tại thời điểm tháng 3 năm 2013 được đính kèm trong Phụ lục, trong đó thể hiện rõ các Kế hoạch cụ thể và các Cơ quan/Bộ ngành chịu trách nhiệm thực thi.

Vấn đề Ngành CNCL	Pháp luật	CS thuế, thuế NK	Tín dụng chính sách	CN hỗ trợ	Hạ tầng	Đào tạo nhân lực	Khác	Bộ/Ngành chủ quản về ngành CNCL
Máy nông nghiệp								Bộ CT Bộ NN&PTNT
Chế biến thực phẩm nông-thủy sản								Bộ NN&PTNT Bộ CT
Điện tử								MOIC Bộ CT
Đóng tàu								Bộ GTVT Bộ CT
Ô tô và linh phụ kiện ô tô								Bộ CT
Môi trường/Tiết kiệm năng lượng								Bộ CT Bộ KH&CN Bộ TN&MT
Bộ chủ quản về các vấn đề	Bộ chủ quản về các lĩnh vực	Bộ TC	Bộ TC Bộ ngành liên quan VDB	Bộ CT	Bộ GTVT Bộ ngành phụ trách về các lĩnh vực	Bộ LĐTBXH Bộ GD&ĐT Bộ CT	Bộ ngành liên quan	Bộ KH&ĐT điều phối các ban ngành liên quan

Hiện tại, các cơ quan bộ ngành chịu trách nhiệm chính đối với các ngành ưu tiên chưa được chính thức quyết định, song Nhóm Đặc nhiệm đã được phát động một cách không chính thức. Dự kiến trong thời gian tới Nhóm Đặc nhiệm của từng bộ ngành hoặc trong trường hợp cần thiết, Nhóm Đặc nhiệm mang tính liên ngành sẽ được chính thức thành lập.

Sau khi Kế hoạch hành động của các ngành công nghiệp chiến lược được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt sẽ được các bộ ngành triển khai thực hiện cụ thể. Tuy nhiên để có thể triển khai trên thực tế cần phải được Bộ ngành chủ quản thông qua và ra quyết định triển khai Kế hoạch hành động. Vì vậy cần lưu ý là Kế hoạch hành động đã được phê duyệt có thể được điều chỉnh lại trong quá trình ra quyết định của bộ ngành chủ quản.

Ngoài ra, nhóm Đặc nhiệm để giải quyết các vấn đề nêu tại bảng trên vẫn chưa được thành lập thậm chí là không chính thức. Vì vậy hy vọng rằng trong thời gian tới sẽ sớm hình thành Nhóm đặc nhiệm theo từng vấn đề nêu trên trong trường hợp cần thiết.

Liên quan đến Bộ Tài chính, cơ quan giữ vai trò quan trọng trong việc xem xét và đưa ra các ưu đãi về tài chính/tín dụng để thu hút đầu tư và khuyến khích công nghiệp, Ông Nguyễn Việt Hồng, Vụ trưởng Vụ quản lý chi tiêu công được cử làm thành viên của Tổ Công tác. Vào tháng 2 năm 2013, nhóm Tư vấn cùng với CIEM đã đến làm việc với ông Hồng và giải thích về quá trình xây dựng Chiến lược Công nghiệp hoá và tình hình triển khai, và đó là lần đầu tiên ông Hồng được biết về Dự thảo này. Ông Hồng sẽ là đầu mối điều phối trong Bộ Tài chính giữa các vụ có liên quan như Cục Quản lý nợ và Tài chính đối ngoại (phụ trách về vay nợ nước ngoài và vay bằng đồng Yên), Vụ Chính sách thuế (phụ trách về chính sách thuế và thuế nhập khẩu), Vụ Ngân hàng (phụ trách về tín dụng chính sách)... Ông Hồng cũng đồng tình với sự cần thiết phải thành lập nhóm Đặc nhiệm. Cần phải tiếp tục theo sát việc này.

Mặt khác, liên quan đến việc ra quyết định về Kế hoạch Hành động đối với ngành công nghiệp chiến lược, cần phải căn cứ theo Luật Đầu tư và các quy định liên quan, Nghị định 108/2006 của Chính phủ để triển khai các biện pháp hỗ trợ đối với ngành công nghiệp chiến lược.

Cơ quan thực thi tín dụng chính sách có liên quan đến chiến lược công nghiệp hoá là Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB). Về mặt pháp lý liên quan đến tín dụng đầu tư để mua sắm trang thiết bị và tín dụng xuất khẩu có Nghị định số 75/2011/NĐ-CP ban

hành 30/8/2011. Đây là Nghị định sửa đổi của Nghị định năm 2008. Đối tượng của tín dụng chính sách này là một số lĩnh vực/sản phẩm và địa bàn được ưu đãi. Việc sử dụng cơ chế/chế độ này như một biện pháp hỗ trợ đối với các ngành chiến lược được lựa chọn lần này được xem như một giải pháp hữu hiệu. Từ góc độ của chiến lược công nghiệp hoá, cần phải có sự vận dụng các chế độ hiện hành một cách có tổ chức hơn trên cơ sở phối kết hợp với các chính sách của các bộ ngành chủ quản. Ban Điều hành của VDB bao gồm các thành viên là Thứ trưởng của Bộ Tài chính và Bộ Kế hoạch và Đầu tư, và đây chính là cơ chế thuận lợi để có thể điều tiết giữa chính sách và tín dụng ưu đãi.

(2) Dự kiến kế hoạch trong thời gian tới

Dự kiến kế hoạch từ sau tháng 4 năm 2013 như sau:

- Giai đoạn 3: từ tháng 4/2013 ~ 9/2013

Phối hợp hoàn thiện Kế hoạch hành động liên quan đến các ngành công nghiệp chiến lược.

Tháng 9/2013, phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ về Kế hoạch hành động

- Giai đoạn 4: từ tháng 10/2013~

Thực hiện Chiến lược Công nghiệp hoá và Kế hoạch hành động, và các hoạt động giám sát việc thực hiện.

5-2. Vấn đề tồn tại

Vấn đề tồn tại trong giai đoạn 3 từ sau tháng 4/2013 như sau:

(1) Vấn đề chung

Thời gian để hoạch định chính sách và thực thi để đạt được mục tiêu vào năm 2020 còn lại rất ngắn, do đó các bên liên quan của 2 nước cần nhận thức được những vấn đề tồn tại sau.

- (a) Trước thực trạng của cạnh tranh quốc tế trong lĩnh vực chế tạo ngày càng khốc liệt, cùng với quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, các nhà lãnh đạo cấp cao của Việt Nam cần nhận thức được về ý nghĩa của các giải pháp và của dự án hỗ trợ này, từ đó thể hiện sự lãnh đạo và tham gia một cách tích cực.
- (b) Đầu tư một cách hợp lý và tập trung về chính sách và nguồn lực
- (c) Liên kết chặt chẽ trong và ngoài nước giữa các bên có liên quan của Nhật Bản

(2) Vấn đề ở cấp độ Tổ Công tác

Từ tháng 4 năm 2013, để có thể hoàn thiện Dự thảo Kế hoạch hành động và trình Thủ tướng Chính Phủ vào tháng 9/2013, Tổ Công tác cần thực hiện các công việc sau.

- (a) Chỉ định rõ ràng bằng văn bản Cơ quan Bộ ngành chịu trách nhiệm chính trong việc hoạch định và thực thi Kế hoạch hành động của các ngành công nghiệp chiến lược.
- (b) Sự tham gia ngay từ giai đoạn xây dựng dự thảo chiến lược của các chủ thể thực hiện kế hoạch hành động như UBND các địa phương, tổ chức phi chính phủ và đại diện các doanh nghiệp tư nhân. Cần phải mời chuyên gia từ các tổ chức này tham gia trong Nhóm đặc nhiệm hỗ trợ cho Tổ Công tác.
- (c) Định kỳ tổ chức các buổi trao đổi giữa các thành viên trong mục a và b nêu trên do Trưởng Ban chỉ đạo chỉ định trong quá trình hoạch định Kế hoạch hành động cho từng ngành công nghiệp chiến lược.
- (d) Làm rõ cơ quan bộ ngành chịu trách nhiệm đối với từng vấn đề mang tính liên ngành như mục (1) của bảng 5-1, cũng như chỉ định thành viên của Tổ Công tác và thành viên của Nhóm Đặc nhiệm, đồng thời tiến hành họp định kỳ giữa các thành viên này.
- (e) Thành viên của Tổ Công tác và thành viên của nhóm Đặc nhiệm triển khai cụ thể hoá Dự thảo Kế hoạch hành động trên cơ sở sử dụng nguồn ngân sách cần thiết (tham khảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 1075/QĐ-TTg, ngày 13 tháng 8 năm 2012)
- (f) Sau khi xây dựng hoàn thiện Kế hoạch hành động cho tất cả các ngành công nghiệp chiến lược, các thành viên của Tổ công tác của 2 nước cần phải giải thích cho các nhà đầu tư cũng như các bên liên quan có quan hệ lợi ích về các chính sách hỗ trợ toàn diện đối với ngành công nghiệp chiến lược trên cơ sở “Bản đồ hỗ trợ công nghiệp chiến lược” có tính đến lợi thế về địa chính trị (tham khảo Phụ lục Tài liệu 6).

PHỤ LỤC TÀI LIỆU LIÊN QUAN

1. Dự thảo Đề án Chiến lược Công nghiệp hóa của Việt Nam (CIEM soạn thảo)

2. Dự thảo Kế hoạch hành động cho các ngành công nghiệp chiến lược (tính đến tháng 3 năm 2013)

2-1. Kế hoạch hành động do phía Nhật Bản xây dựng (Dự thảo)

2-1-1. Ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản

2-1-2. Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp

2-1-3. Ngành điện tử

2-2. Kế hoạch hành động do phía Việt Nam xây dựng (Dự thảo)

2-2-1. Ngành đóng tàu

2-2-2. Ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng

2-2-3. Ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng

3. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động

3-1. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động do phía Nhật Bản xây dựng (dự thảo)

3-1-1. Ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản

① Thực trạng ngành công nghiệp chế biến thực phẩm tại Việt Nam

② Thực trạng và vấn đề tồn tại của một số phân ngành chủ yếu trong lĩnh vực công nghiệp chế biến nông thủy sản

3-1-2. Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp

① Thực trạng sản xuất lúa gạo và ngành chế tạo máy móc thiết bị nông nghiệp tại Việt Nam

3-1-3. Ngành điện tử

① Thông tin lựa chọn phân ngành trọng điểm

② Tài liệu liên quan đến cách tiếp cận nhằm thúc đẩy ngành công nghiệp điện/điện tử (số liệu)

3-2. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động do phía Việt Nam xây dựng (dự thảo)

3-2-1. Ngành đóng tàu

① Tóm tắt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

3-2-2. Ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng

- ① Hiện trạng phát triển công nghiệp ô tô giai đoạn 2000-2012
- ② Hiện trạng và các vấn đề của ngành công nghiệp Ôtô Việt Nam
- ③ Thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại cuộc họp về chính sách liên quan đến ngành công nghiệp Ôtô
- ④ Thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại cuộc họp kiểm điểm thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về chính sách liên quan đến ngành công nghiệp Ôtô

3-2-3. Ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng

- ① Sơ đồ ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng
- ② Phát triển ngành công nghiệp môi trường
- ③ Phát triển ngành công nghiệp tiết kiệm năng lượng

4. Sơ đồ vị trí và liên kết của các ngành công nghiệp chiến lược được lựa chọn trong Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam

5. Xu hướng và triển vọng phát triển công nghiệp theo vùng

5-1. Đặc điểm kinh tế xã hội phân theo vùng địa lý tại Việt Nam

5-2. Chính sách phát triển vùng và các trung tâm công nghiệp

5-3. Bối cảnh phát triển của vùng tam giác công nghiệp miền Bắc (Hà Nội- Hải Phòng- Quảng Ninh)

5-4. Vùng tam giác công nghiệp miền Nam (Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu)

5-5. Khu vực Trung Bộ

6. Bản đồ hỗ trợ các ngành công nghiệp chiến lược

7. Những vấn đề khác

7-1. Danh sách đại biểu phía Nhật Bản

7-2. Danh sách phỏng vấn trong quá trình thực hiện Nghiên cứu này

7-3. Văn bản chỉ thị của Việt Nam quy định cơ chế thực hiện dự án hợp tác này

1. Dự thảo Chiến lược Công nghiệp hóa của Việt Nam (báo cáo do CIEM soạn thảo)

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

Số: /ĐA-BKHĐT

DỰ THẢO 6
ngày 30/01/2013

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày tháng năm 2013

ĐỀ ÁN

Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

Lời mở đầu

Ngay từ khi thực hiện bắt đầu quá trình chuyển đổi sang nền kinh tế thị trường có định hướng xã hội chủ nghĩa, Đảng, Nhà nước và Chính phủ luôn nhấn mạnh yêu cầu phát triển công nghiệp nhằm tạo động lực cho phát triển kinh tế. Theo đó, nhiều biện pháp chính sách đã được thực hiện - bao gồm cả cải cách khung pháp lý, khuyến khích doanh nghiệp tư nhân trong nước và nước ngoài, phát triển các thị trường nhân tố, v.v. - thể hiện tư duy hướng thị trường hơn trong quá trình phát triển công nghiệp. Nhờ vậy, khu vực công nghiệp (nhất là công nghiệp khai khoáng và công nghiệp chế biến) đã trở thành một trong những động lực quan trọng cho các thành tựu phát triển kinh tế - xã hội trong hơn 25 năm qua ở Việt Nam. Một số thành tựu tiêu biểu là chuyển dịch cơ cấu kinh tế và lao động theo hướng tăng tỷ trọng của khu vực công nghiệp và giảm dần tỷ trọng của khu vực nông nghiệp/nông thôn, tăng tỷ trọng hàng công nghiệp trong xuất khẩu, cải tiến phương thức sản xuất và trình độ khoa học - công nghệ trong lĩnh vực công nghiệp, tham gia dần vào mạng sản xuất khu vực và toàn cầu, v.v.

Tuy nhiên, mục tiêu đề ra đến năm 2020 - trong đó nhấn mạnh việc đưa nước ta cơ bản trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại - đặt ra khá nhiều thách thức, nhất là trong bối cảnh hội nhập kinh tế hướng tới việc xóa bỏ thuế quan trong nội bộ ASEAN vào năm 2018 đang tiến triển thuận lợi. Trong khi đó, bản thân nền kinh tế cũng chịu nhiều áp lực tái cơ cấu, và mô hình tăng trưởng dựa nhiều vào việc tăng các yếu tố đầu vào (như vốn, lao động, đất đai) không còn nhiều dư địa. Quá trình hội nhập kinh tế quốc tế cũng làm giảm dư địa để thực hiện các can thiệp chính sách truyền thống (nhất là các can thiệp mang tính hành chính) để phát triển công nghiệp. Trước tình hình nguồn lực và dư địa chính sách truyền thống không còn nhiều, Việt Nam cần một cách tiếp cận mới và hiệu quả đối với quá trình phát triển công nghiệp. Để đẩy nhanh tiến trình phát triển công nghiệp trong nước, Việt Nam có thể xem xét

hợp tác với các nền kinh tế phát triển ở một số lĩnh vực công nghiệp mà Việt Nam có tiềm năng và phía đối tác có lợi thế và có quan tâm.

Đề án được thực hiện nhằm thực hiện các mục tiêu công nghiệp hóa đã đề ra trong Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội của Việt Nam giai đoạn 2011-2020 và thực hiện thỏa thuận hợp tác chiến lược Việt Nam – Nhật Bản. Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 1075/QĐ-TTg vào ngày 13 tháng 8 năm 2012 về việc thành lập Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản hướng đến năm 2020 và, sau đó, Ban chỉ đạo đã ban hành Quy chế hoạt động vào ngày 4 tháng 10 năm 2012.

Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản là một hành động thiết thực của Chính phủ nhằm thực hiện đổi mới mô hình phát triển từ chiều rộng sang chiều sâu, phát huy lợi thế so sánh của Việt Nam và tận dụng sự hỗ trợ của Nhật Bản dựa trên thế mạnh về vốn, sở trường sản xuất, công nghệ, kinh nghiệm quản lý và tổ chức sản xuất. Về cơ bản, Đề án này không phải là một chiến lược công nghiệp hóa theo đúng nghĩa thông thường, mà chỉ tập trung vào lĩnh vực công nghiệp. Một số ngành công nghiệp sẽ được lựa chọn để xây dựng Kế hoạch hành động phát triển đến năm 2020 trên cơ sở hợp tác với Nhật Bản, có tính đến yêu cầu và kế hoạch phát triển của doanh nghiệp, nhằm tạo hiệu ứng lan tỏa đến sự phát triển của toàn ngành công nghiệp và nền kinh tế Việt Nam nói chung, đồng thời củng cố niềm tin của doanh nghiệp và thị trường vào chính sách công nghiệp của Chính phủ. Mặc dù đây là cách tiếp cận khá trọng tâm, việc hợp tác phát triển hiệu quả những ngành công nghiệp mà Việt Nam có tiềm năng, đồng thời phía Nhật Bản có quan tâm đầu tư sẽ góp phần tạo thêm động lực công nghiệp hóa cho Việt Nam trong giai đoạn 2020. Với kỳ vọng mang lại nhiều thành tựu, cách tiếp cận này sẽ là một hình mẫu quan trọng để Việt Nam có những hợp tác hiệu quả với các đối tác trong quá trình công nghiệp hóa đất nước.

I. SỰ CẦN THIẾT CỦA XÂY DỰNG CHIẾN LƯỢC

1- Quá trình chuyển đổi kinh tế và hội nhập thành công, nhưng nhiều điểm yếu trong mô hình tăng trưởng ngày càng bộc lộ rõ hơn

Kể từ khi bắt đầu thực hiện Đổi mới vào năm 1986, Việt Nam không ngừng chuyển đổi mạnh mẽ sang nền kinh tế thị trường. Song song với quá trình này, Việt Nam đã hội nhập ngày một sâu rộng hơn vào nền kinh tế khu vực và toàn cầu, với các mốc quan trọng như việc gia nhập Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) năm 1995, tham gia Diễn đàn hợp tác kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (APEC) năm 1998, việc ký kết Hiệp định thương mại song phương Việt Nam - Hoa Kỳ vào năm 2000, và gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) năm 2007. Chính phủ Việt Nam cũng thể hiện cam kết rất mạnh mẽ trong việc thực hiện các hiệp định thương mại tự do (FTA) và cam kết WTO, song song với các nỗ lực tham gia đàm phán các FTA song phương và khu vực khác.

Quá trình cải cách kinh tế nói chung và hội nhập kinh tế quốc tế nói riêng đã giúp Việt Nam đạt được nhiều thành tựu kinh tế quan trọng. Tăng trưởng kinh tế nhìn chung được duy trì ở mức cao và liên tục, trung bình đạt 7,34%/năm trong giai đoạn 1990-2011. Xuất khẩu là một động lực quan trọng của tăng trưởng kinh tế, với mức tăng trung bình 19,24%/năm trong cùng giai đoạn, và đạt tới hơn 96,9 tỷ USD vào năm 2011. Thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cũng đạt nhiều thành tựu quan trọng, với tổng số vốn đăng ký của các dự án FDI còn hiệu lực đến 15/12/2011 ở mức 197,9 tỷ USD. Đến cuối năm 2011, GDP của Việt Nam ước đạt khoảng 121,7 tỷ Đôla Mỹ, và GDP bình quân đầu người đã tăng lên mức 1.386 Đôla Mỹ. Niềm tin của nhà đầu tư và các tầng lớp nhân dân vào quá trình cải cách kinh tế nhìn chung được cải thiện. Quan hệ kinh tế đối ngoại cũng dần được đa dạng hóa và củng cố, qua đó giúp tăng cường vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế.

Mặc dù có những thành tựu mẫu mực về tăng trưởng, nền kinh tế Việt Nam vẫn bộc lộ nhiều điểm yếu. Có rất nhiều số liệu thống kê và dấu hiệu cho thấy Việt Nam đang gặp trở ngại trong quá trình công nghiệp hóa. Chẳng hạn, chỉ số TFP (đo lường năng suất nhân tố tổng hợp) đang sụt giảm và ICOR (đo hiệu quả đầu tư) đang tăng lên, cho thấy tăng trưởng kinh tế đang phụ thuộc chủ yếu vào tăng vốn trong khi hiệu quả sử dụng vốn chưa cao. Tốc độ tăng trưởng cao và chuyển đổi kinh tế trong hai thập niên trở lại đây chủ yếu được thúc đẩy bởi nguồn lao động giá rẻ và đầu tư tài chính (bao gồm FDI) hơn là một sự cải thiện nhanh chóng về năng suất hay năng lực cạnh tranh quốc tế (Ketels và cộng sự 2010). Việt Nam tăng trưởng nhanh nhờ sự bùng nổ của khu vực tư nhân vốn rất năng động nhưng bị bó buộc bấy lâu nay và mở cửa đối với nền kinh tế thế giới. Trong suốt giai đoạn vận dụng mô hình tăng trưởng trên cơ sở tăng đầu vào, Việt Nam chủ yếu vận dụng các chính sách như cam kết về tự do hóa thương mại và hội nhập quốc tế, chấp nhận các luật chơi và chuẩn mực quốc tế, và đối mặt với những vấn đề đặt ra bởi tăng trưởng và hội nhập. Việc đặt chính sách công nghiệp làm trung tâm là tương đối dễ thực hiện và thích ứng với thực tiễn mới mà không phải chủ động xây dựng các ngành công nghiệp mới cũng như gia tăng giá trị của khu vực trong nước. Đây là sự lựa chọn thích hợp đối với một đất nước còn nghèo, mới ra khỏi chiến tranh và nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung với năng lực hoạch định chính sách hạn chế. Tuy vậy, bối cảnh kinh tế thế giới và trong nước có nhiều thay đổi cùng với những mục tiêu kinh tế - xã hội đặt ra trong giai đoạn đến năm 2020 đòi hỏi Việt Nam phải có cách tiếp cận tích cực và lựa chọn hơn đối với công tác hoạch định chính sách, trong đó có chính sách công nghiệp.

2- Công nghiệp phát triển theo chiều rộng và năng lực cạnh tranh của công nghiệp trong nước yếu kém đang gây lực cản đối với quá trình công nghiệp hóa

Cải cách chính sách theo hướng tự do hóa thương mại và hội nhập quốc tế có thể phù hợp với giai đoạn chuyển đổi từ nền kinh tế kế hoạch sang thị trường, do các cải cách này giúp tăng cơ hội kinh tế và tăng năng lực của người dân và doanh nghiệp trong việc tận dụng các cơ hội kinh tế ấy. Mặc dù công nghiệp đã trở thành một động lực quan trọng cho tăng trưởng kinh tế trong thời gian vừa qua, nhưng những cải cách theo định hướng này lại không đủ để tạo ra giá trị mới và năng lực cạnh tranh để có thể tránh được rủi ro về một cái bẫy thu nhập trung bình trong tương lai. Việt Nam đang ở

cuối của giai đoạn chuyển đổi sang nền kinh tế thị trường và hội nhập quốc tế. Nhưng để đất nước tiếp tục tăng trưởng lên nấc thu nhập trung bình và hướng tới thu nhập cao thì cần bắt tay vào cải thiện mạnh mẽ năng lực cạnh tranh của các ngành công nghiệp trong nước. Chính phủ đã nhận thức được tăng trưởng hiện tại của nền kinh tế Việt Nam thiếu chất lượng, và việc chuyển đổi sang tăng trưởng theo mô hình mới dựa vào năng suất và sáng tạo là cần thiết. Với định hướng như vậy, vai trò của ngành công nghiệp không hề giảm đi, mà cần được đổi mới dựa trên cách tiếp cận tập trung hơn song song với các biện pháp chính sách tạo tác động lan tỏa từ khu vực này sang các khu vực khác của nền kinh tế.

Trên thực tế, một vấn đề đáng lo ngại là việc doanh nghiệp Việt Nam nói chung và các doanh nghiệp công nghiệp nói riêng cải thiện rất chậm về mặt năng suất, do thiếu những định hướng và/hoặc nguồn lực để đầu tư vào nâng cao năng lực sản xuất trong dài hạn. Một vấn đề khác là sự tăng lên nhanh chóng của chi phí nhân công, một phần được thúc đẩy bởi thị trường, một phần bởi sự tăng lên của mức lương tối thiểu, đang tăng nhanh hơn tốc độ tăng năng suất. Điều này không chỉ kiềm chế khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp trong nước, mà còn làm môi trường đầu tư trở nên kém hấp dẫn hơn đối với các nhà đầu tư nước ngoài. Hơn nữa, xuất khẩu của Việt Nam phần lớn là lương thực, thực phẩm sơ chế, nguyên liệu thô và khoáng sản, cũng như những sản phẩm hàng hóa đơn giản như may mặc, da giày, lắp ráp điện tử. Một số mặt hàng xuất khẩu chủ lực lại phải dựa nhiều vào nhập khẩu nguyên liệu và phụ kiện bởi công nghiệp hỗ trợ trong nước còn yếu. Quá trình dịch chuyển cơ cấu theo hướng tăng các sản phẩm xuất khẩu giá trị cao còn diễn ra chậm. Trong một vài năm gần đây, lạm phát tăng cao và bong bóng tài sản đã tạo ra một môi trường xã hội mà ở đó nguồn nhân lực tập trung vào những ngành đầu cơ tài sản nhằm thu lợi ngắn hạn thay vì học hỏi và đầu tư dài hạn vào các kỹ năng, công nghệ và quản lý.

Để hoàn thành mục tiêu đưa Việt Nam cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020, trong điều kiện thời gian và nguồn lực còn hạn hẹp, Chính phủ không nên lựa chọn cách tiếp cận đa mục tiêu, dựa trên nhiều kế hoạch/quy hoạch phát triển công nghiệp thiếu tính khả thi về lộ trình thực hiện và nguồn lực thực hiện. Thay vào đó, điều quan trọng là tiến hành thúc đẩy phát triển các ngành công nghiệp một cách có chọn lựa và tập trung, tức là định ra các ngành chiến lược và sau đó thực hiện các chính sách tích cực, phù hợp đối với những ngành này. Cách tiếp cận này cần được thực hiện cho cả ngành và vùng/tỉnh, đồng thời phải căn cứ vào bối cảnh trong nước, xu hướng thị trường và hoạt động cạnh tranh của các nước trong khu vực và thế giới, nhất là Việt Nam sẽ mở cửa thị trường đầy đủ vào năm 2015 theo AFTA cũng như dựa trên yêu cầu và kế hoạch phát triển của doanh nghiệp trong và ngoài nước vốn là chủ thể đầu tư. Trên cơ sở đó, đầu tư tập trung nguồn lực vào các ngành/phân ngành đã chọn lựa (ở các địa phương phù hợp), thực hiện Kế hoạch hành động và triển khai giám sát nhằm bảo đảm quá trình thực hiện phù hợp với mục tiêu đề ra và giải quyết các vấn đề phát sinh (nếu có). Việc phát triển thành công một số ít ngành công nghiệp này sẽ giúp tạo sức lan tỏa đối với các lĩnh vực công nghiệp khác, đồng thời củng cố niềm tin của doanh nghiệp và thị trường vào chính sách công nghiệp của Chính phủ.

3- Kinh nghiệm thành công của một số nước Châu Á đã làm tăng nhận thức về tầm quan trọng của chính sách công nghiệp và vai trò của chính phủ trong phát triển công nghiệp

Từ đầu thế kỷ 21 đến nay, quan điểm cho rằng không cần thực hiện chính sách công nghiệp và phó mặc cho thị trường đang phai nhạt dần. Thay vào đó, thế giới hướng tới một quan điểm cân bằng hơn, đó là chính phủ đóng vai trò quan trọng trong hỗ trợ khu vực tư nhân phát triển. Một trong những chính sách đã và đang được thực hiện nhiều là chính sách công nghiệp, thể hiện qua thực tiễn quá trình công nghiệp hóa của Việt Nam tới nay.

Kinh nghiệm của Đông Á cho thấy, thực tiễn chính sách công nghiệp được thực hiện một cách nhất quán và đã đem lại những thành tựu ấn tượng ở một số nước như Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc, Xinh-ga-po, Ma-lai-xi-a và Thái Lan. Hiện nay, nhiều nước đang phát triển ngoài khu vực Đông Á cũng nghiêm túc thể hiện mong muốn học hỏi chính sách công nghiệp (ví dụ Bra-xin, Bôt-xoa-na, En Xan-va-đo, E-ti-o-pi-a, Ru-an-đa, Tuy-ni-di, và Dăm-bi-a). Ngoài ra, ngày càng có nhiều nhà kinh tế nổi tiếng và tổ chức quốc tế ủng hộ chính sách công nghiệp¹. Kết quả là cuộc tranh luận về việc liệu nên có một chính sách công nghiệp hay không hiện đã được thay thế bằng một cuộc tranh luận phức tạp và thực tế hơn về làm thế nào để thực hiện chính sách công nghiệp một cách hiệu quả phù hợp với tiềm năng và định hướng phát triển của từng quốc gia.

Thực tiễn cho thấy thị trường tự do không phải lúc nào cũng hiệu quả, ổn định hay thúc đẩy tăng trưởng nhất là khi nó rơi vào chủ nghĩa đầu cơ ngắn hạn, bong bóng, thiếu niềm tin, vi phạm luật pháp, và thiếu một cơ chế vạch chiến lược và phối hợp tổng thể². Phát triển kinh tế phải dựa vào động lực từ khu vực tư nhân nhưng chính phủ cũng cần hỗ trợ và dẫn dắt khu vực tư nhân đạt được mục tiêu này, ít nhất thông qua quản trị rủi ro hiệu quả ở cấp vĩ mô, điều tiết pháp lý, và chiến lược có lộ trình và động lực rõ ràng. Ở các nước đang phát triển, năng lực để hỗ trợ và định hướng khu vực tư nhân còn bất cập; do đó, việc nâng cao năng lực thông qua học hỏi chính sách và tham vấn khu vực tư nhân là cần thiết.

Tuy vậy, bản thân các can thiệp của chính phủ không phải lúc nào cũng mang lại hiệu quả như mong đợi. Hai rủi ro lớn gắn liền với chính sách công nghiệp là ‘bẫy

¹ Tham khảo các nghiên cứu của Chang (2002); Rodrik (2007); Cimoli, Dosi và Stiglitz (2010); Ủy ban về tăng trưởng và phát triển (2008); Hausmann, Rodrik và Valesco (2006); Khan (2008); Lin (2010); Lin và Chang (2009); Lin và Monga (2011); Norman và cộng sự (2012); Ohno (2012); Rodrik (2007); Serra và Stiglitz (2008); Stiglitz (2002); Trần Văn Thọ (2010), UNCTAD (2004); và Ngân hàng Thế giới (1993, 1997).

² Trong kinh tế học, *thất bại thị trường* là một thuật ngữ chung được dùng trong bối cảnh này. Tuy nhiên, thị trường không có sự điều tiết của nhà nước trên thực tế còn gặp những vấn đề lớn hơn liên quan đến độ tin cậy, chứ không chỉ là các vấn đề kỹ thuật liên quan đến thất bại thị trường, và lan tỏa đến những khía cạnh phi kỹ thuật khác như vấn đề tư duy, những bất ổn tự gây ra, hay vi phạm tiêu chuẩn chất lượng và an toàn và quyền sở hữu trí tuệ.

chính trị’ (tác động chi phối của các nhóm lợi ích) và ‘sai lầm chính sách’ (lựa chọn nhằm lĩnh vực để hỗ trợ, hoặc những quan điểm chống lại việc ‘lựa chọn ngành công nghiệp thành công’’) (Krueger 1997). Thêm vào đó, dư địa chính sách của các nước đến sau trở nên nhỏ hơn so với trước đây bởi các rào cản bảo hộ thuế và phân biệt đối xử mậu dịch bị bãi bỏ theo thỏa thuận WTO và các tổ chức khác. Chính phủ cần phải nhận biết đầy đủ những nguy cơ và hạn chế này để thực hiện những biện pháp nhằm hạn chế tối đa các hậu quả tiêu cực. Điều này không làm mất đi giá trị của chính sách công nghiệp; ngược lại các nước đang phát triển hiện nay được khuyến khích hỏi hỏi chính sách nghiêm túc và hệ thống hơn nữa để có thể đưa ra những chính sách hiệu quả trong một bối cảnh toàn cầu mới (Cimoli, Dosi và Stiglitz 2009). Hơn nữa, các nước đi sau phần nào có lợi thế từ việc học hỏi được các kinh nghiệm thành công và thất bại trong việc vận dụng chính sách công nghiệp ở các nước; do đó, các nước đi sau có thể tránh được nhiều chi phí điều chỉnh từ các chính sách không phù hợp.

Do đó, để đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa, Chính phủ phải chủ động thực hiện chính sách hỗ trợ và định hướng chính sách này phải tiếp bước quá trình tự do hóa và hội nhập hay sự phát triển chung của môi trường kinh doanh. Hợp tác với phía Nhật Bản – một đối tác có nhiều kinh nghiệm thực tiễn thành công trong việc vận dụng chính sách công nghiệp trong bối cảnh toàn cầu hóa - sẽ bảo đảm lựa chọn được những ngành phù hợp để ưu tiên hỗ trợ và tập trung nguồn lực để những ngành này trở thành trụ cột chính của công nghiệp Việt Nam vào năm 2020.

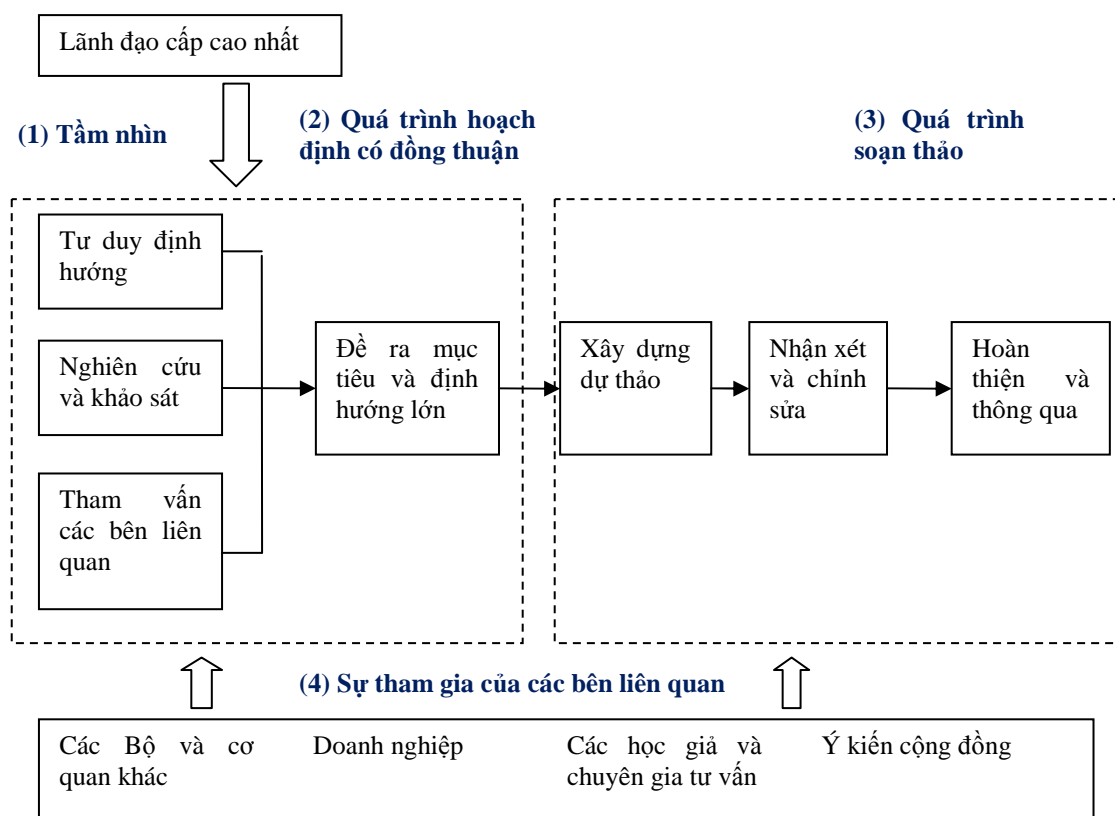
4- Thay đổi mang tính cách mạng trong phương pháp xây dựng chính sách công nghiệp

Điều quan trọng nhất trong chiến lược công nghiệp hóa là chính sách công nghiệp phải được thực sự khả thi, có tính thực thi cao và thu hút sự quan tâm của doanh nghiệp. Để làm được điều này, cần phải cải tiến nội dung, tổ chức thực hiện chính sách.

Theo kinh nghiệm về các nền kinh tế phát triển ở Đông Á cho thấy 5 yếu tố cần thiết để tạo ra một chính sách công nghiệp tốt là: (i) tầm nhìn rõ ràng từ lãnh đạo cấp cao nhất; (ii) quá trình xây dựng chính sách nhất quán; (iii) quá trình soạn thảo chính sách; (iv) sự tham gia thực chất của các bên liên quan, đặc biệt là các doanh nghiệp, các bộ ngành liên quan trong suốt quá trình xây dựng, thực hiện và giám sát thực hiện chiến lược; và (v) sự thiết kế của một tổ chức lãnh đạo có đủ thẩm quyền và năng lực (Hình 1)³.

Hình 1: Các nhân tố của một quá trình hoạch định chính sách hiệu quả

³ Ohno (2012) gợi ý việc học hỏi một cách có hệ thống từ các thực tiễn chính sách quốc tế tốt nhất và việc tăng cường năng lực chung của chính phủ có sử dụng những thực tiễn quốc tế như những viên gạch nhằm biên soạn một gói chính sách phù hợp nhất với bối cảnh trong nước.



Hiện nay, Việt Nam hầu như còn thiếu hiệu quả ở tất cả những yếu tố này. Để chính sách công nghiệp được xây dựng và tiến hành một cách thành công hướng đến mục tiêu vào năm 2020, Việt Nam cần phải củng cố đồng thời các yếu tố này. Sáng kiến về Chiến lược công nghiệp hóa Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 chính là bước đi đầu tiên và quan trọng theo định hướng cải cách phương thức hoạch định và thực thi chính sách công nghiệp.

Cụ thể, để đạt được mục tiêu công nghiệp hóa vào năm 2020, Việt Nam phải thay đổi cách tiếp cận chính sách công nghiệp hiện tại - vốn bao gồm quá nhiều ngành và vấn đề cũng như đặt ra quá nhiều mục tiêu mà không đi vào chi tiết thực hiện. Thay vào đó, Việt Nam cần một cách tiếp cận tập trung rõ ràng có đề cập đến cả sự hạn chế về nguồn nhân lực và tài lực nhằm đảm bảo khả năng thực hiện được. Là một nước đi sau trong quá trình phát triển công nghiệp, Việt Nam có thể học hỏi kinh nghiệm hoạch định chính sách công nghiệp từ các nước đi trước. Quá trình học hỏi này cần phải thực hiện trong bối cảnh xây dựng chính sách, một phương thức vừa học vừa làm, chứ không phải là những nghiên cứu lý thuyết lấy từ các hành động chính sách thực tiễn. Phương pháp trên chính là phương pháp xây dựng chính sách chung được áp dụng trong công nghiệp hóa của nhiều nền kinh tế phát triển ở Đông Á. Một cơ sở quan trọng ở đây là Chính phủ và các doanh nghiệp Nhật Bản đang sẵn sàng hợp tác với Chính phủ Việt Nam nhằm đạt được mục tiêu này.

5- Xuất xứ, mục tiêu và sáng kiến Nhật Bản hỗ trợ xây dựng Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam-Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

Nhật Bản hiện là nền kinh tế lớn thứ ba trên thế giới, với tiềm năng tài chính và trình độ phát triển khoa học - công nghệ ở mức cao so với thế giới. Trong những năm qua, quan hệ kinh tế đối ngoại giữa Việt Nam và Nhật Bản ngày càng được củng cố. Tổng giá trị thương mại hai chiều Việt Nam - Nhật Bản đã lên tới 21,2 tỷ USD vào năm 2011, tức là tăng gần 9 lần so với mức 2,4 tỷ USD vào năm 1995. FDI của Nhật Bản vào Việt Nam (lũy kế đến 15/12/2011) đạt gần 23,6 tỷ USD, chỉ thấp hơn một chút so với Xinh-ga-po (hơn 24,0 tỷ USD) và Hàn Quốc (xấp xỉ 24,0 tỷ USD). Riêng trong nửa đầu năm 2012, Nhật Bản luôn dẫn đầu về số vốn FDI đăng ký ở Việt Nam. Ngoài việc giúp tăng uy tín cho hàng Việt Nam trong việc tiếp cận các thị trường khó tính, FDI của Nhật Bản thường được cam kết trong dài hạn và tạo được nhiều lợi ích lan tỏa đối với các doanh nghiệp trong nước. Với việc ký kết Hiệp định đối tác kinh tế Việt Nam - Nhật Bản (VJEPA) và Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện ASEAN - Nhật Bản (AJCEP), Nhật Bản sẽ tiếp tục trở thành một đối tác kinh tế quan trọng của Việt Nam trong thời gian tới.

Với kinh nghiệm phát triển của mình, thông qua các hoạt động đầu tư cũng như hoạt động xuất nhập khẩu với các đối tác ở Việt Nam, Nhật Bản có thể hỗ trợ hiệu quả quá trình công nghiệp hóa ở Việt Nam. Trước mắt, Việt Nam và Nhật Bản có thể hợp tác phát triển lĩnh vực công nghiệp, tập trung vào các ngành mà Việt Nam có tiềm năng và doanh nghiệp Nhật Bản quan tâm đầu tư. Cùng với đa dạng hóa hoạt động sản xuất công nghiệp, mối liên kết giữa các ngành càng trở nên đa dạng và bền chặt hơn. Tập trung phát triển các ngành công nghiệp chiến lược một cách hiệu quả trên cơ sở hợp tác với các đối tác có năng lực tài chính và khoa học công nghệ phù hợp có thể tạo ra liên kết ngành và tác động lan tỏa tích cực thông qua cung ứng đầu vào hoặc sử dụng sản phẩm đầu ra. Hơn nữa, doanh nghiệp Nhật Bản có nhiều kinh nghiệm và nhạy bén hơn với các triển vọng phát triển công nghiệp trên thị trường quốc tế, nên có thể đề xuất những ngành/phân ngành phù hợp để tập trung phát triển. Bằng việc nỗ lực thúc đẩy các tác động này, Việt Nam có thể đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa, và gia tăng đóng góp của ngành công nghiệp vào phát triển kinh tế đến năm 2020.

Hợp tác song phương giữa Việt Nam và Nhật Bản về Chiến lược CNH này được hỗ trợ và thúc đẩy bởi một loạt các quá trình chính trị và ngoại giao (Hộp 1).

Hộp 1: Các văn bản ký kết giữa lãnh đạo hai nước làm căn cứ cho việc xây dựng Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020

(1) Cùng với Nhật Bản xây dựng Chiến lược hợp tác về phát triển công nghiệp và nhiệm vụ này được giao cho Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì thực hiện theo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 5765/VPCP-QHQT ngày 22 tháng 8

năm 2011 của Văn phòng Chính phủ:

“Bộ Kế hoạch và Đầu tư chịu trách nhiệm chính, phối hợp với Đại sứ quán Nhật Bản và các cơ quan khác của Việt Nam, với sự hỗ trợ của Chính phủ Nhật Bản, tiến hành nghiên cứu và xây dựng đề xuất triển khai công tác hoạch định chiến lược công nghiệp hóa đến năm 2020 của Việt Nam, báo cáo để Thủ tướng chính phủ xem xét và quyết định”.

(2) Tuyên bố chung của lãnh đạo hai nước Nhật Bản và Việt Nam được ký kết giữa Thủ tướng của hai nước vào tháng 10 năm 2011:

“Phía Việt Nam hy vọng rất cao vào sự hợp tác và giúp đỡ của Nhật Bản trong việc hình thành và thực hiện chính sách và các hành động liên quan tới công nghiệp hóa của Việt Nam tới năm 2020 và Ban Chỉ đạo sẽ được thành lập dưới sự chủ trì của Phó Thủ tướng Việt Nam”.

6- Mục tiêu phát triển đến năm 2020 trong Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011-2020 nhấn mạnh đến việc đưa Việt Nam cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011-2020 đã được phê duyệt tại Đại hội Đảng toàn quốc XI tháng 1 năm 2011 và Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2011-2015 đã được thông qua tại Quốc hội tháng 11 năm 2011 đã đề ra mục tiêu tổng quát là: *“Phấn đấu đến năm 2020, nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại”.*

Thực tiễn trên đây cho thấy việc xây dựng Đề án Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 là rất có ý nghĩa, đóng góp thiết thực vào thực hiện mục tiêu phấn đấu đến năm 2020 cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại của Việt Nam.

II. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP CỦA VIỆT NAM

1. Công nghiệp đóng góp lớn vào tăng trưởng GDP, nhưng chủ yếu nhờ công nghiệp chế tác, chế biến có giá trị gia tăng thấp

Vai trò của công nghiệp đã được khẳng định qua tỷ trọng đóng góp tăng lên của ngành này trong GDP trong giai đoạn hơn 25 năm qua. Tỷ trọng ngành công nghiệp - xây dựng đã tăng từ mức 22,67% vào năm 1990 lên khoảng 41,5% vào năm 2007, và dao động trong khoảng 39,8 - 41,1% trong giai đoạn 2006-2011. Công nghiệp đóng góp khoảng 38-39% vào GDP, riêng công nghiệp chế tác, chế biến đóng góp khoảng 20% vào GDP (Phụ lục 1, Bảng 1). Nguyên nhân sâu xa cho những đóng góp này là những cải cách kinh tế đã tạo thêm động lực cho khu vực tư nhân, giải phóng sức lao động trong khu vực công nghiệp, qua đó giúp tăng năng suất lao động

trong khu vực công nghiệp và góp phần làm tăng năng suất lao động của nền kinh tế. Thu nhập của người lao động trong khu vực công nghiệp cũng được cải thiện đáng kể.

Nhìn chung, cơ cấu sản xuất công nghiệp có sự dịch chuyển lớn trong thập kỷ 1990, theo đó xuất hiện ngành công nghiệp chế tác, trong đó một số phân ngành phát triển với tốc độ cao (Phụ lục 1, Bảng 2). Trong giá trị sản xuất công nghiệp, ngành công nghiệp chế biến thực phẩm luôn chiếm tỷ trọng cao nhất, mặc dù có xu hướng giảm nhẹ. Đây vẫn là ngành có tiềm năng và lợi thế so sánh, sử dụng đầu vào từ sản xuất nông-lâm-thủy sản và do đó có tính liên kết ngành cao.

Từ năm 2001 trở lại đây, chuyển dịch cơ cấu nội bộ ngành công nghiệp chế tác, chế biến tuy chậm lại, nhưng đã có thay đổi về vị trí các ngành nằm trong Top 10 ngành chiếm tỷ trọng cao nhất trong tổng giá trị sản xuất công nghiệp. Năm 2011, Top 10 ngành lớn nhất chiếm 63,1% tổng giá trị sản xuất của ngành công nghiệp. Ngoài công nghiệp chế biến, một số ngành duy trì được tỷ trọng cao như dệt may (8,12%), thiết bị giao thông (4,85%) đã xuất hiện ngành mới trong Top 10 là máy tính và điện tử (3,54%). Tuy nhiên, đó đều là những ngành sử dụng nhiều lao động hoặc sản xuất sản phẩm cuối cùng nên có giá trị gia tăng thấp. Năng lực cạnh tranh ở các sản phẩm này chủ yếu nằm ở giá thấp (dựa trên nhân công giá rẻ và/hoặc các ưu đãi về thuế, tiền sử dụng đất, v.v.), qua đó đặt ra những lo ngại về khả năng phát triển bền vững trong dài hạn.

Mặc dù sản xuất nông nghiệp vẫn chiếm tỷ trọng cao trong GDP, song tính cơ giới hóa chưa cao. Điều này một phần là do ngành máy nông nghiệp của Việt Nam chưa phát triển, năng lực cạnh tranh thấp và chưa đáp ứng nhu cầu trong nước với trên 50% máy móc nhập khẩu và chủ yếu xuất xứ từ Trung Quốc, cho dù các sản phẩm của Trung Quốc có vòng đời ngắn. Hệ quả của mức độ cơ giới hóa trong sản xuất nông nghiệp thấp là năng suất lao động trong nông nghiệp thấp và giá trị gia tăng thấp, trong khi lại làm chậm quá trình chuyển dịch lao động từ khu vực nông nghiệp/nông thôn sang các khu vực khác.

Bảng 1: 10 ngành công nghiệp có tỷ trọng cao nhất trong tổng giá trị sản xuất công nghiệp theo các năm (giá hiện hành)

2001		2007		2011 ⁴	
Thực phẩm và đồ uống	23,2%	Thực phẩm và đồ uống	19,83%	Thực phẩm và đồ uống	19,07%
Á kim, khai thác mỏ	6,8%	Á kim, khai thác mỏ	5,33%	Sản xuất sản phẩm từ khoáng phi kim khác	7,81%
Sửa chữa thiết bị giao thông	5,3%	Sản phẩm kim loại	5,18%	Sản phẩm kim loại	5,90%
Sản phẩm hóa học	4,8%	Thiết bị giao thông	5,04%	Sản phẩm cao su và nhựa	4,92%
Dệt may	4,6%	Sản phẩm hóa học	4,79%	Sản xuất da và sản phẩm liên quan	4,59%
Da	4,0%	Dệt may	4,42%	Phương tiện giao thông	4,50%
Cao su & nhựa	3,5%	Kim loại cơ bản	4,33%	Sản xuất trang phục	4,33%
Sản phẩm kim loại	3,3%	Quần áo	4,26%	Sản phẩm hóa học	4,04%

⁴ Số liệu theo giá so sánh năm 1994.

Quần áo	3,1%	Thiết bị điện	4,12%	Dệt	4,03%
Kim loại cơ bản	2,9%	Cao su & nhựa	4,09%	Máy tính, sản phẩm điện tử	3,93%
Thiết bị điện	2,9%				

Nguồn: Tài liệu Nhóm công tác lần 1.

2. Công nghiệp chế tác, chế biến đóng góp ngày càng tăng vào xuất khẩu, nhưng chủ yếu thu nhập đến từ sản phẩm thô, sơ chế và gia công, lắp ráp

Ngành công nghiệp tăng dần tỷ trọng đóng góp vào xuất khẩu, từ dưới 25% trong thập kỷ 1990 lên 38% năm 2011, nhưng còn tập trung vào một số ít nhóm hàng, dù liên tục có các sản phẩm mới trong những năm gần đây. Các sản phẩm gia công (dệt may, chế biến thủy sản), thô và sơ chế (dầu thô, nông sản, thủy sản) và lắp ráp (máy tính, điện tử, ô tô, máy móc thiết bị) có giá trị gia tăng thấp vẫn chiếm vị trí trọng tâm (Bảng 2). Do tính chất gia công, lắp ráp nên xuất khẩu những ngành này tăng lên kéo theo gia tăng nhập khẩu nguyên liệu và linh kiện trong nước không đáp ứng được. Tỷ trọng hàng chế tác tăng lên, nhưng cơ cấu xuất khẩu chuyển dịch chậm theo hướng tăng sản phẩm có giá trị gia tăng cao, nên thiếu bền vững. Trong khi đó, các nhóm hàng chiếm tỷ trọng cao nhất trong xuất khẩu của một số nước ASEAN, như Thái Lan là máy tính và ô tô, đều là mặt hàng có giá trị gia tăng cao với tỷ lệ nội địa hóa cao và ngành công nghiệp phụ trợ phát triển.

Bảng 2: Sản phẩm xuất nhập khẩu chủ yếu năm 2011 tại Việt Nam

	Xuất khẩu					Nhập khẩu			
		Kim ngạch (Triệu USD)	% tăng so với 2010	Tỷ trọng (%)			Kim ngạch (Triệu USD)	% tăng so với 2010	Tỷ trọng (%)
	Tổng kim ngạch	96.906	34,2	100,0		Tổng kim ngạch	106.750	25,8	100,0
1.	Hàng dệt may	14.043	25,3	14,5	1.	Máy móc, thiết bị phụ tùng khác	15.342	13,0	14,4
2.	Dầu thô	7.241	1,3	7,5	2.	Xăng dầu các loại	9.878	61,6	9,3
3.	Điện thoại các loại và linh kiện	6.886	198,4	7,1	3.	Máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện	7.974	53,1	7,5
4.	Giày dép	6.549	27,9	6,8	4.	Vải các loại	6.730	25,5	6,3
5.	Thủy sản	6.112	21,8	6,3	5.	Sắt thép các loại	6.433	4,5	6,0
6.	Máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện	4.670	30,1	0,5	6.	Chất dẻo nguyên liệu	4.760	26,1	4,5
7.	Máy móc, thiết bị phụ tùng khác	4.160	35,7	0,4	7.	Nguyên phụ liệu dệt may da giày	2.949	12,5	2,8
8.	Gỗ và sản phẩm gỗ	3.955	15,1	4,1	8.	Kim loại thường khác	2.697	6,9	2,5
9.	Gạo	3.657	12,6	3,8	9.	Hóa chất	2.696	27,2	2,5
10.	Cao su	3.235	35,4	3,3	10.	Điện thoại các loại và linh kiện	2.593	73,4	2,4

Nguồn: Tổng cục Hải quan.

3. Các ngành công nghiệp chế tác, chế biến chiếm tỷ trọng cao trong tổng giá trị sản xuất công nghiệp và xuất khẩu phần lớn là những ngành sản xuất sản phẩm cuối cùng, trong khi công nghiệp trung nguồn và thượng nguồn đòi hỏi nhiều vốn kém phát triển

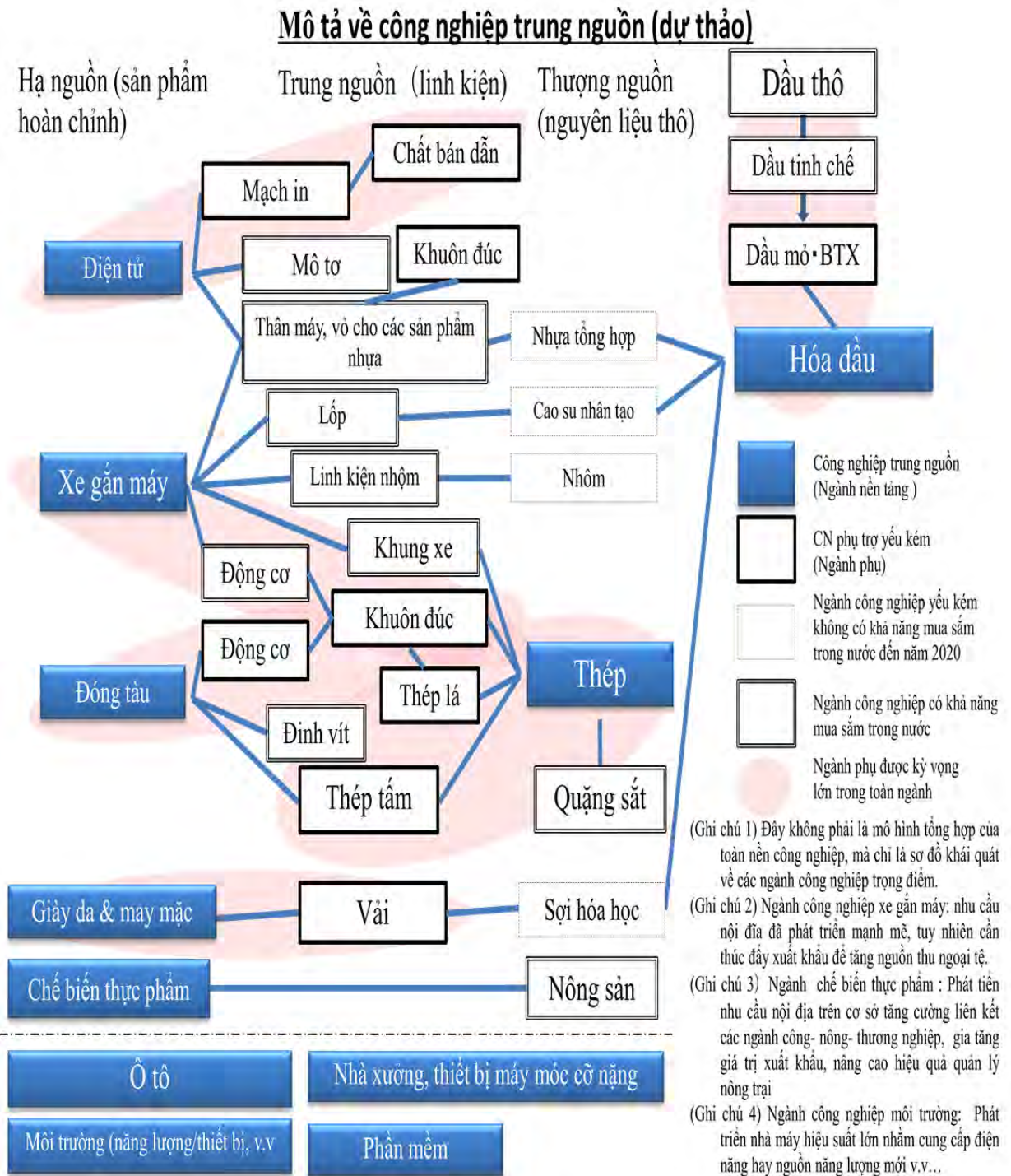
Mối quan hệ giữa công nghiệp hạ nguồn (sản xuất sản phẩm cuối cùng, trung nguồn (linh phụ kiện) và thượng nguồn (nguyên liệu) của Việt Nam quá rời rạc và không được cải thiện. So với các nước trong khu vực, Việt Nam đang mất dần lợi thế phát triển công nghiệp thượng nguồn (hóa dầu và thép chế tạo) bởi đây là những ngành tập trung vốn. Công nghiệp trung nguồn đòi hỏi công nghệ cao và nhiều vốn được phát triển trong vài thập kỷ vừa qua ở một số nước Châu Á khá thành công như Trung Quốc, Thái Lan, nhưng lại rất kém ở Việt Nam. Do đó cho đến nay Việt Nam chủ yếu còn hấp dẫn đối với phát triển công nghiệp hạ nguồn, những ngành có thể tận dụng lao động dồi dào và giá sức lao động rẻ để duy trì lợi thế cạnh tranh. Tuy nhiên, chi phí nhân công đang tăng dần sẽ khó có thể duy trì được lợi thế này.

4. FDI đóng góp lớn vào tăng trưởng ngành công nghiệp chế tác, nhưng chủ yếu được thu hút vào công nghiệp hạ nguồn, ở một vài ngành mà Việt Nam vẫn còn lợi thế so sánh và hưởng lợi từ xu thế dịch chuyển chuỗi cung ứng trong khu vực

Chuỗi cung ứng đã và đang được mở rộng với tốc độ khá nhanh ở khu vực ASEAN và Trung Quốc, nhằm hướng tới việc thực hiện đầy đủ Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA), Cộng đồng Kinh tế ASEAN, và Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA) vào năm 2015⁵. Trong bối cảnh như vậy, FDI có xu hướng tập trung vào một số ngành chế tác thu hút nhiều lao động để tránh các rào cản về thuế quan, từ đó sẽ dần thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao và kỹ thuật cao. Tuy nhiên, tiến trình này đang không diễn ra một cách đầy đủ như kỳ vọng ở Việt Nam do thiếu vắng những điều kiện và yếu tố để duy trì năng lực cạnh tranh của ngành. Hệ quả là, nếu FDI chủ yếu vào ngành công nghiệp thu hút nhiều lao động (với lợi thế giá nhân công rẻ), thì khi mức lương của người lao động tăng, các doanh nghiệp trước đây sử dụng nhiều lao động sẽ chuyển sang nước khác để tìm kiếm lực lượng lao động rẻ hơn. Khi ấy, sự phát triển của nền công nghiệp có thể sẽ bị đình trệ. Thực tế, công nghiệp chế tác của Việt Nam đang được hưởng lợi từ chính sách hội nhập, nhưng chủ yếu tăng trưởng theo chiều rộng, nhờ vào sự phát triển chuỗi cung ứng (nguyên liệu và sản phẩm trung gian) nhanh ở khu vực ASEAN và Trung Quốc. Thực tế là công nghiệp chế tác của Việt Nam sử dụng một tỷ trọng lớn nguyên liệu và sản phẩm trung gian nhập khẩu từ Trung Quốc và Đông Á để sản xuất xuất khẩu và tiêu dùng trong nước.

⁵ Một số danh mục hàng dự kiến thực hiện vào năm 2018

Sơ đồ 1: Mối quan hệ giữa công nghiệp hạ nguồn, trung nguồn và thượng nguồn



Nguồn: Tài liệu của Tổ công tác

Do các cam kết trong các điều ước hội nhập kinh tế quốc tế, Việt Nam sẽ tiếp tục dỡ bỏ các rào cản xuyên quốc gia về thương mại và đầu tư tới khi đạt được thương mại tự do với các nước trong khu vực và các quốc gia đối thủ trên toàn cầu. Hạn chót của AFTA về tự do hóa thương mại là năm 2015 đối với các sản phẩm thông thường và năm 2018 cho ô tô đã đặt ra một thách thức lớn đối với các ngành công nghiệp hiện

tại của Việt Nam, cả với doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Khi các rào cản xuyên quốc gia được dỡ bỏ và chi phí hậu cần giảm xuống, các tập đoàn đa quốc gia có xu hướng tập trung sản xuất tại một địa điểm có được lợi thế quy mô và từ đó xuất khẩu sản phẩm ra toàn cầu thay vì sản xuất sản phẩm đó ở mỗi nước. Các quốc gia có lương tăng mà kỹ năng không được cải thiện sẽ bị mất ngành sản xuất giản đơn vào tay các quốc gia có trình độ phát triển thấp hơn dù các quốc gia này vẫn chưa tìm được ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao hơn để thay thế những ngành này. Các nước láng giềng như Thái Lan và Ma-lai-xi-a đang chuẩn bị cho áp lực hội nhập ngày càng tăng bằng cách nâng cấp chính sách công nghiệp, điều chỉnh chiến lược FDI và cải thiện kỹ năng công nghiệp và quản lý. Tuy nhiên, Việt Nam vẫn chưa thực sự tạo ra chính sách công nghiệp hay thể chế “cao cấp hơn”.

5. Trong cơ cấu công nghiệp của Việt Nam thiếu vắng ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

Đây là ngành công nghiệp mới, bắt đầu được quan tâm phát triển ở Việt Nam nhằm thực hiện định hướng tăng trưởng xanh và phát triển bền vững. Bên cạnh đó, do tính chất gia công, lắp ráp nên nhiều ngành công nghiệp của Việt Nam tiêu tốn năng lượng và tiêu hao nhiều năng lượng (kể cả ngành sản xuất điện) và sử dụng năng lượng chưa hiệu quả. Điều này đặt ra áp lực đáng kể đối với ngành điện (do phải tăng đầu tư để sản xuất điện) và đối với môi trường (do các nhà máy điện). Vì vậy, để thực hiện mục tiêu phát triển bền vững thì việc phát triển ngành này là cần thiết.

III. QUAN ĐIỂM, MỤC TIÊU, ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CỦA CHIẾN LƯỢC CÔNG NGHIỆP HÓA

1. Quan điểm về chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (Chiến lược CNH)

Một là, Chiến lược CNH là một phần của chính sách công nghiệp hóa tổng thể của Việt Nam, tập trung vào phát triển một số lượng ít ngành công nghiệp có chọn lọc phù hợp với tiềm năng và định hướng phát triển của Việt Nam đến năm 2020, hỗ trợ tạo ra một số ngành công nghiệp có năng lực cạnh tranh toàn cầu. Chiến lược CNH là một nội dung quan trọng trong khung tổng thể hỗ trợ công nghiệp song phương của Nhật Bản cho sự nghiệp công nghiệp hóa của Việt Nam đến năm 2020.

Theo đó, Chiến lược CNH có phạm vi tác động trực tiếp được bao hàm trong chủ trương công nghiệp hóa chung của Việt Nam. Các ngành được lựa chọn nằm trong định hướng phát triển công nghiệp nói chung và được cả hai nước quan tâm, cơ bản tạo được tác động lan tỏa tích cực đối với sự phát triển của các ngành công nghiệp khác và quá trình công nghiệp hóa của Việt Nam. Chiến lược cũng cần đóng góp trực tiếp vào quá trình tái cơ cấu nền kinh tế và đổi mới mô hình tăng trưởng nhằm nâng cao chất lượng, hiệu quả và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Hai là, Chiến lược CNH có tầm nhìn đến năm 2030 là “chuyển đổi mô hình phát triển từ chiều rộng sang chiều sâu”, cụ thể là, “chuyển đổi từ nền công nghiệp phụ thuộc vào lắp ráp, gia công giản đơn có giá trị gia tăng thấp bằng việc tận dụng nguồn lao động giá rẻ trong khi nguyên vật liệu và phụ tùng phải nhập khẩu, sang nền công nghiệp dựa vào việc phát huy tối đa các ngành sản xuất trong nước thuộc thượng nguồn và trung nguồn để nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế và tạo ra giá trị gia tăng cao”.

Để thực hiện tầm nhìn này, cho tới năm 2020 cần coi trọng việc triển khai những hàng động cụ thể nhằm phát triển một cách tập trung một số ngành công nghiệp nhất định thuộc hạ nguồn và trung nguồn (sản xuất sản phẩm cuối cùng và sản xuất phụ tùng) có tiềm năng về năng lực cạnh tranh quốc tế. Đồng thời, cho tới năm 2020 cần hoàn tất và đưa vào vận hành những dự án lớn đã được phê duyệt trong các lĩnh vực thuộc thượng nguồn (hóa dầu, sản xuất thép, điện lực, gas, năng lượng...) là không thể thiếu đối với sự phát triển lâu dài của Việt Nam.

Từ sau năm 2020 đến 2030, tập trung vào việc tăng cường mối liên kết giữa các ngành sản xuất hạ nguồn, trung nguồn và các ngành sản xuất thượng nguồn, qua đó tạo ra cơ cấu công nghiệp nhất quán từ hạ nguồn tới thượng nguồn. Từ đó, có thể kỳ vọng vào việc nâng cao hơn nữa năng lực cạnh tranh quốc tế của nhóm ngành sản xuất hạ nguồn và thực hiện mô hình phát triển theo chiều sâu.

Ba là, Chiến lược CNH cần tạo đột phá trong thu hút FDI có chất lượng và tăng hiệu quả của FDI nói chung và của Nhật Bản vào Việt Nam nói riêng, trong đó nhấn mạnh việc tạo và củng cố liên kết giữa doanh nghiệp Nhật Bản và doanh nghiệp trong nước, coi trọng các biện pháp thúc đẩy chuyển giao công nghệ từ các doanh nghiệp Nhật Bản.

Theo đó, Chiến lược CNH được xây dựng và thực hiện đảm bảo có sự tham gia hợp tác của ba bên: khu vực doanh nghiệp - chính phủ - giới khoa học của hai nước. Đối tượng thực thi chính của Chiến lược này là doanh nghiệp, đặc biệt là thu hút sự tham gia của doanh nghiệp ngoài nhà nước.

2. Mục tiêu của Chiến lược CNH

(1) Mục tiêu tổng quát

Chiến lược CNH là một phần của chính sách phát triển công nghiệp tổng thể của Việt Nam, hướng ưu tiên phát triển tập trung một số ngành công nghiệp chiến lược có tiềm năng về năng lực cạnh tranh và sức lan tỏa đối với các ngành công nghiệp khác nhằm đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 của Việt Nam. Chiến lược CNH được thực hiện thông qua khung tổng thể hỗ trợ công nghiệp song phương Việt Nam - Nhật Bản, với cơ chế tham vấn giữa Chính phủ - doanh nghiệp - nhà khoa học, qua đó tạo ra một hình mẫu tiêu biểu cho quá trình hoạch định và thực thi chính sách công nghiệp trong thời gian tới.

(2) Mục tiêu cụ thể

- Lựa chọn một cách khoa học và dân chủ 6 ngành công nghiệp Việt Nam có tiềm năng và phía Nhật Bản quan tâm để phát triển một cách lựa chọn và tập trung để trở thành những ngành công nghiệp chiến lược thúc đẩy quá trình công nghiệp hóa ở Việt Nam trong giai đoạn đến năm 2020;
- Xây dựng Kế hoạch hành động phát triển cụ thể và khả thi cho từng ngành đã chọn; tập trung vào một số phân ngành/sản phẩm chiến lược; cân nhắc thực hiện dự án thí điểm trong từng ngành/phân ngành nếu cần thiết;
- Hai bên hợp tác thu hút FDI có chất lượng của Nhật Bản vào các ngành đã lựa chọn và liên quan vào Việt Nam.
- Huy động tối đa sự tham gia tích cực của cả chính phủ - doanh nghiệp - nhà khoa học ở cả Việt Nam và Nhật Bản vào toàn bộ quá trình xây dựng, thực hiện và đánh giá hiệu quả Chiến lược CNH, qua đó giúp nâng cao năng lực hoạch định chính sách công nghiệp của Việt Nam.

3. Định hướng chung về phát triển ngành của Chiến lược đến năm 2020

Để chủ động hội nhập kinh tế quốc tế mạnh mẽ, nhanh chóng nhận biết và thực hiện các giải pháp tăng cường năng lực cạnh tranh quốc tế của ngành công nghiệp trong Chiến lược CNH, định hướng chung về phát triển các ngành theo hướng sau đây:

- Trong bối cảnh hội nhập kinh tế hướng tới việc xóa bỏ thuế quan trong nội bộ ASEAN vào năm 2018 đang tiến triển thuận lợi, thúc đẩy sự phát triển của các ngành trung nguồn như là công nghiệp phụ trợ, qua đó góp phần việc nâng cao giá trị gia tăng của sản phẩm, đối với những ngành công nghiệp có khả năng duy trì được lợi thế cạnh tranh ở thị trường trong nước hoặc quốc tế.
- Để thực hiện được điều này, tiếp tục xác định và hoàn thiện khung pháp lý, xây dựng và công bố các chính sách khuyến khích và ưu đãi cần thiết, với sự phối hợp chặt chẽ giữa chính phủ và khu vực tư nhân.
- Trong trường hợp cần thiết, phát triển một vài vùng thành những vùng động lực của Chiến lược CNH, trong đó ưu tiên phát triển cơ sở hạ tầng và đào tạo nguồn nhân lực tại các vùng đó. Xúc tiến hợp tác quốc tế để khai thác hiệu quả của các vùng nói trên.

IV. XÁC ĐỊNH CÁC NGÀNH CHIẾN LƯỢC ĐẾN NĂM 2020

1. Tiêu chí lựa chọn các ngành công nghiệp chiến lược

Bên cạnh căn cứ vào quan điểm và mục tiêu của Chiến lược CNH, việc lựa chọn các ngành công nghiệp tiềm năng cần căn cứ vào bốn nhóm tiêu chí sau đây:

Bảng 3: Tiêu chí lựa chọn

1. Điều kiện tiên đề: đó là ngành được Chính phủ Việt Nam quan tâm và mong muốn phát triển và các doanh nghiệp quan tâm.

2. Tiêu chí chính:

(1) Có tác động về lượng (tăng sản lượng, tăng trưởng xuất khẩu, tạo việc làm v.v.)

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế hướng tới việc xóa bỏ thuế quan trong nội bộ ASEAN vào năm 2018 đang tiến triển thuận lợi, ngành đó có phải là ngành công nghiệp giúp cho Việt Nam có thể phát huy năng lực cạnh tranh quốc tế hay không, hoặc là, ngành đó có phải là ngành công nghiệp có thể phát huy được lợi thế cạnh tranh với các sản phẩm từ các nước láng giềng ở thị trường trong nước hay không.

(2) Có tác động về chất (nâng cao năng suất, chuyển giao công nghệ, nâng cấp cấu trúc ngành- năng lực cạnh tranh quốc tế, RCA)

Để thực hiện tăng trưởng bền vững trong điều kiện nguồn lao động có xu hướng tập trung vào khu vực đô thị, ngành đó có phải là ngành công nghiệp vừa duy trì được sản xuất nông nghiệp và quan tâm gìn giữ môi trường vừa góp phần nâng cao năng suất hay không.

(3) Có tiềm năng mở rộng sự liên kết (Input/Output; chuỗi cung ứng; chuỗi giá trị toàn cầu; tăng cường các cụm công nghiệp trong nước)

Để thực hiện chuyển đổi mô hình phát triển chiều rộng sang mô hình phát triển chiều sâu, ngành đó có phải là ngành công nghiệp góp phần củng cố mối liên kết với các ngành công nghiệp trong và ngoài nước khác hay không.

3. Các yêu cầu cần thiết:

- Bảo vệ môi trường: quản lý môi trường và tài nguyên bền vững; tuân thủ pháp luật, v.v...
- Tính không loại trừ: không loại trừ xét về xuất xứ/quốc gia của nhà đầu tư và không bất lợi cho các nhà đầu tư cũ;
- Không hỗ trợ cho các dự án không có vấn đề: không hỗ trợ cho các dự án thực hiện được mà không cần tới hỗ trợ vẫn có thể thu lợi nhuận.
- Tính phù hợp với pháp luật: tuân thủ luật Việt Nam và cam kết quốc tế của Chính phủ Việt Nam.

4. Điều kiện khác:

- Tính phù hợp với các chính sách của Việt Nam;
- Hỗ trợ của các nhà tài trợ (liên quan đến các dự án ODA).

Nguồn: Tổ công tác.

2. Kết quả lựa chọn các ngành công nghiệp chiến lược

Trên cơ sở phân tích các tiêu chí nêu trên, 6 ngành công nghiệp sau đây đã được lựa chọn (cụ thể về cách thức lựa chọn xin tham khảo phần phụ lục).

(1) Ngành máy nông nghiệp

Trong khi nguồn lao động có xu hướng tập trung vào khu vực đô thị, việc nâng cao năng suất của sản xuất nông nghiệp ở các vùng nông thôn sẽ làm tăng khả năng cung ứng các sản phẩm nông, thủy sản hiện đang giữ vai trò chủ đạo trong cơ cấu xuất khẩu. Với quan điểm về triển vọng dài hạn tới năm 2030, hướng tới sự phát triển ổn định của nền nông nghiệp và lao động trong lĩnh vực nông nghiệp.

(2) Ngành chế biến thực phẩm

Thông qua việc thúc đẩy nâng cao giá trị gia tăng của các sản phẩm xuất khẩu chủ lực hiện nay là nông, thủy sản, gia tăng kim ngạch xuất khẩu và chiếm lĩnh thị trường thế giới. Với quan điểm về triển vọng dài hạn tới năm 2030, hướng tới sự phát triển ổn định của nền nông nghiệp và lao động trong lĩnh vực nông nghiệp.

(3) Ngành điện tử

Với tình hình đầu tư xây dựng các nhà máy lắp ráp máy văn phòng, điện thoại di động... hướng tới mục tiêu chiếm lĩnh thị trường thế giới được tăng lên, cùng với những kỳ vọng vào việc mở rộng thị trường trong nước đối với các sản phẩm điện gia dụng, nâng cao năng lực sản xuất trong nước và kim ngạch xuất khẩu, mở rộng thị phần cả trong nước và trên thế giới, thông qua sự tập trung ngày càng cao của các doanh nghiệp điện tử bao gồm cả các doanh nghiệp thuộc ngành phụ trợ. Với quan điểm về triển vọng dài hạn tới năm 2030, hướng tới sự phát triển của các ngành thượng nguồn dựa trên sự gia tăng nhu cầu về các loại nguyên liệu như nhựa, nhôm, sắt thép.

(4) Ngành đóng tàu

Thông qua việc phát huy thế mạnh của Việt Nam có đường ven biển kéo dài và những cảng biển điều kiện tốt, khôi phục uy tín của ngành đóng tàu và giành lại thị phần trên thị trường quốc tế. Với quan điểm về triển vọng dài hạn tới năm 2030, hướng tới sự phát triển của các ngành thượng nguồn dựa trên sự gia tăng nhu cầu về sắt thép.

(5) Ngành ô tô và sản xuất phụ tùng ô tô

Mặc dù có kỳ vọng trung hạn về tăng trưởng thị trường ô tô trong nước, nhưng trước mắt việc xóa bỏ thuế quan trong nội bộ ASEAN sắp tới sẽ làm gia tăng đột

biến áp lực đối với nhập khẩu. Trong điều kiện này, nhanh chóng xây dựng “Kịch bản Tăng trưởng của Thị trường Ô tô” có tính đến các vấn đề về tài chính, giao thông và dựa trên kế hoạch phát triển hạ tầng để các doanh nghiệp lắp ráp Ô tô có thể duy trì sản xuất ở một mức độ nhất định và các doanh nghiệp sản xuất linh kiện Ô tô yên tâm kinh doanh trong nước. Thực thi các biện pháp có tính nhất quán giúp người tiêu dùng dễ dàng hơn trong việc mua sắm xe Ô tô (Miễn giảm thuế sở hữu, thuế tiêu thụ đặc biệt, hoàn thiện hạ tầng giao thông v.v...) hướng đến sự tăng trưởng thị trường đó. Thành lập tổ công tác đặc biệt do Thứ trưởng Bộ Công thương và Thứ trưởng Bộ Tài chính giữ vai trò cùng là Tổ trưởng, phản ánh kết luận của thảo luận trong Tổ công tác đặc biệt vào Kế hoạch Tổng thể của ngành Ô tô và Kế hoạch hành động của Chiến lược Công nghiệp hóa (cần xem xét hơn nữa về câu này). Với quan điểm về triển vọng dài hạn tới năm 2030, hướng tới sự phát triển của các ngành thượng nguồn dựa trên sự gia tăng nhu cầu về các loại nguyên liệu như sắt thép, kính, nhôm, cao su.

(6) Ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

Với sự quan tâm đến sự quan trọng của môi trường và tiết kiệm năng lượng đối với Việt Nam là một trong những nước chịu ảnh hưởng nặng nề nhất của hiện tượng mực nước biển dâng cao, đồng thời để khai thác thị trường mới nơi người ta kỳ vọng về tăng trưởng xanh đang ngày càng trở nên cấp thiết, tạo ra ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng. Với quan điểm về triển vọng dài hạn tới năm 2030, hướng tới sự đóng góp vào việc sử dụng hiệu quả các nguyên, vật liệu và tiết kiệm năng lượng.

6 ngành công nghiệp trên đây là những ngành công nghiệp được cho rằng đặc biệt quan trọng khi xem xét với tầm nhìn đến năm 2030 là “chuyển đổi từ nền công nghiệp phụ thuộc vào lắp ráp, gia công gián đơn có giá trị gia tăng thấp bằng việc tận dụng nguồn lao động giá rẻ trong khi nguyên vật liệu và phụ tùng phải nhập khẩu, sang nền công nghiệp dựa vào việc phát huy tối đa các ngành sản xuất trong nước thuộc thượng nguồn và trung nguồn để nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế và tạo ra giá trị gia tăng cao”.

Tất nhiên, ngoài những ngành này ra cũng có những ngành quan trọng khác. Tuy nhiên, nhằm hướng tới mô hình phát triển theo chiều sâu trong dài hạn, theo quan điểm chú trọng phát triển những ngành mà Việt Nam tự cung cấp được càng nhiều càng tốt các công đoạn chế biến từ hạ nguồn đến thượng nguồn, 6 ngành trên là sự lựa chọn phù hợp nhất.

V. MỘT SỐ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC

1. Nghiên cứu, xây dựng Kế hoạch hành động phát triển cho từng ngành

Tiến hành khảo sát, tham vấn ý kiến của các doanh nghiệp, chuyên gia, và các bên có liên quan, và hài hòa sự tham gia, đóng góp của doanh nghiệp, cơ quan nhà nước và trường đại học. Những lĩnh vực trọng điểm sau khi được xác định theo cách thức này sẽ được báo cáo lên Ban Chỉ đạo để được chấp thuận. Mô hình phát triển từng lĩnh vực có thể được áp dụng cho nhiều ngành và vùng, tuy nhiên phải tính đến khả năng thực thi và sự tham gia của Chính phủ và khu vực tư nhân.

Đối với các ngành chiến lược được lựa chọn sẽ xây dựng Kế hoạch hành động chi tiết và cụ thể. Trong Kế hoạch hành động cần bao gồm: (1) phân tích thực trạng; (2) tầm nhìn đến năm 2020; (3) mục tiêu đến năm 2020; (4) những vấn đề mang tính chiến lược; (5) các giải pháp cụ thể và lộ trình thực hiện.

Việc xây dựng Kế hoạch hành động cho các ngành cần được triển khai trong khoảng thời gian đến cuối Quý 3 năm 2013. Đây không phải là quy hoạch tổng thể, mà là một bản Kế hoạch hành động cho từng ngành với những nội dung đề xuất (kể cả lựa chọn vùng) cụ thể, thực tiễn và khả thi, với lộ trình phù hợp. Kế hoạch hành động sẽ được Tổ công tác tiến hành thảo luận và điều chỉnh để hoàn thành dựa trên những ý kiến thu thập được từ các bên liên quan sẽ được báo cáo lên Ban Chỉ đạo để xem xét và quyết định.

- 2. Tổ chức thực hiện các chương trình hành động một cách nhất quán, thống nhất và trên nguyên tắc hai bên cùng hợp tác trao đổi và Nhật Bản hỗ trợ tích cực trong quá trình tổ chức thực hiện, đảm bảo nguồn lực được sử dụng hiệu quả.**
- 3. Xây dựng hệ thống kiểm tra, giám sát để theo dõi việc thực hiện Kế hoạch hành động và kết quả đạt được (từ năm 2014).**

Công tác khảo sát chi tiết cần được thực hiện ngay từ giai đoạn lập dự thảo Kế hoạch hành động, và nhất thiết phải theo dõi, giám sát và đánh giá định kỳ trong quá trình thực hiện chiến lược.

- 4. Việt Nam và Nhật Bản tập trung hợp tác trong một số lĩnh vực trọng tâm để phục vụ thực hiện Chiến lược một cách nhất quán.**

VI. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

- 1. Thành lập Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (Ban Chỉ đạo)**

- 2. Thành lập Tổ công tác giúp việc cho Ban Chỉ đạo**

Đồng Tổ trưởng: Viện trưởng Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư; và Giáo sư Kenichi Ohno, Trường Chính sách công nghiệp Nhật Bản.

Văn phòng điều phối: Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư (CIEM) và JICA.

Các Ủy viên Tổ công tác: Đại diện của các Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ngoại giao, Công Thương, Tài chính, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Giao thông Vận tải, Khoa học và Công nghệ, Thông tin và Truyền thông, và Văn phòng Chính phủ, Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam, JETRO (Hà Nội, Hồ Chí Minh), JICA và mời một số chuyên gia.

3. Trách nhiệm và hỗ trợ của hai chính phủ Việt Nam và Nhật Bản

(1) Trách nhiệm và hỗ trợ của chính phủ Việt Nam

- Các thành viên của tổ công tác sẽ tích cực tham gia và hỗ trợ cho các chương trình thảo luận.
- Các thành viên của tổ công tác sẽ cung cấp và chia sẻ thông tin, tài liệu, số liệu thống kê cần thiết phục vụ cho nội dung thảo luận.
- Trong quá trình thực hiện các Kế hoạch hành động của các ngành công nghiệp chiến lược, Ban chỉ đạo sẽ thành lập nhóm chuyên trách trong trong những bộ, ngành liên quan và hỗ trợ việc thực hiện Kế hoạch hành động một cách thuận lợi và suôn sẻ.

(2) Trách nhiệm và hỗ trợ của chính phủ Nhật Bản

- Giáo sư Kenichi Ohno của Trường Chính sách Công nghiệp Nhật Bản, Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam, JICA, JETRO và các cơ quan khác cam kết tham gia tích cực và hỗ trợ công tác thảo luận.
- JICA sẽ hỗ trợ kinh phí để thực hiện các cuộc điều tra thu thập ý kiến, các cuộc khảo sát cần thiết phục vụ cho nội dung thảo luận cũng như chi phí vận hành văn phòng, ủy thác thực hiện cho tư vấn.
- Phía Nhật Bản sẽ tích cực tìm kiếm những nhà đầu tư tiềm năng đang có ý định đầu tư mới vào Việt Nam, tổ chức các cuộc họp tham vấn và tiếp thu ý kiến, chọn lọc thông tin thu được và chia sẻ với các bên liên quan.

4. Nguyên tắc thực hiện

Để đảm bảo việc thực hiện chính sách trên thực tế đối với hoạt động hợp tác này, cần phải quán triệt nguyên tắc thực hiện như sau:

- Đầu tư các nguồn lực một cách tập trung và cam kết hỗ trợ bằng các biện pháp chính sách đã được cân nhắc, tham vấn và thống nhất.
- Xác định các phân ngành và địa phương thực hiện cụ thể, chi tiết hơn so với từ trước đến nay.

- Bảo đảm kết hợp hiệu quả giữa quá trình triển khai thực hiện và việc đối thoại chính sách của Ban Chỉ đạo.
- Sớm vận động sự tham gia sâu rộng và hữu hiệu của Chính phủ Nhật Bản và công cụ chính sách của Nhật Bản.
- Thúc đẩy liên kết ba bên giữa doanh nghiệp – cơ quan nhà nước – trường đại học, coi trọng công tác tham vấn nhằm nắm bắt được mối quan tâm về sản xuất và đầu tư của doanh nghiệp.
- Tăng tính kết nối với các dự án hạ tầng, ưu tiên những dự án hạ tầng có tác động tích cực và nhanh chóng đối với các ngành và địa phương được lựa chọn.
- Thực hiện khảo sát chi tiết, thực hiện Kế hoạch hành động và công tác theo dõi giám sát một cách hiệu quả nhằm bảo đảm thực hiện đầy đủ mục tiêu và giải quyết các vấn đề phát sinh.
- Trong trường hợp cần thiết, Việt Nam có thể xây dựng và thực hiện dự án thí điểm với đầu tư và hỗ trợ của Nhật Bản trong một số phân ngành công nghiệp được lựa chọn và, khi thành công, nhân rộng mô hình thí điểm này sang các vùng, các ngành công nghiệp và các doanh nghiệp khác.

Phụ lục 1

Bảng 1: Đóng góp của các ngành vào tốc độ tăng GDP (giá so sánh 1994)

Ngành	2007	2008	2009	2010	2011
<i>Tốc độ tăng (%)</i>					
Tổng	8,48	6,31	5,32	6,78	5,89
Nông, lâm, ngư	3,40	4,68	1,82	2,78	4,0
Công nghiệp- xây dựng	10,60	5,98	5,52	7,70	5,53
Dịch vụ	8,68	7,37	6,63	7,52	7,01
<i>Đóng góp vào tốc độ tăng GDP (điểm phần trăm)</i>					
Nông, lâm, ngư	0,64	0,90	0,32	0,47	0,66
Công nghiệp- xây dựng	4,34	2,34	2,29	3,20	2,32
Dịch vụ	3,50	3,04	2,71	3,11	2,93

Nguồn: Tổng cục thống kê, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương.

Bảng 2: Cơ cấu ngành kinh tế (giá hiện hành, %)

Khu vực	2007	2008	2009	2010	2011
Tổng	100	100	100	100	100
Nông, lâm, ngư nghiệp	20,34	22,21	20,91	20,58	22,02
Công nghiệp- xây dựng:	41,99	40,35	40,79	41,09	40,25
<i>Công nghiệp:</i>				34,07	33,84
a. Khai thác	9,77	9,87	9,97	10,86	11,04
b. Chế biến	21,13	20,22	19,96	19,68	19,40
c. Điện, nước	4,12	3,82	4,21	3,53	3,40
Xây dựng	6,97	6,44	6,65	7,02	6,41
Dịch vụ	37,67	37,44	38,30	38,33	37,73

Nguồn: Tổng cục thống kê.

Bảng 3: Danh sách dài các ngành công nghiệp

(1) Ngành dệt may và sản phẩm dệt may (Quyết định số 36/2008/QĐ-TTg) (2) Da giày
(3) Điện tử (Quyết định 75/2007/QĐ-TTg)
(4) Sản phẩm hóa chất (Quyết định 207/2005/QĐ-TTg), (5) Hóa dầu
(6) Xe ô tô (Quyết định 175/2002/QĐ-TTg), (7) Xe gắn máy
(8) Thép (Quyết định 55/2007/QĐ-TTg)
(9) Ga (Quyết định 55/2007/QĐ-TTg)
(10) Công nghệ cao, (11) Máy bay, (12) Vệ tinh
(13) Thông tin Truyền thông (Quyết định 842/QĐ-TTg), (14) Phần mềm
(15) Sinh học (Quyết định 842/QĐ-TTg)
(16) Nhiên liệu sinh học (Quyết định 177/2007/QĐ-TTg)
(17) Vật liệu mới (Quyết định 842/QĐ-TTg)

(18) Thiết bị tự động (Quyết định 842/QĐ-TTg)
(19) Công nghiệp hỗ trợ (máy móc, thông tin điện tử, ô tô, dệt may, da giày, công nghệ cao)
(20) Máy móc điện tử (Quyết định 0391/QĐ-BCT), (21) Môi trường, (22) Thủy sản
(23) Sản phẩm y tế (Quyết định 81/2009/QĐ-TTg)
(24) Thiết bị đồng bộ (Quyết định 2888/QĐ-BCT)
(25) Cơ khí (Quyết định 53/2008/QĐ-BCT), (26) Nhà máy- Máy công nghiệp nặng
(27) Máy móc nông nghiệp, (28) Luyện kim (Quyết định 53/2008/QĐ-BCT)
(29) Chế biến thực phẩm (Quyết định 53/2008/QĐ-BCT)
(30) Năng lượng (Quyết định 53/2008/QĐ-BCT)
(31) Vật liệu xây dựng, (32) nguyên liệu nhựa, (33) sản phẩm gỗ
(34) Dây điện – cáp điện
(35) Phát điện, (36) Hạ tầng
(37) Linh kiện máy móc, (38) Kỹ thuật, (39) Đóng tàu

Nguồn: Tổ công tác.

Bảng 4: Danh sách trung gian 12 ngành công nghiệp có tiềm năng

(1) Điện tử, (2) Xe gắn máy, (3) Đóng tàu, (4) Dệt may, (5) Chế biến thực phẩm, (6) Ô tô, (7) Môi trường và tiết kiệm năng lượng, (8) Phần mềm, (9) Thép, (10) Máy móc Nông nghiệp, (11) Hóa dầu, (12) Máy móc cỡ lớn và máy công nghiệp nặng.
--

Nguồn: Tổ công tác.

Phụ lục 2: Cơ sở lựa chọn các ngành công nghiệp tiềm năng

Trong khoảng thời gian từ tháng 8/2011 đến tháng 3/2012, các thành viên Nhật Bản và Việt Nam trong Tổ công tác đã tiến hành các khảo sát, nghiên cứu, tham vấn và đã đề xuất các ngành công nghiệp chiến lược của Việt Nam theo hai nhóm: Nhóm thứ nhất gồm 5 ngành để tập trung phát triển, và nhóm thứ hai gồm 4 ngành để tiếp tục cân nhắc. Đây là các nhóm ngành Việt Nam có tiềm năng phát triển và phía Nhật Bản (chủ yếu là doanh nghiệp Nhật Bản) có quan tâm đầu tư đến năm 2020.

1. Ngành điện tử

Tăng trưởng của ngành

Ngành điện tử có tốc độ tăng trưởng nhanh, nhất là sau khi Việt Nam gia nhập WTO. Sản phẩm được tiêu thụ ở trong và ngoài nước, nhưng chủ yếu là xuất khẩu. Tốc độ tăng kim ngạch xuất khẩu của sản phẩm điện tử trong giai đoạn 2000 – 2009 đạt trung bình 21,5%/năm. Năm 2011, kim ngạch xuất khẩu máy tính, thiết bị điện tử và linh kiện điện tử tăng 30,1%, đưa nhóm này lên hàng thứ sáu trong số những sản phẩm xuất khẩu chủ chốt của Việt Nam. Việt Nam đã xuất khẩu sản phẩm điện tử sang gần 100 thị trường và mức độ phân bố thị trường tốt, trong đó năm thị trường hàng đầu chỉ chiếm 55% kim ngạch xuất khẩu vào năm 2009. Tăng trưởng nhanh về giá trị và tốc độ từ năm 2008 có đóng góp lớn của các công ty Nhật Bản như Canon với hoạt động của nhà máy sản xuất máy in lớn nhất thế giới tại Việt Nam.

Bảng 5: Mức độ đa dạng hóa thị trường và đa dạng hóa sản phẩm của sản phẩm điện tử xuất khẩu của Việt Nam

<i>Thị trường xuất khẩu điện tử chính</i>				<i>Mặt hàng điện tử xuất khẩu⁶ chính</i>			
	<i>Giá trị XK năm 2009 (nghìn USD)</i>	<i>Tỷ trọng trong tổng kim ngạch XK năm 2009 (%)</i>	<i>Tốc độ tăng trưởng trung bình, 2000-09 (%)</i>		<i>Giá trị XK năm 2009 (nghìn đô-la Mỹ)</i>	<i>Tỷ trọng trong tổng kim ngạch XK điện tử năm 2009 (%)</i>	<i>Tốc độ tăng trưởng XK trung bình, 2000-09 (%)</i>
Mỹ	694.641	21%	110%	Máy in/copy/fax	1.209.170	37%	195%
Nhật Bản	300.303	9%	20%	Máy ghi, tái tạo âm thanh/video	360.620	11%	151%
Trung Quốc	286.849	9%	58%	Linh phụ kiện viễn thông	357.114	11%	33%
Thái Lan	285.662	9%	8%	Linh phụ kiện cho máy văn phòng	339.545	10%	-4%
Hà Lan	228.742	7%	53%	Thiết bị truyền dẫn	263.582	8%	94%
Tổng	1.796.198	55%		Tổng	2.530.030	77%	

Nguồn: UN Comtrade; CIEM và AF (2010).

⁶ Các mặt hàng xuất khẩu được phân loại theo *Bảng phân loại tiêu chuẩn Ngoại thương* (SITC Revision 3) ở phân cấp 4. Có tổng cộng 24 nhóm mặt hàng như vậy.

Điểm mạnh và điểm yếu chính

- Đặc biệt có tác động về lượng và có thể mang lại hiệu quả liên kết cao.
- Nhiều doanh nghiệp FDI lắp ráp thành phẩm (hạ nguồn) đang đầu tư tại Việt Nam.
- Một số doanh nghiệp FDI trung nguồn đang tập trung vốn đầu tư vào Việt Nam. Nếu thúc đẩy được kết nối các doanh nghiệp này với doanh nghiệp hạ nguồn thì có thể hình thành chuỗi cung ứng trong nước, từ đó sẽ nâng cao giá trị gia tăng.
- Thiếu đầu vào là sản phẩm trung nguồn, thiếu các nhà cung ứng tại chỗ đáp ứng yêu cầu và thiếu liên kết ngành và hạ tầng mềm (bảo hộ sở hữu trí tuệ, lao động có trình độ...) cũng như cạnh tranh ngày càng tăng ngay trong nước theo tiến trình hội nhập (AFTA, WTO) vừa là điểm yếu, vừa là thách thức lớn của ngành này.

Sơ đồ 1: Điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của ngành điện tử

Điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của ngành điện tử	<u>Cơ hội</u>	<u>Thách thức:</u>
	<ul style="list-style-type: none"> • Nhu cầu đầu tư từ phía các công ty có công nghệ cao; • Nhu cầu thị trường đang tăng lên đối với sản phẩm đầu ra (xuất khẩu và tiêu dùng nội địa) 	<ul style="list-style-type: none"> • Các vấn đề tạo thuận lợi thương mại? • Bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ? • Nâng cao cạnh tranh với Trung quốc và các nước ASEAN; Sự nổi lên của Myanmar?
Điểm mạnh	<u>Điểm mạnh/Cơ hội</u>	<u>Điểm mạnh/Thách thức</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Tham gia vào chuỗi giá trị; • Sự xuất hiện của các nhà sản xuất công nghệ cao (Canon, Intel, etc.) • Thiết bị văn phòng và điện thoại di động với giá trị xuất khẩu cao. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiềm năng tham gia vào chuỗi cung ứng (từ việc chế biến đất hiếm đến giai đoạn lắp ráp cuối cùng); • Chuyển giao công nghệ; • Mở rộng thị trường nội địa và quốc tế 	<ul style="list-style-type: none"> • Nâng cao kỹ năng cho công nhân; • Nâng cao năng lực kỹ thuật ở cấp độ ngành
Điểm yếu	<u>Điểm yếu/Cơ hội</u>	<u>Điểm yếu/Thách thức</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Nhập khẩu nguyên liệu và phụ tùng thay thế • Thiếu nhà cung cấp trong nước; • Liên kết ở cấp độ công ty còn yếu (doanh nghiệp FDI các doanh nghiệp trong nước, liên kết dọc); Xử lý rác thải điện tử 	<ul style="list-style-type: none"> • Thu hút FDI; • Thúc đẩy xây dựng công nghiệp phụ trợ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Cạnh tranh với các sản phẩm nhập khẩu; • Đối mặt với việc chi phí sản xuất tăng cao;

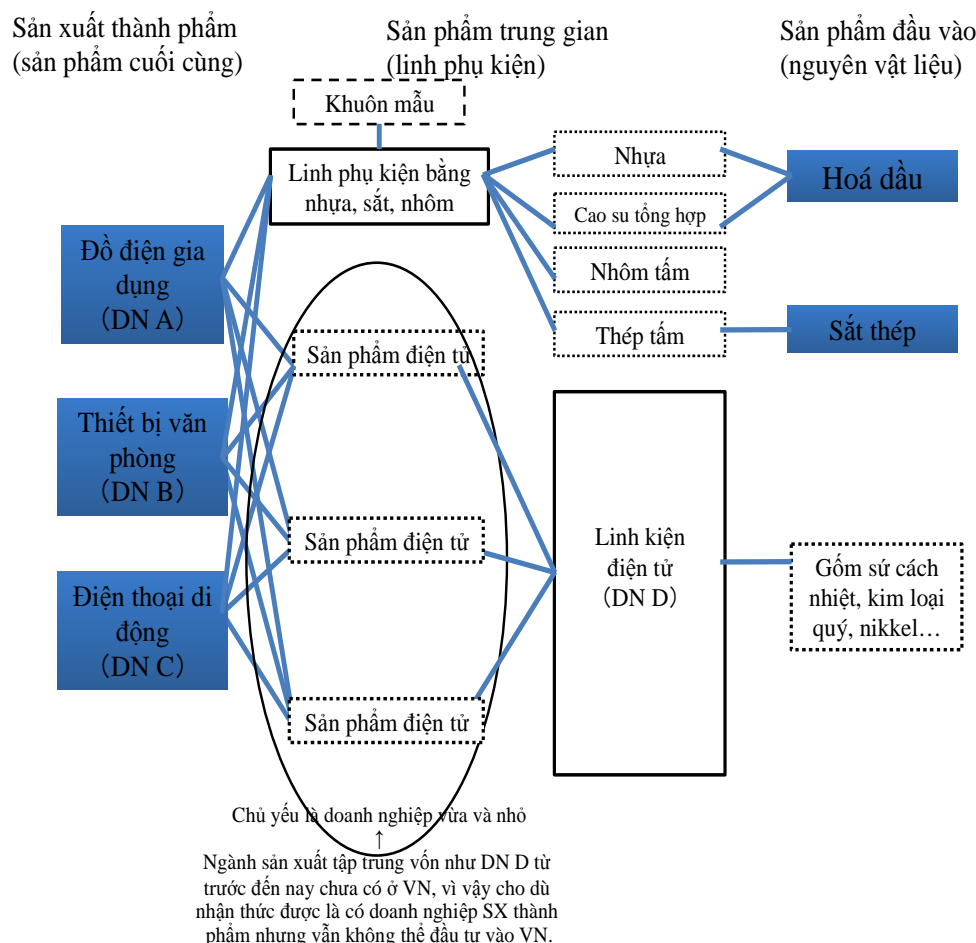
Nguồn: Báo cáo của Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương.

Phân tích khả năng đáp ứng các tiêu chí lựa chọn

- Về tiêu chí điều kiện tiền đề: có thể đánh giá rất cao

Chính phủ luôn quan tâm phát triển công nghiệp điện tử. Năm 2011, Việt Nam có khoảng 500 doanh nghiệp sản xuất điện tử, nhưng các doanh nghiệp lớn và có tiềm năng vẫn là doanh nghiệp FDI, trong đó có nhiều thương hiệu lớn từ Nhật Bản và nhiều nước khác. Điều này cho thấy ngành điện tử được các nhà đầu tư rất quan tâm.

Sơ đồ 2: Vị trí, vai trò của một số doanh nghiệp FDI khảo sát



Nguồn: Tổ công tác.

Cùng với nhóm doanh nghiệp sản xuất thành phẩm, gần đây đã xuất hiện đầu tư của các doanh nghiệp sản xuất linh kiện điện tử như chất bán dẫn theo mô hình tập trung. Như vậy, Việt Nam có nhiều triển vọng tăng đầu tư của các doanh nghiệp vừa và nhỏ, doanh nghiệp vừa trong khâu trung gian và liên kết với các doanh nghiệp lớn.

■ Về tiêu chí chính: Có thể đánh giá cao

Tác động về lượng: năm 2011, xuất khẩu điện thoại di động và linh phụ kiện chiếm vị trí thứ 3 trong tổng kim ngạch xuất khẩu, cho thấy sự chuyển biến vượt bậc so với các năm trước đó. Như vậy, điện thoại di động có khả năng sẽ trở thành mặt

hàng chủ lực trong xuất khẩu của Việt Nam do sự tăng trưởng nhanh của một số công ty sản xuất thành phẩm.

Tác động về chất: nếu xúc tiến được đầu tư của các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện điện và điện tử (bao gồm cả doanh nghiệp vừa và nhỏ) thì có thể tạo ra tác động về chất ở một mức độ nhất định thông qua các giao dịch trong nước (cung ứng linh phụ kiện cho doanh nghiệp sản xuất thành phẩm) và chuyển giao công nghệ cho người lao động. Tuy nhiên, do trình độ công nghệ quá cao so với người lao động trong nước nên quá trình chuyển giao công nghệ sẽ gặp khó khăn, cần có chính sách rõ ràng và thời gian thực hiện.

Hiệu quả liên kết: nhiều doanh nghiệp lớn và thâm dụng vốn hiện đang chuẩn bị đầu tư trong ngành trung gian. Nếu tạo ra được kích thích thì ngành công nghiệp hỗ trợ sẽ phát triển để cung cấp linh phụ kiện cho các doanh nghiệp hạ nguồn. Theo đó, trong lĩnh vực linh phụ kiện điện tử sẽ có khả năng hình thành nên các liên kết bền chặt từ khâu sản xuất trung gian với khâu sản xuất thành phẩm.

Một số vấn đề khi lựa chọn ngành

Do ngành điện/điện tử khá rộng, việc lựa chọn ngành này sẽ phải đi kèm với các phân tích sâu và/hoặc tham vấn để thu hẹp phạm vi ngành trọng điểm.

Hơn nữa, triển vọng phát triển của khâu sản xuất thành phẩm trong lĩnh vực điện/điện tử sẽ phụ thuộc và ảnh hưởng tới định hướng phát triển của các ngành thượng nguồn (như hoá dầu và sắt thép). Trong điều kiện hiện nay, Việt Nam có thể phát triển công nghiệp thượng nguồn, nhưng các ngành này đòi hỏi khá nhiều vốn và công nghệ cao, đi kèm với năng lực tổ chức sản xuất và quản trị rủi ro.

2. Ngành chế biến thực phẩm

Tăng trưởng của ngành

Ngành chế biến thực phẩm liên tục tăng trưởng nhanh từ năm 2006, và thuộc nhóm Top 10 ngành có tốc độ tăng trưởng cao nhất năm 2011. Việc duy trì cả tốc độ tăng trưởng cao và tỷ trọng cao trong giá trị sản lượng công nghiệp (khoảng từ 17,8-18,8%) cho thấy tiềm năng phát triển của ngành còn lớn và có thể giúp duy trì tốc độ tăng trưởng của ngành công nghiệp nói chung. Hơn nữa, ngành này cũng đóng góp đáng kể vào kim ngạch xuất khẩu, trong đó riêng hàng thủy sản (sơ chế và chế biến) đạt trên 4 tỷ USD, đứng thứ 5 trong nhóm các mặt hàng xuất khẩu chủ lực năm 2011.

Bảng 6: Các mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam trong năm 2011

STT	Xuất khẩu	Kim ngạch (tỷ USD)	Tăng so với 2010 (%)
1	Dệt may	14,0	25,1
2	Dầu thô	7,2	45,9
3	Điện thoại và linh kiện (*)	6,9	197,3
4	Giày dép	6,5	27,3

5	Thủy sản	6,1	21,7
6	Điện tử, máy tính	4,2	16,9
7	Máy móc, thiết bị, phụ tùng	4,1	34,5
8	Gỗ và sản phẩm gỗ	3,9	13,7
9	Gạo	3,6	12,2
10	Cao su	3,2	35,0
11	Cà phê	2,7	48,1
12	Đá quý, kim loại quý	2,7	-5,2
13	Phương tiện vận tải, phụ tùng	2,4	51,3
14	Xăng dầu	2,1	53,6

(* In nghiêng là các mặt hàng mới trên 2 tỷ USD năm 2011

Nguồn: TCTK., trích từ Báo cáo tăng trưởng kinh tế năm 2011 trình Chính phủ.

Điểm mạnh và điểm yếu chính

- Đặc biệt có tác động về lượng do nhu cầu tiêu thụ thực phẩm chế biến gia tăng cả trong và ngoài nước. Đây cũng là ngành có tác động về chất, có thể đẩy nhanh tăng năng suất lao động trong các ngành sản xuất nguyên liệu liên quan.
- Trong sản lượng công nghiệp chế biến, thực phẩm và đồ uống chiếm tỷ trọng cao nhất. Các sản phẩm xuất khẩu chủ yếu là thủy sản và nông sản.
- Điểm yếu chính của ngành là mức độ đáp ứng vệ sinh an toàn thực phẩm rất thấp, khâu bảo quản chưa đảm bảo, trong khi xu thế dựng hàng rào kỹ thuật đối với hàng thực phẩm chế biến trên thế giới ngày càng phổ biến hơn.

Sơ đồ 3: Điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của ngành chế biến thực phẩm

Điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của ngành chế biến thực phẩm	Cơ hội <ul style="list-style-type: none"> • Nhu cầu mạnh từ thị trường trong nước ; • Nhu cầu quốc tế tăng mạnh • Giá xuất khẩu cạnh tranh ; • Tạo ra các chuỗi giá trị nông nghiệp / nông dân và chế biến công nghiệp / phân phối sản phẩm 	Thách thức: <ul style="list-style-type: none"> • Kiểm soát chất lượng sản phẩm; • Các rào cản kỹ thuật trong thương mại đối với các nước nhập khẩu;
Điểm mạnh <ul style="list-style-type: none"> • Sự đa dạng của các sản phẩm nông nghiệp-thủy sản được sản xuất trong nước; • Khả năng cạnh tranh trong một số phân khúc thị trường (hải sản, bún, thực phẩm đóng hộp, vv); 	Điểm mạnh/Cơ hội <ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường mối liên kết giữa nông dân và các ngành công nghiệp chế biến; • Cải thiện hoạt động tiếp thị các sản phẩm thực phẩm chế biến tại các thị trường trong và ngoài nước; 	Điểm mạnh/Thách thức <ul style="list-style-type: none"> • Đưa ra tiêu chuẩn chất lượng cho các sản phẩm thực phẩm chế biến; • Đàm phán với các đối tác trong khu vực thương mại tự do (FTA) nhằm tăng cường sự công nhận lẫn nhau ;
Điểm yếu Chất lượng sản phẩm và môi	Điểm yếu/Cơ hội <ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường khả năng nhận thức cho người tiêu dùng và nhà sản xuất trong an toàn vệ 	Điểm yếu/Thách thức <ul style="list-style-type: none"> • Đàm phán về đối xử SDT trong các khu vực thương mại tự do;

trường; <ul style="list-style-type: none"> • Khả năng áp dụng công nghệ chế biến sạch còn thấp; • Yếu kém trong khâu bảo quản sản phẩm ; • Sự liên kết giữa nông dân và các nhà sản xuất trong nông nghiệp công nghiệp còn yếu 	sinh thực phẩm ; <ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường chuyển giao công nghệ; • Nâng cao chất lượng đầu vào của nông sản ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Ban hành các quy định về chế biến sạch và an toàn vệ sinh thực phẩm; • Đưa ra cơ chế hỗ trợ tín dụng trong khâu bảo quản ;
---	--	---

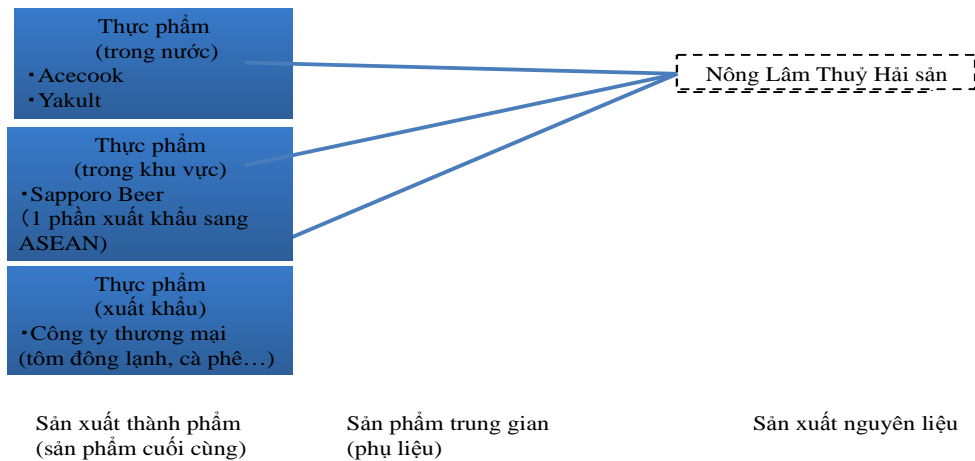
Nguồn: Báo cáo của Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương.

Phân tích khả năng đáp ứng các tiêu chí lựa chọn

■ Về điều kiện tiền đề: Có thể đánh giá cao

Trong bối cảnh ngành nông lâm thủy sản có vai trò quan trọng, năm 2011 chiếm khoảng 20% GDP, ngành chế biến thực phẩm có nhiều tiềm năng trở thành động lực chính cho tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam. Các doanh nghiệp chế biến thực phẩm của Nhật Bản cũng rất quan tâm tới nguồn nguyên liệu nông - lâm - thủy sản phong phú của Việt Nam, cũng như tiềm năng phát triển của thị trường trong nước.

Sơ đồ 3: Vị trí, vai trò của một số doanh nghiệp được khảo sát trong ngành chế biến thực phẩm



Nguồn: Tổ tư vấn.

Tuy nhiên, các sản phẩm thực phẩm xuất khẩu chủ yếu có giá trị gia tăng thấp. Hơn nữa, định hướng thâm nhập thị trường trong nước còn gặp trở ngại do mạng lưới

phân phối lưu thông bất cập. Vì vậy, ngành chế biến thực phẩm chưa thu hút được nhiều FDI, mà chủ yếu là các doanh nghiệp trong nước, nhất là doanh nghiệp tư nhân.

■ *Về tiêu chí chính: Có thể đánh giá rất cao*

Tác động về lượng: Ngành chế biến thực phẩm hiện có giá trị sản xuất lớn nhất trong công nghiệp Việt Nam, với hàm lượng giá trị gia tăng được cải thiện dần. Ngành này có thể sẽ đóng góp đáng kể và bền vững cho tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam. Nếu cải thiện được hệ thống phân phối trong nước, có thiết bị bảo quản đông lạnh thì sẽ có thể kêu gọi được nhiều doanh nghiệp đầu tư hơn.

Ví dụ, về thịt lợn, lượng cung dồi dào và thị trường trong nước năm 2020 được dự báo sẽ tăng trưởng gấp 2 lần, do đó có thể thu hút được đầu tư của doanh nghiệp lớn từ Nhật Bản. Tiềm năng đầu tư để đáp ứng với sự gia tăng chăn nuôi gia súc là rất lớn như sản xuất thức ăn gia súc. Yêu cầu bảo đảm ổn định nguồn đạm từ động vật chính là một yếu tố giúp tăng xuất khẩu sản phẩm từ chăn nuôi của Việt Nam.

Các sản phẩm xuất khẩu hiện chủ yếu là nguyên liệu thô về nông thủy sản. Đối với phân khúc sản phẩm có mức độ chế biến cao hơn, chỉ cần sản xuất được một sản phẩm có thương hiệu tại Việt Nam và được thế giới đánh giá cao thì triển vọng gia tăng xuất khẩu là khá sáng sủa. Ví dụ, nếu tháo gỡ được bất cập về hạ tầng đường bộ để vận chuyển rau xanh Đà Lạt này thì có khả năng mở rộng xuất khẩu mặt hàng này. Cá tra của Việt Nam hiện đang được Lotteria của Hàn Quốc cân nhắc để làm nguyên liệu cho món cá phile. Nếu tình hình diễn biến tích cực, xuất khẩu cá tra của Việt Nam có thể hi vọng đạt được tăng trưởng cao trong thời gian tới.

Hơn nữa, khi GDP bình quân đầu người vượt quá mức 3.000USD thì tủ lạnh sẽ nhanh chóng trở thành một thiết bị gia dụng phổ biến ở Việt Nam. Theo đó, ngay cả nhu cầu trong nước đối với thực phẩm đông lạnh cũng sẽ tăng nhanh hơn.

Trong thời gian tới tại Châu Á, cùng với sự phát triển kinh tế, nhu cầu về thực phẩm được dự báo là sẽ vượt so với công suất chế biến. Do vậy, nhu cầu đối với sản phẩm thực phẩm chế biến của Việt Nam được dự báo sẽ tăng toàn diện. Thêm vào đó, Trung Quốc, nước xuất khẩu chính về rau quả, những năm gần đây đang gặp khó khăn trong việc bảo đảm nguồn nhân lực cho gia công chế biến thực phẩm, nên có khả năng dẫn đến nguồn cung không ổn định. Đây chính là những lý do mà Việt Nam có thể tranh thủ để phát triển ngành công nghiệp chế biến thực phẩm.

Tác động về chất: Nhật Bản có thể mạnh về công nghệ chế biến thực phẩm đạt tiêu chuẩn quốc tế và đó là điều kiện cần thiết để tăng chất lượng, theo đó là giá trị gia tăng của thực phẩm chế biến. Sự tham gia của Nhật Bản sẽ giúp Việt Nam loại bỏ dần việc sử dụng công nghệ và hóa chất bị cấm trong sản xuất và chế biến thực phẩm.

Hiệu quả liên kết: Ngành chế biến thực phẩm có thể góp phần thúc đẩy và gia tăng sản xuất nông nghiệp và xuất khẩu mà không phải chịu áp lực lớn về nguyên liệu

nhập khẩu. Việc ngành chế biến thực phẩm phát triển thành công sẽ có tác động tăng thu nhập cho nông dân và khu vực nông thôn, nơi chiếm 70% dân số Việt Nam.

Một số vấn đề khi lựa chọn ngành

Do ngành chế biến thực phẩm có phạm vi rất rộng, nên trong Chiến lược CNH chỉ chọn ra một vài phân ngành chế biến có tiềm năng và lợi thế nhất, đáp ứng tốt nhất các tiêu chí đã thống nhất. Việc xem xét để thu hẹp các phân ngành phải được xem xét trong bối cảnh của cả thị trường thế giới và thị trường nội địa.

3. Ngành đóng tàu

Tăng trưởng và năng lực của ngành

Ngành công nghiệp đóng tàu của Việt Nam phát triển khá chậm trong những năm qua. Doanh thu thuần của ngành công nghiệp này chỉ tăng bình quân 14%/năm trong giai đoạn 2007-2010, từ 16,1 nghìn tỷ đồng lên 24 nghìn tỷ đồng. Việt Nam chủ yếu sản xuất tàu chở hàng, tàu chở dầu và các tàu lớn đa mục đích. Tuy vậy, khoảng 70% đơn đặt hàng của Việt Nam là tàu chở hàng. Việt Nam đã phát triển khoảng 150 xưởng đóng tàu, trong đó chỉ có 44 xưởng đóng tàu có năng lực xuất khẩu.

Từ năm 2000-2009, Việt Nam luôn nhập khẩu tàu, thuyền và các kết cấu nổi khác⁷. Nhập khẩu các mặt hàng này tăng từ 141,8 triệu đô-la Mỹ năm 2000 lên tới 803,1 triệu đô-la Mỹ năm 2009. Trong khi đó, doanh thu xuất khẩu của tàu và thuyền của Việt Nam chỉ đạt 274,6 triệu đô-la Mỹ năm 2009, dù đây là mức tăng ấn tượng từ 2,6 triệu đô-la Mỹ năm 2000. Như vậy, mức tăng trưởng xuất khẩu của ngành đóng tàu dựa chủ yếu vào sự mở rộng nhập khẩu các nguyên liệu và phụ tùng liên quan.

Trên phạm vi toàn quốc hiện nay có 120 nhà máy đóng, sửa chữa tàu trọng tải từ trên 1.000 DWT với 170 công trình nâng hạ thủy. Nếu phân theo khu vực, các nhà máy đóng tàu và sửa chữa tàu trên 1000 DWT với năng lực đóng được tàu công suất 50.000DWT trở lên tập trung ở miền Bắc (92 nhà máy); tiếp đến miền Trung có 13 nhà máy và miền Nam có 15 nhà máy.

Phần lớn doanh nghiệp trong ngành thuộc sở hữu nhà nước. Trước đây, VINASHIN chiếm khoảng 70% tổng số đơn hàng thì nay giảm xuống còn khoảng 55-60%. Các doanh nghiệp khác tham gia thị trường gồm có Tổng công ty HHVN (Vinalines), DNNN thuộc tập đoàn dầu khí quốc gia Việt Nam (PVN), doanh nghiệp đóng tàu thuộc tập đoàn, tổng công ty Nhà nước khác.

⁷ Liên quan tới tàu, thuyền (bao gồm tàu chạy trên đệm khí) và các kết cấu nổi (SITC-793). Số liệu từ COMTRADE.

Hiện đã có một vài doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài đầu tư vào ngành, nhưng một vài dự án đã chuyển mục đích đầu tư hoặc đã được cấp phép nhưng vẫn chưa triển khai:

- + Liên doanh Huyndai-Vinashin có chức năng sửa chữa tàu đến 400.000DWT.
- + NMĐT STX đã rút giấy phép đầu tư và giao cho PVSĐ đầu tư căn cứ dịch vụ dầu khí.
- + Sài Gòn Shipyard thực hiện các hợp đồng đóng du thuyền và tàu XK.
- + NMĐT biển Long Sơn (Công ty Wonil Vina) cấp phép 8/2008 xong đến nay vẫn chưa có mặt bằng và chưa đầu tư xây dựng.
- + 4 nhà máy đóng tàu 100% vốn nước ngoài trong KCN Đông Xuyên: Strategic Marine (Úc), Aker Yard (Naury), Gulfstream limited (Singapore), Amada (Singapore) đóng các gam tàu chuyên dụng: tàu khách, tàu dịch vụ dầu khí.

So sánh hiện trạng ngành đóng tàu với mục tiêu quy hoạch ngành công nghiệp tàu thủy (CNTT) đến năm 2010 đã được phê duyệt (theo quyết định QĐ 1055/ QĐ-TTg ngày 11/11/2002) có một số nhận xét sau:

- **Về đóng mới:** số lượng nhà máy (120) vượt xa so với quy hoạch (chỉ có 36); năng lực sản xuất về trọng tải đảm bảo song tiến độ giao tàu, tỉ lệ nội địa hóa không đạt.
- **Về sửa chữa:** đáp ứng 41,7-46% đội tàu quốc gia, hàng năm tàu VN ra nước ngoài sửa chữa hết khoảng 75 triệu USD.
- **Về CN phụ trợ:** chưa đạt được mục tiêu tỉ lệ nội địa hóa, tiến độ đầu tư xây dựng các KCN phụ trợ còn chậm so với quy hoạch; đầu tư dàn trải.
- **Về lao động:** số lượng 100.000 vượt so với quy hoạch (36.000), song các lao động có chứng chỉ quốc tế còn thấp so với yêu cầu.
- **Về thiết kế:** chưa đầu tư hoàn chỉnh bể thử mô hình đạt tiêu chuẩn quốc tế, toàn bộ thiết kế vẫn mua của nước ngoài (chỉ thực hiện thiết kế được phần công nghệ).
- **Về đăng kiểm:** Việt Nam là thành viên của Tổ chức OTHK và có mối quan hệ song phương với tất cả các thành viên của Hiệp hội phân cấp Quốc tế (IACS) song chưa tham gia được nhiều vào các hợp đồng đăng kiểm tàu XK cũng như đăng kiểm độc lập với 1 số đơn hàng đóng mới tàu lớn cho các chủ tàu trong nước.

Điểm mạnh và điểm yếu chính

- Ngành này có thể tạo tác động về lượng và hiệu quả liên kết do Việt Nam có bờ biển dài, có Chiến lược kinh tế biển và Quy hoạch ngành vận tải đến năm 2020.
- Với vị trí giao thông hàng hải quan trọng và bờ biển dài, Việt Nam đã có thành tích đứng thứ 5 trên thế giới về tiếp nhận đơn hàng đóng tàu.
- Nếu giải quyết được vấn đề nợ xấu và các bất cập trong quản trị doanh nghiệp và đầu tư dàn trải của Tập đoàn công nghiệp tàu thủy Việt Nam (Vinashin) thì ngành này sẽ đóng góp lớn cho sản xuất trong nước, đồng thời sẽ kéo sự phát triển của ngành công nghiệp thép chế tạo hiện đang thiếu vắng ở Việt Nam.

Sơ đồ 4: Điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của ngành đóng tàu

<p>Điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của ngành đóng tàu</p>	<p>Cơ hội</p> <ul style="list-style-type: none"> Nhu cầu lớn (các dịch vụ đóng mới và sửa chữa) thể hiện trong chiến lược phát triển kinh tế biển; Chính sách hỗ trợ; Nhu cầu sẵn có trong các phân khúc thị trường khác nhau; Tạo ra liên kết với các ngành công nghiệp khác; 	<p>Điểm yếu:</p> <ul style="list-style-type: none"> Rủi ro trong việc tái cơ cấu Vinashin và nâng cao khả năng cạnh tranh; Tính bền vững của giá trị gia tăng; Khả năng đạt được tính kinh tế theo quy mô;
<p>Điểm mạnh</p> <ul style="list-style-type: none"> Vị trí địa lý và tài nguyên biển ; Sự phát triển của ngành công nghiệp đóng tàu dựa vào Tập đoàn Nhà nước Vinashin; Sự hiện diện của các công ty đóng tàu nước ngoài; Nhu cầu sử dụng lớn; 	<p>Điểm mạnh/Cơ hội</p> <ul style="list-style-type: none"> Thực hiện các chính sách khả thi được đưa ra trong chiến lược phát triển kinh tế biển; Tái cơ cấu Vinashin, tập trung năng lực vào các lĩnh vực kinh doanh chính; 	<p>Điểm mạnh/Thách thức</p> <ul style="list-style-type: none"> Cổ phần hóa các doanh nghiệp lớn thuộc Vinashin có sự bảo lãnh của Chính phủ Hỗ trợ về chính trị (thông qua Vinalines) để phát triển đội tàu trong nước; Thu hút FDI trong ngành thép chế tạo;
<p>Điểm yếu</p> <ul style="list-style-type: none"> Thiếu nguồn cung cấp các yếu tố đầu vào (thép tấm, lao động, máy móc); Yếu kém trong quản lý Nhà nước; tái cơ cấu Vinashin Khả năng áp dụng công nghệ hiện đại còn yếu; Không có chiến lược phát triển rõ ràng đối với ngành đóng tàu. 	<p>Điểm yếu/Cơ hội</p> <ul style="list-style-type: none"> Thu hút FDI vào các ngành máy móc điện tử và sản xuất thép tấm; Tạo điều kiện thuận lợi trong việc xây dựng các ngành công nghiệp hỗ trợ; Đưa ra các giải pháp khả thi để thực hiện chiến lược phát triển kinh tế và chiến lược phát triển ngành đóng tàu 	<p>Điểm yếu/Thách thức</p> <ul style="list-style-type: none"> Nâng cao năng lực của người lao động và các công ty để có khả năng tiếp thu công nghệ hiện đại; Đưa ra các ưu đãi trong việc tiếp cận nguồn vốn tín dụng; Hợp tác với các đối tác nước ngoài để phát triển các phân khúc phù hợp;

Nguồn: Báo cáo của Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương.

Phân tích khả năng đáp ứng các tiêu chí lựa chọn

■ *Về điều kiện tiền đề: không được đánh giá tốt lắm*

Việt Nam có nhiều tiềm năng lớn như bờ biển dài, thiết bị “nhàn rỗi” của Vinashin, trình độ tay nghề hàn giỏi, v.v. và do vậy có nhiều doanh nghiệp nước ngoài (kể cả doanh nghiệp Nhật Bản) quan tâm đến lĩnh vực này của Việt Nam. Hơn nữa, đây là ngành được Chính phủ Việt Nam quan tâm phát triển nhằm phát huy tiềm năng, lợi thế so sánh cho phát triển ngành này.

Tuy vậy, vấn đề đầu tư dàn trải và nợ xấu của tập đoàn Vinashin lại là trở ngại lớn đối với các nhà đầu tư.

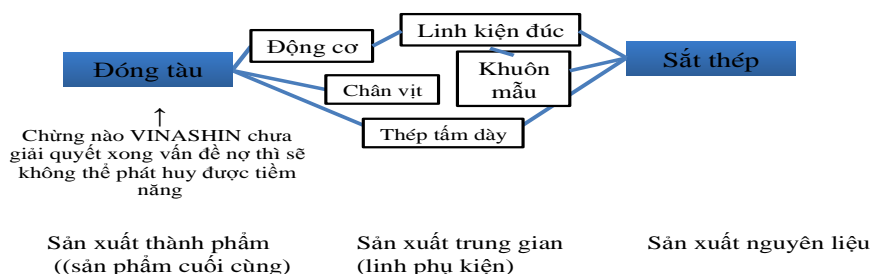
■ *Tiêu chí chính: Có thể đánh giá rất tốt*

Tác động về lượng: Việt Nam đã từng là nước đóng tàu đứng thứ 5 thế giới, nằm trên tuyến đường biển quan trọng, với đường bờ biển dài. Đây chính là những tiềm năng lớn để phát triển ngành này.

Tác động về chất: ngành này đòi hỏi trình độ công nghệ cao và lao động lành nghề. Nhật Bản sở hữu công nghệ và kỹ năng đóng tàu hiện đại, nên có thể kỳ vọng vào Tác động về chất thông qua sự hợp tác song phương giữa hai nước.

Hiệu quả liên kết: việc phát triển ngành đóng tàu sẽ làm tăng nhu cầu về thép tấm dày, qua đó sẽ kéo theo sự phát triển của ngành thép (đặc biệt là thép chế tạo).

Sơ đồ 5: Mối quan hệ giữa công nghiệp hạ nguồn, trung nguồn và thượng nguồn ngành đóng tàu



Nguồn: Tổ công tác.

Một số vấn đề khi lựa chọn ngành

Điều kiện tiên đề ở đây là nhanh chóng giải quyết vấn đề nợ xấu của Vinashin, nhằm tạo niềm tin cho các đối tác nước ngoài trong quá trình hợp tác.

Ngành đóng tàu có liên quan đến nhiều ngành sản xuất đầu vào trung gian, song hiện còn rất thiếu, không đáp ứng nhu cầu. Ngoài ra, ngành đóng tàu chủ yếu vẫn gia công lắp ráp, nên giá trị gia tăng thấp. Trong khi đó, đây lại là ngành đòi hỏi vốn lớn, có thể gây ô nhiễm môi trường.

4. Máy nông nghiệp

Tăng trưởng của ngành

Việt Nam có khu vực nông nghiệp rộng lớn, nhưng ngành máy nông nghiệp lại kém phát triển, sản xuất trong nước ước tính chỉ chiếm khoảng 20%-30% thị phần, 60% là máy nhập khẩu từ Trung Quốc, còn lại là Nhật Bản và Hàn Quốc. Nhìn chung về giá của cùng chủng loại, máy sản xuất ở trong nước đắt hơn các máy có giá rẻ từ Trung Quốc. Do đó, vấn đề giá thành đối với máy móc nông nghiệp là rất quan trọng.

Các sản phẩm trong nước chủ yếu là của Tổng Công ty máy nông nghiệp Việt Nam (VEAM) – một trong những công ty trong nước có uy tín nhất. Máy nông nghiệp sản xuất trong nước trở nên đa dạng hơn từ máy chế biến cao su thô (với công suất hàng năm khoảng 100 tấn) tới máy đánh bóng gạo, máy chế biến thức ăn gia súc và một số trang thiết bị đặc biệt cho trồng mía v.v. Những sản phẩm này có hàm lượng công nghệ cao hơn, do đó giúp sản xuất sản phẩm nông nghiệp chất lượng cao.

Điểm mạnh, điểm yếu chính

- Có thể kỳ vọng chủ yếu vào tác động về chất.
- Tác động về lượng của ngành này còn hạn chế. Tuy nhiên, với lao động nông nghiệp chiếm gần 50% và dân số nông thôn chiếm 70% dân số, tăng cường sử dụng máy nông nghiệp sẽ góp phần tích cực làm tăng năng suất cho nông dân.
- Khi năng suất nông nghiệp được nâng cao, cơ cấu lao động sẽ chuyển dịch theo hướng giảm tỷ trọng lao động trong khu vực nông nghiệp - nông thôn, đồng thời số lượng người làm trong lĩnh vực công nghiệp cũng sẽ tăng lên.

Sơ đồ 6: Phân tích SWOT ngành máy nông nghiệp

Phân tích SWOT ngành máy nông nghiệp	Cơ hội <ul style="list-style-type: none">• Tăng năng suất nông nghiệp và giảm diện tích đất nông nghiệp làm tăng nhu cầu sử dụng máy nông nghiệp;• Công nghệ từ các công ty nước ngoài;• Chính sách hỗ trợ của Chính phủ;• Liên kết giữa các quy trình chế biến thực phẩm tạo thành chuỗi giá trị	Thách thức: <ul style="list-style-type: none">• Diện tích đất nông nghiệp giảm đáng kể gây ảnh hưởng lớn đến sản xuất nông nghiệp;• Việc nhập khẩu các sản phẩm chất lượng thấp từ Trung Quốc có xu hướng tăng
Điểm mạnh <ul style="list-style-type: none">• Sự hiện diện của các doanh nghiệp FDI;• Khả năng cạnh tranh của một số doanh nghiệp địa phương;	Điểm mạnh/Cơ hội <ul style="list-style-type: none">• Cơ giới hóa nông nghiệp được thực hiện trên các diện tích canh tác lớn;• Ban hành các tiêu chuẩn chất lượng đầu vào;	Điểm mạnh/Thách thức <ul style="list-style-type: none">• Hỗ trợ nâng cao chất lượng các doanh nghiệp địa phương;• Tạo điều kiện thuận lợi trong việc hợp tác giữa các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài và doanh nghiệp tư

		nhân trong nước;
Điểm yếu	Điểm yếu/Cơ hội	Điểm yếu/Thách thức
<ul style="list-style-type: none"> Chi phí cao, khả năng cạnh tranh về giá còn yếu; Yếu kém trong khâu tiếp thị, thiết kế sản phẩm; Sự liên kết giữa nông dân với nhà sản xuất còn yếu; 	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao kỹ năng lao động trong khâu tiếp thị và thiết kế sản phẩm; Hỗ trợ tín dụng đối với sản xuất trong nước. 	<ul style="list-style-type: none"> Ngăn chặn việc chuyển đổi đất nông nghiệp vào các mục đích không phù hợp; Thực thi các quy định về quản lý chất lượng sản phẩm nhập khẩu;

Phân tích khả năng đáp ứng các tiêu chí lựa chọn

■ Về điều kiện tiền đề: Có thể chấp nhận được

Một số doanh nghiệp của Nhật Bản dành sự quan tâm nhất định đến ngành máy nông nghiệp của Việt Nam, đã xây dựng nhà máy chế tạo máy móc nông nghiệp hoặc phát triển sản phẩm và khai thác kênh bán hàng dành cho thị trường Việt Nam. Nếu như có chính sách hỗ trợ cho người nông dân như hỗ trợ về vốn và tín dụng, thì thị trường thiết bị máy móc nông nghiệp có thể sẽ được mở rộng hơn nữa.

■ Tiêu chí chính: Có thể chấp nhận được

Tác động về lượng: một số doanh nghiệp FDI như công ty Kubota Thái Lan đã bán ra 5.000 chiếc máy cày trong năm 2005, 25.000 chiếc trong năm 2008. Như vậy, công ty này thậm chí còn mở rộng quy mô bán hàng ở mức độ tương đương với thị trường trong nước Nhật Bản. Từ kinh nghiệm này, Việt Nam với diện tích cày cấy gấp 4,3 lần của Nhật Bản (gấp 6~7 lần Thái Lan) sẽ là 1 thị trường tương đối lớn cho việc tiêu thụ các sản phẩm máy nông nghiệp.

Tác động về chất: thực hiện cơ giới hoá nông nghiệp sẽ góp phần cải thiện năng suất sản xuất nông nghiệp, từ đó giúp chuyển dịch lao động sang lĩnh vực công nghiệp. Hơn nữa, sử dụng máy gặt đập liên hợp sẽ làm tăng tỷ suất canh tác, từ đó cải thiện thu nhập cho nông dân. Thái Bình hiện có sản lượng thu hoạch lúa trên diện tích cao nhất cả nước, và đang được các hãng chế tạo thiết bị máy móc nông nghiệp của Nhật Bản hỗ trợ, qua đó cho thấy một ví dụ điển hình về hiện đại hoá nông nghiệp.

Hiệu quả liên kết: phát triển máy nông nghiệp sẽ thúc đẩy ngành chế biến thực phẩm do hiệu ứng tăng năng suất nông nghiệp. Việt Nam đã có một số doanh nghiệp sản xuất máy nông nghiệp với nhiều sản phẩm đa dạng, nên nếu thu hút được doanh nghiệp Nhật Bản sẽ có thể tạo liên kết sản xuất với doanh nghiệp trong nước.

Một số vấn đề đối với lựa chọn ngành

Để mở rộng thị trường máy nông nghiệp thì Việt Nam cần phải phát triển các loại máy nông nghiệp có năng lực cạnh tranh về giá. Hiện nay, động cơ, hộp số, xích là những bộ phận quan trọng chiếm khoảng 30-50% giá thành sản xuất lại phải nhập

khẩu nên so với sản phẩm của Trung Quốc thì máy nông nghiệp do Việt Nam chế tạo có giá thành cao hơn. Vì vậy, tăng cường khả năng cạnh tranh cho thiết bị máy móc nông nghiệp đòi hỏi phải nâng cao khả năng của ngành công nghiệp hỗ trợ và các ngành sản xuất linh kiện liên quan.

5. Công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

Tăng trưởng của ngành

Công nghiệp môi trường là ngành mới phát triển ở Việt Nam, trong khi một số giải pháp tiết kiệm năng lượng đã được thực hiện, nhưng chủ yếu áp dụng cho bên cầu hay bên tiêu thụ điện năng.

Điểm mạnh và điểm yếu chính

- Có thể kỳ vọng chủ yếu vào tác động về chất.
- Việt Nam là một trong những nước chịu ảnh hưởng nhiều nhất từ vấn đề nước biển dâng, nên việc quan tâm đến áp dụng các công nghệ môi trường là rất cần thiết. Phía Nhật Bản cũng rất quan tâm đến công nghệ môi trường như xử lý nước hay phát điện hiệu suất cao.
- Nếu Việt Nam có các hỗ trợ chính sách phù hợp và khả thi, thì triển vọng mở rộng hợp tác và kinh doanh trong ngành này là rất tươi sáng do Nhật Bản có kinh nghiệm tốt kết hợp với công nghệ hiện đại trong ngành này.

Sơ đồ 7: Điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức đối với ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

	Cơ hội (O)	Thách thức:
	<ul style="list-style-type: none"> • Nhu cầu gia tăng từ các ngành khác và khu công nghiệp; • Biến đổi khí hậu đòi hỏi có những biện pháp bảo vệ môi trường; • Tái cơ cấu EVN; 	<ul style="list-style-type: none"> • Thái độ đối với xúc tiến đầu tư, trong khi chưa coi trọng đánh giá tác động môi trường; • Chi phí điều chỉnh;
Điểm mạnh (S)	<p style="text-align: center;">S/O</p> <ul style="list-style-type: none"> • Xúc tiến đầu tư vào các ngành năng lượng thay thế, nhất là từ các nước phát triển; • Xây dựng quy hoạch tổng thể đầu tư vào năng lượng, trong đó tập trung vào năng lượng sạch; 	<p style="text-align: center;">S/T</p> <ul style="list-style-type: none"> • Thực thi hiệu quả đánh giá tác động môi trường khi thu hút FDI; • Thường xuyên đánh giá mức độ tuân thủ quy định bảo vệ môi trường của doanh nghiệp;
Điểm yếu (W)	<p style="text-align: center;">W/O</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tín dụng ưu đãi cho các ngành dịch vụ môi trường; • Hợp tác với các nước phát 	<p style="text-align: center;">W/T</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường nhận thức về bảo vệ môi trường; • Giảm tiêu hao năng

<ul style="list-style-type: none"> • Công nghệ thấp; • Chưa nhận thức đúng mức đối với bảo vệ môi trường; • Thị trường điện còn bất cập, với sự chi phối của EVN; 	triển nhằm phát triển năng lượng thay thế; <ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường cạnh tranh (hoặc khả năng duy trì cạnh tranh) trên thị trường điện. 	lượng khi truyền tải; <ul style="list-style-type: none"> • Thiết lập đối tác nhà nước - nhân dân nhằm bảo vệ môi trường.
--	---	---

Nguồn: Tổ công tác.

Phân tích mức độ đáp ứng các tiêu chí

■ Về điều kiện tiền đề: Có thể đánh giá rất tốt

Chính phủ và các doanh nghiệp Việt Nam và Nhật Bản đều rất quan tâm đến lĩnh vực này. Cho đến nay, đã có nhiều đoàn trao đổi, khảo sát và điều tra tìm hiểu về công nghệ tiết kiệm năng lượng.

Việt Nam cũng rất quan tâm đến công nghệ môi trường hiện đại mà Nhật Bản có tiềm năng và làm chủ. Tuy nhiên, do các thiết bị có hiệu suất sử dụng năng lượng cao và tiết kiệm có giá thành khá cao, việc phát triển các ngành công nghệ môi trường sẽ khó khả thi nếu giao phó hoàn toàn cho các doanh nghiệp tư nhân. Nếu có các chính sách tạo động lực hợp tác giữa doanh nghiệp Việt Nam và Nhật Bản thì ngành công nghệ môi trường và năng lượng thay thế sẽ có nhiều tiềm năng phát triển.

Như vậy, thị trường hiện nay dường như chưa chín muồi. Tuy nhiên, các doanh nghiệp cũng nhận thức được tiềm năng to lớn của ngành công nghệ môi trường và tiết kiệm năng lượng ở Việt Nam. Vì vậy, cần có chính sách kịp thời và đồng bộ để tạo động lực cho doanh nghiệp hiện thực hóa các tiềm năng này.

■ Tiêu chí chính: Có thể đánh giá ở mức chấp nhận được

Tác động về lượng: Lĩnh vực công nghệ môi trường chưa phát triển và chưa thể đánh giá về triển vọng trong tương lai. Xu hướng của các doanh nghiệp Nhật Bản trong lĩnh vực này là nhận đơn hàng sản xuất thiết bị liên quan đến xử lý nước, cấp nước, hạ tầng xã hội từ các doanh nghiệp lớn ngay tại Việt Nam.

Tác động về chất: đối với một số lĩnh vực sản phẩm đặc thù, nếu phát triển như một ngành sản xuất thì có thể mang lại nhiều chuyển biến tích cực về môi trường. Hơn nữa, nếu các ngành này giúp nâng cao hiệu suất sử dụng năng lượng, nền kinh tế sẽ hưởng lợi từ việc cải thiện năng suất sản xuất. Đây chính là tác động lớn về chất.

Hiệu quả liên kết: Do thiếu số liệu nên chưa thể đánh giá hiệu quả liên kết. Tuy nhiên, nếu ngành này phát triển sẽ tạo hiệu quả liên kết với những ngành khác thông qua sử dụng tiết kiệm năng lượng và sản xuất sản phẩm thân thiện với môi trường.

Một số vấn đề khi lựa chọn ngành:

Do lĩnh vực môi trường và tiết kiệm năng lượng khá rộng, nếu lựa chọn ngành này, việc tiếp theo là phải thu hẹp phạm vi ngành này để thực hiện chính sách thúc đẩy và hợp tác có trọng tâm hơn. Nếu xét từ góc độ tập trung thì ví dụ có thể phát triển khu vực sống chất lượng cao (như thành phố sinh thái) trên cơ sở giải quyết các vấn đề như ô nhiễm không khí, ô nhiễm nguồn nước, chất thải, thực hiện ở cả cấp vĩ mô và cấp doanh nghiệp. Một định hướng lớn khác là triển khai các hoạt động nhằm thúc đẩy tiết kiệm năng lượng và phát triển các nguồn năng lượng có khả năng tái tạo (thủy điện, phong điện, điện mặt trời, địa nhiệt, sinh khối). Song song với các định hướng này, một yêu cầu quan trọng và không thể thiếu là có cơ chế và tiêu chuẩn phù hợp để phát triển/bảo vệ môi trường và công nghiệp tiết kiệm năng lượng.

Phụ lục 3: Phân tích các ngành đang cân nhắc

1. Ngành sản xuất xe máy

a. Các điểm mạnh chính:

Nhiều doanh nghiệp theo mô hình lắp ráp công đoạn sau cùng đang đầu tư tại Việt Nam với tỷ lệ nội địa hóa lên đến 70-90%. Các doanh nghiệp này có ý định mở rộng nhà máy, nhằm xuất khẩu ra thị trường ASEAN và Nam Mỹ. Theo đó, hướng ngành lắp ráp xe máy vào các thị trường xuất khẩu sẽ góp phần quan trọng vào việc phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ nói riêng và phát triển công nghiệp nói chung ở Việt Nam.

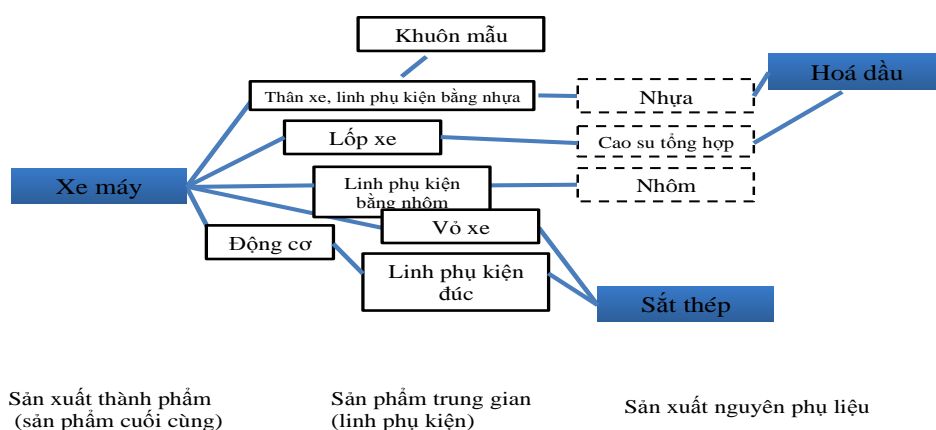
Liên quan đến ngành lắp ráp xe máy, Việt Nam cần cân nhắc xem liệu có cần thêm các biện pháp chính sách hỗ trợ hay không, bởi ngành này đã thu được những thành công nhất định với thị trường trong nước. Theo đó, Việt Nam cũng cần xem xét thấu đáo những lợi ích có thể có từ hỗ trợ ngành này. Đó là điều kiện để đưa ngành vào vị trí ngành công nghiệp chiến lược.

b. Điều kiện tiên đề: Có thể đánh giá rất tốt

Quy mô thị trường xe máy ở Việt Nam năm 2009 là 2,26 triệu chiếc, và Việt Nam trở thành thị trường lớn thứ 4 thế giới sau Trung Quốc, Ấn Độ, và In-đô-nê-xi-a.

Doanh nghiệp Nhật Bản A đã công bố kế hoạch mở rộng quy mô sản xuất từ 2 triệu chiếc/năm hiện nay lên 2,5 triệu chiếc/năm, và hướng tới xuất khẩu không chỉ trong khu vực ASEAN mà cả sang các nước công nghiệp mới nổi như Bra-xin.

Sơ đồ 1: Mối quan hệ giữa công nghiệp hạ nguồn, trung nguồn và thượng nguồn ngành xe máy



Doanh nghiệp Nhật Bản B cũng có kế hoạch mở rộng quy mô sản xuất từ 1 triệu chiếc/năm lên 1,5 triệu chiếc/năm.

Cả hai doanh nghiệp trên đều đạt tỷ lệ nội địa hoá trong khoảng từ 70% đến 90%. Có thể thấy các ngành công nghiệp hỗ trợ cho lĩnh vực sản xuất xe máy đã đạt trình độ phát triển nhất định. Thậm chí, một doanh nghiệp Nhật Bản cho rằng trong tương lai không xa, việc đạt được tỷ lệ nội địa hoá lên đến 100% là hoàn toàn khả thi.

Một doanh nghiệp C của Ý với công suất hiện tại là 100.000 chiếc đã công bố kế hoạch mở rộng lên 300.000 chiếc và trong tương lai sẽ sản xuất tại Việt Nam để xuất khẩu sang thị trường các nước Đông Nam Á.

Một doanh nghiệp D của Đài Loan dự định sẽ xây dựng nhà máy mới chuyên sản xuất xe máy trong 3 năm tới. Doanh nghiệp này cũng hướng cho xuất khẩu sang thị trường ASEAN và các nước Châu Âu như Đức, Pháp và Ý.

Việc tăng cường lắp ráp xe máy để xuất khẩu sẽ đem lại lợi ích cho các nhà cung cấp linh phụ kiện trong nước. Trong bối cảnh ấy, hoạt động đầu tư vào lĩnh vực trung gian để sản xuất xe máy là rất khả thi và có lợi nhuận cao. Đây chính là động lực thúc đẩy sự phát triển hơn nữa của ngành công nghiệp hỗ trợ.

c. Tiêu chí chính: Có thể đánh giá cao với một số điều kiện nhất định

Tác động về lượng: giả sử đơn giá 1 chiếc xe máy thấp nhất khoảng 1.000 đôla Mỹ, với số lượng xe sản xuất 1 năm của 2 công ty nêu trên đạt 4 triệu chiếc (trên thực tế còn nhiều doanh nghiệp khác nữa cũng sản xuất xe máy) thì giá trị sản xuất 1 năm

đạt khoảng 4 tỷ đôla Mỹ. Giá trị này tương ứng với khoảng 4% GDP (theo giá hiện hành năm 2010 của Việt Nam). Tiếp tục giả thiết rằng tỷ lệ nội địa hoá về xe máy đạt gần 100%, phần lớn giá trị được tạo ra sẽ đóng góp cho tăng trưởng GDP của Việt Nam. Hơn nữa, điều này sẽ tạo ra hiệu ứng lan toả đối với các doanh nghiệp sản xuất thứ cấp và doanh nghiệp chế tạo thiết bị sản xuất như khuôn mẫu.

Chính vì vậy, Việt Nam cần cân nhắc hơn nữa về việc nên giao phó việc phát triển ngành lắp ráp xe máy cho thị trường hay cần thúc đẩy hỗ trợ về mặt chính sách.

Tác động về chất: Các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện máy móc (kể cả doanh nghiệp vừa và nhỏ) cho các doanh nghiệp nhà sản xuất thành phẩm đã đầu tư và hiện diện khá nhiều ở Việt Nam. Giao dịch của các doanh nghiệp này với các nhà sản xuất trong nước cũng tăng. Nếu tăng giá trị sản xuất của khâu cuối cùng và kèm theo đó là mở rộng giao dịch, tác động về chất có thể có ý nghĩa quan trọng.

Hiệu quả liên kết: Tăng giá trị sản xuất ở khâu hạ nguồn sẽ tạo thêm động lực phát triển cho các hoạt động sản xuất, cung ứng ở khâu trung gian. Hơn thế nữa, nếu thúc đẩy đầu tư vào khâu thượng nguồn (sản xuất nguyên liệu) để đáp ứng nhu cầu của khâu trung gian thì có thể nội địa hoá toàn bộ chuỗi cung ứng từ khâu đầu đến khâu cuối của quá trình sản xuất ra một thành phẩm.

d. Điểm lưu ý

Còn nhiều ý kiến nghi ngờ về khả năng xuất khẩu xe máy, nhất là trong bối cảnh ngành này đã khá phát triển và/hoặc được đầu tư khá nhiều ở khu vực ASEAN (chẳng hạn như ở Thái Lan và In-đô-nê-xi-a). Do đó, Tổ Công tác cho rằng cần phải tiến hành khảo sát và phân tích chi tiết hơn về tính khả thi của điều này.

Ngoài ra, triển vọng phát triển của khâu sản xuất xe máy thành phẩm (hạ nguồn) sẽ ảnh hưởng đến định hướng phát triển của một số ngành thượng nguồn (như hoá dầu và sắt thép). Trong khi đó, đây cũng là những ngành Việt Nam ít còn lợi thế do phát triển muộn hơn so với các nước trong khu vực. Đây là vấn đề cần cân nhắc trong định hướng phát triển ngành lắp ráp xe máy.

2. Ngành dệt may

a. Các điểm chính:

- Trong danh mục hàng xuất khẩu của Việt Nam, đứng đầu bảng là hàng may mặc. Tuy nhiên, kim ngạch nhập khẩu các nguyên liệu đầu vào (như vải) cũng rất lớn.
- Hiện tại, đây là ngành đem lại nhiều ngoại tệ nhất cho Việt Nam. Do đó, việc tăng cường nội địa hóa các công đoạn khác ngoài công đoạn may sẽ giúp nâng cao giá trị gia tăng. Nếu có thể thực hiện cả hai công đoạn trong nước thì sẽ có tác động tốt đến thương lượng EPA hay TPP.

- Cần cân nhắc xem có cần phải hỗ trợ chính sách hơn nữa đối với ngành này hay không, sau khi đã có những thành công nhất định với thị trường trong nước. Bên cạnh đó, việc xem xét phân ngành nào cần được thúc đẩy phát triển bằng hỗ trợ cũng là một định hướng cần thiết.

b. Điều kiện tiền đề: Có thể đánh giá cao

Sản phẩm may mặc chiếm vị trí thứ nhất trong xuất khẩu năm 2011 của Việt Nam. Ở thời điểm hiện tại, đây là một trong những mặt hàng xuất khẩu có năng lực cạnh tranh nhất của Việt Nam.

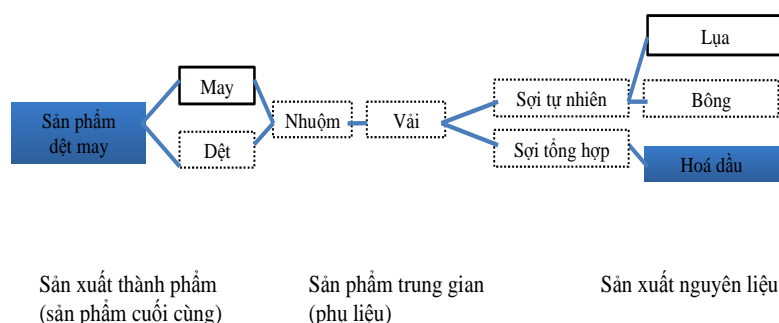
Tuy vậy, ngành may mặc cũng dựa nhiều vào các đầu vào từ nhập khẩu. Trong khi giá trị xuất khẩu đạt tới hơn 14 tỷ đôla Mỹ vào năm 2011, ngành này cũng nhập khẩu vải lên tới 6,8 tỷ đôla Mỹ, nhập khẩu nguyên phụ liệu may, giày dép là 2,9 tỷ đôla Mỹ. Vì vậy, đây chưa phải là ngành tạo ra giá trị gia tăng cao trong nước. Công đoạn may là công đoạn chủ yếu tạo ra giá trị gia tăng. Do vậy, còn nhiều tiềm năng cho phát triển các lĩnh vực thượng nguồn (sản xuất nguyên liệu) như khâu nhuộm, vải hay lĩnh vực hạ nguồn sản xuất ra thành phẩm như khâu hoàn thiện, bán lẻ, v.v.

Trên một phương diện khác, xu hướng đầu tư của các doanh nghiệp Nhật Bản trong lĩnh vực sản xuất đồ lót và quần áo cũng được thể hiện ngày một rõ hơn.

c. Tiêu chí chính: Có thể đánh giá với một số điều kiện nhất định

Tác động về lượng: Hiện nay, dệt may chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam. Do đó, nếu nâng cao giá trị gia tăng, lĩnh vực này sẽ đóng góp đáng kể và bền vững vào tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam.

Sơ đồ 2: Mối quan hệ giữa công nghiệp hạ nguồn, trung nguồn và thượng nguồn ngành dệt may



Tác động về chất: Một số doanh nghiệp dệt kim Nhật Bản hiện đang nhập khẩu sợi tổng hợp như Polyeste để sản xuất khăn mặt và áo phông. Mặt khác, các doanh nghiệp thuộc Petro Việt Nam đã có nhà máy sản xuất Polyeste đi vào hoạt động. Nếu xây dựng và tăng cường được chuỗi cung ứng giữa các doanh nghiệp thì sẽ giúp nâng cao giá trị gia tăng trong nước, đồng thời giúp thực hiện nguyên tắc hai công đoạn khi mở rộng đối tác ký kết EPA với Việt Nam trong tương lai.

Hiệu quả liên kết: Mặc dù số liệu cũ, song trong công đoạn dệt thì so với Thái Lan, Pakistan, và In-đô-nê-xi-a, Việt Nam có số lượng máy dệt rất thấp, thậm chí chỉ bằng 1/100 nếu so sánh với Trung Quốc. Theo như kết quả khảo sát các công ty của Nhật Bản, nhu cầu đầu tư vào công đoạn dệt vải tại Việt Nam không cao.

Như vậy, Tổ Công tác cho rằng cần tiếp tục cân nhắc kỹ xem nên lựa chọn phân ngành nào, tập trung vào công đoạn nào trong ngành dệt may.

d. Điểm lưu ý

Sau khi Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện ASEAN - Nhật Bản có hiệu lực, xuất khẩu dệt may của Việt Nam vào Nhật Bản đã gia tăng rõ rệt. Tuy nhiên, hiện nay nguyên tắc hai công đoạn được thực hiện theo cách thức là nhập khẩu vải từ Nhật Bản và Thái Lan, và xuất khẩu thành phẩm. Trên phương diện này, việc phát triển ngành

dệt may trong thời gian tới cần phải lưu ý tới triển vọng thực hiện hiệp định đối tác kinh tế giữa Việt Nam và EU cũng như tác động của TPP.

Trong công đoạn may, Việt Nam cũng cần lưu ý tới Mi-an-ma bởi đây là nước có khả năng cạnh tranh cao với chi phí nhân công rẻ. Hơn nữa, Trung Quốc có ngành sản xuất nguyên liệu từ bông, sợi tổng hợp đến vải, may đã phát triển với quy mô thị trường lớn, và hoàn toàn có thể áp đảo các doanh nghiệp dệt của Việt Nam.

3. Ngành thép

a. Các điểm chính:

- Trong những năm qua, nhu cầu về thép của Việt Nam gia tăng đáng kể và tập trung vào thép xây dựng. Vì vậy, doanh nghiệp cũng rất quan tâm đến ngành này.
- Nhu cầu tập trung vào thép xây dựng, nhưng số lượng lò điện luyện thép hiện đã quá nhiều. Hơn nữa, nhu cầu về thép dùng trong chế tạo công nghiệp chủ yếu là thép chất lượng cao mà với hệ thống lò điện hiện tại không thể sản xuất được. Trong khi đó, triển vọng của ngành đóng tàu, ô tô, điện và điện tử sẽ ảnh hưởng và phụ thuộc rất lớn vào sự phát triển của ngành thép.
- Bên cạnh việc xem xét các ngành như điện/điện tử, đóng tàu, sản xuất ô tô, Tổ Công tác cho rằng cần làm rõ nhu cầu cụ thể về sản xuất thép, nhất là thép chế tạo, để đảm bảo đủ nhu cầu nhất định và coi thép là một ngành công nghiệp chiến lược.

b. Điều kiện tiền đề: Có thể đánh giá cao

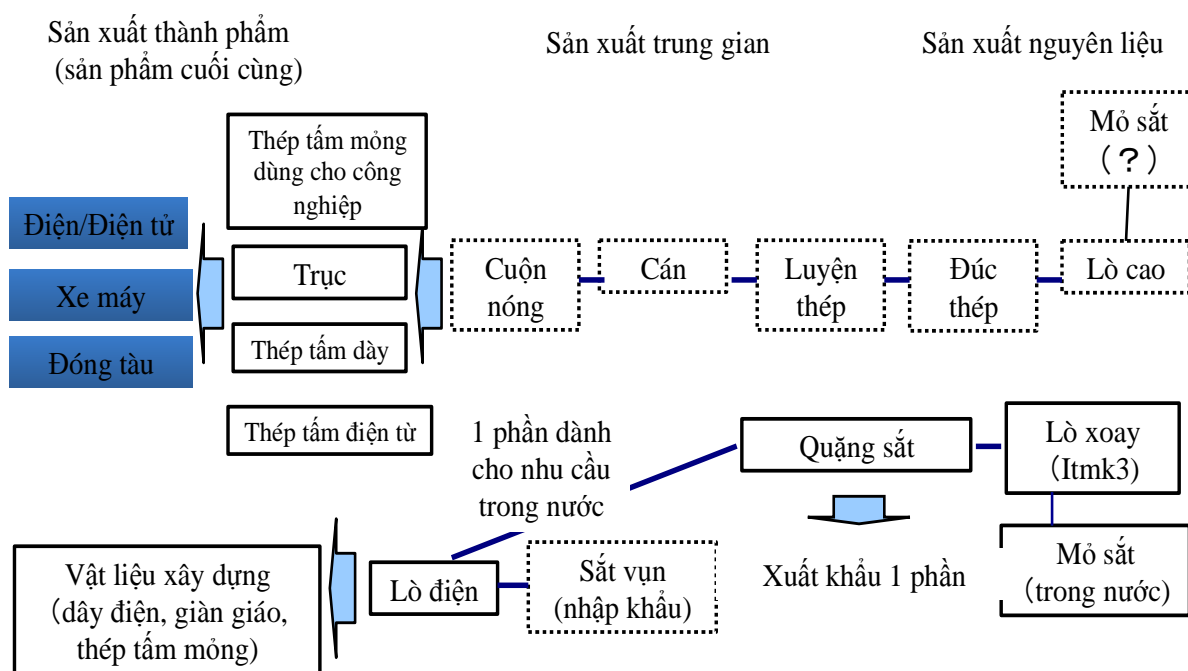
Nhu cầu thép của Việt Nam vào khoảng 7 triệu tấn (năm 2005), và hiện có thể đạt tới 10 triệu tấn theo ước tính của doanh nghiệp. Có thể thấy đầu tư của các doanh nghiệp sản xuất thép xây dựng bằng lò điện đang diễn ra rất mạnh mẽ. Riêng với thép xây dựng thì số lò điện hiện có của các doanh nghiệp Việt Nam đang quá nhiều, buộc các cơ quan chức năng phải hạn chế cấp phép đầu tư mới trong lĩnh vực này.

Về nguyên liệu cho ngành thép, các mỏ quặng sắt ở Việt Nam có hàm lượng kẽm cao nên không phù hợp cho việc đầu tư lò luyện thép cao quy mô lớn. Nếu sử dụng công nghệ của Nhật Bản, Việt Nam có thể sản xuất sắt thép từ bột thép. Đây chính là dự án thu hút sự quan tâm lớn của cả 2 phía Việt Nam và Nhật Bản.

Đầu tư lò luyện cao sẽ cần một khoản vốn đầu tư lớn, và quy mô sản xuất của 1 lò khoảng 3 đến 5 triệu tấn. Vì vậy, cần phải bảo đảm rằng đầu tư lò luyện này sẽ đáp ứng phần lớn nhu cầu thép thay thế sản phẩm được sản xuất bởi các lò luyện điện hiện có ở Việt Nam. Ngoài ra, nhu cầu về thép hiện tại chủ yếu là thép xây dựng có khả năng sản xuất từ sắt vụn. Hơn nữa, ngay cả Thái Lan, một nước có nhu cầu cao đối với sản phẩm thép chất lượng cao như thép tấm chế tạo ô tô cũng vẫn chưa thể đầu tư lò luyện cao. Do đó, Tổ Công tác cho rằng cần tiếp tục xem xét và phải nhìn ra được động thái của thế giới.

Tuy vậy, nếu ngành đóng tàu của Việt Nam khôi phục thì tình hình sẽ khác đi. Khi đó, nguyên liệu chính của đóng tàu là thép tấm dày sẽ trở nên cần thiết, khiến nhu cầu đối với thép chế tạo tăng nhanh chóng. Hơn nữa, thép tấm dày dùng trong đóng tàu đòi hỏi công nghệ sản xuất rất cao, và không thể sản xuất được bằng lò luyện điện từ nguyên liệu là bột sắt.

Sơ đồ 3: Nhu cầu đối với ngành thép



Nhu cầu thép: 7 triệu tấn/năm

Do vậy, chìa khóa để phát triển công nghiệp thép nằm ở triển vọng về nhu cầu thép chế tạo như đóng tàu và sản xuất ô tô. Ngược lại, nếu các doanh nghiệp trong các ngành hạ nguồn này có thể mua thép tại thị trường trong nước thì năng lực cạnh tranh quốc tế sẽ tăng lên, tiềm năng sẽ lớn.

c. Tiêu chí chính: có thể đánh giá với một số điều kiện nhất định

Tác động về lượng: tác động này phụ thuộc nhiều vào sự phát triển của ngành sản xuất thành phẩm như ô tô, xe máy, đóng tàu, v.v.

Tác động về chất: chất lượng thép của Nhật Bản đạt tiêu chuẩn rất cao trên thế giới. Do vậy, nếu nhu cầu đối với thép chất lượng cao tăng, Việt Nam sẽ có nhiều khả năng tiếp nhận công nghệ chuyên giao trong lĩnh vực này.

Hiệu quả liên kết: thép là đầu vào quan trọng cho nhiều ngành chế tạo khác như ngành sản xuất xe máy, ô-tô, đóng tàu, v.v. Việc phát triển ngành thép cũng tạo thêm cơ sở cho việc phát triển các ngành hạ nguồn này, qua đó góp phần củng cố nền tảng cho phát triển công nghiệp ở Việt Nam.

4. Ngành ô tô và phụ tùng (đang làm)

a. Các điểm chính:

- Với quy mô dân số khoảng 90 triệu dân, Việt Nam có tiềm năng tiêu thụ và phát triển sản xuất ô-tô.
- Tuy nhiên, so với Thái Lan thì quy mô thị trường Việt Nam hiện chưa đến 1/10, dự báo chênh lệch về quy mô thị trường sẽ vẫn lớn cho đến năm 2020. Ngay cả khi “dự án Ishikawa” được thực hiện từ năm 1996 với các đề xuất: i) mở rộng thị trường trong nước, ii) thúc đẩy nội địa hóa, và iii) ưu đãi hỗ trợ cho các nhà máy sản xuất linh kiện xuất khẩu, nhưng đến năm 2012, tình hình vẫn không có nhiều chuyển biến. Không những thế, một số đề xuất gần đây nhằm hạn chế xe cá nhân như tăng phí trước bạ và phí đăng ký biển số xe lại làm giảm nhu cầu đáng kể đối với ô-tô, khiến triển vọng của ngành ô-tô không thực sự sáng sủa.
- Do thời gian từ nay cho đến năm 2015 hoặc 2018 không còn nhiều, nếu nỗ lực thực hiện hiệu quả các đề xuất đã được đưa ra như mở rộng thị trường ô tô trong nước, đưa ra các biện pháp ưu đãi đối với một số loại xe nhất định v.v. ngành ô-tô có thể được đưa vào danh sách các ngành công nghiệp chiến lược. Nếu không, đây sẽ là ngành khó hấp dẫn đầu tư và khó có khả năng cạnh tranh trong khu vực.
- Để thành công, cần chọn lọc một cách phù hợp các phân ngành từ danh mục đối tượng, bao gồm cả những lĩnh vực mới như ô tô điện.

b. Điều kiện tiền đề: Có thể đánh giá

Ngành này thu hút khá nhiều sự quan tâm của các doanh nghiệp Nhật Bản. Song nhìn từ góc độ quy mô thị trường, các doanh nghiệp này cũng dành nhiều sự quan tâm hơn đối với các thị trường khác ngoài Việt Nam. Do thị trường ô tô trong nước chưa đủ lớn, nên mới chỉ có một bộ phận doanh nghiệp về dây điện và ghế ngồi đầu tư vào Việt Nam.

Trong điều kiện phát triển và hội nhập thị trường trong thời gian tới, Việt Nam có thể kỳ vọng nhiều vào sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô. Một bộ phận doanh nghiệp nước ngoài tiến hành liên kết với doanh nghiệp trong nước và đang gia tăng sản lượng ô tô sản xuất tại Việt Nam. Tuy nhiên, các doanh nghiệp nước ngoài cũng quan tâm khá nhiều đối với Thái Lan và In-đô-nê-xi-a. Vì vậy, sự quan tâm của một số doanh nghiệp nước ngoài vào Việt Nam mới chỉ dừng ở một mức độ nhất định.

c. Tiêu chí chính: có thể chấp nhận được với một số điều kiện nhất định

Tác động về lượng: Đơn giá của 1 chiếc xe quá cao, đồng thời quy mô thị trường hiện tại bao gồm cả xe cũ và xe mới chỉ có 200.000 chiếc. Nếu so với thị trường Thái Lan là 2 triệu chiếc thì quy mô thị trường Việt Nam chỉ bằng 1/10, và đến năm 2020 cũng chỉ có thể tăng không quá 2 lần. Vì vậy, tác động về lượng là yếu.

Tác động về chất: Do quy mô thị trường Việt Nam còn nhỏ, lại có quá nhiều nhà chế tạo sản xuất nhiều chủng loại xe, sản lượng từng loại xe là khá nhỏ. Cho nên, nếu muốn phát triển ngành sản xuất ô-tô, Việt Nam cần chọn lọc các phân ngành phù hợp từ danh mục đối tượng bao gồm cả những lĩnh vực mới như ô tô điện.

Hiệu quả liên kết: Nếu xét về quy mô thị trường thì hiệu quả liên kết còn rất hạn chế.

Đánh giá về các ngành còn lại

5. Ngành hoá dầu

a. Các điểm chính:

- Ngành công nghiệp hoá dầu thu hút sự quan tâm của nhiều doanh nghiệp. Tuy nhiên, nếu nhìn từ góc độ cơ cấu ngành thì rất khó để đánh giá triển vọng của ngành hóa dầu một cách độc lập.
- Do đó, Tổ công tác cho rằng cần tiếp tục làm rõ nhu cầu cụ thể, trên cơ sở đó xem xét xem làm thế nào để có thể đáp ứng được các nhu cầu đó.

b. Điều kiện tiền đề: Có thể đánh giá cao

Các doanh nghiệp rất quan tâm đến lĩnh vực sản xuất nguyên liệu. Sau khi nhà máy lọc dầu Dung Quất đi vào hoạt động, tình trạng xuất khẩu dầu thô và nhập khẩu sản phẩm hoá dầu cho nhu cầu trong nước đã phần nào giảm bớt. Ngoài ra, Việt Nam đang có kế hoạch xây dựng hai nhà máy lọc dầu ở Nghi Sơn và Long Sơn. Đối với một nước phải xuất khẩu dầu thô và nhập khẩu sản phẩm hóa dầu như Việt Nam thì đây là những dự án vô cùng quan trọng góp phần giảm thâm hụt thương mại, tác động tốt đến dự trữ ngoại tệ trong nước.

Tuy nhiên, công nghiệp hóa dầu của Việt Nam vẫn còn chậm phát triển. Mãi đến năm 2010, nhà máy sản xuất hạt Polypropylen làm nguyên liệu cho nhựa trong Tổ hợp lọc dầu Dung Quất mới đi vào hoạt động. Trong khi đó, việc hình thành nên tổ hợp sản xuất các sản phẩm hoá dầu sử dụng Naphtha thì vẫn chưa triển khai được.

Nếu đảm bảo được nguồn cung nhựa cao cấp cho thị trường trong nước thì có khả năng sẽ nâng cao được năng lực cạnh tranh quốc tế của các ngành hạ nguồn (như ngành sản xuất xe gắn máy và điện/điện tử). Tuy nhiên, cần lưu ý là nhựa từ sợi

Polypropylene để làm các giỏ nhựa và nhựa cao cấp sử dụng trong ngành sản xuất xe máy có thành phần cấu tạo khác nhau, do đó đòi hỏi quy trình xử lý vô cùng phức tạp.

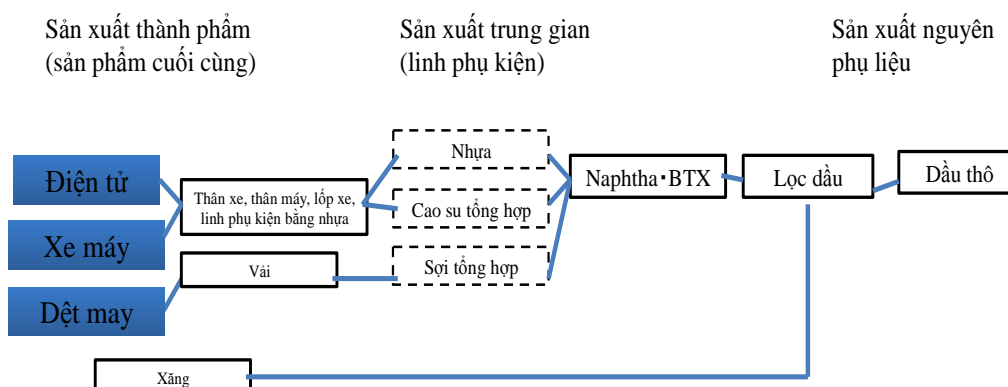
c. Tiêu chí chính: Đánh giá phụ thuộc vào nhu cầu của ngành sản xuất xe máy

Tác động về lượng của ngành công nghiệp hoá dầu phụ thuộc nhiều vào sự phát triển của lĩnh vực sản xuất thành phẩm như xe máy, điện/điện tử, dệt may.

Tác động về chất: Ngành công nghiệp hoá dầu của Nhật Bản đạt trình độ cao trên thế giới. Do đó, nếu tăng nhu cầu về sản phẩm hoá dầu chất lượng cao và tăng cường đội ngũ nhân lực trong ngành hóa dầu, Việt Nam có thể kỳ vọng vào khả năng chuyển giao công nghệ từ Nhật Bản trong lĩnh vực này.

Hiệu quả liên kết: Đây là ngành sản xuất nguyên liệu quan trọng cho nhiều ngành chế tạo như ngành sản xuất xe máy, v.v. Chính vì vậy, phát triển ngành công nghiệp hóa dầu sẽ góp phần hình thành nên nền tảng cho công nghiệp ở Việt Nam.

Sơ đồ 4: Nhu cầu đối với ngành hóa dầu



d. Điểm lưu ý:

Tại Nhà máy lọc dầu Dung Quất và Nghi Sơn không có thiết bị cán nghiền Ethylene, một thiết bị quan trọng để sản xuất Ethylen. Tuy nhiên, có thể sản xuất ra sản phẩm phụ từ dầu nặng như Polypropylene (PP), Benzene, Paraxylene mà không cần qua công đoạn sản xuất Ethylen. Những sản phẩm này có thể tiêu thụ trong nước, nhưng do nhu cầu trong nước hiện còn thấp nên sẽ dành cho xuất khẩu. Sản xuất Ethylene cần có lợi thế về quy mô, do vậy những nước sản xuất chính trong lĩnh vực này đã xây dựng cơ sở sản xuất mang tính toàn cầu. Việt Nam là nước đi sau, nên nhập khẩu Ethylene giá rẻ có thể là lựa chọn phù hợp hơn là sản xuất trong nước.

6. Máy móc cỡ lớn, thiết bị công nghiệp nặng

a. Các điểm chính:

- Các doanh nghiệp có quan tâm ở mức độ nhất định đến ngành sản xuất máy móc cỡ lớn, thiết bị công nghiệp nặng. Mặc dù vậy, khó có thể đánh giá một cách độc lập do ngành này có liên kết với nhiều ngành khác.
- Do đó, Tổ công tác cho rằng cần đánh giá trên cơ sở làm rõ nhu cầu cụ thể, trên cơ sở đó xem xét xem làm thế nào để đáp ứng được các nhu cầu đó.

b. Điều kiện tiền đề: Có thể đánh giá ở mức chấp nhận được

Ngành này thu hút sự quan tâm của nhiều doanh nghiệp nước ngoài. Có doanh nghiệp đã đầu tư vào các công trình kết cấu thép như nhà máy hoá chất (ví dụ như bể chứa lớn), hệ thống cần cầu cỡ lớn tại tỉnh Đồng Nai và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Trong khi đó, nhiều doanh nghiệp (trong đó có nhiều doanh nghiệp đóng tàu) đang có ý định đầu tư vào Việt Nam.

Khi ngành đóng tàu và hoá dầu phát triển, nhu cầu đối với ngành máy móc cỡ lớn, thiết bị công nghiệp nặng cũng tăng lên. Do đó, việc xem xét triển vọng của ngành này sẽ không được thực hiện độc lập. Thay vào đó, Tổ công tác cho rằng cần tiếp tục đánh giá trên cơ sở làm rõ nhu cầu cụ thể trong quá trình xem xét ngành đóng tàu, trên cơ sở đó cân nhắc biện pháp để đáp ứng được nhu cầu đó.

Như vậy, động thái của các doanh nghiệp nêu trên cho thấy mối quan tâm nhất định, dù còn phải cân nhắc thêm, của các doanh nghiệp đối với triển vọng của ngành máy móc cỡ lớn, thiết bị công nghiệp nặng ở Việt Nam.

c. Tiêu chí chính: Đánh giá phụ thuộc vào nhu cầu của ngành đóng tàu

Tác động về lượng của ngành máy móc cỡ lớn, thiết bị công nghiệp nặng phụ thuộc nhiều vào sự phát triển của ngành hạ nguồn như hoá dầu và đóng tàu.

Tác động về chất: máy móc cỡ lớn và thiết bị công nghiệp nặng của Nhật Bản đạt trình độ cao trên thế giới, do đó có nhiều khả năng để chuyển giao công nghệ. Vấn

đề là liệu Việt Nam có tạo được nhu cầu đủ lớn với ngành này, và xây dựng được đội ngũ nhân công phù hợp để hấp thụ các công nghệ được chuyển giao này.

Hiệu quả liên kết: ngành máy móc cỡ lớn, thiết bị công nghiệp nặng có vai trò quan trọng là ngành đầu vào cho nhiều ngành hạ nguồn, trong đó có công nghiệp đóng tàu.

7. Công nghệ phần mềm

a. Các điểm chính:

Ngành công nghệ phần mềm có nhiều tiềm năng phát triển ở Việt Nam. Các doanh nghiệp trong ngành này ngày càng đa dạng, và không ngừng lớn mạnh. Quy mô sản xuất và xuất khẩu của ngành không ngừng được mở rộng. Tuy nhiên:

- Tại thời điểm hiện tại, so với ngành chế biến thực phẩm, điện/điện tử thì giá trị sản xuất của ngành công nghệ phần mềm còn thấp.

- Hoạt động của ngành chủ yếu là các dự án gia công từ nước ngoài. Do vậy, khó có thể nâng cao giá trị gia tăng bằng cách biện pháp chính sách như ở các ngành khác.

- Do cạnh tranh từ Trung Quốc và Ấn Độ rất lớn, nên nếu xem xét trong quy hoạch phát triển công nghiệp đến năm 2020 thì các ngành khác có nhiều lợi thế hơn. Tương tự, ngay trong định hướng hợp tác Việt Nam - Nhật Bản về phát triển công nghiệp đến năm 2020, ngành công nghệ phần mềm ít nhận được sự quan tâm hơn so với các ngành khác.

c. Điều kiện tiền đề: Có thể đánh giá ở mức chấp nhận được

- Các doanh nghiệp phần mềm của Nhật Bản đã tiến hành đầu tư theo phương thức gia công. Ngoài ra, doanh nghiệp Việt Nam cũng dành khá nhiều sự quan tâm đối với ngành này và đối với hoạt động gia công cho doanh nghiệp Nhật Bản.
- Tuy nhiên, Trung Quốc và Ấn Độ chiếm ưu thế với năng lực cạnh tranh rất mạnh.

c. Tiêu chí chính: Có thể đánh giá ở mức chấp nhận được

Tác động về lượng: Ngành sản xuất phần mềm đang phát triển. Tuy nhiên, quy mô sản xuất của ngành mới chỉ đạt khoảng 1 tỷ Đôla Mỹ, thấp hơn rất nhiều so với ngành chế biến thực phẩm (7 tỷ Đôla Mỹ), ngành điện/điện tử (thiết bị văn phòng, máy vi tính, điện gia dụng khoảng 2 tỷ Đôla Mỹ).

Tác động về chất: Tác động về chất chưa có nhiều, song được kỳ vọng sẽ tăng đáng kể sau khi Nhật Bản hỗ trợ Việt Nam đào tạo nhân lực. Chẳng hạn, phía Nhật Bản hiện đang thực hiện chính sách hỗ trợ như chương trình đào tạo IT cho trường Đại

học Bách khoa Hà Nội. Đây sẽ là cơ sở để tăng khả năng hấp thụ công nghệ chuyên giao từ phía Nhật Bản.

Hiệu quả liên kết: Do chủ yếu là gia công nên hiệu quả liên kết của ngành công nghệ phần mềm ở Việt Nam còn chưa cao.

d. Điểm lưu ý:

Triển vọng phát triển của ngành công nghiệp phần mềm trong thời gian tới, bên cạnh các hoạt động phát triển phần mềm trên cơ sở nhận uỷ thác từ Nhật Bản, là vấn đề cần được xem xét trong thời gian tới.

a) Mức độ đáp ứng các yêu cầu cần thiết và điều kiện khác

	Rất cao	Cao	Chấp nhận được	Chỉ ở mức độ nhất định
Điện/Điện tử	Nhiều DN (cả Nhật Bản và Việt Nam) quan tâm; Khả năng đầu tư của DNNVV trong khâu trung gian là rất cao			
Chế biến thực phẩm		DN Nhật Bản quan tâm đến nguồn nông - lâm - thủy sản phong phú và thị trường trong nước		
Đóng tàu				DN quan tâm, nhưng vấn đề nợ của VINASHIN là trở ngại
Máy nông nghiệp			Thị trường trong nước khá hấp dẫn (song doanh nghiệp trong nước mới chiếm hơn 30% thị phần)	
Môi trường và tiết kiệm năng lượng	Việt Nam rất quan tâm và DN Nhật Bản mạnh về công nghệ			
Xe máy	CN hỗ trợ phát triển; thị trường vẫn còn tiềm năng.			
Dệt may		Còn tiềm năng xuất khẩu và sản xuất ở khâu thượng nguồn và khâu phân phối.		
Ô tô				Quy mô thị trường trong nước nhỏ; CN hỗ trợ kém phát triển nên chưa hấp dẫn DN
Thép (chế tạo)		DN quan tâm đến thép chế tạo do nhu cầu thép chế tạo tăng, và Nhật Bản mạnh về công nghệ sản		

		xuất từ bột thép		
--	--	------------------	--	--

b) Mức độ đáp ứng các tiêu chí chính

	Rất cao	Cao	Chấp nhận được	Chỉ ở mức độ nhất định
Điện/Điện tử				
Tác động về lượng	Tăng trưởng sản lượng (gần 20%/năm trong 2005-2011) và giá trị xuất khẩu rất cao. Tạo nhiều việc làm.			
Tác động về chất		Cần thời gian để chuyển giao công nghệ với điều kiện DN sản xuất linh kiện tăng lên.		
Tác động liên kết		Nhiều DN chuẩn bị đầu tư; CN hỗ trợ phát triển sẽ tạo liên kết		
Chế biến thực phẩm	Rất cao	Cao	Chấp nhận được	Chỉ ở mức độ nhất định
Tác động về lượng	Chiếm tỷ trọng cao nhất trong TGTSXCN (19,07% năm 2011); Giá trị XK cao, nhưng chủ yếu sản phẩm thô; tạo nhiều việc làm			
Tác động về chất		Công nghệ chế biến của Nhật Bản mạnh về chất lượng; an toàn.		
Tác động liên kết	Thúc đẩy sản xuất nông nghiệp; xuất khẩu và tăng thu nhập cho nông dân.			
Đóng tàu				
Tác động về	Tăng trưởng nhanh			

lượng	sau khi thành lập Vinashin, nhưng giảm từ năm 2009 đến nay; có tiềm năng xuất khẩu và tạo việc làm			
Tác động về chất		Công nghệ đóng tàu của Nhật Bản rất cao; có thể chuyển giao và tăng năng suất.		
Tác động liên kết	Kéo theo tăng nhu cầu thép tấm dày; thúc đẩy ngành thép và CN cơ khí			
Máy nông nghiệp				
Tác động về lượng			Nhu cầu tăng dẫn đến tăng về lượng máy móc cho thị trường trong nước; giảm nhập khẩu máy kém chất lượng	
Tác động về chất		Cải thiện năng suất nông nghiệp; tăng thu nhập cho nông dân và thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu lao động		
Tác động liên kết		Thúc đẩy CN chế biến thực phẩm; Nhiều DN trong nước; DN Nhật bản có thể muốn liên kết với DN trong nước		
Môi trường và tiết kiệm năng lượng				
Tác động về lượng			Chưa phát triển, nhưng có tiềm năng; DN Nhật bản có sản xuất đơn hàng sản xuất thiết bị xử lý nước; cấp nước ... từ DN lớn	

			ở Việt nam	
Tác động về chất		Cải thiện môi trường; nâng cao hiệu suất sử dụng năng lượng làm tăng năng suất		
Tác động liên kết				Chưa đánh giá được
Xe máy				
Tác động về lượng		Sản lượng tăng ; có tiềm năng xuất khẩu		
Tác động về chất		Tác động về chất qua mở rộng khâu sản xuất thành phẩm và phân phối		
Tác động liên kết		Có thể nội địa hóa toàn bộ chuỗi cung ứng		
Dệt may				
Tác động về lượng		Tăng nhanh sản lượng và giá trị xuất khẩu; tạo nhiều việc làm		
Tác động về chất		Nếu CN hỗ trợ, sản xuất nguyên liệu phát triển sẽ tăng giá trị gia tăng.		
Tác động liên kết			Khó cạnh tranh vì chuỗi cung ứng ở các nước trong khu vực phát triển hơn; khó tạo liên kết trong nước	
Ô tô				
Tác động về lượng				Tăng trưởng sản lượng thấp vì quy mô thị trường quá nhỏ; tiềm năng xuất khẩu thấp; tác động việc làm thấp
Tác động về chất				CN hỗ trợ kém phát triển khó chuyển giao CN và tăng GTGT

Tác động liên kết				Hạn chế do quy mô thị trường nhỏ bé
Thép (chế tạo)				
Tác động về lượng			Tăng trưởng sản lượng (16,2%/năm trong 2005-2011) và xuất khẩu nhanh từ vài năm gần đây; sử dụng lao động có trình độ	
Tác động về chất		Công nghệ của Nhật Bản tốt; nếu điều kiện nhu cầu tăng thì sẽ có cơ hội chuyển giao CN		
Tác động liên kết		Cung cấp nguyên liệu cho nhiều ngành khác		

2. Dự thảo Kế hoạch hành động cho các ngành công nghiệp chiến lược (tính đến thời điểm tháng 3 năm 2013)

2-1. Kế hoạch hành động do phía Nhật Bản xây dựng (Dự thảo)

2-1-1. Ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản

Kế hoạch hành động nhằm Xây dựng Chiến lược Công nghiệp hoá Việt Nam Ngành chế biến thực phẩm nông - thủy sản (Bản ngày 23/10/2012)

1. Phân tích thực trạng

(1) Sự chuyển biến của ngành chế biến thực phẩm tại Việt Nam trong 10 năm qua và vai trò vị trí của ngành này.

Ngành chế biến thực phẩm - nông - thủy sản được xếp trong lĩnh vực sản xuất, một lĩnh vực chiếm khoảng 20% GDP. Tỷ trọng của nhóm “thực phẩm và đồ uống” trong giá trị sản xuất công nghiệp tại thời điểm năm 2001 là khoảng 23%, năm 2010 là khoảng 20%. Nhóm “Thực phẩm và đồ uống” luôn giữ vị trí số 1 trong lĩnh vực sản xuất, và vị trí này không có sự thay đổi lớn trong 10 năm qua. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê thì tại thời điểm năm 2010 có khoảng 6.700 doanh nghiệp chế biến thực phẩm, chiếm nhiều nhất trong lĩnh vực sản xuất- chế biến là lĩnh vực chủ đạo trong nền công nghiệp Việt Nam.

Trong hạng mục “thực phẩm và đồ uống”, tỷ trọng của lĩnh vực sản xuất chế biến thực phẩm chiếm khoảng 88% và sản xuất đồ uống chiếm 12%. Thực phẩm chế biến chủ yếu của Việt Nam là sản phẩm gạo chế biến (ví dụ: bánh đa nem), rau quả chế biến (ví dụ: rau quả đông lạnh), thủy hải sản chế biến (ví dụ: tôm đông lạnh), sản phẩm chăn nuôi chế biến (ví dụ: giăm bông, xúc xích).

Về kim ngạch xuất khẩu thực phẩm nông thủy sản của Việt Nam, năm 2010 đạt 15,7 tỷ USD, tăng khoảng 2.2 lần trong vòng 5 năm..

Theo dự báo của Euromonitor International, quy mô thị trường đối với thực phẩm chế biến trên thế giới (Packaged food) khoảng 860 tỷ USD (năm 2010), và có triển vọng sẽ mở rộng lên 997 tỷ USD vào năm 2015.

Xét đến nguồn tài nguyên dồi dào trong lĩnh vực nông- ngư nghiệp, ngành công nghiệp chế biến thực phẩm của Việt Nam có thể phát triển đến một mức độ nhất định mà không cần các biện pháp chính sách hỗ trợ. Tuy nhiên trong thời điểm hiện tại, Việt Nam vẫn trong giai đoạn mà sản xuất chính vẫn là sản xuất nguyên liệu thô có giá trị gia tăng thấp. Có thể nhận thấy điều này khi tỷ trọng của ngành chế biến thực phẩm và đồ uống chiếm khoảng 4% trong cơ cấu GDP, trong khi tỷ trọng của ngành nông thủy sản chiếm khoảng 21%.

Việt Nam cần đẩy mạnh sản xuất và nâng cao tỷ trọng xuất khẩu hàng đã qua chế biến, có giá trị gia tăng cao, thay vì tiếp tục sản xuất và xuất khẩu thô như hiện nay, thông qua việc xây dựng thương hiệu Việt Nam phù hợp với nhu cầu thị trường trong nước và nước ngoài. Những nỗ lực tạo dựng thương hiệu được kỳ vọng sẽ tạo hình ảnh Việt Nam trở thành cơ sở xuất khẩu thực phẩm - nông - thủy sản an toàn, có uy tín của khu vực và thế giới, đưa ngành công nghiệp chế biến thực phẩm nông thủy sản phát triển

mạnh mẽ hơn nữa trong thời gian tới.

(2) Từ khoá định hướng là “An toàn thực phẩm” và “Giá trị gia tăng cao”

Để nâng cao giá trị gia tăng cho sản phẩm, thứ nhất, cần tăng cường bảo đảm an toàn cho thực phẩm chế biến. Để thực phẩm chế biến được an toàn thì trước hết nguyên phụ liệu đầu vào phải an toàn, và quy trình chế biến và gia tăng hàm lượng chế biến cũng phải an toàn. Có thể nói rằng, các tiêu chuẩn quốc tế như GMP (Good Manufacturing Practice)/HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Point) nhiều khi được tuân thủ chưa nghiêm túc, làm giảm độ tin cậy về tính an toàn của các sản phẩm chế biến của VN. Nếu xem xét các vụ việc liên quan đến xuất khẩu từ Việt Nam sang Nhật Bản thì theo thống kê về giám sát thực phẩm nhập khẩu năm 2010 của Bộ Y tế, Phúc lợi và Lao động Nhật Bản thì số hàng thực phẩm của Việt Nam vi phạm Luật vệ sinh an toàn thực phẩm Nhật Bản (9,3%: tỷ lệ so với tổng số vụ việc vi phạm) nhiều thứ 3 sau Trung Quốc (23,4%) và Mỹ (11,0%). Như vậy có thể nói tính an toàn của thực phẩm từ Việt Nam được tin tưởng thấp và việc giải quyết các vấn đề mang tính khởi đầu của chuỗi giá trị như áp dụng triệt để tiêu chuẩn VietGAP hay truy xuất nguồn gốc sẽ là điều kiện tiên đề để nâng cao giá trị gia tăng cho sản phẩm trong thời gian tới.

Thứ hai, cần đảm bảo nguồn nguyên liệu về cả chất lượng và số lượng. Một vấn đề thiết yếu đối với các doanh nghiệp chế biến thực phẩm là cần đảm bảo đầy đủ nguồn nguyên liệu chất lượng cao và ổn định. Trên cơ sở này, các doanh nghiệp chế biến thực phẩm có thể tập trung nâng cao giá trị gia tăng của thực phẩm chế biến.

Thứ ba, tăng cường chế biến sâu trong đó bao gồm nhiều công đoạn khác nhau, từ việc tinh chế nguyên liệu đầu vào, kiểm soát nhiệt độ và độ ẩm, chế biến và đóng gói. Trên cơ sở chế biến sâu hơn, Việt Nam có thể nâng cao giá trị gia tăng.

Thứ tư, hiện đại hoá cơ sở hạ tầng, điều kiện vận chuyển hàng hóa. Ví dụ cho dù chúng ta có kiểm soát tốt nhiệt độ thực phẩm chế biến, tuy nhiên trong quá trình vận chuyển bằng đường bộ hoặc đường biển, nếu thiếu hệ thống bảo quản với các chức năng đông lạnh, ướp lạnh thì nếu bị ngấm nước mưa sẽ không đảm bảo được chất lượng của sản phẩm.

Thứ năm, đẩy mạnh marketing. Ví dụ, đóng gói bao bì sản phẩm theo quy cách phù hợp cần đáp ứng được thị hiếu của thị trường mục tiêu, chẳng hạn chất liệu, kiểu cách, hay thiết kế mẫu mã. Trong trường hợp cung cấp thực phẩm chế biến trên thị trường Nhật Bản, bao bì phù hợp là một yếu tố dẫn đến thành công, từ đó góp phần gia tăng xuất khẩu. Thiết kế sản phẩm cùng với kế hoạch bán sản phẩm phù hợp với từng thị trường là bước đi đầu tiên để nâng cao giá trị gia tăng cho sản phẩm.

Như vậy có thể thấy rằng có rất nhiều ý tưởng để có thể giúp nâng giá trị gia tăng cho sản phẩm trong từng khâu của chuỗi cung ứng. Từ các ví dụ nêu trên có thể thấy đã có rất nhiều công việc đã và đang được triển khai. Vấn đề làm thế nào để thúc đẩy mọi địa phương ở Việt Nam cùng tham gia (phát triển ngành), và làm thế nào để có thể thâm nhập được vào chuỗi cung ứng của thế giới (phát triển sản phẩm hàng đầu thế giới). Đây cũng là những nội dung mà chúng ta cần phải xem xét về mặt chính sách.

2. Tầm nhìn đến năm 2020

Việt Nam trở thành quốc gia cung cấp thực phẩm nông – thủy sản chế biến đáng tin cậy (an toàn, chất lượng cao)

3. Mục tiêu đến năm 2020

- (1) Phát triển từ 2 đến 4 sản phẩm thực phẩm chế biến của Việt Nam đạt thương hiệu mang tầm quốc tế (tạo ra các sản phẩm hàng đầu/”champions”).
- (2) Giảm mạnh tỷ lệ sản phẩm chế biến không đạt tiêu chuẩn chất lượng hay vệ sinh.

4. Những vấn đề mang tính chiến lược

- (1) Tạo ra các sản phẩm hàng đầu/”champions”:
 - (i) Đảm bảo nguyên liệu về lượng và chất;
 - (ii) Nâng cao chất lượng các khâu chế biến;
 - (iii) Cải thiện điều kiện phục vụ phân phối;
 - (iv) Đẩy mạnh marketing và xây dựng thương hiệu;
- (2) Củng cố nền tảng ngành nói chung: nâng cao an toàn thực phẩm và cải thiện hình ảnh về ngành chế biến thực phẩm.

5. Kế hoạch hành động

- (1) Tạo ra các sản phẩm hàng đầu/”champions”

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chịu trách nhiệm
1	Thành lập Nhóm đặc nhiệm (TaskForce-TF) nhằm lựa chọn các sản phẩm hàng đầu, có khả năng dẫn dắt phát triển ngành.	Tháng 3/2013	MARD (MOIT, MOST)
2	Xây dựng các tiêu chí lựa chọn các sản phẩm hàng đầu sẽ được hỗ trợ, có xem xét kế hoạch kinh doanh và những thách thức của các công ty liên quan. >Ví dụ về tiêu chí lựa chọn sản phẩm hàng đầu: - Mức độ phát triển của hệ thống đảm bảo an toàn thực phẩm.	Tháng 6/2013	Nhóm đặc nhiệm (TF) đề cập ở trên (MARD, MOIT, MOST)

	<ul style="list-style-type: none"> - Sản phẩm chủ lực gắn liền với lợi thế cạnh tranh của Việt Nam (kim ngạch xuất khẩu, tỷ trọng...). - Kỹ thuật/công nghệ chế biến và quy mô sản xuất để xuất khẩu. - Tiềm năng trong tương lai. 		
3	<p>Lựa chọn các sản phẩm hàng đầu và trình Ban chỉ đạo duyệt trên cơ sở báo cáo hội nghị Nhóm công tác về Đề án Công nghiệp hóa.</p> <p><Ví dụ về đề xuất các sản phẩm hàng đầu>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tôm Cần Thơ - Cafe Đắk Lắk - Rau và hoa Đà Lạt 	Tháng 9/2013	Nhóm đặc nhiệm (TF) đề cập ở trên (MARD, MOIT, MOST)
4	<p>Xây dựng Kế hoạch hành động cho từng sản phẩm hàng đầu, bao gồm các giải pháp về lập kế hoạch và bán sản phẩm.</p> <p><Ví dụ về KH Hành động và Giải pháp>:</p> <p>1) Đảm bảo nguyên liệu về lượng và chất, các biện pháp khắc phục là:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chống giảm chất lượng sau khi đánh bắt thủy sản. - Kiểm soát dư lượng hóa chất nông nghiệp. - Tuân thủ nghiêm ngặt VietGap. <p>2) Nâng cao chất lượng các khâu chế biến</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sử dụng triệt để các thiết bị làm lạnh. - Sử dụng triệt để các thiết bị làm sạch và kiểm soát nhiệt độ và độ ẩm. <p>3) Cải thiện điều kiện phục vụ phân phối</p> <ul style="list-style-type: none"> - Các kho đông lạnh tại các bến cảng. - Vận tải đông lạnh. - Cải tiến thủ tục hải quan. <p>4) Đẩy mạnh marketing và xây dựng thương hiệu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiến hành nghiên cứu thị trường các nước 	Tháng 12/2013	Nhóm đặc nhiệm (TF) đề cập ở trên (MARD, MOIT, MOST)

	mục tiêu (thị hiệu tiêu dùng, đóng gói, nhãn mác...)		
5	Đảm bảo thực hiện Kế hoạch hành động đề ra	Tháng 12/2015	Các bộ liên quan

(2) Củng cố nền tảng ngành nói chung: nâng cao an toàn thực phẩm và cải thiện hình ảnh về ngành chế biến thực phẩm.

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chịu trách nhiệm
1	VN xây dựng các tiêu chí, mà VN chưa có hoặc chưa hoàn thiện, giống với tiêu chí của các nước nhập khẩu hàng hóa của VN.	Tháng 12/2013	MARD (MOH)
2	Củng cố hệ thống kiểm tra, giám sát trong nước (nâng cao nhận thức của nông dân/ngư dân, đảm bảo khả năng truy dấu, kiểm dịch biên giới nghiêm túc) nhằm giảm tỷ lệ hàng hóa bị loại tại các nước nhập khẩu, mặc dù trong nước đã có quy định liên quan.	Tháng 12/2015	MOF (MARD, MOIT)

6. Giám sát

(1) Giám sát tình hình thực hiện Kế hoạch hành động

Nhóm công tác Chiến lược công nghiệp hóa sẽ họp mỗi năm một lần nhằm đánh giá và giám sát tình hình thực hiện Kế hoạch hành động nêu trên. Nhóm công tác sẽ báo cáo kết quả giám sát này cho Ban chỉ đạo.

(2) Điều chỉnh Kế hoạch hành động

Nhóm công tác Chiến lược công nghiệp hoá sẽ tổng kết kết quả thực hiện đến năm 2015, và sẽ tiến hành điều chỉnh

h Kế hoạch hành động cần thực hiện từ sau năm 2016. Nhóm công tác có trách nhiệm báo cáo Ban chỉ đạo và trình Ban chỉ đạo duyệt điều chỉnh Kế hoạch hành động.

2-1-2. Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp

Kế hoạch hành động nhằm xây dựng chiến lược công nghiệp hoá Ngành Chế tạo Máy móc Thiết bị Nông nghiệp (Bản ngày 24/8/2012)

1. Phân tích thực trạng

(1) Sự chuyển biến của ngành nông lâm thủy sản và vai trò của ngành sản xuất lúa gạo ở Việt Nam hướng tới năm 2020.

- Lĩnh vực nông lâm thủy sản trong nền kinh tế của Việt Nam chiếm tỷ trọng khoảng 25% GDP vào năm 2000, và tăng lên 21% vào năm 2010. Theo SEDS, tại thời điểm năm 2020, tỷ trọng của lĩnh vực nông lâm thủy sản trong GDP dự báo là 15%. Do tổng giá trị GDP tăng trưởng mạnh nên giá trị sản xuất của nông lâm thủy sản tại thời điểm năm 2000 là khoảng 7.800 triệu USD, năm 2010 tăng lên 22.000 triệu USD. Vào thời điểm năm 2020, khi GDP bình quân đầu người đạt 3.000 USD, dân số dự báo là 96,4 triệu người và với điều kiện tiền đề là tỷ trọng nông nghiệp đạt 15% thì với phép tính đơn giản, giá trị sản xuất nông nghiệp dự báo sẽ đạt khoảng 43.000 triệu USD.
- 80% nông dân đang tham gia vào sản xuất lúa gạo, và gạo hiện nay chiếm khoảng 30% các sản phẩm liên quan đến nông lâm thủy sản của Việt Nam, 4% giá trị kim ngạch xuất khẩu. Nhìn từ góc độ quốc tế, Việt Nam từ sau năm 1996 đã trở thành nước xuất khẩu gạo thứ 2 trên thế giới sau Thái Lan.
- Tỷ lệ lao động trong lĩnh vực nông lâm thủy sản trong tổng dân số trong độ tuổi lao động năm 2000 là 65%, năm 2010 là 49%. Theo SEDS, con số dự báo vào năm 2020 là khoảng 30%.

(2) Những vấn đề có thể phát sinh đến năm 2020

- Theo dự báo của SEDS, cùng với quá trình công nghiệp hoá sẽ xảy ra tình trạng dịch chuyển lao động trong lĩnh vực nông nghiệp hoặc từ nông thôn ra thành thị. Đồng thời, do áp lực gia tăng về dân số buộc phải tăng giá trị sản xuất nông nghiệp, và hơn nữa mục tiêu là phải duy trì hoặc phát triển các sản phẩm nông lâm thủy sản phục vụ xuất khẩu. Để bảo đảm 2 mục tiêu này, việc tăng năng suất lao động trong nông lâm thủy sản là điều không thể thiếu.
- Giả dụ, nếu không có các biện pháp mang tính chính sách một cách quyết liệt thì cùng với sự dịch chuyển cơ cấu lao động, và nguy cơ tiềm ẩn các vấn đề do thiếu lao động và già hoá dân số trong sản xuất nông nghiệp đang ngày càng trở nên nghiêm trọng thì việc bảo đảm sản xuất lương thực ổn định để đáp ứng với nhu cầu ngày càng gia tăng trong và ngoài nước sẽ trở nên vô cùng khó khăn.

(3) Từ chìa khoá là “Năng suất lao động trong nông nghiệp”

- Nếu người nông dân có thể tạo ra nhiều sản phẩm hơn với sức lao động ít hơn thì họ có thể đa dạng hoá sản phẩm, có nhiều thời gian và sức lao động hơn để tham gia vào các hoạt động sản xuất công nghiệp và dịch vụ ngoài nông nghiệp, từ đó làm tăng thu nhập cho người nông dân.
- Lực lượng lao động dư thừa phát sinh do tăng năng suất sẽ di chuyển ra thành phố, đô thị và tham gia vào các hoạt động sản xuất công nghiệp và dịch vụ, đóng góp cho sự phát triển của những ngành này.
- Để tăng năng suất lao động trong nông nghiệp điều quan trọng không thể thiếu được đó là thúc đẩy cơ giới hoá. Ngay như ở Nhật Bản, với mục đích đóng góp cho việc gia tăng năng suất lao động trong nông nghiệp và cải tiến kinh doanh trong nông nghiệp, năm 1953 đã ban hành “Luật khuyến khích thúc đẩy cơ giới hoá nông nghiệp” và luật này vẫn đang có hiệu lực đến tận ngày nay.
- Việt Nam từ sau năm 1996 đã trở thành nước xuất khẩu gạo lớn thứ 2 trên thế giới sau Thái Lan. Sản phẩm gạo chiếm khoảng 30% các sản phẩm liên quan đến nông lâm thủy sản và 4% giá trị kim ngạch xuất khẩu. Hơn nữa, với khoảng 80% nông dân làm nghề trồng lúa gạo thì chúng ta có thể thấy được tầm quan trọng của việc phổ cập máy móc nông nghiệp dùng trong sản xuất lúa gạo và phát triển ngành công nghiệp chế tạo máy móc nông nghiệp sẽ đem lại cho Việt Nam những tác động to lớn như thế nào. Nếu mô hình này thành công sẽ tạo ra hiệu ứng lan toả đối với các lĩnh vực nông nghiệp khác và sẽ được nhân rộng ở nhiều lĩnh vực nông nghiệp.

(4) Những vấn đề tồn tại của thị trường máy móc thiết bị nông nghiệp phục vụ sản xuất lúa gạo của Việt Nam

- Thị trường máy móc nông nghiệp của Việt Nam xét về nhu cầu hàng năm như sau: động cơ diesel nằm ngang làm mát bằng nước dùng cho máy nông nghiệp là 120.000 chiếc, động cơ xăng đứng làm mát bằng không khí dùng cho máy nông nghiệp là 80.000 chiếc, máy cày là 50.000 chiếc, máy kéo là 5.000 chiếc, máy gặt liên hợp là 5.000 chiếc, máy phun thuốc bảo vệ thực vật là 300.000 chiếc, máy xay xát gạo là 100.000 chiếc, máy vận chuyển dùng trong nông nghiệp là 20.000 chiếc, máy bơm là 160.000 chiếc.
- Theo Quy hoạch tổng thể về phát triển sản xuất nông nghiệp của Việt Nam (tháng 2 năm 2012) thì tỷ lệ cơ giới hoá nông nghiệp năm 2010 chỉ đạt 25 ~ 30% trong các khâu từ gieo trồng, thu hoạch và sau thu hoạch (tính theo diện tích. Bao gồm cả

một số trường hợp sử dụng chung máy móc thiết bị nông nghiệp). Qua đó có thể thấy một thực trạng là máy móc thiết bị nông nghiệp chưa được phổ cập một cách đầy đủ.

- Nguyên nhân của tình trạng này là do 1) diện tích canh tác hẹp (đặc biệt là ở khu vực đồng bằng sông Hồng), 2) đất nông nghiệp nằm rải rác, không tập trung, 3) giá máy móc thiết bị nông nghiệp so với thu nhập của nông dân còn cao.
- Từ trước đến nay đã có nhiều chế độ chính sách để hỗ trợ cho nông dân như cho vay trực tiếp đối với nông dân thông qua Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, chính sách hỗ trợ lãi suất đi vay của chính quyền địa phương, đào tạo hỗ trợ kỹ thuật cho nông dân, bảo lãnh của Hội nông dân Việt Nam khi đi vay vốn... Tuy nhiên, phải đánh giá rằng những giải pháp này chưa thực sự mang lại kết quả như mong muốn. Nguyên nhân là do người nông dân không có đủ vốn để có thể tự trang trải được, máy móc nông nghiệp thuộc đối tượng của các chương trình hỗ trợ lại có giá cao hơn các loại máy cùng loại trên thị trường (bởi điều kiện khắt khe về tỷ lệ nội địa hoá), ngân sách của chính quyền địa phương hạn chế, thủ tục phức tạp, phụ thuộc vào sự phán xét của cán bộ phụ trách các chương trình hỗ trợ...

(5) Khả năng đáp ứng đối với nhu cầu thị trường của các hãng chế tạo trong và ngoài nước (bao gồm cả doanh nghiệp vốn đầu tư nước ngoài)

- Thị phần về động cơ dùng cho máy móc nông nghiệp tính theo quốc gia như sau: sản phẩm của Trung Quốc chiếm 60%, của Việt Nam chỉ khoảng 15~20%. Lý do các sản phẩm của Trung Quốc chiếm thị phần lớn như vậy là do gian lận khi kê khai hải quan về số lượng và đơn giá để làm giảm thuế nhập khẩu, nhập khẩu bất hợp pháp. Các doanh nghiệp Việt Nam đều cho rằng cần phải tiến hành điều tra các sản phẩm vi phạm và có biện pháp xử lý đối với những sản phẩm này.
- Do điều kiện canh tác 3 vụ nên thời gian hoạt động của máy nông nghiệp khá dài, đòi hỏi độ bền cao, vì vậy nhu cầu đối với máy nông nghiệp của Nhật Bản, đặc biệt là ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long có xu hướng gia tăng cùng với khả năng nhân rộng một dịch vụ mới về gặt thuê. Tuy nhiên, việc phổ cập các loại máy cấy, máy kéo, máy gặt liên hợp ở các địa phương khác là vấn đề cần phải xem xét trong thời gian tới.
- Thuế suất nhập khẩu đối với máy móc thiết bị nông nghiệp nguyên chiếc là 0%-10%, trong khi đó, thuế suất nhập khẩu đối với linh phụ kiện của máy móc thiết bị nông nghiệp là 20%. Với chính sách thuế quan như vậy thì sẽ không khuyến khích các hãng chế tạo tìm kiếm các nguồn cung linh phụ kiện trong nước.

2. Tầm nhìn đến năm 2020

Hiện đại hoá nông nghiệp Việt Nam, đặc biệt nâng cao năng suất sản xuất trồng lúa gạo

và góp phần làm gia tăng thu nhập cho người nông dân, thúc đẩy phát triển ngành chế tạo máy móc nông nghiệp.

3. Mục tiêu đến năm 2020

(1) Mục tiêu giá trị sản xuất nông nghiệp

Năm 2010 22.000 triệu USD → Năm 2020 43.000 triệu USD

※ Theo SEDS, đây là số kim ngạch cần thiết để thực hiện mục tiêu GDP bình quân đầu người là 3000\$ và tỷ trọng nông nghiệp trong GDP là 15% (trên cơ sở giá trị USD tại thời điểm hiện tại. Tương tự như bên dưới.)

(2) Mục tiêu năng suất lao động

Năm 2010 740 USD/người → Năm 2020 2000 USD /người

※ (1) Không tính dân số nông nghiệp do SEDS dự báo

(3) Tỷ lệ cơ giới hoá nông nghiệp (tính theo đơn vị diện tích đất nông nghiệp)

Năm 2010 25~30% → Năm 2020 70%

※ Mục tiêu được nêu lên trong Quy hoạch tổng thể về phát triển sản xuất nông nghiệp tại Việt Nam (Quyết định của Thủ tướng, Số 124/QĐ-TTg ngày 2 tháng 5 năm 2012)

4. Những vấn đề mang tính chiến lược

(1) Chính sách khuyến khích người nông dân mua sắm máy móc thiết bị nông nghiệp (phía nhu cầu)

(2) Chính sách khuyến khích các hãng chế tạo bán sản phẩm máy móc thiết bị nông nghiệp phù hợp với nhu cầu của người nông dân (phía cung)

(3) Tạo dựng các nguyên tắc để loại bỏ các sản phẩm phi pháp đang làm “méo mó” thị trường (phía thị trường)

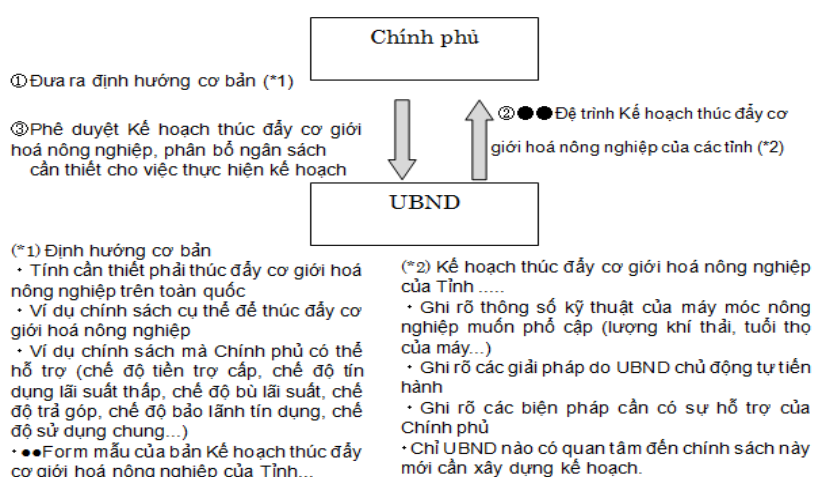
5. Kế hoạch hành động

(1) Áp dụng chế độ hỗ trợ người nông dân mua sắm máy móc thiết bị nông nghiệp đáp ứng các điều kiện về chất lượng (phía nhu cầu)

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chịu trách nhiệm
1	Điều tra khảo sát về thực trạng và kết quả thực hiện chính sách hỗ trợ cơ giới hoá nông nghiệp tại	Tháng 6/2013	Bộ NNPTNT (Bộ CT, Bộ

	một số địa phương.		TC)
2	Tham khảo ví dụ Luật khuyến khích thúc đẩy cơ giới hoá nông nghiệp của Nhật Bản, xây dựng dự thảo Quyết định của Thủ tướng liên quan đến Thúc đẩy khuyến khích cơ giới hoá nông nghiệp bao gồm các nội dung (1) ~ (4) dưới đây và trình Thủ tướng phê duyệt (Ghi chú)	Tháng 12/2013	Bộ NNPTNT (Bộ CT, Bộ TC)
(1)	Trên cơ sở 2 chế độ nêu trên, Chính phủ đưa ra các định hướng cơ bản để thúc đẩy cơ giới hoá nông nghiệp đối với UBND các địa phương.	Tháng 6/2014	Bộ NNPTNT (Bộ CT, Bộ TC)
(2)	Trên cơ sở định hướng cơ bản của Chính phủ, UBND các địa phương sẽ soạn thảo kế hoạch thúc đẩy cơ giới hoá nông nghiệp tại địa phương mình và trình Chính phủ.	Tháng 12/2014	UBND các địa phương
(3)	Chính phủ sẽ thẩm định và phê duyệt kế hoạch thúc đẩy cơ giới hoá nông nghiệp do UBND các địa phương đệ trình. Chính phủ sẽ hỗ trợ cho việc thực thi triển khai kế hoạch đã được phê duyệt.	Bắt đầu áp dụng từ năm 2015	Bộ NNPTNT (Bộ CT, Bộ TC)
(4)	Để thực hiện nội dung (1) ~ (3) nêu trên, Chính phủ sẽ thực hiện các biện pháp ngân sách cần thiết để hỗ trợ các địa phương thực hiện các chế độ.	Bắt đầu triển khai vào năm 2015	

(Ghi chú) Mô phỏng khái quát về Dự thảo Quyết định của Thủ tướng liên quan đến Thúc đẩy khuyến khích cơ giới hoá nông nghiệp



(2) Chính sách khuyến khích các hãng chế tạo bán sản phẩm máy móc thiết bị nông nghiệp phù hợp với nhu cầu của người nông dân (phía cung)

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chịu trách nhiệm
1	Tổ chức triển lãm/buổi thực hành máy móc thiết bị nông nghiệp tại một số địa điểm trên toàn quốc dành cho người nông dân, trên cơ sở hợp tác với các hãng chế tạo máy móc thiết bị nông nghiệp trong và ngoài nước để có thể chuyển tải nhu cầu của người nông dân tới các hãng chế tạo.	Năm 2013	Bộ NNPTNT (Bộ CT)
2	Hỗ trợ cho việc tổ chức hội thảo và đào tạo do các hãng chế tạo máy móc thiết bị trong và ngoài nước.	Năm 2013	Bộ NNPTNT (Bộ CT)
3	Khuyến khích việc cung cấp máy móc thiết bị nông nghiệp phù hợp với nhu cầu của người nông dân dành cho các hãng chế tạo máy móc thiết bị nông nghiệp trong nước mà trước hết là đối với VEAM.	Năm 2013	Bộ CT
4	Sửa đổi chế độ thuế quan tạo thuận lợi cho các hãng chế tạo lắp ráp máy móc thiết bị NN có thể nội địa hoá từng phần	Năm 2013	Tổng cục Hải quan (Bộ CT)

(3) Xây dựng các nguyên tắc để loại bỏ các sản phẩm phi pháp đang làm “méo mó” thị trường (phía thị trường)

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chịu trách nhiệm
1	Hàng năm sẽ tiến hành điều tra thị trường, đối chiếu với các tiêu chí quan trọng liên quan đến 3 mục tiêu được nêu trong “Mục tiêu đến năm 2020” và công bố kết quả đánh giá nhằm phát triển thị trường máy móc thiết bị nông nghiệp một cách thích hợp.	Năm 2013	Bộ NNPTNT (Bộ CT)
2	Tiến hành điều tra các sản phẩm lưu thông bất hợp pháp trong nước cùng với việc điều tra thị trường như nêu trên.	Năm 2013	Bộ NNPTNT (Bộ CT, Tổng

	(Ví dụ) <ul style="list-style-type: none"> • Đứng từ góc độ bảo vệ người tiêu dùng, tiến hành điều tra mức độ lưu thông các sản phẩm không đúng với tính năng được giới thiệu trong catalog, hoặc • Đứng từ góc độ chế độ thuế bình đẳng, tiến hành điều tra về mức độ nhập khẩu sản phẩm với tư cách là sắt vụn chịu thuế suất 0%, hoặc • Đứng từ góc độ cạnh tranh lành mạnh, tiến hành điều tra mức độ lưu thông các sản phẩm vi phạm thương hiệu, hoặc • Đứng từ góc độ an toàn cho người nông dân, tiến hành điều tra mức độ lưu thông của các sản phẩm không an toàn... 		cục Hải Quan, Bộ CA)
3	Trên cơ sở kết quả (2) nêu trên tiến hành xem xét các giải pháp trong thời gian tiếp theo.	Năm 2014	Bộ NNPTNT (Bộ CT, Tổng cục Hải Quan, Bộ CA)

6. Giám sát

(1) Giám sát tình hình thực hiện Kế hoạch hành động

Một năm một lần sẽ tiến hành các cuộc họp của Nhóm công tác liên quan đến chiến lược công nghiệp hoá nhằm giám sát tình hình thực hiện Kế hoạch hành động nêu trên. Nhóm công tác sẽ báo cáo kết quả giám sát này cho Ban chỉ đạo.

(2) Điều chỉnh Kế hoạch hành động

Nhóm công tác về chiến lược công nghiệp hoá sẽ tổng kết kết quả thực hiện đến năm 2015, và sẽ tiến hành điều chỉnh lại Kế hoạch hành động cần phải thực hiện từ sau năm 2016. Nhóm công tác về chiến lược công nghiệp hoá sẽ phải báo cáo cho Ban chỉ đạo và nhận sự chỉ đạo/phê duyệt của Ban chỉ đạo trong quá trình điều chỉnh Kế hoạch hành động.

2-1-3. Ngành điện tử

Kế hoạch hành động nhằm Xây dựng Chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam Ngành Công nghiệp Điện tử (bản ngày 12/03/2013)

1. Phân tích thực trạng

(1) Vị trí, vai trò, quá trình hình thành và phát triển của ngành điện – điện tử tại Việt Nam

- Tại thời điểm năm 2010, ngành điện tử trong nền kinh tế Việt Nam chiếm khoảng 6,9% trong cơ cấu giá trị sản xuất công nghiệp. Về kim ngạch xuất khẩu, sản phẩm máy tính, điện tử và linh phụ kiện năm 2005 đạt khoảng 1,4 tỷ USD, năm 2010 đạt khoảng 3,6 tỷ USD, năm 2011 đạt khoảng 4,7 tỷ USD và 8 tháng đầu năm 2012 đạt 4,8 tỷ USD (đứng thứ 4 về kim ngạch xuất khẩu/so với cùng kỳ năm trước là 2,4 tỷ USD). Ngoài ra, điện thoại di động và linh phụ kiện năm 2011 đạt 6,9 tỷ USD, 8 tháng đầu năm 2012 đạt 7,4 tỷ USD (đứng thứ 2 về kim ngạch xuất khẩu/so với cùng kỳ năm trước là 3,3 tỷ USD). Đặc biệt những năm gần đây cho thấy sự tăng trưởng nhanh chóng của lĩnh vực này, chuyển từ tình trạng nhập siêu trong một thời gian dài sang xuất siêu. Ngoài ra, cùng với quá trình để trở thành quốc gia có thu nhập trung bình, các sản phẩm điện dân dụng với mức phổ cập hiện tại thấp, và lĩnh vực chế tạo các sản phẩm nghe nhìn với tính năng cao, màn hình tinh thể lỏng và kích cỡ lớn cũng được kỳ vọng sẽ tăng trưởng cao cùng với quá trình kỹ thuật số hoá truyền thông với các nhu cầu mới và nhu cầu chuyển đổi. Lĩnh vực năng lượng tái tạo nếu có sự hỗ trợ của Nhật Bản, sự liên kết giữa nhà nước – doanh nghiệp – cơ sở đào tạo và thực hiện các giải pháp sản xuất/tích năng/tiết kiệm năng lượng sẽ đóng góp cho việc bảo đảm cung cấp điện năng một cách ổn định. Hơn nữa, trong quá trình công nghiệp hoá, việc phát triển và mở rộng ngành công nghiệp điện tử, một lĩnh vực đòi hỏi sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ với phạm vi rộng là một sự cần thiết và cơ bản. Chính vì vậy, để phát triển ngành công nghiệp điện tử sẽ cần thiết phải phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ và kết nối các ngành sản xuất với nhau.
- Theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 75/2007/QĐ-TTg về “Phê duyệt kế hoạch tổng thể phát triển công nghiệp điện tử Việt Nam đến năm 2010 và tầm nhìn đến năm 2020”, mục tiêu đặt ra đến năm 2010 là đạt giá trị sản lượng khoảng 4-6 tỷ USD, kim ngạch xuất khẩu đạt khoảng 3-5 tỷ USD, tạo ra khoảng 300 ngàn công ăn việc làm và thực tế đã đạt được mục tiêu xuất khẩu này. Hiện tại, Bộ Thông tin và Truyền thông đang xem xét dự thảo quyết định của Thủ tướng về “Phê duyệt Chương trình Quốc gia phát công nghiệp công nghệ thông tin đến năm 2020”, trong đó ngành công nghiệp điện tử được xem như một phân ngành quan trọng trong chương trình này.

(2) Phân loại và cơ cấu của ngành công nghiệp điện tử

- Công nghiệp điện tử có phạm vi rộng và theo giải thích từ ngữ trong Nghị định 71 (năm 2007) và Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 1483 (năm 2011) sẽ được hiểu như sau:

a. Công nghiệp điện tử (chủ yếu là lĩnh vực thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Thông tin và Truyền thông. Điều 3 Nghị định 71)

- Sản phẩm điện tử gia dụng : Electronic home appliance

Lò vi sóng, tủ lạnh, máy giặt, điều hoà, máy hút bụi, v.v (dưới đây gọi là sản phẩm điện gia dụng)

- Thiết bị điện tử nghe nhìn : Audio-Visual electronic equipment

TV, máy ảnh kỹ thuật số, Audio, thiết bị định vị trên xe hơi, v.v (dưới đây gọi chung là TV...)

- Thiết bị thông tin, truyền thông và đa phương tiện : Communication, telecommunication and multimedia equipment

Điện thoại di động, máy FAX, v.v. (dưới đây gọi chung là điện thoại di động)

- Máy tính, thiết bị mạng, thiết bị ngoại vi, v.v. : Computers, network equipment, peripheral devices)

Máy tính, máy in, màn hình, v.v (dưới đây gọi chung là máy tính – máy in)

- Năng lượng tái tạo: sản xuất năng lượng (năng lượng mặt trời), tích năng (pin), tiết kiệm năng lượng (LED)

b. Ngành công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho công nghiệp điện tử (chủ yếu là lĩnh vực thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Công Thương. Phụ lục Quyết định số 1483 của Thủ tướng Chính phủ)

- 3. Linh phụ kiện điện tử: bóng bán dẫn, tụ, điện trở, bản mạch, v.v

- 5. Linh phụ kiện gia công cơ khí: khuôn mẫu, đồ gá, linh phụ kiện gia công kim loại, khuôn mẫu nhựa, v.v

- 6. Linh phụ kiện công nghệ cao: vi mạch điện tử, khuôn mẫu chính xác, nhựa cao cấp, v.v

➤ Để phát triển ngành chế tạo thì trước hết cần hiểu thị trường trong và ngoài nước. Ngành chế tạo phát triển sẽ kéo theo ngành sản xuất linh kiện phát triển. Khi ngành sản xuất linh kiện phát triển thì ngành nguyên liệu cũng phát triển. Do vậy trong mối tương quan của Việt Nam với các nước trong khu vực Châu Á, Kế hoạch hành động này sẽ xem xét chính sách công nghiệp trong mối quan hệ gắn kết với thị trường phù hợp với từng giai đoạn phát triển và sự phát triển trong tương lai, cụ thể các vấn đề sẽ được phân tích là:

(1) Cơ cấu sản xuất hiện tại và xu thế đầu tư của các doanh nghiệp tại Việt Nam như điều kiện tiên quyết;

(2) Các vấn đề phát sinh khi nhằm mục tiêu là thị trường trong và ngoài nước;

(3) Các giải pháp chính sách cần thiết.

(3) Cơ cấu sản xuất hiện tại và xu thế đầu tư của các doanh nghiệp tại Việt Nam

- Đặc điểm của cơ cấu sản xuất theo từng loại thành phẩm, xu thế đầu tư của các doanh nghiệp, và định hướng phát triển của ngành công nghiệp hỗ trợ (*)

	Thành phẩm	Công nghiệp hỗ trợ (lắp ráp/linh phụ kiện/phần mềm/nội dung số (nội dung số/dịch vụ)
Sản phẩm điện tử gia dụng	<ul style="list-style-type: none"> ● Đầu tư của Panasonic, Sanyo, Reetech, Morning Star, Samsung, LG ● Chủ yếu là thị trường trong nước và xuất khẩu sang ASEAN * Phát triển các nhà chế tạo trong nước 	<ul style="list-style-type: none"> ● Nội địa hoá được một phần linh phụ kiện cơ khí, song nhìn chung tỷ lệ nội địa còn thấp ● Linh phụ kiện điện tử và chất bán dẫn vẫn phải nhập khẩu * Phát triển linh phụ kiện điện tử/bán dẫn * Sử dụng thép cán tấm, nhựa, cao su trong nước * Phát triển phần mềm/nội dung số phù hợp với tình hình trong nước
TV...	<ul style="list-style-type: none"> ● Đầu tư của Panasonic, LG ● Chủ yếu là sản xuất cho thị trường nội địa và xuất khẩu (khoảng 1/3 sản lượng) * Phát triển các nhà chế tạo trong nước 	<ul style="list-style-type: none"> ● Như trên * Nội địa hoá các linh phụ kiện điện tử, cơ khí, bán dẫn * Phát triển phần mềm/nội dung số/dịch vụ cùng với quá trình kỹ thuật số hoá truyền thông
Điện thoại di động	<ul style="list-style-type: none"> ● Samsung, LG, Nokia ● Chủ yếu sản xuất cho thị trường thế giới 	<ul style="list-style-type: none"> ● Như trên ● Samsung nhận được chính sách ưu đãi của Chính phủ Việt Nam và vài chục doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện đã đầu tư vào VN. * Phát triển phần mềm/nội dung số/dịch vụ phù hợp với tình hình trong nước * Chuyển giao những linh phụ kiện đặc thù từ Hàn Quốc, Trung Quốc và Nhật Bản
Máy tính và máy in, v.v	<ul style="list-style-type: none"> ● Chưa có đầu tư trong sản xuất chế tạo máy tính ● Trong số các thiết bị liên quan 	<ul style="list-style-type: none"> ● Intel, Kyocera, Nihon Densan, Fuji ● Chủ yếu chế tạo dành cho thị

	<p>có máy in: có sự đầu tư của Canon, Brother, Kyoceramita, Fuji Xerox.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chủ yếu chế tạo dành cho thị trường thế giới 	<p>trường thế giới</p> <ul style="list-style-type: none"> * Nội địa hoá các linh phụ kiện ngoài các chất bán dẫn đặc thù * Phát triển phần mềm nhúng * Phát triển phần mềm hợp lý hoá công việc văn phòng
Năng lượng tái tạo	<ul style="list-style-type: none"> • Năng lượng mặt trời (sản xuất điện năng), pin (tích điện năng), LED (tiết kiệm điện) 	<ul style="list-style-type: none"> • Dự án liên kết 3 bên giữa Nhà nước – doanh nghiệp – cơ sở đào tạo • Thành phố thông minh/mạng lưới thông minh/đồng hồ đo điện thông minh

(4) Xu thế của thị trường mục tiêu và vấn đề của Việt Nam

A. Sản phẩm điện gia dụng (thị trường trong nước và thị trường ASEAN)

- Nhu cầu của ASEAN hiện tại đối với một số sản phẩm gia dụng chính (sử dụng số liệu của 4 nước là Việt Nam, Thái Lan, Malaysia, Indonesia), mức độ phổ cập trong các hộ gia đình và mức độ phổ cập tại nước láng giềng Thái Lan.

	Nhu cầu, năm 2009 Đơn vị : 1000 chiếc ASEAN/thế giới	Mức độ phổ cập (Việt Nam) 2009/ 011	Mức độ phổ cập (Thái Lan) 2009/2011
Máy giặt	3.722 72.761	12,6%/17,7%	50,8%/54,4%
Tủ lạnh	5. 56/80.500	29,9%/43,1%	87,3 /89,2%
Điều hoà	2.942/58.411	4,5%/6 0%	13,6%/14,3%

- Qua bảng trên ta thấy trong lĩnh vực sản phẩm điện gia dụng, thị trường trong nước của Việt Nam có khả năng mở rộng nhanh trong vài năm tới với mức độ phổ cập gia tăng và nếu so sánh với Thái Lan thì còn có nhiều cơ hội mở rộng và phát triển. Ngoài ra, thông qua hoạt động R&D nội địa đối với các sản phẩm tiêu chuẩn quốc tế có thể kỳ vọng vào sự gia tăng hơn nữa của các sản phẩm được nghiên cứu phát triển phù hợp với tình hình trong nước nhằm thay thế nhập khẩu cũng như tăng khả năng mở rộng xuất khẩu sang các nước lân cận.
- Vấn đề là mở rộng thị trường trong nước (phát triển sản phẩm thích hợp với thị trường, giảm chi phí sản xuất) và phát triển nuôi dưỡng các nhà chế tạo thành phẩm

và công nghiệp hỗ trợ (chất bán dẫn, linh kiện điện tử, linh phụ kiện gia công cơ khí, phần mềm, nội dung số, dịch vụ...)

- Điều này giống như “mối quan hệ giữa con gà và quả trứng”, nếu tăng nhà đầu tư trong nước có nghĩa là nếu quy mô sản xuất trong nước được mở rộng thì chi phí sản xuất sẽ giảm và thị trường có khả năng được mở rộng. Nhưng mặt khác, nếu không mở rộng được thị trường, không gia tăng nhà đầu tư trong nước, có nghĩa là không mở rộng quy mô sản xuất trong nước và do đó chi phí sản xuất sẽ không giảm.
- Ví dụ, đối với linh phụ kiện điện tử cơ bản nhất là điện trở và tụ, để thu hút đầu tư quy mô lớn và trở thành một ngành sản xuất số lượng lớn là một điều không hề dễ dàng để thu hồi vốn đầu tư với quy mô sản xuất hiện tại ở trong nước. Như vậy thì sẽ không nuôi dưỡng được ngành công nghiệp hỗ trợ và không thể mở rộng quy mô sản xuất trong nước.
- Để giải quyết vấn đề này:
 - ① Chính phủ Việt Nam phải thể hiện quyết tâm rõ ràng mong muốn phát triển ngành công nghiệp này.
 - ② Với ưu đãi về chính sách thuế thích hợp nhằm hình thành/thu hút đầu tư vào lĩnh vực công nghiệp điện tử hoặc lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp điện tử của các doanh nghiệp trong và ngoài nước.
 - ③ Với các biện pháp tín dụng thích hợp và hiệu quả nhằm tạo môi trường thuận lợi cho các nhà đầu tư đầu tư thiết bị trong lĩnh vực công nghiệp điện tử hoặc lĩnh vực công nghiệp phụ trợ phục vụ công nghiệp điện tử chứ không phải đầu cơ vào cổ phiếu và bất động sản.
 - ④ Tiến hành đào tạo nguồn nhân lực cần thiết cho ngành công nghiệp này.
 - ⑤ Cơ chế cho vay dài hạn, cải thiện vấn đề lưu thông.Cần phải đưa ra các biện pháp chính sách nêu trên mang tính đồng bộ.
- Ngược lại, nếu giải quyết được các vấn đề nêu trên tại thị trường trong nước sẽ có thể kỳ vọng vào sự mở rộng của xuất khẩu. Và để mở rộng xuất khẩu cần thiết tăng cường thương hiệu Việt Nam. Hoặc để khuyến khích tăng nhu cầu nội địa cần có sự đánh giá công bằng đối với các sản phẩm sản xuất trong nước và ý thức sử dụng sản phẩm nội địa.

B. TV, v.v.(thị trường trong nước và thị trường nước ngoài)

- Sản lượng TV màu trên thế giới là 250 triệu chiếc. Trong đó sản xuất tại Trung Quốc chiếm khoảng 50% (năm 2011 là 120 triệu chiếc)
- Quy mô sản xuất trong nước của Việt Nam/Quy mô thị trường là 2,8 triệu chiếc/1,8 triệu chiếc/năm (ước tính), và mức độ phổ cập trong nước đối với TV màu là 93,6% (năm 2011). Nếu so với mức độ phổ cập của sản phẩm điện gia dụng như điểm A thì đây là con số rất cao. Tuy nhiên, Chính phủ Việt Nam với phương châm thúc đẩy từng bước kỹ thuật số hoá truyền thông từ sau năm 2013 cho thấy nhu cầu tiềm năng lớn đối với TV thế hệ tiếp theo. Đồng thời đẩy mạnh phát triển phần mềm hệ thống, phần mềm nhúng và nội dung số.
- Mặc dù vậy, ví dụ năm 2008 Sony đã đóng cửa nhà máy tại Việt Nam và chuyển sang nhập khẩu từ Malaysia và Thái Lan với lý do quy mô nhu cầu của thị trường

và xu hướng xoá bỏ thuế quan trong khuôn khổ của AFTA.

- Cùng với hiệu lực của AFTA, sự chênh lệch về thuế quan của thành phẩm và linh phụ kiện sẽ ngày càng thu hẹp. Như vậy, đối với doanh nghiệp, các ưu thế về sản xuất thành phẩm tại Việt Nam, nơi chưa quy tụ được công nghiệp hỗ trợ, sẽ ngày càng giảm. Công nghiệp hỗ trợ sẽ ngày càng khó được quy tụ. Để phá vỡ vòng luẩn quẩn của chính sách, cùng với gói chính sách nêu ở điểm A, cần phải tạo ra các ưu đãi nhằm khuyến khích chế tạo thành phẩm tại thị trường Việt Nam như đưa ra các biện pháp thuế quan thích hợp ngay tại thời điểm hiện tại khi mà thời gian còn lại không nhiều cho đến khi AFTA bắt đầu có hiệu lực. Nếu cải thiện được lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ sẽ có thể làm gia tăng khả năng cạnh tranh với Thái Lan, Malaysia và Trung Quốc.

C. Điện thoại di động (thị trường thế giới)

- Sản lượng trên thế giới về điện thoại di động hàng năm khoảng 1,4 tỷ chiếc. Trong đó khoảng 80% được sản xuất tại Trung Quốc.
- Sản lượng tại Việt Nam khoảng 78 triệu chiếc, về mặt thị phần còn rất nhỏ song đang có xu thế mở rộng và đóng góp cho cải thiện cán cân thương mại của Việt Nam
- Vấn đề tồn tại cũng tương tự như nội dung ở phần A. Tuy nhiên Samsung trên cơ sở đàm phán với Chính phủ Việt Nam hiện đang được hưởng ưu đãi đối với việc sản xuất linh phụ kiện và có thể thấy Samsung đang trên đà phát triển một cách vững chắc, song cần phải có sự nhận định rõ ràng về việc chuyển giao công nghệ đối với lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ như đã cam kết khi Samsung tiến hành đầu tư.
- Với làn sóng công nghệ hiện tại cần phải hướng tới việc nội địa hoá các sản phẩm linh phụ kiện, phần mềm và phát triển nuôi dưỡng các nhà sản xuất trong nước.

D. Máy tính, máy in, v.v (thị trường thế giới)

- Sản lượng máy tính cá nhân trên thế giới khoảng 300 triệu chiếc, trong đó 98% được sản xuất tại Trung Quốc (trong số 324 triệu chiếc thì có 318 triệu chiếc được sản xuất tại Trung Quốc (năm 2010). Cũng tương tự như đối với TV nêu ở phần B, lĩnh vực này cũng đang trong tình trạng khó khăn.
- Mặt khác, đối với các thiết bị liên quan, quy mô thị trường thế giới về máy in là 130 triệu chiếc, trong đó Trung Quốc chiếm khoảng 50% thị phần.
- Như phần (3) nêu ở trên, nếu 4 hãng chế tạo vận hành với 100% công suất sẽ tạo sản lượng là 35 triệu chiếc tại Việt Nam. Nếu đối chiếu với quy mô thị trường hiện tại thì mới chỉ tương ứng với xấp xỉ 30% thị phần.
- Vấn đề cần giải quyết đó là mở rộng thị phần đối với sản phẩm Made in Vietnam trên thế giới (giảm chi phí sản xuất) và phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ (chất bán dẫn, linh phụ kiện điện tử, linh phụ kiện cơ khí)
- Đây cũng giống như “quan hệ giữa con gà và quả trứng”. Máy in hiện đang là một ngành sản xuất dành cho xuất khẩu. Nếu được hưởng các ưu đãi thích hợp và thực hiện chính sách mang tính trọn gói nhằm thu hút và khuyến khích các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ đầu tư trong và ngoài nước thì có thể sẽ tạo ra được các sản

phẩm có chất lượng cao và giá rẻ hơn các sản phẩm Made in China.

- Nếu vượt qua được khó khăn này, các doanh nghiệp sẽ dịch chuyển sản xuất sang Việt Nam và có thể kỳ vọng vào sự phát triển hơn nữa của các ngành sản xuất linh phụ kiện.

E. Năng lượng tái tạo (tạo ra năng lượng, tích năng, tiết kiệm năng lượng (thị trường trong nước))

- Để cung cấp năng lượng an toàn và ổn định, vào năm 2020, mà cần phải triển khai các hoạt động nghiên cứu/phát triển với sự phối kết hợp giữa 3 bên là nhà nước – doanh nghiệp – cơ sở đào tạo và thu hút đầu tư trong lĩnh vực tạo ra năng lượng dựa vào điện mặt trời, một nguồn năng lượng được dự báo sẽ có chi phí ngang bằng với nhiệt điện do giảm chi phí sản xuất pin/cầu kiện, lĩnh vực tích năng dựa vào các loại pin thế hệ 2 như pin lithium ion, Nickel Metal Hydride, pin nhiên liệu, lĩnh vực tiết kiệm năng lượng như sử dụng hệ thống chiếu sáng bằng đèn LED với 1/5 chi phí tiền điện, 1/5 phát thải CO₂.
- Xây dựng đất nước với hệ thống hạ tầng xanh thông qua việc thúc đẩy thành phố sinh thái/thành phố thông minh, mạng lưới điện thông minh và từ đó sẽ góp phần giải quyết các vấn đề về điện năng tại các công sở, hộ gia đình như phát điện, tích điện, và tiết kiệm điện.
- Lĩnh vực này sẽ tạo ra thị trường lớn về pin bán dẫn/cầu kiện, đồng hồ đo điện thông minh, thiết bị đổi dòng trực tiếp, pin/ắc quy, bóng đèn LED.

Một điểm cần lưu ý là các thiết bị điện tử chuyên dùng ví dụ như các thiết bị đo lường, tự động hóa, trang thiết bị y tế sẽ được nghiên cứu để phát triển ở bước tiếp theo, xuất phát từ các nguyên nhân sau: a) thị trường tiêu thụ nhỏ bé ; b) từ công đoạn nghiên cứu phát triển sản phẩm đến công đoạn sản xuất mất thời gian dài c) khó khăn trong việc điều chỉnh (customization), và d) ít tác động đến sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ.

2. Tầm nhìn đến năm 2020

Xây dựng Việt Nam trở thành một nước sản xuất lớn về thiết bị điện – điện tử với công nghệ mới, thông minh và thân thiện với môi trường.

3. Mục tiêu đến năm 2020

(1) Xây dựng ngành công nghiệp điện tử có năng lực cạnh tranh quốc tế (bao gồm cả phần mềm).

(Trong quá trình hội nhập kinh tế khu vực ASEAN, cần tăng cường sự phát triển của hệ thống sản xuất nhằm gia tăng thị phần của các sản phẩm có xuất xứ Việt Nam trên thị trường nội địa. Hơn nữa, khi sức mạnh công nghiệp đã được củng cố, có thể mở rộng thị phần của các sản phẩm này tại thị trường các nước lân cận trong khu vực ASEAN)

(2) Phát triển ít nhất một sản phẩm xuất xứ Việt Nam giành được thị phần hàng đầu thế giới

(3) Tăng cường đóng góp của doanh nghiệp và đội ngũ nhân lực Việt Nam trong việc tăng giá trị gia tăng

4. Vấn đề mang tính chiến lược

Gia tăng thị phần trong nước và quốc tế, và mở rộng quy mô sản xuất công nghiệp, thực hiện từng bước việc hiện đại hoá

- Phát triển công nghiệp hỗ trợ
- Đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực cho ngành công nghiệp điện tử và công nghiệp hỗ trợ bao gồm cả phần mềm
- Cải thiện hệ thống logistics như là cơ sở hạ tầng
- Tích cực thu hút và hỗ trợ các doanh nghiệp nòng cốt trên thế giới

5. Kế hoạch hành động

Gia tăng thị phần trong nước và quốc tế, và mở rộng quy mô sản xuất công nghiệp

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ quản
1.	Phát triển công nghiệp hỗ trợ		
1-1	【Biện pháp thuế】 Hàng năm có hơn 12 dự án được thực hiện theo điều 4 Quyết định số 12/2011/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về “Ưu đãi đối với phát triển công nghiệp hỗ trợ”.	Tháng 12/2013	Bộ CT (Ban Dự án phát triển Công nghiệp hỗ trợ)
1-2	【Biện pháp thuế】 Căn cứ theo Quyết định số 1483/QĐ-TTg về công nghiệp hỗ trợ, trên cơ sở kết quả thực hiện nội dung 1-1 nêu trên, phải cải thiện cơ chế để có thể thực hiện được các giải pháp ưu đãi một cách thuận lợi như làm rõ tiêu chuẩn của doanh nghiệp được hưởng ưu đãi, thủ tục thẩm định đơn giản...	Tháng 12/2015	Bộ CT (Ban Dự án phát triển Công nghiệp hỗ trợ)
1-3	【Biện pháp tín dụng】 Thành lập “Quỹ doanh nghiệp vừa và nhỏ” dành cho doanh nghiệp vừa và nhỏ của Việt Nam, hỗ trợ cho doanh nghiệp có nguyện vọng đầu tư trang thiết bị sản xuất trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho công nghiệp điện tử với lãi suất thấp, thời hạn dài (trên 1 năm) và nới lỏng điều kiện thế chấp.	Tháng 12/2013	Bộ KHĐT (Bộ CT, Bộ TC, NHNN)
1-4	【Biện pháp tín dụng】	Tháng 12/2015	Bộ TC (NHNN, Bộ

	<p>Trên cơ sở kết quả tại điểm 1-3 nêu trên, thực hiện chế độ tín chấp hoặc các biện pháp cho vay thời hạn dài, lãi suất thấp nhằm tạo thuận lợi cho nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ của Việt Nam dễ dàng tiếp cận được với nguồn vốn để đầu tư trang thiết bị sản xuất liên quan đến công nghiệp hỗ trợ phục vụ công nghiệp điện tử. Cùng với các biện pháp tín dụng/thuế/biện pháp hành chính nhằm thúc đẩy M&A, M&A ngược, kết hợp với bảo lãnh của Chính phủ với mục đích chuyển giao công nghệ, thúc đẩy mở rộng phát triển lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ.</p>		KHĐT, Bộ CT)
1-5	<p>【Biện pháp thuế quan】</p> <p>Rà soát và xem xét lại về cơ bản thuế suất thuế nhập khẩu đối với linh phụ kiện sử dụng trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ của ngành công nghiệp điện tử, bao gồm cả linh phụ kiện được ưu đãi theo Quyết định số 1483/QĐ-TTg</p> <p>(Thuế suất đối với khuôn mẫu là 0%, nhưng thuế suất đối với linh phụ kiện để sản xuất khuôn mẫu, ví dụ đối với linh phụ kiện bằng sắt và thép ống bị đánh thuế tối đa là 25%)</p>	Tháng 12/2013	Tổng cục Hải quan, Bộ Tài chính (Bộ Công thương)
1-6	<p>【Hợp lý hóa thủ tục hành chính】</p> <p>(1) Đơn giản hoá thủ tục hành chính</p> <p>Hiện tại đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ đang hoạt động hoặc đầu tư mới trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ, thủ tục hành chính vẫn bộc lộ nhiều hạn chế, tần suất kiểm tra thủ tục hành chính còn nhiều bao gồm cả kiểm soát những vấn đề không quan trọng, do đó cần đơn giản hoá thủ tục hành chính, giảm bớt số lượng giấy tờ đối với các doanh nghiệp này.</p> <p>(2) Minh bạch hoá các thủ tục hành chính</p> <p>Thường xuyên đào tạo cán bộ hải quan nhằm thống nhất việc thực hiện các quy định pháp luật.</p> <p>(3) Thủ tục hành chính nhanh chóng</p> <p>Các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ có quan hệ phụ thuộc vào các doanh nghiệp chế tạo thành phẩm là các doanh nghiệp lớn, do vậy cần thực hiện nhanh chóng các thủ tục hải quan trong lĩnh vực này dựa vào việc áp dụng chế độ Fast Track.</p>	Tháng 12/2013	<p>Bộ KHĐT (Bộ TC)</p> <p>Tổng Cục Hải quan</p> <p>Tổng Cục Hải quan</p>

1.7	<p>【Xây dựng hệ thống chứng chỉ đối với các doanh nghiệp thuộc công nghiệp hỗ trợ được hưởng lợi】</p> <p>Cần hướng dẫn cho các doanh nghiệp được hưởng các ưu đãi, hỗ trợ nêu trên về việc đáp ứng các tiêu chuẩn môi trường do Nhà nước quy định.</p>		Bộ TN&MT (Bộ CT, Bộ TT&TT)
1.8	<p>【Mở rộng cơ sở phát triển công nghiệp hỗ trợ và đưa ra chương trình ưu đãi/ hỗ trợ】</p> <p>(1) Khuyến khích các doanh nghiệp được cấp phép xuất khẩu tham gia vào thị trường trong nước</p> <p>(2) Ưu đãi nhằm khuyến khích giới thiệu và hỗ trợ trong quản lý/ kỹ thuật/ đào tạo đối với các doanh nghiệp trong ngành công nghiệp hỗ trợ tới doanh nghiệp FDI.</p> <p>(3) Kêu gọi phát triển nhóm công nghiệp hỗ trợ theo vùng hoặc theo ngành công nghiệp và thiết lập quan hệ với những tổ chức hàng đầu.</p> <p>Vd. Chương trình nhà máy cho thuê/ ươm mầm thực hiện bởi Phòng Thương mại và Công nghiệp Osaka, ngành công nghiệp điện tử tại Kansai, Higashi- Osaka, Sakai, và các vùng khác</p> <p>(4) Hỗ trợ các doanh nghiệp chủ chốt để kéo theo sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ</p> <p>(5) Hỗ trợ tuyển dụng nhân lực và hỗ trợ sinh viên du học về nước khởi nghiệp.</p> <p>(6) Kêu gọi các công ty Nhật Bản trong các lĩnh vực liên quan nhận học viên Việt Nam từ các công ty như Esuhai, hỗ trợ trong quá trình tìm việc hoặc thành lập công ty.</p> <p>(7) Thành lập các văn phòng thường trực tại Tokyo, Osaka, Hà Nội và Hồ Chí Minh để cung cấp dịch vụ một cửa cho doanh nghiệp trước, trong, và sau khi đi vào hoạt động</p>		Bộ CT (Bộ TC, Bộ KH&ĐT, Bộ TT&TT, Bộ GD&ĐT, Bộ TN&MT)
2	Đào tạo nhân lực		
2-1	【Đào tạo nhân lực: nắm bắt thực trạng】	Tháng	Bộ GDĐT (Bộ

	<p>Lập danh sách các cơ sở đào tạo dạy nghề có đào tạo về kỹ năng tay nghề liên quan đến lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp điện tử (các trường công lập và tư thực trực thuộc các tỉnh/UBND, đại học, đại học ngắn hạn, cao đẳng dạy nghề, trung cấp dạy nghề, phổ thông dạy nghề, trung tâm đào tạo nghề...), số lượng học sinh, độ tuổi, nội dung đào tạo; đánh giá lại chương trình đào tạo, sửa đổi chương trình cho phù hợp với nhu cầu của doanh nghiệp</p> <p>Để nâng cao chất lượng chương trình giảng dạy và giáo trình, nội dung giảng dạy tại các trường đại học liên quan, có thể mở rộng dự án hiện tại của JICA về phát triển nguồn nhân lực ngành Công nghệ thông tin và truyền thông (ICT) tại trường đại học Bách Khoa Hà Nội, tiếp theo đó là Thành phố Hồ Chí Minh và Đà Nẵng, và trong tương lai hướng tới việc triển khai trên phạm vi toàn quốc.</p>	12/2014	LĐTBXH, Bộ TT&TT, Bộ CT, các cơ quan của Chính phủ, UBND các tỉnh)
		Tháng 12/2015	Bộ GD&ĐT (Bộ TT&TT, Bộ CT, UBND)
2-2	<p>【Đào tạo nhân lực: các cấp bậc đào tạo】</p> <p>Thành lập thí điểm tại Hà Nội và Hồ Chí Minh trường phổ thông công nghiệp (3 năm) hoặc trường cao đẳng- công nghệ (5 năm), đại học và sau đại học nhằm đào tạo kỹ năng tay nghề và năng lực thực tiễn liên quan đến lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp điện tử. Xem xét phương án thành lập tại Đà Nẵng.</p>	Tháng 12/2015	Bộ GDĐT (Bộ TT&TT)
2-3	<p>【Đào tạo nhân lực: giai đoạn việc làm】</p> <p>Áp dụng thi kiểm tra đánh giá tay nghề liên quan đến lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp điện tử</p>	Tháng 12/2015	Bộ LĐTBXH
3	Thu hút và hỗ trợ các doanh nghiệp chủ chốt trên thế giới		
3-1	<p>【Biện pháp về thuế】</p> <p>Áp dụng các ưu đãi đối với đặc khu kinh tế hoặc tương tự đối với các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực công nghiệp điện tử (đầu tư tại Hà Nội – Hải Phòng, hoặc khu vực lân cận Thành Phố Hồ Chí Minh) (Thuế thu nhập</p>	Tháng 12/2013	Bộ KHĐT (Bộ TC)

	doanh nghiệp 10%, miễn 4 năm và giảm 9 năm đối với thuế thu nhập doanh nghiệp, giảm 1/2 thuế thu nhập cá nhân, miễn thuế nhập khẩu)		
3-2	<p>【Tăng tỷ lệ nội địa hoá】</p> <p>Đơn giản hoá thủ tục bán hàng tại thị trường nội địa đối với linh phụ kiện do các doanh nghiệp chế xuất (EPE) sản xuất nhằm tăng tỷ lệ nội địa hoá đối với doanh nghiệp sản xuất thành phẩm</p>	Tháng 12/2013	Tổng cục Hải quan, Bộ TC (Bộ CT)
3-3	<p>【Xây dựng chiến lược Marketing quốc gia】</p> <p>Việt Nam được đánh giá thấp hơn so với các nước ASEAN cạnh tranh khác như Thái Lan, Malaysia, do đó cần phải tăng cường thương hiệu Việt Nam và thúc đẩy xuất khẩu.</p> <p>(1) Triển khai chiến lược quảng bá về “an toàn, chất lượng cao” cho sản phẩm có xuất xứ tại Việt Nam</p> <p>(2) Tăng cường tổ chức và chức năng của các hiệp hội ngành hàng như VEIA, VINASA, chia sẻ thông tin liên quan đến lĩnh vực này của Chính phủ, tăng cường thu thập và cung cấp thông tin về lĩnh vực này trong và ngoài nước.</p>	Tháng 12/2013	Bộ CT / VIETRADE (Bộ TT&TT, Bộ KHCN)
3-4	<p>【Xây dựng Chiến lược hiện đại hoá công nghiệp】</p> <p>Khuyến khích và kêu gọi việc thành lập “Trung tâm R&D của các doanh nghiệp tư nhân”, “Trung tâm ươm mầm tài năng” phối hợp với các trường đại học, “Trung tâm nghiên cứu và phát triển phần mềm, dịch vụ và nội dung số” nhằm phát huy hiệu quả của các cụm công nghiệp tập trung (về công nghiệp hỗ trợ bao gồm cả phần mềm) của các doanh nghiệp liên quan trong lĩnh vực điện tử đầu tư tại Hà Nội – Hải Phòng, hoặc khu vực lân cận TP Hồ Chí Minh (xem xét tại Đà Nẵng), và khuyến khích hiện đại hoá công nghiệp. Để làm được điều này cần có sự phối kết hợp với các địa phương nhằm thực thi chiến lược về hiện đại hoá công nghiệp. Chính quyền địa phương liên quan cần xây dựng chiến lược tăng cường năng lực cho các cụm công nghiệp điện tử tại từng khu vực.</p>	Tháng 6/2013	Thành phố Hà Nội, TP Hồ Chí Minh (Bộ KHĐT, Bộ TT&TT, Bộ CT, Bộ GDĐT, Bộ KHCN, các Hiệp hội kinh tế...)

	<p>Trong chiến lược này, cần chú trọng phát triển cơ sở hạ tầng về đường xá và cảng biển nhằm xây dựng mạng lưới chuỗi cung ứng hiệu quả giữa các nhà sản xuất lắp ráp và các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ.</p>		
--	--	--	--

6. Giám sát

(1) Giám sát tình hình thực hiện Kế hoạch hành động

Tổ chức họp Nhóm công tác về Chiến lược công nghiệp hoá 1 năm 1 lần, và thực hiện giám sát tình hình thực hiện Kế hoạch hành động nêu trên. Nhóm công tác sẽ báo cáo kết quả giám sát này cho Ban chỉ đạo.

(2) Điều chỉnh Kế hoạch hành động

Nhóm công tác về Chiến lược công nghiệp hoá tập hợp kết quả thực hiện đến năm 2015, trên cơ sở đó điều chỉnh lại Kế hoạch hành động cho giai đoạn từ sau năm 2016. Nhóm công tác về Chiến lược công nghiệp phải báo cáo cho Ban chỉ đạo về việc điều chỉnh Kế hoạch hành động và tiếp nhận sự chỉ đạo, phê duyệt của Ban chỉ đạo về định hướng.

2-2. Kế hoạch hành động do phía Việt Nam xây dựng (Dự thảo)

2-2-1. Ngành đóng tàu

Kế hoạch hành động nhằm Xây dựng Chiến lược công nghiệp hoá của Việt Nam Ngành Công nghiệp Đóng tàu (Bản ngày 12/03/2013- CIEM soạn thảo)

1. Phân tích thực trạng

1. Thế giới và Khu vực

- Thị trường đóng mới tàu quốc tế chỉ tăng trưởng mạnh trong giai đoạn 2003-2007, sau đó sụt giảm đột ngột vào các năm 2008-2009 do tác động của khủng hoảng tài chính toàn cầu. Số đơn hàng tàu hàng khô năm 2008 là 295 triệu DWT, đến năm 2009 là 288 triệu DWT. Mặc dù phục hồi nhẹ vào năm 2010, thị trường đóng tàu mới tiếp tục sụt giảm vào năm 2011-2012 do kinh tế thế giới chậm phục hồi, khủng hoảng nợ công ở khu vực đồng Euro, và giảm tín dụng cho ngành đóng tàu. Thị trường đóng tàu được dự báo sẽ phục hồi vào năm 2013 với tăng trưởng bình quân trong giai đoạn 2015-2020 dự báo đạt mức 280-300 triệu DWT/năm.
- Kể từ thập kỷ 1980, ngành đóng tàu thế giới đã có sự chuyển dịch mạnh mẽ từ khu vực châu Âu sang châu Á. Đến đầu thập kỷ 1990, châu Á đã trở thành trung tâm đóng tàu mới của thế giới. Cho đến năm 2011, Trung Quốc chiếm tỷ trọng cao nhất về số đơn hàng, trong khi ngành đóng tàu ở Hàn Quốc phục hồi vị thế hàng đầu. Các nước như Ấn Độ, Việt Nam, Bra-xin, Phi-lip-pin và Thổ Nhĩ Kỳ đang nỗ lực để gia tăng thị phần của mình.
- Châu Âu vẫn giữ thế mạnh về tàu cao cấp, trong khi Trung Quốc đang chiếm lĩnh thị trường tàu cấp thấp. Xu hướng dịch chuyển ngành đóng tàu đến năm 2030 sẽ tiếp tục từ Châu Âu chuyển sang Châu Á. Châu Âu sẽ giữ thế mạnh ở phân khúc tàu hiện đại, sử dụng công nghệ cao. Các phân khúc tàu từ trung đến thấp cấp sẽ chuyển dịch dần sang Châu Á.
- Ngành đóng tàu đang chứng kiến những thay đổi lớn về cơ cấu, theo hướng: giảm các hoạt động đóng mới; và đa dạng hóa hoạt động với việc tăng các thiết bị hỗ trợ ngoài khơi, v.v. Bên cạnh đó, các định chế tài chính tập trung nguồn vốn hơn cho các ngành liên quan đến năng lượng, và ít chú trọng hơn đến ngành đóng tàu.

2. Vị trí, vai trò của ngành đóng tàu ở Việt Nam

- Việt Nam có bờ biển dài 3.260 km, là một trong 10 quốc gia có chỉ số cao nhất về độ dài của bờ biển ở ba hướng Đông, Nam và Tây Nam; có vị trí thuận lợi cho phát triển ngành đóng tàu.
- Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 xác định kinh tế biển và vùng ven biển là động lực để lôi kéo, thúc đẩy các vùng khác phát triển; tạo sự chuyển biến cơ bản và toàn diện cơ cấu kinh tế biển và vùng ven biển theo hướng CNH, HĐH. Một giải pháp quan trọng để thực hiện Chiến lược biển đến năm 2020 là phát triển công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển. Chính phủ vừa quyết định phát triển năm nhóm khu kinh tế ven biển để tập trung đầu tư phát triển từ nguồn ngân sách Nhà nước giai đoạn 2013 - 2015: Khu kinh tế Chu Lai (tỉnh Quảng Nam) và Dung Quất (tỉnh Quảng Ngãi); khu kinh tế Đình Vũ-Cát Hải (thành phố Hải Phòng); khu kinh tế Nghi Sơn (Thanh Hóa); khu kinh tế Vũng Áng (Hà Tĩnh); khu kinh tế đảo Phú Quốc và cụm đảo Nam An Thới (Kiên Giang). Các khu kinh tế ven biển hình thành

sẽ tạo môi trường đầu tư thuận lợi hơn cho một số vùng ven biển và có thể kích thích phát triển ngành đóng tàu.

3. Thực trạng phát triển ngành đóng tàu

- Ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam bắt đầu được đầu tư mạnh mẽ từ năm 2002, và mới chỉ đang trong giai đoạn tiếp nhận chuyển giao từ các trung tâm đóng tàu lớn ở châu Á. Tuy nhiên, ngành này cũng chịu ảnh hưởng nặng nề do khủng hoảng tài chính thế giới. Việc tập đoàn VINASHIN phải đối mặt với nguy cơ phá sản và phải tái cơ cấu cũng ảnh hưởng khá nhiều đến hoạt động của ngành. Hiện chỉ còn một số nhà máy đóng tàu nhỏ của nước ngoài ở phía Nam còn nhiều hoạt động, song chủ yếu gắn với các thị trường chuyên biệt ở nước ngoài. Do vậy, việc phát triển đến năm 2020 yêu cầu phải thu hẹp các phân ngành cần tập trung ưu tiên phát triển, trong đó đặc biệt chú trọng các phân ngành có thể hợp tác với các đối tác có nhiều kinh nghiệm và trình độ khoa học - kỹ thuật cao như Nhật Bản và Hàn Quốc.
- Đội tàu biển Việt Nam được đầu tư ồ ạt trong nửa cuối thập kỷ 2000. Đến giữa tháng 10/2010, đội tàu Việt Nam có 1.630 chiếc (đứng thứ 3 ở ASEAN, sau Xinh-ga-po và In-đô-nê-xi-a) với tổng trọng tải hơn 6,8 triệu DWT (đứng thứ 4 ở ASEAN, sau Xinh-ga-po, Ma-lai-xi-a và Phi-lip-pin). Tuy nhiên, đội tàu Việt Nam nhìn chung có trọng tải nhỏ, bình quân đạt 4.200 DWT. Riêng các tàu có trọng tải trên 10.000 DWT thuộc sở hữu của 33 chủ tàu, trong đó 25 thuộc 4 tập đoàn và tổng công ty lớn của Nhà nước. Hơn nữa, mức độ sử dụng các tàu biển ở Việt Nam đang ở mức thấp kỷ lục.
- Việt Nam có 120 nhà máy đóng, sửa chữa tàu với trọng tải trên 1.000 DWT, với 170 công trình nâng hạ thủy (chủ yếu cho tàu dưới 5.000 DWT, chỉ có 2 công trình cho tàu 300-400 nghìn DWT).
- Trong giai đoạn đến năm 2010, thị phần gia công, đóng tàu xuất khẩu của Việt Nam còn rất nhỏ, chỉ đạt khoảng 500-600 nghìn DWT/năm (chiếm 0,3-0,4%). Thị trường còn tiềm năng, dù phụ thuộc vào mức độ phục hồi của kinh tế thế giới và bản thân nỗ lực của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam trong việc nâng cao hiệu quả quản trị, hiệu quả tổ chức sản xuất, cải thiện chất lượng và tính cạnh tranh về giá của sản phẩm. Dự báo năng lực đóng tàu trong giai đoạn 2011-2015 đạt khoảng 2,5 triệu DWT/năm (trong đó khối doanh nghiệp trong nước chiếm 60%, và khối doanh nghiệp nước ngoài chiếm 40%), trong giai đoạn 2016-2020 đạt khoảng 3,5-4 triệu DWT/năm (trong đó khối doanh nghiệp trong nước chiếm 2,5 triệu DWT/năm).

Năng lực ngành đóng tàu:

- Về đóng mới: số lượng các nhà máy 120 vượt xa so với quy hoạch (36); năng lực sản xuất về trọng tải đảm bảo song tiến độ giao tàu, tỉ lệ nội địa hóa không đạt.
- Về sửa chữa: đáp ứng 41,7-46% đội tàu quốc gia, hàng năm tàu Việt Nam ra nước ngoài sửa chữa hết khoảng 75 triệu USD.
- Về CN hỗ trợ: chưa đạt được mục tiêu tỉ lệ nội địa hóa, tiến độ phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ còn chậm; đầu tư dàn trải.
- Về lao động: số lượng 100.000 vượt so với quy hoạch (36.000), song các lao động có chứng chỉ quốc tế còn thấp so với yêu cầu.
- Về thiết kế: chưa đầu tư hoàn chỉnh bể thử mô hình đạt tiêu chuẩn quốc tế, toàn bộ thiết kế vẫn mua của nước ngoài (chỉ thực hiện thiết kế được phần công nghệ). Đây là điểm yếu nhất của ngành đóng tàu VN hiện nay và sẽ còn là điểm yếu trong 3-5 năm tới

nếu không có chính sách đúng.

- Về đăng kiểm: Cục đăng kiểm Việt Nam là thành viên của Tổ chức OTHK và có mối quan hệ song phương với tất cả các thành viên của Hiệp hội phân cấp Quốc tế (IACS) song chưa tham gia được nhiều vào các hợp đồng đăng kiểm tàu xuất khẩu cũng như đăng kiểm độc lập với 1 số đơn hàng đóng mới tàu lớn cho các chủ tàu trong nước.

4. Vấn đề tồn tại đối với ngành công nghiệp tàu thủy:

- Thiếu tầm nhìn chiến lược và chương trình hành động cụ thể hướng đến phát triển ngành công nghiệp đóng tàu phù hợp với diễn biến phát triển mang tính chu kỳ của ngành công nghiệp đóng tàu thế giới.
- Hầu hết các công trình nâng hạ thủy của các nhà máy đóng tàu trong nước đều phục vụ cho đóng mới, đội tàu vận tải phải thực hiện sửa chữa ở nước ngoài chiếm tới 41,7-46%, với chi phí tăng từ 10 triệu USD vào năm 2002 lên 50 triệu USD vào năm 2008.
- Hiệu quả đóng mới các gam tàu xuất khẩu chưa cao do đầu tư dàn trải, trang thiết bị chưa đồng bộ. *Hiệu quả quản trị và sử dụng ứng dụng IT để quản trị hệ thống* (thiết kế-sản xuất-tài chính) còn thấp, chưa đảm bảo được quản trị chi phí và giao tàu đúng hạn.
- Kỹ năng và đội ngũ nhân lực chưa được tăng cường theo kịp yêu cầu phát triển của ngành công nghiệp tàu thủy. Những khó khăn kinh tế nói chung và của VINASHIN nói riêng trong thời gian gần đây cũng ảnh hưởng đáng kể đến môi trường và động lực làm việc của nhân lực trong ngành.
- Quá nhiều nhà máy đóng tàu được phân tán ở nhiều địa phương trong cả nước.
- Quá trình tái cơ cấu VINASHIN còn diễn ra chậm. Vai trò và định hướng tái cơ cấu tập đoàn còn chưa rõ ràng. Chưa tạo được đủ niềm tin với các đối tác nước ngoài.

2. Tầm nhìn đến năm 2030

Đến năm 2020

Đưa ngành đóng tàu trở thành ngành mũi nhọn trong thực hiện Chiến lược kinh tế biển; từng bước hình thành một số dòng tàu chiến lược phù hợp với điều kiện phát triển của Việt Nam trở thành nước sản xuất tàu thủy lớn ở khu vực Châu Á.

Một số chỉ tiêu định lượng đến năm 2020:

- Tốc độ tăng giá trị sản lượng toàn ngành: 5-10%
- Tốc độ tăng giá trị gia tăng: 5-7%
- Tỷ trọng đóng góp của dòng tàu chiến lược trong toàn ngành: 40-50%
- Tỷ lệ nội địa hóa dòng tàu chiến lược: 40% đối với dòng tàu hạng thấp; 20% hạng trung và 15% hạng cao.

Đến năm 2030

Tiếp tục phát triển các dòng tàu chiến lược đã lựa chọn gắn với đổi mới về chất ngành công nghiệp đóng tàu; tăng tỷ lệ nội địa hóa đối với các dòng tàu chiến lược đó. Việt Nam trở thành nước sản xuất tàu thủy lớn và có thương hiệu ở Châu Á.

Một số chỉ tiêu định lượng đến năm 2030:

- Tốc độ tăng giá trị sản lượng toàn ngành: 5-10 %
- Tốc độ tăng giá trị gia tăng: 5-10 %
- Tỷ trọng đóng góp của dòng tàu chiến lược trong toàn ngành: 40-50%
- Tỷ lệ nội địa hóa dòng tàu chiến lược: 70% đối với hạng thấp; 40% hạng trung và 30% hạng cao.

3. Mục tiêu đến năm 2020

(1) Hình thành 3 cụm công nghiệp đóng tàu ở ba miền thông qua tái cơ cấu hệ thống nhà máy đóng tàu hiện có để tăng năng lực đóng từ 2-3 gam tàu có yêu cầu kỹ thuật và hiệu quả kinh tế cao.

- *Chỉ tiêu trung gian:* giảm mạnh số nhà máy lắp ráp tàu; xóa bỏ từng bước tình trạng đầu tư dàn trải, thiếu tập trung làm cho hiệu quả đầu tư thấp.

Xây dựng ba trung tâm sửa chữa tàu hạng thấp đến trung theo hướng tập trung ở các vùng có lợi thế về vị trí địa lý, gần các cảng biển lớn và/hoặc tuyến hàng hải quốc tế.

- *Chỉ tiêu trung gian:* đến năm 2020, các trung tâm sửa chữa tàu có khả năng đáp ứng 90% nhu cầu sửa chữa của tàu hạng thấp và 60-70% nhu cầu sửa chữa tàu hạng trung.

(2) Nâng cao tỷ lệ nội địa hóa trên cơ sở bảo đảm liên kết giữa ngành đóng tàu và các ngành công nghiệp hỗ trợ trong nước, và khuyến khích nhà đầu tư nước ngoài vào các ngành công nghiệp hỗ trợ mà Việt Nam có tiềm năng phát triển sớm.

- *Chỉ tiêu trung gian:* đến năm 2020 đạt tỷ lệ nội địa hóa 40% đối với các dòng tàu chiến lược có sông suất hạng thấp; 20% đối với hạng trung và 15% đối với hạng cao. Xây dựng đội tàu mạnh có uy tín.

- *Chỉ tiêu trung gian:* đến năm 2020 xây dựng đội tàu mạnh có uy tín ở khu vực Đông Nam Á và đến năm 2030 có uy tín ở Châu Á.

4. Vấn đề mang tính chiến lược

- Phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành đóng tàu (các loại máy, thiết bị điện chuyên dụng, v.v.) và bảo đảm quan hệ cung ứng – hợp tác giữa các ngành này (đẩy phía cung);

- Đến năm 2020: tập trung vào các loại phụ tùng máy thủy, thiết bị, phụ kiện boong, ống điện chuyên dụng và cơ khí; từng bước hình thành công nghiệp sản xuất thép vỏ tàu cho các tàu hạng thấp đến trung.

- Đến năm 2030: từng bước mở rộng sang công nghiệp hỗ trợ cho tàu hạng cao.

• Phát triển thị trường trong nước và xuất khẩu tàu thủy và dịch vụ sửa chữa tàu có trọng tải hàng thấp đến trung (tạo thị trường, phía cầu).

• Đào tạo nhân lực có trình độ trên trung bình đến khá nhằm đáp ứng yêu cầu đóng và sửa chữa các loại tàu đến tầm trung, trong đó có đào tạo cán bộ thiết kế;

• Giải quyết đáng kể nợ xấu đối với ngành đóng tàu gắn với tái cơ cấu Vinashin (đang trình, chưa phê duyệt); tạo cơ chế tín dụng hiệu quả cho ngành đóng tàu.

• Nhanh chóng tái cơ cấu toàn diện và hiệu quả tập đoàn VINASHIN nhằm nâng cao hiệu quả quản trị và hiệu quả sử dụng vốn, tạo đủ niềm tin đối với các đối tác nước ngoài.

5. Kế hoạch hành động

(1) Phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành đóng tàu (đến năm 2020: các loại máy móc thiết bị điện chuyên dụng, cơ khí và nhập khẩu thép vỏ tàu v.v.);

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ quản
1	<i>Nghiên cứu, xác định các dòng tàu chiến lược cho</i>	Quý 3/2013	Bộ GTVT;

	<p>giai đoạn đến 2020 và tầm nhìn 2030 để làm căn cứ cho phát triển công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho nhóm chiến lược đó:</p> <p>- Yêu cầu đặt ra là phát triển một vài dòng tàu chiến lược có trọng tải từ thấp đến trung mà Việt Nam đã có điều kiện đóng; đã có thị trường tiêu thụ trong và ngoài nước nhưng chủ yếu là lắp ráp và trình độ công nghệ thấp. Tới năm 2020 cần tăng tỷ lệ nội địa hóa, tăng giá trị gia tăng tạo ra ở Việt Nam.</p> <p>- Từ 2013 – 2020 thời gian không còn nhiều, nên việc lựa chọn cần đáp ứng yêu cầu khả thi của kế hoạch, đồng thời tạo nền móng cho phát triển dòng tàu chiến lược ở nấc cao hơn đến năm 2030.</p>		Vinashin; MOIT; MPI; MOF, MOST; hiệp hội cơ khí.	
2	<p>Về thuế quan</p> <p>Rà soát lại toàn bộ thuế suất ưu đãi đối với nhập khẩu nguyên liệu, linh kiện và đề xuất thuế nhập khẩu/danh mục nguyên liệu, linh kiện được hưởng ưu đãi. Xem xét lại cơ chế, chính sách thuế đang áp dụng với các doanh nghiệp sản xuất trang thiết bị tàu thủy đang xuất khẩu, hưởng ưu đãi cho họ khi họ bán được cho nhà máy đóng tàu trong nước.</p>	Quý 3, 2013	Bộ tài chính	
3	<p>Về thuế</p> <p>Rà soát các ưu đãi về thuế: (1) thuế giá trị gia tăng, (2) thuế thu nhập doanh nghiệp; (3) thuế ưu đãi đối với sản xuất sản phẩm công nghệ cao ...? đối với sản xuất sản phẩm trung gian cho ngành đóng tàu. Cần rà soát toàn bộ các văn bản hiện hành liên quan, ưu đãi đối với phát triển công nghiệp hỗ trợ, ưu đãi trong chương trình cơ khí trọng điểm kết hợp với lộ trình giảm thuế theo AFTA và WTO đến đề xuất danh mục/thuế suất ưu đãi theo lộ trình.</p>	Quý 3, 2013	Bộ Tài chính	
4	<p>Thủ tục hải quan và thuế</p> <p>Xây dựng và công khai hóa các thủ tục, tiêu chuẩn áp dụng cho các doanh nghiệp</p> <p>Rà soát, đơn giản hóa và giảm thiểu thủ tục hành chính; thực hiện hiện đại hóa khâu thủ tục hành chính và hải quan; thủ tục và quy trình thẩm định để được ưu đãi.</p> <p>Xem xét khuyến khích áp dụng cơ chế kho ngoại quan cho các cơ sở đóng tàu lớn (Đơn giản bớt thủ tục lập, vận hành, khai thác) để họ giảm được chi phí, thời gian của quá trình nhập khẩu-lắp lên tàu-tái xuất tàu</p>	Quý 3, 2013	Tổng cục Hải Quan; Tổng cục Thuế	

5	Tạo cơ chế tín dụng Hình thành Quỹ hỗ trợ phát triển ngành đóng tàu trong giai đoạn 2015-2020 (song phải lưu ý đến các cam kết quốc tế);	Quý 3, 2013	Bộ Giao thông vận tải; Bộ tài chính
6	Giảm chi phí tiếp cận vốn và vay vốn Thực hiện chế độ bảo lãnh, tín chấp cho vay có thời hạn, có điều kiện trong thời hạn dài (<u>hiện tại có cơ chế cho vay, nhưng thời hạn ngắn</u>), lãi suất thấp	Quý 3, 2013	Bộ Giao thông vận tải, Bộ tài chính
7	Quy hoạch ngành Rà soát lại quy hoạch ngành theo hướng hình thành trung tâm đóng tàu ở 2(3) miền; theo đó quy hoạch công nghiệp hỗ trợ (cơ khí, sản xuất linh kiện) gần các nhà máy đóng và sửa chữa tàu, theo hướng hình thành cụm ngành đóng tàu, đảm bảo tiêu chuẩn môi trường.	Quý 3, 2013	Bộ Giao thông vận tải
8	Xây dựng quan hệ đối tác chiến lược (gắn với tái cơ cấu Vinashin) Thiết lập đối tác chiến lược giữa các nhà đầu tư tiềm năng vào các doanh nghiệp đóng tàu nhằm xây dựng và củng cố quan hệ cung ứng – hợp tác, hình thành công nghiệp hỗ trợ.	Quý 3, 2013	Bộ Giao thông vận tải (Vinashin)
9	Áp dụng tiêu chuẩn quốc tế Xây dựng và ban hành Bộ tiêu chuẩn ngành, từng bước áp dụng tiêu chuẩn quốc tế về công nghệ, môi trường vào ngành đóng tàu Việt Nam.	Quý II, 2014	Bộ Giao thông vận tải

(2) Phát triển thị trường trong nước và xuất khẩu tàu thủy và dịch vụ sửa chữa tàu có trọng tải hàng thấp đến trung;

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ quản
1	Di dời và đầu tư hình thành 3 trung tâm đóng, sửa chữa tàu ở cả 3 miền, trong đó cho phép các doanh nghiệp phải di dời được sử dụng vốn từ chuyển đổi quỹ đất của doanh nghiệp.	Quý 3, 2013	Bộ Giao thông vận tải; Bộ Tài nguyên và Môi trường
2	Xác định 2-3 dòng tàu thủy hạng thấp đến trung trở thành sản phẩm chiến lược; có chính sách khuyến khích tiêu dùng trong nước;	Quý 3, 2013	Bộ Giao thông vận tải

3	Hình thành cơ chế đặt hàng các doanh nghiệp trong nước có trọng điểm nhằm tạo điều kiện cho hình thành cụm ngành đóng tàu, tạo liên kết sản xuất giữa các doanh nghiệp hỗ trợ và doanh nghiệp sản xuất tàu thủy.	Quý IV/2013	Bộ Giao thông vận tải điều phối; Bộ KH&ĐT; MOIT VINASHIN; Hiệp hội cơ khí;
4	Đơn giản hóa bán hàng tại thị trường nội địa của doanh nghiệp xuất khẩu nhằm phát triển các doanh nghiệp hỗ trợ và tăng tỷ lệ nội địa hoá đối với doanh nghiệp lắp ráp tàu.	Quý 3, 2013	Bộ Công thương

- (3) Xây dựng đội ngũ nhân lực có trình độ trên trung bình đến khá nhằm đáp ứng yêu cầu đóng và sửa chữa các loại tàu tầm trung, trong đó có quan tâm đến đội ngũ cán bộ thực hiện công tác đào tạo và thiết kế);

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ quản
1	<p>Về đào tạo nhân lực chất lượng cao</p> <p>Rà soát lại các chương trình đào tạo; nhất là đào tạo nhân lực chất lượng cao đang được thực hiện (cả giáo viên và học viên); rà soát lại các cơ sở đào tạo, dạy nghề có đào tạo về kỹ năng tay nghề liên quan đến lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp tàu thủy; đánh giá nội dung đào tạo; chương trình đào tạo, sửa đổi chương trình cho phù hợp với nhu cầu phát triển công nghiệp hỗ trợ và công nghiệp tàu thủy như đã trình bày.</p> <p>Về kinh phí đào tạo</p> <p>Hỗ trợ kinh phí đào tạo nghề, phân bổ chỉ tiêu đào tạo nước ngoài cho ngành công nghiệp hỗ trợ, tập trung ở các nước có ngành đóng tàu phát triển;</p> <p>Xây dựng tiêu chuẩn kiểm tra đánh giá tay nghề trong ngành công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp đóng tàu</p>	Quý 3/2013	Bộ GTVT; MOLISA; MOET và các cơ sở giáo dục và đào tạo ngành hàng hải; cơ khí.
2	<p>Hợp tác với Nhật Bản trong đào tạo nguồn nhân lực cho ngành đóng tàu</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cấp Chính phủ: dành ODA cho đào tạo nhân lực chất lượng cao ngành đóng tàu. - Cấp doanh nghiệp: hỗ trợ đào tạo và chuyển giao công nghệ của đối tác/nhà đầu tư Nhật Bản. 	Quý 3/2013	Bộ GTVT; VINASHIN và các cơ sở đào tạo, dạy nghề; hiệp hội cơ khí.

- (4) Giải quyết đáng kể nợ xấu đối với ngành đóng tàu gắn với tái cơ cấu Vinashin (đang trình, chưa phê duyệt); tạo cơ chế tín dụng cho ngành đóng tàu.

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ quản
1	<p>Đẩy mạnh cổ phần hóa một số công ty thành viên của VINASHIN.</p> <p>Kêu gọi đối tác chiến lược/nhà đầu tư trong nước và Nhật Bản, nhà đầu tư nước ngoài có tiềm năng;</p>	Quý iv/2013	BỘ GTVT, VINASHIN; các cơ quan liên quan của Nhật Bản
2	Liên doanh giữa DN thành viên và nhà đầu tư Nhật Bản	Quý iV/2013	BỘ GTVT, VINASHIN; các cơ quan liên quan của Nhật Bản

- (5) Nhanh chóng tái cơ cấu toàn diện và hiệu quả tập đoàn VINASHIN nhằm nâng cao hiệu quả quản trị và hiệu quả sử dụng vốn, tạo đủ niềm tin đối với các đối tác nước ngoài;

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ quản
1	<p>Chỉ giữ lại một số ít đơn vị trong mô hình Tập đoàn sau tái cơ cấu, chủ yếu là các nhà máy đóng tàu (giảm so với số lượng hiện nay) và công nghiệp hỗ trợ. Với hầu hết các đơn vị này: cổ phần hóa hoặc bán cổ phần cho các đối tác nước ngoài; tái cơ cấu, bán chuyển nhượng các dự án không nằm trong quy hoạch;</p> <p>Với các đơn vị còn lại: phân loại thành các nhóm để giải thể, sáp nhập, phá sản, bán doanh nghiệp, bán dự án, v.v.</p>		
2	<p>Khuyến khích liên doanh, liên kết giữa doanh nghiệp trong nước với các đối tác nước ngoài nhằm hoàn tất các dự án đang dở dang.</p> <p>Tạm dừng các dự án đầu tư mới chưa thực sự cần thiết trong giai đoạn 2013-2015;</p>		
3	<p>Nâng cao hiệu quả quản trị VINASHIN:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thay đổi quy trình và cách thức xây dựng chiến lược phát triển tập đoàn, trong đó lấy Kế hoạch hành động trong Chiến lược phát triển ngành CN đóng tàu VN-NB làm một căn cứ quan trọng cho hiệu quả quản trị của VINASHIN trong giai đoạn tới. - Thay đổi cơ chế phối hợp và điều phối các TCT và doanh nghiệp thành viên theo tinh thần của Chiến lược này. 	Quý 3/2013	BỘ GTVT; tập đoàn Vinashin.

	<ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng và thực hiện cơ chế công khai và minh bạch của Tập đoàn. 			
<p>6. Cơ chế giám sát</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tổ công tác đánh giá việc thực hiện các nội dung trong Kế hoạch hành động và phân tích định kỳ để phục vụ công tác theo dõi và đánh giá, báo cáo Ban chỉ đạo chiến lược CNH. Nhật Bản hỗ trợ kỹ thuật sử dụng nguồn ODA. - Cơ chế giám sát liên ngành: Bộ Giao thông- vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Công thương. + Xây dựng cơ chế đối thoại giữa Bộ GTVT và MITI và các doanh nghiệp Việt Nam, nhà đầu Nhật Bản cũng như các hiệp hội liên quan. Tổ công tác giữ vai trò điều phối và cầu nối các cuộc đối thoại: Bộ GTVT đảm nhận vai trò chính, phối hợp với TCT. + Xây dựng hệ thống thông tin ngành đóng tàu một cách bài bản và công khai hóa từ chính sách (kế hoạch, quy hoạch, thị trường, thuế, hải quan, các doanh nghiệp/nhà đầu tư v.v.): Bộ GTVT đảm nhận vai trò chính; tham gia gồm có các tập đoàn và doanh nghiệp trong ngành (trong nước, Nhật Bản và nhà đầu tư các nước khác). 				

2-2-2. Ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng

(Phía Việt Nam đang soạn thảo)

2-2-3. Ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng

Kế hoạch hành động nhằm xây dựng chiến lược công nghiệp hoá tại Việt Nam

Ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

1. Phân tích thực trạng

1. Thế giới và Khu vực

- Giá trị thị trường của nhóm dịch vụ môi trường có giá trị cao nhất, khoảng 316,4 tỷ USD, chiếm hơn 50% tổng giá trị toàn ngành. Trong khi đó, giá trị thị trường của nhóm tài nguyên và thiết bị xấp xỉ nhau. Trong nhóm dịch vụ, hoạt động xử lý chất thải rắn và nước thải chiếm tỷ lệ cao nhất, tương ứng khoảng 24% và 14% giá trị toàn ngành; trong nhóm thiết bị, thiết bị xử lý nước thải chiếm ưu thế. Hiện nay, thị trường ở lĩnh vực xử lý nước thải và quản lý chất thải rắn chiếm ưu thế với hơn 70% thị phần.
- Các ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng đã được quan tâm và đầu tư phát triển ở các nước phát triển từ khá lâu. Ở các nước này, nhận thức, hệ thống văn bản pháp lý và các biện pháp cụ thể đã được thực hiện đối với các ngành công nghiệp môi trường và khuyến khích tiết kiệm năng lượng. Trong khi đó, đây lại là các ngành tương đối mới ở các nước đang phát triển và mới nổi. Ở các nước này, công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng còn khá mới, chủ yếu gắn với những lĩnh vực phục vụ xuất khẩu sang các thị trường phát triển.
- Dù còn thiếu sự đồng thuận cần thiết ở cấp toàn cầu trong các nỗ lực chung tay chống biến đổi khí hậu, song công nghiệp môi trường đã nhận được sự quan tâm của mọi quốc gia và vùng lãnh thổ. Các quốc gia đã tăng cường hợp tác song phương, chủ yếu thông qua hỗ trợ kỹ thuật và chuyển giao công nghệ, nhằm tăng cường năng lực định hướng và khuyến khích các ngành công nghiệp xử lý chất thải, hướng đến phát triển bền vững hơn.

2. Vị trí, vai trò của ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng ở Việt Nam

- Trong những năm qua, ngành công nghiệp môi trường liên tục có tăng trưởng. Tính trung bình trong giai đoạn 2006-2011, ngành thoát nước và xử lý nước thải tăng trưởng trung bình 31,3%/năm, hoạt động thu gom, xử lý và tiêu huỷ rác thải và tái chế phế liệu tăng trung bình 34,3%/năm, hoạt động xử lý ô nhiễm và hoạt động quản lý chất thải khác tăng trung bình 80,6%/năm. Khu vực ngoài nhà nước có mức tăng trưởng cao hơn ở ngành thoát nước và xử lý nước thải, trong khi khu vực nhà nước tăng trưởng nhanh hơn ở các ngành còn lại.
- Ngành công nghiệp môi trường mặc dù có các hoạt động từ rất sớm, song đến gần đây mới được xem xét như một ngành công nghiệp thuộc Bộ Công Thương (Theo Luật Bảo vệ môi trường năm 2005). Theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ vào tháng 7/2009 phê duyệt “Đề án phát triển ngành công nghiệp môi trường đến 2015, tầm nhìn 2025”, Bộ Công Thương đã triển khai xây dựng quy hoạch phát triển ngành công nghiệp môi trường đến 2020, tầm nhìn 2030. Tuy nhiên, Bộ Công Thương mới chỉ có chức năng quản lý ngành công nghiệp môi trường theo Nghị quyết 95/2012/NĐ-CP ngày 12 tháng 11 năm 2012.
- Nhận thức và sự quan tâm đối với ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng

lượng ngày càng tăng. Các chương trình nâng cao nhận thức đối với việc bảo vệ môi trường và chống biến đổi khí hậu đã làm thay đổi nhu cầu đối với công nghiệp môi trường, không chỉ từ các khu đô thị và khu công nghiệp mà còn ở cả nông thôn và miền núi. Các dịch vụ và công nghiệp môi trường cũng được phía doanh nghiệp lưu tâm hơn trong điều kiện Chính phủ tăng cường thực thi các quy định liên quan đến bảo vệ môi trường. Bản thân nhiều doanh nghiệp cũng phải đáp ứng trách nhiệm xã hội (CSR) về bảo vệ môi trường nhằm đảm bảo hàng hóa có thể xuất khẩu được sang một số nước phát triển.

- Tiết kiệm năng lượng trở thành một yêu cầu quan trọng do sức ép đối với nguồn cung và/hoặc giá năng lượng tăng, cũng như việc thực hiện Chiến lược tăng trưởng xanh. Yêu cầu này đã được thể chế hóa trong Luật sử dụng hiệu quả và tiết kiệm năng lượng. Khu vực công nghiệp có vai trò quan trọng, bởi vừa là bên sử dụng nhiều năng lượng (như ngành gốm, sứ, giấy, thép, v.v.), vừa là nơi sản xuất thiết bị tiết kiệm năng lượng.

3. Thực trạng phát triển ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

- Đến năm 2009, số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực môi trường là 882 doanh nghiệp. Hoạt động thu gom, xử lý và tiêu hủy rác thải, tái chế chiếm tỷ lệ lớn nhất (50%) với số doanh nghiệp tăng 2,8 lần trong giai đoạn 2005-2009. Hoạt động khai thác, xử lý và cung cấp nước sạch đứng thứ hai, với tỷ trọng 34% và tốc độ tăng 63%. Hoạt động thoát nước và xử lý nước thải chỉ có số lượng doanh nghiệp khiêm tốn (chiếm 13%), và các hoạt động xử lý ô nhiễm và quản lý chất thải khác chỉ chiếm 3% số lượng doanh nghiệp song có tốc độ tăng nhanh nhất (hơn 7 lần trong giai đoạn 2005-2009). Số doanh nghiệp tập trung nhiều hơn vào mảng dịch vụ môi trường, trong khi sản xuất thiết bị công nghiệp môi trường còn mới.
- Năm 2009, tổng doanh thu của 4 lĩnh vực trên đạt 12.785 tỷ đồng. Trong đó, xử lý và cấp nước chiếm 58%; thu gom, xử lý và tiêu hủy rác thải; tái chế phế liệu chiếm 34%; thoát nước và xử lý nước thải chiếm 7%; và xử lý ô nhiễm và hoạt động quản lý chất thải đóng góp hơn 1%.
- Lao động trong 4 lĩnh vực liên quan đến các hoạt động môi trường là 64.138 người, tức là rất nhỏ so với tổng lao động trong nền kinh tế. Trong đó, lĩnh vực khai thác, xử lý và cung cấp nước chiếm 43%; thu gom, xử lý và tiêu hủy rác thải, tái chế phế liệu chiếm 49%.
- Một số loại thiết bị tiết kiệm năng lượng đã được sản xuất trong nước và ngày càng được sử dụng nhiều hơn như đèn compact, vòng bi cầu trong động cơ điện, quạt điện, máy giặt, điều hòa không khí, nồi cơm điện, và tủ lạnh, v.v. Nhiều mặt hàng đã được dán nhãn tiết kiệm năng lượng. Tuy nhiên, các mặt hàng này chủ yếu phục vụ sinh hoạt của hộ gia đình.
- Đối với các ngành tiêu tốn năng lượng, giải pháp tiết kiệm năng lượng chủ yếu là từ quản lý, tổ chức sản xuất chứ không phải do đầu tư vào các dây chuyền sản xuất có công nghệ tiết kiệm năng lượng. Các sản phẩm tiết kiệm năng lượng trong sản xuất công nghiệp còn chưa nhiều.
- Các phân ngành tiềm năng nhất:

	Phân ngành / Sản phẩm tiềm năng nhất
Môi trường	Dịch vụ xử lý chất thải nguy hại, khí thải; thiết bị lọc bụi và khí thải; thiết bị xử lý rác thải y tế; thiết bị môi trường cho đô thị thông minh (giảm tiếng ồn)

Tiết kiệm năng lượng	Sản phẩm công nghệ thông tin xanh; thiết bị điện tử và điện lạnh gia dụng; quy trình công nghệ tiết kiệm năng lượng cho sản xuất thép, giấy, xi măng và gốm???
----------------------	--

4. Vấn đề tồn tại đối với ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng:

- Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp môi trường còn đang trong quá trình xây dựng, chậm hơn nhiều so với yêu cầu tại Quyết định 1030/QĐ-TTg.
- Chính sách bảo vệ môi trường và tiết kiệm năng lượng có thể ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của nhiều ngành kinh tế (kể cả các ngành xuất khẩu chủ lực), trong khi việc điều chỉnh công nghệ có thể rất tốn kém. Trong khi đó, nếu các chính sách này không được thực thi nghiêm và hiệu quả thì ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng khó có thể phát triển được.
- Giá dịch vụ môi trường còn thấp, chưa đủ hấp dẫn các doanh nghiệp đầu tư.
- Một số máy móc sản xuất thiết bị tiết kiệm năng lượng có công nghệ và giá thành cao, trong khi Việt Nam chưa làm chủ được. Chính vì vậy, nhiều hoạt động sản xuất thiết bị tiết kiệm năng lượng mới dừng ở mức lắp ráp, gia công.
- Năng lực nghiên cứu và triển khai các thiết bị tiết kiệm năng lượng có tiềm năng thương mại hóa (sản xuất hàng loạt) còn hạn chế.
- Các sản phẩm trong lĩnh vực công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng còn khá ít, mới tập trung vào xử lý chất thải rắn, nước thải và chất thải nguy hại. Hàm lượng công nghệ thấp. Trong khi đó, các sản phẩm xanh còn kém phổ biến.
- Nhiều doanh nghiệp môi trường do nhà nước đầu tư, song còn yếu về vốn và công nghệ. Trong một số lĩnh vực, doanh nghiệp nước ngoài chi phối, còn doanh nghiệp tư nhân chưa chen chân được.
- Liên kết giữa các cơ sở khoa học và doanh nghiệp trong việc phát triển các sản phẩm xanh và tiết kiệm năng lượng còn hạn chế.

5. Vấn đề khác

- Thống kê đối với ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng còn hạn chế, ảnh hưởng đến việc theo dõi, hoạch định chính sách đối với ngành này.

2. Định hướng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030

Tập trung phát triển các quy trình công nghệ môi trường và sản phẩm tiết kiệm năng lượng phục vụ sinh hoạt ở đô thị và có hàm lượng công nghệ cao nhằm giảm áp lực đối với môi trường và ngành năng lượng, đồng thời giúp cải thiện chất lượng sống ở Việt Nam.

3. Mục tiêu đến năm 2020

- (3) Bước đầu làm chủ các quy trình công nghệ môi trường tiên tiến nhằm hỗ trợ quá trình phát triển công nghiệp xanh.
- (4) Tăng đáng kể tỷ trọng của các dịch vụ công nghiệp môi trường do tư nhân thực hiện, thông qua việc phát triển thị trường cho các dịch vụ môi trường chủ chốt

(trước mắt là xử lý chất thải nguy hại và khí thải bằng công nghệ cao).

- (5) Tăng đáng kể tỷ trọng các thiết bị tiết kiệm năng lượng trong lĩnh vực gia dụng và chiếu sáng đạt chuẩn để xuất khẩu vào các thị trường phát triển.
- (6) Cải thiện đáng kể năng lực nghiên cứu và triển khai các thiết bị tiết kiệm năng lượng có tiềm năng thương mại hóa (sản xuất hàng loạt) còn hạn chế.
- (7) 40% sản phẩm dân dụng trên thị trường được dán nhãn tiết kiệm năng lượng và đạt tiêu chuẩn thân thiện với môi trường.
- (8) Phần lớn doanh nghiệp có ý thức sử dụng các thiết bị thân thiện với môi trường và/hoặc thiết bị, công nghệ tiết kiệm năng lượng.
- (9) Gia tăng đáng kể hợp tác giữa Nhà nước và tư nhân (nhất là đối tác từ Nhật Bản) trong hoạt động phát triển công nghiệp môi trường và phát triển các sản phẩm công nghiệp phục vụ hộ gia đình đạt chuẩn tiết kiệm năng lượng.
- (10) Bảo đảm liên kết chặt chẽ giữa phát triển công nghệ, phát triển công nghiệp và bảo vệ môi trường.

4. Vấn đề mang tính chiến lược

- Quan trọng nhất: quyết tâm thực thi nghiêm túc các quy định và tiêu chuẩn về bảo vệ môi trường và tiết kiệm năng lượng.
- Chi phí điều chỉnh cho các doanh nghiệp đã đầu tư trong các khu công nghiệp, khi thực hiện nghiêm các quy định liên quan đến môi trường và tiết kiệm năng lượng.
- Quyết tâm giảm thu hút các dự án FDI không đủ mức độ thân thiện với môi trường (bởi có thể ảnh hưởng đến tăng trưởng xuất khẩu và tăng trưởng kinh tế).
- Quan hệ giữa ngành môi trường và các ngành khác (ô-tô, đóng tàu)?
- Cơ chế khuyến khích cho các hoạt động sản xuất thiết bị tiết kiệm năng lượng (do hỗ trợ về tài chính là rất khó khăn, có thể bị coi là trợ cấp và bị các đối tác khác kiện).
- Cơ chế giá đủ tính hấp dẫn để khuyến khích các doanh nghiệp (Nhật Bản) gia tăng đầu tư vào các lĩnh vực công nghiệp môi trường: cần tham vấn các nhà đầu tư Nhật Bản, nhất là trong các lĩnh vực tiềm năng.
- Tăng cường liên kết giữa các cơ sở nghiên cứu và doanh nghiệp trong nước: chuyển giao công nghệ? Thị trường hóa các sản phẩm nghiên cứu?
- Quan hệ giữa ngành công nghiệp tiết kiệm năng lượng và ngành thiết bị điện/điện tử?

5. Kế hoạch hành động

- (1) Hoàn thiện quy hoạch phát triển ngành công nghiệp môi trường để tạo định hướng cho doanh nghiệp thực hiện hoạt động đầu tư.

	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì
1	<i>Về thuế quan</i>	Quý 2, 2014	Bộ Tài chính

	Rà soát lại toàn bộ thuế suất ưu đãi đối với nhập khẩu nguyên liệu, linh kiện và đề xuất thuế nhập khẩu/danh mục nguyên liệu, linh kiện được hưởng ưu đãi, có tham vấn các đối tượng doanh nghiệp và hiệp hội liên quan		
2	Về thuế Rà soát các ưu đãi về thuế (giá trị gia tăng, thu nhập doanh nghiệp..) đối với các doanh nghiệp sản xuất thiết bị tiết kiệm năng lượng và công nghiệp môi trường (nếu đạt kết quả hoạt động tốt), có tham vấn các đối tượng doanh nghiệp và hiệp hội liên quan	Quý 2, 2014	Bộ Tài chính
3	Tiếp cận tín dụng chính thức - Xây dựng cơ chế ưu tiên tiếp cận tín dụng cho các doanh nghiệp tiết kiệm năng lượng và công nghệ thông tin xanh, gắn với quy hoạch phát triển ngành điện/điện tử - Xây dựng cơ chế ưu tiên tiếp cận tín dụng cho các doanh nghiệp môi trường (dịch vụ và thiết bị xử lý chất thải nguy hại, khí thải)	Quý 3, 2014	- Bộ Công Thương; Bộ Thông tin và Truyền thông - Bộ Công Thương; Bộ Tài nguyên và Môi trường
4	Quy hoạch ngành Rà soát lại quy hoạch ngành, trong đó xác định rõ các phân khúc có thể tập trung phát triển trong thời gian đầu; củng cố vai trò của Bộ Công Thương trong việc quản lý ngành công nghiệp môi trường.	Quý 2, 2014	Bộ Công Thương
5	Xây dựng quan hệ đối tác chiến lược Thiết lập đối tác chiến lược giữa các nhà đầu tư tiềm năng và các doanh nghiệp trong nước nhằm hỗ trợ chuyên giao công nghệ, nâng cao năng lực sản xuất các thiết bị tiết kiệm năng lượng.	Quý 1, 2015	Bộ Công Thương
6	Áp dụng tiêu chuẩn quốc tế Áp dụng tiêu chuẩn quốc tế về tiết kiệm năng lượng, khởi đầu với các ngành sản xuất thiết bị hướng xuất khẩu	Quý 2, 2014	Bộ Khoa học và Công nghệ
7	Hoàn thiện hệ thống chỉ số thống kê trong lĩnh vực công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng	Quý 4, 2014	Tổng cục Thống kê
8	Định hướng phát triển nhân lực cho ngành công	Quý 2, 2015	Bộ Lao động,

	<i>ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng</i>	Thương binh và Xã hội
<p>(2) Nghiên cứu cơ chế giá để khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào các lĩnh vực công nghiệp môi trường (tập trung vào xử lý chất thải nguy hại và khí thải ở khu đô thị và khu công nghiệp).</p> <p>(3) Xây dựng cơ chế khuyến khích cho các hoạt động sản xuất thiết bị thân thiện với môi trường và tiết kiệm năng lượng.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Có thể xem xét thực hiện một dự án thí điểm trong giai đoạn 2013-2015 trong lĩnh vực sản xuất thiết bị lò đốt thải nguy hại???? • Một dự án thí điểm trong lĩnh vực sản xuất thiết bị lọc bụi và khí thải? • Kết hợp với CTHĐ ngành điện/điện tử để thực hiện dự án thí điểm về thiết bị điện ít tiêu tốn tăng lượng (thiết bị điện lạnh, điện tử gia dụng; máy văn phòng tiết kiệm năng lượng) • Hợp tác với nhà đầu tư Nhật Bản trong lĩnh vực công nghệ thông tin xanh (tập trung vào lĩnh vực sản xuất phần cứng). • Dự án phát triển xăng sinh học do Công ty Yanmar thực hiện với Đại học quốc gia Hà Nội. <p>(4) Điều phối với các cơ chế chính sách khoa học – công nghệ nhằm nâng cao năng lực nghiên cứu khoa học, chuyển giao và ứng dụng công nghệ phục vụ phát triển ngành công nghệ môi trường.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Thành lập nhóm công tác chiến lược về ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng, với thành viên của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công Thương, Bộ Tài nguyên và Môi trường, và Bộ Thông tin và Truyền thông. <p>(5) Thúc đẩy hợp tác với các đối tác nước ngoài (đặc biệt là nhà đầu tư nước ngoài) nhằm nhanh chóng tiếp cận các công nghệ mới trong ngành công nghệ môi trường và tiết kiệm năng lượng, đồng thời tạo áp lực để thực thi nghiêm các quy định về bảo vệ môi trường và tiết kiệm năng lượng.</p> <p>(6) Phát triển nhân lực cho ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hợp tác với khoa môi trường của Đại học quốc gia và Đại học Bách khoa (Hà Nội?). • Xây dựng cơ chế khuyến khích các doanh nghiệp hợp tác với các trường, viện để tăng chất lượng đào tạo (giáo trình, thực tập, v.v.) <p>...</p>		
<p>6. Cơ chế giám sát</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng hệ thống chỉ tiêu thống kê cho ngành để có cơ sở theo dõi và đánh giá hiệu quả. - Phối hợp với cơ quan thuế (Tổng cục Thuế và Tổng cục Hải quan) để rà soát hiệu quả thực hiện của các doanh nghiệp so với mức độ ưu đãi nhận được. - Phát huy vai trò của cộng đồng trong việc giám sát chất lượng dịch vụ môi trường và hiệu quả tiết kiệm năng lượng ở đô thị. 		

- Tăng cường vai trò hậu kiểm trên các lĩnh vực môi trường và tiết kiệm năng lượng đối với các doanh nghiệp nói chung và các doanh nghiệp trong ngành nói riêng.
- Khảo sát doanh nghiệp về chất lượng đầu ra của các trường đại học được lựa chọn.
- Bộ Tài nguyên và Môi trường chịu trách nhiệm giám sát chất lượng sản phẩm và dịch vụ công nghiệp môi trường.
- Bộ Công Thương và Bộ Thông tin và Truyền thông chịu trách nhiệm giám sát chất lượng sản phẩm tiết kiệm năng lượng.

3. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động

3-1. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động do phía Nhật Bản xây dựng (dự thảo)

3-1-1. Ngành chế biến thực phẩm nông- thủy sản

① Thực trạng ngành công nghiệp chế biến thực phẩm tại Việt Nam

(Tài liệu ngày 24 tháng 8 năm 2012)

(1) Quy mô thị trường ngành chế biến thực phẩm trên thế giới

Theo dự báo của Euromonitor International thì quy mô thị trường của ngành chế biến thực phẩm trên thế giới (trong phân loại Thực phẩm đóng gói (Packaged Food⁸)) khoảng 860 tỷ Đôla (năm 2010), và sẽ mở rộng lên 997 tỷ Đôla vào năm 2015.

(Đơn vị: triệu USD)							(Đơn vị: USD/ người)		
	2005	2010	2015	2005	2010	2015	2010	2015	
Nhật Bản	27.8%	171,595	24.5%	211,231	20.5%	204,083	123.1%	96.6%	
Trung Quốc	10.2%	62,790	14.0%	120,333	17.6%	175,396	191.6%	145.8%	
Hongkong	0.4%	2,729	0.4%	3,753	0.4%	3,849	137.5%	102.6%	
Đài Loan	0.9%	5,672	0.8%	6,714	0.7%	7,188	118.4%	107.1%	
Hàn Quốc	3.5%	21,343	2.4%	20,988	2.1%	20,655	98.3%	98.4%	
Vietnam	0.5%	3,184	0.7%	5,684	0.8%	7,765	178.5%	136.6%	
Thailand	0.7%	4,577	1.0%	8,208	1.0%	10,423	179.3%	127.0%	
Indonesia	1.5%	9,029	2.2%	18,614	2.5%	24,489	206.2%	131.6%	
Malaysia	0.6%	3,613	0.6%	5,107	0.6%	5,658	141.4%	110.8%	
Philippines	0.8%	5,098	1.0%	8,956	1.0%	9,961	175.7%	111.2%	
Singapore	0.2%	1,185	0.2%	1,749	0.2%	1,852	147.6%	105.9%	
Ấn Độ	1.8%	11,360	2.3%	20,093	2.9%	29,368	176.9%	146.2%	
Australia	3.3%	20,261	3.5%	30,312	3.3%	33,093	149.6%	109.2%	
New Zealand	0.6%	3,873	0.6%	5,053	0.6%	5,719	130.5%	113.2%	
Tổng	25.0%	154,714	29.7%	255,564	33.6%	335,416	165.2%	131.2%	
Canada	5.2%	32,180	5.3%	45,626	5.1%	50,562	141.8%	110.8%	
USA	46.9%	289,509	38.5%	331,419	34.7%	346,125	114.5%	104.4%	
Latin America (12)	22.9%	141,351	26.5%	228,254	26.6%	264,930	161.5%	116.1%	
Tổng	75.0%	463,039	70.3%	605,299	66.4%	661,617	130.7%	109.3%	
	100.0%	617,753	100.0%	860,863	100.0%	997,033	139.4%	115.8%	

Source: Euromonitor International from trade sources
(Consumer Asia Pacific and Australasia 2012, Consumer America 2012)

Nếu so sánh với năm 2010 thì dự báo sẽ tăng trên 20%, trong đó Ấn Độ (146,2%), Trung Quốc (145,8%), Việt Nam (136,6%), Indonesia (131,6%), Thái Lan (127,0%). Trong 5 nước này thì dự báo tăng lớp trung lưu sẽ gia tăng và hoạt động tiêu dùng sẽ phát triển mạnh, kỳ vọng vào sự tăng trưởng của thị trường trong tương lai.

⁸ Mặt hàng được phân loại là Thực phẩm đóng gói (Packaged Food) bao gồm: Baby Food, Bakery, Canned/Preserved Food, Chilled Processed Food, Confectionery, Dairy, Dried Processed Food, Frozen Processed Food, Ice Cream, Meal Replacement, Noodles, Oils and Fats, Pasta, Ready Meals, Sauces, Dressings and Condiments, Snack Bars, Soup, Spreads, Sweet and Savory Snacks.

(2) Quy mô công nghiệp và tiềm năng phát triển ngành chế biến thực phẩm

Ngành chế biến thực phẩm là ngành sản xuất lớn nhất của Việt Nam: năm 2009, giá trị sản xuất đạt 583 ngàn tỷ Đồng, chiếm khoảng 20% tổng giá trị sản xuất. Trong 5 năm giá trị này sẽ tăng gấp 3 lần.

Trong giá trị sản xuất tại thời điểm năm 2007 thì tỷ lệ hàng tươi sống chiếm 58%, sản phẩm gia công chiếm 20%, bia 15%, đồ uống các loại 6%, các loại rượu 1% (Tỷ lệ giá trị công nghiệp vào năm 2010 chưa được cập nhật)

Giá trị sản xuất công nghiệp theo giá thực tế phân theo ngành công nghiệp

		Tỷ đồng				
		2005	2006	2007	2008	2009
Tổng		988,540.0	1,199,139.5	1,466,480.1	1,903,128.1	2,298,086.6
Khai khoáng		110,919.0	123,706.0	141,605.7	187,622.1	212,164.0
Công nghiệp chế biến, chế tạo		818,501.5	1,008,976.4	1,245,850.6	1,620,325.5	1,960,769.2
	Tổng (Thực phẩm và đồ uống)	201,523.7	242,918.5	291,046.5	402,657.5	466,166.3
	Sản xuất, chế biến thực phẩm	176,632.5	217,606.0	264,067.5	358,681.3	418,481.8
	Sản xuất đồ uống	24,891.2	25,312.5	26,979.0	43,976.2	47,684.5
Sản xuất và phân phối điện, khí đốt, nước nóng, hơi nước và điều hòa không khí		54,601.3	60,628.8	71,837.4	86,407.9	113,042.5
Cung cấp nước, hoạt động quản lý và xử lý rác thải, nước thải		4,518.2	5,828.3	7,186.4	8,772.6	12,110.9

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Thực phẩm chế biến chủ yếu của Việt Nam: gạo chế biến (vd bánh đa nem), rau củ quả chế biến (vd rau đông lạnh), thủy hải sản (vd tôm đông lạnh), sản phẩm chăn nuôi chế biến (vd giăm bông, xúc xích).

Theo điều tra của VCCI, tại thời điểm năm 2010 có khoảng 4.600 doanh nghiệp chế biến thực phẩm đang hoạt động, với 460.000 việc làm

Chủ yếu tập trung tại Hà Nội, TP Hồ Chí Minh là 2 thị trường tiêu thụ lớn và các vùng lân cận

		2006	2007	2008	2009	2010
Số lượng doanh nghiệp		3,702	3,815	4,330	4,551	4,644
Khu vực	HCM	14.07%	16.51%	20.18%	20.74%	20.52%
	Hà Nội	6.05%	5.69%	9.40%	10.53%	10.23%
	Tiền Giang	8.37%	8.20%	7.37%	6.83%	7.24%
	Long An	5.13%	5.43%	5.64%	5.38%	4.93%
	Cần Thơ	4.86%	4.82%	5.27%	4.97%	4.50%
	Đồng Tháp	5.08%	5.03%	5.29%	4.77%	4.13%
	Kiên Giang	5.05%	4.88%	4.48%	4.11%	3.90%
	An Giang	8.37%	4.85%	4.55%	3.78%	3.47%
	Bình Phước	1.62%	2.02%	2.15%	2.57%	3.25%
Khác	41.40%	42.57%	35.67%	36.32%	37.83%	
Hình thức sở hữu	DN vừa và nhỏ	4.2%	3.1%	3.1%	2.7%	2.8%
	DN ngoài nhà nước	89.5%	90.1%	90.8%	91.1%	90.6%
	FDI	6.3%	6.8%	6.1%	6.2%	6.5%
Số lượng nhân công		381,604	402,518	424,928	458,367	
Hình thức sở hữu	DN vừa và nhỏ	15.5%	9.4%	7.6%	6.3%	6.0%
	DN ngoài nhà nước	67.2%	72.1%	74.9%	75.1%	75.7%
	FDI	17.3%	18.5%	17.4%	18.5%	18.3%

Số lượng các doanh nghiệp chính trong lĩnh vực chế biến thực phẩm					
Chế biến thịt		Chế biến thủy hải sản		Chế biến sữa	
Total	216	Total	937	Total	106
HCM	36.1%	HCMC	17.5%	HCM	31.1%
Hà Nội	23.1%	Kiên Giang	16.1%	Hà Nội	30.2%
Đồng bằng sông Hồng	11.1%	BRVT	8.8%	Bình Dương	4.7%
Khu vực Đông Nam	5.6%	Khanh Hoa	7.5%	Đà Nẵng	3.8%

Nguồn: Báo cáo thường niên- Doanh nghiệp Việt Nam 2011, VCCI

Quy mô thị trường của ngành chế biến thực phẩm ở Việt Nam: Theo Euromonitor International, từ năm 2005 đến năm 2010, quy mô thị trường tăng gấp 2 lần, từ năm 2010 đến năm 2015 dự báo sẽ tăng khoảng 1,4 lần. Đặc biệt, tỷ lệ các sản phẩm chế biến sấy khô, thực phẩm hàng ngày, mì chiếm một tỷ lệ cao, và vào năm 2015, 3 mặt hàng này sẽ chiếm khoảng 50%.

Như vậy sự mở rộng thị trường này chính là cơ hội kinh doanh tốt và những năm gần đây, sự đầu tư của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực chế biến thực phẩm đang diễn ra khá mạnh mẽ.

Tổng				Bình quân đầu người		
	Đơn vị: Tỷ đồng			Đơn vị: Nghìn đồng/ người		
	2005	2010	2015	2010	2015	
Thực phẩm đóng gói	50,495.9	108,184.3	147,786.3	1,219.1	1,566.0	
Thực phẩm trẻ em	5,252.0	12,638.5	17,959.7	142.0	190.3	
Bánh mì	6,171.7	13,710.5	19,974.7	54.5	211.7	
Thực phẩm đóng hộp	459.5	979.8	1,330.0	11.0	14.1	
Thực phẩm chế biến ướp lạnh	172.6	415.9	704.9	4.7	7.5	
Bánh kẹo	2,578.5	4,827.8	6,457.5	54.4	68.4	
Sữa	9,057.0	17,861.7	24,932.3	201.3	264.2	
Thực phẩm chế biến khô	8,343.7	19,467.5	25,730.2	219.4	272.6	
Thực phẩm chế biến đông lạnh	671.6	1,745.7	2,791.3	19.7	29.6	
Kem	1,515.1	2,889.7	3,508.6	32.6	37.2	
Thực phẩm thay thế bữa ăn	200.0	360.2	464.0	4.1	4.9	
Mì	8,123.0	18,969.7	24,920.4	213.8	264.1	
Dầu và chất béo	7,170.0	15,665.3	21,631.8	176.5	229.2	
Mì ống	115.7	207.5	284.2	2.3	3.0	
Bữa ăn chế biến sẵn	161.7	331.0	463.1	3.7	4.9	
Nước chấm, sốt và gia vị	6,719.4	13,074.7	16,146.3	147.3	171.1	
Soup	15.5	28.5	38.1	0.3	0.4	
Chất phết lên bánh (bơ, mứt)	55.8	115.6	146.3	1.3	1.6	
Đồ ăn nhẹ (snacks)	2,129.1	4,431.4	6,008.4	49.9	63.7	

Source: Euromonitor International from trade sources (Consumer Asia Pacific and Australia 2012 302P)

(3) Những vấn đề chung trong ngành chế biến thực phẩm tại Việt Nam

Những vấn đề tồn tại chung trong lĩnh vực chế biến thực phẩm:

(1) bảo đảm “an toàn vệ sinh thực phẩm” (cơ chế quản lý vệ sinh an toàn thực phẩm đối với nguyên liệu và thực phẩm chế biến, và khả năng truy xuất nguồn gốc)

(2) tăng cao giá trị gia tăng (vấn đề tồn tại chung đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong lĩnh vực này là thiếu năng lực về công nghệ và về vốn)

(3) tăng cường chiến lược tạo dựng thương hiệu

(4) cải thiện chế độ lưu thông (ở Việt Nam, vấn đề xử lý hàng hoá tại các cảng, trọng tải cầu đường bộ thấp, thiếu hệ thống vận chuyển bằng thiết bị lạnh nên việc vận chuyển từ vùng nguyên liệu đến nhà máy chế biến gặp nhiều khó khăn, chí phí vận chuyển sản phẩm chế biến đến nơi tiêu thụ chiếm tỷ lệ cao trong giá thành. Ngay cả việc vận chuyển tôm của các công ty thương mại Nhật Bản cũng gặp phải khó khăn tương tự do hạ tầng lưu thông yếu kém)

(5) quy định pháp lý về kho bảo thuế chưa hoàn thiện...

(4) ~Tham khảo 1~ Định nghĩa về thực phẩm chế biến

Ở Việt Nam không có định nghĩa rõ ràng chính xác về thực phẩm chế biến, đây chính là sự khác biệt lớn với Nhật Bản.

Bảng 1.1 Phân loại mang tính khái niệm về chế biến sơ (semi-processing) và chế biến hoàn chỉnh (deep-processing)

	Ngũ cốc, gạo	Nông sản	Chăn nuôi	Thủy sản
Cắt	O	O (hành cắt)	O (thịt lọc xương của một loại gia súc, gia cầm)	O (cá cắt lát)
Đông lạnh	-	O *	O	O
Tổng hợp cùng loại	O (gạo trắng)	O (hỗn hợp ớt đỏ, ớt xanh)	O (tổng hợp thịt thăn bò và thịt vai bò)	O (tổng hợp cá ngừ các loại)
Tổng hợp khác loại	O (tổng hợp bột gạo và bột mỳ)	O (rau cắt tổng hợp)	X (tổng hợp thịt cắt lát các loại)	X (sashimi (cá sống) tổng hợp)
Sấy khô	O (bột gạo)	O (đậu tương) X (nấm)	X	X
Xay bột	X (bột gạo)	X (bột mỳ)	-	-
Xử lý qua nhiệt	X	X	X	X

* Phương pháp “trần qua nước sôi”. Đây là phương pháp thường được sử dụng trong chế biến thực phẩm rau củ quả đông lạnh, có thể trần qua nước sôi để tránh làm mất màu của rau củ quả.

O thực phẩm tươi sống được quy định trong Luật vệ sinh an toàn thực phẩm của NB (ở NB đây không phải là “thực phẩm chế biến”)

X: thực phẩm chế biến theo quy định trong Luật vệ sinh an toàn thực phẩm của NB

Được coi là “thực phẩm chế biến sơ” ở VN

Được coi là “thực phẩm chế biến hoàn chỉnh” ở VN

Nguồn: Khảo sát thu thập thông tin phục vụ xúc tiến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực chế biến thực phẩm tại Việt Nam

Ví dụ như theo quy định của NB thì gạo trắng (đã xay xát sạch), thịt lợn xương, đậu tương sấy khô, cá cất lát được phân loại là thực phẩm tươi sống, trong khi ở VN thì đây lại là thực phẩm chế biến. Thực phẩm chế biến ở VN thông thường được phân loại theo mức độ gia công chế biến nhiều hay ít. Nghiên cứu lần này được tiến hành tại VN do đó Nhóm nghiên cứu sử dụng các phân loại theo quy định của VN và gạo trắng đã xay xát và thịt phile sẽ được phân loại là thực phẩm chế biến.

(5) ~Tham khảo 2~ Ví dụ về sự phát triển của ngành chế biến thực phẩm tại Thái Lan

1) Thực hiện công nghiệp hóa theo mô hình NAIC

Ngành công nghiệp chế biến thực phẩm của Thái Lan (ngành chế biến nông sản) bắt đầu phát triển mạnh vào khoảng những năm 1970.

Hình thức phát triển ngành sản xuất của Thái Lan lấy chữ đầu của Newly Agro-Industrializing Country, hay còn được gọi là hình thức công nghiệp hoá theo mô hình của Nước Nông-Công nghiệp hoá mới.

Chính sách công nghiệp hoá theo mô hình NAIC là tiến hành công nghiệp hoá để tăng trưởng kinh tế trong khi vẫn duy trì một tỷ lệ lao động nhất định trong nông nghiệp, và thực hiện công nghiệp hoá thông qua sự phát triển mang tính giai đoạn của ngành chế biến nông thủy sản.

Chiến lược công nghiệp của Thái Lan thời kỳ này là phát triển ngành công nghiệp xuất khẩu với trọng tâm là ngành nông-công nghiệp (agro-industry) bao gồm nông thủy sản và chăn nuôi, và các ngành chế biến liên quan, tạo công ăn việc làm, nâng cao thu nhập cho nông dân, và từ đó nâng cao thu nhập quốc dân bình quân đầu người⁹.

⁹ Sự phát triển Pro-Poor dựa vào việc tạo cơ hội việc làm: So sánh sự phát triển công nghiệp chế biến nông sản của Thái Lan và Kenia (tháng 2/2006) Viện Nghiên cứu Tín dụng Phát triển, Kurihara

2) Những nỗ lực của Chính phủ Thái Lan

Chính phủ Thái Lan đã đưa ra mục tiêu chính sách là “Đa dạng hoá lĩnh vực nông nghiệp” với Kế hoạch Phát triển Kinh tế Xã hội Quốc gia lần thứ 2 (1967-1971). Sau đó Chính phủ Thái Lan đã đưa ra mục tiêu chính sách là “Thúc đẩy đồng thời cả công nghiệp hoá và phát triển nông nghiệp” với Kế hoạch Phát triển Kinh tế Xã hội Quốc gia lần thứ 4, và với chiến lược “Thúc đẩy sự hình thành nền sản xuất nông sản và ngành chế biến nông sản với sự tạo ưu đãi của Chính phủ về thiết bị và thuế...”. Chính sách này đã góp phần thúc đẩy phát triển sản xuất tại Thái Lan.

Hiện nay, Chính phủ Thái Lan vẫn rất chú trọng đến nông nghiệp và nông sản, đặc biệt những năm gần đây nhấn mạnh đến việc cung cấp thực phẩm ổn định với tính an toàn vệ sinh cho thực phẩm cao và nâng cao thu nhập cho nông dân.

3) Các biện pháp khuyến khích đầu tư bởi Ủy ban Đầu tư Thái Lan

Ủy ban Đầu tư Thái Lan khuyến khích đầu tư trong lĩnh vực chế biến thực phẩm (như bảng dưới), lựa chọn ngành trọng điểm để khuyến khích phát triển và thực hiện ưu đãi như miễn thuế nhập khẩu máy móc thiết bị không phân biệt khu vực/địa phương, miễn thuế 8 năm đối với thu nhập doanh nghiệp trong lĩnh vực này.

Danh mục ngành khuyến khích: 1.11 Thực phẩm hoặc sản xuất chất phụ gia thực thực hoặc bảo quản theo công nghệ mới¹⁰.

Sản phẩm từ động vật hoặc bảo quản Sản xuất chất phụ gia thực phẩm

Sản phẩm từ thực vật, rau, quả hoặc bảo quản Sản xuất gia vị

Sản phẩm từ gạo hoặc ngũ cốc hoặc bảo quản Thực phẩm ăn liền hoặc sơ chế hoặc bảo quản

Sản xuất đồ uống từ thực vật, rau, quả Sản xuất kẹo, chocolate, kẹo cao su

Sản phẩm từ sữa Sản xuất thực phẩm chức năng (medical food)

Ngoài ra, các doanh nghiệp xuất khẩu phối hợp cùng với Chính phủ để hợp tác kỹ thuật với các đối tác giao dịch tại thị trường xuất khẩu, thực hiện các tiêu chuẩn như HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Point)¹¹ và tiêu chuẩn ISO. Chính phủ Thái Lan cũng ban hành tiêu chuẩn sản xuất chế biến đối với thực phẩm và yêu cầu áp dụng tiêu chuẩn đối với các nhà máy chế biến có quy mô nhất định, thực hiện liên kết nhất quán giữa nhà nước và tư nhân theo hình thức từ dưới lên (bottom-up) đối với ngành chế biến thực phẩm của Thái Lan.

¹⁰ Danh mục các ngành nghề khuyến khích đầu tư Ủy ban Đầu tư Thái Lan (BOI) (công bố tháng 10 năm 2009)

¹¹ Là phương pháp quản lý trong quá trình sản xuất thực phẩm, tiến hành phân tích các nguyên nhân có thể dẫn đến rủi ro trong quá trình sản xuất, trên cơ sở đó bảo đảm tính an toàn trên cơ sở quản lý mang tính liên tục đối với những phần có thể quản lý được một cách hiệu quả nhất các rủi ro.

② Thực trạng và vấn đề tồn tại của một số phân ngành chủ yếu trong lĩnh vực công nghiệp chế biến nông thủy sản

(Tài liệu ngày 19 tháng 9 năm 2012)

(1) Thực trạng và vấn đề tồn tại của một số phân ngành chủ yếu trong lĩnh vực công nghiệp chế biến nông thủy sản

		Sản phẩm thủy sản chế biến	Sản phẩm gạo chế biến	Sản phẩm cà phê	Sản phẩm rau quả chế biến	
Thực trạng		Nguyên liệu tôm và cá tra là chủ yếu. Tập trung chủ yếu ở phía nam, đặc biệt ở tỉnh Cà Mau, tỉnh Bạc Liêu, tỉnh Sóc Trăng nổi tiếng về nuôi tôm, tỉnh Đồng Tháp, tỉnh An Giang, tỉnh Cần Thơ nổi tiếng về nuôi cá tra. Ngoài ra ở xung quanh tỉnh Khánh Hoà phổ biến việc đánh bắt và chế biến mực.	Vùng đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Mêkong là 2 khu vực có tiềm năng lớn. Đặc biệt 3 tỉnh: tỉnh Kiên Giang, tỉnh An Giang, tỉnh Đồng Tháp là khu vực trung tâm của sản xuất lúa gạo.	90% sản lượng của cà phê Robusta, và vùng Tây Nguyên (Tỉnh Đắk Lắk chiếm vị trí số 1) là vùng sản xuất cà phê chủ yếu. Vùng núi phía bắc cũng có thể trồng được cà phê Arabica.	Đà Lạt thuộc tỉnh Lâm Đồng, khu vực đồng bằng sông Hồng, khu vực đồng bằng sông Mekong là những vùng tiềm năng lớn. Đầu tư cho chế biến rau quả tập trung nhiều ở tỉnh Lâm Đồng, và khu vực phía bắc cũng có tiềm năng trở thành vùng nguyên liệu.	
Chế độ hiện hành		Cùng với TCVN, có nhiều quy định chi tiết cụ thể về trại nuôi cấy giống, hồ nuôi cá, thức ăn, thuốc kháng sinh... (vấn đề liên quan đến độ tin cậy về hiện thị của các loại thuốc bảo vệ động/thực vật)	Chính sách liên quan đến xuất khẩu tương đối tốt song vẫn đề liên quan đến lưu thông trong nước lại chưa được hoàn thiện.	Mặc dù có quy định về VietGAP song việc áp dụng chưa triệt để. Chỉ có khoảng 10% nhà sản xuất cà phê có chứng chỉ UTZ, một tiêu chuẩn chứng nhận chất lượng cà phê quốc tế.	VietGap đang trong quá trình hình thành nhưng vẫn còn nhiều thiếu sót. Việc áp dụng VietGap hầu như không tiến triển	
Phân tích chuỗi giá trị	Nguyên phụ liệu	Sản xuất nguyên phụ liệu	Chất lượng giảm sau khi đánh bắt Quản lý chất lượng nguyên liệu là một vấn đề cần khắc phục, đánh giá quốc tế về tính an toàn thấp	Bảo đảm lúa gạo an toàn (chưa hình thành cơ chế để quản lý chất lượng) Xác nhận tính an toàn (thiếu khả năng truy xuất nguồn gốc)	Lo ngại về rủi ro có thể phát sinh liên quan đến tồn dư của chất bảo vệ thực vật (chưa phát sinh tại Nhật Bản)	Bảo đảm rau quả an toàn (chưa triệt để trong việc áp dụng VietGap) Xác nhận tính an toàn (thiếu khả năng truy xuất nguồn gốc)
		Quản lý chất lượng	Đánh giá về tính an toàn không cao. Vấn đề quản lý chất lượng ở ngay từ khâu sản xuất nguyên liệu	Việc quản lý chất lượng thực được thực hiện theo thói quen/cách làm của doanh nghiệp thu mua	Vấn đề liên quan đến tính an toàn của sản phẩm Hệ thống lưu thông không phản ánh được sự chênh lệch về chất lượng trong giá cả, người nông dân chưa có ý thức muốn cải thiện chất lượng sản phẩm.	Có tiêu chuẩn VietGap. Jica đang triển khai dự án hỗ trợ hình thành hệ thống sản xuất sản phẩm an toàn tại 6 tỉnh phía bắc.
	Chế biến	Cơ cấu chi phí sản xuất hiện nay	70% giá bán của tôm và cá tra là chi phí nguyên liệu.	Giá từ khâu xay xát đến giá bán cuối cùng cho người tiêu dùng tăng 25%	Cà phê Việt Nam có giá cạnh tranh (Việt Nam 485 USD/Tấn (2007), Ấn Độ 673 USD/Tấn, Indonesia 644USD/Tấn Nguồn: MARD)	70% chi phí chế biến rau quả là nguyên phụ liệu, 10% là chi phí nhân công.

	Kỹ thuật chế biến	Xuất khẩu chủ yếu là chế biến thô như phile cá tra, tôm đông lạnh. Đối với lưu thông trong nước phổ biến là lưu thông sản phẩm tươi	Hiệu suất của xay xát và lưu thông thấp	Thiếu thiết bị tinh chế và hệ thống kho được quản lý về độ ẩm và nhiệt độ	Hàm lượng chế biến thấp. Đề xuất khâu sang Nhật Bản phải thực hiện quản lý chất lượng một cách nghiêm ngặt.
	Tình hình cung ứng thiết bị/vật tư	Tại nhà máy chế biến rau đông lạnh/rau sấy khô chủ yếu là thiết bị của Nhật Bản. Thiết bị của Nhật Bản được đánh giá là có tính năng cao.	Máy móc cũ kỹ, lạc hậu, cần phải có sự đổi mới trang thiết bị	Ngoại trừ một số ít nhà sản xuất quy mô lớn, còn lại chủ yếu là thao tác bằng tay.	Tại nhà máy chế biến rau đông lạnh/rau sấy khô chủ yếu là thiết bị của Nhật Bản được đánh giá là có tính năng cao.
Marketing/Bán hàng	Thị trường xuất khẩu sản phẩm	Về xuất khẩu, tôm chủ yếu xuất khẩu sang Nhật Bản, Mỹ, cá tra xuất khẩu sang EU. Giá bán tôm cao khoảng gấp 3 lần.	Lưu thông trong nước 70%, xuất khẩu 30%. Xuất khẩu chủ yếu sang Châu Phi, thị trường trong nước đang chuyển sang thị trường chất lượng cao/gạo ngon. Việt Nam là nước xuất khẩu thứ 2 thế giới.	Sản lượng đứng thứ 2 thế giới. Khoảng 95% xuất khẩu Mỹ, Đức, Tây Ban Nha, Ý, Bỉ, Nhật Bản...	80% sản phẩm chế biến là xuất khẩu. Trên 50% xuất khẩu sang Nhật Bản là rau đông lạnh.
	Tình hình kiểm tra xuất khẩu	Việc kiểm tra đáp ứng tiêu chuẩn của nước nhập khẩu do nhà xuất khẩu chịu chi phí. Trường hợp xuất khẩu sang Nhật Bản đã có nhiều vụ việc bị dừng nhập khẩu tại cửa khẩu.	Kiểm tra xuất khẩu chỉ dựa trên cơ sở hợp đồng. Xuất khẩu gạo chất lượng thấp sang Châu Phi, có nhiều nước không có tiêu chuẩn an toàn đối với việc nhập khẩu gạo	Với hệ thống lưu thông như hiện nay rất khó để thực hiện kiểm tra (chỉ có 10% nhà sản xuất cà phê có chứng chỉ UTZ, một tiêu chuẩn chứng nhận chất lượng cà phê quốc tế)	Kiểm tra xuất khẩu được tiến hành tại Việt Nam và được cấp giấy chứng nhận xuất khẩu (kiểm tra trước khi xuất khẩu). Kiểm tra đáp ứng tiêu chuẩn của nước nhập khẩu do nhà nhập khẩu phải tự chịu chi phí.
	Thị trường tiềm năng trong tương lai	Trong nước, Âu Mỹ, Nhật Bản	Trong nước, nước thứ 3 ngoài Nhật Bản (Âu Mỹ, Nga, Trung Đông)	Khả năng thương hiệu thấp do sử dụng loại Robusta làm nguyên liệu	Trong nước, Nhật Bản
Lưu thông	Lưu thông/Thị trường	Lưu thông trong nước đối với sản phẩm chế biến rất ít. Xuất khẩu sang Nhật Bản chủ yếu là do các công ty thương mại Nhật Bản uỷ thác sản xuất cho doanh nghiệp Việt Nam	Nhiều công đoạn. Lưu thông trong nước chủ yếu là doanh nghiệp siêu nhỏ, xuất khẩu hơn một nửa là doanh nghiệp tư nhân lớn, doanh nghiệp nhà nước đang cổ phần hoá.	Chủ yếu là xuất khẩu. Xuất khẩu sang Nhật Bản chủ yếu là thông qua các công ty thương mại lớn.	Nhiều công đoạn. Lưu thông trong nước chủ yếu là doanh nghiệp siêu nhỏ. Trong số các doanh nghiệp xuất khẩu sang Nhật Bản có hơn 1/2 số doanh nghiệp thực hiện từ khâu nguyên liệu đến chế biến, vận chuyển.
	Truy xuất nguồn gốc	Khó thực hiện ngoài trừ các doanh nghiệp lớn	Rất khó với cơ chế lưu thông như hiện nay	Rất khó với cơ chế lưu thông như hiện nay Chỉ có 10% nhà sản xuất cà phê có chứng chỉ UTZ, một tiêu chuẩn chứng nhận chất lượng cà phê quốc tế	Rất khó với cơ chế lưu thông như hiện nay

Lĩnh vực đầu tư tiềm năng của các doanh nghiệp Nhật Bản	Thu mua, chế biến, bảo quản, xuất khẩu cá ngừ, cá hồi,	Kinh doanh máy móc thiết bị nông nghiệp	Xuất khẩu thông qua công ty thương mại.. Trồng thử giống cà phê Arabica của các hãng cà phê.	Đầu tư giống có thu phí
	Xuất khẩu cá tra	Thiết bị chế biến gạo		Kinh doanh thiết bị/máy móc chế biến rau quả
	Dịch vụ lưu thông	Dịch vụ do các nhà cung cấp gạo Nhật Bản		Dịch vụ kiểm tra tính an toàn
	Dịch vụ về kiểm tra vệ sinh an toàn thực phẩm	Sản phẩm chế biến từ gạo (tận dụng cám gạo...)		Chế biến và kinh doanh sản phẩm chế biến
	Sản phẩm chế biến có giá trị gia tăng cao			
	Dịch vụ tận dụng thức ăn thừa			

(2) Kim ngạch xuất khẩu của nông thủy sản và sản phẩm chăn nuôi chủ yếu

(Đơn vị: triệu USD)

Danh mục	Năm 2005	Năm 2010	2010 / 2005	2010 / 2005 Tỷ lệ (%)	2011	Tốc độ tăng trưởng (%)
Thủy sản	2.733	5.017	1,8	42,0	6.112	21,8
Gạo	1.408	3.250	2,3	27,2	3.657	12,5
Coffee	740	1.851	2,5	15,5	2.752	48,7
Hạt điều	503	1.137	2,3	9,5	1.473	29,6
Rau quả	236	460	1,9	3,8	623	35,4
Chè	99	201	2,0	1,7	204	1,5
Thịt	36	40	1,1	0,3	N/A	N/A
Tổng cộng	5.755	11.956	2,1	100		
(7 sản phẩm)						

(Nguồn) Niên giám thống kê Việt Nam 2011 (TCTK)

(3) Chính sách gần đây của Chính phủ và Hợp tác Nhật –Việt

① Tăng cường an toàn vệ sinh thực phẩm

- Quốc Hội, Số 55/2010/QH12, Luật An toàn vệ sinh thực phẩm
- Thủ tướng Chính Phủ, Quyết định số 20/QĐ-TTg, Quyết định Phê duyệt Chiến lược Quốc gia về An toàn vệ sinh thực phẩm giai đoạn 2011-2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

Tóm tắt về hai mục tiêu đề ra tại điều 1 trong Chiến lược

Tăng cường năng lực của hệ thống quản lý an toàn thực phẩm. Đến năm 2020: Các tỉnh có dân số từ 1 triệu người trở lên có phòng kiểm nghiệm đạt chuẩn ISO 17025 (tiêu chuẩn quốc tế về năng lực đối với phòng thử nghiệm và hiệu chuẩn)

Cải thiện rõ rệt tình trạng bảo đảm an toàn thực phẩm của các cơ sở sản xuất, chế biến thực phẩm.

Mục tiêu đề ra về tỷ lệ các cơ sở áp dụng tiêu chuẩn chất lượng đối với các loại hình khác nhau đến năm 2020 như sau

Loại hình cơ sở	Tiêu chuẩn chất lượng	Tỷ lệ mục tiêu
Cơ sở sản xuất, chế biến thực phẩm quy mô công nghiệp, tập trung	Được cấp giấy chứng nhận đủ điều kiện an toàn thực phẩm	100%
Cơ sở sản xuất, bảo quản, sơ chế, chế biến thực phẩm quy mô tập trung	Hệ thống đảm bảo chất lượng an toàn thực phẩm như GMP, HACCP, ISO 9001, ISO 22000...	80%
Cơ sở chế biến nông sản	HACCP, GMP, GHP (Thực hành vệ sinh tốt)	70%
Cơ sở chế biến thủy sản thực phẩm quy mô công nghiệp		100%
Cảng cá, tàu cá từ 90 mã lực trở lên, cơ sở sản xuất nước đá độc lập phục vụ chế biến thủy sản, cơ sở thu mua nguyên liệu, cơ sở sơ chế nông lâm thủy sản	Đạt quy định về điều kiện đảm bảo an toàn thực phẩm và áp dụng các chương trình quản lý chất lượng như GMP, SSOP (Quy phạm vệ sinh chuẩn)	80%
Tổng diện tích sản xuất rau, chè	VietGAP (Quy định của Việt Nam về thực hành sản xuất nông nghiệp tốt).	60%

- Đang được cải thiện trên cơ sở Sáng kiến chung Việt Nam Nhật Bản
- JICA đang triển khai dự án tăng cường năng lực cho hệ thống kiểm tra nhằm bảo đảm an toàn vệ sinh đối với nông thủy sản.

② Cải tiến kỹ thuật chế biến

- Bộ Công Thương, Quyết định số 53/2008/QĐ-BCT “Phê duyệt chiến lược phát triển công nghiệp ứng dụng công nghệ cao đến năm 2020”.

Lĩnh vực chế biến thực phẩm là một trong những lĩnh vực đối tượng của Quyết định nêu trên.

(Tăng hàm lượng “chế biến sâu: deep processing”, tăng giá trị gia tăng, giảm tỷ lệ tổn thất (gạo: 3% -> 0,7~1,0%, rau quả: 30~35% → 10~15%, thủy sản: 25~30% → 10~15%))

③ Nâng cao thương hiệu

Bộ Công thương/VIETRADE hỗ trợ trong việc tạo dựng thương hiệu.

3-1-2. Ngành chế tạo máy móc nông nghiệp

① Thực trạng sản xuất lúa gạo và ngành chế tạo máy móc thiết bị nông nghiệp tại Việt Nam

(Tài liệu ngày 24 tháng 8 năm 2012)

(1) Thực trạng của việc sản xuất lúa gạo ở Việt Nam

【Kết quả dự báo theo khu vực liên quan đến gạo】

(Đơn vị: 1 triệu tấn)

	Sản lượng		Lượng tiêu thụ		Lượng xuất (nhập) khẩu tịnh	
	2009	2021	2009	2021	2009	2021
Tổng trên thế giới	445,9	525,1	440,2	525,5	0,1	0,0
Châu Á	400,8	468,6	380,8	448,7	14,4	20,3
Việt Nam	25,1	32,9	19,2	24,0	5,9	8,9
Trung Quốc	136,0	141,1	134,1	137,5	0,2	3,8
Thái Lan	20,1	23,2	10,1	11,4	8,9	11,8
Indonesia	37,2	5,6	38,1	47,8	▲1,1	▲2,1
Ấn Độ	94,3	121,1	89,3	119,3	2,1	1,8
Bagladesh	31,6	40,9	32,2	42,2	▲0,9	▲1,3
Bắc Mỹ	7,1	8,5	4,5	5,2	2,4	3,3
Trung Nam Mỹ	18,0	22,4	18,7	23,2	▲0,9	▲0,8
Châu Đại Dương	0,3	0,3	0,4	0,4	▲0,1	▲0,1
Trung Đông	2,0	2,4	8,0	10,2	▲5,7	▲7,8
Châu Âu	2,5	3,1	3,9	4,3	▲1,4	▲1,1
Châu Phi	15,3	19,8	23,7	33,3	▲8,3	▲13,5

(Nguồn) Dự báo về nhu cầu lương thực trên thế giới vào năm 2020 (tháng 2/2012) theo Viện Nghiên cứu Chính sách Nông Lâm Thủy sản

(Thống kê dựa trên cơ sở gạo đã xay xát, thống kê của GSO là căn cứ vào sản lượng lúa: lúa → gạo lức → gạo xay xát, nếu theo quy trình này thì trọng lượng sẽ giảm khoảng 7 lần so với lượng ban đầu) 2. Thực trạng sản xuất lúa gạo và phân tích ngành công nghiệp chế tạo máy móc nông nghiệp tại Việt Nam

(2) Thực trạng sản xuất lúa gạo và phân tích ngành công nghiệp chế tạo máy móc nông nghiệp tại Việt Nam

① Thực trạng sản xuất lúa gạo tại Việt Nam

Cơ cấu GDP							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nông nghiệp, lâm nghiệp, và thủy sản	21.0	20.4	20.3	22.2	20.9	20.6	22.0
Nông nghiệp, lâm nghiệp	17.0	16.5	16.3	18.3	17.2	16.8	18.1
Thủy sản	3.9	3.9	4.0	3.9	3.7	3.7	3.9
Khai khoáng, công nghiệp chế biến, chế tạo và xây dựng	41.0	41.5	41.5	39.8	40.2	41.1	40.3
Dịch vụ	38.0	38.1	38.2	37.9	38.8	38.3	37.7

đơn vị: %

(nguồn) GSO

Cơ cấu lao động

	2000	2005	2007	2008	2009	2010
Tổng số (1000 người)	37,610	42,775	45,208	46,461	47,744	49,049
Nông nghiệp, lâm nghiệp, và thủy sản (%)	65.1	55.1	52.9	52.3	51.5	48.7
Khai khoáng, công nghiệp chế biến, chế tạo và xây dựng (%)	13.1	17.6	18.9	19.3	20	21.7
Dịch vụ (%)	21.8	27.3	28.1	28.4	28.4	29.6

(nguồn) GSO

Thị trường xuất khẩu

	2007		2008		2009		2010	
	Quốc gia	1000 tấn	Quốc gia	1000 tấn	Quốc gia	1000 tấn	Quốc gia	1000 tấn
1	Philippine	1,464	Philippine	1,693	Philippine	1,707	Philippine	1,475
2	Indonesia	1,169	Malaysia	477	Malaysia	613	Indonesia	634
3	Malaysia	379	Iraq	177	Cuba	449	Singapore	538
4	Singapore	82	Singapore	85	Singapore	327	Cuba	472
5	Japan	64	Indonesia	75	Taiwan	204	Malaysia	397

(Nguồn) Tổng cục Hải quan Việt Nam

②Đặc điểm của sản xuất lúa gạo ở Việt Nam

【Khái quát về 6 vùng của Việt Nam】

Vùng	Diện tích (1000 ha)	DT đất NN (1000 ha)	Tổng dân số (1000 ng)	Mật độ dân số (ng/k m2)	Dân số nông thôn (1000 ng)	Năng suất lao động (Tấn/hộ)	Đặc điểm
(dữ liệu)	năm 2009					năm 2006	
Đồng bằng sông Hồng	2.106	795	19.625	932	13.888	2,3	Là khu vực chính sản xuất gạo của vùng phía bắc. Là vùng hậu phương của Hà nội, chuyên sản xuất gạo, rau, hoa quả, chăn nuôi gia súc..
Đông Bắc và vùng núi	9.534	1.426	11.095	116	9.314	1,5	Hơn 1/2 diện tích là đất đồi núi, chuyên trồng cây công nghiệp dài ngày
Tây Bắc và	9.589	1.766	18.870	197	14.330	2,5	54% diện tích là rừng.

vùng ven biển miền Trung							Với lý do địa hình như vậy nên rất hạn chế trong việc trồng nông sản
Cao nguyên trung bộ	5.464	1.668	5.125	94	3.701	2,4	Đặc trưng là khí hậu mang tính cao nguyên với độ cao 1000m so với mặt nước biển, là nơi cung cấp rau cho TP HCM, là khu vực sản xuất cà phê và cao su xuất khẩu
Vùng Đông Nam	2.361	1.394	14.096	597	6.043	3,6	Là khu vực hậu phương của TP HCM, 60% là diện tích đất nông nghiệp. Đất đai bằng phẳng, phì nhiêu, thích hợp trồng nhiều loại nông sản như rau, hoa quả cây công nghiệp dài ngày...
Đồng bằng sông Cửu Long	4.052	2.551	17.213	425	13.283	12,4	Là khu vực trồng lúa lớn nhất của VN, chiếm hơn 1/2 sản lượng của cả nước. Hơn nữa, chiếm 1/2 sản lượng gạo xuất khẩu. Có nhiều loại hoa quả, cây công nghiệp dài ngày, chăn nuôi gia súc phát triển...
Tổng thể	33.105	9.599	86.025	260	60.559	3,8	

(Nguồn) Báo cáo (Châu Á) về Phân tích điều tra thông tin nông nghiệp ở nước ngoài/Tăng cường hiểu biết lẫn nhau mang tính quốc tế năm 2010 (tháng 3/2011) Phòng chính sách quốc tế, Ban Hợp tác Quốc tế, Văn phòng Bộ trưởng Bộ Nông Lâm Thủy sản (cơ quan nhận uỷ thác nghiên cứu: Viện Nghiên cứu Tổng hợp Nhật Bản).

Nhóm nghiên cứu JICA bổ sung số liệu về năng suất lao động. Số liệu liên quan đến năng suất lao động được tính theo “Sản lượng gạo/số hộ nông dân” dựa vào số liệu của “Kết quả tổng điều tra nông thôn, nông nghiệp, và thủy sản năm 2006” (2007), Tổng cục Thống kê

【Đặc điểm trồng lúa của ĐB sông Hồng và ĐB sông Cửu Long】

	ĐB sông Hồng	ĐB sông Cửu Long
Sản lượng (2010) : 1000 tấn	6.803	21.570
Diện tích canh tác (2010) : 1000ha	1150	3.971
Năng suất đất (2010) : tấn/ha	5,9	5,4

Số hộ nông dân trồng lúa (2006) : hộ	2.866.126									1.468.112
Năng suất lao động (2006) : tấn/hộ	2,3									12,4
Đặc điểm trồng lúa	Nhiều hộ nông dân nhỏ lẻ, chủ yếu là sản xuất tự tiêu dùng								Sản xuất mang tính thương mại, phục vụ nhiều cho xuất khẩu	
【 Cơ cấu hộ nông dân theo diện tích sử dụng đất (năm 2006) 】										
	Không có đất	- 0.2ha	0.2- 0.5ha	0.5-1ha	1-2ha	2-3ha	3-5ha	-10ha	20ha -	
Đồng bằng sông Hồng	0,26	46,78	47,37	4,73	3	0,11	,	0,03	0,13	
Vùng Đông Bắc	0,20	8,66	33,95	18,64	13,95	5,90	4,54	2,87	1,29	
Vùng Tây Bắc	0,22	7,77	17,64	19,07	24,99	12,71	10,01	5,55	2,04	
Vùng ven biển phía bắc	0,44	22,33	46,20	16,31	7,47	2,91	2,24	1,45	0,65	
Vùng ven biển phía nam	1,42	27,05	41,65	15,90	7,76	2,92	1,90	0,87	0,53	
Cao nguyên trung bộ	1,56	4,88	14,95	24,95	31,20	12,13	6,85	2,15	1,33	
Vùng Đông Nam	12,86	10,13	17,59	19,97	20,95	8,97	6,28	2,54	0,71	
Đồng bằng sông Cửu Long	11,99	10,13	23,89	23,85	18,28	6,73	3,86	1,13	0,14	
Toàn quốc	3,85	21,95	33,80	16,77	12,84	5,15	3,43	1,57	0,64	

(Nguồn) Báo cáo (Châu Á) về Phân tích điều tra thông tin nông nghiệp ở nước ngoài/Tăng cường hiểu biết lẫn nhau mang tính quốc tế năm 2010 (tháng 3/2011) Phòng chính sách quốc tế, Ban Hợp tác Quốc tế, Văn phòng Bộ trưởng Bộ Nông Lâm Thủy sản (cơ quan nhận ủy thác nghiên cứu: Viện Nghiên cứu Tổng hợp Nhật Bản).

(Tài liệu gốc) GSO 「Result of the 2006 Rural, Agricultural and Fishery Census」

【 Chi phí sản xuất gạo trên 1ha (vụ xuân, vụ đông, vụ hè năm 2008, 2009) 】

		ĐB sông Cửu Long (tỉnh Vĩnh Long)			ĐB sông Hồng (tỉnh Nam Định)			Gạo giống lai		
		Gạo trung bình (Medium Quality)			Gạo cao cấp (Aromatic Bac Rice7)					
		Tỷ lệ tỷ lệ doanh thu	tỷ lệ chi phí	1000 VND	Tỷ lệ tỷ lệ doanh thu	tỷ lệ chi phí	1000 VND	Tỷ lệ tỷ lệ doanh thu	tỷ lệ chi phí	1000 VND
Doanh thu		100,0 %		28.275,0	100,0%		28.952,0	100,0%		29.338,0
Chi phí	Tổng	48,5%	100,0%	13.709,4	64,9%	100,0 %	18.778,9	66,3%	100,0%	19.452,6
	Giống	3,1%	6,4%	876,0	1,4%	2,1%	396,5	3,3%	5,0%	980,0
	Phân bón	15,4%	31,8%	4.354,4	21,8%	33,6 %	6.312,4	19,8%	29,9%	5.819,4

Thuốc bảo vệ thực vật	4,1%	8,4%	1.152,0	4,0%	6,2%	1.165,0	4,6%	7,0%	1.359,9
Nhân công	20,4%	42,2%	5.782,0	34,9%	53,8%	10.105,0	35,6%	53,7%	10.437,3
Lãi suất	3,7%	7,6%	1.045,0	1,4%	2,1%	400,0	1,6%	2,4%	474,0
khác	1,8%	3,6%	500,0	1,4%	2,1%	400,0	1,3%	2,0%	382,0
Lợi nhuận	51,5%		14.565,6	35,1%		10.173,1	33,7%		9.885,4

(Nguồn) Báo cáo (Châu Á) về Phân tích điều tra thông tin nông nghiệp ở nước ngoài/Tăng cường hiệu biết lẫn nhau mang tính quốc tế năm 2010 (tháng 3/2011) Phòng chính sách quốc tế, Ban Hợp tác Quốc tế, Văn phòng Bộ trưởng Bộ Nông Lâm Thủy sản (cơ quan nhận uỷ thác nghiên cứu: Viện Nghiên cứu Tổng hợp Nhật Bản).

(Tài liệu gốc) Agroinfo Industry in 2009 and outlook for 2010, Department of Cultivation (MARD)

③ Vấn đề tồn tại đối với sản xuất lúa gạo ở Việt Nam

【thách thức】

1	Đất nông nghiệp không được quản lý chặt chẽ
2	Chi phí sản xuất cao, thiếu sự phát triển nông nghiệp bền vững, thường xuyên bị thiệt hại bởi thiên tai
3	Hạ tầng yếu kém, đặc biệt là hệ thống thủy lợi và giao thông ở khu vực miền núi, thiếu hệ thống kho bảo quản gạo ở vùng đồng bằng sông Cửu Long
4	Thu hoạch bằng máy: mới chỉ áp dụng máy gặt lúa cho khoảng 26% diện tích canh tác ở đồng bằng sông Cửu Long

Đề án Tái cấu trúc lĩnh vực nông nghiệp hướng tới nâng cao giá trị gia tăng và phát triển bền vững (dự thảo) (tháng 2/2012) MARD

【Định hướng trong thời gian tới】	
1	Tăng diện tích đất trồng lúa chất lượng cao từ 20-21% lên 35-40% vào năm 2020.
2	Áp dụng các giải pháp kỹ thuật để trồng lúa hiệu suất cao nhằm tăng sản lượng và tăng diện tích đất sử dụng các giống lúa mới và cải tiến từ 35% lên 70-85% vào năm 2020.
3	<u>Thúc đẩy cơ giới hoá và áp dụng công nghệ tiên tiến cho việc trồng lúa hướng tới sự bền vững</u> , chi phí sản xuất thấp và tập trung cả về sản lượng và chất lượng; chú trọng tới quy trình công nghệ đa dạng trong chuỗi sản xuất bao gồm từ thu hoạch, bảo quản, xay xát và đánh bóng, dự trữ và lưu thông.

Đề án Tái cấu trúc lĩnh vực nông nghiệp hướng tới nâng cao giá trị gia tăng và phát triển bền vững (dự thảo) (tháng 2/2012) MARD

(2) Điều kiện cơ giới hóa

① Tình hình phổ cập máy móc thiết bị nông nghiệp ở Việt Nam

【Đặc điểm và vấn đề tồn tại theo từng loại máy móc thiết bị nông nghiệp và theo từng vùng】

	Đặc điểm và vấn đề của miền Bắc	Đặc điểm và vấn đề của miền Trung	Đặc điểm và vấn đề của miền Nam
Máy cày (2 bánh)	Kích cỡ nhỏ	Kích cỡ lớn (sử dụng trong vận chuyển như là đầu máy kéo)	kinh doanh theo phương thức “cây thuê”
Máy kéo (4 bánh)		Kích cỡ nhỏ	Kích cỡ lớn, kinh doanh theo phương thức “cây thuê”
Máy cấy	—	—	Do cấy trực tiếp nên khó phổ cập
Máy cắt Máy gặt	Máy gặt chuyên dụng nhỏ (Lieber) và máy cày	Máy gặt chuyên dụng	kinh doanh theo phương thức “gặt thuê” sử dụng máy gặt đập liên hợp
Máy xát vỏ	Máy xát vỏ chuyên dụng cơ động, doanh nghiệp VN chế tạo, phổ cập; Các cơ sở kinh doanh nhận thầu xay xát vỏ	Máy xát vỏ chuyên dụng cơ động, doanh nghiệp VN chế tạo, phổ cập; Các cơ sở kinh doanh nhận thầu xay xát vỏ	Xay xát bằng máy gặt đập liên hợp
Máy xay xát	Phổ cập loại máy nhỏ	Phổ cập loại máy nhỏ	Phổ cập loại máy lớn do công ty SINCO chế tạo

(Nguồn) Nhóm Tư vấn JICA

【Tỷ lệ cơ giới hóa nông nghiệp theo từng khâu】

	2010	2020
Khâu chuẩn bị đất	70%	95%
Canh tác (gieo hạt, trồng lúa, bón phân)	25%	70%
Thu hoạch	30%	70%
Sau thu hoạch	30%	80%

(Nguồn) Thủ tướng Chính phủ: Quyết định phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển sản xuất ngành nông nghiệp đến năm 2020 và tầm nhìn đến 2030 (02/02/2012)

【Tỷ lệ sở hữu máy móc thiết bị nông nghiệp theo quy mô kinh doanh】

Diện tích đất kinh doanh nông nghiệp Hộ nông dân khảo sát Thu nhập bình quân (triệu VND) Tỷ lệ sở hữu máy/thiết bị

		Số thực	Tỷ lệ (%)	thu nhập nông nghiệp	thu nhập của hộ gia đình	Xe tải	Máy gặt đập liên hợp
	< 1ha	22	10.6	28	44	0,00	0,00
1ha	≡ < 2ha	49	23.7	65	100	0,12	0,12
2ha	≡ < 3ha	38	18.4	100	146	0,18	0,26
3ha	≡ < 4ha	40	19.3	126	175	0,36	0,28
4ha	≡ < 5ha	16	7.7	173	222	0.56	0,19
5ha	≡ < 6ha	14	6.8	284	342	0,21	0,07
6ha	≡ < 7ha	7	3.4	281	492	1,00	0,29
7ha	≡ < 8ha	11	5.3	281	375	0,91	0,18
8ha	≡ < 10ha	5	2.4	350	348	1,00	0,40
10ha	≡	5	2.4	811	1,075	0,60	0,60
Tổng số hộ nông dân		207	100.0	146	200	0,31	0,19

Khảo sát điều tra đối với 100 hộ nông dân ở mỗi tỉnh An Giang, tỉnh Kiên Giang của vùng đồng bằng sông Cửu Long

(Nguồn) Sakata Shozo chủ biên “Phát triển nông nghiệp ở Việt Nam – sự thay đổi kinh tế nông thôn trong thời kỳ kinh tế tăng trưởng cao” (2012) Viện Nghiên cứu Kinh tế Châu Á

② Giá cả máy móc nông nghiệp

【So sánh giá các loại máy móc thiết bị nông nghiệp】

(Đơn vị: Đôla Mỹ)

	Máy do hãng Việt Nam sản xuất (mới)	Máy do hãng Nhật Bản sản xuất	Máy do hãng Trung Quốc sản xuất (mới)
Động cơ cho máy nông nghiệp 12 mã lực	600	1.200 (mới)	250
Máy cày	950	450 (cũ)	800
Máy kéo	10.000	5.000 (cũ) 15.000 (mới)	8.000
Máy gặt đập liên hợp	10.000	25.000 (mới)	10.000

(Nguồn) Nhóm Tư vấn JICA

3-1-3. Ngành điện tử

① Thông tin lựa chọn phân ngành trọng điểm

(Tài liệu ngày 19 tháng 9 năm 2012)

	Sản phẩm điện/điện tử gia dụng	Thiết bị văn phòng	Thiết bị thông tin truyền thông	Ngành sản xuất thiết bị nghe nhìn	Năng lượng tái tạo (sản xuất/tích trữ/tiết kiệm năng lượng)
1) Đặc điểm	<ul style="list-style-type: none"> Mô hình hướng vào thị trường trong nước (sản xuất trong nước + bán hàng nhập khẩu) Mức độ phổ cập thấp/quốc gia trung lưu Bán các mẫu sản phẩm theo tiêu chuẩn quốc tế Mở rộng sản phẩm theo chiều rộng Mở rộng lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ (khả năng nội địa hoá cao) Không có đối tác bản địa 	<ul style="list-style-type: none"> Mô hình toàn cầu với sự chủ đạo là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài Lắp ráp tái xuất khẩu Tăng trưởng cao với sự việc phân cực hoá (sản phẩm cao cấp, sản phẩm thông thường) Khả năng đóng góp của công nghiệp hỗ trợ (nội địa hoá) Không có đối tác bản địa 	<ul style="list-style-type: none"> Mô hình toàn cầu với sự chủ đạo là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài Lắp ráp tái xuất khẩu/mức độ đóng góp cao của xuất khẩu Cách mạng khoa học kỹ thuật diễn ra mạnh mẽ, vòng đời sản phẩm ngắn Vô hạn máy Hàm lượng chuyên gia công nghệ thấp Cạnh tranh về Format/Hình thành Family Kinh tế quy mô/sản phẩm phát triển tại địa điểm tối ưu Không có đối tác bản địa/Không có hãng chế tạo Nhật Bản 	<ul style="list-style-type: none"> Tổng thể là một ngành lớn (bao gồm cả công nghiệp hỗ trợ) Giai đoạn phát triển mới (truyền thông mới + Network) Tích hợp hình ảnh + âm thanh + truyền thông + thông tin “Thông minh” hoá Mở rộng ngành công nghiệp hỗ trợ (khả năng nội địa hoá cao) Đáp ứng với truyền hình kỹ thuật số, truyền hình HD Không có đối tác bản địa 	<ul style="list-style-type: none"> Thiếu nguồn điện năng mang tính bền vững Phụ thuộc nhiều vào nhiệt điện/ô nhiễm môi trường
2) Chính sách	• Trung tâm	• Trung tâm	• Trung tâm	• Thiết bị	• Tạo ra năng

<p>quan trọng trong tương lai (đề xuất cá nhân)</p> <p>(Chính sách của Chính phủ VN sẽ được xác nhận sau)</p>	<p>sản xuất đồ điện gia dụng ASEAN (phát triển)</p> <ul style="list-style-type: none"> Nâng cao cuộc sống văn hoá cho người dân Thay thế nhập khẩu + thúc đẩy xuất khẩu Mở rộng đối với đồ điện gia dụng nói chung (đồ điện dùng trong nhà bếp, điều hoà, đồ điện gia dụng nhỏ, thiết bị chăm sóc sức khoẻ/làm đẹp Đồ điện gia dụng nói chung thân thiện với môi trường, tiết kiệm năng lượng, tái chế Phát triển/nuôi dưỡng ngành sản xuất trong nước/thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ Phát triển/nuôi dưỡng các hãng chế tạo trong nước 	<p>sản xuất thế giới về thiết bị văn phòng</p> <ul style="list-style-type: none"> Hợp lý hoá công việc văn phòng Nâng cao cuộc sống của người dân: mỗi gia đình 1 chiếc Xuất khẩu + thị trường nội địa Phát triển ngành chế tạo lợi dụng sự tập trung các ngành sản xuất, thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ 	<p>sản xuất thế giới ở lĩnh vực trung nguồn</p> <p>Tập trung và phát triển lĩnh vực đặc thù trong công nghiệp hỗ trợ</p> <p>EMS/ODM (cấu trúc/linh phụ kiện điện, cấu phần/khuôn mẫu P, Block sub-assembly)</p> <ul style="list-style-type: none"> tái xuất khẩu/thị trường nội địa 	<p>truyền hình kỹ thuật số, trung tâm phần mềm</p> <ul style="list-style-type: none"> Thị trường nội địa + xuất khẩu trong ASEAN (sản phẩm khu vực) Xuất khẩu (sản phẩm toàn cầu, bán thành phẩm, linh phụ kiện) Phát triển/nuôi dưỡng ngành sản xuất trong nước Nâng cao cuộc sống văn hoá cho người dân, giáo dục từ xa (đa kênh, mạng lưới AV) Phát triển contents, phần mềm Môi trường, tiết kiệm năng lượng, tái chế <p>Xoá bỏ sự chênh lệch về công nghệ thông tin (Digital divide)</p>	<p>lượng/tích trữ năng lượng</p> <ul style="list-style-type: none"> Nguồn năng lượng tự nhiên (điện mặt trời/điện gió) Pin thứ cấp, pin nhiên liệu Phát triển nền tảng + giai đoạn phát triển Bổ sung cho nhu cầu nội địa (ổn định việc cung cấp điện) Bảo vệ môi trường Mở rộng từ thượng nguồn đến hạ nguồn Thu hút một cách tích cực vốn đầu tư nước ngoài Liên kết giữa doanh nghiệp – nhà nước – nhà khoa học
---	--	---	--	---	--

3) Tiêu chí lựa chọn

<p>1. Tác động về lượng</p>	<ul style="list-style-type: none"> Khuyến khích thị trường nội địa và nâng cao 	<ul style="list-style-type: none"> Sản xuất số lượng lớn/xuất khẩu 	<ul style="list-style-type: none"> Kim ngạch xuất khẩu theo ngành đứng thứ 2 (giá trị 	<ul style="list-style-type: none"> Thị trường thay thế kỹ thuật 	<ul style="list-style-type: none"> Tổng thể ngành lớn
-----------------------------	---	---	--	--	--

Thúc đẩy xuất khẩu	mức độ phổ cập	<ul style="list-style-type: none"> Thúc đẩy thị trường nội địa trên cơ sở xuất khẩu Triển khai các sản phẩm về network Đặc khu OA, đặc khu kinh tế về công nghiệp hỗ trợ 	gia tăng của Việt Nam (thấp)	số lớn	
Thúc đẩy nhu cầu nội địa	<ul style="list-style-type: none"> Xuất khẩu trong khu vực thành phẩm, linh phụ kiện Triển khai đối với đồ điện gia dụng nói chung (thân thiện với môi trường) đặc khu EMS về đồ điện gia dụng (nhà máy, sản phẩm) Đặc khu kinh tế về ngành công nghiệp hỗ trợ đối với sản phẩm đồ điện gia dụng 		<ul style="list-style-type: none"> < Việt Nam có thể chào bán sản phẩm gì? > < Sẽ thu về được gì? > 	<ul style="list-style-type: none"> Sản phẩm dành cho thị trường trong khu vực, cung cấp linh phụ kiện 	
2. Tác động về chất	<ul style="list-style-type: none"> Sản phẩm trên cơ sở R&D/nghiên cứu cuộc sống (bản địa hoá, thiết kế bởi người bản địa, nội địa hoá linh phụ kiện, phát triển phần mềm) Thông minh hoá các sản phẩm Chuyển giao công nghệ/đáp ứng với môi trường, tiết kiệm năng lượng, phần mềm 	<ul style="list-style-type: none"> R&D tại bản địa (phát triển phần mềm) Phát triển sản phẩm mạng lưới (liên kết với thông tin truyền thông) Phát triển mô hình trong khu vực 	<ul style="list-style-type: none"> Tiếp thu kỹ thuật, bí quyết mang tính giới hạn Phát triển phần mềm mang tính giới hạn < Việt Nam có thể chào bán sản phẩm gì? > < Việt Nam sẽ được lợi gì? > 	<ul style="list-style-type: none"> Từ ngành thượng nguồn đến ngành hạ nguồn Ngành công nghiệp hỗ trợ mở rộng Phát triển từ phần cứng sang phần mềm 	<ul style="list-style-type: none"> Ngành công nghiệp mới Ngành công nghiệp cơ bản Hoàn thiện hạ tầng
Nâng cao cuộc sống văn hoá của người	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao năng suất Nâng cao 	<ul style="list-style-type: none"> Mỗi gia đình 1 chiếc (thay thế báo giấy, 	<ul style="list-style-type: none"> Thiết bị truyền thông, thông tin tiện lợi 	<ul style="list-style-type: none"> Thu hẹp khoảng cách về công nghệ thông 	<ul style="list-style-type: none"> Giải pháp đối với tình trạng mất điện

dân	đời sống văn hoá (giám công việc nội trợ)	quảng cáo)		tin	• Sản xuất ra năng lượng, tích trữ năng lượng
<u>3. Liên kết ngành</u>	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng hiệu ứng lan toả đối với doanh nghiệp trong nước (lĩnh vực trung nguồn và thượng nguồn) Nguyên vật liệu, linh phụ kiện, sub-assembly, khuôn mẫu, thép tấm, khuôn nhựa, phôi, linh phụ kiện động cơ, linh phụ kiện lắp ráp đơn giản (máy biến áp, motor), linh phụ kiện dưới dạng vật liệu (LCR) Thép, hoá dầu, cao su 	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng hiệu ứng lan toả đối với doanh nghiệp trong nước (lĩnh vực trung nguồn và thượng nguồn) Nguyên vật liệu, linh phụ kiện, sub-assembly, khuôn mẫu, thép tấm, khuôn nhựa, phôi, linh phụ kiện động cơ, linh phụ kiện lắp ráp đơn giản (máy biến áp, motor), linh phụ kiện dưới dạng vật liệu (LCR/chất bán dẫn) Thép, hoá dầu, cao su 	<ul style="list-style-type: none"> Công nghiệp hỗ trợ (công nghiệp linh phụ kiện) Thép, hoá dầu, cao su < Liệu có thể thu được gì? > 	<ul style="list-style-type: none"> Ngành công nghiệp thượng nguồn đến hạ nguồn Chế tạo hoá dựa vào ngành công nghiệp hỗ trợ quy mô rộng Từ công nghiệp phần cứng đến công nghiệp phần mềm Nhóm sản phẩm rộng (nhóm sản phẩm mạng lưới) 	<ul style="list-style-type: none"> Kim loại hiếm, đất hiếm Sản xuất năng lượng/phát điện, tích trữ năng lượng (pin)
<u>4. Đầu tư trực tiếp nước ngoài</u>					
⊖Đầu tư của doanh nghiệp	<ul style="list-style-type: none"> Panasonic, Sanyo, LG (Toshiba, Hitachi, Samsung, Electrolux, Sharp, Daikin) Leotech, Moringing Star 	<ul style="list-style-type: none"> Canon, Brothers, Kyoceramita, Fuji Xerox (Konica Minolta, Epson, Ricoh) 	<ul style="list-style-type: none"> Samsung, LG, FPT, Viettel, Nokia (Ericson, Sony), Bohai (sản xuất linh kiện) 	<ul style="list-style-type: none"> Panasonic, LG, TCL (Sony, Hitachi, Sharp, Toshiba, Samsung, Phillip) 	<ul style="list-style-type: none"> Thu hút đầu tư nước ngoài GS Yuasa, Furukawa, Panasonic, Sony, Toshiba, NEC, Hitachi/Samsung SDI, LG hoá học/Winston, BYD, BAK Shinetsu hoá học, Toyota Tsusho, Sojitsu
(Lý do đầu tư vào Việt Nam)	<ul style="list-style-type: none"> Nguồn nhân lực (thiết kế, phát triển tại bản địa, tiền công thấp) Khả năng 	<ul style="list-style-type: none"> Phân tán rủi ro hiện đang mang tính tập trung, China + 1 Khả năng 	<ul style="list-style-type: none"> Phân tán rủi ro hiện đang mang tính tập trung Nguồn nhân lực (chi 	<ul style="list-style-type: none"> Phân tán rủi ro hiện đang mang tính tập trung 	<ul style="list-style-type: none"> Nhân lực Nguyên phụ liệu

		phát triển công nghiệp hỗ trợ	phát triển công nghiệp hỗ trợ	phí thấp		
		<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng kinh tế tiêu dung 	<ul style="list-style-type: none"> Nguồn nhân lực (chi phí thấp) 			
	⊖Tác động	<ul style="list-style-type: none"> Chuyên giao công nghệ bao gồm cả thiết kế, phát triển phần mềm Tăng cường liên kết các ngành công nghiệp hỗ trợ 	<ul style="list-style-type: none"> Tác động về mặt lượng và về mặt chất Tăng cường liên kết các ngành công nghiệp hỗ trợ 	<ul style="list-style-type: none"> Tác động về mặt lượng 	<ul style="list-style-type: none"> Tác động về mặt lượng và về mặt chất 	<ul style="list-style-type: none"> Tác động về mặt chất, và về mặt lượng
4-1) Hỗ trợ của Chính phủ Việt Nam		<ul style="list-style-type: none"> Hỗ trợ doanh nghiệp phụ trợ (vừa và nhỏ) Phát triển/nuôi dưỡng các hãng chế tạo trong nước Phát triển ngành nguyên phụ liệu Luật pháp (luật lao động), chính sách thuế Hoàn thiện hạ tầng Nguồn nhân lực (đào tạo kỹ sư, người quản lý) Phát triển thương hiệu Việt Nam Một cửa hoá hành chính 	<ul style="list-style-type: none"> Hỗ trợ doanh nghiệp phụ trợ (vừa và nhỏ) Phát triển ngành nguyên phụ liệu Luật pháp (luật lao động), chính sách thuế Hoàn thiện hạ tầng 	<ul style="list-style-type: none"> Hỗ trợ doanh nghiệp phụ trợ (vừa và nhỏ) Nâng cao trình độ của ngành công nghiệp hỗ trợ 	<ul style="list-style-type: none"> Hỗ trợ doanh nghiệp phụ trợ (vừa và nhỏ) Luật pháp, chính sách thuế Hoàn thiện hạ tầng Phát triển và nuôi dưỡng các hãng chế tạo bản địa Phát triển thương hiệu Việt Nam 	<ul style="list-style-type: none"> Thu hút vốn đầu tư nước ngoài, các cơ sở nghiên cứu Là nơi liên kết giữa doanh nghiệp – nhà nước – học giả Phát triển ngành nguyên phụ liệu, ngành kim loại hiếm Phát triển các quỹ đầu tư mạo hiểm
4-2) Nội dung xem xét hỗ trợ của phía		<ul style="list-style-type: none"> Hỗ trợ nhất quán từ thượng nguồn 	<ul style="list-style-type: none"> Quy cách của mạng thông tin 	<ul style="list-style-type: none"> Hỗ trợ nâng cao trình độ cho doanh nghiệp phụ trợ 	<ul style="list-style-type: none"> Hỗ trợ nâng cao trình độ cho doanh nghiệp 	<ul style="list-style-type: none"> Phối hợp nghiên cứu, phát triển

<p>Nhật Bản</p>	<p>~ hạ nguồn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cơ chế thực hiện chế độ chứng nhận tiêu chuẩn • Tiêu chuẩn môi trường, an toàn/tiêu chuẩn chứng nhận tiết kiệm năng lượng • Hỗ trợ doanh nghiệp phụ trợ (vừa và nhỏ) 	<ul style="list-style-type: none"> • Hỗ trợ doanh nghiệp phụ trợ (vừa và nhỏ) 	<p>(vừa và nhỏ)</p>	<p>ngành phụ trợ (vừa và nhỏ)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hỗ trợ nhất quán từ thượng nguồn ~ hạ nguồn • Tiêu chuẩn môi trường, an toàn, tiết kiệm năng lượng, tái chế 	
-----------------	--	--	---------------------	--	--

② Tài liệu tham khảo liên quan đến cách tiếp cận nhằm thúc đẩy ngành công nghiệp điện/điện tử (số liệu)

1. Khái quát về hoạt động kinh doanh của các hãng chế tạo máy in đang đầu tư tại Việt Nam

Canon	khoảng 20 triệu chiếc (2012)
Brothers	4 triệu chiếc (ước tính)
Kyocera Mita	4,5 triệu chiếc (khi vận hành 100% công suất vào năm 2016), máy in màu/in đen trắng, máy photocopy
Fuji Xerox	2 triệu chiếc (đi vào vận hành tháng 11/2013), máy photocopy, máy in LED, linh kiện bên trong (mạch in, trống mực)

(Nguồn) Nhóm nghiên cứu JICA

2. Xuất xứ các sản phẩm đồ điện gia dụng tại thị trường Việt Nam

Tên sản phẩm	Hãng chế tạo	Nước sản xuất
Tủ lạnh	Panasonic	Việt Nam
	Sanyo	Việt Nam
	Reetech	Việt Nam
	Morning Star	Việt Nam
	Electrolux	Thái Lan
	Sharp	Thái Lan
	Hitachi	Thái Lan
	LG	Indonesia
Máy giặt	Panasonic	Thái Lan/Việt Nam
	Sanyo	Việt Nam
	Sharp	Thái Lan
	Electrolux	Thái Lan
	Samsung	Việt Nam
	LG	Việt Nam
Máy điều hoà	Sharp	Thái Lan
	Toshiba	Thái Lan
	Daikin	Thái Lan
	LG	Việt Nam
	Reetech	Việt Nam
	Sanyo	Việt Nam
	TCL	Việt Nam
Máy in	Canon	Trung Quốc/Việt Nam
	Brothers	Trung Quốc/Việt Nam
	Panasonic	Malaysia
	HP	Trung Quốc
	Kyocera	(Việt Nam)
	Fuji Xerox	(Việt Nam)
Lò vi sóng	Panasonic	Trung Quốc
	Sharp	Thái Lan
	Sanyo	Trung Quốc
	Electrolux	Trung Quốc
TV	Panasonic	Việt Nam
	Sharp	Trung Quốc

	Sony	Trung Quốc
	Toshiba	Indonesia
	Samsung	Trung Quốc
	LG	Việt Nam
	TCL	Việt Nam
PC	Sony	Trung Quốc
	Toshiba	Trung Quốc
	HP	Trung Quốc
	ACER	Trung Quốc
	LENOVO	Trung Quốc
	DELL	Trung Quốc
Điện thoại di động	Samsung	Việt Nam
	LG	Việt Nam
	Nokia	Trung Quốc, (Việt Nam)

3. Nhu cầu về sản phẩm đồ điện gia dụng tại ASEAN (đơn vị: 1.000 chiếc)

Máy giặt	2007	2008	2009		
				Tỷ lệ	Tốc độ gia tăng
Thế giới	74.378	74.221	72.761	100	-2,0
Việt Nam	580	624	790	1,1	26,6
Thái Lan	1.017	1.015	1.250	1,7	23,2
Malaysia	439	428	455	0,6	6,3
Indonesia	920	1.159	1.227	1,7	5,9

Tủ lạnh	2007	2008	2009		
				Tỷ lệ	Tốc độ gia tăng
Thế giới	81.554	80.943	80.500	100	-0,5
Việt Nam	1.000	1.070	1.124	1,4	5,0
Thái Lan	1.260	1.260	1.200	1,5	-4,8
Malaysia	510	470	446	0,6	-5,1
Indonesia	2.200	2.368	2.486	3,1	5,0

Máy điều hoà nhiệt độ	2007	2008	2009		
				Tỷ lệ	Tốc độ gia tăng
Thế giới	60.441	62.549	58.411	100	-6,6
Việt Nam	288	389	465	0,8	19,5
Thái Lan	660	685	667	1,1	-2,6
Malaysia	690	674	662	1,1	-1,8
Indonesia	900	996	1.148	2,0	15,3

4. Mức độ phổ cập hàng tiêu dùng dài ngày tại các hộ gia đình ở Châu Á

(Euromonitor International 2009/ 2011)

%	Việt Nam	Indonesia	Thái Lan	Malaysia	Ấn Độ	Trung quốc	Nhật Bản
Xe máy	70,4/76,6	9,6/10,0	69,2/71,6	52,4/52,6	15,6/25,3	30,0/40,9	19,6
Ô tô	1,1/ 1,2	7,8/ 7,3	13,3/14,3	61,5/62,7	3,9/ 4,1	3,9/ 5,5	87,0
Máy giặt	12,6/17,7	28,0/29,8	50,8/54,4	91,8/93,4	2,1/ 7,3	71,4/74,8	99,6
Tủ lạnh	29,9/43,1	25,1/29,7	87,3//89,2	84,8/86,3	18,6/20,1	60,1/73,5	98,8
Điều hoà	4,5/ 6,0	6,7/ 7,3	13,6/14,3	26,2/27,9	1,8/ 6,5	53,0/58,0	88,2
Lò vi sóng	17,1/19,7	22,8/24,7	61,0/62,9	37,2/39,6	16,2/18,1	29,0/32,2	97,6
Máy giặt	30,7/33,7	33,0/36,8	12,0/13,4	70,7/74,9	31,6/34,3	28,2/32,1	99,0

5. Tiêu chí lựa chọn đánh giá

Lựa chọn đánh giá	Sản phẩm điện	Thiết bị văn phòng	Thiết bị thông tin truyền thông	Thiết bị nghe nhìn	Linh phụ kiện, pin
Định lượng					
Trong nước	5	2	2	(5)	4
Xuất khẩu	3	5	5	(3)	4
Định tính					
Giá trị gia tăng	4	2	2	(4)	1
Tính phát triển	5	4	4	(4)	5
Tính đổi mới	4	4	4	(4)	5
Công nghệ cao	3	3	4	(4)	4
Chuyên giao công nghệ	4	4	1	(4)	3
Vị trí trong tổng thể ngành	4	5	1	(4)	3
Cải thiện cuộc sống người dân					
Năng suất	5	4	4	(3)	4
Thông tin giải trí	3	3	4	(4)	0
Liên kết ngành					
Thượng nguồn/Hạ nguồn	4	4	2	(4)	3
Tính liên kết giữa các ngành	5	5	2	(5)	2
Công nghiệp hỗ trợ	5	4	2	(5)	2
Đầu tư trực tiếp nước ngoài					
Tiềm năng kinh doanh	-	5	5	-	-
Tác động đối với Việt Nam	-	3	1	-	3
Tổng cộng	5 4	5 7	4 3	(5 3)	4 3
Đánh giá sự thay đổi					

Toàn cầu					
Tiến bộ kỹ thuật					
Hiện trạng của VN					

* Giá trị gia tăng : giá trị của khách hàng, tính mới, lắp ráp, chế tạo

* Tính tiên tiến: + phần mềm, + contents, môi trường

* Vị trí trong tổng thể ngành: vị trí có ý nghĩa

* Công nghiệp hỗ trợ: hoàn thiện, phát triển cao

6. Đánh giá năng lực cạnh tranh theo quốc gia

		Việt Nam	Thái Lan	Indonesia	Malaysia
Hạ tầng	CN hỗ trợ	X	○	△	○
	Điện/Nước	X	○	X	○
	Đường bộ/ Giao thông	X	○	X	○
Tiền lương	○	X	○	X	
Dân số trong độ tuổi lao động	△	△	○	X	
Sự cần cù chăm chỉ	○	△	X	X	
Hỗ trợ của NN	△	△	△	△	
Năng lực hành chính (thực thi pháp luật)	△	△	△	○	
Tham nhũng	△	△	X	○	
Vị trí về địa chính trị học	○	△	X	X	
An toàn	○	△	△	○	

7. Đánh giá về xuất xứ của các sản phẩm

Nước nhập khẩu	Thái Lan	Malaysia	Indonesia	Việt Nam
Nước xuất khẩu				
Thái Lan	X	1 0 0	1 0 0	1 1 0 ~ 1 1 5
Malaysia	1 0 0	X	1 1 0	1 1 0 ~ 1 1 5
Indonesia	9 0	9 0	X	1 0 0
Việt Nam	8 5	8 5	9 0	X
Trung Quốc	7 5 ~ 8 0	7 5 ~ 8 0	8 0	8 0

8. Xuất nhập khẩu sản phẩm điện tử (Đơn vị: triệu USD)

Sản phẩm điện tử, máy tính và linh phụ kiện						
	2005	2008	2009	2010	2011	2012(1-

Điện thoại và linh phụ kiện		
	2011	2012 (1-

					(dự báo)	7) (dự báo)			(dự báo)	7) (dự báo)
Xuất khẩu	1427,4	2640,3	2763,0	3590,1	4669,6	4035,1			6885,6	6204,9
Trung Quốc				659,4 (18%)	1058,4 (23%)	1027,3 (25%)			Các nước Ả Rập Xêút (UAE)	363,1 (5%) 728,3 (12%)
Mỹ				593,9 (17%)	555,7 (12%)	489,4 (12%)			HongKong	665,6 (10%) 295,0 (5%)
Nhật Bản				410,8 (11%)	412,4 (9%)	196,3 (5%)			Đức	600,2 (9%) 553,0 (9%)
Nhập khẩu	1638,6	3714,1	3220,6	5208,3	7973,6	6822,9			Nga	536,1 (8%) 350,1 (6%)
Trung Quốc				1682,6 (32%)	2362,2 (33%)	1678,3 (25%)			Anh	469,0 (7%) 461,5 (7%)
Hàn Quốc				927,3 (18%)	1925,2 (24%)	1641,6 (24%)			Nhập khẩu	2592,7 2490,5
Nhật Bản				1026,7 (20%)	1149,9 (14%)	890,3 (13%)			Trung Quốc	1744,3 (67%) 1743,5 (70%)
									Hàn Quốc	745,6 (29%) 604,0 (24%)

(Nguồn) Tổng cục thống kê: Thống kê Việt Nam 2011 và Website

9. Tiết kiệm năng lượng (tính kinh tế)

Dưới đây là ví dụ tính toán về chi phí cho bóng đèn, chi phí cho tiền điện và phát thải CO₂ tại thời điểm mùa xuân năm 2009 trong trường hợp sử dụng liên tục trong 40.000 tiếng. Tuy nhiên, từ sau thời điểm năm 2009, do những tiến bộ trong kỹ thuật và sản xuất với số lượng lớn nên về giá cả và tính năng đã được cải thiện nhiều, vì vậy cần phải tính toán lại về tính năng và mức tiêu hao điện năng gần đây nhất như giá bán/tuổi thọ trong trường hợp để so sánh.

So sánh tính kinh tế của thiết bị chiếu sáng				
	Đèn LED màu trắng (bóng đèn 5mm)	Đèn LED màu trắng (power type)	Bóng đèn ánh sáng trắng	Đèn huỳnh quang (bóng tròn)
Hiệu suất ánh sáng/tiêu hao điện năng (bao gồm mạch chiếu sáng)	800 lm 12W	800 lm 17W	790 lm 60W	810 lm 13W
Hiệu suất nguồn ánh sáng	100 lm/W	70 lm/W	13 lm/W	62 lm/W
Hiệu suất chung	66 lm/W	46 lm/W	13 lm/W	62 lm/W

Tuổi thọ quy chuẩn	40.000 giờ	40.000 giờ	1.000 giờ	6.000 giờ
Giá bóng đèn	7.000 Yên (1 bóng, bao gồm cả mạch chiếu sáng)	5.000 Yên (1 bóng, bao gồm cả mạch chiếu sáng)	3.200 Yên (40 bóng, đơn giá là 80 Yên)	6.300 Yên (7 bóng, đơn giá 900 Yên)
Tiền điện 23Yên/kWh	11.100 Yên	15.800 Yên	55.200 Yên	12.000 Yên
Phát thải CO ₂	267 kg	382 kg	1,350 kg	290 kg theo từng hạng mục

Thị phần	Tủ lạnh		Máy giặt		Máy điều hoà nhiệt độ	
	Thái Lan	Việt Nam	Thái Lan	Việt Nam	Thái Lan	Việt Nam
Panasonic	17,2	18,3	10,9	32,0	8,9	20,6
Sanyo	–	30,0	–	29,9	–	–
Hitachi	16,6	–	–	–	10,1	–
Toshiba	19,2	18,1	–	–	8,0	19,8
Sharp	–	8,7	–	–	–	–
Daikin					8,7	10,9
Samsung	13,0	6,0	16,7	7,8	26,4	6,7
LG	–	–	15,9	17,5	33,9	12,4
Khác	14,2	18,9	271	26,6	12,7	10,6

Mức độ phụ thuộc vào các nguồn năng lượng trên thế giới (2010)

%	Than đá	Dầu mỏ	Khí tự nhiên	Điện hạt nhân	Thủy điện	Khác
Thế giới	40,9	5,5	21,3	13,5	15,9	2,8
Pháp	4,8	1,0	3,8	77,1	11,2	2,1
Đức	46,1	1,5	13,9	23,5	3,3	11,8
Anh	32,9	1,6	45,9	13,6	1,3	4,7
Mỹ	49,1	1,3	21,0	19,3	5,9	3,4
Nhật Bản	26,8	13	26,3	24	7,1	2,8
Trung Quốc	78,9	1,2	0,7	2,0	16,7	0,4

Tỷ lệ cơ cấu theo các phương thức phát điện và giá thành (KWH) Viện Nghiên cứu kỹ thuật công nghiệp

Tỷ lệ cơ cấu%	Than đá	Dầu mỏ	Khí tự nhiên	Điện hạt nhân	Năng lượng tái tạo
1990	9,8	28,6	22,2	27,3	12
2009	24,7	7,6	29,4	29,2	9
Giá thành Yên/ Kwh	5~ 7	10~17	6~ 7	5~6	9~46

Tác động môi trường	1	2	3	9	NL mặt trời 9
Đánh giá theo thang điểm 10					NL gió 5
					Pin nhiên liệu 7

Khả năng tái tạo: NL gió (10~14), Thủy điện(8~13), NL mặt trời (30), NL sinh khối (9)

NL mặt trời (2020/\14, 2030/\7)

Thị phần về pin năng lượng mặt trời (2010)

1. Santech (Trung Quốc) 6,6%	2. JA Solar (TQ) 6,1%	3. Fast Solar (Mỹ) 5,9%	4. Yingli (TQ) 4,7%
5. Trina Solar (TQ) 4,7%	6. .Q Sales (Đức) 3,9%	7 .Gintech (Đài Loan) 3,3%	8. Sharp 3,1%
9.Motech (Đài Loan) 3,0%	10. Kyocera 2,7%		

Bảng sáng chế liên quan đến năng lượng thay thế WIPO

Nhật Bản	Mỹ	Châu Âu	Hàn Quốc	Trung Quốc	Khác
55%	20%	9%	6%	3%	7%

3-2. Tài liệu liên quan đến Kế hoạch hành động do phía Việt Nam xây dựng (dự thảo)

3-2-1. Ngành đóng tàu

① Tóm tắt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

(Tài liệu họp Tổ công tác ngày 25/10/2012)

1. Quan điểm phát triển

- Tiếp tục phát triển ngành CNTT Việt Nam một cách khoa học, xây dựng Việt Nam trở thành một quốc gia mạnh về về kinh tế biển
- Đẩy mạnh hợp tác quốc tế, liên doanh đầu tư với các đối tác mạnh về vốn và công nghệ, sản phẩm CNTT có tính cạnh tranh cao trên thị trường quốc tế, tiến tới xuất khẩu công nghệ đóng tàu
- Lựa chọn phương hướng và bước đi thích hợp, kết hợp giữa tự lực với nhập khẩu và hợp tác. Khuyến khích các thành phần kinh tế bao gồm cả đầu tư trực tiếp nước ngoài để xây dựng phát triển ngành CNTT
- Tận dụng triệt để các cơ sở hiện có, đầu tư theo chiều sâu, cải tạo nâng cấp các nhà máy, kết hợp công nghệ giữa đóng mới và sửa chữa tàu, tập trung cho các cơ sở đóng-sửa chữa tàu vận tải >5.000DWT và tàu chuyên dụng đặc biệt có giá trị kinh tế cao
- Trong lĩnh vực đầu tư vừa đảm bảo tính chuyên môn hóa cao, vừa phải chú trọng tính linh hoạt và yêu cầu phối hợp hoạt động giữa các nhà máy để phát huy sức mạnh tổng hợp của toàn hệ thống CNTT Việt Nam
- Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển CNTT với quản lý bảo vệ môi trường, đảm bảo phát triển bền vững, hiệu quả, đồng bộ, phù hợp với sự phát triển của các ngành kinh tế khác; không lấn chiếm các hệ sinh thái và các giá trị văn hóa lịch sử quan trọng

2. Mục tiêu của quy hoạch

2.1. Mục tiêu cụ thể

- Về đóng tàu:
 - + Đồng bộ hóa và phát huy công suất các cơ sở đóng mới tàu thủy
 - + Hình thành một số trung tâm đóng tàu vận tải, đóng tàu chuyên dụng tại các khu vực có điều kiện thuận lợi đóng được các gam tàu có yêu cầu kỹ thuật và hiệu quả kinh tế cao, đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế về chất lượng, tiến độ phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu. Các gam tàu vận tải có yêu cầu kỹ thuật và hiệu quả kinh tế thấp hơn do các cơ sở vệ tinh khác đảm nhận
 - + Sản lượng đóng mới toàn ngành 2,5-3,5 triệu DWT/ năm, trong đó xuất khẩu đạt 1,7-2,7 triệu DWT/năm
- Về sửa chữa tàu:
 - + Hình thành các trung tâm sửa chữa tàu quốc gia và quốc tế gắn liền với hệ thống cảng biển và các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng , công nghệ sửa chữa tàu tiên tiến thân thiện môi trường
 - + Có tiến độ chất lượng và giá thành cạnh tranh

- + Đến năm 2020 đảm nhận sửa chữa toàn bộ nhu cầu trong nước và tham gia vào thị trường sửa chữa đội tàu quốc tế hoạt động tại khu vực biển Đông
- Về công nghiệp phụ trợ phục vụ ngành CNTT
 - + Gắn với quy hoạch phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ trên cả nước nằm trong chuỗi sản xuất hàng hóa toàn cầu, phấn đấu đến năm 2020 nội địa hóa được phần thô (thép, trang thiết bị nội thất, van , ống, cáp điện , sơn...)
 - + Máy móc động cơ cần có lộ trình phù hợp, giai đoạn 2011-2015: thực hiện lắp ráp CKD, năm 2016-2020 thực hiện lắp ráp IKD đối với máy chính và chế tạo máy phụ, hệ trục
- Về đào tạo nguồn nhân lực
 - + Xây dựng hoàn chỉnh hệ thống các trường đào tạo công nhân kỹ thuật, trung cấp, cao đẳng nghề và đại học
 - + Nâng cao năng lực và uy tín , chất lượng của hãng kiểm Việt Nam để tham gia vào thị trường hãng kiểm quốc tế. Phấn đấu đến năm 2020, ngành CNTT Việt Nam làm chủ được về mặt kỹ thuật từ khâu thiết kế, hãng kiểm đến đóng mới các tàu vận tải thông dụng

2.2. Mục tiêu bảo vệ môi trường

- Giảm thiểu các tác động gây ô nhiễm môi trường không khí
- Giảm thiểu các tác động do ô nhiễm môi trường tiếng ồn tới hệ sinh thái và các đối tượng nhạy cảm
- Ngăn ngừa suy thoái chất lượng nước
- Bảo đảm an toàn về chất cũng như về lượng đối với môi trường đất
- Bảo vệ đa dạng sinh học
- Bảo đảm rằng di sản văn hóa, giá trị cảnh quan của địa phương được bảo vệ và tăng giá trị
- Bảo đảm vấn đề an sinh xã hội của cộng đồng

3. Lộ trình thực hiện quy hoạch

3.1. Giai đoạn 1 (từ năm 2011 đến năm 2015)

- Năm 2010-2012: tập trung cơ cấu lại ngành CNTT Việt Nam, trong đó
 - + Rà soát để cắt giảm, đình hoãn, chuyển giao các dự án đóng mới tàu, chỉ giữ lại các dự án đầu tư thật sự cần thiết, có hiệu quả
 - + Chủ động tìm chủ tàu mới để bán đối với những dự án tàu đang đóng bị hủy hợp đồng
 - + Ngừng triển khai đầu tư các dự án chưa có khả năng thu xếp vốn
 - + Rà soát, quản lý có hiệu quả đúng mục đích các nguồn vốn
 - + Sắp xếp lại hệ thống tổ chức các DNNN
 - + Nâng cao năng lực quản trị đặc biệt quản trị tài chính
 - + Thực hiện chuyển nhượng phần vốn góp của Nhà nước, giảm vốn hoặc giải thể các công ty thành viên không gắn với ngành nghề sản xuất kinh doanh, các công ty hoạt động không hiệu quả và không thật cần thiết trong chiến lược phát triển
- 2013-2015:
 - + Đầu tư hoàn thiện một số nhà máy hiện có theo quy hoạch nhằm hình thành các trung tâm, đóng, sửa chữa tàu trọng điểm quốc gia

- + Ký kết các hợp đồng đóng tàu xuất khẩu và thực hiện thu hút sửa chữa dịch vụ cho đội tàu quốc tế hoạt động trên các tuyến hàng hải qua khu vực biển Đông
- + Đầu tư hoàn thiện 2 KCN phụ trợ để sản xuất các loại tấm thép đóng tàu thông dụng, xích neo, lắp ráp máy tàu thủy. sản xuất các trang thiết bị trên boong, nghi khí hàng hải
- + Đầu tư xây dựng hoàn chỉnh trung tâm nghiên cứu, bể thử mô hình tàu thủy Hòa Lạc để phục vụ công tác thiết kế

3.2. Giai đoạn 2 (từ 2016 đến 2020)

Thực hiện di chuyển dần 1 số nhà máy ra khỏi trung tâm đô thị, xây dựng hoàn chỉnh các trung tâm đóng, sửa chữa tàu khu vực Bắc- Trung – Nam đạt mức công nghệ và năng suất tiên tiến trong khu vực, từng bước thâm nhập và có tên trong bản đồ đóng tàu Thế giới; xuất khẩu 1 số tàu chuyên dụng: tàu tuần tra cao tốc, tàu tìm kiếm cứu nạn, tàu công trình và du thuyền với số lượng tàu xuất khẩu khoảng 1.000.000-1.500.000 DWT/năm giai đoạn 2015-2020 và khoảng 3 triệu DWT giai đoạn 2020-2030 (chưa bao gồm đơn hàng của các công ty 100% vốn nước ngoài thực hiện gia công XK cho các công ty mẹ)

4. Một số cơ chế chính sách

Các giải pháp cấp bách giai đoạn 2010-2015

- Liên doanh, liên kết với các tổ chức trong nước và quốc tế xây dựng hoàn chỉnh các dự án dở dang theo đúng mục tiêu các dự án đã được phê duyệt
- Bán chuyển nhượng, chuyển đổi mục đích sử dụng, và thu hồi vốn từ các dự án không nằm trong quy hoạch để tập trung vốn cho các dự án nằm trong quy hoạch ; liên doanh liên kết với các tổ chức trong nước và quốc tế xây dựng hoàn chỉnh các dự án dở dang theo đúng mục tiêu các dự án đã được phê duyệt
- Khuyến khích các tổ chức quốc tế và trong nước, các thành phần kinh tế đầu tư vào các ngành công nghệ hỗ trợ và đầu tư nhà máy theo quy hoạch

Các giải pháp giai đoạn sau 2015-2020 và định hướng đến 2030

- Thành lập quỹ hỗ trợ ngành công nghiệp đóng tàu
- Áp dụng chính sách như đối với kho ngoại quan, đối với việc nhập vật tư, thiết bị cho các nhà máy đóng tàu xuất khẩu
- Hỗ trợ kinh phí đào tạo nghề
- Khuyến khích các ngành, địa phương, doanh nghiệp trong nước tự bỏ vốn hoặc huy động các nguồn vốn hợp pháp
- Cho phép các DN đóng và sửa chữa tàu phải di dời theo quy hoạch được dùng vốn từ chuyển đổi quỹ đất tại các doanh nghiệp (coi như nguồn NSNN hỗ trợ cho đầu tư hạ tầng)

5. Chủ thể thực hiện

- Bộ GTVT quản lý quy hoạch; giao Cục HHVN căn cứ quy hoạch để xem xét thỏa thuận các dự án đầu tư cụ thể theo quy hoạch được duyệt. Đối với các gam tàu <5.000DWT có chủ trương xã hội hóa, UNND tỉnh chỉ đạo lập quy hoạch chi tiết, lấy ý kiến thỏa thuận của Bộ GTVT trước khi phê duyệt
- Bộ GTVT chỉ đạo Vinashin, các Tập đoàn và Tổng công ty liên quan có CNTT lập đề án phát triển các cơ sở CNTT theo các giai đoạn đến 2015,2020 trình TTCP phê

duyet. Đối với các cơ sở tiềm năng, Cục HHVN phối hợp với UBND tỉnh, thành phố liên quan nghiên cứu trình Bộ GTVT xem xét, thỏa thuận quy hoạch chi tiết vào thời điểm thích hợp. Cục đăng kiểm Việt Nam nghiên cứu đề xuất giải pháp, cơ chế hỗ trợ phát triển thành tổ chức đăng kiểm quốc tế

- Bộ Công thương chủ trì phối hợp với Bộ GTVT và các Bộ, ngành khác xây dựng quy hoạch phát triển ngành công nghiệp phụ trợ
- Bộ Tài chính có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Kế hoạch & Đầu tư và các ngành liên quan nghiên cứu trình Thủ tướng Chính phủ các chính sách tài chính nhằm khuyến khích phát triển ngành CNTT Việt Nam; phối hợp với Ngân hàng Nhà nước và các Bộ, Ngành liên quan xây dựng cơ chế huy động, thu hút các nguồn vốn trong nước và nước ngoài cho phát triển ngành CNTT Việt Nam theo quy hoạch
- Bộ Khoa học – Công nghệ nghiên cứu chính sách phát triển, chuyển giao công nghệ đóng, sửa chữa tàu, khuyến khích nhập các thiết bị, phần mềm chuyên dùng phục vụ ngành CNTT; Chỉ đạo Vinashin đầu tư trung tâm nghiên cứu, bể thử mô hình tàu thủy đạt tiêu chuẩn quốc tế tại Hòa Lạc theo chương trình trọng điểm quốc gia
- Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn có trách nhiệm chủ trì lập đề án chi tiết phát triển hệ thống các nhà máy đóng và sửa chữa tàu thủy theo hướng xã hội hóa sản phẩm này
- Bộ Giáo dục và đào tạo chủ trì phối hợp Bộ Lao động – Thương binh & Xã hội, Bộ GTVT, Bộ Công thương nghiên cứu ban hành chính sách khuyến khích đào tạo cán bộ đại học, sau đại học, công nhân kỹ thuật cho ngành CNTT trong và ngoài nước
- UBND tỉnh thành phố trực thuộc TW phối hợp Bộ GTVT, Bộ Tài nguyên & Môi trường lập và phê duyệt quy hoạch chi tiết nhà máy trong quy hoạch nhằm dành và quản lý quỹ đất đảm bảo phát triển các nhà máy theo quy hoạch.

3-2-2. Ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng

① Hiện trạng phát triển công nghiệp ô tô giai đoạn 2000-2012

2.1. Tình hình thế giới và khu vực

Theo Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô thế giới (OICA), sản lượng ô tô toàn cầu năm 2011 đạt 80 triệu xe, công nghiệp ô tô được xem là động lực chính cho tăng trưởng kinh tế toàn cầu, có mối liên kết chặt chẽ với các ngành công nghiệp khác như kim khí, cơ khí, hóa chất, điện tử... Trong những thập niên gần đây, đã có sự chuyển dịch sản xuất mạnh mẽ từ châu Mỹ và châu Âu sang châu Á. Năm 2011, châu Á đứng đầu với sản lượng đạt 40,6 triệu xe, tiếp đến là châu Âu với 21,1 triệu xe và châu Mỹ là 17,8 triệu xe. Sản lượng ô tô của một số quốc gia được thể hiện ở Bảng 1.

Bảng 1. Sản lượng ô tô toàn cầu 2011

Đơn vị: Chiếc

	Sản lượng	% so với 2010	% thị phần thế giới
Tổng	79,989,155	3.10%	100.00%
China	18,418,876	0.80%	23.03%
USA	8,653,560	11.50%	10.82%
Japan	8,398,654	-12.80%	10.50%
Germany	6,311,318	6.90%	7.89%
South Korea	4,657,094	9.00%	5.82%
India	3,926,517	10.40%	4.91%
Brazil	3,406,150	0.70%	4.26%
Mexico	2,680,037	14.40%	3.35%
Spain	2,353,682	-1.40%	2.94%
France	2,242,928	0.60%	2.80%
Canada	2,134,893	3.20%	2.67%
Russia	1,988,036	41.70%	2.49%
Iran	1,648,505	3.10%	2.06%
UK	1,463,999	5.10%	1.83%
Thailand	1,457,798	-11.40%	1.82%
Czech Rep.	1,199,834	11.50%	1.50%
Turkey	1,189,131	8.60%	1.49%
Indonesia	837,948	19.30%	1.05%
Poland	830,631	-4.50%	1.04%
Argentina	830,158	15.90%	1.04%
Italy	790,348	-5.70%	0.99%
Slovakia	639,763	13.90%	0.80%
Belgium	595,084	7.20%	0.74%

Malaysia	533,695	-6.00%	0.67%
South Africa	532,545	12.80%	0.67%
Taiwan	343,296	13.10%	0.43%
Romania	335,232	-4.50%	0.42%
Australia	224,193	-8.10%	0.28%
Hungary	213,531	1.00%	0.27%
Portugal	192,242	21.10%	0.24%
Sweden	188,969	-13.00%	0.24%
Uzbekistan	179,560	14.50%	0.22%
Slovenia	174,119	-17.60%	0.22%
Austria	152,505	45.20%	0.19%
Vietnam*	107,900	-4.00%	0.13%
Ukraine	103,077	24%	0.13%
Egypt	81,731	-30.00%	0.10%
Netherlands	40,772	-56.70%	0.05%
Serbia	26,234	45.50%	0.03%
Finland	2,540	-61.90%	0.00%

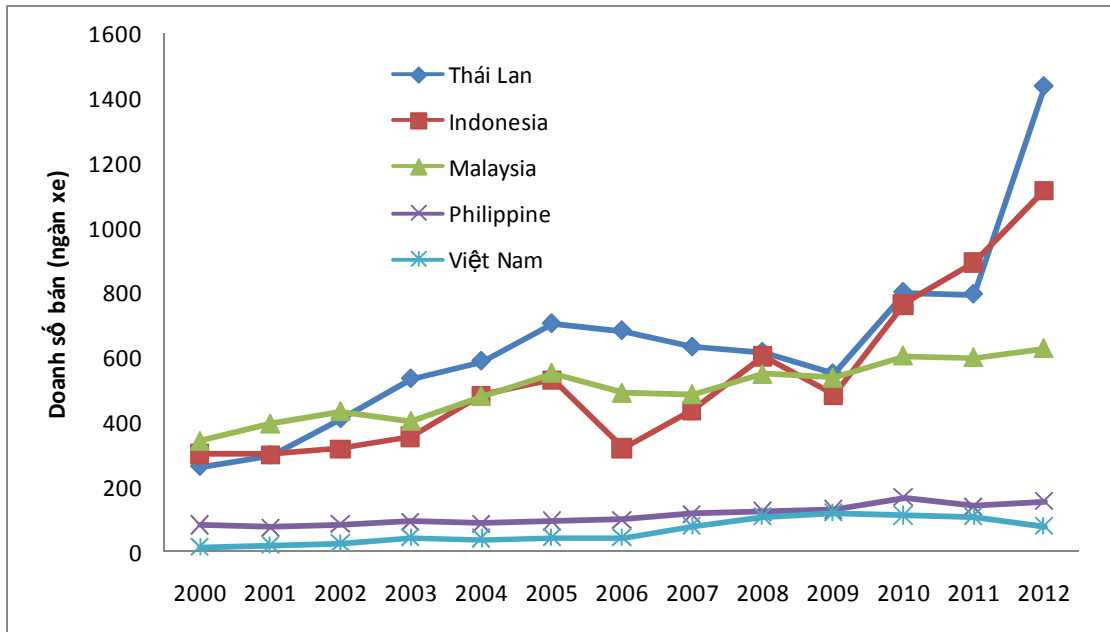
Nguồn: OICA

* Nhóm nghiên cứu bổ sung số liệu của Việt Nam

Khảo sát toàn cầu năm 2012 của KPMG cho biết ba vấn đề lớn của công nghiệp ô tô trong vòng 15 năm tới là môi trường, đô thị hóa và thay đổi hành vi tiêu dùng. Các vấn đề này là động lực tạo ra những xu hướng mới của công nghiệp ô tô trong thập kỷ tới. Tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện môi trường dẫn đến xu thế giảm dần ô tô sử dụng động cơ đốt trong, trong khi ô tô điện sẽ trở nên phổ biến hơn. Tắc nghẽn giao thông và hạn chế bãi đỗ xe là động cơ dẫn đến các ý tưởng thiết kế xe đô thị cải tiến. Mong muốn của người tiêu dùng được cung cấp các dịch vụ trên ô tô như ở nhà hay ở nơi làm việc cho ra đời các ý tưởng về ô tô kết nối. Các xu hướng này thể hiện rõ nét ở các quốc gia có nền công nghiệp ô tô phát triển lâu đời, chủ yếu là Nhật Bản và các nước châu Âu. Mặc dù cũng phải đối mặt với ba vấn đề lớn nêu trên, nhưng xu hướng phát triển ô tô ở các nước đi sau không giống với các nước đi trước. Các nước đi sau sẽ vẫn tập trung giải quyết những vấn đề cơ bản như phát triển thị trường, cơ sở hạ tầng, năng lực công nghiệp, nguồn nhân lực...

Khu vực ASEAN đang được xem là một trong những trung tâm sản xuất ô tô chính trên thế giới. Hầu hết các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới đã đặt cơ sở sản xuất tại khu vực này như GM, MBW, Ford, Daimler, Chrysler, Toyota, Mitsubishi, Mazda, Isuzu, Honda, Nissan... Trong khối ASEAN, chỉ có năm quốc gia lắp ráp/chế tạo ô tô là Thái Lan, Indonesia, Malaysia, Philippine và Việt Nam. Cả năm quốc gia đều xác định công nghiệp ô tô là ngành quan trọng nhất để phát triển nền kinh tế của mình. Tình hình phát triển thị trường ô tô của các nước ASEAN được thể hiện ở Hình 1 dưới đây.

Hình 1: Tình hình phát triển công nghiệp ô tô các nước ASEAN



Nguồn: AAF

2.2. Tình hình phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam giai đoạn 2000-2012

2.2.1. Tình hình phát triển sản xuất và thị trường

Số liệu thống kê của Tổng cục Thống kê (GSO) cho biết tại Việt Nam hiện có khoảng 50 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong và ngoài nước, trong đó 18 doanh nghiệp là thành viên Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) (Bảng 2). Trong những năm qua, thị trường ô tô Việt Nam duy trì ổn định trong khoảng 100.000 xe mỗi năm. Năm 2010, cả nước sản xuất lắp ráp 112.300 xe các loại, gấp hai lần năm 2005 và 8 lần năm 2000. Năm 2011, sản lượng xe trong nước đạt 107.900 xe, giảm 4% so với năm 2010, sản lượng năm 2012 giảm 27% so với 2011 còn hơn 80.000 xe, chủ yếu do điều kiện kinh tế vẫn còn khó khăn và sự thay đổi về thuế, phí liên quan đến ô tô (Hình 2).

Bảng 2. Một số doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam

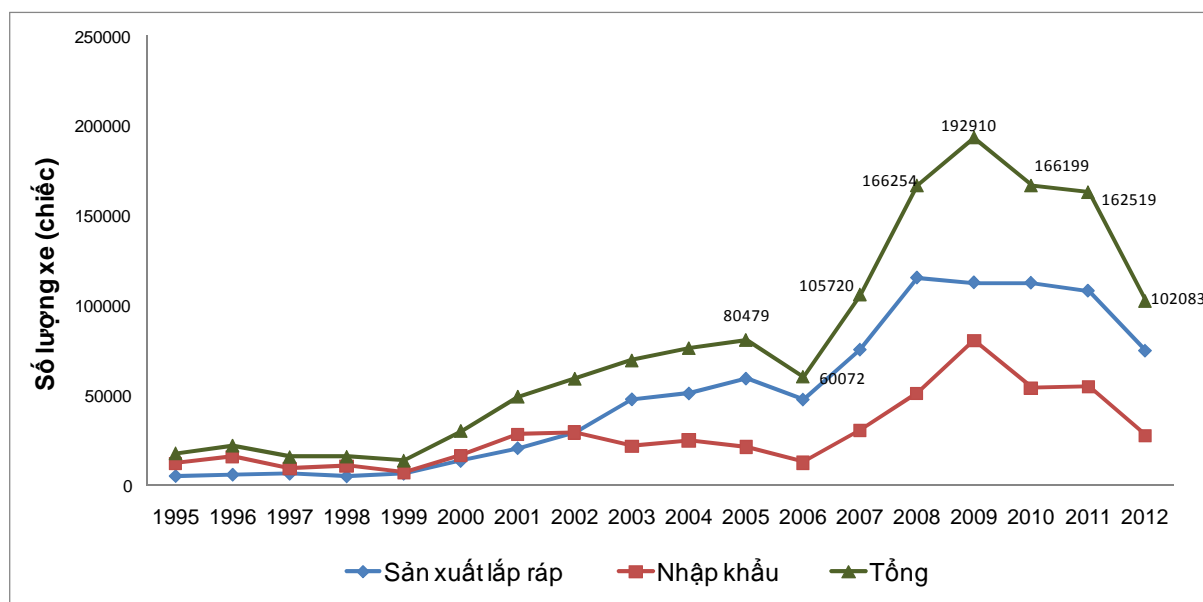
	Tên doanh nghiệp	Năm sản xuất	Năng lực SX đăng ký	Doanh số bán (2012)
1	Công ty Ô tô Mekong	1992	30.000	464
2	Công ty Liên doanh ô tô Hòa Bình (VMC)	1992	20.000	470
3	Công ty TNHH Ô tô GM Việt Nam	1995	20.000	5.613
4	CTy LD sản xuất ô tô Ngôi sao (Vinastar)	1995	20.000	1.595
5	Công ty Liên doanh Mercedes-Benz Vietnam	1996	11.000	1.929
6	Công ty Ô tô Vietindo Daihatsu (Vindaco)	1996	8.400	0
7	Công ty Vietnam Suzuki (Visuco)	1996	12.400	3.409
8	Công ty TNHH Ô tô Toyota Vietnam	1996	5.000 (1 ca)	24.921
9	Công ty TNHH Isuzu Vietnam	1997	2.000	1.217

10	Công ty TNHH Ford Vietnam	1997	1.000	4.790
11	Công ty Liên doanh Hino Motors Vietnam	1997	7.000	632
12	Công ty TNHH Honda Vietnam	2006	n.a	1.804
13	Công ty TNHH Ô tô Sanyang Vietnam (SMV)	2010	n.a	344
14	Tổng công ty cơ khí GTVT Sài Gòn (Samco)	2005	n.a	341
15	Công ty ô tô Trường Hải	2004	n.a	24.001
16	TCT VEAM	2011	n.a	1.881
17	Xí nghiệp tư doanh Xuân Kiên (Vinaxuki)	2006	n.a	4.453
18	Tổng công ty công nghiệp ô tô (Vinamotor)	2007	n.a	2.555
19	TCT Vinacomin	2006	n.a	62
20	Công ty TNHH Ô tô Thế giới	2007	n.a	n.a
21	Công ty Ô tô Hoa Mai	2008	n.a	n.a

Nguồn: Nhóm nghiên cứu tổng hợp từ số liệu của VAMA, JERI

Ghi chú: 19 doanh nghiệp đầu là thành viên của VAMA, Vindaco đã giải thể từ 2007.

Hình 2: Lượng xe tiêu thụ, sản lượng và số lượng xe nhập khẩu, 1995-2012



Nguồn: GSO, VAMA

Hình 2 cho thấy quá trình phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam có thể được chia thành 3 giai đoạn:

Giai đoạn 1, từ 1995 – 1999: Giai đoạn bắt đầu, khi Hoa Kỳ gỡ bỏ cấm vận đối với Việt Nam, các doanh nghiệp ô tô nước ngoài được phép đầu tư vào Việt Nam.

Giai đoạn 2, từ 2000 – 2005: Giai đoạn phát triển ổn định, với môi trường kinh tế vĩ mô ổn định, chính sách bảo hộ sản xuất trong nước.

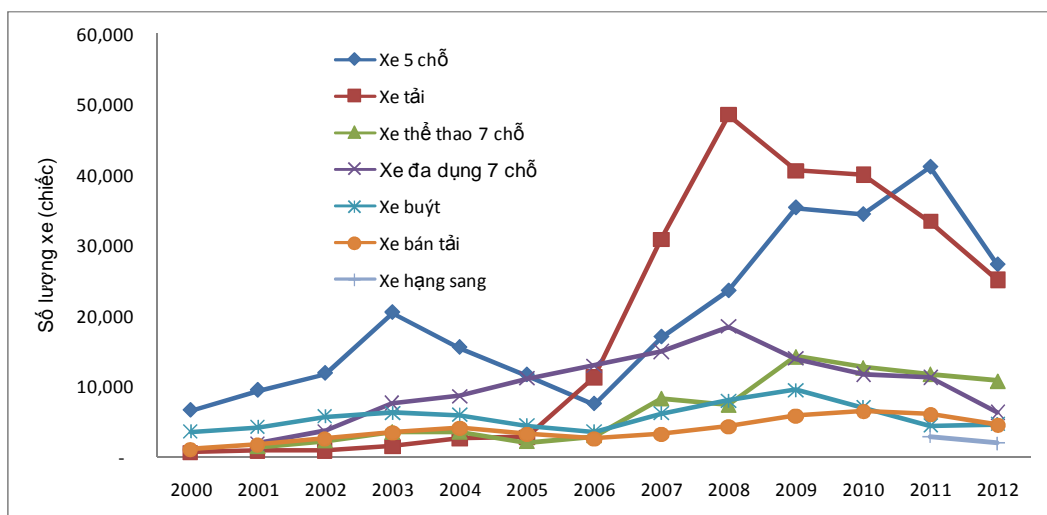
Giai đoạn 3, từ 2006 – 2012: Giai đoạn hậu WTO, với nhiều biến động cả về môi trường kinh tế vĩ mô và môi trường chính sách.

Trong ba giai đoạn phát triển, giai đoạn 3 chứng kiến nhiều biến động của sản xuất và thị trường ô tô, với đợt tăng trưởng mạnh mẽ từ 2007-2009, và hai đợt suy giảm, năm 2006 và liên tục từ 2008/2009 – 2012. Năm 2006 có sự suy giảm cả về sản xuất và nhập khẩu khiến tổng cầu giảm từ 80.479 xe xuống còn 60.072 xe. Năm 2007 cả sản xuất và nhập khẩu tăng trưởng trở lại chủ yếu do kinh tế trong nước tăng trưởng mạnh, sản xuất đạt mức cao nhất năm 2008. Năm 2009, kinh tế suy thoái, sản xuất ô tô trong nước đi xuống, tuy nhiên nhờ gói kích cầu giảm 50% thuế giá trị gia tăng và 50% lệ phí trước bạ, nhập khẩu ô tô tăng mạnh trong năm này kéo theo tổng cầu cũng tăng lên, đạt mức cao nhất trong giai đoạn từ 2000 đến nay. Từ đó đến nay cả sản xuất và xuất khẩu đều suy giảm. Phần 2.2.3 dưới đây sẽ xem xét cụ thể những yếu tố tác động đến sự biến động của công nghiệp ô tô thời gian qua, đặc biệt trong giai đoạn 2006 đến nay.

2.2.2. Tình hình phát triển các phân khúc xe trên thị trường Việt Nam

Ngoài xu hướng chung của toàn ngành như đã trình bày ở trên, để có bức tranh rõ nét hơn về tình hình phát triển của công nghiệp ô tô thời gian vừa qua, phần này sẽ xem xét quá trình phát triển thị trường của các phân khúc xe khác nhau. Trong ô tô, các loại xe được chia thành hai dòng xe là xe cá nhân (PV) và xe thương mại (CV). Hai dòng xe này lại được chia thành bảy phân khúc: dòng xe cá nhân gồm bốn phân khúc là xe hạng sang (luxury), xe 5 chỗ (PC), xe thể thao đa dụng 7 chỗ (SUV), xe đa dụng 7 chỗ (MPV); dòng xe thương mại gồm 3 phân khúc là xe tải (truck), xe buýt (bus) và xe bán tải (pick-up). Hình 3 dưới đây cho biết doanh số bán các phân khúc xe khác nhau từ 2000 – 2012 của các doanh nghiệp thành viên VAMA.

Hình 3: Doanh số bán của các phân khúc xe khác nhau, 2000-2012



Nguồn: VAMA

Hình 3 cho thấy xe 5 chỗ và xe tải là hai phân khúc chủ đạo của công nghiệp ô tô Việt Nam. Thị trường mỗi phân khúc xe có những biến động khác nhau, và biến động diễn ra mạnh nhất trong phân khúc xe 5 chỗ và xe tải. Phân khúc xe thể thao và xe đa dụng cũng có biến động nhưng không lớn, còn các phân khúc còn lại không có biến động nào đáng chú ý.

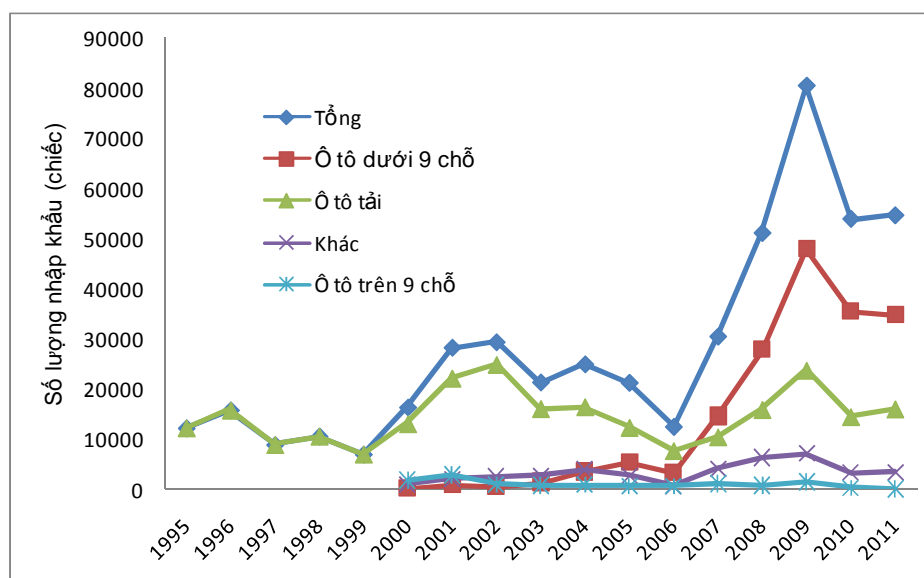
Doanh số bán xe 5 chỗ luôn dẫn đầu thị trường từ năm 2000, tăng liên tục đến 2003 rồi đột ngột giảm mạnh liên tiếp, đến 2006 trở về mức tương đương 2000, thấp hơn sản lượng xe đa dụng và xe tải. Tuy nhiên, từ 2007 phân khúc này lại tăng trưởng nhanh trở lại và đạt mức cao nhất vào năm 2011 rồi suy giảm mạnh trong năm 2012.

Xe tải tăng trưởng chậm trong giai đoạn 2000-2005, nhưng từ 2006 đến 2008 tăng trưởng mạnh, từ chỗ là phân khúc xe có sản lượng thấp nhất, vượt qua xe 5 chỗ trở thành phân khúc xe chủ đạo trên thị trường, nhưng từ 2008 đến nay doanh số bán liên tục suy giảm, và từ 2010 nhường lại vị trí đứng đầu trên thị trường cho xe 5 chỗ.

Phân khúc xe đa dụng tăng trưởng đều trong suốt giai đoạn 2000-2008, từ 2009 đến nay phân khúc xe này liên tục giảm dần, trong khi phân khúc xe thể thao từ 2009 trở về trước sản lượng luôn thấp hơn xe đa dụng thì những năm gần đây luôn cao hơn, trở thành phân khúc xe có doanh số bán lớn thứ ba, sau xe 5 chỗ và xe tải. Phụ lục 7 liệt kê 20 loại xe có thị phần lớn trên thị trường Việt Nam năm 2010 và 2011 cho thấy các phân khúc xe dưới 9 chỗ là những phân khúc chủ đạo trên thị trường ô tô Việt Nam.

Khi xem xét số lượng nhập khẩu theo từng phân khúc xe, số liệu của Tổng cục thống kê (Hình 4) cho thấy xe tải và xe dưới 9 chỗ là hai phân khúc được nhập khẩu chủ yếu. Giai đoạn 1999-2006 phân khúc xe tải được nhập khẩu nhiều nhất, trong khi phân khúc xe dưới 9 chỗ là chủng loại xe nhập khẩu chủ yếu trong giai đoạn 2006 đến nay. Hình 4 cũng cho thấy xu hướng tăng trưởng chung của nhập khẩu xe nguyên chiếc, trong đó có hai đợt tăng trưởng vào các năm 2000-2002 và 2007-2009, và ba đợt suy giảm vào các năm 2003, 2006 và từ 2010 đến nay.

Hình 4: Số lượng xe ô tô nhập khẩu 1995-2011

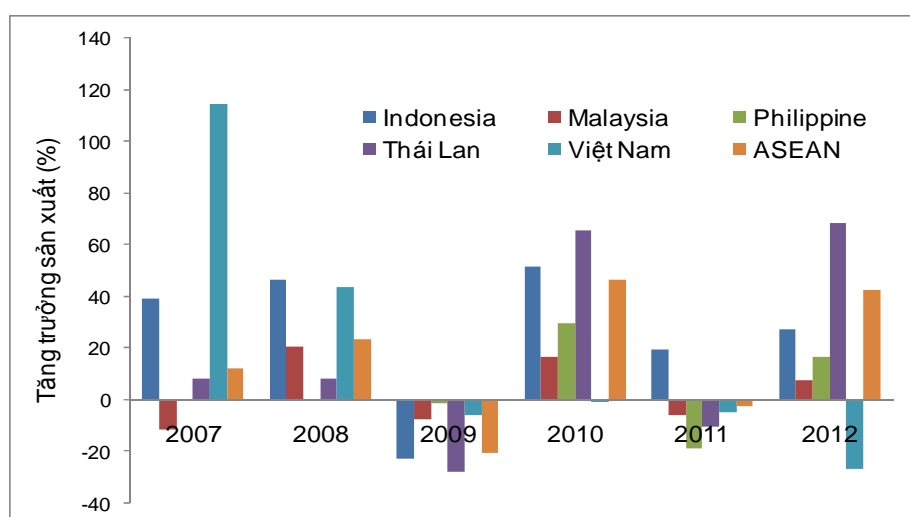


Nguồn: Tổng cục thống kê

2.3. Các yếu tố tác động đến công nghiệp ô tô thời gian qua

Công nghiệp ô tô Việt Nam là ngành công nghiệp non trẻ, phục vụ thị trường trong nước là chủ yếu, do đó trong thời kỳ đầu phát triển chắc chắn ngành sẽ phụ thuộc nhiều vào điều kiện trong nước hơn là từ các biến động bên ngoài. So sánh sản lượng ô tô của Việt Nam với các nước trong khu vực sẽ cho thấy rõ điều này (Hình 5). Từ 2006 đến nay, mặc dù cùng chịu tác động của các yếu tố bên ngoài giống nhau, nhưng tình hình phát triển công nghiệp ô tô của Việt Nam khá khác biệt so với các nước trong khu vực. Sản lượng ô tô của các nước chỉ suy giảm năm 2009 và 2011 do khủng hoảng kinh tế năm 2008, và thiên tai tại Nhật Bản năm 2011, sau đó lại nhanh chóng phục hồi. Trong khi đó, từ 2009 đến nay, Việt Nam luôn duy trì tốc độ tăng trưởng âm, năm sau suy giảm hơn năm trước. Điều này có thể giúp khẳng định rằng điều kiện trong nước là nguyên nhân chính dẫn tới sự suy giảm của công nghiệp ô tô Việt Nam thời gian qua.

Hình 5: Tốc độ tăng trưởng sản xuất của các nước ASEAN



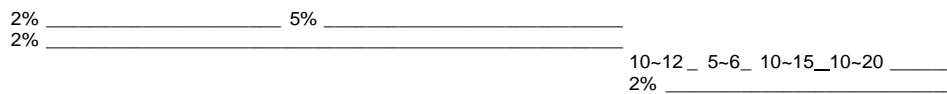
Nguồn: AAF.

Các yếu tố tác động đến công nghiệp ô tô có thể bao gồm môi trường kinh tế vĩ mô, chính sách đầu tư (cấp phép đầu tư trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô), chính sách thuế (thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế giá trị gia tăng, thuế nhập khẩu, lệ phí và phí...), và chính sách xuất nhập khẩu. Phụ lục 8 tổng hợp các sự kiện và văn bản chính sách ban hành có liên quan đến công nghiệp ô tô từ 1992 đến nay. Trong vòng hai mươi năm qua, đã có khoảng vài chục doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô ra đời, trong đó chỉ trong ba năm, 2005-2007, tám dự án đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô được cấp phép; cũng trong thời gian này, Luật Thuế giá trị gia tăng và Luật thuế tiêu thụ đặc biệt được ban hành lần đầu và đã qua hai lần sửa đổi; thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc đã qua tám lần điều chỉnh, thuế nhập khẩu linh kiện được điều chỉnh bốn lần điều chỉnh; lệ phí trước bạ được điều chỉnh bảy lần, và hai quy định liên quan đến phí cấp biên số được ban hành. Ngoài ra, từ 2000 đến nay cũng có một số văn bản pháp lý quy định về xuất nhập khẩu ô tô được ban hành, gây ra những xáo trộn trên thị trường ô tô Việt Nam. Hình 6 dưới đây tổng hợp các sự kiện và chính sách theo từng giai đoạn phát triển của công nghiệp ô tô Việt Nam.

Hình 6: Sự kiện và chính sách liên quan đến công nghiệp ô tô, 1995-2011

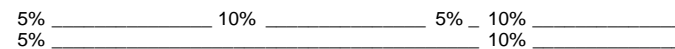
Lệ phí trước bạ

1-7 chỗ
> 8
< 9 chỗ, tải nhẹ, bán tải
>10 chỗ, buýt, tải



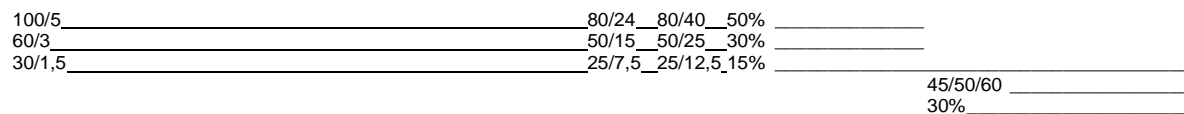
Thuế GTGT

PC
Buýt, tải



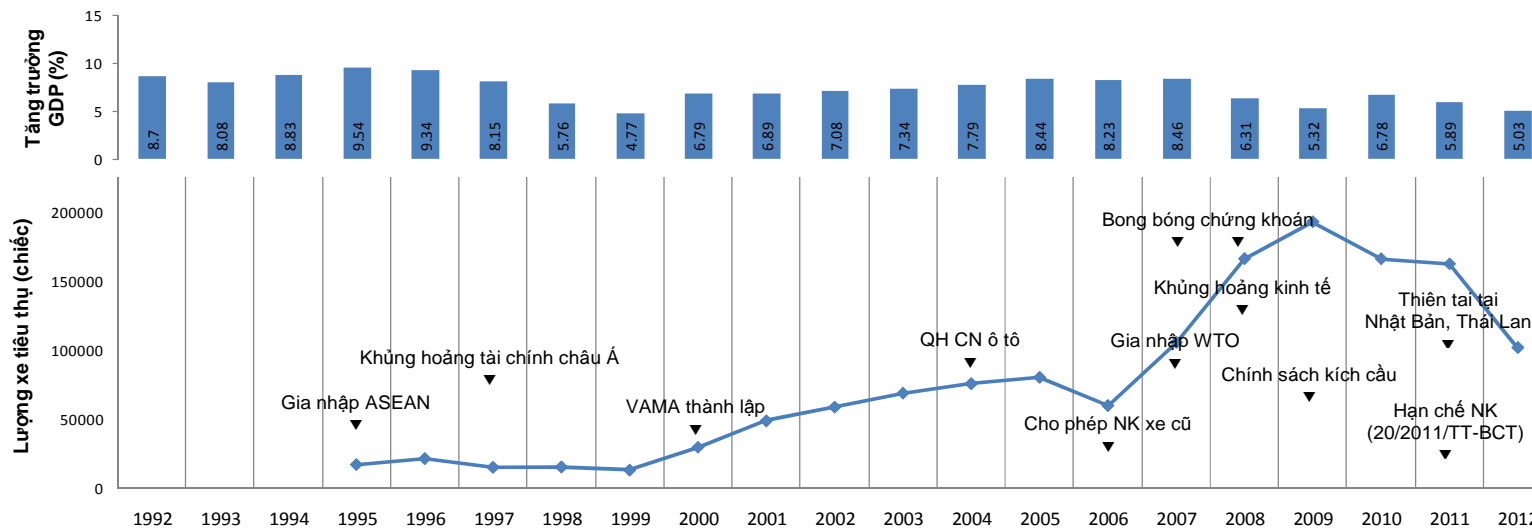
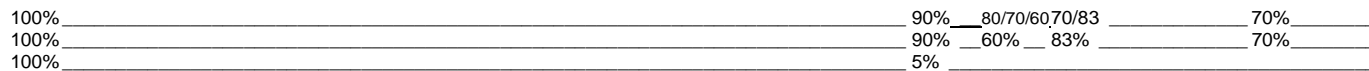
Thuế TTĐB

1-5 chỗ
6-15 chỗ
16-23chỗ, buýt, tải
1-9 chỗ
10-15 chỗ



Thuế NK (CEPT)

Dưới 16 chỗ
16-30 chỗ
Trên 30 chỗ



Nguồn: Nhóm nghiên cứu

Từ những thông tin tổng hợp ở Hình 6, có thể giải thích một số biến động của thị trường ô tô thời gian qua như sau.

Giai đoạn 1995-1999: Thị trường không có biến động lớn, giai đoạn này đánh dấu sự ra đời của hàng loạt doanh nghiệp liên doanh sản xuất, lắp ráp ô tô. Năm 1995, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt đưa ô tô vào đối tượng chịu thuế, nhưng có sự phân biệt giữa xe trong nước và xe nhập khẩu. Sản xuất giai đoạn này tăng trưởng trung bình là 5,5%/năm, trong khi lượng xe tiêu thụ giảm trung bình là 6,3%/năm chủ yếu do tác động của khủng hoảng kinh tế châu Á năm 1997 khiến lượng xe tiêu thụ năm 1997, 1998 và 1999 giảm nhiều so với hai năm trước đó.

Giai đoạn 2000-2005: Thị trường nhìn chung tăng trưởng tốt, sản xuất trong nước phát triển trong khi nhập khẩu xe nguyên chiếc giảm nhờ tình hình kinh tế vĩ mô ổn định, chính sách thuế vẫn được thực hiện theo hướng khuyến khích sản xuất trong nước, thuế suất nhập khẩu dành cho xe nguyên chiếc được giữ ở mức cao. Chênh lệch thuế tiêu thụ đặc biệt giữa xe nhập khẩu nguyên chiếc và xe lắp ráp trong nước vẫn được duy trì đến hết 2005. Từ 2003-2005, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe lắp ráp trong nước tăng theo lộ trình 5%-24%-40% để bằng với mức thuế dành cho xe nhập khẩu theo cam kết gia nhập WTO, thị trường trong nước có những biến động diễn ra chủ yếu vào dịp cuối năm do người tiêu dùng muốn tránh mức thuế suất cao hơn của năm sau. Tốc độ tăng trưởng trung bình giai đoạn này đạt 21,9%/năm.

Xét theo phân khúc, có thể thấy giai đoạn này chỉ có phân khúc xe 5 chỗ có biến động lớn do có sự thay đổi về thuế tiêu thụ đặc biệt ở phân khúc này. Từ 2000-2003, chênh lệch thuế tiêu thụ đặc biệt giữa xe nguyên chiếc nhập khẩu và xe lắp ráp trong nước lớn (100/5) nên lượng tiêu thụ giai đoạn này tăng nhanh, đặc biệt trong năm 2003 trước khi thuế tăng từ 5% lên 24%. Từ 2004 trở đi, thuế tăng dần khiến doanh số bán xe 5 chỗ giảm mạnh.

Giai đoạn 2006-2009: Thị trường ô tô tăng trưởng mạnh chủ yếu nhờ tác động của môi trường kinh tế vĩ mô. Năm 2006, thuế tiêu thụ đặc biệt của xe nhập khẩu và xe trong nước được điều chỉnh bằng nhau là 50%, thuế nhập khẩu theo cam kết CEPT bắt đầu lộ trình giảm, và xe nguyên chiếc đã qua sử dụng được phép nhập khẩu. Người tiêu dùng kỳ vọng sẽ mua được xe nhập khẩu giá rẻ khiến cả sản xuất trong nước và nhập khẩu đều giảm. Năm 2007, thuế nhập khẩu được điều chỉnh giảm ba lần (100% - 80% - 70% - 60%), cùng sự bùng nổ của thị trường chứng khoán là những yếu tố làm cho thị trường ô tô trong nước tăng trưởng mạnh (sản lượng tăng 97%, doanh số bán tăng 114%). Sang năm 2008, thị trường chứng khoán vẫn chưa hạ nhiệt. Tuy nhiên, thuế nhập khẩu tăng trở lại mức 83% sau hai lần điều chỉnh (60% - 70% - 83%), thuế trước bạ cũng được điều chỉnh tăng, và cuối năm 2008 khủng hoảng kinh tế toàn cầu bắt đầu lan rộng, thị trường chứng khoán không còn sôi động, nên sản lượng và doanh số bán tuy có tăng nhưng không cao như năm 2007. Năm 2009, tình hình thế giới và trong nước không có gì khả quan, suy thoái kinh tế lan rộng, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt mới được áp dụng, và Hà Nội chính thức nâng lệ phí trước bạ từ 10 lên 12% khiến sản lượng năm 2009 suy giảm. Tuy nhiên, giữa năm 2009, chính phủ đưa ra gói kích thích kinh tế, giảm 50% lệ phí trước bạ và 50% thuế giá trị gia tăng cho ô tô, khiến nhập khẩu và doanh số bán năm 2009 lại tăng lên. Như vậy, gói kích cầu góp phần mở rộng thị trường ô tô nhưng lại không kích thích sản xuất trong nước. Tốc độ tăng trưởng bình quân của thị trường giai đoạn này đạt 47,5%/năm.

Xét theo phân khúc, có thể thấy giai đoạn 2007 – 2009, xe tải và xe 5 chỗ có nhiều biến động, trong khi các phân khúc khác không có nhiều thay đổi so với giai đoạn trước. Kinh tế trong nước từ năm 2006 – 2008 tăng trưởng mạnh có thể là lý do khiến xe tải được tiêu thụ nhiều để phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh. Đặc biệt, trong năm 2006, trong khi các dòng xe khác có xu hướng giảm, đặc biệt là xe 5 chỗ, thì xe tải tăng nhiều so với năm 2005, chứng tỏ thị trường xe tải không bị ảnh hưởng bởi quyết định cho phép nhập khẩu xe nguyên chiếc đã qua sử dụng. Từ năm 2009 trở đi, kinh tế đi xuống, xăng, thuế và phí tăng có thể là những nguyên nhân khiến doanh số bán và nhập khẩu xe tải giảm. Đáng chú ý, năm 2009, mặc dù có chính sách kích cầu, nhưng tiêu thụ xe tải vẫn giảm, chứng tỏ thị trường xe tải không bị ảnh hưởng từ gói kích thích kinh tế của Chính phủ. Đối với xe 5 chỗ, thị trường năm 2006 có mức sụt giảm mạnh nhất, gần một nửa so với năm 2005. Từ 2007 – 2009, thị trường xe 5 chỗ lại tăng trưởng mạnh, doanh số bán năm 2009 tăng gần gấp 5 lần năm 2006, từ 7.480 xe lên 35.366 xe, và tăng gấp 1,5 lần năm 2008 (VAMA). Cùng với đó là nhập khẩu xe dưới 9 chỗ (gồm cả xe 5 chỗ, xe đa dụng và xe thể thao) năm 2009 cũng tăng 15 lần so với năm 2006, từ 3.199 lên 47.968 xe, và tăng gấp 1,7 lần so với năm 2008 (GSO). Điều này chứng tỏ, gói kích cầu năm 2009 đã có tác động lớn đến các phân khúc xe cá nhân.

Giai đoạn 2010-2012: Giai đoạn suy giảm của công nghiệp ô tô, do tác động của cả môi trường kinh tế vĩ mô và chính sách. Trong vòng 3 năm, từ 2010 – 2012, kinh tế vĩ mô vẫn chưa phục hồi, thị trường bất động sản đóng băng, nợ xấu tăng nhanh, Ngân hàng Nhà nước áp dụng chính sách thắt chặt tiền tệ; các chính sách thuế, phí và lệ phí có nhiều thay đổi khiến cả sản lượng và doanh số bán đều suy giảm. Đáng chú ý là quy định tăng khung lệ phí trước bạ từ 10-15% lên 10-20% năm 2011, đề xuất thu phí hạn chế phương tiện giao thông của Bộ GTVT đưa ra vào cuối năm 2011, Hà Nội quyết định áp dụng tăng lệ phí trước bạ từ 12 lên 20% từ 1/1/2012... Năm 2012, trong khi các nước ASEAN đều có sản lượng tăng trưởng tốt với tốc độ trung bình toàn khối là 42%, thì sản lượng và doanh số bán ô tô Việt Nam đều giảm 27%. Tốc độ tăng trưởng bình quân của thị trường giai đoạn 2010-2012 là -21,6%/năm.

Xét theo phân khúc xe, đáng chú ý là từ 2009 trở đi thị trường ô tô nói chung có xu hướng giảm thì riêng phân khúc xe 5 chỗ chỉ giảm nhẹ trong năm 2010 và tăng trở lại vào năm 2011, và đến năm 2012 mới giảm mạnh. Biến động của thị trường xe 5 chỗ cho thấy, thị trường ô tô nói chung nhạy cảm với những thay đổi về chính sách, nhưng chịu tác động mạnh nhất vẫn là dòng xe cá nhân, đặc biệt là phân khúc xe 5 chỗ.

2.4. Phân tích SWOT công nghiệp ô tô Việt Nam

	Cơ hội (O)	Thách thức (T)
	<p>Xu thế dịch chuyển sản xuất ô tô từ châu Mỹ và châu Âu sang châu Á</p> <p>Tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng trong ASEAN và châu Á sau 2018</p> <p>Phân chia sản xuất với Thái Lan và Indonesia là hai nước chế tạo tay lái nghịch</p> <p>Thời kỳ phổ cập hóa ô tô tại Việt Nam</p>	<p>Áp lực cạnh tranh của xe nhập khẩu nguyên chiếc (CBU) sau 2018</p> <p>Indonesia và Thái Lan đang là điểm đến hấp dẫn của các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới</p> <p>Chính sách liên quan đến ngành không ổn định, không đồng bộ</p> <p>Sự phát triển của các nước đi sau</p>

	<p>có thể diễn ra từ sau 2020</p> <p>Động thái gần đây cho thấy quyết tâm của chính phủ trong phát triển công nghiệp ô tô; quan điểm của các bộ ngành liên quan đã có tính thống nhất hơn.</p>	<p>trong khu vực (Myanma, Lào, Campuchia)</p>
<p><u>Điểm mạnh (S)</u></p> <p>Có sự hiện diện của các hãng SX ô tô lớn</p> <p>Thị trường tiềm năng (dân số đông, tỉ lệ xe trên dân số thấp)</p> <p>Lực lượng lao động dồi dào và chi phí thấp</p> <p>Vị trí địa lý thuận lợi để gia nhập chuỗi cung ứng ASEAN và châu Á</p> <p>Nằm trong khu vực ASEAN là trung tâm sản xuất ô tô chính trên thế giới</p>	<p><u>S/O</u></p> <p>Đẩy mạnh phát triển công nghiệp ô tô chuẩn bị khai thác thời kỳ phổ cập hóa ô tô tại VN và đón nhận cơ hội AFTA mang lại.</p> <p>Tập trung phát triển nguồn nhân lực trung và cao cấp</p>	<p><u>S/T</u></p> <p>Triển khai quyết liệt các chính sách đồng bộ nhằm tăng cường năng lực cạnh tranh của công nghiệp ô tô trong nước</p> <p>Xây dựng lộ trình cắt giảm thuế phù hợp đến 2018 trên cơ sở tham vấn với các nhà sản xuất, lắp ráp trong nước.</p> <p>Rà soát và điều chỉnh chính sách phát triển công nghiệp ô tô, đảm bảo tính ổn định, đồng bộ, và tầm nhìn dài hạn.</p>
<p><u>Điểm yếu (W)</u></p> <p>Quy mô thị trường nhỏ</p> <p>Chi phí sản xuất lớn, giá xe quá cao</p> <p>Nhiều nhà lắp ráp; nhiều chủng loại xe khác nhau</p> <p>Các nhà sản xuất mới chỉ dừng ở mức lắp ráp</p> <p>Công nghiệp hỗ trợ chưa phát triển</p>	<p><u>W/O</u></p> <p>Triển khai mạnh các giải pháp chính sách phát triển thị trường ô tô trong nước.</p> <p>Lựa chọn, tập trung phát triển một phân khúc xe phù hợp nhằm đảm bảo quy mô thị trường</p> <p>Thực thi các giải pháp, chính sách thúc đẩy CNHT phát triển</p>	<p><u>W/T</u></p> <p>Tập trung giải quyết vấn đề về quy mô thị trường và tính bất ổn trong chính sách liên quan đến CN ô tô</p> <p>Lựa chọn phân khúc xe phù hợp (đồng xe chiến lược) trên cơ sở tham vấn các nhà sản xuất trong nước và cơ quan nghiên cứu.</p> <p>Sử dụng hiệu quả các chương trình hợp tác quốc tế nhằm nâng cao năng lực công nghiệp, trình độ lao động...</p>

Nguồn: Nhóm nghiên cứu.

3. Dự báo thị trường ô tô Việt Nam

3.1. Phương pháp dự báo dựa vào tốc độ phát triển bình quân

3.1.1. Cơ sở dự báo

Dự báo thị trường ô tô Việt Nam giai đoạn 2013-2030 dựa vào tốc độ phát triển bình quân của tổng cầu giai đoạn 2000-2012. Như đã phân tích ở trên, thị trường ô tô Việt Nam thời gian qua phụ thuộc nhiều vào chính sách ban hành trong các thời kỳ khác

nhau, do vậy, báo cáo đưa ra các kịch bản khác nhau dựa trên tốc độ tăng trưởng bình quân của từng thời kỳ trong giai đoạn 1995-2012.

Kịch bản trung bình sử dụng tốc độ tăng trưởng trung bình của cả giai đoạn 2000-2011 (16,6%), với giả định giai đoạn tới có tốc độ tăng trưởng trung bình bằng giai đoạn này.

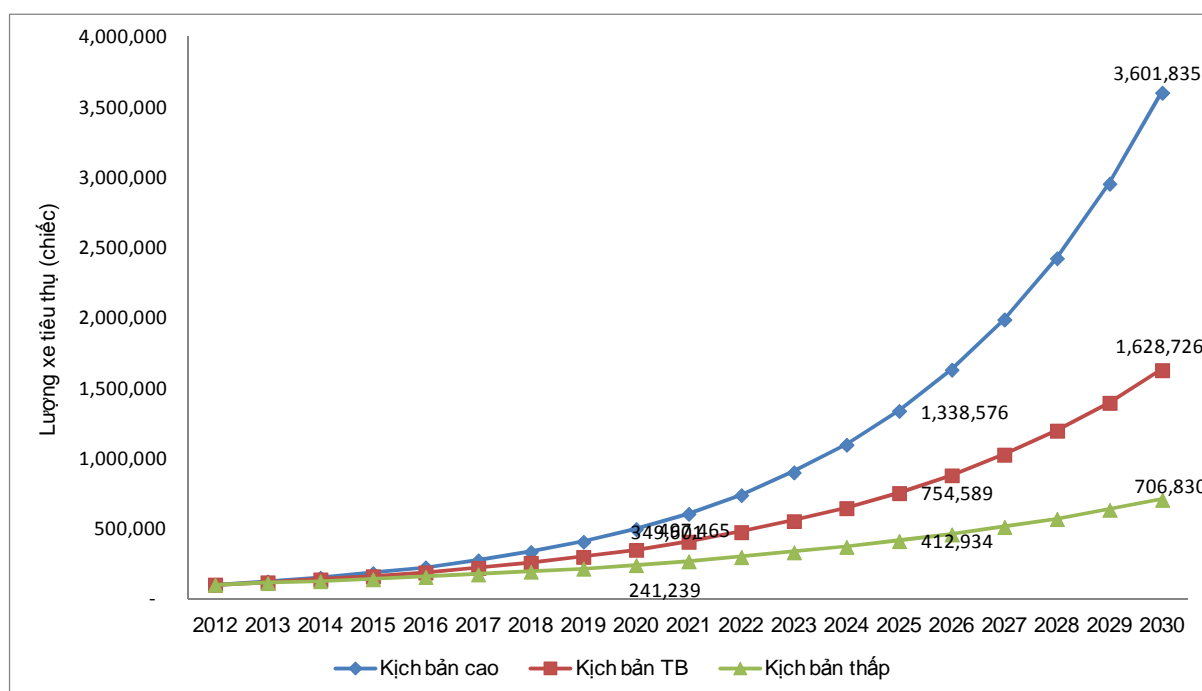
Kịch bản thấp sử dụng tốc độ tăng trưởng trung bình của thời kỳ 2007-2011 (11,3%), với giả định môi trường kinh tế vĩ mô trong và ngoài nước, và môi trường chính sách trong thời gian tới vẫn tiếp tục biến động như ở thời kỳ này.

Kịch bản cao sử dụng tốc độ tăng trưởng trung bình của thời kỳ 2000-2005 (21,8%) với giả định môi trường kinh tế vĩ mô ổn định và chính sách sẽ được thay đổi nhằm thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển.

3.1.2. Kết quả dự báo

Với phương pháp tính và những giả định nêu trên, kết quả dự báo dung lượng thị trường ô tô giai đoạn 2013-2030 được thể hiện trong Hình và Bảng dưới đây:

Hình 7. Dự báo dung lượng thị trường ô tô Việt Nam giai đoạn 2013-2030 (1)



Nguồn: Nhóm nghiên cứu

Bảng 1. Dự báo dung lượng thị trường ô tô Việt Nam 2013-2030 (1)

Năm	Kịch bản cao	Kịch bản TB	Kịch bản thấp
2012	102,083	102,083	102,083
2013	124,431	119,064	113,669
2014	151,672	138,870	126,569
2015	184,877	161,970	140,933
2016	225,350	188,914	156,928
2017	274,684	220,339	174,738
2018	334,819	256,991	194,569
2019	408,119	299,741	216,651
2020	497,465	349,601	241,239
2021	606,371	407,756	268,617
2022	739,120	475,585	299,103
2023	900,930	554,697	333,049
2024	1,098,164	646,969	370,847
2025	1,338,576	754,589	412,934
2026	1,631,621	880,112	459,799
2027	1,988,820	1,026,516	511,982
2028	2,424,218	1,197,273	570,087
2029	2,954,934	1,396,434	634,787
2030	3,601,835	1,628,726	706,830

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

3.2. Phương pháp dự báo dựa vào giả định thời điểm phổ cập hóa ô tô

3.2.1. Cơ sở dự báo

Kết quả các nghiên cứu trước đây cho biết tùy thuộc vào chính sách phát triển công nghiệp ô tô, sớm muộn Việt Nam cũng sẽ bước vào giai đoạn phổ cập hóa ô tô (motorization) trong khoảng thời gian 2020 – 2025. Quá trình phát triển công nghiệp ô tô được chia thành 5 giai đoạn.

Giai đoạn 1: Giai đoạn chuẩn bị phổ cập hóa – $R/1000 < 50$

Giai đoạn 2: Giai đoạn phổ cập hóa – $R/1000 > 50$

Giai đoạn 3: Giai đoạn bão hòa – $R/1000 > 250$

Giai đoạn 4: Giai đoạn đa sở hữu – $R/1000 > 400$

Giai đoạn 5: Giai đoạn đa sở hữu bão hòa $R/1000 > 500$

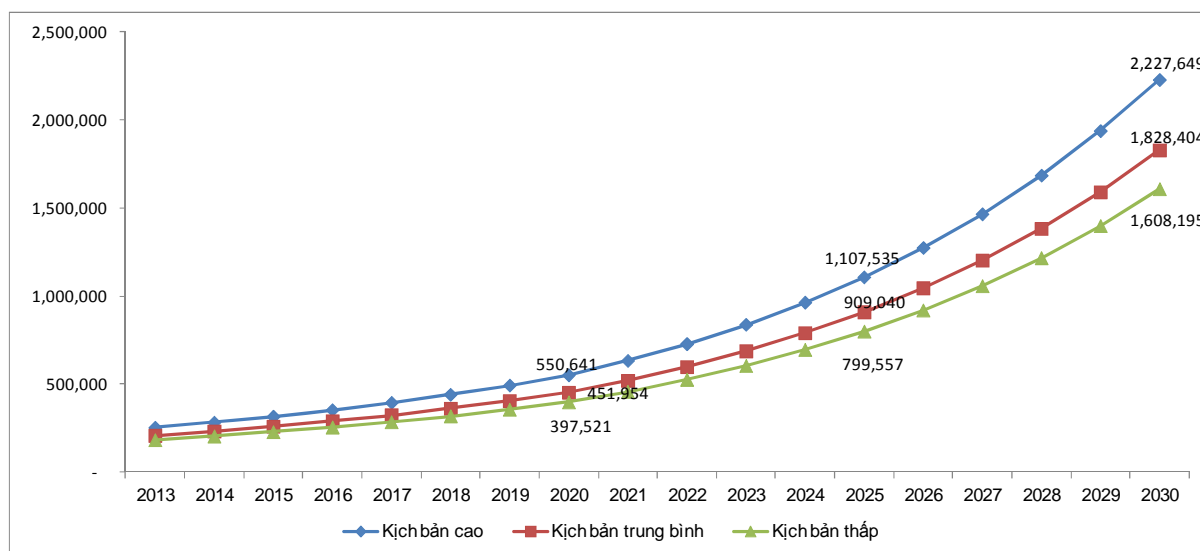
Kinh nghiệm các nước đi trước trong khu vực (Thái Lan, Indonesia...) cho thấy, giai đoạn phổ cập hóa ô tô bắt đầu khi thu nhập bình quân đầu người tính theo sức mua (GDP per capita PPP) đạt ngưỡng 3.000 USD trở lên và số lượng xe trên một nghìn dân đạt từ 50 xe trở lên.

Năm 2012, tỉ lệ ô tô trên 1000 dân của Việt Nam năm là 22,45 xe (Cục Đăng kiểm Việt Nam); thu nhập bình quân đầu người tính theo sức mua năm 2011 đã bắt đầu vào ngưỡng 3000 USD (Ngân hàng thế giới). Để dự báo thị trường ô tô Việt Nam đến năm 2020 và 2030, báo cáo giả thiết Việt Nam bước vào giai đoạn phổ cập hóa ô tô từ năm 2020 (R/1000 năm 2020 = 50), và tỉ lệ dung lượng thị trường trên tổng lượng xe lưu hành tương đương giai đoạn vừa qua (... - kịch bản cao, ... - kịch bản trung bình, và ... - kịch bản thấp).

3.2.2. Kết quả dự báo

Với phương pháp tính và giả định như trên, dung lượng thị trường giai đoạn 2013-2030 được dự báo như sau.

Hình 8: Dự báo dung lượng thị trường ô tô Việt Nam 2013-2030 (2)



Nguồn: Nhóm nghiên cứu

Bảng 2. Dự báo dung lượng thị trường ô tô Việt Nam 2013-2030 (2)

	Kịch bản cao	Kịch bản TB	Kịch bản thấp
2013	252,739	207,442	182,458
2014	282,479	231,852	203,928
2015	315,718	259,134	227,925
2016	352,869	289,627	254,745
2017	394,391	323,707	284,721
2018	440,799	361,798	318,224

2019	492,668	404,371	355,670
2020	550,641	451,954	397,521
2021	633,237	519,747	457,150
2022	728,222	597,709	525,722
2023	837,456	687,365	604,580
2024	963,074	790,470	695,267
2025	1,107,535	909,040	799,557
2026	1,273,665	1,045,396	919,491
2027	1,464,715	1,202,205	1,057,415
2028	1,684,423	1,382,536	1,216,027
2029	1,937,086	1,589,917	1,398,431
2030	2,227,649	1,828,404	1,608,195

Nguồn: Nhóm nghiên cứu

3.3. Định hướng phát triển công nghiệp ô tô trong thời gian tới

Kết quả phân tích trên đây cho thấy, tình hình kinh tế vĩ mô và các chính sách (đầu tư, xuất nhập khẩu, thuế, phí...) có tác động lớn đến thị trường ô tô Việt Nam. Thay đổi chính sách đột ngột và thường xuyên thời gian vừa qua khiến các nhà sản xuất trong nước không chủ động được kế hoạch sản xuất, thị trường trong nước cũng biến động thất thường gây tâm lý bất ổn cho người tiêu dùng.

Trong thời gian tới, công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ phải chịu sức ép cạnh tranh lớn từ các nước trong khu vực, khi thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc từ ASEAN vào Việt Nam sẽ được cắt giảm hoàn toàn vào năm 2018. Việt Nam đang đứng trước sự lựa chọn hoặc phải tận dụng thời gian ngắn ngủi còn lại thúc đẩy sản xuất ô tô trong nước để có thể cạnh tranh với xe nhập khẩu sau 2018, hoặc kìm hãm phát triển công nghiệp ô tô và tiêu dùng ô tô bằng các biện pháp chính sách mạnh. Lựa chọn của Việt Nam sẽ dẫn đến quyết định của các nhà đầu tư tiếp tục sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam hay đóng cửa các nhà máy và chuyển sang nhập khẩu từ các nước trong khu vực.

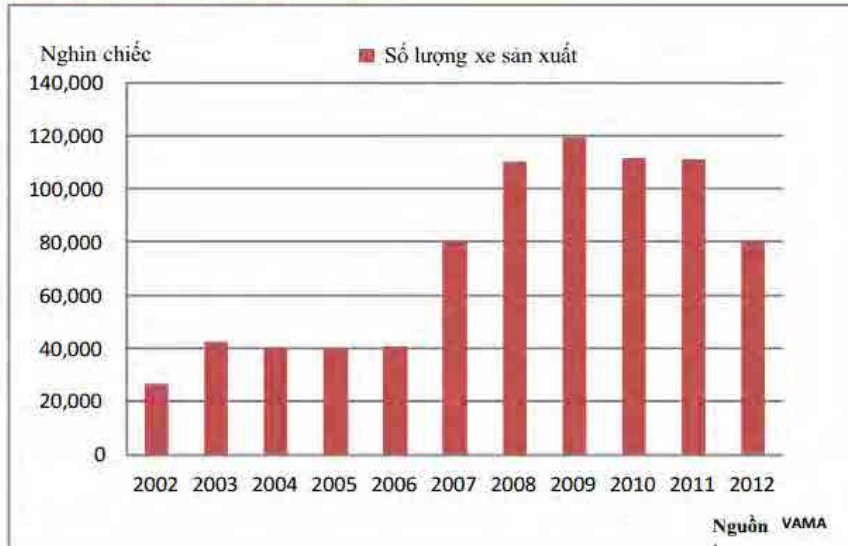
Kinh nghiệm từ các nước đi trước cho thấy, muốn công nghiệp hóa thành công, Việt Nam cần phát triển công nghiệp ô tô bởi đây là ngành sử dụng công nghệ cao, có mối liên kết chặt chẽ với các ngành công nghiệp khác như cơ khí, điện tử, hóa chất... nên có tác động lan tỏa rất lớn. Phát triển công nghiệp ô tô mở ra cơ hội lớn cho phát triển công nghiệp hỗ trợ, và cũng góp phần giảm thâm hụt cán cân thương mại. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng là nước có tiềm năng phát triển công nghiệp ô tô, với những lợi thế về thị trường trong nước, vị trí địa lý, phân công sản xuất trong khu vực... Có thể nói Việt Nam có đầy đủ điều kiện cần và đủ để phát triển công nghiệp ô tô. Tuy nhiên, thời gian từ nay đến 2018, Việt Nam cần có những chính sách mạnh để thúc đẩy công nghiệp ô tô phát triển. Vấn đề cốt lõi cần giải quyết hiện nay là đảm bảo dung lượng thị trường trong nước đủ lớn để các nhà sản xuất trong nước có thể tăng sản lượng, phát triển hệ thống nhà cung cấp trong nước để cắt giảm chi phí. Thị trường ô tô Việt Nam hiện nay vừa nhỏ (khoảng 100.000 xe/năm), lại bị chia sẻ bởi nhiều nhà sản xuất với nhiều dòng xe khác nhau. Lựa chọn một dòng xe để ưu đãi và tập trung phát triển là giải pháp hữu hiệu để định hướng tiêu dùng, giảm giá thành và giải quyết vấn đề về dung lượng thị trường đã được các nước đi trước như Thái Lan và Indonesia áp dụng. Trong thời gian ngắn, khó có thể tăng nhanh tổng dung lượng thị trường (của tất cả các dòng xe),

hoặc nếu có cũng tạo ra áp lực lớn lên cơ sở hạ tầng giao thông. Thay vì phát triển thị trường ô tô nói chung, Việt Nam nên cơ cấu lại cấu trúc các dòng xe trên thị trường bằng cách lựa chọn một dòng xe chiến lược để phát triển. Khi đó, có thể tổng dung lượng thị trường không có biến động lớn, nhưng dung lượng thị trường của dòng xe chiến lược sẽ tăng đáng kể. Khi lựa chọn dòng xe chiến lược, Việt Nam cần xem xét đến (i) Xu hướng phát triển công nghiệp ô tô trên thế giới; (ii) Xu hướng phát triển công nghiệp ô tô trong khu vực, tránh cạnh tranh trực tiếp với các nước trong khu vực. Nên lựa chọn dòng xe chưa được sản xuất rộng rãi tại các nước ASEAN, và (iii) Phù hợp với nhu cầu, thị hiếu của người tiêu dùng trong nước. Sau khi lựa chọn được dòng xe chiến lược, Việt Nam cần có những biện pháp ưu đãi cụ thể để đưa dòng xe chiến lược thành đầu tàu kéo theo sự phát triển của công nghiệp ô tô trong nước.

② Hiện trạng và các vấn đề của ngành công nghiệp Ô tô Việt Nam

Hiện trạng và các vấn đề của ngành công nghiệp Ô tô Việt Nam Vietnam Automotive Industry Analysis

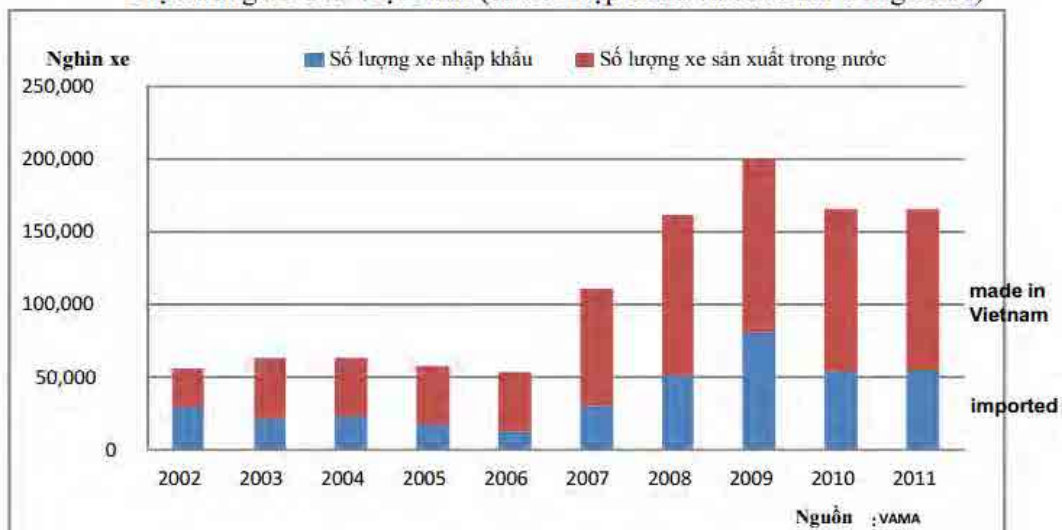
- Việt Nam sở hữu nguồn nhân lực dồi dào, chi phí thấp v.v, có khả năng trở thành nước phát triển sản xuất Ô tô đứng thứ 3 ở khu vực sau Thái Lan và Indônexia.
- Tuy nhiên, số lượng sản xuất xe Ô tô giảm xuống sau khi đạt mức cao nhất vào năm 2010. Điều này được cho là do **nền kinh tế đi xuống cùng với bối cảnh thực hiện nâng phí trước bạ và phí cấp biển số vào năm 2012**.
- Hiện tại, khi mua xe Ô tô, người tiêu dùng cần phải trả 50% thuế tiêu thụ đặc biệt, 10% thuế VAT, 20% thuế đăng ký trước bạ, (từ năm 2013 trở đi giảm xuống còn 10% khi mua xe mới), ngoài ra còn phải trả các loại phí khác như phí cấp biển số xe, phí đăng kiểm v.v...



Hiện trạng và các vấn đề của ngành công nghiệp Ô tô Việt Nam Vietnam Automotive Industry Analysis

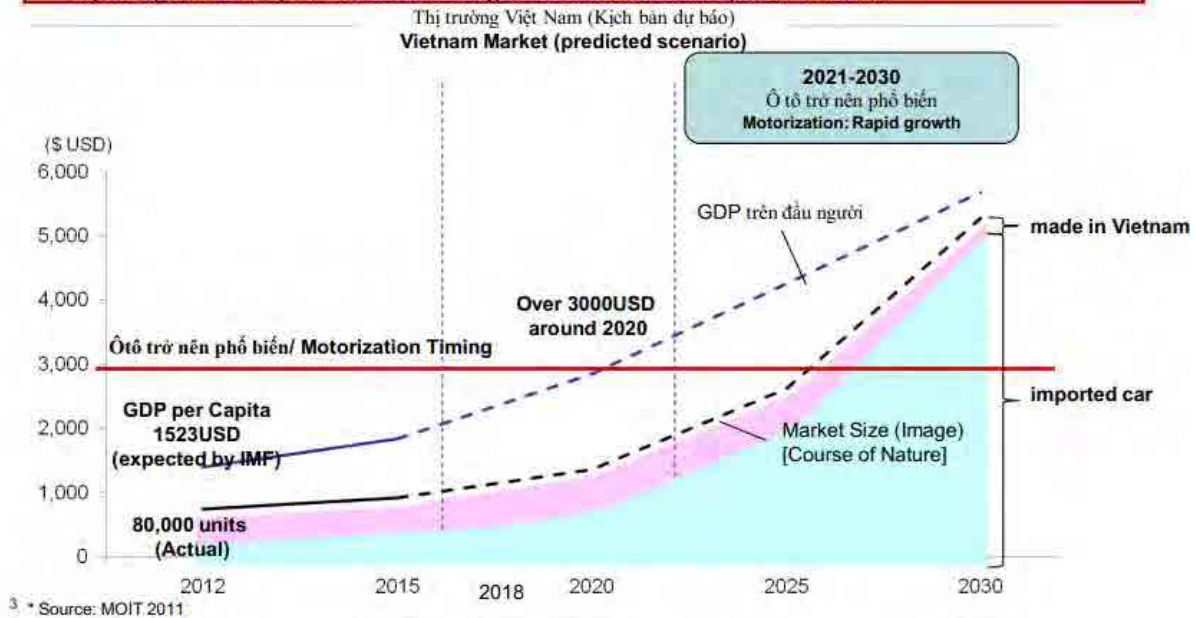
- Khi xem xét thị trường xe Ô tô cùng với số lượng nhập khẩu và sản xuất trong nước thì hiện tại khoảng 30% thị trường là xe nhập khẩu.
- **Chi phí lắp ráp xe tại Việt Nam cao hơn khoảng 20%** so với chi phí lắp ráp và vận chuyển từ Thái Lan sang Việt Nam. Lý do là vì phí vận chuyển để mua 20 đến 30 nghìn linh kiện xe là rất cao.
- Hiện tại, khi nhập khẩu xe từ các nước ASEAN bao gồm Thái Lan, ngoài các loại thuế nêu trên xe nhập khẩu còn phải gánh **khoảng 70% thuế nhập khẩu**, do đó mặc dù chi phí sản xuất xe trong nước cao hơn 20% nhưng công việc kinh doanh lắp ráp xe vẫn tồn tại được.

Thị trường xe Ô tô Việt Nam (số xe nhập khẩu và sản xuất trong nước)



Hiện trạng và các vấn đề của ngành công nghiệp Ô tô Việt Nam Vietnam Automotive Industry Analysis

- Dựa trên ước tính về GDP trên đầu người, thị trường Ô tô được dự báo sẽ tăng trưởng trong trung hạn như sau. Thông thường, khi xe Ô tô trở nên phổ biến, thị trường sẽ mở rộng nhanh chóng vào thời điểm GDP trên đầu người vượt 3000 USD. Cụ thể, tại Việt Nam thời điểm này được dự báo là sau năm 2021.
- Tuy nhiên, vào năm 2018, thuế quan của khu vực ASEAN sẽ bằng 0. Khi đó, nếu vẫn giữ như tình hình hiện tại thì tỉ lệ **xe nhập khẩu sẽ tăng lên tại thời điểm năm 2018 do hàng rào thuế quan được dỡ bỏ** trong khi chi phí sản xuất xe trong nước cao hơn 20%. Do đó, nếu thị trường xe Ô tô có mở rộng sau năm 2021 thì lo ngại rằng thị trường khi đó đã bị chiếm lĩnh bởi xe nhập khẩu từ các nước lân cận như Thái Lan.



Kịch bản Nhập Bản mong muốn để ngành Ô tô Việt Nam thoát khỏi việc phụ thuộc vào nhập khẩu The Scenario Japan expects to keep automobile industry in Vietnam

- Trong lúc thị trường còn đang được bảo vệ bởi hàng rào thuế quan như hiện nay, cần bãi bỏ ngay các chính sách hạn chế sự tăng trưởng của thị trường Ô tô như bãi bỏ thuế tiêu thụ đặc biệt, phí đăng ký trước bạ v.v..thực hiện chính sách giúp người tiêu dùng dễ dàng mua xe (*), đảm bảo số lượng sản xuất xe Ô tô ở một mức độ nhất định cho đến năm 2018. Nếu số lượng sản xuất được đảm bảo cho đến năm 2018 thì có thể thúc đẩy các doanh nghiệp sản xuất linh kiện Nhật Bản đến đầu tư tại Việt Nam do tính chất của các doanh nghiệp này là "tập trung tại những nơi có thị trường". Nếu các doanh nghiệp linh kiện Ô tô tập trung lại thì có thể cạnh tranh với xe nhập khẩu.
- Ngoài ra, nếu thực hiện các giải pháp này sau khi thuế quan được bãi bỏ thì địa điểm sản xuất sẽ chuyển sang Thái Lan, khi đó sẽ là quá muộn.

* Chính sách giúp người tiêu dùng dễ dàng mua Ô tô

- Tiếp tục chính sách tăng trưởng thị trường một cách nhất quán (trong lĩnh vực xe Ô tô, vào 2009, đã thực hiện giảm 50% VAT, 50% thuế sở hữu để kích thích thị trường, nhưng sau đó đã bãi bỏ chính sách giảm thuế, tăng cường kiểm soát nợ tín dụng, tăng thuế sở hữu, và chuyển sang chính sách tăng thu ngân sách bằng việc tăng phần chi phí mà người tiêu dùng phải gánh vác như phí đăng ký trước bạ v.v.vào năm 2010, việc chuyển đổi chính sách một cách không nhất quán này đã hạn chế sự phát triển của ngành Ô tô).
- Vận hành các quy định liên quan đến ngành Ô tô mang tính minh bạch cao (Thực hiện các quy định với thời gian chuẩn bị đầy đủ).
- Hoàn thiện hạ tầng giao thông giúp việc sử dụng Ô tô trở nên dễ dàng (Nâng cao tỉ lệ đường nhựa, xây dựng đường cao tốc, đường trên cao, bắt buộc xây dựng bãi đỗ xe v.v.)
- Liên kết chặt chẽ giữa các cơ quan liên quan của chính phủ để thực hiện các giải pháp trên.

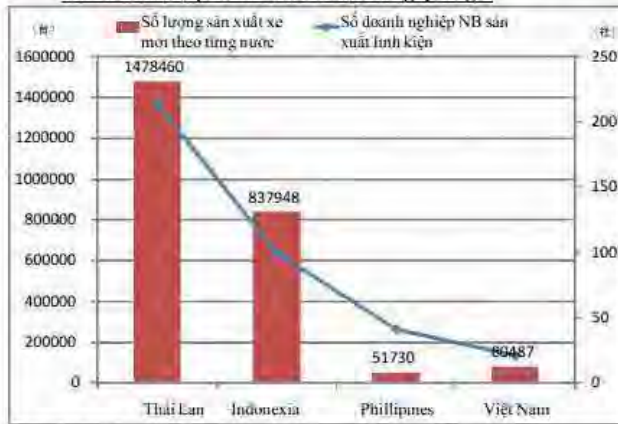


Bối cảnh của những quan điểm của phía Nhật Bản

The back ground of Japanese Idea

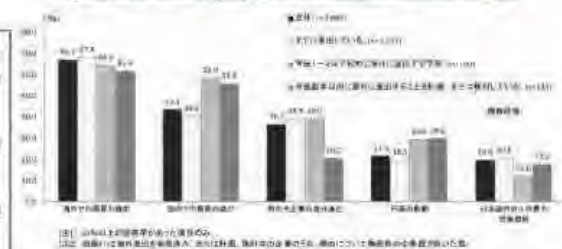
- Các doanh nghiệp sản xuất linh kiện Ô tô có khuynh hướng đầu tư tập trung vào những nước có số lượng sản xuất xe Ô tô lớn. Nhiều cá nhân liên quan đến ngành Ô tô cho rằng: trong thời gian tới tỉ lệ xe nhập khẩu sẽ tăng trên thị trường Ô tô Việt Nam, khó có thể kỳ vọng số lượng xe sản xuất trong nước tăng.
- Đặc biệt, đa số các doanh nghiệp sản xuất linh kiện Ô tô là doanh nghiệp vừa và nhỏ, vì vậy các doanh nghiệp này thích đầu tư vào những khu vực gần với địa điểm giao hàng.

Số lượng sản xuất xe và doanh nghiệp và số doanh nghiệp sản xuất linh kiện Ô tô của NB theo từng quốc gia



Nguồn: Hiệp hội doanh nghiệp linh kiện Ô tô và Hiệp hội Ô tô (2011)
Số liệu của Việt Nam lấy từ nguồn của VAMA năm 2012

Lý do doanh nghiệp NB đầu tư ra nước ngoài



Ý kiến của các doanh nghiệp linh kiện

- Nhận được yêu cầu từ doanh nghiệp NB đang đầu tư tại VN (Công ty x), quyết định xây dựng nhà máy tại cùng KCN với công ty x để cung cấp linh kiện cho công ty này.
- Quyết định đầu tư theo yêu cầu của bên mua hàng chính. Bên mua hàng chính của Nhật Bản ban đầu đặt hàng các công ty Trung Quốc có giá thành rẻ, nhưng hiện đang chuyển sang công ty này do chất lượng và bảo trì tốt hơn.

Nguồn: JETRO

Các điều kiện để NB hợp tác xem xét chính sách ngành Ô tô và ngành linh kiện Ô tô

Condition of cooperation by Japanese side

- Nếu Việt Nam tiếp tục hạn chế sự tăng trưởng của thị trường Ô tô mà vẫn muốn phát triển ngành linh kiện Ô tô thì nhìn từ phía các doanh nghiệp linh kiện Ô tô sẽ thấy lợi ích của việc đầu tư vào Việt Nam là rất ít do nhu cầu trong nước của Việt Nam ở mức thấp. Hơn nữa, trong trường hợp đầu tư tại Việt Nam để xuất khẩu sang nước khác thì doanh nghiệp cần phải cạnh tranh trong điều kiện phải gánh thêm chi phí vận chuyển.
- Nhật Bản không ý định ngăn cản Việt Nam mong muốn phát triển ngành Ô tô và linh kiện Ô tô của Việt Nam theo cách thức này, tuy nhiên, do Nhật Bản không có kinh nghiệm phát triển theo cách thức này nên khó có thể hợp tác.
 - Nhìn từ ví dụ của Thái Lan và Indonesia cho thấy các nước này đã phát triển dần ngành linh kiện đi cùng với sự tăng trưởng của thị trường Ô tô. Cách tiếp cận theo hướng phát triển ngành sản xuất linh kiện rồi mới phát triển ngành Ô tô thì chưa có tiền lệ tại các nước khác.
 - Nhiều doanh nghiệp sản xuất linh kiện Ô tô của NB mong muốn đầu tư ở địa điểm gần với các doanh nghiệp lắp ráp Ô tô. Do đó, có khả năng các doanh nghiệp linh kiện Ô tô trên thị trường không quan tâm đối với cách thức này.
 - Cần phải thành công trong khoảng thời gian rất ngắn là từ nay đến năm 2018.

- Nhật Bản hiểu rằng việc hạn chế sự tăng trưởng của thị trường Ô tô hiện tại được thực hiện nhìn từ quan điểm của chính sách tài chính và chính sách giao thông.
- Do đó, để Nhật Bản có thể hợp tác xem xét chính sách ngành Ô tô và linh kiện Ô tô thì cần thực hiện những việc sau:
 - (1) Do thời gian từ năm đến năm 2018 không còn nhiều, cần phải xây dựng "kịch bản tăng trưởng thị trường" với vai trò trọng tâm là Bộ Công thương và được sự nhất trí của Bộ Tài chính, Bộ GTVT, Bộ KHĐT nhằm làm rõ vấn đề Việt Nam có điều kiện phát triển thị trường Ô tô đến đâu trong trung và dài hạn nhìn từ quan điểm các chính sách tài chính và chính sách giao thông trung và dài hạn.
 - (2) Đồng thời, nhanh chóng thực hiện gói chính sách với trọng tâm là giải pháp thúc đẩy thị trường tăng trưởng như sau:
 - ① Kích cầu để người tiêu dùng mua Ô tô (Xem xét lại chính sách thuế như thuế sở hữu, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế trước bạ v.v., thực hiện hỗ trợ tiền mua xe Ô tô).
 - ② Tiếp tục chính sách tăng trưởng thị trường một cách nhất quán (trong lĩnh vực xe Ô tô, vào 2009, đã thực hiện giảm 50% VAT, 50% thuế sở hữu để kích thích thị trường, nhưng sau đó đã bãi bỏ chính sách giảm thuế, tăng cường kiểm soát nợ tín dụng, tăng thuế sở hữu vào năm 2010, và việc chuyển đổi chính sách một cách không nhất quán này đã hạn chế sự phát triển của ngành Ô tô).
 - ③ Ưu đãi đầu tư để xây dựng chuỗi cung ứng xe Ô tô (Miễn giảm thuế doanh nghiệp đối với các ngành liên quan, miễn giảm phí sử dụng đất v.v.).
 - ④ Vận hành các quy định liên quan đến ngành Ô tô một cách minh bạch (Thực hiện quy định với thời gian chuẩn bị thực hiện đầy đủ).
 - ⑤ Hoàn thiện hạ tầng giao thông tiện lợi cho việc sử dụng Ô tô của người dân (Tăng tỉ lệ đường nhựa, xây dựng đường bộ cao tốc, đường trên cao, quy định nghĩa vụ bắt buộc xây dựng bãi đỗ xe v.v...).
 - ⑥ Thiết lập cơ chế để đạt được những giải pháp trên (Đảm bảo sự kiên kết chặt chẽ giữa các cơ quan bộ ngành liên quan).

③ Thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại cuộc họp về chính sách liên quan đến ngành công nghiệp Ô tô

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ

Số: 37/TB-VPCP

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 21 tháng 01 năm 2013

THÔNG BÁO

KẾT LUẬN CỦA PHÓ THỦ TƯỚNG HOÀNG TRUNG HẢI TẠI CUỘC HỌP VỀ CHÍNH SÁCH LIÊN QUAN ĐẾN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ

Ngày 09 tháng 01 năm 2013, tại trụ sở Văn phòng Chính phủ, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã chủ trì cuộc họp về các chính sách liên quan đến ngành công nghiệp ô tô. Tham dự cuộc họp có đại diện lãnh đạo các Bộ: Công Thương, Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Tài nguyên và Môi trường, Khoa học và Công nghệ, Giao thông vận tải và Văn phòng Chính phủ. Sau khi nghe lãnh đạo Bộ Công Thương, Bộ Tài chính báo cáo và ý kiến của các đại biểu dự họp, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải kết luận như sau:

1. Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải trao đổi, thống nhất các giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc cho ngành công nghiệp ô tô và các chính sách để phát triển ngành công nghiệp ô tô trong dài hạn (nhất là chính sách thuế, phí, lệ phí; đầu tư; các ưu đãi đối với ngành ô tô...); báo cáo Thủ tướng Chính phủ kết quả trong tháng 01 năm 2013.

2. Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các cơ quan liên quan xây dựng, hoàn thiện Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; tập trung làm rõ một số nội dung sau:

- Phân tích kỹ hiện trạng ngành công nghiệp ô tô hiện nay; kết quả thực hiện Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành đến năm 2010; những ưu điểm, hạn chế của ngành và nguyên nhân, bài học kinh nghiệm; bổ sung các số liệu cần thiết (nhất là số liệu về thị trường); phân tích xu hướng phát triển của thị trường tiêu thụ ô tô, ngành công nghiệp ô tô trên thế giới và kinh nghiệm chính sách liên quan của các nước đối với ngành công nghiệp ô tô, nhất là các nước có trình độ phát triển tương tự như Việt Nam.

- Xác định rõ mục tiêu phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam (kể cả ngành sản xuất phụ tùng, linh kiện ô tô) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; quan điểm phát

triển ngành công nghiệp ô tô và nguyên tắc thực hiện bảo đảm nhất quán, thống nhất trong suốt thời gian của Chiến lược, Quy hoạch; lựa chọn và có định hướng phát triển cụ thể, dài hạn cho từng phân ngành; làm rõ các phương án thị trường, các giải pháp cụ thể thực hiện Chiến lược và Quy hoạch, lộ trình và phân công tổ chức thực hiện.

Văn phòng Chính phủ xin thông báo để các cơ quan liên quan biết, thực hiện./.

**KT. BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM
PHÓ CHỦ NHIỆM**

Nơi

nhận:

- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng;
- Các Bộ: Công Thương, Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường, Khoa học và Công nghệ;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, các Vụ: KTN, QHQT, TKBT, TH, Công TTĐT;
- Lưu: VT, KTTT (3).

Nguyễn Hữu Vũ

④ Thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải tại cuộc họp kiểm điểm thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về chính sách liên quan đến ngành công nghiệp Ô tô

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ

Số: 73/TB-VPCP

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 08 tháng 02 năm 2013

THÔNG BÁO

KẾT LUẬN CỦA PHÓ THỦ TƯỚNG HOÀNG TRUNG HẢI TẠI CUỘC HỌP KIỂM ĐIỂM THỰC HIỆN CHỈ ĐẠO CỦA THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ VỀ CHÍNH SÁCH LIÊN QUAN ĐẾN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ

Ngày 07 tháng 02 năm 2013, tại trụ sở Văn phòng Chính phủ, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã chủ trì cuộc họp kiểm điểm việc thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 37/TB-VPCP ngày 21 tháng 01 năm 2013 của Văn phòng Chính phủ về các chính sách liên quan đến ngành công nghiệp ô tô. Tham dự cuộc họp có đại diện lãnh đạo các Bộ: Công Thương, Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Tài nguyên và Môi trường, Giao thông vận tải và Văn phòng Chính phủ. Sau khi nghe lãnh đạo Bộ Công Thương, Bộ Tài chính báo cáo và ý kiến của các đại biểu dự họp, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải kết luận như sau:

Bộ Công Thương, Bộ Tài chính tiếp tục khẩn trương thực hiện các nhiệm vụ Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo tại Thông báo số 37/TB-VPCP nêu trên; trao đổi, thống nhất với các cơ quan, đơn vị liên quan về các nội dung sau:

- Phân tích kỹ thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô từ năm 2001 đến năm 2012 (tập hợp số liệu về quy mô thị trường, tốc độ tăng trưởng theo từng năm) và ưu, nhược điểm của từng loại thuế, phí, lệ phí hiện hành đối với ô tô nguyên chiếc, linh kiện, phụ tùng; trên cơ sở đó tính toán, dự báo nhu cầu thị trường xe ô tô đến năm 2020, tầm nhìn 2030 (gồm nguồn xe nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp trong nước).

- Xác định rõ mục tiêu phát triển của ngành công nghiệp ô tô; giải trình cụ thể về việc có nên lựa chọn dòng xe chủ lực và tiêu chí lựa chọn, các chính sách cần thiết để tập trung phát triển dòng xe này.

- Xây dựng các phương án điều chỉnh chính sách (các loại thuế, phí, lệ phí; ưu đãi...), có lộ trình thực hiện bảo đảm nguyên tắc minh bạch, để dự báo, phù hợp yêu cầu hội nhập (có so sánh với chính sách tương tự của các nước) để tính toán các phương án thị trường tương ứng với tốc độ tăng trưởng hợp lý, phù hợp thực tế và yêu cầu phát triển.

Bộ Công Thương, Bộ Tài chính báo cáo Thủ tướng Chính phủ về kết quả thực hiện các nhiệm vụ được giao trước ngày 28 tháng 02 năm 2013.

Văn phòng Chính phủ thông báo để các cơ quan liên quan biết, thực hiện./.

**KT. BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM
PHÓ CHỦ NHIỆM**

Nơi

nhận:

- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng;
- Các Bộ: Công Thương, Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, các Vụ: KTN, QHQT, TKBT, TH, Công TTĐT;
- Lưu: VT, KTTH (3).

Nguyễn Hữu Vũ

3-2-3. Ngành môi trường và tiết kiệm năng lượng

① Sơ đồ ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng

	Phân loại		Luật và quy định hiện hành	Tiêu chuẩn	Bộ chịu trách nhiệm	Công nghệ và sản phẩm mục tiêu	Doanh nghiệp FDI (FDI, VN-NB, hợp tác kỹ thuật)	Doanh nghiệp, đại học Việt Nam	Doanh nghiệp nước ngoài (FDI)
Chiến lược Tăng trưởng Xanh	Phát thải khí nhà kính (GHG)	Mức năng lượng tiêu thụ	Quyết định Thủ tướng Chính phủ Số 1393/2012/QĐ-TTg	Giai đoạn 2011 - 2020: Giảm cường độ phát thải khí nhà kính 8 - 10% so với mức 2010, giảm tiêu hao năng lượng tính trên GDP 1 - 1,5% mỗi năm	Bộ KH&ĐT	Luật sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả, Số 50/2010/QH12			
		Năng lượng tái tạo			Bộ KH&ĐT	Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia, Quyết định Số 1855/QĐ-TTg/2007			
	Xanh hóa sản xuất			Sản phẩm công nghệ cao và công nghệ xanh	Bộ KH&ĐT	Tiết kiệm năng lượng, năng lượng tái tạo, vật liệu xây dựng, hệ thống giao thông, nông nghiệp, xử lý chất thải			
	Lối sống xanh				Thu gom và xử lý nước thải, vận tái công cộng ở đô thị lớn và vừa	Bộ KH&ĐT	Luật bảo vệ môi trường Số 52/2005/QH11		
Môi trường	Chống lại sự nóng lên toàn cầu	Giảm phát thải khí nhà kính			Bộ TN&MT	Tiết kiệm nhiên liệu, hiệu quả sử dụng năng lượng, giải pháp ứng phó với hiện tượng nước biển dâng, nhà máy nhiệt điện đốt than hiệu suất lớn			
	Chống ô nhiễm không khí	Bụi, khí thải	Luật bảo vệ môi trường Số 52/2005/QH11	Quy chuẩn quốc gia về khí thải công nghiệp (QCVN20/2009/BTNMT)	Bộ TN&MT	Máy gom bụi: loại túi lọc,	Công ty Soltec Việt Nam (TP HCM)		
						Máy gom bụi: loại sử dụng máy làm kết tủa bằng điện			
		SO2			Bộ TN&MT	Chuyển đổi sang nhiên liệu có mức sulfur thấp			
					Bộ TN&MT	Thiết bị khử lưu huỳnh khí thải			
					Bộ TN&MT	Thiết bị đầu đốt có tỷ lệ NOx thấp			
		NOx	Bộ TN&MT	Thiết bị denitrogenation					
			Quy định về khí thải xe ô tô		Cải tiến động cơ ô tô, cho khí thải sạch hơn	(sản xuất catalytic: Nhà máy Mitsui Mining & Smelting-) Đang thi công			
			Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng không khí xung quanh (QCVN05/2009/BTNMT)	Bộ TN&MT					

	Chống ô nhiễm nguồn nước	Xã nước thải		Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về nước thải công nghiệp (QCVN24/2009/BTNMT)	Bộ TN&MT	Thiết bị xử lý nước thải, thiết bị xử lý nước	Fujikasui (Bình Dương, Bắc Ninh), Goshu, Công ty TNHH Sotec Vietnam (TP HCM)			
				Quy định về nước thải đô thị	Bộ TN&MT	Thiết bị xử lý nước thải đô thị, thiết bị xử lý nước	Fujikasui (Bình Dương, Bắc Ninh), Goshu, Công ty TNHH Sotec Vietnam (TP HCM)			
				Kỹ thuật	Bộ TN&MT					
Xử lý chất thải rắn						Công nghiệp sản xuất hóa chất (axit sunfuric, xút ăn da, polymer, ozon, hypochlorous acid soda)				
						Lò đốt rác thải	Soltec			
						Kinh doanh tiêu hủy chất thải bằng lò đốt				
						Kinh doanh tiêu hủy chất thải bằng lò nung xi măng		Công ty Holcim Việt Nam, Hanoi URENCO (Cầu Diễn)		
Giải pháp kỹ thuật an toàn môi trường						Thiết kế hệ thống xử lý nước thải	Swing (Ebara), Hitachi, JFE Engineering, Tsukishima Kikai, Shinko environment, Nakagawa chemical equipment, metawater, Organo			
						Kinh doanh phát thải				
Đo lường, giám sát						Thiết bị giám sát môi trường tự động				
						Thiết bị giám sát nước thải tự động				
						Thiết bị giám sát khí thải tự động				
Tiết kiệm năng lượng	Công nghiệp và mại		Luật sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả Số 50/2010/QH12, Nghị định Số 21/2011/NĐ-CP,	Chương trình dán nhãn tiết kiệm năng lượng đối với thiết bị (07/2012/TT-BCT) (Thi hành tháng 7/2013)	Bộ CT, Bộ KH&CN	Động cơ hiệu suất cao	Toshiba,			
						Máy biến áp lõi từ kim loại hoặc thép silicon vô định hình	Hitachi Metals (vô định hình)			
						Đèn huỳnh quang CFL và HF				
						Máy lạnh biến tần				
				Hệ thống nhà máy được chỉ định (09/2012/TT-BCT)	Bộ CT	Lò hơi bốc hơi một lần công suất nhỏ và lò hơi thu hồi nhiệt		Maruse Engineering (Miura Co. JV)		
						Tản dụng nhiệt khí thải lò quay để phát điện sử dụng trong nhà máy xi măng				
						Lò đốt công nghiệp hiệu suất cao và lò đốt tái sinh				
Thiết bị thu hồi nhiệt thải										

					Bơm và quạt hiệu suất cao	Ebara		
					Biển tần			
					Máy bay sử dụng nước nóng bơm nhiệt			
					Vật liệu cách nhiệt			
					Tráng men kép			
					Đèn LED			
					Tư vấn tiết kiệm năng lượng (chẩn đoán lãng phí năng lượng)			
					Sản xuất thiết bị đo lường (oát kế, ampe kế, nhiệt kế, máy đo áp suất)			
Tòa nhà			Chương trình dán nhãn tiết kiệm năng lượng cho sản phẩm gia dụng (07/2012/TT-BCT) (Thi hành tháng 7/2013)	Bộ CT, Bộ KH&CN	Đèn huỳnh quang CFL và HF			
					Tủ lạnh hiệu suất cao	Panasonic		
					Máy lạnh biển tần (Thị phần: 20%)			
Giao thông			Dán nhãn năng lượng đối với phương tiện giao thông (07/2012/TT-BCT) (Thi hành tháng 1/2015)	Bộ CT, Bộ GTVT, Bộ KH&CN	Ô tô có sức chứa dưới 7 người	Toyota, Honda, Nissan, Mitsubishi (Suzuki: Đang thi công)	Trường Hải, Vinamotor, Vinastar	GM Daewoo, Ford,
					Xe máy điện			
Năng lượng tái tạo		Quyết định phê duyệt chiến lược phát triển năng lượng quốc gia Số 1855/QĐ-TTg/2007	Sản xuất điện năng lượng mặt trời	Bộ CT	Pin quang điện			
			Sử dụng nhiệt lượng mặt trời	Bộ CT	Máy nước nóng năng lượng mặt trời			
			Quy định về cơ chế hỗ trợ các dự án phát triển điện gió: Quyết định 37/2011/QĐ-TTg (7.8 Cent/ kWh)	Bộ CT	Máy phát điện gió			General Electric
			Máy phát điện thủy lực công suất vừa và nhỏ (công suất đầu ra nhỏ hơn 30MW)		Cơ sở phát điện thủy lực			
			Sản xuất điện sinh khối	Bộ CT				
			Nhiên liệu sinh khối	Bộ CT	Dầu diesel sinh học từ mỡ cá da trơn, hạt cao su và Jatropha, nhiên liệu sinh học Ethanol sản xuất từ sắn	(Yanmar diesel:)	Viện nghiên cứu nông nghiệp Yanmar, đại học Cần Thơ	
				Bộ CT	Ethanol sinh học (đường mía, sắn)			
			Cơ chế, chính sách tài chính đối với dự án đầu tư theo cơ chế phát triển sạch (CDM): Quyết định Số 130/2007/QĐ-TTg	Bộ TN&MT				

② Phát triển ngành công nghiệp môi trường

(Tài liệu ngày 27 tháng 1 năm 2013)

Đề ứng phó với sự gia tăng về dân số và phát triển công nghiệp, Việt Nam cần phải thúc đẩy các chính sách về bảo vệ môi trường và tiết kiệm năng lượng.

1. Lĩnh vực công nghiệp môi trường tập trung vào giải quyết vấn đề ô nhiễm môi trường tại Việt Nam

Ô nhiễm môi trường chủ yếu tại Việt Nam sự nhiễm bẩn về nguồn nước và ô nhiễm không khí.

Nhiễm bẩn nguồn nước được chia thành 2 loại: nước thải sinh hoạt tại các đô thị và nước thải công nghiệp.

Ô nhiễm không khí được chia thành 2 loại: khí thải công nghiệp, và bụi/khí thải do các phương tiện giao thông.

Tiêu thụ năng lượng tại Việt Nam được chia theo các lĩnh vực công nghiệp, thương mại, hộ gia đình và giao thông, trong đó lớn nhất là công nghiệp và giao thông. Nguồn năng lượng là nhiên liệu từ dầu mỏ, khí tự nhiên và điện năng.

Lượng nước thải tại các đô thị của Việt Nam được thể hiện trong bảng 1, bao gồm nước thải sinh hoạt (64%) và nước thải công nghiệp (32%).

Trong bảng 2 thể hiện lượng phát thải PM10, SOx, NOx, nguyên nhân chính dẫn đến ô nhiễm không khí, với lượng phát thải lớn nhất là trong lĩnh vực công nghiệp và giao thông. Trong lĩnh vực công nghiệp chủ yếu là bụi trong sản xuất gạch.

Thị trường liên quan đến công nghiệp môi trường được nêu tại bảng 3 cho thấy chủ yếu là dịch vụ do các doanh nghiệp trong nước tiến hành, tỷ lệ sản xuất chế tạo thiết bị trong nước vẫn còn thấp.

Về quy mô thị trường trong lĩnh vực môi trường, tỷ lệ xuất nhập khẩu được nêu tại bảng 4 cho thấy tỷ lệ nhập khẩu các thiết bị xử lý nước, thiết bị phòng chống ô nhiễm không khí và thiết bị điều khiển đo lường chiếm từ 60%-80%, trong khi đó tỷ lệ xuất khẩu chỉ đạt dưới 6%. Trong lĩnh vực dịch vụ, tỷ lệ nhập khẩu công nghệ (engineering), xử lý và phân tích là 30%.

Quy mô thị trường về công nghiệp môi trường được nêu tại bảng 5 cho thấy từ sau năm 2010, dự báo lĩnh vực này sẽ có tốc độ tăng trưởng hàng năm là 8,8%.

1.1 Xu hướng thị trường của sản phẩm thiết bị bảo vệ môi trường

(1) Cơ sở xử lý nước thải

1) Các cơ sở xử lý nước thải thành phố đã được lắp đặt tại các thành phố lớn như Hà Nội và TP HCM, trong đó các cơ sở có chi phí đầu tư lớn được cấp kinh phí từ ngân sách thành phố cũng như vốn ODA chủ yếu được thực hiện bởi doanh nghiệp nước ngoài.

2) Cơ sở xử lý nước thải công nghiệp có thị trường lớn cho việc lắp đặt mới cũng như tăng cường năng lực của các khu công nghiệp. Như dữ liệu trong bảng 6, có 261 khu công nghiệp đã được phê duyệt và 173 khu công nghiệp đã đi vào hoạt động vào cuối năm 2010. (Nguồn: JETRO)

Việc lắp đặt cơ sở xử lý nước thải tại các khu công nghiệp nhìn chung bị chậm trễ là do thiếu nguồn kinh phí, tuy nhiên thị trường đang dần được mở rộng nhờ hỗ trợ của Chính phủ.

(2) Cơ sở xử lý khí thải

1) Thiết bị xử lý khí thải công nghiệp có thị trường rộng lớn cho sản phẩm máy thu gom bụi. Cần tăng cường các thiết bị thu gom bụi tại các nhà máy xi măng hay nhà máy gạch. Nhu cầu đối với sản phẩm túi lọc được kỳ vọng sẽ gia tăng.

Nhà máy nhiệt điện chạy than đòi hỏi lắp đặt thiết bị khử lưu huỳnh để loại bỏ SO₂ trong khí thải, trong khi các nhà máy khác không cần thiết, do SO₂ trong khí thải có thể được loại bỏ nhờ sử dụng nhiên liệu chứa ít lưu huỳnh.

Có thể giảm hàm lượng NO_x trong khí thải bằng cách thay thế hệ thống đốt cháy nhiên liệu. Hệ thống đốt nhiên liệu hàm lượng NO_x thấp phát triển ở Nhật Bản và các quốc gia khác. Nồi hơi nhiệt độ và áp suất lớn, lò đốt nhiệt độ lớn v.v. là các sản phẩm mục tiêu và các sản phẩm này có thị trường tương đối hạn chế.

2) Khí thải trong lĩnh vực giao thông vận tải chủ yếu do các phương tiện xe hơi và xe máy, có thể được giảm thiểu bằng cách cải tiến động cơ và gắn thêm thiết bị làm sạch khí thải. Kể từ khi biện pháp này được áp dụng trong quá trình sản xuất xe hơi và xe máy, chúng tiếp tục được ứng dụng trong lĩnh vực sản xuất ô tô.

(3) Thiết bị xử lý chất thải rắn

Đối với chất thải rắn, trong khu vực thành phố đã tiến hành các hoạt động thu gom và đốt rác thải. Nhu cầu lò đốt rác thải với công suất 500 tấn/ ngày càng gia tăng cùng với tốc độ tăng lên của chất thải rắn.

Mặc dù các lò đốt công suất 10-50 tấn/ ngày đã được lắp đặt trong lĩnh vực công nghiệp, tuy nhiên các thiết bị này không bao gồm bộ phận thu gom bụi. Do đó cần phải đổi mới, cải tiến các lò đốt có thêm chức năng thu gom bụi.

1.2 Đề xuất liên quan đến mở rộng thị trường và tập trung phát triển công nghiệp môi trường

1) Để mở rộng thị trường về công nghiệp môi trường cần phải tăng cường các quy định về tiêu chuẩn phát thải và phải có chính sách hỗ trợ cho những doanh nghiệp có thiết đặt các thiết bị bảo vệ môi trường

2) Đối tượng của thị trường về công nghiệp môi trường đó là tập trung ngay vào các lĩnh vực có lượng phát thải lớn, tập trung vào các thiết bị xử lý nước thải đô thị, thiết bị xử lý nước thải tại các khu công nghiệp và thiết bị xử lý khí thải công nghiệp, cùng với các thiết bị lò đốt xử lý chất thải rắn. Giải pháp đối với khí thải trong lĩnh vực giao thông đó là cải tiến động cơ và lắp đặt các thiết bị làm sạch khí thải ngay từ trong công đoạn chế tạo lắp ráp xe hơi.

3) Tiêu chuẩn về khí thải và nước thải trong lĩnh vực công nghiệp của Việt Nam tương đương, hoặc nghiêm ngặt hơn của Nhật Bản, do đó cần phải được tuân thủ triệt để.

4) Để giám sát khí thải và nước thải của các nhà máy, cần phải tăng cường thiết bị giám sát tự động (lưu giữ số liệu quan trắc), hoặc giám sát theo phương thức viễn trắc sử dụng điện thoại và internet đối với các khu công nghiệp và nhà máy được chỉ định.

5) Để tuân thủ các tiêu chuẩn về phát thải, cần phải nâng cao nhận thức về bảo vệ môi trường cho nhà điều hành và quản lý các nhà máy.

6) Đề thúc đẩy sản xuất chế tạo thiết bị trong nước cần áp dụng công nghệ về lò đốt và công nghệ thiết bị túi lọc khí. Những thiết bị này có cấu tạo bằng cấu trúc thép, và phần túi lọc là công nghệ may, một lĩnh vực sử dụng nhiều lao động.

7) Phát huy kết quả nghiên cứu phát triển trong lĩnh vực công nghệ môi trường của Bộ Công thương, tăng cường tính công nghệ của các thiết bị bảo vệ môi trường. Theo Quyết định của Thủ tướng số 1030/2009/QĐ-TTg.

Bảng 1. Lượng nước thải đô thị năm 2005

No	Hạng mục	Khối lượng nước thải (m ³ /ngày)	Ghi chú
1	Nước thải		
1.1	Nước thải sinh hoạt	2.010.000	
1.2	Công nghiệp	980.000	
	(1) Khu công nghiệp	(640.943)	Nguồn: Báo cáo Môi trường Quốc gia 2009
1.3	Nước thải y tế	120.000	
1.3	Tổng khối lượng	3.110.000	

Nguồn: Ô nhiễm môi trường tại Việt Nam, Bộ Môi trường Nhật Bản

Bảng 2. Ước tính lượng phát thải năm 2005 (đơn vị: tấn/năm)

STT	Hạng mục	PM ₁₀ ^(*)	SO _x	NO _x
1	Hộ gia đình	1,099	358	307
2	Cửa hàng	1,261	263	220
3	Công nghiệp	6,665	1,407	1,919
4	Lò đốt rác công nghiệp	338		
5	Hoạt động vận tải	4,322	1,869	24,537
6	Bụi trên mặt đường lát đá	3,120		
7	Bụi trên mặt đường không lát đá	3,036		
8	Sản xuất gạch	1,817	466	390
9	Đốt rác sinh hoạt	1,800		
10	Lò đốt rác y tế	37		
11	Tổng cộng	23,496	4,363	27,373

Nguồn: Công nghiệp môi trường tại Việt Nam năm 2011, Cuộc họp Ủy ban Thương mại và Đầu tư lần thứ 1, 14-15 tháng 2, 2012, APEC

Ghi chú: (*) PM₁₀ là ký hiệu hạt bụi có kích thước đường kính nhỏ hơn 10 micrometer

Bảng 3. Thị trường về môi trường tại Việt Nam năm 2010

	Quy mô thị trường (triệu USD)	Số lượng công ty	Quy mô công nghiệp (triệu USD)	Số lượng nhân viên
THIẾT BỊ				
Thiết bị nước và hoá chất	190	100	79	4,930
Kiểm soát ô nhiễm không khí	30	30	6	320

Hệ thống đo lường và giám sát	10	10	1	50
Thiết bị quản lý chất thải	50	100	31	3,070
DỊCH VỤ				
Quản lý chất thải rắn	220	330	219	18,240
Quản lý chất thải nguy hiểm	15	100	15	1,240
Tư vấn và công nghệ	80	200	61	2,800
Sửa chữa/dịch vụ công nghiệp	10	225	7	320
Dịch vụ phân tích	5	20	4	200
Xử lý nước thải (đô thị và công nghiệp)	140	800	140	9,320
Công trình nước	390	2000	360	16,360
Tổng cộng	1,140	3,915	922	56,850

Nguồn: Công nghiệp môi trường tại Việt Nam năm 2011, Cuộc họp Ủy ban Thương mại và Đầu tư lần thứ 1, 14-15 tháng 2, 2012, APEC

Bảng 4. Công nghiệp và xuất nhập khẩu liên quan đến công nghiệp môi trường tại Việt Nam

	Quy mô thị trường (triệu USD)	Nhập khẩu (%)	Xuất khẩu (%)	Nhập khẩu (triệu USD)	Xuất khẩu (triệu USD)	Quy mô công nghiệp (triệu USD)
THIẾT BỊ						
Thiết bị nước và hoá chất	190	60	3.6	114	2.9	79
Kiểm soát ô nhiễm không khí	30	80	6.3	24	0.4	6
Hệ thống đo lường và giám sát	10	90	6	9	0.1	1
Thiết bị quản lý chất thải	50	40	2.2	20	0.7	31
DỊCH VỤ						
Quản lý chất thải rắn	220	0.5	0	1.1	0	219
Quản lý chất thải nguy hiểm	15	1	0.1	0.2	0	15
Tư vấn và công nghệ	80	25	1.1	20	0.7	61
Sửa chữa/dịch vụ công nghiệp	10	30	0.5	3	0	7
Dịch vụ phân tích	5	30	1.4	1.5	0.1	4
Xử lý nước thải (đô thị và công nghiệp)	140	0.2	0	0.3	0	140
Công trình nước	390	8	0.3	31.2	1	360
Tổng cộng	1,140	20%	0.60%	224	5.8	922

Nguồn: Công nghiệp môi trường tại Việt Nam năm 2011, Cuộc họp Ủy ban Thương mại và Đầu tư lần thứ 1, 14-15 tháng 2, 2012, APEC

Bảng 5. Tăng trưởng về thị trường môi trường tại Việt Nam từ 2006-2012 (triệu USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EQUIPMENT							
Thiết bị nước và hoá chất	130	148	161	173	190	207	226
Kiểm soát ô nhiễm không khí	21	24	26	28	30	32	35
Hệ thống đo lường và giám sát	7	8	9	9	10	11	12
Thiết bị quản lý chất thải	33	39	43	46	50	55	60

DỊCH VỤ							
Quản lý chất thải rắn	163	179	192	204	220	236	252
Quản lý chất thải nguy hiểm	10	11	13	14	15	17	20
Tư vấn và công nghệ	51	61	71	74	80	93	108
Sửa chữa/dịch vụ công nghiệp	6	8	9	9	10	12	13
Dịch vụ phân tích	3	4	4	5	5	6	7
Xử lý nước thải (đô thị và công nghiệp)	96	109	119	128	140	153	167
Công trình nước	287	316	340	360	390	420	452
Tổng cộng	807	906	988	1,048	1,140	1,241	1,351
Tăng trưởng (%)	12.2	12.3	9	6.2	8.8	8.8	8.9
% EGS trong GDP	1.01	1.05	1.07	1.08	1.1	1.13	1.15
Tăng trưởng GDP (% hàng năm)	8.23	8.46	6.31	5.32	6.78	6.1	7

Nguồn: Công nghiệp môi trường tại Việt Nam năm 2011, Cuộc họp Ủy ban Thương mại và Đầu tư lần thứ 1, 14-15 tháng 2, 2012, APEC

Bảng 6. Số liệu thống kê về khu công nghiệp tại Việt Nam Thời điểm cuối năm 2010

	Đầu tư nước ngoài	Đầu tư trong nước	Tổng số
Số lượng khu công nghiệp được phê duyệt	40	221	261
Số lượng khu công nghiệp đang hoạt động	23	150	173
Số lượng doanh nghiệp hoạt động trong các khu công nghiệp	3,962	4,377	8,339
Sản lượng	30,500 triệu USD	2,862 triệu USD	34,000 triệu USD
Xuất khẩu			19,000 triệu USD
Nhập khẩu			18,500 triệu USD
Số lao động			1,600,000

Nguồn: Vụ Quản lý các Khu kinh tế, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Việt Nam

③ Phát triển ngành công nghiệp tiết kiệm năng lượng

(Tài liệu ngày 21 tháng 1 năm 2013)

1. Phân tích thực trạng

1-1. Thực trạng liên quan đến tiết kiệm năng lượng tại Việt Nam

(1) Thực trạng nhu cầu về năng lượng và mục tiêu tiết kiệm năng lượng của Việt Nam

Quá trình công nghiệp hoá đang diễn ra nhanh chóng trong những năm gần đây đã làm cho mức độ tiêu thụ năng lượng tại Việt Nam gia tăng trên 10%, vượt quá cả tốc độ tăng trưởng kinh tế. Cơ cấu nhu cầu về năng lượng đã phần nào phản ánh được sự phát triển nhanh chóng của công nghiệp, trong đó thị phần trong lĩnh vực công nghiệp gia tăng nhanh và chiếm tỷ lệ lớn nhất, lĩnh vực giao thông không gia tăng nhưng cũng chiếm thị phần lớn, lĩnh vực dân sinh và các lĩnh vực khác cũng cho thấy sự gia tăng.

Mặt khác, nếu nhìn vào cơ cấu cung cấp năng lượng tại Việt Nam, thì đến năm 2015, Việt Nam sẽ từ nước xuất khẩu thuần trở thành nước nhập khẩu, và việc sử dụng năng lượng hiệu quả trở thành một vấn đề cấp bách.

Mục tiêu quốc gia về tiết kiệm năng lượng được đề cập đến trong Chương trình mục tiêu quốc gia về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả (ban hành năm 2006) giai đoạn 2011 - 2015, trong đó tổng mức tiêu thụ năng lượng toàn quốc là 5%-8%.

Bảng 1: Ước tính mức tiêu thụ năng lượng cuối cùng

Mục \ Năm	1990	2006	2009
GDP (tỷ USD)	15.0	48.5	58.8
Tỷ lệ gia tăng bình quân năm		6.6%	6.4%
Tiêu thụ năng lượng cuối cùng (ToE)	4.19	21.5	31.4
Mức gia tăng bình quân năm		8.4%	12.5%

Nguồn: Sổ tay thống kê về năng lượng và kinh tế Nhật Bản, EDMC, IEEJ

Bảng 2: Tỷ lệ tiêu thụ năng lượng cuối cùng theo từng lĩnh vực

Lĩnh vực \ Năm	1990	2006	2009
Công nghiệp	36	47	44
Vận tải	36	30	31
Hộ gia đình và khác	28	23	25
Tổng cộng	100%	100%	100%

Nguồn: Việt Năng lượng Việt Nam và Sổ tay thống kê về năng lượng và kinh tế Nhật Bản, EDMC, IEEJ

(2) Pháp lệnh liên quan đến tiết kiệm năng lượng và khái quát về kinh doanh

Chính phủ Việt Nam đã ban hành “Nghị định về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả (No.102/2003/ND-CP) là pháp lệnh đầu tiên về tiết kiệm năng lượng vào năm 2003. Tiếp đến

trong “Luật Điện lực” được thực thi vào năm 2005 đã nêu rõ sự hỗ trợ đối với việc thúc đẩy các hoạt động tiết kiệm năng lượng và năng lượng mới (bao gồm cả năng lượng có khả năng tái tạo). Hơn nữa, năm 2006 Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Chương trình tiết kiệm năng lượng tại Việt Nam (Quyết định số 79/2006/QĐ-TTg), trong đó có đề cập đến chương trình mục tiêu năm 2015 liên quan đến sử dụng hiệu quả năng lượng và giảm tổn thất năng lượng.

Luật về tiết kiệm năng lượng (Luật về sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả (50/2010/QH12) được ban hành tháng 6 năm 2010, Nghị định mới nhất được ban hành tháng 5 năm 2012 và bắt đầu có hiệu lực. Luật này nhằm phát triển năng lượng có khả năng tái tạo và thúc đẩy các hoạt động nhằm tiết kiệm năng lượng. Ngoài ra cũng quy định về chế độ hỗ trợ như các ưu đãi về thuế.

Chính sách thúc đẩy các hoạt động tiết kiệm năng lượng đối với lĩnh vực công nghiệp và thương mại là chính sách đối với các doanh nghiệp được lựa chọn có mức tiêu thụ năng lượng lớn, và con số này đến tháng 1 năm 2011 là 1.191 doanh nghiệp. Các doanh nghiệp được lựa chọn là các doanh nghiệp có cán bộ quản lý năng lượng có chứng chỉ quốc gia, được thẩm định/kiểm toán về năng lượng và có nghĩa vụ phải nộp báo cáo hàng năm về mức năng lượng được tiêu thụ và chính sách tiết kiệm năng lượng. Từ tháng 1 năm 2013 bắt đầu triển khai việc nộp báo cáo về mức tiêu thụ năng lượng và kế hoạch cải tiến tiết kiệm năng lượng. Và để các doanh nghiệp cải thiện nguồn năng lượng cần phải có sự đầu tư thiết bị tiết kiệm năng lượng và cải thiện quy trình sản xuất.

Để triển khai việc cấp chứng chỉ cho cán bộ quản lý năng lượng, Trung tâm đào tạo nhà quản lý năng lượng theo chương trình hỗ trợ kỹ thuật của JICA dự kiến sẽ bắt đầu đi vào hoạt động vào năm 2015 tại Thành phố Hồ Chí Minh.

Chương trình dán nhãn mức tiết kiệm năng lượng đối với lĩnh vực thương mại và trong đời sống xã hội cũng đang được triển khai. Các thiết bị điện gia dụng (tủ lạnh, điều hoà) và thiết bị công nghiệp (máy biến áp, động cơ điện) sẽ bắt đầu dán nhãn mức bắt buộc từ ngày 1 tháng 1 năm 2013.

Quy định đối với các doanh nghiệp được lựa chọn và chế độ dán nhãn mức tiết kiệm năng lượng nếu được thực hiện một cách nghiêm túc sẽ làm gia tăng nhu cầu đối với kỹ thuật tiết kiệm năng lượng và các sản phẩm tiết kiệm năng lượng, và dự báo lĩnh vực sản xuất chế tạo thiết bị tiết kiệm năng lượng trong nước sẽ được quan tâm và phát triển. Tiết kiệm năng lượng sẽ làm giảm GHG, và góp phần làm giảm hiệu ứng nhà kính.

Chính sách hỗ trợ đối với việc sản xuất chế tạo thiết bị tiết kiệm năng lượng và phổ cập các thiết bị này vẫn chưa được triển khai.

Quy hoạch tổng thể phát triển ngành điện lần thứ 7: Trên cơ sở “Luật Điện lực” đã ban hành “Quy hoạch tổng thể phát triển ngành điện lần thứ 7 (tầm nhìn đến năm 2030, kế hoạch mục tiêu năm 2020). Trong Quy hoạch này có đề cập đến giá trị mục tiêu phát triển năng lượng có khả năng tái tạo.

- Thị phần phát điện của năng lượng có khả năng tái tạo : 3,5% (năm 2010) →4,5% (năm 2020) →6,0% (năm 2030)
- Điện gió : 1,000MW, 0.7% (năm 2020) →6,200MW, 2.4% (năm 2030)
- Điện sinh khối : 500MW, 0.6% (năm 2020) →2,000MW, 1.1% (năm 2030)
- Thủy điện : 9,200MW→17,400MW (năm 2020)

• Điện năng lượng mặt trời : (không đặt ra mục tiêu con số cụ thể đối với điện năng lượng mặt trời)

- Pháp lệnh về cơ chế hỗ trợ nhằm phát triển dự án điện gió : Pháp lệnh này đã được ban hành và từ ngày 20 tháng 8 năm 2011 đã bắt đầu áp dụng chế độ feed-in-tariff (giá bán điện năng lượng tái tạo) chỉ áp dụng đối với điện gió. Giá mua điện của công ty điện lực là 7,8 cent/kWh, cao hơn giá bán điện là 6 cent/kWh nhưng nếu so với giá mua điện của Nhật Bản là 30 cent/kWh thì vẫn còn thấp và rất khó để có thể mở rộng hoạt động liên quan đến điện gió.

1-2. Vấn đề tồn tại trong lĩnh vực tiết kiệm năng lượng tại Việt Nam

(1) Ngành công nghiệp tiết kiệm năng lượng trong lĩnh vực công nghiệp nói chung

Mức tiêu thụ và tỷ lệ tiêu thụ năng lượng theo từng lĩnh vực của các doanh nghiệp được lựa chọn năm 2011 được thể hiện trong bảng 3. Mức tiêu thụ năng lượng của các doanh nghiệp được lựa chọn trong công nghiệp chiếm 78,7%, do vậy chính sách tiết kiệm năng lượng tại các doanh nghiệp và đầu tư cho tiết kiệm năng lượng sẽ thúc đẩy các hoạt động tiết kiệm năng lượng trong lĩnh vực công nghiệp nói chung. Ngoài ra, căn cứ vào các báo cáo về mức tiêu thụ năng lượng của các doanh nghiệp được lựa chọn ta có thể giám sát được tình hình thực hiện tiết kiệm năng lượng trong lĩnh vực công nghiệp. Các doanh nghiệp thuộc ngành sản xuất bia, ngành vận tải và nông nghiệp có tỷ lệ tiêu thụ năng lượng thấp, do đó cần phải xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu để thực hiện việc giám sát.

Mức tiêu thụ năng lượng theo các ngành công nghiệp được thể hiện trong bảng 4, theo đó, ngành công nghiệp xi măng, ngành sản xuất vật liệu xây dựng như gạch và đá ốp lát chiếm 50%. Mức tiêu thụ năng lượng của 9 ngành công nghiệp trong bảng 4 rất lớn, và nếu so sánh với các nước công nghiệp phát triển như Nhật Bản về mức tiêu thụ năng lượng theo sản lượng vẫn còn cao, và như vậy tiềm năng cho ngành công nghiệp tiết kiệm năng lượng của Việt Nam là rất lớn. Giải pháp tiết kiệm năng lượng tại nhà máy của 9 ngành công nghiệp này sẽ là thị trường cho ngành công nghiệp tiết kiệm năng lượng.

Ngoài ra, trong các thiết bị công nghiệp thì ngành chế tạo động cơ điện hiệu suất cao là lĩnh vực sản xuất sử dụng nhiều lao động, và hiện nay Toshiba đang tiến hành đầu tư trực tiếp với mục đích xuất khẩu sang Mỹ. Thiết bị biến áp thông minh được dự báo sẽ phổ cập trong việc phân phối điện của các công ty điện lực khi phụ tải về đêm có sự biến động lớn và sử dụng trong văn phòng.

Dưới đây là một số loại thiết bị tiết kiệm năng lượng chủ yếu:

- 1) Công nghiệp xi măng: chuyển đổi từ lò đốt đứng sang lò đốt quay có gắn NSP, thiết bị phát điện thu hồi nhiệt thải từ lò đốt quay, chuyển đổi từ máy nghiền kiểu bi sang máy nghiền trục, điều chỉnh bộ chuyển đổi của quạt thông khí thải từ lò đốt quay
- 2) Công nghiệp sản xuất gạch và đá ốp lát: chuyển đổi từ lò đốt đứng sang lò tunnel, áp dụng công nghệ lò đốt buồng xoay
- 3) Công nghiệp sắt thép: áp dụng công nghệ đốt theo phương thức tích nhiệt trong lò cán nhiệt, điều chỉnh bộ chuyển đổi quạt thông khí cỡ lớn
- 4) Công nghiệp dệt may: áp dụng công nghệ thiết bị nhuộm màu điều khiển chuyển đổi hiệu suất cao
- 5) Công nghiệp điện: áp dụng công nghệ thiết bị máy biến áp thông minh dùng trong phân phối điện

Bảng 3: Tỷ lệ tiêu thụ năng lượng của các cơ sở kinh doanh được lựa chọn theo các lĩnh vực

No.	Lĩnh vực	Tiêu thụ năng lượng		Tỷ lệ trong DEU	Số liệu của NB
		Thống kê IEA 2009	DEU		Tỷ lệ trong DEMF
		(1000 toe)	(1000 toe)	%	%
1	Công nghiệp	13,681	10,764	78.7	90
2	Xây dựng	1,598	115	7.2	10
3	Vận tải	9,649	1,124	11.6	Đang điều tra
4	Nông nghiệp	590	22	3.7	0
	Tổng cộng	25,518	12,025	47.1	

Nguồn: Tính theo Phụ lục của Quyết định của Thủ tướng 1294/2011/QĐ-TTg

Ghi chú: DEU = Designated Energy use Unit

DEMF = Designated Energy management Factory

Bảng 4: Tỷ lệ tiêu thụ năng lượng của các doanh nghiệp được lựa chọn theo từng ngành nghề

No.	Ngành nghề	Tỷ lệ tiêu thụ năng lượng (%)
1	Xi măng	36.1
2	Ceramics	14.8
3	Hoá chất	13.1
4	Chế tạo sắt thép	6.5
5	Phát điện	5.5
6	Khai khoáng	4.7
7	Chế biến thực phẩm	4.3
8	Dệt may	3.0
9	Giấy và bột giấy	2.6
10	Khác	9.4
	Tổng cộng	100.0

Nguồn: Tính theo Phụ lục của Quyết định của Thủ tướng 1294/2011/QĐ-TTg

(2) Ngành công nghiệp tiết kiệm năng lượng trong lĩnh vực nhà cao tầng và dân sinh

Trong lĩnh vực xây dựng nhà cao tầng và dân sinh thì các thiết bị sử dụng nhiều năng lượng như máy điều hoà không khí, máy lạnh, thiết bị chiếu sáng, bơm, thang máy được sử dụng nhiều. Các thiết bị này sẽ được xếp hạng dựa vào hiệu suất tiêu hao năng lượng theo chế độ dán nhãn mức tiết kiệm năng lượng như trong bảng 5, và sẽ cấm việc sản xuất và bán các loại thiết bị có hiệu suất thấp, qua đó sẽ mở rộng thị trường về thiết bị tiết kiệm năng lượng.

Chế độ về dán nhãn mức tiết kiệm năng lượng cho các thiết bị điện gia dụng và công nghiệp sẽ được thực thi từ ngày 1 tháng 1 năm 2013.

Theo điều 20 và 21 của Nghị định 21/2011/ND-CP, nhà sản xuất và nhà nhập khẩu thiết bị tiết kiệm năng lượng phải thực hiện việc dán nhãn mức tiết kiệm năng lượng và báo cáo cho Bộ Công Thương về sản lượng theo từng cấp độ, do vậy dựa vào những số liệu này có thể giám sát được việc sản xuất chế tạo các thiết bị tiết kiệm năng lượng.

Điều hoà không khí là một loại thiết bị tiết kiệm năng lượng tiêu biểu đang có sự gia tăng nhanh chóng về lượng bán ra do sự gia tăng về thu nhập. Theo các nhà sản xuất điều hoà thì máy điều hoà sử dụng trong gia đình được tiêu thụ với số lượng 1 triệu chiếc/năm, tỷ lệ điều hoà thông minh tiết kiệm năng lượng năm 2010 là 10%, năm 2011 tăng lên 19%. Theo chế độ về dán nhãn mức tiết kiệm năng lượng thì tỷ lệ điều hoà thông minh sẽ gia tăng nhanh chóng trong thời gian tới.

Bảng 5: Thiết bị đối tượng dán nhãn mức tiết kiệm năng lượng

STT.	Lĩnh vực	Thiết bị
1	Thiết bị gia dụng	Đèn tuýp huỳnh quang, đèn huỳnh quang compact, chấn lưu cho đèn huỳnh quang, máy điều hoà không khí, tủ lạnh, TV, máy giặt, nồi cơm điện, quạt
2	Thiết bị văn phòng	Máy photo, màn hình máy tính, máy in Tủ lạnh dùng trong kinh doanh
3	Thiết bị công nghiệp	Máy biến áp, động cơ
4	Vận tải	Xe chở khách dưới 7 chỗ

(3) Năng lượng có khả năng tái tạo

1) Thiết bị phát điện năng lượng mặt trời: Toàn bộ tấm panel phát điện đều phải nhập khẩu. Bộ Công Thương có kế hoạch phổ cập các thiết bị điện sử dụng năng lượng mặt trời nhưng do chi phí phát điện hiện nay là 20-25 cent/kWh, và do thiếu sự hỗ trợ từ ngân sách nên chưa có dự kiến về giá bán điện năng lượng tái tạo (feed-in-tariff).

2) Thiết bị điện gió: General Motors (Mỹ) hiện đang sản xuất phần tháp và cánh của thiết bị phát điện gió tại Việt Nam. Bộ phận quan trọng khác của máy phát điện vẫn dựa vào nhập khẩu. Mặc dù có áp dụng chính sách Feed-in-tariff song chưa phổ biến.

3) Thiết bị sản xuất nhiên liệu sinh khối: Dầu diesel sinh khối ngoài việc trước đây được sản xuất từ dầu cọ, còn được sản xuất từ dầu cá tra bị thải loại.

Xăng sinh khối được sản xuất lấy nguyên liệu từ cây dầu lai.

Về mặt giá cả của dầu diesel sinh khối và xăng sinh khối thì một mặt có thể đáp ứng thay thế được với dầu diesel từ dầu mỏ và xăng, nhưng mặt khác tồn tại vấn đề liên quan đến sự ổn định về chất lượng và lưu thông.

(4) Đề xuất liên quan đến sự hình thành thị trường về công nghiệp tiết kiệm năng lượng

Để phát triển ngành công nghiệp về thiết bị tiết kiệm năng lượng thì việc hình thành nên thị trường là vô cùng quan trọng.

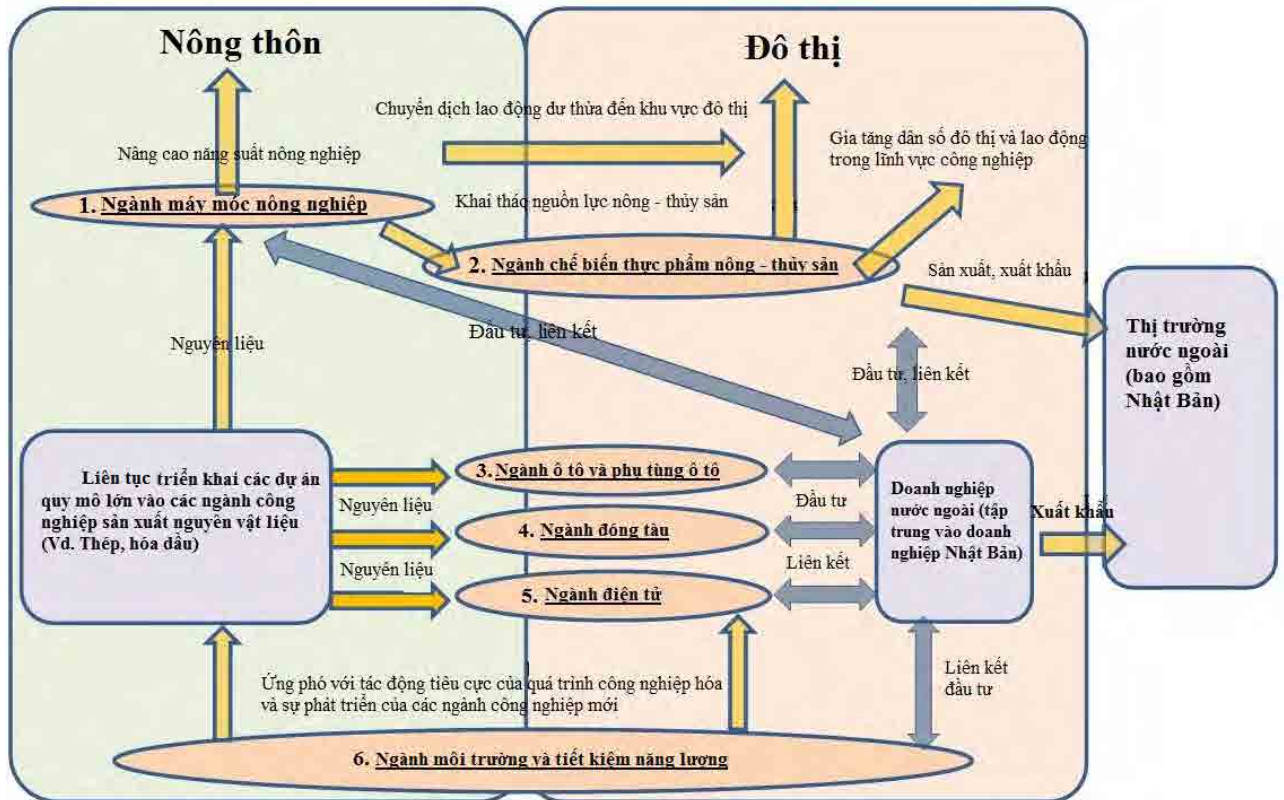
1) Để phát triển ngành công nghiệp về thiết bị tiết kiệm năng lượng cần phải hình thành nên một thị trường để có thể đáp ứng được với 9 ngành công nghiệp chủ yếu mà trước hết là công nghiệp xi măng

2) Để phát triển ngành công nghiệp về thiết bị tiết kiệm năng lượng trong lĩnh vực nhà cao tầng và dân sinh cần phải hình thành nên một thị trường mà đối tượng của nó là các thiết bị được lựa chọn để dán nhãn mức tiết kiệm năng lượng

3) Ngành công nghiệp về tiết kiệm năng lượng trong lĩnh vực vận tải bao gồm ngành sản xuất chế tạo ô tô

4) Để hình thành thị trường về thiết bị phát điện năng lượng mặt trời và thiết bị phát điện gió cần phải có chính sách hỗ trợ của chính phủ về chế độ feed-in-tariff với mức giá hợp lý.

4. Sơ đồ vị trí và liên kết của các ngành công nghiệp chiến lược được lựa chọn trong Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam



5. Xu hướng và triển vọng phát triển công nghiệp theo vùng

5-1. Đặc điểm kinh tế xã hội phân theo vùng địa lý tại Việt Nam

Đặc điểm địa hình của Việt Nam là miền đất trải dài từ bắc xuống nam, được chia thành ba vùng lãnh thổ chính, đó là Bắc Bộ, Trung Bộ, và Nam Bộ. Mỗi vùng lãnh thổ đã trải qua quá trình phát triển riêng biệt do những đặc trưng khác nhau về nguồn gốc lịch sử, địa lý và khí hậu.

Có nhiều điểm khác biệt rõ rệt giữa miền Bắc và miền Nam Việt Nam. Khí hậu Miền Bắc có bốn mùa rõ rệt trong khi miền Nam nằm trong vùng có khí hậu nhiệt đới. Tại miền Bắc, Hà Nội là thủ đô, trung tâm chính trị dẫn dắt sự phát triển của quốc gia, trong khi đó tại miền Nam, Hồ Chí Minh là trung tâm kinh tế lớn nhất cả nước và là động lực của phát triển. Trong lịch sử đất nước, miền Nam là khu vực tập trung các hoạt động kinh tế và đã trải qua lịch sử lâu đời của nền kinh tế thị trường. Đối với khu vực đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), miền Nam cũng sở hữu nguồn vốn đầu tư dồi dào nhất. Trong những năm gần đây, doanh nghiệp FDI đầu tư vào khu vực phía Nam đã tăng lên nhanh chóng và tỷ trọng nguồn vốn đầu tư vào đây đang không ngừng gia tăng. Miền Bắc trở nên hấp dẫn hơn với lợi thế về nguồn cung ứng lao động dồi dào, và có vị trí gần với chuỗi cung ứng từ Trung Quốc.

Tại khu vực miền Trung, Đà Nẵng là trung tâm đô thị thương mại lớn thứ ba toàn quốc, đang tăng trưởng mạnh mẽ. Tuy nhiên, so với miền Bắc và miền Nam, miền Trung vẫn tương đối tụt hậu về mặt phát triển kinh tế. Về mặt địa lý, Trung Bộ đặc trưng chủ yếu là địa hình hẹp và phần lớn là khu vực miền núi, do đó cơ sở sản xuất nông nghiệp rất hạn chế. Nhưng mặt khác, cơ sở sản xuất công nghiệp đã được mở rộng thời gian gần đây. Đặc biệt, các ngành công nghiệp nặng được phát triển tại khu vực Vịnh Dung Quất, và ngành công nghiệp Ô tô đã được phát triển tại Chu Lai. Hơn nữa, sự phát triển của hành lang kinh tế Đông- Tây (nối liền Myanmar- Thái Lan- Lào- Việt Nam) giúp kết nối giữa khu vực này với Thái Lan mang lại triển vọng hội nhập và thu hút nhiều sự quan tâm từ các nhà đầu tư tiềm năng.

(1) Phân vùng lãnh thổ

Việt Nam được phân thành 6 vùng chính (theo Bộ KH&ĐT, Tổng cục Thống Kê) thể hiện trong bảng dưới đây. Cách phân vùng này được thống nhất sử dụng trong số liệu thống kê chính thức kể từ “Niên giám thống kê 2008”. Nội dung chương này cũng sẽ áp dụng cách phân loại này.

<i>Đồng bằng sông Hồng</i>	<i>Trung du và miền núi phía Bắc</i>	<i>Bắc Bộ và duyên hải miền Trung</i>	<i>Tây Nguyên</i>	<i>Đông Nam Bộ</i>	<i>Đồng bằng sông Cửu Long</i>
Hà Nội (Hà Tây*) Vĩnh Phúc Bắc Ninh	Hà Giang Cao Bằng Bắc Kạn Tuyên Quang	Thanh Hoá Nghệ An Hà Tĩnh Quảng Bình	Kon Tum Gia Lai Đắk Lắk Đắk Nông	Bình Phước Tây Ninh Bình Dương Đồng Nai	Long An Tiền Giang Bến Tre Trà Vinh
Quảng Ninh	Lào Cai	Quảng Trị	Lâm Đồng	Bà Rịa - Vũng Tàu	Vĩnh Long
Hải Dương	Yên Bái	Thừa Thiên Huế		TP.Hồ Chí Minh	Đồng Tháp

Hải Phòng	Thái Nguyên	Đà Nẵng			An Giang
Hung Yên	Lạng Sơn	Quảng Nam			Kiên Giang
Thái Bình	Bắc Giang	Quảng Ngãi			Cần Thơ
Hà Nam	Phú Thọ	Bình Định			Hậu Giang
Nam Định	Điện Biên	Phú Yên			Sóc Trăng
Ninh Bình	Lai Châu	Khánh Hoà			Bạc Liêu
	Sơn La	Ninh Thuận			Cà Mau
	Hoà Bình	Bình Thuận			

(Dựa theo phân loại của Bộ KH&ĐT/ Tổng cục Thống Kê. Năm 2008, Tỉnh Hà Tây được sáp nhập vào Hà Nội)

(2) Sự phân bố di cư và tình hình di cư ở Việt Nam- Sự tập trung dân cư tại khu vực Hà Nội và Hồ Chí Minh và sự gia tăng dân số thành thị

Dân số Việt Nam tập trung chủ yếu tại hai khu vực. Thứ nhất là đồng bằng sông Hồng ở miền Bắc (bao gồm cả Hà Nội và Hải Phòng) và thứ hai là Đông Nam Bộ (bao gồm cả thành phố Hồ Chí Minh) ở miền Nam. Ba trung tâm đô thị, bao gồm Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, và Hải Phòng là những khu vực tập trung dân cư đông nhất. Tương tự, 40% lực lượng lao động (15 tuổi trở lên) tập trung phần lớn tại khu vực đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ. Tại đồng bằng sông Hồng, khu vực tập trung đông dân cư đang trải rộng giữa Hà Nội và Hải Phòng. Mặt khác, tại khu vực Đông Nam Bộ, mật độ dân số rất cao tại thành phố Hồ Chí Minh. Trong những phần lãnh thổ còn lại, mật độ dân số thấp hơn nhiều và lực lượng lao động tại khu vực nông thôn đang bị thu hẹp.

Khu vực đồng bằng sông Hồng có tiềm năng lớn về nguồn cung lao động so với Đông Nam Bộ (khu vực đô thị thành phố HCM). Đồng bằng sông Hồng có mật độ dân số cao nhất cả nước, và do đó một bộ phận lớn dân số nông thôn có thể trở thành nguồn cung lao động tiềm năng. Mật độ dân số tại đồng bằng sông Hồng là 936 người/km². Tại Đông Nam Bộ, mật độ dân số chỉ là 617 người/km². Dân số lao động tại đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ lần lượt là 11.45 triệu người và 8.05 triệu người. Như vậy lực lượng lao động tại đồng bằng sông Hồng dồi dào hơn tại Đông Nam Bộ 3.4 triệu người.

Vùng/ tỉnh	Dân số (nghìn người)	Tốc độ tăng trưởng dân số (%)	Diện tích (Km ²)*	Mật độ dân số (Người/km ²)	Lực lượng lao động 15+	Tỷ trọng lao động
Cả nước	86,928	1.05	331,051	263	50,393	100.0%
Đồng bằng sông Hồng	19,770	0.77	21,063	939	11,454	22.7%
Hà Nội	6,562	1.39	3,345	1,962	3,581	7.1%
Hải Phòng	1,858	0.94	1,522	1,221	1,063	2.1%
Vĩnh Phúc	1,008	0.80	1,232	819	607	1.2%
Bắc Ninh	1,034	0.75	823	1,257	612	1.2%
Quảng Ninh	1,160	1.17	6,099	190	660	1.3%
Hải Dương	1,713	0.35	1,650	1,038	1,048	2.1%
Hung Yên	1,132	0.33	924	1,226	689	1.4%
Thái Bình	1,786	0.18	1,567	1,140	1,109	2.2%

Hà Nam	786	0.02	860	914	477	0.9%
Nam Định	1,830	0.09	1,653	1,107	1,070	2.1%
Ninh Bình	901	0.11	1,389	648	538	1.1%
Trung du và miền núi phía Bắc	11,169	0.87	95,339	117	6,881	13.7%
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung	18,936	0.42	95,885	197	10,944	21.7%
Tây Nguyên	5,214	1.66	54,641	95	2,932	5.8%
Đông Nam Bộ	14,567	2.95	23,605	617	8,054	16.0%
Bình Dương	1,620	7.10	2,695	601	1,015	2.0%
Đồng Nai	2,569	2.79	5,903	435	1,452	2.9%
Bà Rịa - Vũng Tàu	1,012	1.34	1,987	509	531	1.1%
Hồ Chí Minh	7,397	2.78	2,096	3,530	3,909	7.8%
Đồng bằng sông Cửu Long	17,272	0.42	40,519	426	10,129	20.1%

Nguồn: Niên giám thống kê 2010, Tổng cục Thống kê

Khu vực đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ đang tiếp nhận luồng dân nhập cư lớn, dân số đô thị ở các vùng này ngày càng gia tăng.

Đông Nam Bộ là khu vực tiếp nhận lượng dân nhập cư lớn nhất so với các vùng khác trên toàn lãnh thổ Việt Nam. Đồng bằng sông Cửu Long, vùng tiếp giáp với Đông Nam Bộ, là nguồn cung lao động dồi dào nhất dịch chuyển sang khu vực Đông Nam Bộ, tiếp theo đó là Trung du miền núi phía Bắc, Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung, và đồng bằng sông Hồng. Điềm đến của luồng dân nhập cư không chỉ bao gồm TP HCM mà còn các tỉnh thành khác như Bình Dương, Đồng Nai, và Bà Rịa- Vũng Tàu là những nơi có đông đảo lực lượng lao động di chuyển đến sinh sống và làm việc tại khu vực đô thị tại TP HCM. Đông Nam Bộ là nơi tập trung nhiều nhất các cơ sở sản xuất công nghiệp. Từ những xu hướng dịch chuyển dân cư như trên, có thể thấy khoảng một nửa dân số lao động cho các nhà máy tại Đông Nam Bộ là dân nhập cư.

Những nguyên nhân cơ bản dẫn đến xu hướng dịch chuyển lao động đến khu vực Đông Nam Bộ như trên bao gồm:

Khu vực Đông Nam Bộ, đặc biệt là TP HCM, thành phố có nền kinh tế phát triển mạnh mẽ nhất, là khu vực tập trung nhiều cơ sở sản xuất công nghiệp nhất, đòi hỏi lực lượng lao động dồi dào.

Đồng thời, quanh khu vực TP HCM không có đủ nguồn cung lao động cần thiết. Khu vực nông thôn lân cận TP HCM (đặc biệt khu vực phía đông TP HCM) có mật độ dân số khá mỏng.

TP HCM tuy mật độ dân số dày đặc, tuy nhiên phần lớn lao động tập trung làm việc trong lĩnh vực dịch vụ đô thị, dẫn đến thiếu lao động tại các nhà máy ở khu vực rìa TP HCM.

Tại khu vực Đông Nam Bộ, chi phí sinh hoạt là rất cao đồng thời chất lượng nhà ở lại quá thấp, do đó thiếu sức hấp dẫn để thu hút lao động từ các tỉnh khác đến.

Mặt khác, tại khu vực đồng bằng sông Hồng, phần lớn lượng lao động nhập cư chỉ dịch chuyển trong phạm vi các tỉnh thành trong khu vực này, khác với trường hợp tại Đông Nam Bộ. Nguyên nhân là do đất canh tác nông nghiệp tại đồng bằng sông Hồng là rất lớn, do đó lực lượng lao động trong lĩnh vực nông nghiệp tại đây rất dồi dào. Khu vực quanh quốc lộ 5 có mật độ dân cư lớn nhất cả nước. Khi công nghiệp tại đây phát triển sẽ kéo theo xu hướng dịch chuyển dân cư từ nông thôn đến làm việc tại các nhà máy.

Đánh giá về tốc độ đô thị hóa thì Bình Dương và Hà Nội là hai địa điểm có tốc độ tăng trưởng đô thị lớn nhất trong giai đoạn 2005-2010. Hà Tây được sáp nhập vào Hà Nội từ năm 2008 và khu vực đô thị được phát triển nhanh chóng.

Tỷ lệ tăng dân số đô thị và tỷ suất nhập cư thuần theo vùng (2010)

Vùng/ tỉnh	Dân số (1000 người)	Dân số đô thị (1000 người)	Tỷ trọng dân số đô thị	Tỷ lệ tăng dân số đô thị '05-10	Tỷ suất nhập cư thuần (%)
Cả nước	86,928	26,224	30%	3.3%	-
Đồng bằng sông Hồng	19,770	5,859	30%	3.6%	0.5
Hà Nội	6,562	2,710	41%	5.8%	5.9
Hải Phòng	1,858	859	46%	3.5%	3.2
Trung du và miền núi phía Bắc	11,169	1,807	16%	1.8%	-3.9
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung	18,936	4,705	25%	2.8%	-5.7
Tây Nguyên	5,214	1,499	29%	2.8%	-0.3
Đông Nam Bộ	14,567	8,354	57%	3.8%	19.9
Bình Dương	1,620	513	32%	9.0%	74.6
Đồng Nai	2,569	859	33%	3.5%	16.3
Bà Rịa - Vũng Tàu	1,012	507	50%	3.1%	4.4
Hồ Chí Minh	7,397	6,158	83%	3.7%	18.3
Đồng bằng sông Cửu Long	17,272	4,000	23%	3.0%	-8.4

Nguồn: Niên giám thống kê 2010, Tổng cục Thống kê

Bình Dương tiếp giáp với phía bắc TP HCM. Tại đây tập trung rất nhiều khu công nghiệp. Đặc biệt tại khu vực phía nam Bình Dương nơi có quốc lộ 1 nối TP HCM và Đồng Nai đi qua, đang trở thành một phần không thể tách rời đối với lực lượng dân số đô thị đang gia tăng nhanh chóng tại TP HCM.

(3) GDP và mức thu nhập theo khu vực

GDP và mức thu nhập theo khu vực được mô tả trong bảng dưới đây

Cơ cấu GDP theo khu vực (2007)

Vùng/ tỉnh	Cơ cấu	Cơ cấu GDP theo khu vực kinh tế
------------	--------	---------------------------------

	GDP theo vùng 2007 (%)	2007 (%)		
		Nông nghiệp	Công nghiệp	Dịch vụ
Cả nước	100.0	19.2	44.3	36.5
Đồng bằng sông Hồng	21.3	14.1	41.6	44.3
Trung du và miền núi phía Bắc	7.3	28.7	34.8	36.5
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung	12.7	25.8	35.5	38.7
Tây Nguyên	3.4	54.1	19.4	26.5
Đông Nam Bộ	39.4	5.9	60.4	33.7
Đồng bằng sông Cửu Long	15.7	42.1	24.5	33.4

Nguồn: Báo cáo VITRANSS2, Chương 2

Khu vực Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Hồng chiếm tỷ trọng lớn nhất trong khu vực phi nông nghiệp so với các vùng khác, lần lượt chiếm 94% và 86% trong tổng cơ cấu. Ngược lại, khu vực Tây Nguyên và đồng bằng sông Cửu Long chiếm phần lớn sản xuất nông nghiệp, tương ứng với 54% và 42% so với các vùng khác. Đồng bằng sông Cửu Long là cơ sở sản xuất gạo đóng góp cho xuất khẩu lớn nhất trên cả nước.

So sánh với mức thu nhập theo khu vực trong bảng dưới đây. Thu nhập tại khu vực đô thị lớn hơn gấp hai lần so với khu vực nông thôn.

Thu nhập bình quân tháng trên đầu người phân theo khu vực (năm 2010, 1000 VNĐ)

Vùng/ tỉnh	1999	2002	2004	2006	2008	2010	Index
Cả nước	295	356	484	636	995	1,387	100
Theo khu vực dân cư							
Đô thị	517	622	815	1,058	1,605	2,130	154
Nông thôn	225	275	378	506	762	1,071	77
Đồng bằng sông Hồng	282	358	498	666	1,065	1,581	114
Trung du và miền núi phía Bắc	199	237	327	442	657	905	65
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung	229	268	361	476	728	1,018	73
Tây Nguyên	345	244	390	522	795	1,088	78
Đông Nam Bộ	571	667	893	1,146	1,773	2,304	166
Đồng bằng sông Cửu Long	342	371	471	628	940	1,247	90

Nguồn: Niên giám thống kê 2010, Tổng cục Thống kê

(4) Giá trị sản xuất công nghiệp và FDI phân theo vùng

Giá trị sản xuất công nghiệp phân theo vùng như sau (năm 2010, giá thực tế)

	Giá trị sản xuất công nghiệp (Tỷ đồng)	Tỷ trọng giá trị sản xuất công nghiệp (%)	Giá trị sản xuất công nghiệp, khu	Tỷ trọng FDI trong tổng giá trị sản xuất

			vực FDI (Tỷ đồng)	công nghiệp (%)
Cả nước	2,298,087	100.0%	1,017,111	44.3%
Đồng bằng sông Hồng	554,518	24.1%	239,879	43.3%
Trung du và miền núi phía Bắc	61,985	2.7%	8,580	13.8%
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung	165,164	7.2%	30,132	18.2%
Tây Nguyên	17,889	0.8%	1,127	6.3%
Đông Nam Bộ	1,199,506	52.2%	700,565	58.4%
Đồng bằng sông Cửu Long	229,288	10.0%	36,829	16.1%
Không xác định. (Xăng dầu và gas)	69,737	3.0%	-	-

Nguồn: Niên giám thống kê 2010, Tổng cục Thống kê

Cơ sở sản xuất công nghiệp lớn nhất là khu vực Đông Nam Bộ, chiếm 52% tổng giá trị sản xuất công nghiệp cả nước. Đồng bằng sông Hồng là khu vực có giá trị sản xuất công nghiệp lớn thứ hai, chiếm 24% tổng giá trị cả nước. Tiếp theo đó là hai khu vực Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung và Đồng bằng sông Cửu Long với tỷ trọng tương ứng là 7% và 10%. Sản lượng công nghiệp phân bố tại các khu vực khác là không đáng kể.

Tổng sản lượng công nghiệp, giá trị tích lũy, và tổng giá trị đầu tư nước ngoài (FDI) đến năm 2010 phân theo vùng được thể hiện trong bảng dưới đây (năm 2010, giá thực tế). Khu vực Đông Nam Bộ chiếm gần 70% tổng giá trị sản xuất công nghiệp khu vực FDI và trở thành địa điểm thu hút FDI lớn nhất cả nước. Sau đó là khu vực đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long, với tỷ trọng tương ứng là 3.0% và 3.6%. Giá trị sản xuất công nghiệp FDI tại các khu vực khác chiếm tỷ trọng không đáng kể.

	Giá trị sản xuất công nghiệp khu vực FDI (Tỷ đồng)	Tỷ trọng giá trị sản xuất công nghiệp khu vực FDI (%)	Số dự án FDI tính đến năm 2010	Tỷ trọng dự án FDI (%)	Tổng nguồn vốn FDI đăng ký đến năm 2010 (triệu USD)	Tỷ trọng nguồn vốn dự án FDI (%)	Vốn đầu tư trung bình trên dự án (triệu USD)
Cả nước	1,017,111	100.0%	12,463	100.0%	194,572	100.0%	16
Đồng bằng sông Hồng	239,879	23.6%	3,305	26.5%	39,099	20.1%	12
Trung du và miền núi phía Bắc	8,580	0.8%	323	2.6%	2,456	1.3%	8
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung	30,132	3.0%	717	5.8%	51,621	26.5%	72
Tây Nguyên	1,127	0.1%	133	1.1%	792	0.4%	6
Đông Nam Bộ	700,565	68.9%	7,377	59.2%	88,611	45.5%	12
Đồng bằng sông Cửu	36,829	3.6%	565	4.5%	9,440	4.9%	17

Long							
Không xác định. (Xăng dầu và gas)	-	-	43	0.3%	2,554	1.3%	59

Nguồn: Niên giám thống kê 2010, Tổng cục Thống kê

Số khoản đầu tư và giá trị FDI từ năm 2008-2010

	Số khoản đầu tư FDI	Tỷ trọng theo số khoản đầu tư	Vốn đầu tư (Triệu USD)	Tỷ trọng theo vốn đầu tư
Cả nước	12,463	100.0%	107,004	100.0%
Đồng bằng sông Hồng	3,305	26.5%	10,588	9.9%
Hà Nội	1,993	16.0%	4,351	4.1%
Quảng Ninh	107	0.9%	2,416	2.3%
Bắc Ninh	203	1.6%	1,393	1.3%
Hải Dương	236	1.9%	751	0.7%
Vĩnh Phúc	139	1.1%	485	0.5%
Hải Phòng	316	2.5%	464	0.4%
Hưng Yên	190	1.5%	447	0.4%
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung	717	5.8%	47,015	43.9%
Quảng Nam	73	0.6%	10,812	10.1%
Ninh Thuận	26	0.2%	9,968	9.3%
Hà Tĩnh	27	0.2%	8,337	7.8%
Thanh Hoá	42	0.3%	6,292	5.9%
Phú Yên	48	0.4%	6,049	5.7%
Nghệ An	27	0.2%	1,341	1.3%
Thừa Thiên Huế	61	0.5%	1,207	1.1%
Bình Thuận	81	0.6%	1,100	1.0%
Đà Nẵng	172	1.4%	977	0.9%
Quảng Ngãi	20	0.2%	448	0.4%
Đông Nam Bộ	7,377	59.2%	41,770	39.0%
Bà Rịa - Vũng Tàu	255	2.0%	18,738	17.5%
TP.Hồ Chí Minh	3,617	29.0%	12,807	12.0%
Đồng Nai	1,060	8.5%	5,117	4.8%
Bình Dương	2,170	17.4%	4,479	4.2%
Khác	1,064	8.5%	7,631	7.1%

Nguồn: Niên giám thống kê 2010, Tổng cục Thống kê

Đối với khu vực Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung, số khoản đầu tư và tổng sản lượng công nghiệp khu vực FDI khá khiêm tốn, tương ứng với 3% và 6% so với tổng sản lượng cả nước. Tuy nhiên tổng tỷ trọng đầu tư trong khu vực này chiếm 26%, cao hơn so với khu vực đồng bằng sông Hồng (20%). Điều này cho thấy khu vực Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung tập trung nhiều dự án quy mô vốn lớn.

Ngoài ra, trong khoảng 3 năm từ 2008 đến 2010 có nhiều khoản dự án quy mô lớn tập trung tại khu vực Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung đang trong quá trình chờ cấp giấy phép

đầu tư, do đó nhiều cơ sở sản xuất chưa hoàn toàn đi vào hoạt động vào thời điểm 2010. Dự kiến tổng sản lượng công nghiệp sẽ tăng lên đáng kể sau khi các dự án trên đi vào hoạt động trong 3 đến 5 năm tới.¹

(5) Khu công nghiệp/ Khu chế xuất

Các khu công nghiệp là nơi cung cấp mặt bằng đầu tư cho các doanh nghiệp FDI. Theo số liệu của Bộ KH&ĐT, hiện tại có hơn 267 địa điểm khu công nghiệp/ khu chế xuất (tổng diện tích 76,000 ha). Có khoảng 40% doanh nghiệp FDI tập trung tại các khu công nghiệp/ khu chế xuất, chiếm 30% tổng sản lượng công nghiệp và 20% kim ngạch xuất khẩu.

Mặt khác, trong tổng diện tích 76,000 ha, chỉ có 46,000 ha được nhà đầu tư thực sử dụng. Các khu công nghiệp/ khu chế xuất phát triển mạnh mẽ, đây là hệ quả của sự bùng nổ đất đai, trong đó rất nhiều nơi không đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp FDI, ví dụ như điều kiện về địa điểm sản xuất, cơ sở hạ tầng (hệ thống vận chuyển) và khả năng cung ứng lao động. Do đó, chỉ có một lượng hạn chế các khu công nghiệp/ khu chế xuất có thể hấp dẫn nhà đầu tư, các khu công nghiệp/ khu chế xuất khác khó có thể cạnh tranh được.

Trước tình hình này, ngày 2 tháng 3 năm 2012, Thủ tướng Chính Phủ đã có chỉ thị yêu cầu tạm dừng việc bổ sung quy hoạch, thành lập mới các khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất trên cả nước. Đây cũng là một dấu hiệu cho thấy sự thay đổi trong định hướng phát triển dựa trên nguyên tắc "nâng cao hiệu quả trên cơ sở lựa chọn và tập trung". Tuy ở đây chưa chỉ rõ các tiêu chí lựa chọn các khu vực tập trung phát triển, tuy nhiên một điểm cần chú ý đó là hai "tam giác phát triển" tại phía Bắc và phía Nam sẽ là hai khu vực ưu tiên để phát triển các cơ sở sản xuất công nghiệp.

(6) Mạng lưới quốc lộ

Lãnh thổ Việt Nam kéo dài từ Bắc xuống Nam và có địa hình hẹp, có hai khu vực chính phát triển kinh tế, một ở phía Bắc và một ở phía Nam. Theo đó, có hai mạng lưới quốc lộ, một mạng lưới được xây dựng tại phía với Hà Nội là trung tâm và mạng lưới còn lại tại phía Nam tập trung vào thành phố HCM. Đường cao tốc Bắc- Nam có chức năng kết nối hai hệ thống mạng lưới trên.

Mạng lưới quốc lộ hỗ trợ phát triển công nghiệp tại phía Bắc gồm có:

QL5 nối thủ đô Hà Nội với Hải Phòng, các khu công nghiệp được phát triển mạnh mẽ dọc tuyến này.

QL18 song song với QL5. Kết nối với sân bay Nội Bài, địa điểm thuận lợi cho vận tải hàng không.

¹ Ví dụ, có một số dự án quy mô lớn như dự án xây dựng nhà máy lọc dầu và hóa dầu tại Thanh Hóa ở Bắc Trung Bộ Việt Nam, chủ đầu tư là Công ty Mitsui Chemicals và Idemitsu Kosan, được phê duyệt năm 2008, và một số dự án phát triển nhà máy thép tại Nghệ An do công ty Kobe Steel đầu tư được phê duyệt năm 2010. Cả hai công ty này đều chưa chính thức đi vào hoạt động.

QL2: mở rộng từ QL18 chạy đến biên giới Vân Nam. Tại đây tập trung công nghiệp xe máy tại Vĩnh Phúc.

QL1: chạy đến phía Nam Hà Nội

Mạng lưới quốc lộ hỗ trợ phát triển công nghiệp tại phía Nam gồm có QL51, QL13, QL1

Tại khu vực Trung Bộ, Huế- Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, cụm hai thành phố và hai tỉnh (tập trung đầu tư vốn phát triển công nghiệp) là đầu mối kinh tế lớn nhất. Mạng lưới quốc lộ hỗ trợ khu vực này gồm có QL1 và QL9 (một phần trong mạng lưới quốc tế)

(6) Vận tải quốc tế

Một yếu tố quan trọng để thúc đẩy được các khu vực phát triển công nghiệp đó là khả năng kết nối đối với mạng lưới vận tải quốc tế. Hiện tại, một điểm quan trọng đó là các nhà đầu tư luôn xem xét sự phát triển toàn cầu hóa của nền kinh tế Việt nam trong mối liên kết với AFTA (ASEAN), TPP v.v. tái cơ cấu chuỗi cung ứng toàn cầu đang diễn ra mạnh mẽ đồng thời với quá trình toàn cầu hóa. Do đó, yếu tố vận tải đang trở nên ngày càng quan trọng trong việc quyết định địa điểm đầu tư phát triển công nghiệp, ví dụ như xây dựng cảng quốc tế, sân bay quốc tế và mạng lưới đường bộ tại khu vực Đông Dương.

Theo số liệu về giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu qua đường hàng không, xuất khẩu từ sân bay Nội Bài (Hà Nội) tăng đột biến trong năm 2011 do sự mở rộng nhanh chóng trong xuất khẩu điện thoại di động và linh phụ kiện điện thoại, cao hơn giá trị xuất khẩu tại sân bay Tân Sơn Nhất (TP HCM). Các sản phẩm liên quan đến điện thoại di động được sản xuất tại các khu công nghiệp dọc theo QL18 kết nối thuận lợi với sân bay Nội Bài.²

Theo số liệu về giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu qua đường biển, nhóm cảng biển tại TP HCM xử lý số lượng hàng hóa lớn nhất. Ví dụ, kim ngạch xuất khẩu từ TP HCM có giá trị 30,8 tỷ đô la, trong khi xuất khẩu từ Hải Phòng có giá trị 14,3 tỷ đô la. Các sản phẩm xuất khẩu chính từ TP HCM là hải sản, may mặc, gạo, gỗ, máy móc linh phụ kiện, cà phê, cao su. Các sản phẩm chính tại Hải Phòng là các sản phẩm may mặc, điện tử, máy tính/ máy móc linh phụ kiện, và tại Vũng Tàu bao gồm dầu thô, sản phẩm may mặc, các sản phẩm bằng sắt.

(7) Vị trí của Việt nam trong khu vực Châu Á- Bối cảnh đầu tư tại Việt Nam

Trong những phần trước đã đề cập vấn đề tình hình kinh tế xã hội của Việt Nam (dân số và lao động, đô thị hóa, sản xuất công nghiệp, FDI, mức thu nhập, GDP, và các cửa ngõ vận tải). Phần này sẽ trình bày tổng quan về vị trí của Việt Nam trong bối cảnh quốc tế và so với các quốc gia Châu Á khác trong mắt nhà đầu tư Nhật Bản

² Ngày 28 tháng 10 năm 2009, nhà máy sản xuất điện thoại di động của Công ty Điện tử Samsung Việt Nam tại khu công nghiệp Yên Phong phía Bắc tỉnh Bắc Ninh chính thức đi vào hoạt động với tổng vốn đầu tư là 700 triệu USD. Sản lượng năm 2011 là 100 triệu đơn vị, năng lực sản xuất hàng tháng vào năm 2012 là 6 triệu đơn vị và kế hoạch sẽ tăng thêm 10,000 lao động. Sản phẩm tại đây được xuất khẩu đi thị trường Châu Âu và Australia. Kim ngạch xuất khẩu năm 2011 dự kiến là 4.5 tỷ USD. Đây là nhà máy thứ bảy sản xuất điện thoại di động trên thế giới của Samsung. Để đáp ứng linh phụ kiện cho nhà máy này, 17 nhà máy sản xuất phụ tùng sẽ đầu tư vào tỉnh Bắc Ninh, trong đó 6 công ty đã bắt đầu hoạt động.

Những lý do để nhà đầu tư Nhật Bản lựa chọn Việt Nam

Có nhiều yếu tố khác nhau ảnh hưởng đến quyết định đầu tư vào Việt Nam tùy thuộc vào tính chất và đặc điểm của loại hình kinh doanh từng doanh nghiệp.

Yêu cầu đối phó với “Rủi ro Trung Quốc”, chính sách “Trung Quốc +1”: Rủi ro đầu tư tại Trung Quốc đang gia tăng nhanh chóng bởi nhiều nguyên nhân, như vấn đề chi phí nhân công hay căng thẳng trong quan hệ Nhật- Trung. Do đó các nhà đầu tư đang có xu hướng phân tán rủi ro ra ngoài Trung Quốc.

Cắt giảm chi phí: chi phí nhân công tại Việt Nam thấp hơn các quốc gia Châu Á khác. Đây là một yếu tố quan trọng đối với các doanh nghiệp sản xuất/ chế biến định hướng xuất khẩu đặc biệt đối với các ngành công nghiệp tập trung nhiều lao động.

Thị trường tiềm năng: bởi Việt Nam có dân số lớn do đó là một thị trường giàu tiềm năng.

Nhu cầu về công nghiệp hỗ trợ tăng lên: sự phát triển của các doanh nghiệp FDI sản xuất lắp ráp quy mô lớn tại Việt Nam kéo các nhà sản xuất linh phụ kiện gia nhập thị trường.

Lợi thế đầu tư tại Việt Nam tập trung vào ba điểm chính được trình bày trong bảng dưới đây. Đồng thời, mỗi nội dung mô tả trong phần những lợi thế trong ngắn hạn cũng chỉ ra những thách thức đối với phát triển công nghiệp trong trung hạn và dài hạn.

Chi phí nhân công thấp

Mức lương tối thiểu tại Việt Nam là 96 USD/ tháng tại khu vực đô thị Hà Nội và TP HCM (cao nhất), tương đương với mức lương tối thiểu tại Jakarta vào thời điểm 4 năm trước (2008). Mức lương này chỉ bằng một nửa so với Bangkok, Thượng Hải, Jakarta. Mức lương thực tế dao động tùy thuộc vào lĩnh vực công nghiệp, thường là cao hơn mức lương tối thiểu, tuy nhiên việc đánh giá chi phí nhân công tại một quốc gia thường dựa vào thông tin về mức lương tối thiểu. Như vậy chi phí nhân công thấp là một điểm nổi bật trong thu hút đầu tư nước ngoài tại Việt Nam.

Mức lương tối thiểu tại các quốc gia Châu Á (đơn vị: U.S. dollars)

Nước (Khu vực)	2008	2009	2010	2011	2012	Hà Nội, TP HCM Đô thị =
Thái Lan (Bangkok)	145	154	157	170	243	2.5
Trung Quốc (Thượng Hải)	121	141	165	189	227	2.4
Indonesia (Jakarta)	100	92	121	142	171	1.8
Việt Nam						
Hà Nội, TP HCM (Đô thị)	61	68	73	81	96	1.0
Hà Nội, TP HCM (Ngoài khu vực đô thị)	55	61	64	71	85	0.9
Khu vực khác	49	54	56	61	74	0.8

Nguồn: Ngân hàng Tokyo-Mitsubishi UFJ, Báo cáo AREA năm 2008-2012

Tái cơ cấu chuỗi cung ứng trong khu vực châu Á

Hiện tại, Việt Nam đang nỗ lực hình thành một khu vực thương mại tự do để có kết nối sâu rộng hơn với quốc tế và các quốc gia lân cận. Sau khi gia nhập WTO vào năm 2007, cùng với thực hiện các hiệp định thương mại tự do (FTAs) có hiệu lực trong vòng 5 năm tới, các nhà đầu tư luôn cần nhắc nhở khả năng cạnh tranh về chi phí và quy mô thị trường của từng quốc gia và khu vực để lựa chọn phương án xây dựng chuỗi giá trị phù hợp và có lợi nhất, giảm thiểu chi phí sản xuất.

Về chiến lược phát triển kinh doanh của các quốc gia trong khu vực Châu Á, Việt Nam được đánh giá như sau.

Lợi ích khi nằm trong khu vực ASEAN: tận dụng lợi thế của hiệp định CEPT (Thuế quan ưu đãi có hiệu lực chung) cho khu vực ASEAN (AFTA)

Phía Bắc Việt Nam- phân công lao động khu vực Nam Trung Quốc: những điểm tương đồng về địa lý của phía Bắc Việt Nam với miền nam Trung Quốc giúp hình thành một chuỗi cung ứng trong đó Hồng Kông được coi là trung tâm vận tải, có thể tiếp cận nguồn cung ứng linh phụ kiện từ khu vực công nghiệp nam Trung Quốc, từ đó sẽ cung ứng các sản phẩm ra thị trường thế giới. Trong trung và dài hạn, dự kiến khu vực này sẽ trở thành cửa ngõ kết nối phía đông của Hành lang kinh tế Đông- Tây (Myanmar - Thái Lan - Lào - Việt Nam) với Trung Quốc và tuyến Thái Bình Dương (qua Hải Phòng)

Phía nam Việt Nam- cơ sở cung ứng trong khu vực ASEAN: có nhiều tiềm năng trở thành cơ sở sản xuất cung ứng trong khu vực ASEAN, có thể dễ dàng kết nối tới các quốc gia ASEAN. Miền nam Việt Nam là nơi có sự tích tụ lớn nhất của ngành công nghiệp hỗ trợ trong nước. Ngoài ra, nhóm cảng Cái Mép trong khu vực phía Nam sẽ tiếp nhận tàu công ten nơ siêu lớn của tuyến Châu Âu- Châu Phi- Viễn Đông mà trước đây thường cập cảng Singapore. Đồng thời có thể tăng cường các tuyến trực tiếp đến Philippines và Indonesia. Với những thay đổi này, nhóm cảng này được kỳ vọng sẽ trở thành cảng trung chuyển mới thay thế một phần vai trò của cảng Singapore.

Vấn đề chính sách công nghiệp hóa trong trung và dài hạn

Lợi thế của đầu tư tại Việt Nam và những thách thức trong tương lai

Quan điểm nhà đầu tư	Hấp dẫn trong ngắn hạn	Thách thức trong tương lai
Đối phó với rủi ro đến từ Trung Quốc- chính sách “Trung Quốc +1”	Yêu cầu phân tán rủi ro ngày càng lớn và tình trạng tăng chi phí đầu tư tại Trung Quốc.	Cùng với sự tiến bộ của các quốc gia khác, ví dụ như phát triển cơ sở hạ tầng, việc cạnh tranh với các quốc gia này trở nên khó khăn hơn. Đồng thời, tiềm ẩn nguy cơ Việt Nam tiếp tục đi theo lối mòn lệ thuộc vào công nghiệp sản xuất linh phụ kiện tại phía Nam Trung Quốc.

Chi phí nhân công thấp	Bằng một nửa so với các quốc gia tiềm năng khác trong thu hút FDI tại khu vực Châu Á	Có khả năng sau từ 4 tới 5 năm, mức lương tại Việt Nam sẽ tăng lên ngang bằng với Indônêxia, dẫn tới các ngành công nghiệp tập trung nhiều lao động sẽ phân tán sang nước khác như Myanmar.
Lợi thế về địa điểm đầu tư, có tiềm năng để đặt cơ sở cung ứng khu vực trong khối ASEAN	Có triển vọng trở thành cơ sở đầu mối mới trong các nước ASEAN, đồng thời là cửa ngõ vào phía Nam Trung Quốc.	Vận tải đường bộ phát triển trì trệ so với cảng biển. Do đó cần thiết phải phát triển các trục đường giao thông vận tải bằng đường bộ. Đặc biệt, cần tăng cường liên kết với lãnh thổ Trung Quốc và Thái Lan.

Xu hướng chủ đạo hiện tại là các doanh nghiệp Nhật Bản đang quan tâm và đánh giá Việt Nam là một điểm đến đầu tư hấp dẫn nhằm đối phó với rủi ro từ Trung Quốc. Đặc biệt, chi phí nhân công thấp là một trong những yếu tố hấp dẫn đầu tư nhất tại Việt Nam.

Ngoài ra, khả năng tiếp cận với các tỉnh phía nam Trung Quốc từ phía bắc Việt Nam cũng là một trong những yếu tố bù đắp lại được các điểm yếu của Việt Nam vốn chưa có ngành công nghiệp sản xuất linh phụ kiện đủ mạnh, từ đó sẽ khuyến khích các nhà lắp ráp đầu tư vào Việt Nam. Cụ thể là, xu hướng phân tán đầu tư sang phía bắc Việt Nam đang diễn ra mạnh mẽ hơn đối với công nghiệp điện- điện tử, trong khi trước đây ngành này được tập trung đầu tư tại các tỉnh phía nam Trung Quốc.

Mặt khác, việc tiếp giáp với các tỉnh phía nam Trung Quốc đồng thời cũng là con dao hai lưỡi. Hiện tại rất nhiều doanh nghiệp đang thu mua linh phụ kiện từ Trung Quốc, khi xúc tiến đầu tư tại Việt Nam thì các doanh nghiệp này vẫn lệ thuộc vào nhập khẩu linh phụ kiện từ Trung Quốc. Theo kết quả phỏng vấn doanh nghiệp, để năng lực sản xuất đạt được mức ngang bằng với các cơ sở tại Trung Quốc thì các doanh nghiệp nước ngoài cần thu mua linh kiện đầu vào nhiều hơn tại Việt Nam. Tuy nhiên, ngành công nghiệp sản xuất linh phụ kiện tại Việt Nam còn kém phát triển, các doanh nghiệp FDI không có lựa chọn nào khác ngoài tiếp tục nhập khẩu linh kiện và các sản phẩm trung gian. Ngành sản xuất linh kiện phát triển rất mạnh mẽ tại phía bắc Việt Nam, do đó Việt Nam phải cạnh tranh trực tiếp với các tỉnh phía nam Trung Quốc.

Đồng thời, xu hướng tăng chi phí nhân công tại Việt Nam, cùng với tình trạng không có ngành công nghiệp sản xuất linh phụ kiện tại Việt Nam dẫn đến khả năng đầu tư sẽ dịch chuyển sang các quốc gia khác trong khu vực ASEAN (như là Myanmar). Do đó, đây là thách thức lớn đối với Việt Nam trong việc phát triển công nghiệp sản xuất linh phụ kiện hay công nghiệp có hàm lượng công nghệ lớn trước khi chi phí nhân công tăng cao trở nên kém hấp dẫn đối với các ngành công nghiệp tập trung nhiều lao động.

5-2. Chính sách phát triển vùng và các trung tâm công nghiệp

(1) Chú trọng 2 “Vùng tam giác công nghiệp” chính

Khi tiến hành nghiên cứu chiến lược phát triển công nghiệp của Việt Nam theo tầm nhìn khu vực, điều quan trọng nhất được coi như tiền đề là xác định xem Việt Nam đang định vị khu vực nào làm vùng trọng điểm để phát triển. Hiện tại Việt Nam đang chủ trương chọn 2 “Vùng tam giác công nghiệp” chính của hai miền Nam - Bắc làm trọng điểm.

Bàn về vấn đề khu vực trọng điểm phát triển công nghiệp, Tiến sỹ Trần Hồng Quang-Trưởng ban nghiên cứu phát triển vùng, Viện Chiến lược phát triển, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đưa ra 2 nhận xét về sự cần thiết của việc chú trọng 2 vùng tam giác công nghiệp chính như dưới đây.

Ở Việt Nam, chính sách 3 khu vực trọng điểm lớn (Hà Nội, Huế - Đà Nẵng, Hồ Chí Minh) từ sau năm 2009 đã được chuyển đổi thành phương châm tập trung vào 2 khu vực trọng điểm là khu vực Hà Nội và Khu vực Hồ Chí Minh. 2 vùng trọng điểm lớn này được hiểu là khu vực Hà Nội- Hải Phòng- Quảng Ninh của miền Bắc, và Hồ Chí Minh- Đồng Nai (/ Bình Dương)- Bà Rịa Vũng Tàu của miền Nam. 2 khu vực Nam- Bắc này được gọi là các “vùng tam giác phát triển”. Sở dĩ 2 khu vực này được coi là khu vực trọng điểm bởi các lí do dưới đây:

- So với những khu vực khác, đây là 2 khu vực đang được đầu tư trang bị cơ sở hạ tầng nên có lợi thế khi chọn làm địa bàn sản xuất công nghiệp. Ngoài ra, cảng quốc tế của 2 miền Nam- Bắc nhờ sự giúp đỡ liên tục từ phía Nhật Bản đang tiến hành mở rộng trang thiết bị nên điều kiện càng trở nên thuận lợi hơn.
- Có nhiều khu công nghiệp giàu tiềm năng cần được thu hút thêm nguồn vốn đầu tư
- Dân số đông, nguồn lao động dồi dào.
- Vì dân số đông nên được xem là thị trường tiềm năng
- Hạn chế hình thành khu công nghiệp cần quỹ đất rộng trong phạm vi Hà Nội và Hồ Chí Minh, đồng thời định hướng chuyển sang các khu vực lân cận còn nhiều quỹ đất cho công nghiệp .

Như vậy trong vòng 5 năm tới, Việt Nam có thể phát triển công nghiệp tại hai “vùng tam giác công nghiệp” nói trên trên cơ sở lựa chọn và tập trung. Tuy nhiên như vậy không đồng nghĩa với việc khu vực miền Trung Việt Nam không có tiềm năng phát triển. Vấn đề ở đây là mức độ ưu tiên phát triển trong từng thời kỳ. Trong ngắn hạn sẽ tập trung nâng cao hiệu quả và giải quyết các vấn đề quan trọng trước mắt.

(2) Tam giác công nghiệp và Khu kinh tế (KKT)

Tại Việt Nam, trên cả nước hiện tại có 15 khu kinh tế theo bảng dưới đây. Trong các KKT này, doanh nghiệp được hưởng ưu đãi đầu tư ví dụ như giảm thuế thu nhập.

Tên các khu kinh tế và các tỉnh có khu kinh tế

STT	Tên khu kinh tế	Tỉnh	Năm thành lập	Diện tích (ha)
*1	Vân Đồn	Quảng Ninh	2007	217133
*2	Đình Vũ- Cát Hải	Hải Phòng	2008	21600
3	Nghi Sơn	Thanh Hóa	2006	18611
4	Đông Nam Nghệ An	Nghệ An	2007	18826
5	Vũng Áng	Hà Tĩnh	2006	22781
6	Hòn La	Quảng Bình	2008	10000
7	Chân Mây- Lãng Cô	Thừa Thiên Huế	2006	27108
8	Chu Lai	Quảng Nam	2003	27040
9	Dung Quất	Quảng Ngãi	2005	10300
10	Nhon Hội	Bình Định	2005	12000
11	Nam Phú Yên	Phú Yên	2008	20730
12	Vân Phong	Khánh Hòa	2006	150000
13	Định An	Trà Vinh	2009	39020
14	Phú Quốc	Kiên Giang	2006	56100
15	Năm Căn	Cà Mau	2010	11.000

*: Khu kinh tế trong “Vùng tam giác công nghiệp” của miền Bắc.

Nói về mối quan hệ giữa khu kinh tế (Economic Zone- EZ) và chính sách chú trọng 2 vùng tam giác công nghiệp chính, Viện chiến lược phát triển cho rằng: “2 đối tượng này được thành lập theo quan điểm khác nhau”. Trong khi đề thúc đẩy sự phát triển trong ngắn hạn, 2 khu vực trọng điểm lớn thực hiện theo hướng “tập trung”, thì các khu kinh tế EZ lại được phân bố rộng khắp cả nước theo hướng “phân tán” tới những khu vực ngoài 2 trung tâm chính theo tầm nhìn dài hạn. Do đó, có thể nói quan điểm “chú trọng 2 khu vực trọng điểm lớn” mang tính ngắn hạn, còn “phân tán” mang tính dài hạn.

Từ quan điểm trên có thể thấy, các khu kinh tế EZ tập trung ở một số khu vực địa phương hơn là phát triển trên quy mô toàn quốc.

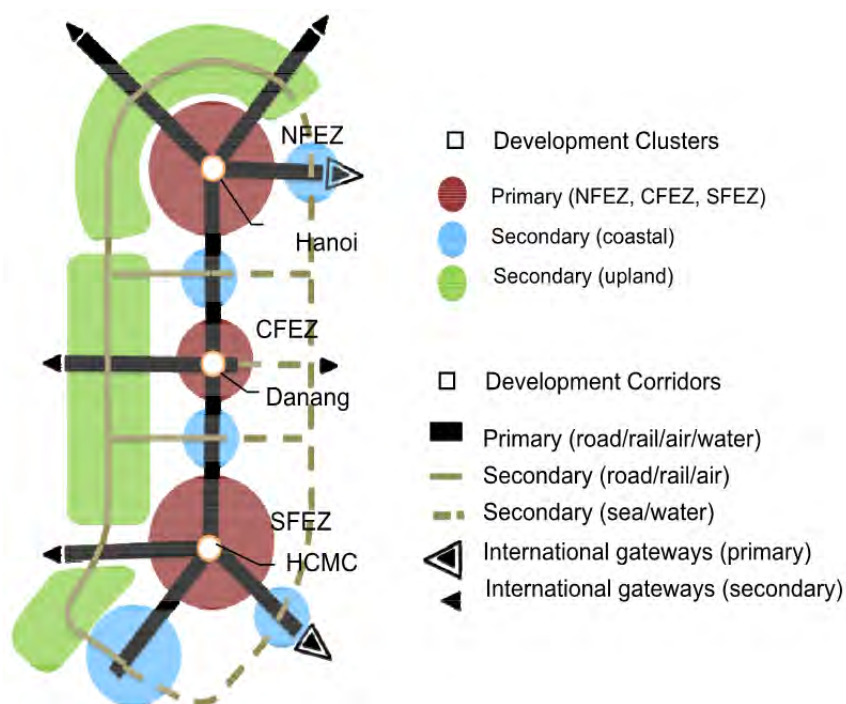
Cần lưu ý rằng vùng tam giác công nghiệp của miền Bắc (Hà Nội- Hải Phòng- Quảng Ninh) lại bao gồm 2 khu kinh tế là Khu kinh tế Vân Đồn, tỉnh Quảng Ninh và Khu kinh tế Đình Vũ- Cát Hải, thành phố Hải Phòng. Có thể thấy 2 khu vực kinh tế này là 2 khu vực được ưu tiên. Trong khi đó, vùng tam giác công nghiệp của miền Nam lại không có địa điểm nào được chỉ định là khu kinh tế EZ. Đối với miền Trung, công nghiệp nặng đang được đầu tư phát triển tại KKT Dung Quất, Quảng Ngãi, trong đó đầu tư từ Hàn Quốc đóng vai trò chủ đạo.

(3) Khung cơ cấu đất đai

Địa điểm sản xuất công nghiệp phần lớn được lựa chọn dựa trên chuỗi cung ứng và sự kết nối với thị trường. Vì thế, nếu muốn chọn đất làm khu vực sản xuất công nghiệp thì buộc phải lưu tâm đến cơ cấu đất đai (Sự phân bố của các trục giao thông chính và tập trung kinh tế)

Một số mục trong “Khung cơ cấu đất đai” của Việt Nam được thành lập dựa trên “ Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt nam, 2010” được trích dẫn như trong hình dưới đây.

Trong số các cụm phát triển được thành lập trong Khung này, khu kinh tế trọng điểm phía Bắc NFEZ (+ Hải Phòng) và khu kinh tế trọng điểm phía Nam SFEZ (+ Bà Rịa Vũng Tàu) lần lượt trùng khớp với “ Vùng tam giác công nghiệp miền Bắc” và “ Vùng tam giác công nghiệp miền Nam”



Hình 3-2: Khung cơ cấu đất đai của Việt Nam

Nguồn: Tổ chức hợp tác quốc tế Nhật Bản- Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt nam, 2010; Báo cáo cuối cùng tháng 5, năm 2010

Trong nghiên cứu này, Hà Nội- Hải Phòng và Hồ Chí Minh- Bà Rịa Vũng Tàu lần lượt được xem là cửa ngõ quốc tế của miền Nam và miền Bắc. 2 hành lang- cửa ngõ quốc tế này có thể xem như trục phát triển trọng yếu nhất của 2 vùng tam giác công nghiệp miền Nam và miền Bắc.

(4) Các vấn đề trong phát triển vùng

Vấn đề lập quy hoạch và hoạch định chính sách

Tại nhiều địa phương, năng lực xây dựng và triển khai kế hoạch phát triển vùng còn rất hạn chế. Do đó, cần thiết có các dự án hợp tác kỹ thuật như “dự án nâng cao năng lực quản lý và lập quy hoạch phát triển đô thị” hỗ trợ bởi JICA.

Mỗi địa phương lập quy hoạch cho địa bàn của mình trong khi chưa chú ý đến các địa phương lân cận. Giữa các địa phương chưa có tầm nhìn phát triển chung cũng như mức độ ưu tiên phát triển để hình thành nên hành lang kinh tế. Ngoài ra, “phân công lao động” cũng chưa rõ ràng để tạo thành bức tranh tổng quát cho phát triển vùng.

Vấn đề triển khai phát triển cơ sở hạ tầng đô thị/ giao thông

Các dự án hỗ trợ thường bị chậm trễ trong khâu giải ngân, thời gian này có thể kéo dài thêm tới hai năm so với dự kiến ban đầu. Do đó phía Việt Nam cần tiên hành thủ tục chuẩn bị cũng như đảm bảo nguồn kinh phí từ trước.

Dự án cấp tỉnh ngày càng có xu hướng phân cấp, gây phức tạp trong quá trình triển khai, đặc biệt trong việc quyết định mức độ ưu tiên.

Số lượng chuyên gia tư vấn và nhà thầu tư nhân còn ít, cần tích cực khuyến khích khu vực tư nhân tham gia.

Hầu hết các dự án đều yêu cầu hoạt động tái định cư, tốn kém về thời gian và chi phí.

Vấn đề nhà ở phục vụ nhu cầu của công nhân thu nhập thấp và trung bình

Dựa theo kết quả phỏng vấn với doanh nghiệp, hiện tại các công ty đang gặp nhiều khó khăn trong việc tuyển dụng đủ số lượng công nhân. Vấn đề tranh chấp lao động diễn ra thường xuyên. Một trong những nguyên nhân chính là chi phí sinh hoạt tăng cao do lạm phát. Đặc biệt là tác động nghiêm trọng của việc gia tăng chi phí nhà ở.³

Tại khu vực Đông Nam Bộ, tình trạng này diễn ra trầm trọng hơn do ở đây lao động chủ yếu đến từ vùng khác. Tại khu vực đồng bằng sông Hồng, người lao động có thể di chuyển hàng ngày giữa nhà máy và nơi họ sinh sống. Như vậy, một giải pháp thiết thực thực là nhà đầu tư có thể xây dựng nhà máy gần với khu vực tập trung dân số lao động.

Một số giải pháp đối phó với thực trạng này. Trước hết, thực hiện chính sách kinh tế vĩ mô để kiểm soát lạm phát, thứ hai, để ngăn chặn việc đầu cơ đất đai quá mức, thứ ba, để tăng cường nguồn cung nhà ở với mức giá hợp lý (xây dựng kết hợp giữa khu công nghiệp, nhà ở, và dịch vụ đô thị)

5-3. Bối cảnh phát triển của vùng tam giác công nghiệp miền Bắc (Hà Nội- Hải Phòng- Quảng Ninh)

Có thể thấy làn sóng đầu tư trực tiếp nước ngoài chảy vào Hà Nội mạnh mẽ nhất, sau đó tới thành phố cảng Hải Phòng. Trong những năm gần đây, cùng với việc các khu công nghiệp đoạn từ Hà Nội đến Hải Phòng ngày càng được hoàn thiện, nguồn vốn đầu tư vào dọc tuyến đường quốc lộ 5 nối từ Hà Nội tới Hải Phòng cũng tăng đáng kể. Ngoài ra, ở khu vực phía

³ Shimomura, Y. (Đại học Hosei), Trần Văn Thọ (Đại học Waseda), Đỗ Mạnh Hồng (Đại học Obirin), Yoshida, H. (Đại học Hosei), “Nghiên cứu về di chuyển lao động tại Việt Nam- nhìn từ khía cạnh môi trường đầu tư, 2009”

Bắc từ Hà Nội, vốn đầu tư của Đài Loan cho ngành công nghiệp điện tử cũng đang tăng. Vị trí đặc địa đang được chú ý để tiến hành sản xuất công nghiệp là khu vực từ Hà Nội đi khoảng 800km về phía tỉnh Quảng Đông Trung Quốc, có thể kết nối với khu vực Nam Trung Quốc.

Đánh giá về sức hút và những vấn đề tồn tại của 2 khu vực nhìn từ phía các nhà đầu tư có thể tóm tắt như bảng dưới đây:

Đánh giá về sức hút và những vấn đề tồn tại của khu vực miền Bắc:

Sức hút	<ul style="list-style-type: none"> - Cùng với các công ty sản xuất máy móc thiết bị văn phòng Nhật Bản, các công ty lớn như Canon hay Brother lôi kéo sự tham gia của các công ty sản xuất linh kiện/ phụ tùng liên quan, tạo điều kiện cho việc sản xuất tại địa phương của các công ty lắp ráp lớn phát triển, vốn đầu tư của các công ty linh kiện/ phụ tùng Nhật Bản ngày 1 tăng. Mục tiêu xây dựng Việt nam là cơ sở sản xuất mới nhằm tránh việc lệ thuộc vào Trung Quốc đang được tiếp tục. - So với miền Nam, miền Bắc có khả năng tốt hơn trong việc đảm bảo cung cấp đủ nguồn nhân lực, lương của nhân viên và kỹ sư về cơ bản vẫn thấp hơn so với Hồ Chí Minh. Trong những năm gần đây, mức lương tối thiểu chung của công nhân theo quy định của Pháp Luật đang được tăng dần nhưng nếu so sánh với Trung Quốc thì vẫn thấp hơn. - Thuận lợi hơn trong việc tiếp cận các cơ quan đầu mối trung ương. - So với miền Nam, đất dành cho phát triển sản xuất công nghiệp ở miền Bắc nhiều hơn. Có nhiều khu công nghiệp có tiềm năng ở khu vực dọc theo quốc lộ 5 và quốc lộ 8. - Trong trường hợp muốn lấy thị trường Trung Quốc làm mục tiêu, hoặc muốn tiến hành cung ứng linh kiện/ phụ tùng từ khu vực Nam Trung Quốc thì cũng có thể kết nối dễ dàng. Các công ty vận chuyển hàng hóa Nhật Bản đã bắt đầu cung cấp dịch vụ vận chuyển đường bộ định kỳ từ năm 2007 (Khu vực Hà Nội~ Quảng Châu)
Các vấn đề tồn tại	<ul style="list-style-type: none"> - Cần cải thiện cơ sở hạ tầng thêm 1 bước nữa. Quá nhiều xe máy lưu thông trên đường làm cản trở xe tải vận chuyển. Đến tầm chiều tối, tắc nghẽn giao thông ở khu vực trung tâm thành phố Hà Nội diễn ra trầm trọng. Miền Bắc là trung tâm của thủy điện, nên khi thiếu nước, tình trạng thiếu điện vẫn là vấn đề đáng lo ngại. Cơ sở hạ tầng viễn thông cũng chưa cải thiện hơn trước. - Công nghiệp hỗ trợ phát triển muộn hơn so với miền Nam. Doanh nghiệp trong nước còn ít. - Ở Hà Nội còn thiếu những khu nhà ở cung cấp đầy đủ dịch vụ. Giá thuê nhà cũng luôn trong tình trạng tăng nhanh. Tình trạng đầu cơ đất đã lắng xuống, giá thuê vào năm 2011 đã giảm bớt.

Nguồn : Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản JBIC, Môi trường đầu tư Việt Nam, năm 2011

(1) Vận tải quốc tế trong khu vực miền Bắc

Một đặc điểm nổi bật của hệ thống vận tải quyết tế là khu vực miền Bắc có thể tiếp cận dễ dàng với Hồng Kông là một đầu mối vận tải quốc tế chủ chốt.

Vận tải hàng không:

Cơ sở sản xuất linh phụ kiện điện thoại tập trung tại khu vực phía bắc Hà Nội. Sau đó sản phẩm được vận chuyên dọc QL18 và xuất khẩu từ sân bay Nội Bài. Chủ yếu các sản phẩm này được xuất đến Hồng Kông. Giá trị xuất khẩu từ sân bay Nội Bài là 8,2 triệu USD, là giá trị lớn nhất cả nước.

Vận tải đường biển:

Cảng Hải Phòng là cửa ngõ ra biển phía Bắc, và thuận lợi trong việc kết nối với Hồng Kông là trung tâm vận tải quốc tế (từ 2-3 ngày). Điều kiện vận tải thuận lợi để tiếp cận thị trường Bắc Mỹ, Trung Quốc và Viễn Đông nhờ tận dụng dịch vụ vận chuyên thường xuyên giữa Hải Phòng và Hồng Kông. Ngoài ra, cảng Lạch Huyện cũng đang được phát triển tại Hải Phòng, nhờ đó một số tàu lớn từ Bắc Mỹ có thể mở rộng điểm đến tại Hải Phòng (Lạch Huyện).

Vận tải đường bộ:

Trong những năm gần đây, sự phát triển của mạng lưới đường bộ với Trung Quốc đang được thúc đẩy. Hiện tại, phía Trung Quốc đã có hệ thống giao thông cao tốc. Tuy nhiên, hệ thống đường bộ phía Việt Nam còn kém phát triển. Do đó cần nâng cấp hệ thống đường bộ của Việt Nam.

(2) Trục phát triển miền Bắc với trung tâm là Hà Nội

Nghiên cứu về “Chương trình phát triển đô thị toàn diện thủ đô Hà Nội, nước CHXHCN Việt Nam (gọi tắt là HAIDEP)” do JICA hỗ trợ thực hiện đã xây dựng một khung khái niệm về trục phát triển miền Bắc mà trung tâm là thủ đô Hà Nội.

Những nội dung chính trong nghiên cứu “Hành lang phát triển vùng” mà Hà Nội là trung tâm được mô tả trong bảng dưới đây.

Chiến lược	Hành động
Chiến lược phát triển vùng	<ul style="list-style-type: none">• Hoàn thiện quy hoạch phát triển vùng• Xây dựng cơ chế thực hiện bao gồm các chương trình thực hiện dự án theo hình thức PPP và PFI.• Quyết định và triển khai các dự án phát triển vùng liên kết.

Xây dựng hành lang tăng trưởng với năng lực cạnh tranh quốc tế	<ul style="list-style-type: none"> • Xây dựng hành lang vận tải chất lượng cao dọc tuyến đường Vĩnh Phúc- Hà Nội- Hải Phòng/ Quảng Ninh. • Phát triển khu đô thị và các khu công nghiệp hấp dẫn cung cấp đầy đủ dịch vụ có tính cạnh tranh cao. • Thiết lập môi trường đầu tư thuận lợi để khuyến khích doanh nghiệp FDI.
Thúc đẩy chiến lược giảm nghèo và các chương trình mở rộng	<ul style="list-style-type: none"> • Lập bản đồ và xác định thực trạng vấn đề nghèo đói trong khu vực • Đưa ra các chương trình giải quyết các vấn đề nghèo đói • Thiết lập cơ chế phối hợp để triển khai hiệu quả chương trình giảm nghèo.
Xây dựng cơ chế phối hợp phát triển vùng có tính khả thi	<ul style="list-style-type: none"> • Tăng cường phối hợp phát triển vùng giữa chính quyền các địa phương. • Thành lập hội đồng phối hợp phát triển vùng gồm có đại diện của các địa phương. • Tăng cường phối hợp với các nhà tài trợ thông qua Diễn đàn Đô thị.
Nâng cao năng lực của chính quyền địa phương	<ul style="list-style-type: none"> • Thiết lập cơ sở dữ liệu thông tin chung để hỗ trợ phát triển và quy hoạch vùng. • Thiết lập hệ thống đào tạo dài hạn nhằm tăng cường năng lực cho cán bộ chính quyền địa phương. • Tăng cường năng lực trong công tác lập kế hoạch của chính quyền địa phương.

Nguồn: Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể thủ đô Hà Nội (HAIDEP), tháng 3, 2007

Chiến lược phát triển công nghiệp theo vùng (theo HAIDEP)

Chiến lược	Hành động
Di dời các nhà máy gây ô nhiễm ra khỏi khu vực đô thị	Cung cấp đầy đủ mặt bằng để thực hiện di dời, trong đó có tính đến sự bền vững của các hoạt động
Địa điểm để phát triển các ngành công nghiệp chiến lược hướng tới ngoại thương.	Các khu công nghiệp cần được xây dựng dọc các hành lang giao thông chính, như QL2, QL18, QL5, kết nối Hà Nội và các tỉnh khác.

Nguồn: Chương trình Phát triển Đô thị Tổng thể thủ đô Hà Nội (HAIDEP), tháng 3, 2007

(3) Phát triển các khu vực thu hút nguồn lao động có khả năng di chuyển đi lại thông qua việc xây dựng các cơ sở công nghiệp và hoàn thiện đường QL5 mới (QL 5B)

Theo ý kiến Viện Chiến lược Phát triển: “Trong trục phát triển miền Bắc, đáng trông mong nhất là khu vực tuyến đường quốc lộ 5 mới nối Hà Nội và Hải Phòng”. Ngoài ra, điểm trung gian giữa Hà Nội~ Hải Phòng của trục này – Trung tâm đô thị mới ở Hưng Yên~ Hải Dương-đang được đẩy mạnh phát triển. Như vậy, có thể thấy không nên tập trung đầu tư quá nhiều vào chỉ riêng 2 khu vực Hà Nội và Hải Phòng.

Tại khu vực Hà Nội, đã có chính sách hạn chế xây dựng các nhà máy công nghiệp quy mô lớn.

Khu vực triển khai dọc tuyến đường quốc lộ 5 mới

Tỉnh/ Thành phố		Tên khu vực triển khai	Diện tích (ha)
Thành phố Hà nội	1	Khu đô thị mới Gia Lâm	400
	2	Khu công viên khoa học Gia Lâm	400
Tỉnh Hưng Yên	1	Khu công nghiệp Tân Dân	200
	2	Khu công nghiệp Lý Thường Kiệt	300
	3	Khu công nghiệp Thổ Hoàng	400
	4	Khu công nghiệp Tân Phúc	300
	5	Khu công nghiệp Bãi Sậy	303.5
Tỉnh Hải Dương	1	Khu công nghiệp Hoàng Diệu	250
	2	Khu công nghiệp Hưng Đạo	200
	3	Khu đô thị mới Gia Lộc	100
Thành phố Hải Phòng	1	Khu công nghiệp Cầu Cự	100
	2	Khu công nghiệp Hưng Đạo	140
	3	Khu đô thị mới Quang Trung	60
	4	Khu đô thị mới Tràng Cát	157
	5	Khu dịch vụ cảng Đình Vũ	60

Nguồn: VIDIFI, Tổng công ty phát triển hạ tầng và đầu tư tài chính Việt Nam

Hiệu quả của tuyến đường cao tốc Hà Nội- Hải Phòng với vai trò là địa điểm phát triển các cơ sở công nghiệp và cung cấp nguồn lao động bao gồm:

Trong ngắn hạn, sẽ phát huy được hiệu quả khi xây dựng khu công nghiệp mới có thể tiếp cận dễ dàng với các khu vực nông thôn tập trung dân cư mà trước đó chưa diễn ra các hoạt động phát triển công nghiệp.

Khi QL 5B hoàn thành dự kiến vào cuối năm 2014, thời gian di chuyển giữa hai thành phố (105km) sẽ được rút ngắn đáng kể từ 3 tiếng hiện tại xuống còn 1 tiếng.

Đặc biệt khu vực phía Nam của Hải Dương và Hưng Yên cũng có tiềm năng cung cấp nguồn lao động dồi dào.

Khu vực lân cận QL1, Nam Hà Nội đến Hà Nam cũng sẽ có tiềm năng phát triển công nghiệp sau khi QL 5B hoàn thiện. Cụ thể là, khu vực này sẽ được kết nối trực tiếp với Hải Phòng mà không cần qua Hà Nội sau khi QL38 được nâng cấp.

(4) Kết nối với Trung Quốc

Kết nối hàng hải quốc tế và vận tải hàng không với Trung Quốc:

Như đã đề cập, tam giác công nghiệp phía Bắc có nhiều thuận lợi về hệ thống vận tải đường biển và hàng không. Hiện tại, hệ thống vận tải biển và hàng không thu hút nhà đầu tư hơn là đường bộ. Cảng Hải Phòng không phải là một cảng trung tâm quốc tế, tuy nhiên với vai trò là một cảng trung chuyển của Hồng Kông là một trung tâm vận tải quốc tế chủ chốt thì có thể xem đây là một vị trí tuyệt vời. Thời gian vận chuyển đường biển từ Hồng Kông là 2-3 ngày, rất thuận tiện để thu mua vật liệu, linh phụ kiện, và vật liệu trung gian từ Trung Quốc. Ngoài ra việc vận chuyển hàng hóa sản xuất ở Việt Nam ra thị trường thế giới (cụ thể là Trung Quốc, Nhật Bản, Bắc Mỹ) thông qua Hồng Kông là rất thuận lợi vì ở đây có rất nhiều cơ sở dịch vụ hậu cần.

Kết nối đường bộ- tiềm năng chưa được khai thác

Đặc thù của vùng tam giác phía Bắc là khu vực này có thể kết nối với Trung Quốc thông qua 2 tuyến đường đến Vân Nam (phía Côn Minh) và Quảng Tây (phía Nam Ninh). Theo Viện Chiến lược Phát triển, trong kết nối với Trung Quốc, lộ trình hướng về phía đất liền Côn Minh được xem là điểm quan trọng nhất, vì đang xây dựng mục tiêu hướng cảng Hải Phòng thành cảng cửa ngõ về hướng Côn Minh (nội địa Trung Quốc).

Lộ trình tuyến đường quốc lộ 1 hướng về phía tỉnh Quảng Tây – 1 kết nối nữa với Trung Quốc- được đánh giá như sau: “Hiện nay, hàng hóa xuất khẩu bằng đường bộ từ Việt Nam sang Nam Trung Quốc còn nhỏ lẻ, chưa thể gọi là phân phối hàng hóa lớn”. Có thể thấy một thay đổi gần đây là cơ sở sản xuất đã di chuyển từ phía Nam Trung Quốc sang Việt Nam, tuy nhiên các cơ sở được xây dựng ở Việt Nam này lại sản xuất những sản phẩm hướng tới thị trường khác ngoài thị trường Trung Quốc, do đó không hình thành liên kết vận chuyển với Trung Quốc. Chẳng hạn, như Viện Chiến lược Phát triển đã chỉ ra trường hợp Công ty cổ phần Mabuchi Motor đã di chuyển cơ sở sản xuất hướng tới thị trường Singapore & Thái Lan từ Thẩm Quyển, Trung Quốc sang Đà Nẵng, Việt Nam.

Nếu muốn lộ trình Quảng Tây này đi vào thực thi (và cả Quảng Đông), trước hết các doanh nghiệp FDI cần thấy được tiềm năng phát triển trong tương lai. Theo các nhà sản xuất hàng điện tử gia dụng Nhật Bản, công nghiệp sản xuất linh phụ kiện kém phát triển là một điểm yếu của Việt Nam. Nếu có thể kết nối đường bộ với phía Nam Trung Quốc sẽ bù đắp được điểm yếu này.

Khiếm khuyết lớn nhất là hệ thống đường bộ của Việt Nam hiện tại chưa được quan tâm phát triển. Vận chuyển từ Hà Nội đến Thẩm Quyển (1500 km) mất tới 2 ngày. Do đó Việt Nam cần nhanh chóng nâng cấp hệ thống đường bộ để rút ngắn thời gian vận chuyển này. Từ đó sẽ khuyến khích phát triển các ngành công nghiệp nhập khẩu linh phụ kiện từ phía Nam Trung Quốc. Ngoài ra cũng thúc đẩy sự phát triển của công nghiệp điện- điện tử tại tam giác công nghiệp miền Bắc, đồng thời sẽ kéo theo doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện tham gia thị trường Việt Nam.

(5) Kết nối với Bangkok (Hành lang Đông- Tây và mở rộng QL 1B về phía nam)- AFTA và thị trường khu vực ASEAN

Rõ ràng sự hội nhập của các thị trường khu vực ASEAN sẽ trở nên sâu rộng hơn trong tương lai. Điều này khiến việc bố trí các cơ sở sản xuất sẽ được quyết định trong bối cảnh tổng thể của khu vực Đông Dương. Trong bối cảnh này, liên kết giữa Thái Lan và Việt Nam sẽ ngày càng quan trọng hơn. Phân công lao động theo chiều ngang giữa Thái Lan và Việt Nam sẽ ngày càng trở nên quan trọng. Hà Nội- Hải Phòng là một trung tâm nằm cuối phía đông của Hành lang kinh tế Đông- Tây.

Vận tải bằng đường biển từ Hà Nội đến Bangkok thường mất khoảng hai tuần. Trong trường hợp giao thông đường bộ (Hà Nội, Lao Bảo- Savannakhet- Bangkok, thông qua Hành lang Đông- Tây, thời gian ngắn nhất là trong 3 ngày với tổng quãng đường là 1500km. Nếu từ Bangkok qua Campuchia đến TP HCM, khoảng cách sẽ ngắn hơn đáng kể, chỉ còn 850km, nếu tính đến thời gian làm thủ tục hải quan chậm trễ cùng với điều kiện cơ sở hạ tầng yếu kém tại Campuchia thì tổng thời gian cũng sẽ mất khoảng ba ngày.

Khi đường cao tốc Bắc- Nam mở rộng về phía nam chạy song song với QL1 thì khoảng thời gian giữa Bangkok và Hà Nội sẽ được rút ngắn hơn nữa. Nhờ đó, việc hội nhập và hợp tác với các ngành công nghiệp ở Thái Lan sẽ mang lại lợi ích khi bố trí các cơ sở sản xuất xung quanh khu vực Hà Nội- Hải Phòng.

Cùng với lộ trình thực hiện AFTA trong khu vực ASEAN, sự phân biệt giữa các cơ sở sản xuất tại Việt Nam và Thái Lan sẽ rõ rệt hơn dưới nhiều hình thức khác nhau. Theo các nhà đầu tư Nhật Bản có cơ sở sản xuất tại cả Thái Lan và Việt Nam, họ có thể sản xuất các chủng loại sản phẩm khác nhau tại Thái Lan và Việt Nam, sau đó cung ứng cho thị trường thế giới cũng như khu vực ASEAN. Trên cơ sở tư duy như vậy, đã có một số chuyển dịch thử nghiệm như vận chuyển công ten nơ giữa Bangkok - Hà Nội để tiến hành mua bán linh phụ kiện cũng như thành phẩm.

Miền Bắc Việt Nam là cửa ngõ của ASEAN tiếp giáp với Trung Quốc. Bằng cách tăng cường liên kết với Bangkok, tam giác phía Bắc (Hà Nội- Hải Phòng và khu vực lân cận) có thể tận dụng lợi thế của “cửa ngõ vào Trung Quốc từ khu vực ASEAN”

(6) Các dự án chủ chốt phát triển cơ sở hạ tầng (miền Bắc)

Dưới đây là danh mục các dự án phát triển cơ sở hạ tầng có tác động lớn đối với các dự án phát triển công nghiệp tại tam giác công nghiệp miền Bắc.

Trong các dự án phát triển cơ sở hạ tầng, dự án “Tuyến đường quốc lộ 5 mới - 5B” và “Cảng nước sâu quốc tế Lạch Huyện tại Hải Phòng” có thể tạo ra hiệu ứng lan tỏa, và có triển vọng sẽ mở rộng sang các khu vực khác nhằm thúc đẩy phát triển công nghiệp.

Địa điểm	Loại công trình	Tên dự án	Thời gian thi công	Tiến độ	Ghi chú
----------	-----------------	-----------	--------------------	---------	---------

Cầu Giẽ-Ninh Bình	Đường	Đường cao tốc cầu Giẽ-Ninh Bình (dự án xây dựng đường cao tốc Bắc-Nam)	2006~2011	Hoạt động vào tháng 6 năm 2011 (kế hoạch)	Kết nối các cơ sở công nghiệp miền Bắc. Đường cao tốc phía Nam Hà Nội. Trục đường mở rộng của khu vực đô thị phía Nam Hà Nội.
Hải Phòng	Cảng	Cảng Hải Phòng, giai đoạn 2 (Cảng Đình Vũ giai đoạn 2)	Tháng 5/2006 – Tháng 3/2011 (Kế hoạch)	Hoàn thiện 80% vào tháng 3/2011	Dự án mở rộng cảng biển chủ chốt tại miền Bắc. Cảng Hải Phòng là thương cảng quốc tế lớn nhất miền bắc.
Hà Nội-Thái Nguyên	Đường	Tuyến đường cao tốc Hà Nội- Thái Nguyên (Quốc lộ 3 mới)	Tháng 11/2009 - 2012	Đang thi công	Kết nối các cơ sở công nghiệp miền Bắc.
Quảng Ninh	Cảng	Cảng Cái Lân (Từ 2 đến 4 bến)	Tháng 12/2010 – Tháng 8/2012 (Kế hoạch)	Đang thi công	Dự án mở rộng cảng biển chủ chốt tại miền Bắc. Độ sâu 10m bổ sung cho cảng Hải Phòng. Khó mở rộng cảng gần vịnh Hạ Long, di sản thiên nhiên thế giới.
Hà Nội	Đường	Đường vành đai 2 Hà Nội	2011 - 2013	Đang thi công	Kết nối các cơ sở công nghiệp miền Bắc. Vòng qua tuyến đường kết nối hành lang Hà Nội- Hải Phòng.
Hà Nội	Đường	Đường vành đai 3 Hà Nội (Mai Dịch-Pháp Vân-Thanh Xuân-Thanh Trì-Từ Liêm)	2011 - 2013	Đang thi công	Kết nối các cơ sở công nghiệp miền Bắc. Vòng qua tuyến đường kết nối hành lang Hà Nội- Hải Phòng.

Noi Bai (Hà Nội) - Lao Cai	Đường	Đường cao tốc Nội Bài (Hà Nội)~ Lào Cai	2009 – 2014 (kế hoạch giai đoạn 1)	Đang thi công	Kết nối với Vân Nam (Trung Quốc)
Hà Nội~Hải Phòng	Đường	Đường cao tốc Hà Nội- Hải Phòng (Quốc lộ 5b)	2008 - 2014	Đang thi công	Kết nối các cơ sở công nghiệp miền Bắc. Trục mới hành lang kinh tế Hà Nội- Hải Phòng
Bắc Ninh	Đô thị/ IP	VSIP Bắc Ninh (Bắc Ninh)	Giai đoạn 1: 2008 – 2015 Giai đoạn 2: Chưa quyết định		Giai đoạn chuẩn bị mặt bằng vào tháng 3/2011, đã xác định 35 doanh nghiệp đầu tư, hai nhà máy đang thi công. NOKIA có kế hoạch đầu tư (17ha, năm 2012 đi vào hoạt động, tổng vốn đầu tư 280 triệu USD)
Hải Phòng	Đô thị/ KCN	VSIP Hải Phòng	KCN: 2010-2015, Đô thị: 2010-2025	Hoàn tất chuẩn bị mặt bằng. Kyoceramita, Fuji Xerox tham gia đầu tư.	Phát triển đô thị mới. Nằm trong KKT Đình Vũ- Cát Hải. Một số khu vực sẽ áp dụng ưu đãi (giảm thuế thu nhập cá nhân và doanh nghiệp). Khu đô thị bao gồm nhà ở cho công nhân, trung tâm mua sắm, tòa nhà văn phòng, v.v.
Hung Yen	Đô thị/ KCN	Phát triển khu đô thị sinh thái	Tháng 8/2009 - 2025 (Kế hoạch)	Vào tháng 4/2010 hoàn thành giai đoạn 1	Phát triển đô thị mới (500ha). Gần với cao tốc Hà Nội- Hải Phòng
Hà Nội- Lạng Sơn	Đường	Đường cao tốc Hà Nội- Lạng Sơn	2011 – 2013 (kế hoạch)	Đề xuất được phê duyệt	Kết nối Hà Nội- Bắc Trung Quốc (Quốc lộ 1)

Hà Nội	Sân bay	Nhà ga T2 Nội Bài	Tháng 4/2011 – 2013 (kế hoạch)	Thu hồi đất bị trì hoãn	Sân bay chủ đạo của khu đô thị miền Bắc. Có kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đường hàng không lớn nhất Việt Nam (linh kiện điện tử liên quan tới điện thoại di động)
Hải Phòng	Cảng	Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) Giai đoạn A (Hạ tầng cơ sở)	2012 - 2020 (Cầu cảng thứ nhất dự kiến hoàn thành năm 2014)	Dự kiến khởi công trong năm 2012. Đang tiến hành thu hồi đất.	Cảng chủ chốt miền Bắc. Xây dựng cảng nước sâu xa bờ, tàu lớn có thể cập cảng Hải Phòng. Giai đoạn A tập trung phát triển hạ tầng cơ sở.
Hải Phòng	Cảng	Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) Giai đoạn B (Hạ tầng cảng biển cơ sở)	2012 - 2020 (Cầu cảng thứ nhất dự kiến hoàn thành năm 2014)	Dự kiến khởi công trong năm 2012. Đang tiến hành thu hồi đất.	Cảng chủ chốt miền Bắc. Xây dựng cảng nước sâu xa bờ. Cầu cảng, cơ sở vận tải, luồng.
Hải Phòng	Sân bay	Sân bay quốc tế Cát Bi (Hải Phòng)	2013 - 2015	Tháng 10/2012, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt.	Sân bay Cát Bi sẽ được mở rộng thành sân bay quốc tế. Được cấp vốn từ ngân sách nhà nước. Dự kiến hoàn thành vào năm 2015.
Bắc Ninh	Đô thị/ KCN	Khu đô thị mới và KCN Phúc Ninh	Quý 2 năm 2010 – Quý 2 năm 2015	Khu đô thị (120ha) bắt đầu được rao bán trong năm 2010. Dự kiến sẽ xây dựng cơ sở hạ tầng trong năm 2011 nhưng bị trì hoãn.	Phát triển đô thị mới. Khu đô thị (nhà ở 90ha, hồ 20ha, công viên 10ha), cơ sở thương mại, khu công nghiệp.
Quảng Ninh	Đô thị/ KCN	Khu đô thị mới và KCN Phương Nam	Tháng 4/2010 – 2015 (kế hoạch)	Dự kiến sẽ xây dựng cơ sở hạ tầng trong năm 2011 nhưng bị trì hoãn.	Phát triển đô thị mới. Khu đô thị cơ sở thương mại, khu công nghiệp.

Ninh Bình-Thanh Hóa	Đường	Đường cao tốc Ninh Bình- Thanh Hóa (Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc-Nam)	2011 - 2014 (kế hoạch)	Chờ phê duyệt kế hoạch đầu tư.	Kết nối các cơ sở công nghiệp miền Bắc.
Hạ Long-Móng Cái	Đường	Đường cao tốc Hạ Long-Móng Cái	2012 - 2015 (kế hoạch)	Lập kế hoạch đầu tư.	Kết nối Hà Nội –Nam Trung Quốc(tuyến ven biển)

Nguồn: JETRO , Bản đồ cơ sở hạ tầng Việt Nam, Tháng 3 năm 2011. Nhóm nghiên cứu sắp xếp thứ tự các dự án dựa theo tiến độ hoàn thành và thông tin bổ sung.

5-4. Vùng tam giác công nghiệp miền Nam (Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu)

Đặc thù của triển khai vùng tam giác công nghiệp miền Nam đó là, Nam Bộ là nơi tập trung kinh tế (công nghiệp) lớn nhất Việt Nam, có sự thuận lợi trong kết nối với ASEAN và khu vực cảng trung tâm phát triển. Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của khu vực mậu dịch tự do ASEAN, các địa điểm sản xuất công nghiệp không chỉ là chuỗi cung ứng trong phạm vi 1 quốc gia mà sẽ trở thành chuỗi cung ứng toàn khu vực Châu Á. Vì vậy, nhiều doanh nghiệp đang đầu tư vào khu vực Châu Á đã tiến hành cơ cấu lại chuỗi cung ứng với tầm nhìn xa hơn. Vùng tam giác công nghiệp miền Nam trên cơ sở phát huy hết khả năng đặc thù của mình, kịp thời giải quyết các vấn đề tồn đọng thì có nhiều lợi thế từ quá trình tái cơ cấu chuỗi cung ứng trên.

Sức hút và những vấn đề của miền Nam

Sức hút	<ul style="list-style-type: none"> - Kết nối thuận lợi với thị trường Châu Á, có môi trường kinh doanh tương tự như các khu vực khác ở Châu Á - Là khu vực tiến hành tập trung các ngành công nghiệp lớn nhất Việt Nam, là lựa chọn của nhiều doanh nghiệp trong việc chọn địa điểm cung ứng linh kiện. So với Thái Lan, mức độ tập trung vẫn còn thấp, nhưng có thể nói mức độ tập trung ngành công nghiệp sản xuất linh kiện của miền Nam vẫn chiếm ưu thế so với cả nước. Ngay cả nhiều doanh nghiệp miền Bắc vẫn đang nhận cung ứng từ miền Nam. - Thị trường năng động. Là khu vực với trung tâm là Hồ Chí Minh - thành phố có nền kinh tế phát triển mạnh nhất Việt Nam. Mức thu nhập của người dân cũng tương đối cao. Là khu vực có triển vọng nếu mở rộng thị trường trong các lĩnh vực tài chính, bảo hiểm, dịch vụ...
Các vấn đề	<ul style="list-style-type: none"> - Tình hình mất trật tự an toàn giao thông trong thành phố Hồ Chí Minh (Tắc đường, xe máy quá tải, các phương tiện giao thông công cộng xuống cấp).

tồn tại	<p>Cảng Sài Gòn được đặt ở khu vực tập trung mật độ giao thông dày đặc trong thành phố nên đang phải đề ra các quy định khi lưu thông qua thành phố trong trường hợp vận chuyển bằng xe tải. Ngoài ra, ý thức trong giao thông còn kém, tai nạn giao thông xảy ra thường xuyên.</p> <p>- Thiếu nhân lực ở các công việc liên quan đến quản lý trung gian, vấn đề bảo tuyển dụng lao động làm việc trong các nhà máy đang trở nên khó khăn.</p>
---------	--

Nguồn : Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản, “ Môi trường đầu tư Việt nam” , 2011 và thông tin do Nhóm nghiên cứu thu thập.

Xu hướng triển khai vùng tam giác miền Nam như dưới đây.

(1) Sự tập trung sản xuất đa dạng

- Trong khi miền Bắc chỉ tập trung vào các ngành công nghiệp hướng tới thị trường thế giới quy mô lớn thì miền Nam không chỉ hướng tới thị trường thế giới mà còn tập trung công nghiệp hướng tới thị trường nội địa và ASEAN. Đặc biệt khu vực hành lang Hồ Chí Minh ~ Đồng Nai tập trung công nghiệp tương đối đa dạng, từ quy mô vừa và lớn.
- Công nghiệp hỗ trợ như các linh phụ kiện công nghiệp tập trung tại TP HCM, Bình Dương, Đồng Nai. Tại đây tam giác công nghiệp miền Nam phát triển hơn tam giác công nghiệp miền Bắc do các doanh nghiệp miền Bắc vẫn lệ thuộc vào hàng hóa trung gian nhập khẩu.⁴
- Tỉnh Bà Rịa -Vũng Tàu có nhiều vùng công nghiệp lớn sản xuất sắt thép, nhựa, bê-tông đúc sẵn... mà tiêu biểu phải kể đến khu công nghiệp Phú Mỹ nằm giữa đường quốc lộ 51 và cụm cảng quốc tế Cái Mép- Thị Vải. Vì tập trung công nghiệp quy mô lớn và ngành công nghiệp du lịch phát triển nên GDP bình quân đầu người của tỉnh này khá cao, 5000 USD.

(2) Kết nối với thị trường ASEAN- Cảng biển và đường cao tốc quốc tế

- Kết nối thuận lợi với thị trường Châu Á, có môi trường kinh doanh tương tự như các khu vực khác của Châu Á. So với Hà Nội, Hồ Chí Minh có vị trí địa lý gần với các nước trong khu vực Châu Á hơn (Chẳng hạn như Singapore), vận chuyển hàng hoá bằng đường biển cũng năng động hơn.
- Có nhiều khả năng cảng Cái Mép- Thị Vải sẽ đảm nhiệm chức năng cửa ngõ của cảng quốc tế tại Sihanoukville, Campuchia (đặc biệt trong trường hợp vận chuyển hàng hóa container). Nguyên nhân chủ yếu là do cảng Cái Mép- Thị Vải có tuyến vận tải trực tiếp đến Bắc Mỹ và Châu Âu.

⁴ Tuy nhiên cũng có trường hợp ngoại lệ. Đối với ngành công nghiệp xe máy phía Bắc, các sản phẩm linh phụ kiện chính tập trung ở phía bắc. Theo kết quả phỏng vấn, nhiều ngành công nghiệp hỗ trợ cho ngành xe máy ở phía Bắc lại có nguồn gốc từ phía Nam. Các doanh nghiệp miền Nam đầu tư vào khu vực phía bắc nhằm đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp xe máy hàng đầu đang mở rộng sản xuất tại phía Bắc, từ đó cơ sở sản xuất phía Bắc đã trở thành cơ sở chủ đạo.

- Khi hoàn tất xây dựng tuyến “Hành lang kinh tế miền Bắc”, lộ trình vận chuyển hàng hoá bằng đường bộ giữa Việt Nam- Campuchia- Thái Lan (900km) sẽ được hoàn thiện, như vậy việc kết nối tới cơ sở sản xuất tại Thái Lan cũng sẽ được cải thiện hơn rất nhiều. Khi đó, việc kêu gọi đầu tư vào tam giác công nghiệp miền Nam sẽ thuận lợi hơn. Tuy nhiên điểm yếu kém của Hành lang kinh tế miền Bắc là hệ thống hậu cần tại Campuchia. Ngoài thực tế về điều kiện đường xá nghèo nàn còn có nhiều vướng mắc về thủ tục khi vận chuyển qua địa phận nước này.

(3) Khả năng phát triển như một đầu mối vận chuyển hàng hóa toàn khu vực bờ biển phía Đông bán đảo Đông Dương

- Nhờ có sự phát triển của cảng Thị Vải- Cái Mép, vùng tam giác sẽ có nhiều khả năng trong việc trở thành cửa ngõ của bờ biển phía Đông bán đảo Đông Dương. Cảng này được đặt ở vị trí ngay gần lộ trình tuyến đường khu vực Viễn Đông- Singapore nên trong thời gian tới có thể tăng cường khả năng tiếp nhận tàu côngtenơ trọng tải 10000TEU trên tuyến đường Châu Âu- Châu Phi- Viễn Đông. Nếu làm được như vậy, cảng này sẽ ở vị trí rất có lợi với vai trò là cảng trung tâm của khu vực, hơn cả các cảng của Thái Lan.

- Một tập hợp cảng biển tại Cái Mép- Thị Vải, trung tâm vận tải mới tại khu vực phía Nam, gồm có 9 cảng biển (bao gồm cả cảng chuyên dụng và cảng công tenơ). Đây là những cảng nước sâu hoàn thiện với độ sâu trên 12m. Đồng thời trong năm 2011, cảng SP-PSA (liên doanh với Singapo) và cảng Tân Cảng- Cái Mép (liên doanh với Nhật Bản) đang trong quá trình hoạt động. Sản lượng hàng hóa thông qua Tân Cảng- Cái Mép đạt 65 triệu TEU/ năm, và thường đón các tàu công tenơ trọng tải lớn (6.350 TEU), lớn nhất trong lịch sử hàng hải Việt Nam, kết nối đến Bắc Mỹ (cập bến sau 16 ngày). Trong năm 2012, Cảng Quốc tế Cái Mép đã đi vào hoạt động. Chỉ trong vài năm, các tuyến đường bao gồm tuyến Viễn Đông và Châu Âu sẽ tiếp nhận các tàu siêu lớn.

(4) Sự chậm trễ trong hoàn thiện mạng lưới giao thông

So với mức độ phát triển hệ thống hạ tầng cảng biển tiên tiến của quốc tế, hạ tầng giao thông vận tải của trong nước còn kém phát triển.

- Việc hoàn thiện mạng lưới đường bộ nối liền Hồ Chí Minh – Đồng Nai (Bình Dương) – Bà Rịa Vũng Tàu còn chậm trễ. Đặc biệt, trục đường Bắc-Nam nối liền Đồng Nai- Bà Rịa Vũng Tàu không bắt kịp với tốc độ phát triển của cảng biển quốc tế. Công trình thi công mở rộng quốc lộ 51 thành 6 làn đường đang được tiến hành nhưng vì đi qua khu dân cư nên xảy ra tình trạng giao thông hỗn loạn do các loại phương tiện từ xe máy đến xe côngtenơ chờ hàng đều đi lẫn lộn đường/ cùng làn đường. Vì thế ngay cả khi mở rộngnên vận chuyển gặp nhiều khó khăn.

- Để cải thiện tình hình trên, việc hoàn thiện đường chuyên dụng cho ô tô chạy song song với quốc lộ 51 đang rất được kì vọng.

- Hơn nữa, nếu có thể hoàn thiện đường cao tốc nối từ phía nam thành phố Hồ Chí Minh (Gần khu vực cảng Cát Lái) đến sân bay quốc tế mới Long Thành (đang được quy hoạch dọc tuyến đường quốc lộ 51) thì sẽ tăng cường hơn nữa sự kết nối giữa Hồ Chí Minh~ Đồng Nai~ Bà Rịa Vũng Tàu.

(5) Sự phát triển chưa hoàn thiện của hạ tầng đô thị trong các khu vực công nghiệp mới nổi (cơ sở hạ tầng và dịch vụ sinh hoạt dành cho người lao động)

- Một số lượng lớn người lao động từ khắp Việt Nam đang di chuyển đến làm việc tại tam giác công nghiệp miền Nam. Mặt khác, cơ sở hạ tầng nhằm đáp ứng điều kiện sinh hoạt của người lao động (nhà ở, đô thị và dịch vụ xã hội) còn nhiều bất cập. Chẳng hạn, dân số tại khu vực từ phía nam Đồng Nai đến Bà Rịa- Vũng Tàu, đang bị thu hẹp chưa từng có. Như vậy cần thiết phải phát triển thêm các đô thị mới để đáp ứng nhu cầu về nhà ở ngày càng gia tăng.

- Để ứng phó với tình hình này, hiện tại đã có xu hướng mới về kết hợp phát triển khu đô thị và khu công nghiệp. Cụ thể, hiện tại đang có quy hoạch phát triển khu công nghiệp kết hợp đô thị tại Bình Dương, giáp với phía bắc TP HCM trong đó thu hút được rất nhiều vốn đầu tư từ Nhật Bản. Tuy nhiên để phát triển được mô hình như vậy chi phí đầu tư sẽ tăng lên từ 30-50% so với xây dựng khu đô thị đơn thuần. Do đó, chỉ có nhà đầu tư với tiềm năng lớn về tài chính mới có khả năng tham gia dự án này. Ngoài ra theo nội dung phỏng vấn với chuyên gia tài chính của Việt Nam, việc phát triển như vậy chỉ khả thi khi thực hiện tại khu vực ngoại ô của các thành phố lớn.

(6) Các dự án chủ chốt phát triển cơ sở hạ tầng (miền Nam)

Dưới đây là danh mục các dự án phát triển cơ sở hạ tầng có tác động lớn đối với các dự án phát triển công nghiệp tại tam giác công nghiệp miền Nam.

Các dự án chủ chốt phát triển cơ sở hạ tầng ở miền Nam

Địa điểm	Loại công trình	Tên dự án	Thời gian thi công	Tiến độ	Ghi chú
Bà Rịa- Vũng Tàu	Cảng	Cảng quốc tế Cái Mép- Thị Vải (Cảng Bà Rịa- Vũng Tàu, Cái Mép- Thị Vải)	Tháng 10/2008 - 2012 (48 tháng)	Đang thi công	Đầu mối vận tải quốc tế mới tại miền Nam.
Bình Dương	Đô thị/ KCN	VSIP Bình Dương – Đô thị mới và KCN		Vào tháng 3 năm 2011, 26 nhà đầu tư đã đăng ký (trong đó có 9 doanh nghiệp FDI của Nhật Bản)	

TP HCM ~ Long Thành ~ Dầu Giây	Đường	Đường cao tốc TP HCM ~ Long Thành ~ Dầu Giây (Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc-Nam)	Tháng 10/2009 – Tháng 6/2013 (Kế hoạch)	Đang thi công	Kết nối các cơ sở công nghiệp tại miền Nam.
Bình Dương	Đô thị/ KCN	Thành phố mới Bình Dương	2005 - 2020 (Kế hoạch)	Becamex và Tokyu (Nhật Bản)	Xây dựng thành phố mới Bình Dương.
Đồng Nai	Sân bay	Sân bay quốc tế Long Thành	2018 – 2020 (Giai đoạn 1)	Hoàn thiện thiết kế vào tháng 4/2010	Phát triển sân bay quốc tế mới phục vụ TP HCM mở rộng, bao gồm tam giác công nghiệp miền Nam
Đồng Nai	Đô thị/ IP	Khu đô thị trung tâm thành phố mới Nhơn Trạch (Phía Nam Đồng Nai)	2009 - 2020 (Kế hoạch)	Tháng 3/2011 chuẩn bị xây dựng	Xây dựng khu đô thị trung tâm thành phố mới. Nhà ở (252.55ha), tổ hợp kinh doanh (trung tâm hành chính 29.28ha, trung tâm thương mại 69.02ha, trung tâm văn hóa 23.5ha), bảo tàng, trung tâm hội nghị, công viên trung tâm.
Biên Hòa- Vũng Tàu	Đường	Đường cao tốc Biên Hòa- Vũng Tàu	2011 - 2013 (kế hoạch)	Chờ phê duyệt đầu tư.	Kết nối các cơ sở công nghiệp tại miền Nam. (Dong Nai – New Sân bay and CMTV Càngs)
Dầu Giây- Phan Thiết	Đường	Đường cao tốc Dầu Giây- Phan Thiết (Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc-Nam)	2011 – 2014 (kế hoạch)	Chờ phê duyệt đầu tư.	Kết nối các cơ sở công nghiệp tại miền Nam

Cần Thơ – Phnom Penh	Đường	Đường cao tốc Cần Thơ – Phnom Penh	2010 – 2014 (kế hoạch)	Tháng 3/2011, chờ phê duyệt đầu tư	Hành lang kinh tế phía Nam (TP HCM– Campuchia – Thái Lan)
TP HCM	Đường	Đường vành đai 3 và 4 TP HCM,	2011 – 2020 (kế hoạch)	Chuẩn bị báo cáo kế hoạch đầu tư	Kết nối các cơ sở công nghiệp tại miền Nam (Long An – TP HCM- Bình Dương- Đồng Nai)

Nguồn: JETRO, Bản đồ cơ sở hạ tầng Việt Nam, Tháng 3 năm 2011. Nhóm nghiên cứu sắp xếp thứ tự các dự án dựa theo tiến độ hoàn thành và thông tin bổ sung.

5-5. Khu vực Trung Bộ

Miền Trung Việt Nam là một vùng đất trải dài và hẹp giữa Hà Nội và TP HCM, có nền kinh tế kém phát triển hơn miền Bắc và miền Nam. Để phát triển kinh tế ở khu vực này, đã có nhiều dự án phát triển cơ sở hạ tầng trọng yếu bao gồm đường hầm Hải Vân, đường cao tốc Đà Nẵng- Quảng Ngãi, nâng cấp sân bay Đà Nẵng, Khu kinh tế Chu Lai. Trong đó vốn ODA của Nhật Bản đóng vai trò chủ chốt trong những dự án trên.

Sản xuất công nghiệp đang được mở rộng tại khu vực miền Trung. Đặc biệt là các ngành công nghiệp nặng phát triển tại khu vực vịnh Dung Quất, và ngành công nghiệp ô tô phát triển tại Chu Lai. Có thể nói ngành chế biến nông sản, và sản xuất vật liệu xây dựng là những ngành giàu tiềm năng phát triển. Ngoài ra, việc phát triển hành lang kinh tế Đông- Tây (kết nối Myanmar, Thái Lan, Lào, Việt Nam) mở ra triển vọng giúp khu vực này dễ dàng tiếp cận Thái Lan, nhờ đó sẽ thu hút các nhà đầu tư tiềm năng.

Sức hút và những vấn đề tồn tại của miền Nam

Sức hút	<ul style="list-style-type: none"> - Lợi thế từ việc mở cửa hành lang kinh tế Đông- Tây chưa được tận dụng tối đa do chi phí lớn hơn và những bất ổn trong thủ tục hải quan. Tuy nhiên, khi những vướng mắc về thể chế được giải quyết, khi đó kết nối với Thái Lan sẽ là một lợi thế. - Công nghiệp nặng phát triển. - Hệ thống cảng biển thuận lợi tại Đà Nẵng, tại Đà Nẵng có một cảng biển có thể tiếp nhận tàu biển trọng tải 45000 DWT. - Tuyến đường Bắc- Trung đã được cải thiện sau khi xây dựng đường hầm Hải Vân tài trợ bởi vốn ODA Nhật Bản.
Vấn đề tồn tại	<ul style="list-style-type: none"> - Cơ sở hạ tầng chưa hoàn thiện. Đặc biệt, khu vực này hiện vẫn lệ thuộc vào thủy điện, dễ bị ảnh hưởng bởi thời tiết. - So với miền Bắc và miền Nam, nhân lực có thể giao tiếp thành thạo bằng tiếng Nhật rất hạn chế. Tuy Đại học Đà Nẵng có mở các khóa đào tạo tiếng

	<p>Nhật nhưng vẫn thiếu.</p> <p>- Điều kiện sinh sống của người Nhật tại miền Trung còn hạn chế so với miền Bắc hay miền Nam. Chưa có nhiều dịch vụ dành cho người Nhật.</p>
--	--

Nguồn: Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản, “Môi trường kinh doanh tại Việt Nam, 2011” và thông tin Nhóm nghiên cứu tổng hợp.

Dưới đây là danh mục các dự án phát triển cơ sở hạ tầng có tác động lớn đối với các dự án phát triển công nghiệp tại khu vực miền Trung.

Việc nâng cấp các trung tâm phân phối thông qua củng cố cảng Đà Nẵng và tăng cường kết nối giữa các cơ sở sản xuất thông qua phát triển đường cao tốc Đà Nẵng- Quảng Ngãi (một phần của đường cao tốc Bắc- Nam) được nhận định là mang lại hiệu quả rõ rệt trong việc tăng cường liên kết giữa các cơ sở công nghiệp.

Các dự án chủ chốt phát triển cơ sở hạ tầng ở miền Trung

Địa điểm	Loại công trình	Tên dự án	Thời gian thi công	Tiến độ	Ghi chú
Đà Nẵng	Cảng	Đầu tư nâng cấp cảng Đà Nẵng	Cảng Sơn Trà: 2009-2013, Cảng Tiên Sa: 2012-2015	Đang chuẩn bị mặt bằng. Bắt đầu đấu thầu đầu năm 2011.	Nâng cấp cảng biển lớn nhất miền Trung.
Bình Định	Cảng	Đầu tư nâng cấp cảng Quy Nhơn	2009-2016	Giai đoạn 1 hoàn thành từ 2008-2010, giai đoạn 2 từ 2010-2020(nâng cấp luồng vào cảng)	Nâng cấp cảng biển trọng điểm miền Trung.
Đà Nẵng~ Quảng Ngãi	Đường	Đường cao tốc Đà Nẵng~ Quảng Ngãi (Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc-Nam)	2011-2016 (kế hoạch)	Đánh giá thiết kế	Kết nối các cơ sở công nghiệp miền Trung.

Thanh Hóa- Hà Tĩnh	Đườn n	Đường cao tốc Thanh Hóa- Hà Tĩnh (Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc-Nam)	2011 - 2014 (kế hoạch)	Dự kiến trình kế hoạch đầu tư vào tháng 5/2011	Liên kết với hành lang Đông- Tây
Quảng Ngãi	Cảng	Cảng Dung Quất (Quảng Ngãi)	2006-2008 (giai đoạn 1), Giai đoạn 2 chưa quyết định	Hoàn thành giai đoạn 1, chuẩn bị báo cáo kế hoạch đầu tư giai đoạn 2.	Cảng công nghiệp khu vực miền Trung.

Nguồn: JETRO , Bản đồ cơ sở hạ tầng Việt Nam, Tháng 3 năm 2011. Nhóm nghiên cứu sắp xếp thứ tự các dự án dựa theo tiến độ hoàn thành và thông tin bổ sung.

7. Những vấn đề khác

7-1. Danh sách đại biểu phía Nhật Bản

STT	Tên đại biểu	Chức danh	Cơ quan
1	Ông Yasuaki Tanizaki	Ngài Đại sứ	Đại sứ quán Nhật Bản
2	Giáo sư Kenichi Ohno	Giáo sư	Viện Nghiên cứu Chính sách Quốc gia Nhật Bản
3	Ông Hirofumi Miyake	Cố vấn	Đại sứ quán Nhật Bản
4	Ông Hiroshi Aimoto	Cục trưởng, Cục Chính sách Thương mại	Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản
5	Ông Takahiro Shimomura	Bí thư thứ hai	Đại sứ quán Nhật Bản
6	Ông Atsuki Tomoyose	Bí thư thứ hai	Đại sứ quán Nhật Bản
7	Ông Hirotsugu Terado	Cố vấn các vấn đề kinh tế	Đại sứ quán Nhật Bản
8	Ông Toyoharu Kobayashi	Trưởng ban, Ban Châu Á và Thái Bình Dương	Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản
9	Ông Hiroyuki Uemura	Trưởng ban cấp cao, Ban Châu Á và Thái Bình Dương	Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản
10	Ông Noriyuki Yonemura	Chủ tịch, Nhóm phối hợp hoạt động tri thức thúc đẩy nền kinh tế định hướng tri thức	Quỹ Kinh tế Nhật Bản
11	Ông Hirokazu Yamaoka	Trưởng đại diện	JETRO Hà Nội
12	Ông Hirotaka Yasuzumi	Trưởng đại diện	JETRO HCMC
13	Ông Nobuhiro Watanabe	Phó Trưởng đại diện	JETRO Hà Nội
14	Ông Akihiro Nagamori	Phó Giám đốc điều hành	JETRO HCM
15	Ông Motonori Tsuno	Trưởng đại diện	JICA Việt Nam
16	Ông Naomichi Murooka	Đại diện	JICA Việt Nam
17	Ông Takayuki Hayashida	Tư vấn lập dự án cấp cao	JICA Việt Nam
18	Ms. Phạm Thị Việt Hòa	Điều phối viên Chương trình	JICA Việt Nam
19	Ông Yoshifumi Tsujio	Cố vấn đầu tư cao cấp	JICA Việt Nam
20	Ông Mitsuhito Takada	Chuyên gia JICA	Cục Đầu tư Nước ngoài
21	Ông Susumu Sugatani	Chuyên gia JICA	Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
22	Ông Hiroshi Nakaniwa	Chuyên gia JICA, Cục Quản lý Chất lượng Nông lâm sản và Thủy sản	Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
23	Ông Norio Ishizaki	Trưởng Cố vấn, Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng	Bộ Khoa học và Công nghệ
24	Ông Miki Miyamoto	Chuyên gia JICA, Cục phát triển doanh nghiệp	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
25	Ông Kyoshiro Ichikawa	Trưởng Nhóm công tác 4	Sáng kiến chung Nhật Bản-Việt Nam
26	Ông Satoshi Suzuki	Tổng giám đốc	Công ty Kubota Việt Nam

27	Ông Takeo Matsubara	Giám đốc, Strategic Management Group	Công ty Yanmar
28	Ông Hideki Ueda	Giám đốc, Văn phòng TP HCM	Công ty Yanmar Asia Singapore
29	Ông Yoshihisa Maruta	Chủ tịch	Công ty Ô tô Toyota Việt Nam
30	Ông Tatsuya Kijimoto	Giám đốc Marketing	Công ty Ô tô Toyota Việt Nam
31	Bà Nguyễn Như Phương	Phòng Quan hệ Chính phủ, Ban Kế hoạch	Công ty Ô tô Toyota Việt Nam
32	Ông Tomohito Maruno	Director, AM Sales Division	Công ty Honda Việt Nam
33	Ông Hirohiko Sekiya	Trưởng Nhóm nghiên cứu JICA	Nhóm nghiên cứu JICA
34	Ông Shigeki Kawahara	Phó Trưởng nhóm, Chuyên gia nghiên cứu Kinh tế vùng	Nhóm nghiên cứu JICA
35	Ông Yoshiyuki Oba	Thành viên, Nhóm nghiên cứu JICA	Viện Nghiên cứu Kinh tế Nhật Bản
36	Ông Masatoshi Toda	Chuyên gia ngành máy nông nghiệp	Nhóm nghiên cứu JICA
37	Ông Norio Fukushima	Chuyên gia ngành công nghiệp môi trường và tiết kiệm năng lượng	Nhóm nghiên cứu JICA
38	Ông Chosaku Toda	Chuyên gia ngành công nghiệp điện tử	Nhóm nghiên cứu JICA
39	Ông Masayoshi Shinomiya	Chuyên gia lĩnh vực công nghiệp	Nhóm nghiên cứu JICA
40	Bà Emi Harada	Điều phối viên dự án	Nhóm nghiên cứu JICA
41	Bà Miho Murashima	Trợ lý nghiên cứu	Viện Nghiên cứu Chính sách Quốc gia Nhật Bản
42	Bà Phan Thu Hà	Trợ lý dự án	Nhóm nghiên cứu JICA

7-2. Danh sách phỏng vấn trong quá trình thực hiện Nghiên cứu này

● Phỏng vấn tiến hành tại Nhật Bản

Tên tổ chức/ công ty

Công ty TNHH Naigai Nitto

Công ty Tera Motors

Công ty TNHH Dược phẩm Nichi-Iko

Công ty Freesale

Công ty ONE-UP

Công ty Nissan Techno

Công ty TNHH Oshima Shipbuilding

Tập đoàn Toshiba

Công ty TNHH Sapporo Breweries

Công ty Mani

Công ty TNHH Honda Motor

Công ty TNHH Kobelco Eco - Solutions

Tập đoàn Bridgestone

Công ty TNHH Teijin

Công ty TNHH Yanmar

Công ty TNHH Hitachi Metals

Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản (METI)

Bộ Đất đai, hạ tầng, giao thông và du lịch Nhật Bản (MLIT)

● Phỏng vấn tiến hành tại Việt Nam (Công ty Nhật Bản)

Tên công ty

Công ty TNHH NTT Data Việt Nam

Văn phòng đại diện Idemitsu tại Hà Nội

Công ty cổ phần Đô Thị FPT Đà Nẵng

Văn phòng đại diện METAWATER Co., Ltd.

Công ty Bảo hiểm Nhân thọ Sumitomo

CÔNG TY TNHH KDDI VIỆT NAM

CÔNG TY TNHH STARTS INTERNATIONAL VIỆT NAM

Chi nhánh Ngân hàng Mizuho Corporate Bank tại Hà Nội

Công Ty Hitachi Plant Technologies

Hiệp Hội Doanh Nghiệp Nhật Bản Tại Việt Nam

Trung tâm Hợp tác nguồn nhân lực Việt Nam – Nhật Bản (JVCC)

Công ty HẢI VIỆT (HAVICO)

Công ty JGC

CÔNG TY TNHH HICOSEN CARA

Văn phòng đại diện Công ty Quản lý Đầu tư ORIX tại Hà Nội
Công ty TNHH Thép VINA KYOEI
CÔNG TY Ô TÔ TOYOTA VIỆT NAM
CÔNG TY CÔNG NGHIỆP NẶNG MITSUBISHI
TẬP ĐOÀN SUMITOMO TẠI VIỆT NAM
Công ty quản lý Quỹ đầu tư CyberAgent
Công ty TNHH Freesale Vietnam
Công ty TNHH Xây dựng ABE (Việt Nam)
Công ty Cổ phần ACECOOK Việt Nam
Công ty TNHH SUMITEX Việt Nam
Công ty TNHH Kobuta Việt Nam
Công ty TNHH AJINOMOTO Việt Nam
Công ty TNHH đất hiếm Showa Denko Việt Nam
Công ty TNHH Panasonic Appliances Việt Nam
Công ty TNHH Panasonic Industrial Devices Việt Nam
Công ty TNHH Panasonic System Networks Việt Nam
Công ty TNHH Panasonic AVC Networks Việt Nam
Tổng công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp
Văn Phòng Đại Diện Công ty UCC Ueshima Coffee tại Việt Nam
Công ty TNHH Marubeni Vietnam
Công ty TNHH Toyota Tsusho Việt Nam
Văn phòng đại diện Tập đoàn Itochu tại Việt Nam
Công ty TNHH Canon Việt Nam
Công ty TNHH Công nghiệp Brother Việt Nam
Công ty TNHH công nghệ KYOCERA MITA Việt Nam
Công ty TNHH Honda Việt Nam
Công ty Cổ phần Ichikawa Việt Nam

● Phòng vấn tiến hành với các tổ chức công Nhật Bản tại Việt Nam

Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam
Tổng Lãnh sự quán Nhật Bản tại TP.HCM
Văn phòng JICA Việt Nam
Văn phòng JETRO tại Hà Nội
Văn phòng JETRO tại TP HCM
Hiệp hội Doanh nghiệp Nhật Bản tại Việt Nam
Hiệp hội Doanh nghiệp Nhật Bản tại TP. HCM
Trung tâm Hợp tác nguồn nhân lực Việt Nam - Nhật Bản
Chuyên gia JICA

● Phòng vấn tiến hành với các công ty Việt Nam

Tên công ty

Tổng công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp (VEAM)

Công ty Động cơ và Máy nông nghiệp Miền Nam (SVEAM)

Công ty TNHH Diesel Sông Công

Công ty TNHH Phụ tùng Máy số 1 (FUTU1)

Tập đoàn Dệt-May Việt Nam (Vinatex)

Tổng công ty Cổ phần Điện tử và Tin học Việt nam (VEIC)

Công ty TNHH HANEL

CTCP Điện tử Tân Bình (VTB)

Công ty Cổ phần Điện tử Bình Hòa (VBH)

CTCP Điện tử Sao Kim

Công ty TNHH Cơ khí Chính xác Việt Pháp

Tổng Công ty Công Nghiệp Sài Gòn

Công ty TNHH 4P

CTCP Bảo vệ Thực vật An Giang

Tổng Công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam

● Phòng vấn tiến hành với các tổ chức Việt Nam

Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương

Viện Chiến lược Phát triển

Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

Bộ Thông tin và Truyền thông

Bộ Công thương

Bộ Tài chính

Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn

Bộ Khoa học và Công nghệ

Viện Khoa học Quản lý môi trường

Sở Kế hoạch và Đầu tư Hải Phòng

Đại học Nông nghiệp Hà Nội

Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam

Cục xúc tiến thương mại (VIETRADE)

Hội Lương Thực Thực Phẩm

Diễn đàn Phát triển Việt Nam

Hiệp hội Doanh nghiệp Điện tử Việt Nam

7-3. Văn bản chỉ thị của Việt Nam về cơ chế thực hiện dự án hợp tác này

(1) Quyết định số 1075/QĐ-TTg ngày 13 tháng 08 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Ban chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam- Nhật Bản hướng đến năm 2020

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Số: 1075/QĐ-TTg

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 13 tháng 08 năm 2012

QUYẾT ĐỊNH

VỀ VIỆC THÀNH LẬP BAN CHỈ ĐẠO CHIẾN LƯỢC CÔNG NGHIỆP HÓA CỦA VIỆT NAM TRONG KHUÔN KHỔ HỢP TÁC VIỆT NAM - NHẬT BẢN HƯỚNG ĐẾN NĂM 2020

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Nghị định số 08/2012/NĐ-CP ngày 16 tháng 02 năm 2012 của Chính phủ về Quy chế làm việc của Chính phủ;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Thành lập Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 gồm:

1. Trưởng ban: Phó Thủ tướng Chính phủ Hoàng Trung Hải;
2. Phó Trưởng ban: Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Bùi Quang Vinh;
3. Các ủy viên:
 - Bộ trưởng Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ Vũ Đức Đam;
 - Bộ trưởng Bộ Ngoại giao Phạm Bình Minh;
 - Bộ trưởng Bộ Công Thương Vũ Huy Hoàng;
 - Bộ trưởng Bộ Tài chính Vương Đình Huệ;
 - Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Cao Đức Phát;

- Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Đinh La Thăng;
- Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ Nguyễn Quân;
- Bộ trưởng Bộ Thông tin và Truyền thông Nguyễn Bắc Sơn.

4. Mời các công có tên sau đây làm cố vấn Ban Chỉ đạo:

- Thứ trưởng Bộ Kinh tế, Công nghiệp và Thương mại Nhật Bản Hideichi Okada;
- Đại sứ đặc mệnh toàn quyền Nhật Bản tại Việt Nam Yasuaki Tanizaki.

Điều 2. Ban Chỉ đạo có chức năng giúp Thủ tướng Chính phủ trong việc nghiên cứu, chỉ đạo, phối hợp giải quyết các nhiệm vụ liên quan đến phát triển các ngành công nghiệp với sự hợp tác của phía Nhật Bản.

Điều 3. Ban Chỉ đạo có nhiệm vụ:

1. Hợp tác với phía Nhật Bản nhằm xây dựng chiến lược phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm với trọng tâm xác định một số ngành công nghiệp Việt Nam có tiềm năng để ưu tiên phát triển trong giai đoạn đến năm 2020 và phía Nhật Bản quan tâm đầu tư phát triển để báo cáo Thủ tướng Chính phủ.
2. Hợp tác với phía Nhật Bản nhằm xây dựng Kế hoạch hành động để thực hiện phát triển tập trung các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định.
3. Chỉ đạo các Bộ, ngành xây dựng và hướng dẫn cơ chế, chính sách có liên quan về phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định trong giai đoạn 2012-2020 theo lĩnh vực được giao phụ trách.
4. Chỉ đạo các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng chương trình hành động triển khai nội dung phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định theo lĩnh vực được giao phụ trách. Tranh thủ sự hợp tác, giúp đỡ của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước nhằm phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm này.
5. Giám sát, kiểm tra và đánh giá hiệu quả việc thực hiện mục tiêu phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm trong chương trình hành động theo lĩnh vực được giao phụ trách.

Điều 4. Ban Chỉ đạo có quyền hạn:

1. Thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ quyết định những cơ chế, chính sách và giải pháp cụ thể thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ trong quá trình xây dựng và tổ chức triển khai phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định. Định kỳ báo cáo Thủ tướng Chính phủ về các nội dung liên quan và kiến nghị giải pháp trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định các nội dung vượt quá thẩm quyền.
2. Phó Thủ tướng Chính phủ, Trưởng Ban Chỉ đạo được quyền ký các văn bản chỉ đạo, sử dụng con dấu của Chính phủ; Bộ trưởng, Phó Trưởng ban và Bộ trưởng, ủy viên Ban Chỉ đạo ký các văn bản chỉ đạo, sử dụng con dấu của Bộ, cơ quan mình phụ trách.

Điều 5. Quy chế và tổ chức hoạt động của Ban Chỉ đạo:

1. Trưởng Ban Chỉ đạo ban hành Quy chế hoạt động, phân công trách nhiệm cụ thể đối với các thành viên của Ban Chỉ đạo. Ban Chỉ đạo được mời các chuyên gia trong và ngoài nước để tham khảo ý kiến khi cần thiết.

2. Trưởng Ban Chỉ đạo ban hành hoặc ủy quyền cho Phó Trưởng Ban Chỉ đạo ban hành quyết định thành lập và quy định nhiệm vụ của Tổ công tác nhằm thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020. Tổ Công tác được mời các chuyên gia trong và ngoài nước để tham khảo ý kiến khi cần thiết.

3. Kinh phí hoạt động của Ban Chỉ đạo và Tổ Công tác do ngân sách nhà nước bảo đảm.

Điều 6. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

Điều 7. Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các thành viên quy định tại Điều 1 chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc CP;
- VP BCĐTW về phòng, chống tham nhũng;
- HĐND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, Cổng TTĐT, các Vụ: TH, KTN, TCCV, Công báo;
- Lưu: Văn thư, QHQT (05).

Nguyễn Tấn Dũng

(2) Quyết định số 113/QĐ-BCĐCLVNNB ngày 04 tháng 10 năm 2012 của Trưởng Ban chỉ đạo về việc ban hành quy chế hoạt động của Ban chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam- Nhật Bản hướng đến năm 2020

**BAN CHỈ ĐẠO CHIẾN LƯỢC
CÔNG NGHIỆP HÓA CỦA
VIỆT NAM TRONG KHUÔN KHỔ
HỢP TÁC VIỆT NAM - NHẬT BẢN
HƯỚNG ĐẾN NĂM 2020**

Số: 113/QĐ-BCĐCLVNNB

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Hà Nội, ngày 04 tháng 10 năm 2012

QUYẾT ĐỊNH

**BAN HÀNH QUY CHẾ HOẠT ĐỘNG CỦA BAN CHỈ ĐẠO CHIẾN LƯỢC CÔNG
NGHIỆP HÓA CỦA VIỆT NAM TRONG KHUÔN KHỔ HỢP TÁC VIỆT NAM - NHẬT
BẢN HƯỚNG ĐẾN NĂM 2020**

**TRƯỞNG BAN CHỈ ĐẠO CHIẾN LƯỢC CÔNG NGHIỆP HÓA CỦA VIỆT NAM
TRONG KHUÔN KHỔ HỢP TÁC VIỆT NAM - NHẬT BẢN HƯỚNG ĐẾN NĂM
2020**

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Quyết định số 34/2007/QĐ-TTg ngày 12 tháng 3 năm 2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quy chế thành lập, tổ chức và hoạt động của tổ chức phối hợp liên ngành;

Căn cứ Quyết định số 1075/QĐ-TTg ngày 13 tháng 8 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam-Nhật Bản hướng đến năm 2020;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành kèm theo Quyết định này Quy chế hoạt động của Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020.

Điều 2. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Điều 3. Các thành viên Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này../.

**TRƯỞNG BAN
PHÓ THỦ TƯỚNG**

- Nơi** **nhận:**
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
 - Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
 - HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
 - Văn phòng TW Đảng;
 - Văn phòng Quốc hội;
 - Các thành viên Ban chỉ đạo;
 - VPCP: BTCN, các PCN, trợ lý TTg, các Vụ: TH, KTN, QHQT;
 - Lưu: VT, VPBCĐCLVNNB (3b).

Hoàng Trung Hải

QUY CHẾ

HOẠT ĐỘNG CỦA BAN CHỈ ĐẠO CHIẾN LƯỢC CÔNG NGHIỆP HÓA CỦA VIỆT NAM TRONG KHUÔN KHỔ HỢP TÁC VIỆT NAM - NHẬT BẢN HƯỚNG ĐẾN NĂM 2020

(Ban hành kèm theo Quyết định số 113/QĐ-BCĐCLVNNB ngày 04 tháng 10 năm 2012 của Trưởng Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020)

Chương 1.

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Quy chế này quy định về hoạt động của Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 (dưới đây gọi tắt là Ban Chỉ đạo) được thành lập theo Quyết định số 1075/QĐ-TTg ngày 13 tháng 8 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Quy chế này áp dụng đối với Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020, các ủy viên Ban Chỉ đạo và Tổ Công tác giúp việc Ban Chỉ đạo.

Điều 3. Kinh phí hoạt động của Ban Chỉ đạo

1. Kinh phí hoạt động của Ban Chỉ đạo để tổ chức các hội nghị, hội thảo, tổ chức các đoàn tham quan, nghiên cứu, kiểm tra, đánh giá,... do ngân sách nhà nước bảo đảm.
2. Văn phòng Chính phủ hỗ trợ tổ chức các cuộc họp của Ban Chỉ đạo tại Văn phòng Chính phủ.

Chương 2.

CHỨC NĂNG, NHIỆM VỤ CỦA BAN CHỈ ĐẠO, CÁC ỦY VIÊN BAN CHỈ ĐẠO VÀ TỔ CÔNG TÁC

Điều 4. Chức năng của Ban Chỉ đạo

Ban Chỉ đạo có chức năng giúp Thủ tướng Chính phủ trong việc nghiên cứu, chỉ đạo, phối hợp giải quyết các nhiệm vụ liên quan đến phát triển các ngành công nghiệp với sự hợp tác của phía Nhật Bản.

Điều 5. Nhiệm vụ của Ban Chỉ đạo

1. Hợp tác với phía Nhật Bản nhằm xây dựng chiến lược phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm với trọng tâm xác định một số ngành công nghiệp Việt Nam có tiềm năng, để ưu tiên phát triển trong giai đoạn đến năm 2020 và phía Nhật Bản quan tâm đầu tư phát triển để báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.
2. Hợp tác với phía Nhật Bản nhằm xây dựng Kế hoạch hành động để thực hiện phát triển tập trung các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định.
3. Chỉ đạo các Bộ, ngành xây dựng và hướng dẫn cơ chế, chính sách có liên quan về phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định trong giai đoạn 2012-2020 theo lĩnh vực được giao phụ trách.
4. Phối hợp với phía Nhật Bản nhằm tranh thủ hỗ trợ về công nghệ, nhân lực, tài chính và các nguồn lực khác cho quá trình phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định trong giai đoạn đến năm 2020.
5. Chỉ đạo các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng chương trình hành động triển khai nội dung phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định theo lĩnh vực được giao phụ trách. Tranh thủ sự hợp tác, giúp đỡ của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước nhằm phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm này.
6. Giám sát, kiểm tra và đánh giá hiệu quả việc thực hiện mục tiêu phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm trong chương trình hành động theo lĩnh vực được giao phụ trách, định kỳ báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

Điều 6. Nhiệm vụ của các ủy viên Ban Chỉ đạo

1. Trưởng Ban Chỉ đạo:

- a) Chịu trách nhiệm trước Thủ tướng Chính phủ về nội dung và hiệu quả hoạt động của Ban Chỉ đạo;
- b) Tổ chức, điều hành mọi hoạt động của Ban Chỉ đạo, phân công nhiệm vụ cho các ủy viên Ban Chỉ đạo;
- c) Phê duyệt chương trình, kế hoạch hoạt động của Ban Chỉ đạo;
- d) Triệu tập và chủ trì các phiên họp thường kỳ của Ban chỉ đạo và quyết định họp đột xuất khi cần thiết;
- đ) Trưởng Ban Chỉ đạo sử dụng con dấu của Thủ tướng Chính phủ.

2. Phó Trưởng Ban Chỉ đạo:

- a) Chỉ đạo Tổ Công tác nghiên cứu, thảo luận, và xác định một số ngành công nghiệp mà Việt Nam có tiềm năng và phía Nhật Bản có quan tâm đầu tư phát triển trong giai đoạn đến năm 2020, trình Trưởng Ban Chỉ đạo xem xét, quyết định;

b) Chỉ đạo Tổ Công tác tổng hợp, xây dựng chương trình hành động phát triển các ngành công nghiệp được lựa chọn phù hợp với tiềm năng của Việt Nam và nhu cầu đầu tư - hợp tác phát triển của phía Nhật Bản, trình Trưởng Ban Chỉ đạo xem xét, quyết định;

c) Thay mặt Trưởng Ban điều hành một số hoạt động của Ban Chỉ đạo khi được Trưởng Ban Chỉ đạo ủy quyền;

d) Giúp Trưởng Ban Chỉ đạo điều phối, đôn đốc, theo dõi, kiểm tra tình hình thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 theo sự phân công của Trưởng Ban Chỉ đạo;

đ) Chỉ đạo xây dựng và điều hành dự toán kinh phí hoạt động theo nhiệm vụ được phân công;

e) Phó Trưởng Ban Chỉ đạo sử dụng con dấu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

3. Các ủy viên Ban Chỉ đạo:

a) Tham gia đóng góp ý kiến cho các chương trình, đề án, kế hoạch hoạt động của Ban Chỉ đạo và các văn bản có liên quan;

Các ủy viên Ban Chỉ đạo là Bộ trưởng các Bộ trong Ban Chỉ đạo chịu trách nhiệm tổ chức chỉ đạo và đôn đốc việc thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 thuộc lĩnh vực phụ trách của Bộ mình;

b) Giúp Trưởng Ban Chỉ đạo kiểm tra việc thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 thuộc lĩnh vực phụ trách của mình theo sự phân công của Trưởng Ban Chỉ đạo.

c) Tham gia đầy đủ các cuộc họp do Trưởng Ban Chỉ đạo triệu tập.

4. Các cố vấn của Ban Chỉ đạo:

a) Tham vấn với các ủy viên Ban Chỉ đạo về nội dung, phạm vi của các chương trình, kế hoạch hoạt động của Ban Chỉ đạo;

b) Bảo đảm mối liên hệ với các ủy viên Ban Chỉ đạo; giữa Ban Chỉ đạo với các cơ quan liên quan trong việc thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020;

c) Tích cực phối hợp, trao đổi với các cơ quan Việt Nam trong việc xác định các cơ chế, chính sách và các biện pháp hỗ trợ cần thiết khác từ phía Nhật Bản nhằm xúc tiến phát triển các ngành công nghiệp trọng điểm được xác định trong giai đoạn đến năm 2020.

d) Tham gia chuẩn bị các cuộc họp và dự thảo báo cáo của Ban Chỉ đạo tại các phiên họp và báo cáo hàng năm của Ban Chỉ đạo.

Điều 7. Tổ Công tác về Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020

Trưởng Ban Chỉ đạo quyết định thành lập hoặc ủy quyền cho Phó Trưởng Ban Chỉ đạo quyết định thành lập Tổ công tác về Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020, nhằm giúp việc cho Ban Chỉ đạo trong việc thực hiện các nhiệm vụ được quy định tại Quyết định số 1075/QĐ-TTg ngày 13 tháng 8 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ.

Thành viên của Tổ Công tác là các cán bộ cấp vụ và tương đương kiêm nhiệm hoạt động theo sự điều hành của Tổ trưởng Tổ Công tác và chịu sự chỉ đạo trực tiếp của ủy viên Ban Chỉ đạo.

Chương 3.

CHẾ ĐỘ LÀM VIỆC CỦA BAN CHỈ ĐẠO

Điều 8. Cách thức làm việc của Ban Chỉ đạo

Ban chỉ đạo làm việc trên cơ sở trao đổi, bàn bạc dân chủ, tập thể và thực hiện theo kết luận của Trưởng Ban Chỉ đạo.

Điều 9. Chế độ làm việc

1. Ban Chỉ đạo làm việc theo chế độ kiêm nhiệm, đề cao trách nhiệm cá nhân của người đứng đầu, theo cơ chế phối hợp thông qua các cuộc họp của Ban Chỉ đạo và trách nhiệm được giao của mỗi ủy viên.

2. Ban Chỉ đạo họp định kỳ hàng quý hoặc họp đột xuất theo quyết định của Trưởng Ban Chỉ đạo.

a) Các cuộc họp của Ban Chỉ đạo do Trưởng Ban Chỉ đạo hoặc Phó Trưởng Ban Chỉ đạo (khi Trưởng Ban ủy quyền) triệu tập theo kế hoạch;

b) Trường hợp không tổ chức được cuộc họp, có thể thông báo và xin ý kiến các ủy viên Ban Chỉ đạo bằng văn bản;

c) Tùy theo yêu cầu và nội dung của cuộc họp, Trưởng Ban Chỉ đạo có thể triệu tập cuộc họp với thành phần phù hợp, khi cần sẽ mời các chuyên gia tham dự, đóng góp ý kiến.

3. Các ủy viên Ban Chỉ đạo được cung cấp những thông tin cần thiết, có liên quan đến công tác chỉ đạo, tình hình triển khai và kết quả thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 định kỳ 6 tháng và hàng năm; trao đổi ý kiến tại các phiên họp của Ban Chỉ đạo; kiểm tra tình hình thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 ở các địa phương theo sự phân công của Trưởng Ban Chỉ đạo.

Điều 10. Quan hệ làm việc của Ban chỉ đạo

Ban Chỉ đạo phối hợp công tác với Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam, Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản, Cơ quan xúc tiến thương mại Nhật Bản, Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản và các tổ chức, chuyên gia trong nước và quốc tế về những nội dung liên

quan đến Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020.

Chương 4.

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 11. Trách nhiệm thực hiện

1. Trưởng Ban, Phó Trưởng Ban, các ủy viên Ban Chỉ đạo trong phạm vi trách nhiệm và quyền hạn của mình chịu trách nhiệm tổ chức, chỉ đạo thực hiện đúng các quy định tại Quy chế này.
2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Văn phòng Chính phủ có nhiệm vụ bảo đảm các điều kiện hoạt động của Ban Chỉ đạo và Tổ Công tác.
3. Trong quá trình thực hiện quy chế, nếu có vướng mắc, các ủy viên Ban Chỉ đạo báo cáo kịp thời với Phó Trưởng ban để nghiên cứu, chỉnh sửa và bổ sung trình Trưởng Ban Chỉ đạo xem xét, quyết định./.

(3) Quyết định số 1579/QĐ-BCĐCLVNNB ngày 23 tháng 11 năm 2012 của Trưởng Ban chỉ đạo về việc thành lập Tổ công tác Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020

**BAN CHỈ ĐẠO CHIẾN LƯỢC
CÔNG NGHIỆP HÓA CỦA
VIỆT NAM TRONG KHUÔN KHỔ
HỢP TÁC VIỆT NAM – NHẬT BẢN
HƯỚNG ĐẾN NĂM 2020**

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 1579/QĐ-BCĐCLVNNB

Hà Nội, ngày 23 tháng 11 năm 2012

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc thành lập Tổ công tác Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam
trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản
hướng đến năm 2020**

**TRƯỞNG BAN CHỈ ĐẠO CHIẾN LƯỢC CÔNG NGHIỆP HÓA CỦA
VIỆT NAM TRONG KHUÔN KHỔ HỢP TÁC VIỆT NAM-NHẬT BẢN
HƯỚNG ĐẾN NĂM 2020**

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Nghị định 116/2008/NĐ-CP ngày 14/11/2008 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

Căn cứ Quyết định số 1075/QĐ-TTg ngày 13 tháng 8 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 1075/QĐ-TTg ngày 13 tháng 8 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020;

Căn cứ Quyết định số 113/QĐ-BCĐCLVNNB ngày 04 tháng 10 năm 2012 của Trưởng Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam- Nhật Bản hướng đến năm 2020 về việc ban hành Quy chế hoạt động của Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản hướng đến năm 2020;

Xét đề nghị của Viện trưởng Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương;

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Thành lập Tổ công tác Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 gồm các thành phần sau đây:

* Đồng Tổ trưởng Tổ công tác:

1. Ông Lê Xuân Bá, Viện trưởng Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
2. Ông Kenichi Ohno, Giáo sư Trường Chính sách công nghiệp Nhật Bản;

* Tổ phó Tổ công tác:

3. Bà Nguyễn Thị Tuệ Anh, Trưởng ban Ban Môi trường kinh doanh và Năng lực cạnh tranh, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

* Các thành viên bên phía Việt Nam là các cán bộ cấp Vụ và tương đương, gồm:

4. Ông Nguyễn Trọng Đường, Vụ trưởng Vụ Công nghệ thông tin, Bộ Thông tin và Truyền thông;

5. Ông Nguyễn Việt Hồng, Vụ trưởng Vụ Hành chính sự nghiệp, Bộ Tài chính;

6. Ông Vũ Đức Hùng, Phó Vụ trưởng Vụ Kế hoạch, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn;

7. Ông Vũ Xuân Hùng, Chuyên viên Vụ Quan hệ quốc tế, Văn phòng Chính phủ;

8. Bà Lê Thị Việt Lâm, Phó Vụ trưởng Vụ Hợp tác quốc tế, Bộ Khoa học và Công nghệ;

9. Ông Hồ Lê Nghĩa, Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu chiến lược chính sách công nghiệp, Bộ Công thương;

10. Ông Nguyễn Trường Sơn, Phó Vụ trưởng Vụ Đông Bắc Á, Bộ Ngoại giao;

11. Ông Nguyễn Văn Thạch, Phó Vụ trưởng Vụ Quan hệ quốc tế, Bộ Giao thông Vận tải;

12. Ông Trần Tường Lân, Vụ trưởng Vụ Kết cấu hạ tầng và đô thị, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

13. Ông Đào Đình Tân, Vụ trưởng, Chánh Văn phòng Phát triển bền vững, Vụ Khoa học giáo dục, tài nguyên và môi trường, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

14. Bà Nguyễn Thị Phú Hà, Phó Vụ trưởng Vụ Tổng hợp kinh tế quốc dân, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

15. Ông Vũ Ngọc Hưng, Phó Vụ trưởng Vụ Tài chính, Tiền tệ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

16. Ông Đinh Ngọc Minh, Phó Vụ trưởng Vụ Kinh tế nông nghiệp, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

17. Bà Nguyễn Thị Bích Ngọc, Phó Cục trưởng Cục Đầu tư nước ngoài, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

18. Ông Trần Đông Phong, Phó Vụ trưởng Vụ Kinh tế công nghiệp, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

19. Ông Lê Thành Quân, Phó Vụ trưởng Vụ Quản lý các khu kinh tế, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

20. Ông Ngô Công Thành, Phó Vụ trưởng Vụ Quản lý quy hoạch, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

21. Ông Nguyễn Xuân Tiến, Phó Vụ trưởng Vụ Kinh tế đối ngoại, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

22. Ông Nguyễn Văn Vịnh, Trưởng ban Ban Phát triển hạ tầng, Viện Chiến lược phát triển, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

23. Ông Nguyễn Anh Dương, Phó Trưởng ban Ban Chính sách kinh tế vĩ mô, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ yêu cầu và điều kiện cụ thể, Tổ trưởng Tổ công tác có thể mời các chuyên gia có trình độ chuyên môn và giàu kinh nghiệm của Việt Nam và Nhật Bản làm cố vấn cho các hoạt động được giao.

Điều 2. Tổ công tác có chức năng giúp việc cho Ban Chỉ đạo trong việc thực hiện các nhiệm vụ được quy định tại Quyết định số 1075/QĐ-TTg ngày 13 tháng 8 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ.

Điều 3. Tổ công tác có nhiệm vụ:

1. Nghiên cứu, thảo luận, xác định một số ngành công nghiệp mà Việt Nam có tiềm năng và phía Nhật Bản có quan tâm đầu tư; xây dựng Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản hướng đến năm 2020 để trình Trưởng Ban Chỉ đạo xem xét, quyết định;

2. Nghiên cứu, thảo luận, xây dựng Chương trình hành động phát triển các ngành công nghiệp được lựa chọn phù hợp với tiềm năng của Việt Nam và nhu cầu đầu tư – hợp tác phát triển của phía Nhật Bản, trình Trưởng Ban Chỉ đạo xem xét, quyết định;

3. Điều phối, đôn đốc, theo dõi, kiểm tra tình hình thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 theo sự chỉ đạo của Trưởng Ban Chỉ đạo;

4. Hợp tác với các cơ quan liên quan của phía Nhật Bản và các cơ quan, địa phương có liên quan của Việt Nam trong việc xây dựng, triển khai, theo dõi, kiểm tra việc thực hiện Chiến lược và Chương trình hành động;

5. Chuẩn bị nội dung, tài liệu cho các cuộc họp của Ban Chỉ đạo;

6. Cung cấp những thông tin cần thiết, có liên quan theo yêu cầu của các ủy viên Ban Chỉ đạo;

7. Xây dựng dự toán kinh phí hoạt động của Ban Chỉ đạo và Tổ công tác, trình Trưởng Ban Chỉ đạo xem xét, quyết định.

Điều 4. Chế độ làm việc và tổ chức hoạt động của Tổ công tác

1. Tổ công tác và các thành viên làm việc theo chế độ kiêm nhiệm, hoạt động theo sự điều hành của Tổ trưởng Tổ công tác, và chịu sự chỉ đạo trực tiếp của ủy viên Ban Chỉ đạo theo lĩnh vực được phân công;
2. Tổ công tác họp định kỳ hàng tháng hoặc họp đột xuất theo quyết định của Tổ trưởng Tổ công tác;
3. Văn phòng điều phối của Tổ Công tác được đặt tại Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
4. Kinh phí hoạt động của Tổ công tác do Ngân sách nhà nước bảo đảm, được bố trí trong dự toán chi thường xuyên của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và được sử dụng theo quy định tài chính hiện hành;
5. Tổ công tác được chủ động huy động sự tài trợ của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước theo quy định của pháp luật để thực hiện Chiến lược;
6. Tổ công tác tự giải thể khi hoàn thành nhiệm vụ được giao.

Điều 5. Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký.

Điều 6. Viện trưởng Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, Trưởng các cơ quan, đơn vị có liên quan và các Ông/Bà có tên tại Điều 1 chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này. /.

Nơi nhận:

- Như Điều 6;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Ủy viên Ban Chỉ đạo;
- Lưu: VT, BCĐHTVNNB.

KT. TRƯỞNG BAN
PHÓ TRƯỞNG BAN



Bùi Quang Vinh
BỘ TRƯỞNG