

Việt Nam
Bộ Công thương

Bộ Công thương
Thu thập thông tin, điều tra tìm hiểu
ngành sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô
tại Việt Nam
Báo cáo tổng kết

Tháng 6 năm 2017
Japan International Corporation Agency (JICA)
Deloitte Tohmatsu Consulting

Mục lục

Mục lục	
Các từ viết tắt	
Tóm tắt chung	
Chương 1 Khái quát về dự án	1
1 – 1 Bối cảnh và mục đích	1
1 – 2 Cơ chế tổ chức thực hiện	1
1 – 3 Thời gian thực hiện	2
Chương 2 Hiện trạng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam	3
Chương 3 Tầm quan trọng của ngành công nghiệp ô tô	6
Chương 4 Các vấn đề của ngành công nghiệp ô tô	9
4 – 1 Chi phí sản xuất chế tạo ô tô tại Việt Nam	9
4 – 2 Các vấn đề nội địa hóa	9
4 – 3 (Tham khảo) Tích tụ sản xuất tại Việt Nam	10
Chương 5 Đề xuất đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam	12
5 – 1 Bối cảnh đề xuất chính sách	12
5 – 1 – 1 Kịch bản tương lai	12
5 – 1 – 2 Tính toán về thu thuế và cán cân thương mại	12
5 – 1 – 3 Ví dụ của các nước	14
5 – 2 Định hướng chính sách và thực hiện	16
5 – 2 – 1 Chính sách trong giai đoạn duy trì tồn tại	16
5 – 2 – 2 (Tham khảo) Các biện pháp đảm bảo nguồn ngân sách	20
5 – 2 – 3 (Tham khảo) Các biện pháp tạo ra sản phẩm có giá trị gia tăng cao	
5 – 3 Cụ thể hóa các chính sách	23
5 – 3 – 1 Giảm thuế TTĐB (dòng xe được lựa chọn)	23
5 – 3 – 2 Giảm thuế nhập khẩu phụ tùng	25
5 – 3 – 3 Hỗ trợ cho nhà cung cấp	27
5 – 3 – 4 Nói lỏng qui chế nhập khẩu (ví dụ: máy móc qua sử dụng)	28
5 – 3 – 5 Ưu đãi cho các doanh nghiệp chế xuất EPE bán hàng trong nước	29
5 – 3 – 6 Cho doanh nghiệp vừa và nhỏ (SME) vay lãi suất thấp	31
5 – 3 – 7 Áp dụng các tiêu chuẩn quản lý	33
5 – 3 – 8 Đào tạo nguồn nhân lực	35
Chương 6 Các hoạt động trong thời gian tới	40

Tài liệu phụ lục

1 Phòng vấn doanh nghiệp	42
2 Khảo sát kỹ thuật tại Indonesia	43
3 Hội thảo do JICA/MOIT đồng tổ chức	46
4 Khảo sát kỹ thuật tại Nhật Bản	49
5 Tìm hiểu các qui định của WTO	52
6 Phân tích tác động của chính sách	55
7 Hội thảo tổng kết JICA/MOIT đồng tổ chức	65
8 Danh mục văn bản pháp luật sử dụng trong báo cáo	70

Từ viết tắt

#	Từ viết tắt	Tên chính thức
		Tiếng Anh
1	ASEAN	Association of South-East Asian Nations
2	AED	Agency for Enterprise Development
3	BDS	Business Development Service
4	BKPM	Badan Koordinasi Penanaman Modal
5	CARS Program	Comprehensive Automotive Resurgence Strategy Program
6	CBU	Complete Build-up
7	CIEM	Central Institute for Economic Management
8	CIT	Corporate Income Tax
9	CKD	Complete Knock Down
10	CPK	Capability Process Index
11	DOIT	Department of Industry and Trade
12	DPI	Department of Planning and Investment
13	EEV	Energy Efficient Vehicles
14	EPE	Export Processing Enterprises
15	EPZ	Export Processing Zone
16	EV	Electronic Vehicle
17	EZ	Economic Zone
18	GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
19	GDVT	General Department of Vocational Training
20	HS code	Harmonized System Codes
21	IATF	International Automotive Task Force
22	IPSI	Industrial Policy and Strategy Institute
23	ISO	International Organization for Standardization
24	ISO/TS 16949	n/a
25	JBAV	The Japan Business Association in Vietnam

26	LCGC	Low Cost Green Car
27	LEs	Large Enterprises
28	MOF	Ministry of Finance of Vietnam
29	MOF	Ministry of Finance of Indonesia
30	MOI	Ministry of Industry of Indonesia
30	MOIT	Ministry of Industry and Technology of Vietnam
31	MOLISA	Ministry of Labour, Invalids and Social Affairs of Vietnam
32	MOST	Ministry of Science and Technology of Vietnam
33	MOT	Ministry of Transport of Vietnam
34	MOT	Ministry of Transport of Indonesia
35	MPI	Ministry of Planning and Investment of Vietnam
36	MFN	Most Favoured Nation Treatment
37	OEM	Original Equipment Manufacturer
38	OOG	Office of the Government
39	OT	Ownership Tax
40	PHV	Plug-in Hybrid Vehicle
41	PIKKO	Association of Small and Medium-Sized Automotive Component Companies
42	SCT	Special Consumption Tax
43	SME	Small and Medium-sized Enterprise
44	SMEDF	Small and Medium Enterprise Development Fund
45	TCP	Technical Corporation Project
46	TCVN	Vietnam National Standards
47	TVET	Technical Vocational Education and Training
48	TSL	Two Step Loan
49	VAMA	Vietnam Automobile Manufacturers' Association
50	VASI	Vietnam Association for Supporting Industries
51	VAT	Value Added Tax
52	VJCC	Vietnam - Japan Human Resources Cooperation Center
53	WTO	World Trade Organization

Tóm tắt chung

Báo cáo này được thực hiện nhằm xác định phương hướng cũng như các biện pháp chính sách cụ thể mà chính phủ Việt Nam cần triển khai nhằm phát triển ngành công nghiệp ô tô trong giai đoạn duy trì tồn tại, hướng tới năm 2018 mở cửa thị trường cho xe nguyên chiếc (Complete Build-up CBU). Thông qua cuộc điều tra tìm hiểu đã làm rõ Việt Nam hiện đang trong giai đoạn ngành công nghiệp ô tô duy trì để tồn tại, để giúp mở rộng thị trường và phát triển ngành công nghiệp phụ trợ cần phải thực hiện các chính sách như giảm thuế tiêu thụ đặc biệt (Special Consumption Tax: SCT), thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng, đồng thời thúc đẩy các doanh nghiệp chế xuất (EPE) bán sản phẩm của mình trong nước, v.v...

Việt Nam sau năm 2020, dự báo với việc ô tô hóa, thị trường sẽ tăng trưởng vượt qua mức 200,000 xe/năm hiện nay. Với việc mở rộng qui mô thị trường, ngành công nghiệp ô tô trong nước cũng được kỳ vọng là sẽ phát triển. Tại Thái Lan, nơi có ngành công nghiệp ô tô đi trước, ngành công nghiệp ô tô đóng góp cho kinh tế đất nước thông qua GDP, thu thuế, cán cân thương mại, công ăn việc làm. Đặc biệt, ngành công nghiệp ô tô Thái Lan đã đóng góp khoảng 10 tỷ USD xuất khẩu xe CBU mỗi năm vào thặng dư thương mại, cũng như tạo ra 600,000 công ăn việc làm trong các doanh nghiệp đại lý hay nhà cung cấp. Ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam cũng được kỳ vọng là sẽ phát triển thúc đẩy kinh tế đi lên.

Tuy nhiên, năm 2018 dự kiến thuế nhập khẩu đối với xe CBU từ các nước ASEAN (Association of South – East Asian Nations: ASEAN) sẽ bị xóa bỏ. Kết quả là ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam sẽ phải cạnh tranh với xe CBU từ các nước trong khu vực như Thái Lan, Indonesia, nơi có qui mô sản xuất lớn hơn.

Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt, để ngành công nghiệp ô tô trở thành ngành công nghiệp trụ cột của Việt Nam, cần phải sản xuất các xe có chất lượng cao với chi phí thấp. Tuy nhiên, hiện các doanh nghiệp sản xuất xe nguyên chiếc (Original Equipment Manufacturer: OEM) tại Việt Nam đang sản xuất xe ô tô với chi phí cao do qui mô sản xuất nhỏ dẫn tới chi phí khấu hao lớn, chi phí vận chuyển, đóng gói cao do phụ thuộc vào linh kiện phụ tùng nhập khẩu, so với các nước xung quanh (kể cả chi phí vận chuyển xe CBU nhập khẩu) chi phí sản xuất tại Việt Nam đang cao hơn 5-10%. Bối cảnh của vấn đề này là thị trường tiêu thụ của Việt Nam so với các nước xung quanh hãy còn nhỏ, ngoài ra chưa có ngành công nghiệp phụ trợ.

Để khắc phục vấn đề, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam hướng tới phát triển ngành công nghiệp lắp ráp, phụ trợ để tạo sức cạnh tranh quốc tế. Như trên đã trình bày, ngành công nghiệp ô tô có tiềm năng thúc đẩy nền kinh tế, nếu Việt Nam thành công phát triển ngành thì vào năm 2035 sẽ tăng được mức thu thuế gấp 12 lần so với hiện nay, và giảm được thâm hụt thương mại khoảng 15 tỷ USD so với nếu thất bại trong việc phát triển ngành công nghiệp ô tô.

Các giai đoạn phát triển của ngành công nghiệp ô tô chia làm ba giai đoạn: giai đoạn duy trì tồn tại, giai đoạn phát triển và giai đoạn trưởng thành, hiện Việt Nam đang ở giai đoạn duy trì tồn tại. Trong khu vực ASEAN, Việt Nam và Philippine hiện đang ở giai đoạn duy trì tồn tại, Indonesia, quốc gia có qui mô sản xuất 1 triệu xe có thể cạnh tranh về chi phí với xe nhập khẩu, đang ở trong giai đoạn phát triển, Thái Lan, quốc gia có qui mô sản xuất 2 triệu xe, đang xuất khẩu sang các nước đang ở giai đoạn trưởng thành. Mỗi giai đoạn cần có những chính sách chủ đạo khác nhau. Việt Nam

đang trong giai đoạn duy trì tồn tại vì vậy cần phải tạo ra sự tăng trưởng về thị trường và bù đắp những chênh lệch về chi phí so với xe nhập khẩu.

Trong giai đoạn duy trì và tồn tại, các biện pháp chính sách cụ thể cần thực thi có thể nêu ra như giảm SCT (đối với dòng xe nhỏ được lựa chọn, hay toàn bộ các xe nhỏ), giảm thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng, hỗ trợ các nhà cung cấp, nới lỏng các qui định hạn chế nhập khẩu máy móc đã qua sử dụng, ưu đãi các doanh nghiệp EPE bán hàng trong nước, cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ (Small and Medium-sized Enterprise: SME) vay lãi suất thấp, áp dụng các tiêu chuẩn quản lý, tích tụ vốn. Các chính sách này đều dựa trên các chính sách hiện có tại Việt Nam, nâng cao tính thực thi và khắc phục được những vấn đề tồn tại thì có thể kỳ vọng mang lại những hiệu quả to lớn.

Dự án này ngoài việc tổng hợp lại những chính sách biện pháp hiện có, còn điều tra tìm hiểu các vấn đề khúc mắc cũng như các giải pháp liên quan đến chính sách. Về giảm SCT, dự án đã tính toán so sánh về mặt thu thuế, cân cân thương mại các hiệu quả của chính sách tùy theo việc xác định phạm vi các mẫu xe được giảm (chỉ xe trong nước hay cả xe trong nước và xe nhập khẩu). Về giảm thuế nhập khẩu đối với linh kiện phụ tùng, dự án đã sắp xếp tổng kết lại những vấn đề vướng mắc hiện tại liên quan đến việc lựa chọn các phụ tùng, cũng như đã xem xét các cơ chế có thể giúp tăng tỷ lệ nội địa hóa. Về các chính sách khác ví dụ như các rào cản liên quan đến các cơ chế chính sách phức tạp (để được ưu đãi đầu tư cần phải được sự phê duyệt không chỉ của Bộ Công thương mà còn của nhiều cơ quan thuộc chính quyền địa phương) khiến cho việc triển khai chính sách gặp khó khăn, không đạt được mục tiêu mở rộng thị trường và tăng tỷ lệ nội địa hóa nhằm duy trì sản xuất. Trong thời gian tới, chính phủ và các cơ quan liên quan cần xem xét áp dụng các chính sách để giải quyết các vấn đề này.

Ngoài ra, về các biện pháp rào cản, phòng vệ mà hiện đang được thảo luận trong các cơ quan quản lý, dự án cũng tiến hành xem xét về hiệu quả cũng như vướng mắc của các chính sách này. Về các chính sách bảo hộ ngành công nghiệp ô tô trong nước sẽ có thể ngăn cản việc mở rộng thị trường hiện đang là điều cần thiết đối với Việt Nam, đang ở trong giai đoạn duy trì tồn tại. Ngoài ra, do tính khả thi thấp nên cần xem xét một cách thận trọng việc áp dụng các chính sách này.

Chương 1 Khái quát về dự án điều tra tìm hiểu

1 – 1 Bối cảnh và mục đích

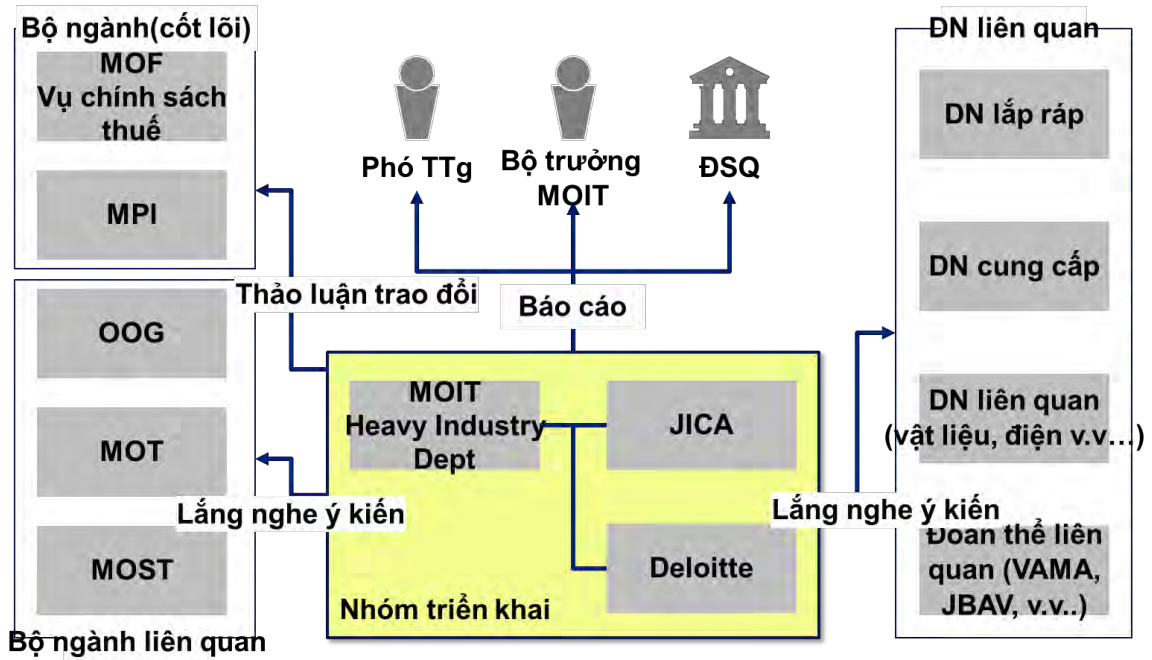
Thị trường ô tô Việt Nam đang tăng trưởng đều đặn cùng với đà tăng trưởng kinh tế, được dự đoán sẽ mở rộng hơn nữa cùng với quá trình ô tô hóa trong thời gian tới. Tuy nhiên, dưới góc độ mở rộng sản xuất trong nước, khó có thể nói mọi việc diễn ra thuận lợi. Thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc từ các nước ASEAN giảm dần qua các năm và năm 2018 dự kiến sẽ gỡ bỏ thuế nhập khẩu, xe sản xuất trong nước sẽ buộc phải cạnh tranh với xe nhập khẩu có chất lượng cao, giá rẻ từ các nước trong ASEAN.

Trong bối cảnh đó, mặc dù đã có các thảo luận tìm kiếm các giải pháp thông qua trao đổi giữa chính phủ và doanh nghiệp nhằm phát triển ngành công nghiệp, việc cụ thể hóa chính sách, thực thi chính sách vẫn còn nhiều khó khăn. Chính phủ đã ban hành Chiến lược công nghiệp hóa ngành công nghiệp ô tô (2011), Quyết định 1211 (2014), Kế hoạch tổng thể về ngành công nghiệp ô tô (2014), Quyết định 1829 (2015), Quyết định 229 (2016) nhằm bảo vệ, phát triển ngành công nghiệp ô tô mời gọi các dự án của doanh nghiệp, tuy nhiên từ phía doanh nghiệp có ý kiến mong muốn chính phủ đưa ra những chính sách cụ thể hơn để có thể đưa ra các quyết định đầu tư. Ngoài ra, trong chính phủ có Bộ Tài chính (Ministry of Finance of Vietnam:MOF) quan ngại về đảm bảo nguồn thu và ảnh hưởng tới thu chi ngân sách nên việc thống nhất ý kiến giữa các bộ ngành còn gặp khó khăn.

Dự án điều tra tìm hiểu này với việc đề xuất chỉnh sửa các chính sách nhằm phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam mong muốn hỗ trợ việc triển khai các chính sách bảo vệ, phát triển ngành công nghiệp ô tô. Đặc biệt đặt trọng tâm vào tính thực thi chính sách, đưa ra các giải pháp đáp ứng sự quan tâm, quan ngại của các bộ ngành để tạo sự nhất trí giữa các bộ ngành.

1 – 2 Cơ chế tổ chức triển khai

Vụ công nghiệp nặng, Bộ Công thương (Ministry of Industry and Trade of Vietnam:MOIT) , cùng với JICA và Deloitte đã lập ra nhóm dự án. Nhóm đã tranh thủ sự hỗ trợ của cá bộ ngành, các doanh nghiệp lắp ráp, các nhà sản xuất linh phụ kiện để thực hiện các trao đổi chia sẻ thông tin, triển khai dự án. Trong quá trình triển khai tùy vào nội dung thực hiện nhóm đã có các trao đổi ý kiến với các thành viên liên quan để tiến hành dự án một cách hiệu quả.



Biểu đồ 1 – 1 Tổ chức của nhóm triển khai dự án

1 – 3 Tiến độ triển khai

Thời gian triển khai dự án là 6 tháng. Nhóm dự án đã thực hiện các hoạt động nghiên cứu tịachỗ,phông vấn các cơ quan quản lý, doanh nghiệp, đoàn thể, cũng như tổ chức hội thảo, báo cáo phối hợp trao đổi ý kiến giữa các cơ quan quản lý.

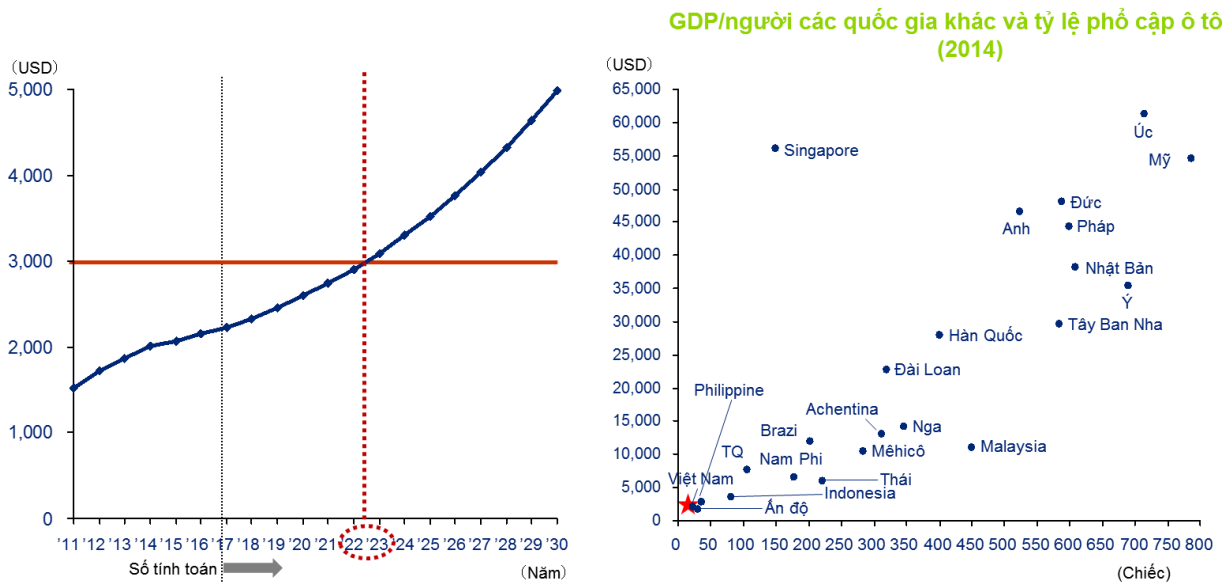
	Dec '16	Jan '17	Feb	Mar	Apr	May	Jun
Năm bắt hiện trạng	★ Kick-Off	Thu thập thông tin					
Đưa ra vấn đề		Trao đổi với DN (chủ yếu DN nước ngoài: 15DN)			Trao đổi với DN (chủ yếu DN trong nước)		
So sánh với nước khác		Nghiên cứu phát triển ngành CN ô tô tại Thái, Indonesia, Philipine					
Đề xuất cs – mô hình tính toán		XD mô hình tính toán	Xem xét phương án đề xuất chính sách		Chỉnh sửa phương án chính sách		
Khảo sát – Hội thảo		Thăm quan DN/CQCP Indonesia		★ ★ JICA/MOIT Hội thảo	★ Thăm quan DN/CQCP Nhật Bản		★ Seminar tổng kết

Biểu đồ 1 – 2 Tiến độ triển khai

Chương 2 Hiện trạng của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

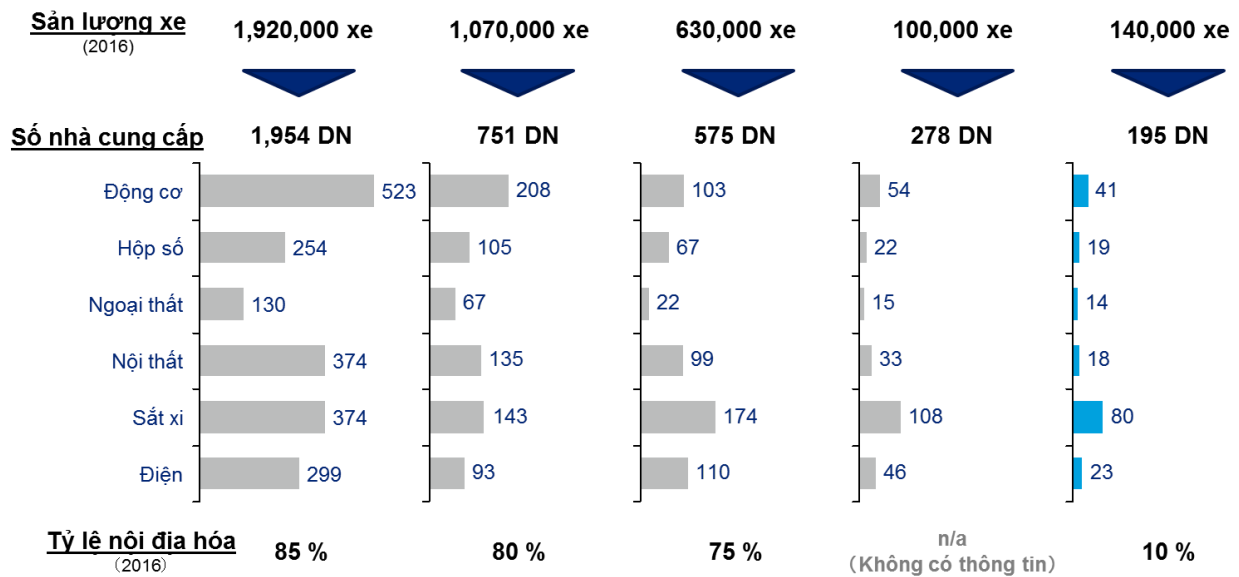
Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đang đứng trước ngã rẽ của sự tồn tại, yếu tố cản trở sự tồn tại là chi phí sản xuất cao, và ngành công nghiệp ô tô trở nên rõ ràng là ngành công nghiệp quan trọng cần phải tiếp tục duy trì.

Thị trường xe ô tô từ năm 2012 đã tăng trưởng nhanh chóng, đạt qui mô 200,000 xe vào năm 2015 và ngành sản xuất cũng đã có những bước tăng trưởng cùng với sự phát triển của thị trường. Ngoài ra, với qui mô dân số đứng thứ 2 trong ASEAN, độ tuổi trung bình trẻ, thu nhập đầu người vào năm 2020 vượt mức 3,000USD mức giúp tăng tỷ lệ phổ cập xe ô tô, dự đoán nhu cầu ô tô sẽ gia tăng.



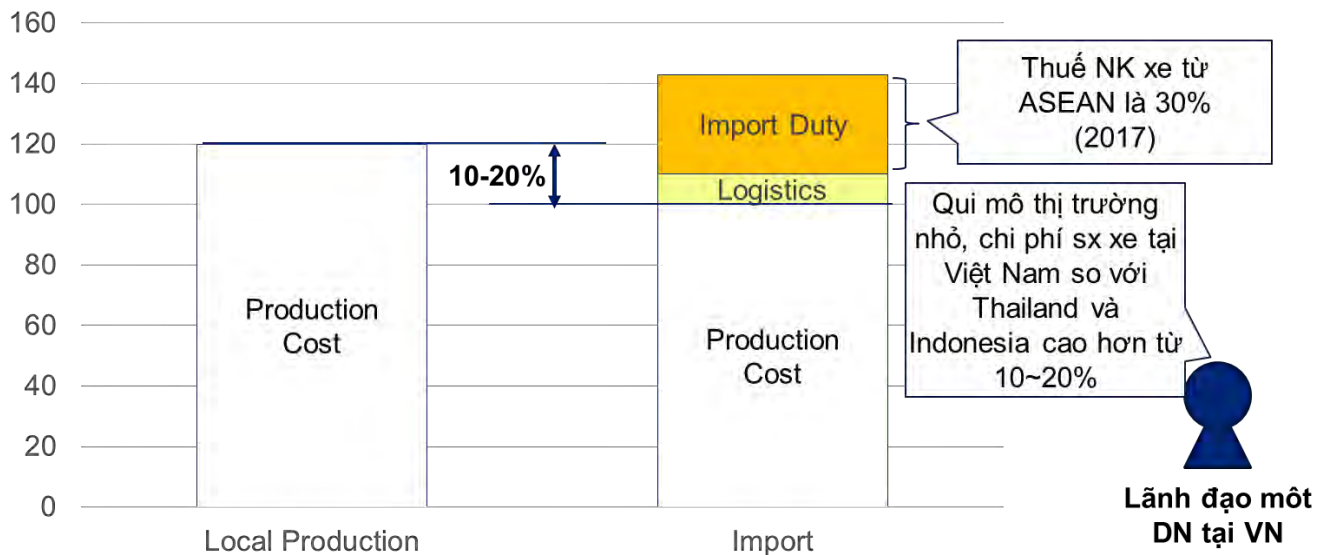
Biểu đồ 2 – 1 GDP theo đầu người của Việt nam và các nước, tỷ lệ phổ cập hóa ô tô

Mặt khác, so sánh về qui mô sản xuất với các nước khác, qui mô của Việt Nam hãy còn nhỏ. Năm 2016, sản lượng xe sản xuất tại Việt Nam là 160,000 xe, trong khi Thái lan là 1,920,000 xe, In đô nê sia là 1,070,000 xe, gấp 10 lần Việt Nam. Cùng với đó, số lượng các nhà cung cấp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô và tỷ lệ nội địa hóa, con số thể hiện sự phong phú của các nhà cung cấp của Việt Nam hãy còn kém so với các nước ASEAN.



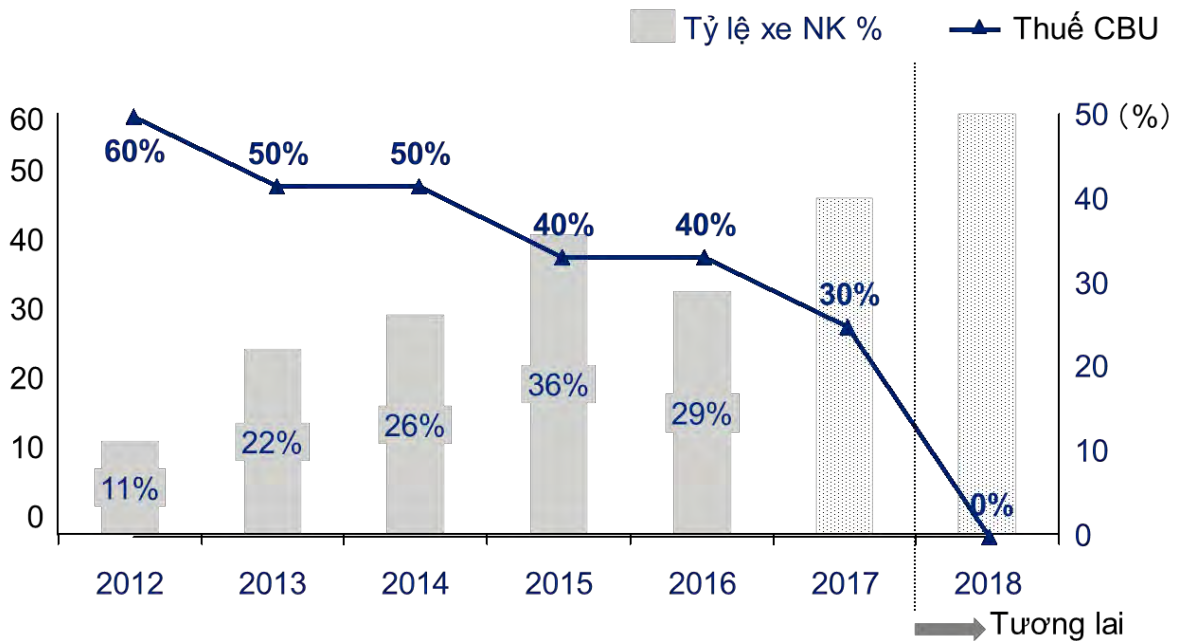
Biểu đồ 2 – 2 Qui mô sản xuất và các nhà cung cấp

Qui mô sản xuất nhỏ, ngành công nghiệp phụ trợ yếu khiến cho chi phí sản xuất tại Việt Nam cao hơn so với các nước khác. Hiện tại xe sản xuất trong nước có chi phí sản xuất cao do qui mô nhỏ cạnh tranh được với xe nhập khẩu là do xe nhập khẩu phải chịu mức thuế cao.



Biểu đồ 2 – 3 Minh họa về chi phí sản xuất xe trong nước và xe nhập khẩu

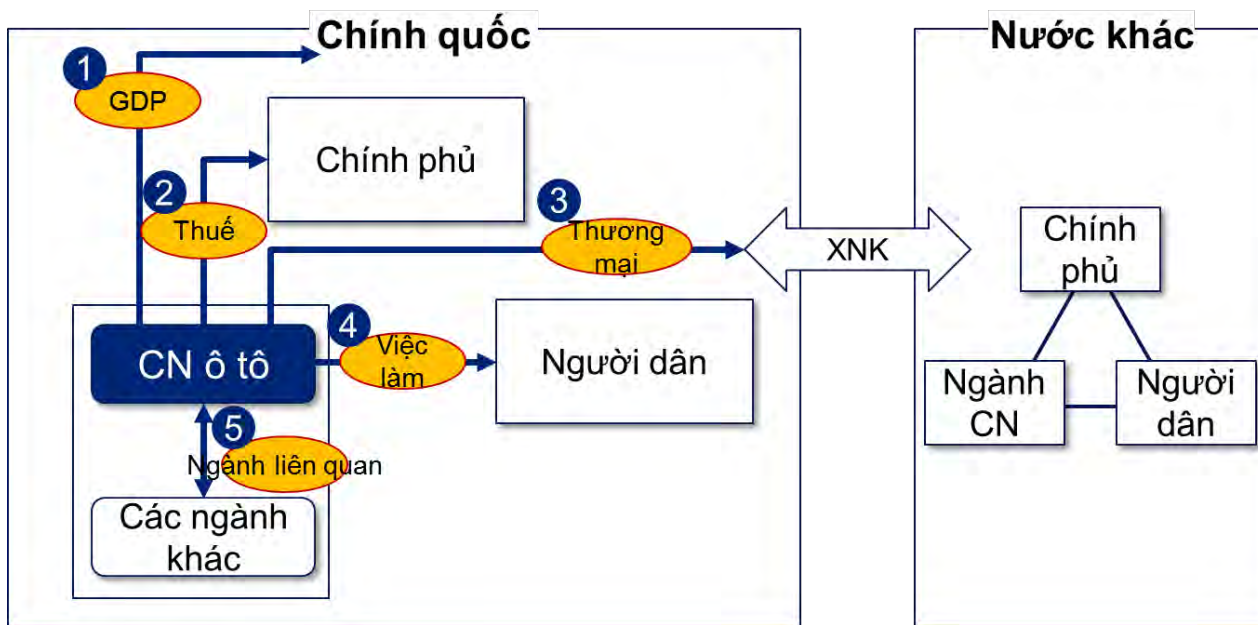
Trong bối cảnh đó, từ năm 2018 thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc (CBU) từ các nước ASEAN sẽ được gỡ bỏ, ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam sẽ mất đi sức cạnh tranh về chi phí sản xuất. Hiện tại, các doanh nghiệp OEM (doanh nghiệp lắp ráp) có cơ sở sản xuất tại Việt Nam, đều có nhiều cơ sở sản xuất tại ASEAN, nên dự đoán có khả năng các doanh nghiệp này sẽ chuyển sản xuất tại Việt Nam sang nước khác. Vì vậy, Việt Nam đang đứng trước ngã rẽ có tiếp tục duy trì sản xuất hay không.



Biểu đồ 2 – 4 Thuế nhập khẩu ô tô và tỷ lệ xe nhập khẩu tại Việt Nam

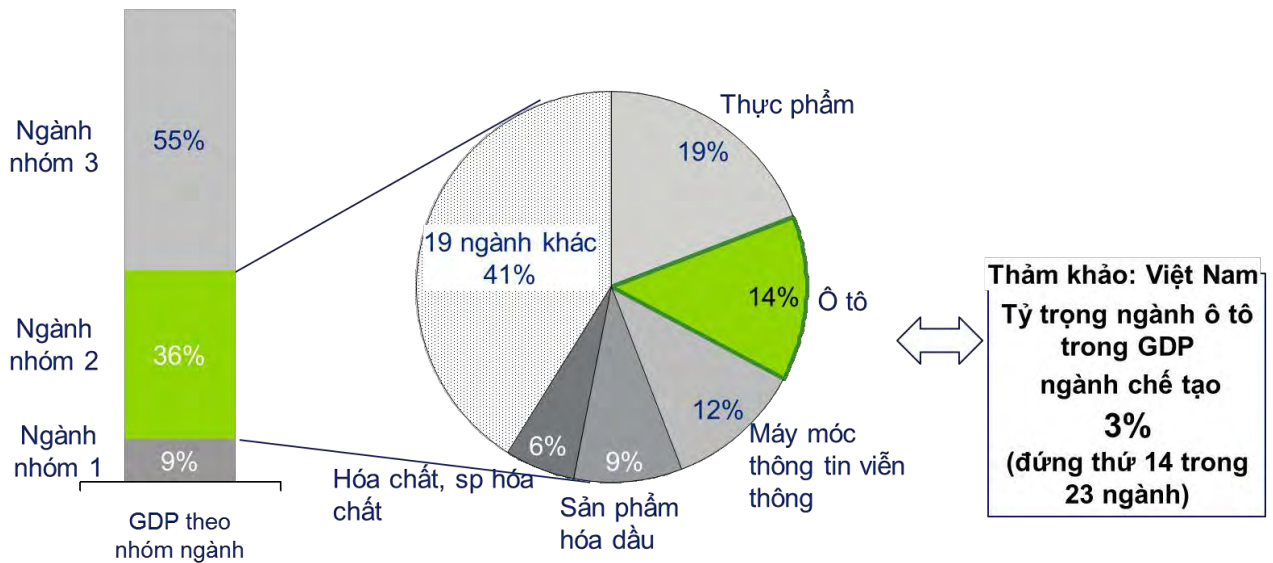
Chương 3 Tầm quan trọng của ngành công nghiệp ô tô

Dự án điều tra tìm hiểu này đã sử dụng các ví dụ của Thái Lan, nước đi trước trong phát triển công nghiệp ô tô để xem xét 5 yếu tố quan trọng của ngành công nghiệp ô tô (GDP, thu thuế, công ăn việc làm, thương mại, và các ngành nghề liên quan)



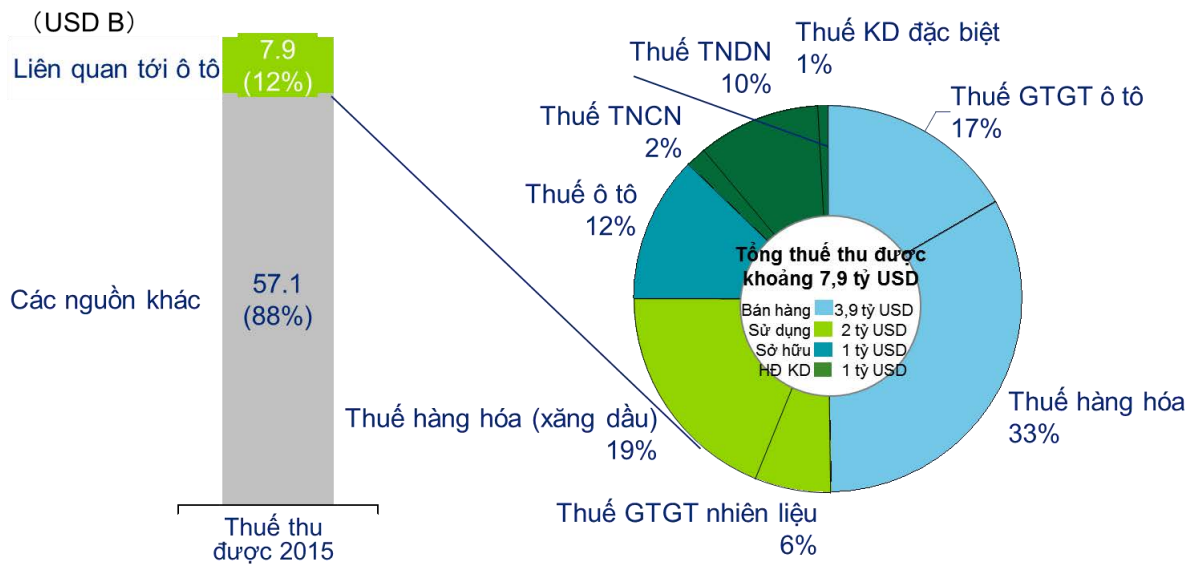
Biểu đồ 3 – 1 Đóng góp của ngành công nghiệp ô tô

Ngành công nghiệp ô tô đóng góp to lớn cho nền kinh tế của Thái Lan. Đóng góp vào GDP, thu thuế liên quan đến ngành, thặng dư thương mại, cũng như tạo ra nhiều công ăn việc làm. Ngoài ra, đối với các ngành nghề khác, mặc dù không có con số cụ thể, nhưng ngành công nghiệp ô tô được kỳ vọng là cũng đóng góp to lớn cả trong lĩnh vực sản xuất và bán hàng. Đặc biệt, lĩnh vực sản xuất là không thể thiếu giúp tạo thặng dư thương mại, tạo người thu ngoại tệ, vì vậy sự tồn tại của ngành công nghiệp ô tô có thể nói là ngành có đóng góp to lớn cho đất nước. Vì vậy, Việt Nam cần phải có và phải phát triển ngành công nghiệp ô tô vì sự phát triển kinh tế của đất nước và chính phủ cần phải đưa ra được các chính sách để thực hiện mục tiêu này.



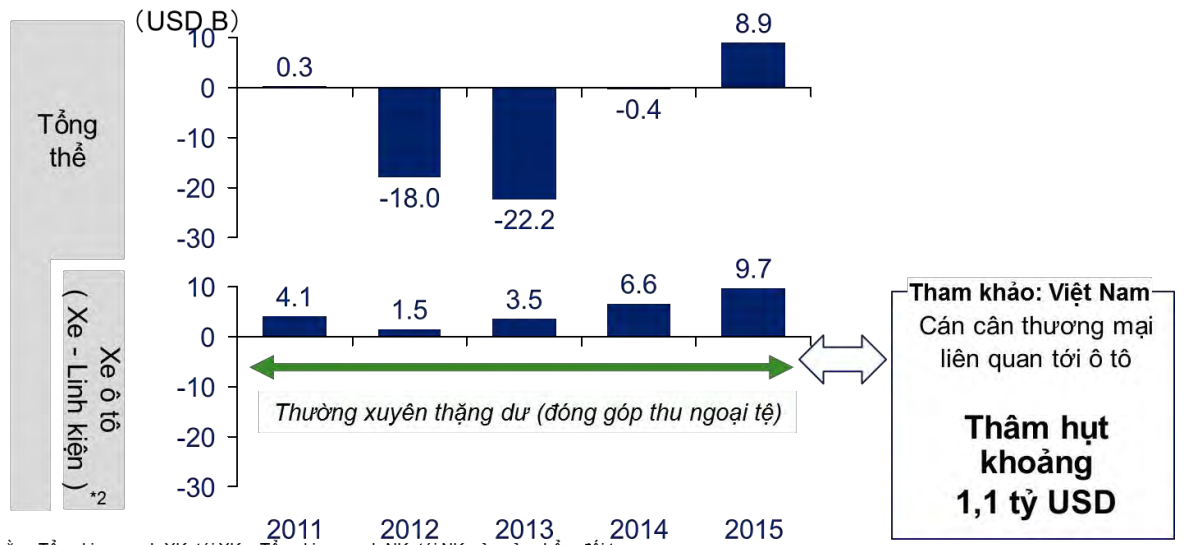
*1: Phân chia nhóm ngành 1 – 3, năm 2015 phân chia tỷ lệ trong 23 ngành chế tạo sử dụng số liệu năm 2011 (năm có số liệu mới nhất)
 Nguồn: World Bank, Euromonitor, UNIDO

Biểu đồ 3 – 2 Đóng góp vào GDP của ngành công nghiệp ô tô tại Thái Lan



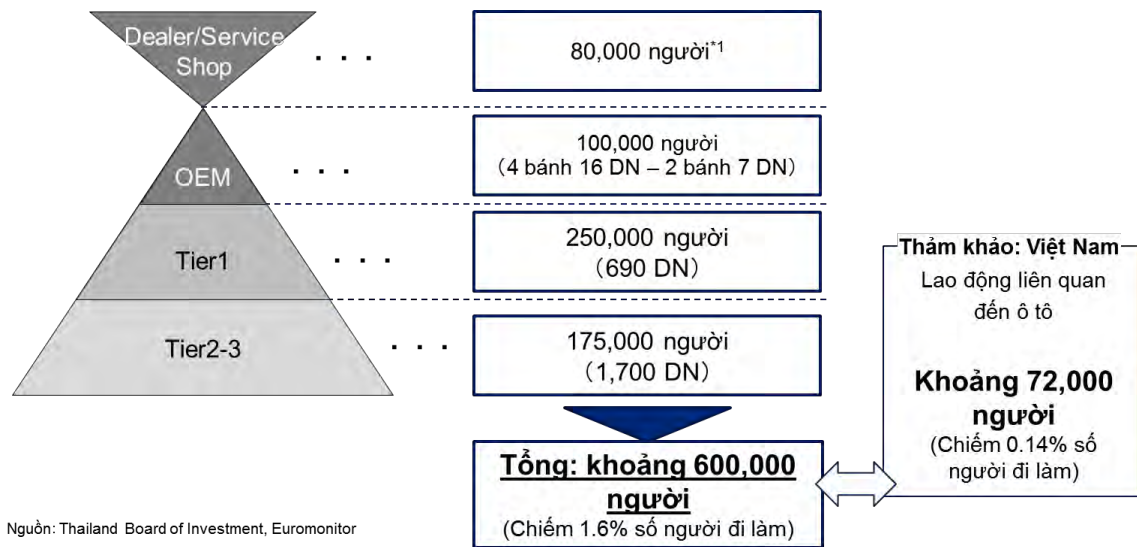
*1: Thuế NK, thuế địa phương (thuế đất đai nhà xưởng, thuế phát triển địa phương, thuế biển hiệu) không có thông tin, hoặc giá trị nhỏ nên không đưa vào tính
 Nguồn: World Bank, Thailand Revenue Department, IHS Automotive, trang web của DN ô tô, Euromonitor, Thai Embassy, tính toán của Deloitte dựa trên số liệu công bố của index mundi

Biểu đồ 3 – 3 Đóng góp vào thu thuế của ngành công nghiệp ô tô tại Thái Lan



*1: Tính bằng Tổng kim ngạch XK, tái XK – Tổng kim ngạch NK, tái NK của sản phẩm đối tượng
 *2: Xe ô tô có mã HS8703 (xe du lịch, xe ô tô, xe station wagon, xe đua), linh kiện liên quan có mã HS8706 (sát xi có gắn động cơ), 8707 (thân xe), 8708 (cụm linh kiện và phụ tùng)
 Nguồn: UN Comtrade

Biểu đồ 3 – 4 Đóng góp vào cán cân thương mại của ngành công nghiệp ô tô tại Thái Lan



Biểu đồ 3 – 5 Đóng góp vào tạo công ăn việc làm của ngành công nghiệp ô tô tại Thái Lan

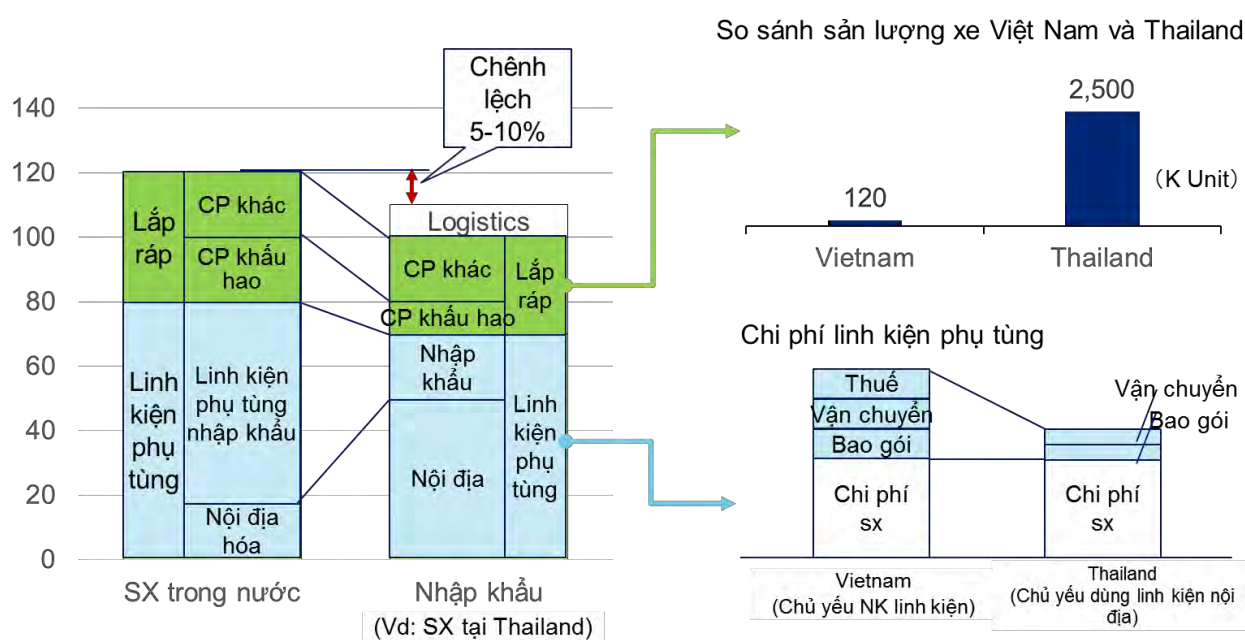
Chương 4 Vấn đề của ngành công nghiệp ô tô

4 – 1 Chi phí sản xuất xe ô tô tại Việt Nam

Dự án điều tra tìm hiểu này đã nắm bắt các vấn đề mà doanh nghiệp thuộc ngành công nghiệp ô tô đang gặp phải để xem xét các chính sách cần thiết để phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam.

Vấn đề của ngành công nghiệp ô tô của Việt nam đó là chi phí khấu hao do qui mô sản xuất nhỏ, các chi phí vận chuyển chuyên chở cao do phụ thuộc vào linh kiện phụ tùng nhập khẩu. Sáu khi gỡ bỏ hàng rào thuế quan vào năm 2018, chi phí sản xuất tại Việt Nam sẽ cao hơn 5-10% (so với xe nhập khẩu từ Thái Lan) so với các nước ASEAN.

Để khắc phục các vấn đề này, ngoài việc mở rộng qui mô thị trường, cần phải mở rộng cả việc nội địa hóa (thu hút các doanh nghiệp mới, phát huy các doanh nghiệp hiện có). Số lượng các nhà cung cấp tại Việt Nam so với các nước ASEAN khác hãy còn ít, vì vậy vẫn còn tiềm năng để mở rộng thông qua việc kêu gọi các doanh nghiệp lớn trên thế giới đầu tư, phát huy các doanh nghiệp chế xuất (EPE), sản xuất linh kiện điện, phụ tùng cho xe 2 bánh, cũng như các doanh nghiệp trong nước.



Biểu đồ 4 – 1 Phân tích các yếu tố khiến chi phí sản xuất cao tại Việt Nam

4 – 2 Các vấn đề về nội địa hóa

Vậy làm thế nào có thể tăng số lượng các nhà cung cấp. Dự án đã tiến hành thu thập ý kiến qua phiếu điều tra qua đó cho thấy các yếu tố quan trọng đó là mở rộng qui mô sản xuất, nâng cao hiệu quả của doanh nghiệp, người lao động, cung cấp các thông tin về nhà cung cấp cho doanh nghiệp OEM, tạo dựng các cơ chế chính sách liên quan đến hoạt động kinh doanh của nhà cung cấp. Về việc mở rộng qui mô sản xuất, cần phải có qui mô thị trường để hấp thu đầu tư máy

móc thiết bị của OEM, tiếp đó, cần phải có nhu cầu của OEM để thúc đẩy đầu tư máy móc thiết bị của nhà cung cấp. Về nâng cao hiệu quả sản xuất, hãy còn gặp khó khăn về chi phí nhân công, năng lực kỹ thuật, năng lực quản lý, sự liên kết của các nhà cung cấp. Ngoài ra, đối với doanh nghiệp EPE trong nước vẫn thiếu các cơ chế chính sách để các doanh nghiệp này bán sản phẩm cho thị trường trong nước. Tất cả những yếu tố này là nguyên nhân hạn chế đối với sản xuất trong nước tại Việt Nam.

DN có qui mô toàn cầu	DN chế xuất (EPE)	DN ngành nghề khác	DN nội địa
<p>Thiếu qui mô thị trường/sản xuất</p> <ul style="list-style-type: none"> Qui mô sản lượng dưới 0,1 triệu xe Các nhà sản xuất không đảm bảo được kế hoạch sản xuất Nhu cầu trong nước không đủ để đảm bảo hiệu quả Nhu cầu của ngành công nghiệp ô tô không đủ đảm bảo hiệu quả Cần máy móc thiết bị giành riêng cho sx linh phụ kiện xe 4 bánh 			<p>Thiếu nỗ lực khai thác DN</p> <ul style="list-style-type: none"> Chênh lệch trình độ giữa các DN trong nước Khó tìm ra DN đủ tiêu chuẩn
<p>Giảm sức cạnh tranh chi phí lao động</p> <ul style="list-style-type: none"> Giá nhân công tăng nhanh Qui chế làm ngoài giờ khắt khe 	<p>Thiếu cơ chế chính sách</p> <ul style="list-style-type: none"> Thủ tục, điều hành phức tạp Yêu cầu các giấy phép riêng cho xuất khẩu và bán trong nước 	<p>Thiếu năng lực kỹ thuật</p> <ul style="list-style-type: none"> Thiếu kinh nghiệm Qui chuẩn chất lượng, an toàn yêu cầu cao Khó chuyển đổi từ sản xuất các linh kiện cho sản phẩm điện gia dụng sang sản xuất linh kiện phục vụ cho ô tô 	<p>Thiếu năng lực quản trị</p> <ul style="list-style-type: none"> DN nội địa thiếu khả năng cung cấp kịp thời On time liên tục <p>Thiếu năng lực kỹ thuật</p> <ul style="list-style-type: none"> Sản phẩm linh kiện phụ tùng đòi hỏi công nghệ cao <p>Thiếu nguồn nhân lực</p> <ul style="list-style-type: none"> Thiếu lao động lành nghề, đặc biệt trong lĩnh vực kỹ thuật

Biểu đồ 4 – 3 Các vấn đề của doanh nghiệp liên quan tới công nghiệp ô tô

4 – 3 (Tham khảo) Tập trung công nghiệp tại Việt Nam

Điều tra năm 2015 của JICA (「Điều tra thu thập thông tin cơ bản về việc nâng cao năng lực và chức năng của cơ quan hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ để phát triển ngành công nghiệp phụ trợ của Việt Nam」) đã tiến hành tìm hiểu hiện trạng của các cụm công nghiệp tại Việt Nam. Tại Việt Nam đã có nhiều cụm công nghiệp như cụm công nghiệp ô tô ở khu kinh tế Chu Lai của THACO, ngoài ra chính phủ cũng hỗ trợ xây dựng các cụm công nghiệp khác. Đặc biệt đối với ngành công nghiệp ô tô sẽ có lợi nếu các doanh nghiệp lắp ráp và doanh nghiệp phụ trợ tập trung trong cùng một khu vực, việc vậy việc hỗ trợ thành lập các cụm công nghiệp là có hiệu quả giúp phát triển ngành công nghiệp phụ trợ.

	#	Nội dung
SX xe 4 bánh	1	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Cum CN SX xe 4 bánh của THACO</u> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Bắt đầu từ năm 2003 ➢ THACO xây dựng nhà máy lắp ráp, sx động cơ, cảng biển tại khu kinh tế Chu Lai, cùng với đó là sự tham gia của các nhà cung cấp tại khu vực lân cận
	2	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Cum CN SX xe 3 bánh của Honda</u> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Bắt đầu từ năm 1997 ➢ Hình thành khi Honda bắt đầu sx xe 2 bánh đã khuyến khích đầu tư thành lập các công ty con, các nhà cung cấp mới
Các ngành khác	3	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Khu công nghệ cao Hòa Lạc của chính phủ xây dựng</u> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Bắt đầu từ năm 1998 ➢ Chính phủ thành lập với mục đích tạo dựng mô hình trung tâm nghiên cứu phát triển, ứng dụng công nghệ cao
	4	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Cum CN điện, điện tử của Canon</u> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Bắt đầu từ năm 2001 ➢ Sau khi Canon bắt đầu sx, các DN liên quan đã tập trung đầu tư vào khu vực lân cận

Biểu 4 – 1 Ví dụ về cụm công nghiệp tại Việt Nam

Chương 5 Các đề xuất đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

5 – 1 Bối cảnh các đề xuất chính sách

5 – 1 – 1 Kịch bản tương lai

Dựa trên những lựa chọn chính sách mà chính phủ Việt Nam có thể đưa ra trong thời gian tới, dự án đưa ra 2 kịch bản là xây dựng thành công ngành công nghiệp ô tô và kịch bản thất bại trong việc xây dựng ngành công nghiệp ô tô (Biểu đồ 5 - 1). Trong đó, Việt Nam cần hướng tới kịch bản phát triển thành công ngành công nghiệp ô tô. Thị trường xe ô tô tại Việt Nam được dự đoán là sẽ tiếp tục tăng trưởng trong thời gian tới, vì vậy cần phải phát triển ngành công nghiệp phụ trợ, lắp ráp cho sản xuất xe ô tô trong nước.

	Tóm tắt kịch bản	Biến đổi các chỉ số chính (Năm 2035)
Kịch bản phát triển thành công (Thực hiện toàn bộ các chính sách để ngành phát triển theo như kế hoạch đề ra)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Thị trường (Bán) tăng trưởng cùng với đà tăng trưởng kinh tế và giảm thuế ■ DN mở rộng sx trong nước cùng với đà tăng trưởng thị trường ■ Các nhà cung cấp tích cực đầu tư, mở rộng sx ■ Tăng sức cạnh tranh của sản phẩm cùng với trình độ kỹ thuật được nâng cao 	<div style="background-color: #d9d9d9; padding: 2px;">Số xe bán ra </div> <div style="background-color: #d9d9d9; padding: 2px;">Số xe sx </div> <div style="background-color: #d9d9d9; padding: 2px;">Tỷ lệ NDH </div> <div style="background-color: #d9d9d9; padding: 2px;">XK xe và phụ tùng </div>
Kịch bản phát triển không thành công (Không có chính sách thực thi. Ngành không phát triển.)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Thị trường (Bán) tăng trưởng cùng với đà tăng trưởng kinh tế ■ Ngành SX trong nước ngừng phát triển khi xe NK được tự do hóa vào năm 2018 ■ DN duy trì sx hiện có, không có đầu tư mới 	<div style="background-color: #d9d9d9; padding: 2px;">Số xe bán ra </div> <div style="background-color: #d9d9d9; padding: 2px;">Số xe sx </div> <div style="background-color: #d9d9d9; padding: 2px;">Tỷ lệ NDH </div> <div style="background-color: #d9d9d9; padding: 2px;">XK xe </div>

Biểu đồ 5 – 1 Định hướng tương lai của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam (2 kịch bản tương lai)

5 – 1 – 2 Tính toán về thu thuế, cán cân thương mại

Dự án đã tiến hành các tính toán mô phỏng về các ảnh hưởng tới thu thuế, cán cân thương mại, công ăn việc làm mà các kịch bản mang lại để có thể dự đoán hiệu quả, mức độ cần thiết của các chính sách, hiểu rõ hơn một cách định lượng về 2 kịch bản (tham khảo biểu đồ 5 – 1) trong tương lai (chi tiết tham khảo tài liệu đính kèm 6. Phân tích tác động của chính sách).

Kết quả của tính toán cho thấy đặc biệt đối với cán cân thương mại và công ăn việc làm, sự thành công trong phát triển ngành công nghiệp ô tô sẽ đóng góp cho nền kinh tế của Việt Nam.

Về thu thuế, trong trường hợp thất bại phát triển ngành, mặc dù thị trường vẫn sẽ mở rộng, ngành công nghiệp ô tô không phát triển, xe nhập khẩu gia tăng mạnh mẽ khiến cho thâm hụt thương mại được dự đoán có thể lên tới USD 31.2B. Trong kịch bản phát triển ngành thành công, nhờ ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển, sản xuất, nội địa hóa gia tăng, và nhờ có gia tăng xuất khẩu, nên thâm hụt thương mại có thể giữ ở mức USD 15.5B. Có nghĩa là nếu phát triển

ngành thành công, sẽ giúp cải thiện cán cân thương mại ở mức USD14.7B. Cả 2 kịch bản đều gặp phải thâm hụt thương mại. Tuy nhiên, số kim ngạch thâm hụt trong trường hợp thành công sẽ là USD 15B, còn trong trường hợp thất bại sẽ là USD 30B, cho thấy có sự khác biệt lớn giữa các kịch bản, và thâm hụt trong kịch bản phát triển thất bại sẽ tạo ra tác động lớn tới cán cân thương mại quốc gia (chi tiết tham khảo tài liệu đính kèm 6. Phân tích tác động của chính sách).

Ngoài ra, kết quả tính toán trong kịch bản thành công chưa xem xét đến các kết quả có thể đem lại như các doanh nghiệp OEM, nhà cung cấp chuyển cơ sở sản xuất sang Việt Nam. Vì vậy, trên thực tế khi kịch bản thành công xảy ra, việc chuyển các cơ sở sản xuất sẽ giúp gia tăng sản xuất trong nước và giảm nhập khẩu. Thêm vào đó, xuất khẩu linh kiện phụ tùng cũng có thể giúp làm giảm thâm hụt thương mại xuống thấp hơn con số USD15B.

Về công ăn việc làm, trong kịch bản thành công, sẽ tạo ra 836,000 việc làm. Kịch bản thất bại là 472,000việc làm. Con số chênh lệch 364,000 là do trong trường hợp thành công thì việc làm tại các dây chuyền sản xuất sẽ gia tăng.

Về thu thuế, trong kịch bản thành công, phần giảm thu do giảm thuế SCT và thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng sẽ được bù đắp bằng các nguồn từ các chính sách khác như tăng thuế liên quan đến sở hữu xe (thuế môi trường, phí sử dụng đường bộ) hay áp dụng các loại thuế mới (các loại thuế sử dụng xe ô tô). Kết quả là thu thuế trong kịch bản thành công sẽ là USD 50.6B vượt hơn (USD 0.6B) so với kịch bản thất bại.

Khi tính toán mô phỏng việc thu thuế, như đã nói ở trên, lý do cần phải có các điều kiện mặc định là do cần thiết phải có các nguồn bù đắp cho việc giảm SCT và thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng vì thế việc tăng đánh thuế sau khi mua có thể coi là một cách hiệu quả. Hiện na hệ thống thuế tại Việt Nam so với các nước, phần đánh thuế vào thời điểm mua xe chiếm tỷ trọng lớn, ngược lại, phần đánh thuế sau khi mua (trong giai đoạn sở hữu xe) chiếm tỷ trọng nhỏ (chi tiết tham khảo tài liệu đính kèm 6. Phân tích tác động của chính sách). Việc giảm thuế SCT, thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng đánh vào thời điểm bán xe có tác dụng làm giảm giá bán xe và mở rộng thị trường, và để bù đắp cho phần giảm thuế này, giống như các nước khác, cần có việc mở rộng các loại thuế áp dụng sau khi bán xe. Trong thời gian tới kỳ vọng sẽ tham khảo các nước như Nhật Bản để tăng các loại thuế áp dụng đối với sở hữu, lưu thông xe sau khi bán, qua đó gia tăng các nguồn thu cho phát triển công nghiệp ô tô một cách dài hạn.

		Thị trường	Ngành sản xuất			Đóng góp cho nhà nước	
		Số xe bán (K Unit)	Số xe sx (K Unit)	Nội địa hóa (%)	Tuyển dụng (K People)	Thu thuế (Bil USD)	Cán cân TM (Bil USD)
'15		159	102	23%	83	4.4	-1.5
'35	Kịch bản thành công	2,146	1,379	61%	836	50.6	-15.5
	Kịch bản thất bại	2,057	142	23%	472	50.0	-31.2

Biểu đồ 5 – 2 Kết quả tính toán các chỉ số chủ yếu của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

5 – 1 – 3 Ví dụ của các nước khác

Để thực hiện kịch bản phát triển thành công, chính phủ cần phải có các chính sách phù hợp với các giai đoạn phát triển của ngành công nghiệp ô tô. Trong khuôn khổ dự án, đã tìm hiểu các chính sách cần thiết đối với từng giai đoạn phát triển của ngành thông qua các ví dụ của Thái Lan, nước có ngành công nghiệp ô tô đi trước Việt Nam và đang ở giai đoạn trưởng thành, hay ví dụ của Indonesia cũng phát triển đi trước Việt Nam, hiện đang thực hiện các chính sách hỗ trợ ngành công nghiệp ô tô như chính sách LCGC (Low Cost Green Car: LCGC), hay Philippine, nước cũng đang mở cửa thị trường giống Việt Nam.

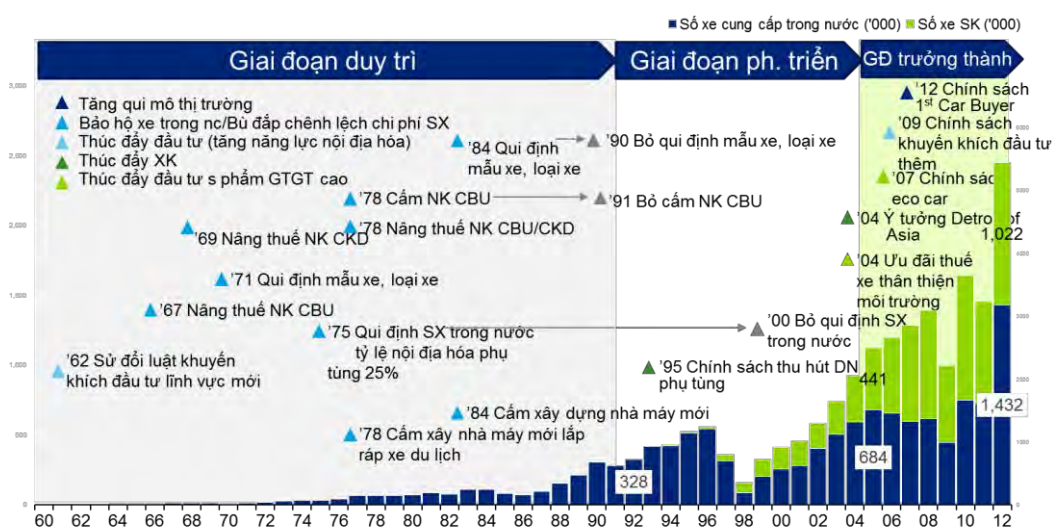
Các giai đoạn phát triển của ngành công nghiệp ô tô được chia ra làm 3 giai đoạn: giai đoạn duy trì tồn tại, giai đoạn phát triển, giai đoạn trưởng thành (tham khảo biểu đồ 5 – 3). Trong giai đoạn duy trì tồn tại, cần bảo hộ xe sản xuất trong nước, bù đắp các chênh lệch về giá và thúc đẩy mở rộng qui mô thị trường, trong giai đoạn phát triển, cần thúc đẩy đầu tư, và trong giai đoạn trưởng thành cần thúc đẩy đầu tư các sản phẩm có giá trị gia tăng cao, thúc đẩy xuất khẩu.



Biểu đồ 5 – 3 Các giai đoạn phát triển của ngành công nghiệp ô tô

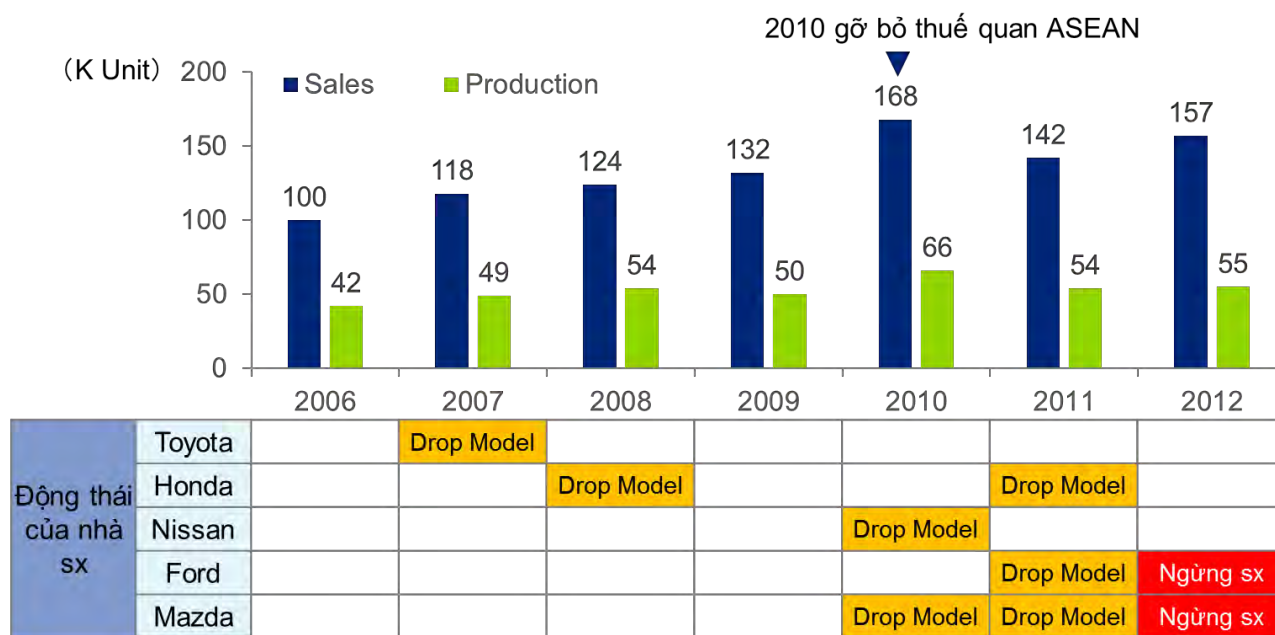
Thái Lan, nước hiện đang ở giai đoạn trưởng thành, trong giai đoạn duy trì tồn tại trước đây đã có những chính sách bảo hộ sản xuất trong nước, sau khi đã có đủ sức cạnh tranh mới mở cửa thị trường, tăng cường việc thúc đẩy bán hàng. Tiếp đó, sau khi tích lũy được sức cạnh tranh, đảm bảo được ở mức độ nhất định số lượng xe bán trong nước, chuyển sang thúc đẩy đầu tư sản xuất các sản phẩm có giá trị gia tăng cao và xuất khẩu (tham khảo biểu đồ 5 – 4).

Hiện nay, việc triển khai các chính sách thuế quan, hạn chế nhập khẩu để bảo hộ sản xuất trong nước, bù đắp chênh lệch chi phí sản xuất như Thái Lan làm trước kia là khó, tuy nhiên ví dụ của Thái Lan là một ví dụ bổ ích cho thấy các thay đổi chính sách của từng giai đoạn phát triển ngành công nghiệp ô tô.



Biểu đồ 5 – 4 Ví dụ về phát triển ngành công nghiệp ô tô tại Thái Lan

Ngoài ra, ví dụ của Philippine cho thấy việc không có chính sách đã khiến cho ngành phát triển chậm. Philippine đi trước Việt Nam, năm 2010 đã gỡ bỏ thuế quan đối với xe nguyên chiếc (CBU), dẫn tới gia tăng tỷ lệ xe nhập khẩu và các doanh nghiệp OEM chuyển sản xuất ra nước ngoài (tham khảo biểu đồ 5 – 5). Năm 2015, chính phủ đã đưa ra chính sách bảo hộ sản xuất trong nước, bù đắp chênh lệch chi phí sản xuất với qui mô 9 tỷ peso (khoảng 24,8 tỷ JPY) (chương trình Comprehensive Automotive Resurgence Strategy Programm: CARS), và nước này đang trong thời kì có thể chuyển sang giai đoạn phát triển trong thời gian tới.



Biểu đồ 5 – 5 Thay đổi trong sản xuất, bán ô tô tại Philippine và động thái của các nhà sản xuất

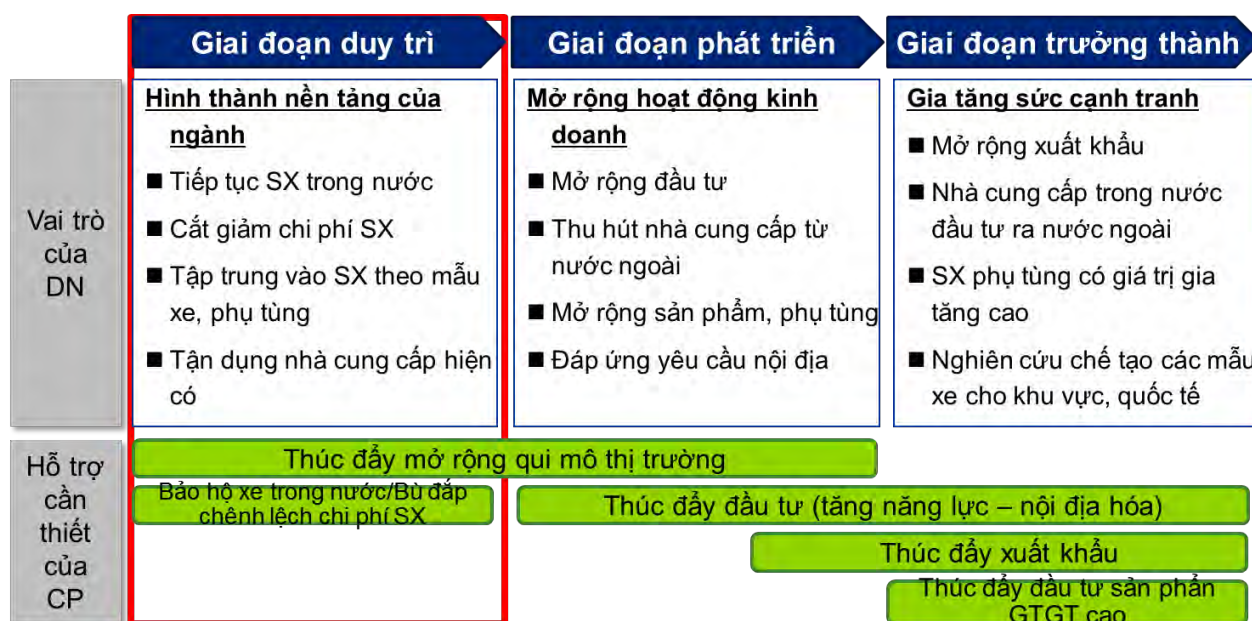
Dựa trên các ví dụ của Thái Lan và Philippine, có thể nói rằng chính phủ và doanh nghiệp tại Việt Nam cần có các biện pháp phối hợp chặt chẽ trong bối cảnh gỡ bỏ thuế quan đang đến gần vào năm 2018. Như trình bày ở trên, tự do hóa thương mại “Free Trade” đang dần trở nên là điều hiển nhiên, việc áp dụng giống như các chính sách trước đây Thái Lan đưa ra là điều không thực tế. Một mặt khác, việc không có các chính sách giống như Philippine trước đây sẽ khiến cho ngành công nghiệp bị đình trệ, vì vậy cần phải nắm rõ nhu cầu của doanh nghiệp, chính phủ, cũng như khả năng thực thi trong từng giai đoạn để có các chính sách phù hợp.

5 – 2 Định hướng chính sách và các biện pháp

5 – 2 – 1 Chính sách trong giai đoạn duy trì tồn tại

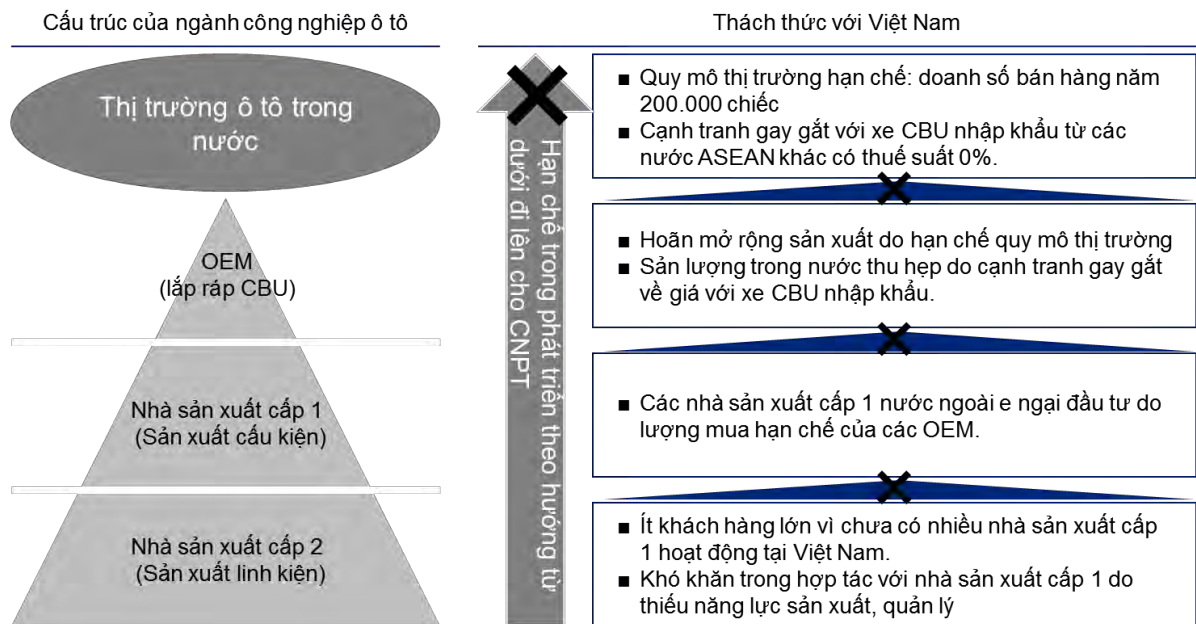
Nắm bắt hiện trạng và các vấn đề của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, so sánh với các nước (điều tra tìm hiểu kinh nghiệm phát triển ngành của các nước), dựa trên các kết quả tính toán, dự án đã đưa ra các đề xuất về phương hướng chính sách mà chính phủ Việt Nam cần xúc tiến. Trong 3 giai đoạn phát triển của ngành công nghiệp ô tô, Việt Nam hiện đang ở trong giai đoạn

duy trì và tồn tại, vì vậy trong giai đoạn ngắn hạn cần có các chính sách thúc đẩy tăng quy mô thị trường, bù đắp chênh lệch về chi phí sản xuất, thúc đẩy đầu tư (tham khảo biểu đồ 5 – 6).

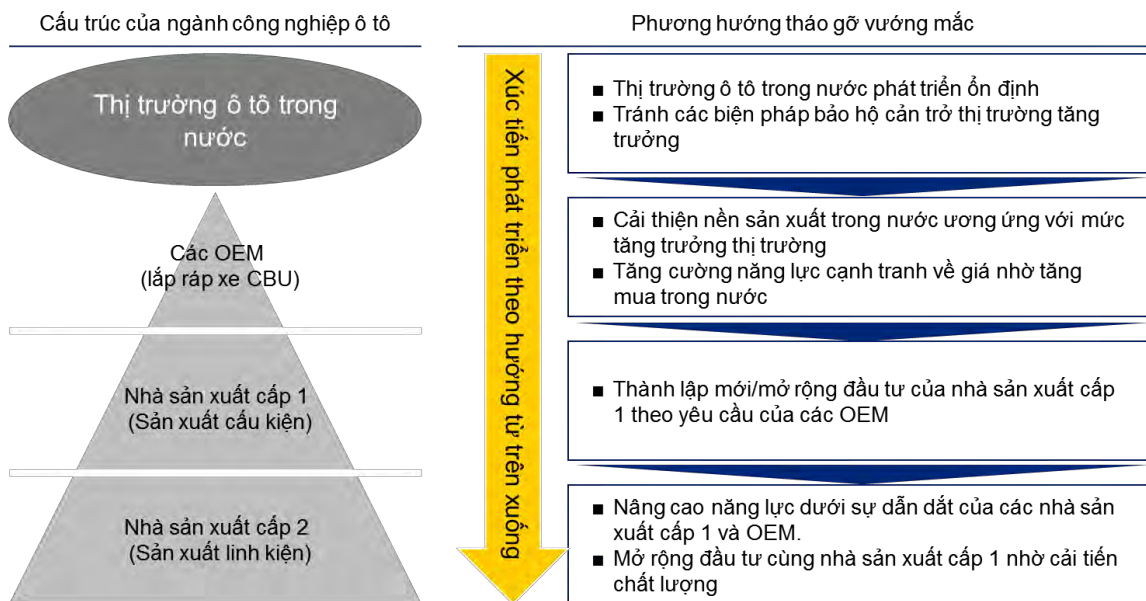


Biểu đồ 5 – 6 Vai trò của doanh nghiệp và hỗ trợ cần thiết của chính phủ trong các giai đoạn phát triển của ngành công nghiệp ô tô

Để tăng cường nội địa hóa là chìa khóa của chính sách hỗ trợ chênh lệch về chi phí sản xuất, Việt Nam cần xây dựng các biện pháp phát triển ngành công nghiệp phụ trợ trong nước. Để phát triển ngành công nghiệp phụ trợ, mô hình phát triển top down (từ trên xuống) với việc mở rộng thị trường, gia tăng sản xuất của OEM là biện pháp hữu hiệu. Mô hình phát triển bottom up (từ dưới lên trên) với việc nâng cao năng lực của nhà sản xuất Tier 2, trong khi các nhà sản xuất Tier 1 chưa tham gia khiến thiếu đi các giao dịch giữa các nhà sản xuất, khó tạo ra hiệu quả trong việc phát triển ngành công nghiệp phụ trợ. Việc gia tăng sản xuất của các doanh nghiệp lắp ráp nhờ thị trường tăng trưởng ổn định và các nhà cung cấp Tier 1 đầu tư vào Việt Nam sẽ giúp phát triển các nhà cung cấp Tier 2 trở xuống trong đó có các nhà cung cấp nội địa, vì vậy cần phải triển khai các chính sách đặt trọng tâm vào việc mở rộng thị trường.



Biểu đồ 5 – 7 Phát triển công nghiệp phụ trợ: mô hình bottom up



Biểu đồ 5 – 8 Phát triển công nghiệp phụ trợ: mô hình top down

Hiện tại, các chính sách cụ thể và hiệu quả cần có tại Việt nam đó là “giảm thuế TTĐB (SCT) (đối với một số mẫu xe)”, “giảm thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng”, “nới lỏng hạn chế nhập khẩu (ví dụ: máy móc đã qua sử dụng)”, “ưu đãi cho các doanh nghiệp chế xuất (EPE) bán sản phẩm trong nước” v.v... (tham khảo biểu đồ 5 – 9). Nếu thực hiện các biện pháp này, có thể hy vọng ngành công nghiệp ô tô vượt qua giai đoạn duy trì tồn tại, sớm chuyển sang giai đoạn phát triển.

Phương án chính sách		Tác động			Tính khả thi			
		Duy trì sản xuất	Tăng nội địa hóa	Mở rộng thị trường	Ngân sách	Rủi ro WTO	Yếu tố khác	
Bù đắp chênh lệch chi phí SX	Giảm SCT (mẫu xe bán chạy)	↑	↑	↗	↘	↘	—	
	Giảm thuế NK linh kiện	↑	—	—	↘	—	↘	■ Bảo hộ SX trong nước bằng việc bổ sung thêm chi tiết các mã thuế theo HS code
	Hỗ trợ bằng tiền	↗	↑	—	↘	—	↓	■ Hỗ trợ bằng tiền khó khăn do vấn đề ngân sách (Xem xét áp dụng ưu đãi lĩnh vực công nghệ cao)
	Nới lỏng qui chế NK (Ví dụ: Máy móc đã qua sử dụng)	↗	↑	—	—	—	↘	■ Loại bỏ máy móc thiết bị kém (Áp dụng tiêu chuẩn đánh giá CPK v.v..)
	Ưu đãi bán hàng trong nước cho các DN EPE	↗	↑	↗	—	—	↘	■ Phân tách hoạt động XK và bán hàng trong nước
Thúc đẩy đầu tư	Cho SME vay lãi suất thấp	—	↗	—	↘	—	—	■ SMEDF thiếu năng lực (Cần xem xét khả năng thực hiện TSL)
	Giảm thuế thúc đẩy khấu hao đầu tư thiết bị (mẫu xe bán chạy)	—	↗	—	—	—	↘	■ Cần chỉnh sửa qui định hiện hành
	Phát triển nhân lực ngành (nâng cao năng lực)	—	↗	—	—	—	↘	■ Năng lực của các cơ quan hỗ trợ đào tạo thiếu (Cần xem xét hỗ trợ nhà cung cấp OEM)
Mở rộng qui mô thị trường	Giảm SCT (toàn bộ)	—	—	↑	↓	—	↘	■ Vấn đề giao thông, ô nhiễm ■ Đảm bảo nguồn ngân sách thay thế

Biểu đồ 5 – 9 Các chính sách có thể thực hiện trong giai đoạn duy trì tồn tại

Ngoài việc đề xuất các định hướng chính sách, dự án cũng có ý kiến đối với các biện pháp mà chính phủ Việt Nam quan tâm như biện pháp phòng vệ, chứng nhận xuất xứ, cũng như đánh giá tính khả thi triển khai và tác động của các chính sách rào cản phi thuế quan nhằm hạn chế nhập khẩu (tham khảo biểu đồ 5 - 10). Theo kế quả đánh giá này, các biện pháp hạn chế nhập khẩu nếu được áp dụng sẽ có nhiều rủi ro và lo ngại về tính khả thi triển khai các biện pháp này. Ngoài ra, cũng có các lo ngại cho rằng các biện pháp này có thể gây ra những tác động tiêu cực đối với mục tiêu mở rộng thị trường cần thiết trong giai đoạn duy trì tồn tại.

Tác động lớn
 Tác động vừa
 Không có tác động/rủi ro
 Rủi ro vừa
 Rủi ro lớn (knock out factor)

Phương án chính sách	Tác động của cs			Mức độ thực hiện cs (tính khả thi)		
	Duy trì sản xuất	Tăng nội địa hóa	Mở rộng thị trường	Ngân sách	Rủi ro WTO	Yếu tố khác
Biện pháp bảo vệ						<ul style="list-style-type: none"> Điều kiện để thực hiện biện pháp bảo vệ là sự thay đổi thị trường không lường trước được. Tuy nhiên, việc gỡ bỏ thuế quan ASEAN lần này có thể không phù hợp với điều kiện trên
Phản đối giấy chứng nhận xuất xứ của nước khác cấp						<ul style="list-style-type: none"> Phản đối chứng nhận xuất xứ do quốc gia khác cấp khó thực hiện vì bị coi là can thiệp vào hoạt động của nội bộ chính phủ quốc gia
Lập hàng rào phi thuế quan khác (VD: lập hàng rào kỹ thuật, chậm mở rộng cảng)						<ul style="list-style-type: none"> Rủi ro khiếu kiện WTO, và bị cô lập quốc tế

Biểu đồ 5 – 10 Các biện pháp hạn chế nhập khẩu và đánh giá

5 – 2 – 2 (Tham khảo) Các biện pháp đảm bảo nguồn tài chính

Ngoài ra, liên quan tới các nguồn ngân sách bổ sung cần thiết để thực hiện chính sách dự án đã giới thiệu các ví dụ của Nhật Bản và đề xuất các biện pháp để đảm bảo nguồn ngân sách. Biện pháp để đảm bảo nguồn ngân sách chủ yếu có 2 biện pháp chính là thuế và các nguồn thu khác (thu các loại phí từ người sử dụng). Tại Nhật Bản người ta phát huy tối đa cả 2 nguồn này. Tại Nhật Bản để đảm bảo thu ngân sách liên quan tới ô tô, người ta xây dựng các loại thuế và các nguồn thu đặc biệt (tham khảo biểu 5 – 1), tiến hành thu các loại như thuế sở hữu xe, thuế đánh vào các chi phí khi xe chạy, cũng như các loại phí như cấp đổi bằng lái, bảo hiểm bồi thường tổn thất, đăng kiểm (chứng nhận, định kỳ). Việt Nam hiện chưa thực hiện các loại thuế này có thể tham khảo triển khai.

Các mục thu của CP		Thu CP (M USD)	Tỷ lệ	Có hay không triển khai tại VN	Khó khăn về chính sách khi triển khai
Thu từ thuế	Thuế sở hữu xe ô tô	988	1%	Đã triển khai	n/a
	Thuế tiêu thụ (xe – nhiên liệu)	18,757	27%		n/a
	Thuế dầu bay hơi	24,278	35%		n/a
	Thuế trọng lượng xe	5,967	9%	Chưa triển khai/ Có triển khai với mức phí thấp	✓ Thông tin về đăng ký xe
	Thuế ô tô	16,260	24%		✓ Thông tin về đăng ký xe
Thu khác	Phí cấp, đổi bằng lái	190	0.3%		✓ Đánh giá phân loại cơ sở dạy cấp bằng lái
	Phí đăng ký, kiểm tra xe	314	0.5%		✓ Thông tin về đăng ký xe
	Phí bảo hiểm thiệt hại	2,125	3%		✓ Đánh giá phân loại cơ sở ✓ Tuân thủ qui định xử lý giao thông, tai nạn

*1 : Phí cấp đổi bằng là số liệu 2008, các số liệu khác là 2015. Lợi nhuận từ phí bảo hiểm thiệt hại xe ô tô (thu phí – tiền chi trả bảo hiểm)
Tỷ giá tất cả 1USD = 109JPY (tỷ giá trung bình 2015) đổi từ JPY⇒USD
Nguồn: JAMA, BTC, Cơ quan tính bảo hiểm thiệt hại, Cục cảnh sát

Biểu 5 – 1 Các loại thuế thu liên quan tới ô tô tại Nhật Bản

5 – 2 – 3 (Tham khảo) Các động thái liên quan tới các sản phẩm có giá trị gia tăng cao

Ngoài ra, về các khả năng chính sách để phát triển chế tạo linh kiện phụ tùng xe điện, dự án cũng đã tiến hành nghiên cứu các mô hình chính sách tại Trung Quốc và Malaysia (tham khảo Biểu 5 – 2, biểu 5 – 3)

Kết quả là cả 2 quốc gia này đều đi trước Việt Nam, hiện đang đầu tư vào phát triển công nghiệp EV. Để bắt tay vào triển khai chính sách EV và tạo cho ngành công nghiệp EV lên mức có thể cạnh tranh được với Trung Quốc và Malaysia, Việt Nam cần có những biện pháp dài hạn và đầu tư lớn.

Mục tiêu	Đến năm 2020, quy mô phổ cập tại Trung Quốc là 5 triệu xe				
	Đối tượng	Sản xuất	Bán hàng		Phổ cập
Khái quát về các chính sách	Tên gọi	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kế hoạch Quốc gia “863” 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kế hoạch “mười thành nghìn xe” 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hỗ trợ cá nhân mua xe 	<ul style="list-style-type: none"> ■ - (Xây dựng hạ tầng sạc điện theo điện lưới quốc gia)
	Giai đoạn	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2001~ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2009~2011 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2010~2012 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2009~2020
	Nội dung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nghiên cứu cơ bản, nghiên cứu ứng dụng, thí nghiệm kiểm chứng, thương mại hóa các kỹ thuật tích lũy được, hỗ trợ vốn để phát triển thành ngành công nghiệp 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Chạy thử xe tiết kiệm nhiên liệu, xe sử dụng năng lượng mới trong Giao thông công cộng <ul style="list-style-type: none"> ➢ Khu vực: 25 thành phố (KH ban đầu) ➢ Các loại xe: Xe phục vụ công cộng (bus, taxi, xe công, xe thu gom rác, xe bưu chính, v.v..) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hỗ trợ cá nhân mua xe EV, PHV <ul style="list-style-type: none"> ➢ Khu vực: Thượng Hải, Trường Xuân, Thẩm Quyển, Quảng Châu, Hợp Phi ➢ Các loại xe: Xe EV có lắp pin trên 15kWh, xe PHV có lắp pin trên 10kWh (Cả EV, PHV để không tính các xe có lắp pin acid chì) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Điện lưới quốc gia (Công ty truyền tải điện Trung Quốc) đến năm 2020 xây dựng 10.000 trạm sạc, 120.000 cây sạc (Tham khảo: Năm 2016 tại Nhật có 7.000 trạm sạc) ■ Ngoài ra, chính phủ trung ương, địa phương, DN trong lĩnh vực EV (DN SX xe, phụ tùng, thiết bị sạc v.v..) cùng phối hợp phổ cập xe
	Quy mô	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hơn 180 triệu USD 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Khoảng 2,4 tỷ USD 	<ul style="list-style-type: none"> ■ - (440USD/ kWh. Giới hạn PHV: 7.400USD – EV: 8.800USD/xe) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ -

Biểu 5 – 2 Chính sách xe EV của Trung Quốc

Tên chính sách		<ul style="list-style-type: none"> Chính sách ô tô Quốc gia (National Automotive Policy: NAP 2014)
Thời gian		<ul style="list-style-type: none"> 2014~2020
Mục tiêu		<ul style="list-style-type: none"> Đến năm 2020 85% xe sản xuất tại Malaysia là EEV (xe có hiệu suất tiêu thụ nhiên liệu cao) Trở thành trung tâm sản xuất EEV tại ASEAN
Nội dung	Chế tạo	<ul style="list-style-type: none"> Được nhận giảm thuế - tiền hỗ trợ với điều kiện đáp ứng được các tiêu chuẩn về môi trường đối với từng phân khúc xe
	Bán hàng	<ul style="list-style-type: none"> Đến năm 2020, đưa vào sử dụng 2,000 xe EV bus và 100,000 xe du lịch EV
	Phổ cập	<ul style="list-style-type: none"> Đến năm 2020, lắp đặt thiết bị sạc điện tại 25,000 điểm công cộng <ul style="list-style-type: none"> > MGTC (cơ quan chính phủ) dự kiến chi 9 tỷ JPY

Biểu 5 – 3 Chính sách EV tại Malaysia

Ngoài ra, dự án cũng tiến hành nghiên cứu việc phát huy lĩnh vực chế tạo các sản phẩm linh kiện điện, điện tử phát triển trong những năm gần đây tại Việt Nam vào sản xuất ô tô (bao gồm xe chạy xăng, EV). Trong lĩnh vực sản xuất linh kiện điện, điện tử hiện tại tại Việt Nam, khả năng cùng đầu tư sản xuất các sản phẩm cùng với ngành sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô là hạn chế, do khó có thể đáp ứng các yêu cầu về chất lượng mà phụ tùng ô tô yêu cầu, vì thế việc phát huy là khó khăn (tham khảo biểu đồ 5 – 11).

Sản phẩm		Tiêu chuẩn chất lượng	
Máy tính, air cleaner, bộ tản nhiệt, v.v... các bộ phận có khả năng dùng chung có số lượng hạn chế		Sản phẩm dùng trong xe ô tô đòi hỏi chất lượng cao hơn sản phẩm điện tử điện máy	
Các linh kiện chung với ngành điện, điện tử (phần chữ đỏ)			
	Xe chạy xăng	EV	
Hệ thống điện	Động cơ, bộ khởi động, bộ phân phối, bộ phận đánh lửa, bugi	Mô tơ điện	
Hệ thống nhiên liệu	Bình xăng, bơm xăng, bộ nạp	Pin lithium ion	
Hệ thống điều khiển	Điều khiển động cơ, hệ thống máy tính trên xe	Hệ thống điện, hệ thống chuyển đổi điều khiển tổng	
Hệ thống nạp khí	Van cấp, Bộ phân lọc khí, sục turbo		
Hệ thống thải khí	Hệ thống tuần hoàn khí thải, hệ thống tuần hoàn thổi khí, hệ thống làm sạch khí thải, xử lý khí thải		
Hệ thống làm mát	Bộ tản nhiệt, bơm nước, máy điều nhiệt		
Hệ thống bôi trơn	Bơm dầu, lọc dầu tinh, lọc dầu thô		
Hệ thống vận hành	Hộp số, bộ ly hợp, bộ chuyển đổi torque, cánh quạt trục, bánh răng trục	Máy biến tốc	
Yêu cầu chất lượng đối với máy móc, linh kiện cho ô tô			
Các mục kiểm tra Chất lượng	Yêu cầu		
	Máy móc		Xe ô tô
Kiểm tra chu kỳ nhiệt	100 cycle	<	1,000 cycle
Kiểm tra chu kỳ lực	15,000 cycle	<	30,000 cycle
Kiểm tra xung động	100 m/s²	<	200 m/s²







Biểu đồ 5 – 11 Khả năng gia tăng tỷ lệ nội địa hóa nhờ phát huy các sản phẩm điện, điện tử

5 – 3 Tầng chính sách cụ thể

5 – 3 – 1 Giảm SCT (đối với dòng xe nhỏ được lựa chọn)

Chính sách giảm SCT đối với dòng xe nhỏ có thể xem xét 2 phương án khác nhau về mục đích và đối tượng. Phương án 1 là các chính sách với mục tiêu là mở rộng thị trường, không phân biệt xe sản xuất trong nước và xe nhập khẩu, ưu đãi cho tất cả các xe nhỏ. Phương án 2 là ngoài việc mở rộng thị trường, đó còn là chính sách với mục tiêu duy trì sản xuất và gia tăng nội địa hóa, và vì thế sẽ chỉ ưu đãi các xe lắp ráp trong nước với điều kiện đạt tỷ lệ nội địa hóa.

Phương án 1 là phương án đặc biệt có hiệu quả cao về mở rộng thị trường. Trong khi đó, phương án 2 có thể kỳ vọng thêm các hiệu quả khác như mở rộng sản xuất và gia tăng nội địa hóa.

	Chính sách giảm SCT			Duy trì SX	Tăng NĐHóa	Mở rộng thị trường
	Đối tượng	Điều kiện	Hiệu quả			
Giảm SCT đối với xe nhỏ (SX trong nước/Nhập khẩu)	<ul style="list-style-type: none"> Toàn bộ dòng xe nhỏ bán tại Việt Nam 	(không có điều kiện)	<ul style="list-style-type: none"> Giảm SCT 	 No impact	 No impact	 Very positive
Giảm SCT đối với xe nhỏ (chỉ cho xe SX trong nước)	<ul style="list-style-type: none"> Các xe nhỏ lắp ráp trong nước, trong toàn bộ các xe bán tại Việt nam 	<ul style="list-style-type: none"> Đạt mục tiêu tỷ lệ NĐHóa trong thời gian qui định 	<ul style="list-style-type: none"> Giảm SCT 	 Positive	 Positive	 Positive

Biểu đồ 5 – 12 Lựa chọn chính sách giảm SCT

5 – 3 – 2 Giảm thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng

Về giảm thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng, cho tới nay Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (Vietnam Automobile Manufacturers' Association: VAMA) và Phòng thương mại và công nghiệp Nhật Bản tại Việt Nam (The Japan Business Association in Vietnam: JBAV) vẫn chưa đưa ra đề xuất về các linh kiện phụ tùng lựa chọn. Tuy nhiên, trong danh mục đề xuất hiện vẫn chưa lựa chọn được các linh kiện phụ tùng cũng như sự nhất trí trong ngành, khiến cho việc xem xét cụ thể giảm thuế nhập khẩu với linh kiện phụ tùng nào gặp khó khăn (tham khảo biểu đồ 5 – 13).

	VAMA	JBAV																																																																																								
Danh mục đề xuất	<p>Danh mục linh kiện, cấu kiện ô tô đề nghị giảm thuế của VAMA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Động cơ 2. Bộ truyền động 3. Máy nén khí 4. Bộ lưới tản nhiệt <p>... 100 mã</p> <p><i>Ví dụ minh họa</i></p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">HS CODE</th> <th rowspan="2">Parts name</th> <th colspan="3">白 録 EPA 税率</th> </tr> <tr> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8708.40.26</td> <td>TRANSAXLE ASSY, AUTO W/TORQUE CONVERTER</td> <td>12.0%</td> <td>11.0%</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>8407.34.71</td> <td>ENGINE ASSY, W/CLUTCH</td> <td>3.0%</td> <td>3.0%</td> <td>3.0%</td> </tr> <tr> <td>9613.80.90</td> <td>LIGHTER ASSY, CIGARETTE</td> <td>17.5%</td> <td>15.0%</td> <td>13.0%</td> </tr> <tr> <td>9613.90.90</td> <td>COVER, CIGARETTE LIGHTER</td> <td>7.0%</td> <td>4.5%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>8708.70.97</td> <td>STOPPER, WHEEL</td> <td>7.0%</td> <td>4.5%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>8708.30.29</td> <td>W/AY, BRAKE TUBE</td> <td>5.0%</td> <td>5.0%</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td>8708.29.95</td> <td>BAR, FAN BELT ADJUSTING</td> <td>13.0%</td> <td>12.5%</td> <td>12.0%</td> </tr> <tr> <td>8708.29.12</td> <td>MOULDING, DOOR EDGE PROTECTION</td> <td>13.0%</td> <td>12.5%</td> <td>12.0%</td> </tr> <tr> <td>8512.20.99</td> <td>LAMP ASSY, INDICATOR</td> <td>13.0%</td> <td>11.5%</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>8512.30.91</td> <td>COMPUTER ASSY, CLEARANCE WARNING</td> <td>7.0%</td> <td>4.5%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>3926.30.00</td> <td>COVER, REMOTE CONTROL MIRROR HOLE</td> <td>9.5%</td> <td>6.0%</td> <td>3.0%</td> </tr> <tr> <td>8544.30.12</td> <td>WIRING SUB-ASSY, RADIO</td> <td>5.5%</td> <td>4.0%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>4016.99.14</td> <td>CUSHION, STABILIZER</td> <td>3.0%</td> <td>2.0%</td> <td>1.0%</td> </tr> <tr> <td>8536.90.39</td> <td>TERMINAL ASSY, BATTERY POSITIVE</td> <td>5.0%</td> <td>4.0%</td> <td>2.0%</td> </tr> <tr> <td>8536.41.90</td> <td>RELAY</td> <td>8.0%</td> <td>5.5%</td> <td>3.0%</td> </tr> <tr> <td>8481.40.00</td> <td>VALVE ASSY, PROPORTIONAL</td> <td>1.0%</td> <td>1.0%</td> <td>0.5%</td> </tr> </tbody> </table>	HS CODE	Parts name	白 録 EPA 税率			2016	2017	2018	8708.40.26	TRANSAXLE ASSY, AUTO W/TORQUE CONVERTER	12.0%	11.0%	10.0%	8407.34.71	ENGINE ASSY, W/CLUTCH	3.0%	3.0%	3.0%	9613.80.90	LIGHTER ASSY, CIGARETTE	17.5%	15.0%	13.0%	9613.90.90	COVER, CIGARETTE LIGHTER	7.0%	4.5%	2.0%	8708.70.97	STOPPER, WHEEL	7.0%	4.5%	2.0%	8708.30.29	W/AY, BRAKE TUBE	5.0%	5.0%	5.0%	8708.29.95	BAR, FAN BELT ADJUSTING	13.0%	12.5%	12.0%	8708.29.12	MOULDING, DOOR EDGE PROTECTION	13.0%	12.5%	12.0%	8512.20.99	LAMP ASSY, INDICATOR	13.0%	11.5%	10.0%	8512.30.91	COMPUTER ASSY, CLEARANCE WARNING	7.0%	4.5%	2.0%	3926.30.00	COVER, REMOTE CONTROL MIRROR HOLE	9.5%	6.0%	3.0%	8544.30.12	WIRING SUB-ASSY, RADIO	5.5%	4.0%	2.0%	4016.99.14	CUSHION, STABILIZER	3.0%	2.0%	1.0%	8536.90.39	TERMINAL ASSY, BATTERY POSITIVE	5.0%	4.0%	2.0%	8536.41.90	RELAY	8.0%	5.5%	3.0%	8481.40.00	VALVE ASSY, PROPORTIONAL	1.0%	1.0%	0.5%
HS CODE	Parts name	白 録 EPA 税率																																																																																								
		2016	2017	2018																																																																																						
8708.40.26	TRANSAXLE ASSY, AUTO W/TORQUE CONVERTER	12.0%	11.0%	10.0%																																																																																						
8407.34.71	ENGINE ASSY, W/CLUTCH	3.0%	3.0%	3.0%																																																																																						
9613.80.90	LIGHTER ASSY, CIGARETTE	17.5%	15.0%	13.0%																																																																																						
9613.90.90	COVER, CIGARETTE LIGHTER	7.0%	4.5%	2.0%																																																																																						
8708.70.97	STOPPER, WHEEL	7.0%	4.5%	2.0%																																																																																						
8708.30.29	W/AY, BRAKE TUBE	5.0%	5.0%	5.0%																																																																																						
8708.29.95	BAR, FAN BELT ADJUSTING	13.0%	12.5%	12.0%																																																																																						
8708.29.12	MOULDING, DOOR EDGE PROTECTION	13.0%	12.5%	12.0%																																																																																						
8512.20.99	LAMP ASSY, INDICATOR	13.0%	11.5%	10.0%																																																																																						
8512.30.91	COMPUTER ASSY, CLEARANCE WARNING	7.0%	4.5%	2.0%																																																																																						
3926.30.00	COVER, REMOTE CONTROL MIRROR HOLE	9.5%	6.0%	3.0%																																																																																						
8544.30.12	WIRING SUB-ASSY, RADIO	5.5%	4.0%	2.0%																																																																																						
4016.99.14	CUSHION, STABILIZER	3.0%	2.0%	1.0%																																																																																						
8536.90.39	TERMINAL ASSY, BATTERY POSITIVE	5.0%	4.0%	2.0%																																																																																						
8536.41.90	RELAY	8.0%	5.5%	3.0%																																																																																						
8481.40.00	VALVE ASSY, PROPORTIONAL	1.0%	1.0%	0.5%																																																																																						
Danh mục chọn mã sản phẩm	<ul style="list-style-type: none"> ■ Danh mục lựa chọn của từng thành viên VAMA (hơn 100 mã sản phẩm) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Danh mục gồm 39 mã HS (8 chữ số), là những sản phẩm nằm ngoài danh mục hàng ưu đãi trong EPA Việt – Nhật. 																																																																																								
Hiện trạng	<ul style="list-style-type: none"> ■ Đã trình lên Bộ TC năm 2016, Bộ TC yêu cầu VAMA giảm số đầu sản phẩm trong danh mục 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Đã trình lên Chính phủ năm 2016, hiện đang chờ chính phủ trả lời 																																																																																								

Biểu đồ 5 – 13 Hoạt động của các cơ quan hướng tới giảm thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng

Đồng thời với các hoạt động trên, để thúc đẩy nội địa hóa, dự án đã thảo luận và đề xuất 3 phương án để về cơ chế để lựa chọn các linh kiện phụ tùng được miễn thuế nhập khẩu (tham khảo biểu đồ 5 – 14). Tuy nhiên, dù là phương án nào cũng vẫn có vấn đề và cần tiếp tục thảo luận kỹ lưỡng để tìm ra giải pháp trong thời gian tới.

Tên phương pháp	Nội dung	Minh họa	Các vấn đề khi triển khai
Phương pháp chọn loại mặt hàng	<ul style="list-style-type: none"> Xác định những bộ phận, cấu kiện có khả năng nội địa hóa cao. Áp dụng miễn thuế cho những sản phẩm này theo quy trình từng bước. 		<ul style="list-style-type: none"> Các DN có những hoàn cảnh khác nhau, nên khó có thể xác định sản phẩm nào có khả năng nội địa hóa cao
Phương pháp chọn số lượng mặt hàng	<ul style="list-style-type: none"> Quy định số lượng tối đa sản phẩm cần áp dụng rào cản thuế quan, sau đó dần rút bớt Cơ quan đại diện DN (VAMA) xây dựng các mã sẽ áp dụng rào cản thuế quan. 		<ul style="list-style-type: none"> Do đụng chạm lợi ích giữa các DN trong ngành, khó có thể thống nhất về các sản phẩm trong mức giới hạn tối đa
Phương pháp chọn theo đơn vị đứng đầu	<ul style="list-style-type: none"> Chọn ra các sản phẩm chưa sx được ở VN, miễn thuế nhập khẩu. Khi một doanh nghiệp nào đó sản xuất được trong nước thì sản phẩm đó sẽ thôi không được miễn thuế nhập khẩu. 		<ul style="list-style-type: none"> Khó có thể thực hiện chính sách một cách ổn định do có thể phát sinh các vấn đề khi làm thủ tục báo cáo chứng nhận nội địa hóa

Biểu đồ 5 – 14 Phương án lựa chọn các linh kiện phụ tùng giảm thuế nhập khẩu

5 – 3 – 3 Hỗ trợ các nhà cung cấp

Về các ưu đãi đối với các nhà sản xuất khuôn đúc, dự án đã nghiên cứu khả năng tận dụng các chính sách hỗ trợ ngành công nghiệp phụ trợ của MOIT. Kết quả là vẫn có các vấn đề như các trình tự thủ tục cần thiết để được ưu đãi cần được đơn giản hóa, các điều kiện áp dụng cần rõ ràng hơn. Các vấn đề này nếu được giải quyết, có thể kỳ vọng nhiều khả năng triển khai các chính sách hỗ trợ ngành công nghiệp phụ trợ.

Mục đích	<ul style="list-style-type: none"> Khuyến khích phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ
Cơ sở pháp lý	<ul style="list-style-type: none"> Nghị định số 111/2015/NĐ-CP của chính phủ ban hành năm 2015 Thông tư số 55/2015/TT-BCT của Bộ Công Thương
Vai trò, chức năng	<p>Các điều kiện chính:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dự án có tốc độ tăng năng lực sản xuất ít nhất 20% (<i>Nghị định 111</i>) Có sản phẩm thỏa mãn các điều kiện sau: (<i>Thông tư 55 – xem phần dẫn chiếu</i>) <ul style="list-style-type: none"> Đã đi vào hoạt động từ trước ngày 1/1/2015 Có các chứng nhận Hợp chuẩn theo Quy chuẩn kỹ thuật Nằm trong Danh mục tại Phụ lục Nghị định số 111/2015/NĐ-CP <p>Cơ chế khuyến khích các doanh nghiệp chế tạo thuộc các ngành CNPT:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ưu đãi chung: Giảm thuế TNDN (*), miễn thuế nhập khẩu đối với tài sản cố định, phương án kê khai thuế GTGT, nhà nước cấp tín dụng đầu tư Cho vay bảo vệ môi trường với lãi suất hạ Chỉ áp dụng: Cấp 70% tín dụng đầu tư, giảm tiền thuê đất cho DN SME
Kết quả hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> 20 dự án đã được Bộ CT phê duyệt

Một số doanh nghiệp chế tạo khuôn có thể sử dụng chính sách ưu đãi để mở rộng hoạt động kinh doanh

*1: Nghị định 111/2015/NĐ-CP về phát triển ngành CN hỗ trợ; *2: Thông tư 55/2015/TT-BCT quy định trình tự, thủ tục xác nhận ưu đãi và hậu kiểm ưu đãi đối với các dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển; *3: Thuế TNDN; *4: Quỹ Bảo vệ MT Việt Nam cho vay lãi suất thấp để bảo vệ MT và xử lý ô nhiễm MT tại các dự án công nghiệp phụ trợ
 Nguồn: MOIT, UNIDO, IPA Da Nang, VCCI News, Vietnam net CY: tỷ giá USD/VND=22,600 (*) FIE Foreign Investment Enterprises

<p>Điều kiện áp dụng chưa rõ ràng</p>	<ul style="list-style-type: none"> Doanh nghiệp gặp lúng túng về các điều kiện áp dụng của Thông tư số 55/2015/TT-BCT (Xem chi tiết tại phần tham khảo): <ul style="list-style-type: none"> Điều kiện áp dụng bổ sung còn chưa rõ ràng đối với những doanh nghiệp chế tạo tại Việt Nam có sản phẩm nêu tại Phụ lục 1 tính đến ngày 1/1/2015 và áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật EU Điều kiện áp dụng tại Phụ lục 1, Thông tư 55 là các tiêu ngành nghề chi tiết so với danh mục các ngành nghề tại Phụ lục của Nghị định 111, nhưng lại không bao gồm một số ngành nghề nêu tại Nghị định 111 trong khi vẫn tiếp tục chờ sửa đổi, bổ sung
<p>Điều chỉnh chính sách nhằm cải tiến các ưu đãi của các cơ quan liên quan và các chính quyền địa phương</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nhiều bộ ngành và chính quyền địa phương chịu trách nhiệm khác nhau về các chính sách ưu đãi (Xem chi tiết tại phần tham khảo): <ul style="list-style-type: none"> MOIT qui định các chính sách qui chế ưu đãi (điều kiện, thủ tục v.v.) MOF hướng dẫn về ưu đãi thuế cùng với việc đảm bảo thu Quyết định áp dụng ưu đãi là của địa phương Quyết định về khuyến khích đầu tư giữa các địa phương còn thiếu nhất quán, tùy thuộc vào tình hình kinh tế, ưu tiên của địa phương

Thống nhất trong quản lý nhà nước và có hướng dẫn rõ ràng là những yếu tố quan trọng để bảo đảm hiệu quả của chính sách

Nguồn: Bộ CT, VCCI News, IDE

Biểu 5 – 4 Nội dung và các vấn đề về hỗ trợ các nhà cung cấp

5 – 3 – 4 Nới lỏng qui định nhập khẩu (ví dụ: máy móc đã qua sử dụng)

Về hạn chế nhập khẩu máy móc đã qua sử dụng, dự án đã kiểm tra các qui định hiện hành. Đặt ra các điều kiện, các hướng dẫn không rõ ràng là trở ngại đối với ngành công nghiệp phụ trợ của Việt Nam muốn tận dụng máy móc cũ để giảm chi phí sản xuất. Nếu có các cải thiện về hướng dẫn, qui chế và điều kiện v.v... có thể kỳ vọng ngành công nghiệp phụ trợ tiết kiệm được các chi phí đầu tư máy móc thiết bị.

Mục đích	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ngăn ngừa nhập khẩu máy móc đã qua sử dụng có chất lượng thấp
Cơ sở pháp lý	<ul style="list-style-type: none"> ■ Thông tư 23/2015/TT-BKHCHN*1 do MOST (Bộ KHCHN) soạn thảo có hiệu lực từ 1/7/2016
Vai trò, chức năng	<ul style="list-style-type: none"> ■ Giấy chứng nhận của nhà sản xuất thể hiện rằng máy đã qua sử dụng dưới 10 năm (chấp nhận trường hợp ngoại lệ nếu thỏa mãn một số điều kiện) ■ Giấy chứng nhận đánh giá máy móc được sản xuất theo các qui định kỹ thuật như tiêu chuẩn kỹ thuật Việt Nam (TCVN) hoặc theo tiêu chuẩn của các nước G7
Kết quả hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ■ 90% máy móc đã qua sử dụng tại Việt Nam là được nhập khẩu ■ Tuy nhiên, các doanh nghiệp mong muốn có nhập khẩu và sử dụng máy móc dù đã trên 10 năm nhưng vẫn còn tốt và có thể nhập khẩu các máy cũ này với chi phí hợp lý

Các qui định mềm dẻo và rõ ràng hơn sẽ giúp các DN phụ trợ có thể sử dụng máy móc đã qua sử dụng nhập khẩu và thúc đẩy nội địa hóa

*1: Thông tư 23/2015/TT-BKHCHN Qui định về nhập khẩu các máy móc, thiết bị và công nghệ đã qua sử dụng
 Nguồn: Bộ KHCHN, baomoi.com,

Tiêu chuẩn còn cứng nhắc khi xem xét thời gian sử dụng của máy móc	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tiêu chuẩn mang tính chất tất cả trong một áp dụng cho một số loại máy móc sử dụng trong những ngành nghề khác nhau, có hạn sử dụng khác nhau ■ Hạn chế thời gian sử dụng 10 năm áp dụng với tất cả các máy móc. Hiện cấm cả các DN có qui mô toàn cầu nhập khẩu máy móc để sử dụng cho chính DN
Tiêu chuẩn cần phải chính xác khi xem xét thời gian sử dụng của máy móc	<ul style="list-style-type: none"> ■ Chưa cụ thể khi quy định tiêu chuẩn chất lượng là “Tiêu chuẩn của các nước G7” ■ Hướng dẫn về miễn trừ ngoại lệ đối với máy móc đã sử dụng trên 10 năm chưa rõ <ul style="list-style-type: none"> ➢ Các dự án đầu tư theo Luật Đầu tư được miễn ➢ Bộ KHCHN và các bộ ngành khác có thể xem xét miễn trừ cho từng trường hợp cụ thể ➢ Chưa có mẫu kê khai cho máy móc nhập khẩu có thời gian sử dụng trên 10 năm ■ Văn bản pháp lý thường xuyên thay đổi, trong thời gian ngắn: điều kiện 10 năm của thông tư 23/2015/TT-BKHCHN thay thế cho điều kiện 5 năm của thông tư 20/2014 và thông báo 2527/2012 chỉ trong một thời gian ngắn.
Khó khăn về mặt kỹ thuật trong việc xác định tiêu chuẩn	<ul style="list-style-type: none"> ■ Không dễ xác định tiêu chuẩn chất lượng cụ thể cho một số loại máy móc có mục đích, chức năng, đặc điểm chuyên dụng ■ Thiếu nhân lực có đủ chuyên môn để giám định máy móc ■ Cần lưu ý đến cả những yếu tố quan trọng khác như sức khỏe, an toàn, môi trường

Các tiêu chuẩn hiệu quả sẽ giúp tăng sử dụng các máy móc có giá cả hợp lý với chất lượng phù hợp

*1 Thông tư 20/2014/TT-BKHCHN Qui định về NK các máy móc thiết bị và dây chuyền SX đã qua sử dụng
 *2 Thông báo 2527/2012/TB-BKHCHN về ngừng NK máy móc thiết bị và công nghệ đã qua sử dụng
 Nguồn : Bộ KHCHN (MOST), baomoi.com,

Biểu 5 – 5 Nội dung và vấn đề của các qui định hạn chế nhập khẩu máy móc qua sử dụng

5 – 3 – 5 Ưu đãi các EPE bán sản phẩm trong nước

Doanh nghiệp EPE được yêu cầu hạn chế số lượng sản phẩm bán trong nước, và có các qui định liên quan tới thuế xuất nhập khẩu. Để tăng tỷ lệ nội địa hóa, cũng như tận dụng các doanh nghiệp EPE đang sản xuất tại Việt Nam, cần có các chính sách tạo điều kiện dễ dàng cho các doanh nghiệp EPE bán hàng trong nước.

Mục đích	<ul style="list-style-type: none"> ■ Để khuyến khích doanh nghiệp EPE xuất khẩu sản phẩm
Cơ sở pháp lý	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nghị định 118/2015/ND-CP*1(CP) ■ Nghị định 29/2008/ND-CP*2(CP); Quyết định 72/2013/QĐ-TTg*3(TTg); Nghị định 114/2015/ND-CP*4(CP); Nghị định 164/2013/ND-CP*5(CP) ■ Thông tư 38/2015/ND-BTC*6(MOF)
Vai trò, chức năng	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cho DNCX hưởng ưu đãi thuế cũng như đơn giản hóa thủ tục xuất nhập khẩu ➢ Điều kiện: Doanh nghiệp hoạt động trong khu chế xuất (KCX) hay khu kinh tế (KKT) sản xuất để xuất khẩu ➢ Ưu đãi: Miễn thuế GTGT, thuế TTĐB, thuế xuất nhập khẩu; giảm thuế thu nhập doanh nghiệp, cá nhân; miễn kiểm định hàng khi qua hải quan, áp dụng “chế độ 275 ngày”^{*1} và không phải kê khai thuế GTGT hàng tháng ■ Quản lý hoạt động của DNCX khi tiêu thụ sản phẩm cả ra nước ngoài và tại nội địa: Yêu cầu DNCX tách riêng sổ sách kế toán và đặt kho bãi để hàng bán trong nước ở bên ngoài KCX
Kết quả hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ■ Việt Nam hiện có 344 Khu kinh tế (325 Khu công nghiệp, 16 Khu kinh tế đặc biệt, 3 Khu chế xuất, có tổng số lao động 116.000 người (2014) ■ Các DNCX sản xuất linh kiện ô tô gồm có Denso, Bridgestone, Yazaki, Nihon Densan, Canon, Samsung, Nokia v.v.

DNCX bán bộ phận, linh kiện ô tô tại thị trường trong nước sẽ góp phần vào sự phát triển của ngành công nghiệp phụ trợ Việt Nam

*1 Nghị định 118/2015/ND-CP Hướng dẫn chi tiết thực hiện một số điều trong Luật Đầu tư; *2 Nghị định 29/2008/ND-CP Ban hành các qui định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế; *3 Quyết định 72/2013/QĐ-TTg Cung cấp cơ chế tài chính và chính sách áp dụng cho các khu kinh tế biên mậu; *4 Nghị định 114/2015/ND-CP Sửa đổi điều 21 Nghị định số 29/2008/ND-CP ngày 14/3/2008 của Chính phủ về khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế (xem tiếp trang sau)
Nguồn: MPI, MOF, Vietnam Customs, JETRO, UNIDO

<p>Tuân thủ luật định về thuế xuất nhập khẩu</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ DNCX được nhận nhiều ưu đãi để sản xuất hàng xuất khẩu có giá rẻ, vì thế cần tuân thủ quy định về thuế xuất nhập khẩu, thuế phí hải quan khi bán hàng trong nước ■ Các DNCX hoạt động trong KCX, là một dạng đặc khu hành chính, chịu giám sát của hải quan, người không nhiệm vụ không được ra vào, không được thực hiện hoạt động bán hàng ■ Phải làm thủ tục hải quan để hoàn tất chu trình xuất nhập khẩu khi tiêu thụ tại thị trường trong nước ■ Một số mặt hàng cần xin giấy phép ■ Hoàn tất chu trình xuất nhập khẩu và nghĩa vụ thuế hải quan khi tiêu thụ trong nước sẽ dẫn đến những quy định hành chính sau: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Phải tách riêng sổ sách kế toán cho hàng bán trong nước ➢ Có kho bãi riêng cho hàng bán trong nước ở bên ngoài doanh nghiệp hay khu chế xuất
<p>DNCX tập trung vào xuất khẩu</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Dự thảo Nghị định 29 và Nghị định 114 sửa đổi, bổ sung dự kiến sẽ ban hành sau 1-2 tháng nữa sẽ loại bỏ quy định về hạn chế số lượng hàng bán ra thị trường trong nước của DNCX ■ Tuy nhiên, DNCX về bản chất là doanh nghiệp sản xuất để xuất khẩu, vì thế dự tính sẽ chỉ có một lượng nhỏ hàng hóa được bán nội địa
<p>Mở rộng phạm vi cho phép các DN EPE bán hàng trong nước sẽ góp phần nâng cao tỷ lệ nội địa hóa.</p>	

(Tiếp theo trang trước) *5 Nghị định 164/2013/ND-CP Sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định chính phủ số 29/2008/nd-cp ngày 14/3/2008 đối với các khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế; *6 Thông tư 38/2015/ND-BTC về thủ tục hải quan, giám sát và kiểm tra của hải quan, thuế xk, thuế nk và quản lý thuế đối với hàng hóa XNK; *7 DN SX sẽ phải nộp thuế NK nguyên vật liệu nếu nguyên vật liệu không được xk dưới dạng sản phẩm trong vòng 275 ngày
Nguồn: Bộ KHĐT (MPI), JETRO

Biểu 5 – 6 Nội dung và vấn đề các cơ chế ưu đãi và điều kiện đối với EPE

5 – 3 – 6 Cho doanh nghiệp SME vay lãi suất thấp

Tại Việt Nam đã thành lập SMDF cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ vay vốn. Việc triển khai chính sách này sẽ giúp cho ngành công nghiệp phụ trợ phát triển, tuy nhiên vẫn còn tồn tại vấn đề là ít doanh nghiệp biết về quỹ cũng như các điều kiện thẩm định ngặt nghèo và nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ không đủ năng lực tài chính đáp ứng các yêu cầu thẩm định cho vay của ngân hàng. Trong thời gian tới, cần nới lỏng các điều kiện cho vay của SMEDF, mở rộng các lựa chọn để tăng cơ hội cho vay.

Mục đích	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của DNVVN ■ Tăng thu nhập cho DNVVN ■ Tạo việc làm thông qua hoạt động ương trồng DNVVN
Cơ sở pháp lý	<ul style="list-style-type: none"> ■ Quyết định số 601/QĐ-TTg*1 về thành lập QPTDNVVN, tháng 4/2013 ■ Là quỹ của cơ quan tài chính công thuộc quản lý của Bộ KHĐT, vốn điều lệ 2.000 tỉ đồng. (tương đương 88 triệu US\$)
Vai trò, chức năng	<ul style="list-style-type: none"> ■ Là cơ chế huy động vốn vay cho DNVVN có dự án khả thi trong các lĩnh vực ưu tiên (Lĩnh vực ưu tiên: Nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp, chế tạo/chế biến, cấp nước, xử lý rác thải, phát minh/cải tiến) ■ Hưởng thuế suất 7% trong 7 năm nhưng không quá 30 tỉ VND (1,32 triệu US\$) ■ 4 ngân hàng tham gia: BIDV, HD Bank, Vietcombank, VP Bank được ủy thác bảo lãnh huy động vốn vay dưới sự giám sát của QPTDNVVN
Kết quả hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cho đến 12/2016 chỉ có 12 dự án được các ngân hàng tham gia chọn để giải ngân vốn với số tiền 101 tỷ VND (4.45mil USD). ■ Có 1,000 DNVVN tìm hiểu về nguồn vốn này (trên tổng số 450,000 DNVVN vào năm 2015)

Các nhà cung cấp trong nước có thể vay vốn để đáp ứng yêu cầu về vốn khi đầu tư mở rộng

*1 Quyết định 601/2013/QĐ-TTg Về thành lập quỹ phát triển DNVVN
 Nguồn: QPTDNVVN, Bộ Kế hoạch Đầu tư, báo Vietnam Investment Review

Tỉ giá: USD/VND = 22.600

Mức độ hiện diện, tiếp cận với SMEDF	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sự nhận biết về SMEDF hãy còn hạn chế (mới chỉ triển khai được 3 sự kiện có tính chất công khai từ trước đến nay) ■ Đối với SME, vẫn khó có thể tiếp cận được SMEDF <ul style="list-style-type: none"> ➢ SMEDF là tổ chức có qui mô nhỏ, khó có thể triển khai các điểm giao dịch trên toàn quốc ➢ Số lượng các điểm giao dịch vay vốn SMEDF là các ngân hàng thương mại ủy thác hãy còn hạn chế (70% SME khó đáp ứng các quy định về tài sản đảm bảo vì vậy ít có cơ hội tận dụng được các ngân hàng thương mại thông thường)
Thủ tục còn phức tạp thực hiện qua các ngân hàng ủy thác	<ul style="list-style-type: none"> ■ Phải cần từ 1-3 tháng để hoàn thiện toàn bộ hồ sơ (các thủ tục ngân hàng cho vay thông thường chỉ mất 2-3 ngày) ■ Các loại hồ sơ phải qua 2 tầng xem xét, trước tiên là ngân hàng thương mại ủy thác, sau đó là SMEDF ■ Có trường hợp đã được ngân hàng ủy thác chấp thuận lại không thỏa mãn điều kiện của SMEDF (nhiều trường hợp ngân hàng thường bỏ qua điều kiện về định nghĩa SME)

Cần xem xét việc đơn giản hóa thủ tục, qui trình, tăng số lượng các điểm giao dịch phù hợp đặc thù của SME

*1 Nghị định 56/2009/NĐ-CP về hỗ trợ phát triển DNVVN (định nghĩa mới về DNVVN và các chính sách hỗ trợ DNVVN sẽ được đưa ra thảo luận tại Quốc hội trong năm 2017); *2 Thông tư 13/2015/TT-BKHĐT Danh mục các lĩnh vực ưu tiên và các doanh nghiệp ưu tiên của Quỹ PT DNVVN;
 *3: Tại Techcombank cần 16 tiếng và các ngân hàng khác cần 2-3 ngày đối với thủ tục cho vay
 Nguồn: SMEDF, ADB, Vietnam news, VCCI news, <https://www.techcombank.com.vn/gioi-thieu/goc-bao-chi/bao-chi-noi-ve-techcombank/von-vay-luu-dong-cho-doanh-nghiep-linh-hoat-de-va-nhanh>

Biểu 5 – 7 Nội dung và các vấn đề về quỹ cho vay các SME

5 – 3 – 7 Áp dụng các tiêu chuẩn quản lý

Để các OEM tăng cường sử dụng các nhà cung cấp trong nước, kỳ vọng vào việc áp dụng tiêu chuẩn quản lý ISO / TS16949 vốn là qui chuẩn quản lý chất lượng trong ngành công nghiệp ô tô. Tuy nhiên, trình độ quản lý của các doanh nghiệp vừa và nhỏ của Việt Nam vẫn còn thấp, vì vậy để phổ cập cơ chế cấp chứng chỉ này, cần có các hoạt động hỗ trợ nâng cao năng lực quản lý cho các nhà cung cấp.

Mục đích	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nhằm áp dụng các tiêu chuẩn chất lượng quốc tế vào chuỗi cung ứng của ngành công nghiệp ô tô ■ Tránh sai sót, giảm sai lệch, giảm lãng phí
Cơ sở pháp lý	<ul style="list-style-type: none"> ■ Do Ban chuyên trách Ngành công nghiệp ô tô Quốc tế (IATF) và Ban kỹ thuật ISO xây dựng ■ Mọi doanh nghiệp đều phải áp dụng phiên bản 2016, hạn chót là tháng 9/2018
Vai trò, chức năng	<ul style="list-style-type: none"> ■ Là một phương thức định hướng quy trình căn cứ trên tiêu chuẩn ISO 9001 về hệ thống quản lý chất lượng, cùng một số điều kiện bổ sung áp dụng cho ngành công nghiệp ô tô: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Quản lý hồ sơ (khách hàng, tiêu chuẩn kỹ thuật, quy cách kỹ thuật) ➢ Quản lý văn bản (thể chế, theo luật định) ➢ Trách nhiệm về chất lượng (cán bộ quản lý phải xử lý các trường hợp không tuân thủ) ➢ Năng lực, nhu cầu đào tạo (thiết kế sản phẩm, động viên người lao động) ➢ Kế hoạch dự phòng, an toàn lao động, vệ sinh lao động ➢ Các quy định cụ thể về sản phẩm, nghiên cứu/thí nghiệm
Kết quả hoạt động	<ul style="list-style-type: none"> ■ VASI hiện đang hỗ trợ các nhà cung cấp trong nước áp dụng ISO/TS16949 (Quyết định 68*1) ■ Đã có 2-3 nhà cung cấp linh kiện điện tử đạt tiêu chuẩn TS; 5 đơn vị khác dự kiến sẽ đạt chuẩn vào năm 2018 và đến 2019 là 8 đơn vị thuộc lĩnh vực nhà cung cấp linh kiện cho xe máy

Các OEM trong ngành ô tô có thể tin tưởng vào nhà cung cấp linh kiện đạt chuẩn

*1 Quyết định 68/2017/QĐ-TTg Phê duyệt hỗ trợ lâu dài cho ngành công nghiệp trong vòng 10 năm (2016-2025)
Nguồn: IATF, VASI, 16949store.com, advisera.com <advisera.com/9001academy/blog/2014/10/01/iso-9001-vs-isots-16949/>

Quy định chặt chẽ, thực hiện tốn kém	<ul style="list-style-type: none"> ■ Chi phí ban đầu lên đến 600 triệu đồng. (tương đương 21 triệu US\$) chi cho tư vấn và xin chứng nhận là cao đối với 80% các nhà cung cấp thuộc diện DNVVN ■ Chi phí duy trì cho những công việc sau cũng là đáng kể: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Lên hồ sơ quy trình, hoạt động, dịch vụ khách hàng ➢ Lãnh đạo cam kết về chất lượng thông qua các văn bản, hồ sơ trong công tác kế hoạch và thực hiện chính sách về quản lý chất lượng chiến lược
Năng lực, khả năng cạnh tranh của các nhà cung cấp	<ul style="list-style-type: none"> ■ Những rào cản sau đây đối với năng lực cạnh tranh của các nhà cung cấp trong nước dẫn đến quy chuẩn ISO/TS16949 chưa được phổ cập trong chuỗi cung ứng của ngành công nghiệp ô tô: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Kế hoạch, quy trình kinh doanh thiếu chính thức ➢ Thiếu hỗ trợ cụm công nghiệp về bảo đảm chất lượng, giao hàng đúng hạn ➢ Thiếu kỹ năng quản lý, trình độ kỹ thuật, thương mại
Không có nhu cầu từ phía các OEM ngành ô tô	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tỷ lệ tham gia vào chuỗi cung ứng ngành công nghiệp ô tô của các nhà cung cấp trong nước còn yếu do có một số quy định riêng của các nhà sx OEM ■ Phần lớn các nhà cung cấp trong nước đều là doanh nghiệp cấp 3, 4 và với họ, việc đạt được ISO/TS16949 là hết sức quan trọng, tuy nhiên các nhà sx OEM chưa thực sự có nhu cầu này. ■ Nhu cầu trong ngành ô tô yếu khiến Việt Nam còn thiếu lực lượng tư vấn TS đủ trình độ

Cần có các chính sách hỗ trợ đầy đủ các nhà cung cấp tại Việt Nam để đáp ứng được các tiêu chuẩn chất lượng, hiệu quả của ISO/TS 16949

Biểu 5 – 8 Nội dung và vấn đề liên quan đến áp dụng các qui chuẩn quản lý

5 – 3 – 8 Đào tạo nguồn nhân lực

Để đào tạo nguồn nhân lực của Việt Nam, việc phổ cập và áp dụng các kỳ thi tay nghề là quan trọng. Vì vậy ngoài các kỳ thi tay nghề đang được triển khai (22 ngành nghề) tại Việt Nam, dự án cũng tìm hiểu về việc triển khai các kỳ thi tay nghề kiểu Nhật Bản liên quan tới ngành công nghiệp ô tô (tham khảo biểu 5 – 9: 4 ngành nghề). Trong 26 ngành nghề này có nhiều ngành nghề liên quan đến công nghiệp ô tô, vì vậy để đào tạo nguồn nhân lực công nghiệp phụ trợ, việc phát huy các kỳ thi tay nghề là rất quan trọng. Ngoài ra, với sự hợp tác của JICA và Hiệp hội phát triển năng lực nghề nghiệp trung ương (JAVADA), Tổng cục dạy nghề Việt Nam (General Department of Vocational Training: GDVT) đang triển khai các kỳ thi tay nghề kiểu Nhật Bản và dự kiến trong thời gian tới sẽ tích hợp với các kỳ thi tay nghề của Việt Nam.

Mục đích	<ul style="list-style-type: none"> ■ Thúc đẩy mong muốn học tập tay nghề của người lao động, nâng cao vị thế xã hội ■ Ổn định việc làm, giải quyết vấn đề không phù hợp giữa cung và cầu (đối với trình độ tay nghề của người lao động)
Chính phủ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「Chiến lược phát triển đào tạo nghề (2011-2020)」^{*1} (Bộ Lao động : Tổng cục dạy nghề (MOLISA/GDVT)) (2009)
Tay nghề	<ul style="list-style-type: none"> ■ Công nhận kỹ năng của NLĐ theo kỳ thi tay nghề kiểu Nhật Bản. (Nhằm hướng tới các kỳ thi phù hợp thực tế hơn, từ năm 2017 sẽ tích hợp vào các kỳ thi tay nghề tại Việt Nam) ■ Kỳ thi tổ chức tại 34 trung tâm trên toàn quốc ■ Các ngành nghề <u>có 4 nghề liên quan tới chế tạo</u> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Máy phay (cấp 3) ➢ Máy tiện (cấp 2 – cấp 3) ➢ Thi công cáp thông tin (cấp 3) ➢ Kiểm tra máy móc (cấp 2 – cấp 3)
Thực tế triển khai	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Thực tế đã có các CBCNV của các DN OEM ô tô, nhà cung cấp, DN SX linh kiện điện đã tham gia và đạt chứng chỉ</u> ■ Năm 2016 có 95 người tham gia, và 38 người đỗ (tổng số cả 4 nghề)

Mở rộng thi tay nghề sẽ giúp nâng cao trình độ nhân lực ngành công nghiệp phụ trợ cho công nghiệp ô tô

^{*1} DA quốc gia thay đổi và phát triển đào tạo nghề đến năm 2020, Chiến lược quốc gia thay đổi đào tạo nghề đến năm 2020, DA quốc gia phát triển đào tạo nghề cho nông dân đến năm 2020

Nguồn: 「Overseas Vocational Training Association」 website <<http://www.ovta.or.jp/info/asia/vietnam/07policy.html>> .

「Thi tay nghề kiểu Nhật Bản tại Việt Nam」 website <<http://jp.skilltest.vn/index.html>>

BIỂU 5 – 9 Giới thiệu về thi tay nghề kiểu Nhật Bản

□ Năm triển khai ● Năm bắt đầu

Kiểm tra tay nghề tại VN ■ Tổng cục dạy nghề (GDVT) thuộc Bộ LĐ TBXH (MOLISA) là cơ quan triển khai thi tay nghề.
 ■ Với ngân sách hàng năm 8,2 tỷ VND (khoảng 41 triệu JPY), triển khai với 22 loại nghề

Ngành nghề	Thực tế triển khai						Số ng tham gia	
	Năm triển khai kiểm tra						Thi	Đỗ
	11	12	13	14	15	16		
1 Kỹ thuật đào mỏ	●						1,187	658
2 Kỹ thuật điện mỏ	●						378	238
3 Kỹ thuật xây dựng mỏ	●						225	134
4 Đồ họa	●						150	86
5 <i>Cơ điện tử</i>	●						75	29
6 <i>Điện công nghiệp</i>		●					1,184	724
7 <i>Hàn</i>		●					1,170	271
8 <i>Kỹ thuật ô tô</i>		●					1,135	540
9 <i>Gia công kim loại CNC</i>		●					919	369
10 <i>Máy công nghiệp</i>		●					625	349
11 <i>Điện tử công nghiệp</i>		●					160	83
12 <i>Hệ thống điện lực</i>		●					79	67
13 Lắp đặt máy biến áp và đường tải		●					50	25
14 <i>Kiểm tra điện</i>		●					25	17
15 Sửa chữa thiết bị lạnh			●				300	161
16 Giám định chất lượng than			●				135	77
17 <i>Máy tiện (Thực hành-JICA hỗ trợ)</i>					●		150	15
18 Giàn giáo, ván					●		125	117
19 Trát hoàn thiện					●		124	118
20 <i>Kỹ thuật thông tin (Thực hành-Jica hỗ trợ)</i>					●		60	49
21 Trồng và chăm sóc cây cao su					●		50	49
22 Trồng và chăm sóc cây cà phê					●		50	45

Nhiều ngành liên quan tới ô tô

Biểu 5 – 10 Giới thiệu về thi tay nghề kiểu Việt Nam

Ngoài ra, JICA còn đang triển khai nhiều dự án điều tra, hợp tác kỹ thuật liên quan tới đào tạo nhân lực tại Việt Nam. Trong đó ví dụ về việc đào tạo nguồn nhân lực cho ngành công nghiệp phụ trợ ô tô có thể kể ra là “Dự án hỗ trợ đào tạo tay nghề tại Đại học công nghiệp Hà Nội” và dự án “Điều tra thu thập thông tin, tìm hiểu về tăng cường cơ sở phát triển công nghiệp”.

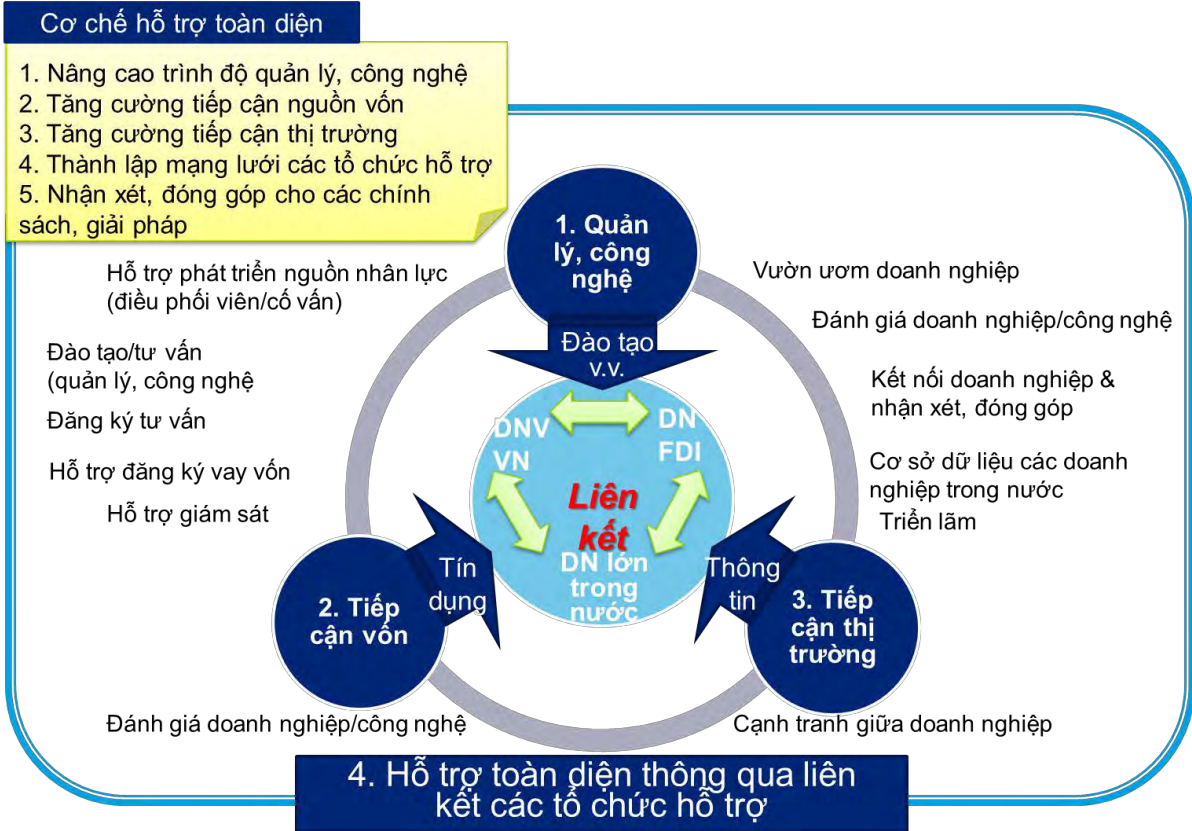
“Dự án hỗ trợ đào tạo tay nghề tại Đại học công nghiệp Hà Nội” do Trường đại học Công nghiệp Hà Nội, JICA và chính phủ Việt Nam, Nhật Bản cùng phối hợp, qua đó xây dựng chương trình đào tạo phù hợp với nhu cầu nhân lực của doanh nghiệp, và nâng cao năng lực triển khai. Dự án này được triển khai trong vòng 3 năm từ 1/2010 đến 1/2013. Dự án này tập trung vào việc đào tạo thu nhận kỹ năng và xây dựng cơ chế đào tạo nguồn nhân lực gắn kết với các kỳ thi tay nghề.

Dự án “Điều tra thu thập thông tin, tìm hiểu về tăng cường cơ sở phát triển công nghiệp” với mục tiêu là tăng cường công nghiệp phụ trợ tại Việt Nam, triển khai hỗ trợ nhiều mặt thí điểm cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ tại Việt Nam. Cho đến tháng 7/2017 dự án đang trong quá trình điều tra nghiên cứu. Thời gian tiến hành nghiên cứu điều tra từ 6/2017 đến 9/2018. Lĩnh vực điều tra nghiên cứu không chỉ giới hạn ở ngành công nghiệp ô tô, tuy nhiên có nhiều khả năng ngành công nghiệp ô tô với ngành công nghiệp phụ trợ rộng khắp so với các ngành khác nhiều khả năng sẽ trở thành mục tiêu của điều tra nghiên cứu này. Kỳ vọng rằng nó sẽ đóng góp cho việc tăng cường và phát triển ngành công nghiệp phụ trợ ô tô.

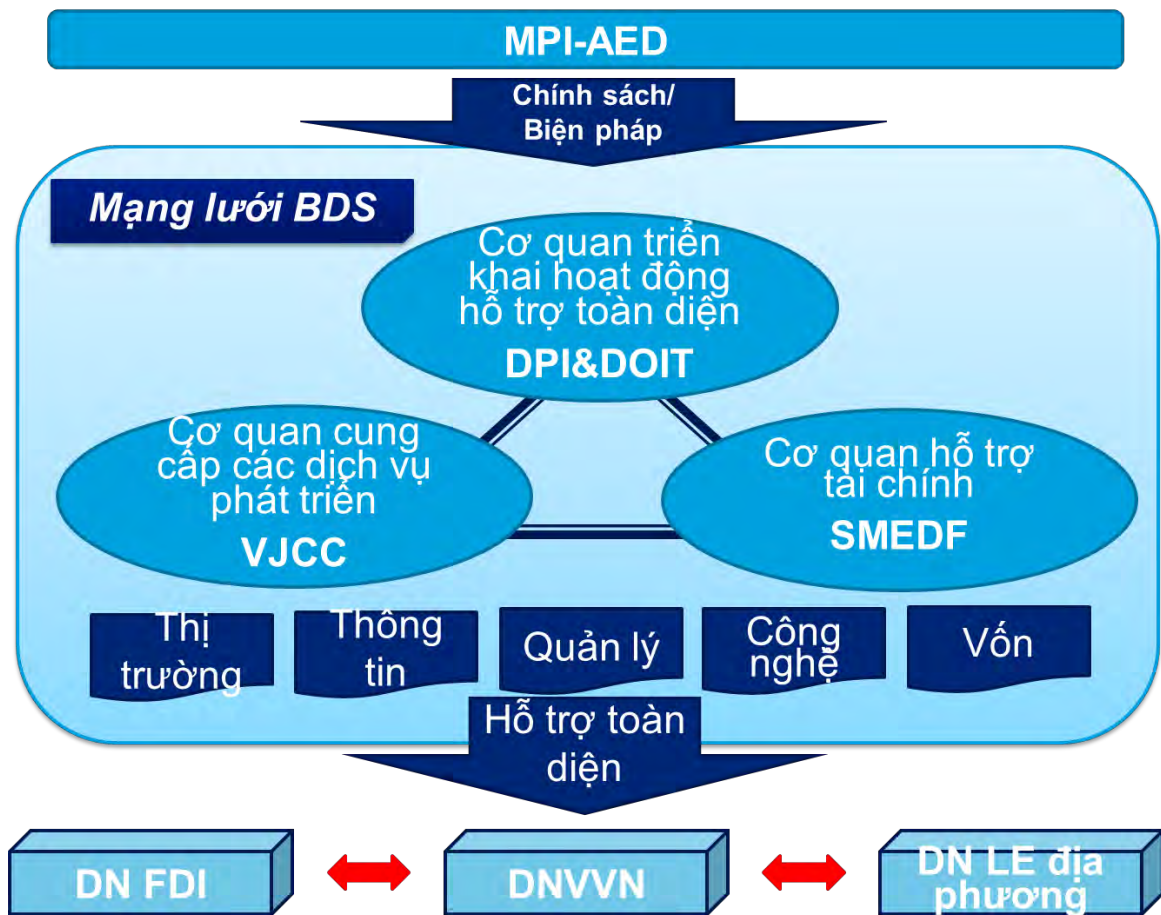
Thời gian	<ul style="list-style-type: none"> ■ Chủ yếu từ năm 2011 (sau “ Chiến lược phát triển dạy nghề 2011-2020”)
Mục đích	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tăng cường khuyến khích học viên học các kỹ năng thông qua tìm hiểu các kỹ năng cần thiết sau khi làm việc ■ DN giới thiệu cho học viên biết về nghề nghiệp (nếu các em đi làm) để phòng tránh việc bỏ việc sau một thời gian ngắn
Tổ chức	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cơ quan đào tạo tay nghề kỹ thuật (TVET Institute), doanh nghiệp, cơ quan quản lý
Đối tượng	<ul style="list-style-type: none"> ■ Học viên của TVET
Ví dụ	<ul style="list-style-type: none"> ■ Thực hiện tư vấn nghề nghiệp <ul style="list-style-type: none"> ➢ Thành lập trung tâm hỗ trợ nghề ➢ Tuyển các tư vấn viên nghề nghiệp ➢ Thu thập thông tin tuyển dụng, nội dung công việc từ DN <div style="text-align: right;">  <p>HaUI-JICA Project Phase II Dự án thí điểm tư vấn nghề nghiệp giữa ĐH CN Hà Nội, CP Nhật Bản, JICA</p> </div>

Nguồn: Promoting Tripartite Partnership to Tackle Skills Mismatch, Policy paper 2014
<https://www.jica.go.jp/vietnam/english/office/others/c8h0vm00008ze15n-att/policy_paper.pdf>

Biểu đồ 5 – 15 Đào tạo nghề tại Việt Nam



Biểu đồ 5 – 16 Ý tưởng điều tra thu thập thông tin tìm hiểu về tăng cường phát triển ngành công nghiệp



Biểu đồ 5 – 17 Dự thảo cơ chế triển khai hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ đang trong giai đoạn xem xét triển khai thử nghiệm thuộc dự án điều tra thu thập thông tin tìm hiểu về tăng cường phát triển ngành công nghiệp

Chương 6 Các hoạt động trong thời gian tới

Dự án này được thực hiện với mục tiêu đưa ra các đề xuất chính sách cần thiết cho sự phát triển ngành công nghiệp ô tô và tạo sự nhất trí giữa các bộ ngành về việc triển khai các chính sách này.

Theo yêu cầu của Phó thủ tướng vào tháng 2/2017 nhóm công tác về phát triển công nghiệp ô tô đã được thành lập, hiện tháng 6/2017 dự thảo về chiến lược công nghiệp ô tô cũng đang được thảo luận tại Bộ Công thương, phương hướng phát triển ngành công nghiệp đang dần hình thành dưới sự đồng thuận của các bộ ngành. Đặc biệt trong chiến lược công nghiệp ô tô nói trên các định hướng chính sách được đưa ra như 1. Mở rộng thị trường để tăng sản xuất trong nước, 2. Tăng qui mô sản xuất với một số mẫu xe để nâng sức cạnh tranh, 3. Thúc đẩy đầu tư vào Việt Nam, có thể thấy là nội dung của dự án đã được áp dụng.

Các biện pháp cần thiết trong thời gian tới là các bộ ngành liên quan cụ thể hóa các chính sách đã được trình bày trong chương 5. Các bộ ngành chủ trì chính sách trở thành người đi đầu, dựa trên các chia sẻ nhận thức qua nội dung của dự án, phối hợp cùng với các bộ ngành liên quan và doanh nghiệp cụ thể hóa, triển khai thực hiện chính sách.

Tài liệu đính kèm

1. Phỏng vấn các doanh nghiệp
2. Khảo sát kỹ thuật tại Indonesia
3. Semina JICA/MOIT đồng chủ trì
4. Khảo sát kỹ thuật tại Nhật Bản
5. Điều tra tìm hiểu các quy định của WTO
6. Phân tích tác động của chính sách
7. Hội thảo tổng kết JICA/MOIT đồng chủ trì
8. Danh sách tài liệu văn bản luật sử dụng trong báo cáo

1. Phỏng vấn trao đổi với doanh nghiệp

Để xem xét tìm hiểu các vấn đề của ngành công nghiệp ô tô và định hướng chính sách, dự án đã tiến hành phỏng vấn trao đổi về 4 nội dung dưới đây với các doanh nghiệp liên quan trong lĩnh vực ô tô tại Việt Nam.

1. Nhận thức về hiện trạng ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam, vấn đề hiện tại của DN
2. Hình dung của DN về tương lai hướng tới của ngành công nghiệp ô tô
3. Các giải pháp cụ thể
4. Nguyên vọng với chính phủ

Đối tượng phỏng vấn là 15 doanh nghiệp ở các lĩnh vực khác nhau để rút ra nhận thức và đánh giá vấn đề đối với ngành công nghiệp ô tô.

Ngành nghề	#	Tên doanh nghiệp
Doanh nghiệp qui mô toàn cầu	1	Toyota
	2	Honda
	3	General Motors
	4	Toyota Boshoku
	5	Toyota Gosei
Doanh nghiệp EPE	6	Bridgestone
	7	Denso
	8	Hanoi Steel
	9	Yazaki
DN ngành nghề khác	10	Syowa
	11	Toshiba
DN trong nước	12	TRUONG HAI AUTOMOBILE
	13	Tam Hop Corporation
	14	Le Group

Tài liệu đính kèm Biểu 1 – 1 Danh sách các doanh nghiệp phỏng vấn

2. Khảo sát kỹ thuật tại Indonesia

Để học tập tìm hiểu các chính sách của chính phủ để phát triển ngành công nghiệp ô tô, dự án đã tổ chức khảo sát kỹ thuật tại Indonesia.

Department	Title	Name
MOF Tax Policy Dept	Deputy Director General	Ms. Nguyen Thanh Hang
MPI Industry Economy Dept	Official	Mr. Phung Manh Ha

Tài liệu đính kèm **Biểu 2 – 1** Khảo sát kỹ thuật tại Indonesia Thành viên các cơ quan quản lý Việt Nam

	8/3	9/3	10/3
Sáng	Gaikindo*1(Indonesian Org.)	MOI*2 (Indonesia Gov.)	T. Rekadaya Multi Adiprima (Indonesian Supplier)
Chiều	Toyota Indonesia	MOF*3 (Indonesia Gov.)	Inti Ganda Perdana (Indonesian Supplier)
Tối	n/a	JETRO:Mr. Ichimura (Industrial Expert)	n/a

*1 Hiệp hội ô tô Indonesia

*2 Ministry of Investment

*3 Ministry of Finance

Tài liệu đính kèm **Biểu 2 – 2** Lịch trình làm việc khảo sát kỹ thuật tại Indonesia

Tại các cơ quan đến thăm và làm việc đoàn đã tìm hiểu được về việc xây dựng thực thi liên quan tới chính sách LCGC (chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô của chính phủ Indonesia), vai trò của các tổ chức trong việc triển khai chính sách và các tác động mà chính sách mang lại cho doanh nghiệp. Đặc biệt về việc triển khai LCGC, đoàn đã tham khảo được kinh nghiệm thống nhất ý kiến giữa các cơ quan trong quá trình xây dựng chính sách trong bối cảnh có sự va chạm khác biệt trong ý tưởng chính sách của từng cơ quan (Ministry of Finance of Indonesia : MOF là vấn đề thâm hụt thương mại, GIIKINDO, đại diện cho doanh nghiệp, mong muốn mở rộng qui mô sản xuất)

MOF

MOF đã trình bày về ý tưởng triển khai LCGC và các cách thức để tạo sự thống nhất giữa các bộ ngành khi triển khai. Theo MOF, ý tưởng của LCGC là giúp tăng sản xuất xe tiêu thụ trong nước và xuất khẩu. Đây là kế hoạch nhằm đáp ứng nhu cầu trong nước của Indonesia đang chuyển dần từ xe 2 bánh sang xe 4 bánh đồng thời nhằm nắm bắt cơ hội xuất khẩu xe du lịch khi đây đang dần trở thành một xu thế toàn cầu.

Việc thực thi LCGC thuộc về trách nhiệm của Bộ công nghiệp Indonesia (Ministry of Industry of Indonesia:MOI), Văn phòng Bộ trưởng phụ trách điều phối hải dương chịu trách nhiệm phối hợp, Tổng thông ký và ban hành, là những biện pháp hiệu quả khi có sự tham gia của các ngành liên quan trong việc tạo sự đồng thuận nhất trí.

MOI

MOI trình bày tính cần thiết hình thành bộ máy để triển khai LCGC. Về việc xây dựng LCGC, MOI chủ trì, với sự tham gia trao đổi ý kiến của MOF, Bộ Giao thông Indonesia (Ministry of Transport of Indonesia :MOT), Cục điều phối đầu tư (Badan Koordinasi Penanaman Modal: BKPM) v.v... tuy nhiên không có ủy ban thường trực nào được thành lập. Kết quả là cần 2 năm cho đến khi triển khai và có thể thấy việc xây dựng một cơ chế phối hợp các bộ ngành là rất quan trọng.

GAIKINDO

GAIKINDO đã trình bày về tầm quan trọng của các đoàn thể ngành nghề trong chính sách phát triển ngành. Theo GAIKINDO, ý tưởng về LCGC xuất phát từ việc muốn hạn chế tiêu thụ nhiên liệu vốn gây ra thâm hụt thương mại vào thời gian đó và đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của tầng lớp thu nhập thấp và trung bình.

LCGC mặc dù là chính sách của chính phủ, nhưng do GAIKINDO soạn thảo. Từ giai đoạn xây dựng chính sách cho tới khi nhận được sự cam kết của doanh nghiệp (đầu tư cho mẫu xe đáp ứng LCGC, tỷ lệ nội địa hóa, đáp ứng yêu cầu về môi trường) có thể thấy đây là chính sách có khả năng thực thi cao. Đó là do việc soạn thảo chính sách của nghiệp đoàn phản ánh được nhu cầu của doanh nghiệp. Mặc dù điều kiện khác Việt Nam như đã có thị trường ở qui mô nhất định, dễ dàng khuyến khích các hoạt động của nghiệp đoàn, nhưng với hoạt động xây dựng chính sách có thể nói các nghiệp đoàn là nơi có thể tiếp thu ý kiến của doanh nghiệp là phía vận dụng chính sách và đây là cách làm khôn khéo.

Toyota Indonesia

Toyota Indonesia trình bày về những hiệu quả mà LCGC mang lại cho doanh nghiệp. Việc miễn thuế hàng hóa xa xỉ đã giúp tăng số lượng người tiêu dùng có thể mua được xe với giá rẻ hơn, và giúp doanh nghiệp gia tăng được doanh số, đó là những điểm lợi chính sách này mang lại.

Ngoài ra, Toyota Indonesia cũng trình bày về tầm quan trọng của việc tăng tỷ lệ nội địa hóa. Hiện tại Indonesia đang có các biện pháp tăng tỷ lệ nội địa hóa để tăng sức cạnh tranh với Thái lan và tránh được các rủi ro về tỷ giá. Các hoạt động này cho thấy việc tăng tỷ lệ nội địa hóa là một nội dung quan trọng trong phát triển ngành.

PT. Rekadaya Multi Adiprima

PT. Rekadaya Multi Adiprima trình bày về điều cần lưu ý do LCGC mang lại. Doanh nghiệp này sản xuất phụ tùng cho xe 4x2, vì vậy LCGC đã khiến nhu cầu giảm sút. Doanh nghiệp mong muốn trong thời gian tới có những biện pháp ưu đãi, tuy nhiên doanh nghiệp cũng chỉ ra những rủi ro khi chính sách ưu đãi cho một số dòng xe đã làm ảnh hưởng đến nhu cầu đối với các sản phẩm khác.

Inti Ganda Perdana

Inti Ganda Perdana đã trình bày về tầm quan trọng của hình thành các tổ chức trong phát triển ngành công nghiệp phụ trợ (các doanh nghiệp vừa và nhỏ). Năm 2015, giám đốc doanh nghiệp

này đã thành lập hiệp hội doanh nghiệp (Association of Small and Medium Sized Automotive Component Companies: PIKKO) bao gồm các nhà sản xuất phụ tùng xe ô tô Tier 2,3,4. Hiệp hội này triển khai các hoạt động mà một doanh nghiệp vừa và nhỏ khó có thể tự mình thực hiện như đàm phán với các doanh nghiệp OEM, nâng cao giá trị doanh nghiệp qua các hoạt động R&D phối hợp cùng các cơ quan nghiên cứu của chính phủ. Ngoài ra doanh nghiệp cũng thành công trong việc tham gia vào các lĩnh vực khác ngoài lĩnh vực ô tô, điều này cho thấy việc phát triển các doanh nghiệp phụ trợ trong ngành công nghiệp ô tô cũng sẽ đóng góp cho toàn bộ các ngành công nghiệp nói chung.

Trao đổi với chuyên gia tại nước sở tại (JETRO ông Ichimura

Ông đã có ý kiến đóng góp cho phương hướng phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam. Ông đã trao đổi ý kiến và trình bày 3 điểm đó là tạo một thị trường mới rộng lớn bao gồm cả Lào, Campuchia, tham gia vào chuỗi cung ứng của Thái Lan, đưa ra các chính sách ưu đãi với dòng xe coi đó là điều kiện để nâng cao tỷ lệ nội địa hóa.

Đối với Bộ Công thương (MOIT) vắng mặt trong đoàn khảo sát kỹ thuật, sau đó đã tổ chức họp để chia sẻ các nội dung này. Ông Matsumura (JICA) và ông Matsumura (Deloitte) đã trình bày và trả lời hỏi đáp về những nội dung thu nhận được để giúp cho dự án tiếp tục thuận lợi.

3. Hội thảo JICA/MOITE đồng tổ chức

Hội thảo nhằm trao đổi ý kiến giữa các cơ quan quản lý và doanh nghiệp dựa trên kết quả báo cáo giữa kỳ từ khi bắt đầu dự án cho đến tháng 3 đã được tổ chức theo nội dung dưới đây.

Nội dung tổ chức hội thảo

- Tên hội thảo: JICA/MOIT Vietnam Automotive Industry Development Study Seminar
- Thời gian: 9h đến 12h ngày 29/3/2017
- Địa điểm: Ballroom1, Melia Hanoi, 44B Ly Thuong Kiet Street
- Nội dung:

Phần đầu: Trình bày của Deloitte

- 1. Hiện trạng của thị trường và ngành công nghiệp ô tô Việt Nam
- 2. Tầm quan trọng của ngành công nghiệp ô tô
- 3. Vấn đề của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam
- 4. Tương lai của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam
- 5. Vai trò của chính phủ và doanh nghiệp đối với tương lai của ngành

Phần cuối: Trao đổi ý kiến (panel discussion) với cơ quan quản lý (MOIT • MPI • MOF)

- 1. Giới thiệu bản thân, các doanh nghiệp, đại diện cơ quan quản lý giới thiệu về các hoạt động liên quan
- 2. Vấn đề của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam và các đề xuất chính sách
- 3. Các biện pháp cần thiết để phát triển ngành (cạnh tranh với xe nhập khẩu, tăng tỷ lệ nội địa hóa)

Mục tiêu của dự án là xây dựng các chính sách về công nghiệp ô tô có tính thực thi cao, vì vậy hội thảo đã mời rộng rãi các cơ quan quản lý, doanh nghiệp (các doanh nghiệp OEM, nhà cung cấp thuộc VAMA, các nhà cung cấp đã tham gia vào giai đoạn một của dự án) để chia sẻ nhận thức một cách rộng rãi cũng như lắng nghe ý kiến. Đã có khoản 50 đơn vị với 90 đại biểu tham dự hội thảo.

		Số đơn vị	Số đại biểu
Tổng số		53	91
DN ngành ô tô	OEM	13	21
	Nhà cung cấp (ô tô, ngoài ô tô)	15	24
Cơ quan quản lý, cơ quan thứ ba	Cơ quan chính phủ, bộ ngành	11	18
	Các đơn vị thứ ba khác	9	18
Đơn vị khác		5	10

Tài liệu đính kèm Biểu 3 – 1 Đại biểu tham gia hội thảo

Tiếp theo phần trình bày đầu (nội dung giống như phần “Tiến độ triển khai và kết quả nghiên cứu tìm hiểu của dự án” trong báo cáo này) để các đại biểu hiểu được nội dung, phần thảo luận panel discussion tiếp theo các đại biểu đã thảo luận về phương hướng của các chính sách cần thiết.

Cơ quan quản lý	MOIT	Mr. Tuan Deputy Director General of Heavy Industry Dept
	MOF	Ms. Trang Tax Policy Planning Dept
	MPI	Mr. Ha Official Industrial Economy Dept
	IPSI (MOIT)	Ms. Thuy Director of Integration Policy and Strategy Division
JICA	JICA	Mr. Yashiro
	Deloitte	Mr. Goishihara

Tài liệu đính kèm Biểu 3 – 2 Ban chủ tọa thảo luận

Doanh nghiệp kiến nghị sự cần thiết phải có các chính sách rõ ràng, các biện pháp mở rộng thị trường, bù đắp chênh lệch chi phí sản xuất so với xe nhập khẩu. Phía cơ quan quản lý có ý kiến các vấn đề này sẽ được tổ công tác (nhóm hoạch định chính sách phát triển công nghiệp ô tô được thành lập theo yêu cầu của thủ tướng bao gồm doanh nghiệp, cơ quan quản lý) xem xét và trao đổi.

Ngoài ra, thảo luận còn bao gồm các nội dung như sau:

Cách triển khai dự án

Phía cơ quan quản lý đề xuất triển khai dự án phối hợp cùng với tổ công tác để có thể tận dụng các kết quả nghiên cứu điều tra của dự án. Ngoài ra trong quá trình hoạch định, thực thi chính sách sử dụng các kết quả nghiên cứu của dự án và tổ công tác sẽ đảm bảo sự rõ ràng và minh bạch.

Các chính sách cụ thể: SCT

Các đại biểu nhất trí là việc thảo luận về 2 mục tiêu mở rộng thị trường và bảo hộ sản xuất trong nước là vấn đề khó. Cả phía cơ quan quản lý và doanh nghiệp đều có ý kiến cần xác định thời gian, mức thuế, chủng loại xe để đạt được 2 mục tiêu trên trong quá trình triển khai chính sách.

Các chính sách cụ thể: thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng

Việc phân loại các linh kiện phụ tùng có thể nội địa hóa (= các linh kiện phụ tùng không giảm thuế nhập khẩu) VAMA triển khai chậm, và giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp còn có sự khác biệt. Các đại biểu đã thảo luận về việc trong thời gian tới cần có các chính sách giúp nắm rõ hơn nữa khả năng kỹ thuật một cách có định lượng, cũng như tiến hành kết nối các nhà cung cấp với nhau.

Các chính sách cụ thể: tận dụng các doanh nghiệp EPE

Phía cơ quan quản lý đưa ra ý kiến việc cho các doanh nghiệp EPP vốn nhận được nhiều ưu đãi tham gia vào bán hàng trong nước sẽ tạo ra sự bất bình đẳng, và để các doanh nghiệp này bán sản phẩm vào thị trường trong nước việc đầu tư thêm sẽ là vấn đề. Và để tận dụng được các doanh nghiệp EPE, trong thời gian tới các cơ quan quản lý sẽ xem xét chi tiết các cơ chế chính sách và có những biện pháp để tận dụng khả năng của các doanh nghiệp này.

Các chính sách cụ thể: tận dụng doanh nghiệp nội địa

Các ý kiến đưa ra rằng việc tận dụng các nhà cung cấp nội địa vẫn không có tiến triển. Với việc thành lập VASI, cần phải có các biện pháp hỗ trợ các doanh nghiệp vừa và nhỏ, doanh nghiệp thuộc lĩnh vực công nghiệp phụ trợ.

Các nội dung khác

Các đại biểu cũng trao đổi ý kiến về việc áp dụng tiêu chuẩn EURO4. Các ý kiến cho rằng cần có các biện pháp thận trọng vì chưa có sự phù hợp với phía đầu cung cấp xăng dầu. Phía cơ quan quản lý cho biết sẽ cố gắng để việc hoạch định chính sách được rõ ràng.

4. Khảo sát kỹ thuật tại Nhật Bản

Trong thời gian từ 17 đến 19/4, dự án đã thực hiện chuyến khảo sát kỹ thuật tại Nhật Bản, nơi ngành công nghiệp ô tô đã ở trong giai đoạn trưởng thành, để nắm bắt tình hình của các doanh nghiệp, trao đổi ý kiến với các cơ quan quản lý, doanh nghiệp, đoàn thể về các chính sách cần thiết đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong giai đoạn tới.

Department	Title	Name
MOIT Heavy Industry Dept	Deputy Director General	Mr. Tuan Pham Anh
MOF Tax Policy Dept	Deputy Director General	Ms. Nguyen Thanh Hang
MPI Industry Economy Dept	Deputy Director General	Mr. Thuy Trung Le
CIEM (Central Institute for Economic Management)	Vice- President	Ms. Nguyen Thi Tue Anh

Tài liệu đính kèm **Biểu 4 – 1** Danh sách đoàn các cơ quan quản lý Việt Nam tham gia khảo sát kỹ thuật tại Nhật Bản

	17/4	18/4	19/4
Sáng	Nissan(OEM)	Prof. Kobayashi (Industrial Expert) JAPIA*3(Japanese Org.)	Toyota(OEM) (Factory Visit)
Chiều	METI*1 (Japanese Gov.) JAMA*2 (Japanese Org.) JICA (Japanese Org.) / SME support Japan	INOAC (Supplier)	Denso (Supplier) Toyota Boshoku (Supplier)

*1 Ministry of Economy, Trade and Industry

*2 Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.

*3 Japan Auto Parts Industries Association

*4 Organization for Small & Medium Enterprises and Regional Innovation

Tài liệu đính kèm **Biểu 4 – 2** Lịch trình làm việc khảo sát kỹ thuật tại Nhật Bản

Các doanh nghiệp đoàn tới làm việc cho biết qui mô sản xuất, thiết bị, nhân lực, hệ thống quản lý phải ở trình độ cao, vì vậy cần phải từng bước nâng cao tất cả các tiêu chuẩn. Các cơ quan quản lý và đoàn thể đoàn tới thăm khuyến cáo việc triển khai các chính sách hỗ trợ ngành công nghiệp phụ trợ và mở rộng qui mô thị trường bằng các chính sách rõ ràng có tính tin cậy.

Trong buổi họp tổng kết chuyến khảo sát các thành viên đã tóm lại những nội dung chính trao đổi tại các nơi đến thăm, cũng như thảo luận về các biện pháp liên quan tới thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng nhằm mở rộng thị trường, là những vấn đề cấp thiết hiện nay.

Nissan

Đoàn đã có buổi thảo luận và thăm quan khu trưng bày tại trụ sở chính của Nissan. Về việc phát triển xe điện, Nissan cho biết trong mấy năm đầu khi mới đưa xe điện ra thị trường, doanh nghiệp nhận được các hỗ trợ về hạn ngạch, tuy nhiên qua giai đoạn nghiên cứu và đưa ra thị trường, doanh nghiệp không nhận được thêm các hỗ trợ. Về dự định tham gia vào thị trường Việt Nam, doanh nghiệp cho biết trước hết muốn theo dõi nhu cầu thị trường, sau đó tùy vào mức độ tăng trưởng sẽ thực hiện đầu tư máy móc thiết bị tại Việt Nam.

METI • JAMA

Đoàn đã có buổi làm việc với các đại diện của METI và JAMA tại trụ sở của JAMA. Phía Nhật khuyến nghị với các cơ quan quản lý Việt Nam cần có các chính sách thúc đẩy tăng trưởng thị trường (ví dụ: giảm thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng), ngoài ra các cơ quan quản lý Việt Nam cũng cần cho thấy tính có thể dự đoán trước về chính sách và các vấn đề tương lai để tránh ảnh hưởng đến đầu tư và tham gia vào thị trường của các doanh nghiệp nước ngoài.

JICA

Đoàn đã có buổi họp với cán bộ phụ trách hỗ trợ công nghiệp ô tô của Thái Lan, Mehico, Phillipine và được nghe giới thiệu về các hoạt động hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực tại Thái Lan, Mehico, cũng như hỗ trợ hoạch định chính sách ưu đãi với một số dòng xe CARS của Phillipine. Các bộ phụ trách hoạch định chính sách CARS nhấn mạnh tầm quan trọng của việc lấy ý kiến của phía doanh nghiệp khi hoạch định các nội dung cụ thể như chủng loại xe, các điều kiện về nội địa hóa, v.v...

Cơ quan hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ

Cũng tại trụ sở JICA, đoàn đã gặp cán bộ của Cơ quan hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ để nghe giới thiệu về hoạt động của cơ quan này, cũng như nghe giới thiệu về các khả năng đóng góp vào việc hỗ trợ vốn cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ để phát triển công nghiệp phụ trợ, cũng như kết nối các doanh nghiệp này với OEM mà cơ quan tương tự như Cơ quan hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ đã được thành lập tại Việt Nam có thể triển khai.

GS. Kobayashi (chuyên gia về ngành công nghiệp phụ trợ)

Đoàn đã có buổi thảo luận về các chính sách cần thiết để phát triển ngành công nghiệp phụ trợ tại Đại học Waseda. Ngành công nghiệp này tại Việt Nam, các doanh nghiệp trong lĩnh vực xe 2 bánh có nhiều khả năng sẽ trở thành đối tượng để phát triển, và cần phải đảm bảo sự phù hợp với nhu cầu của các doanh nghiệp OEM, cũng như hỗ trợ gián tiếp với việc tăng cường các cơ chế cấp chứng chỉ v.v...

JAPIA

Đoàn đã có buổi làm việc tại trụ sở của JAPIA. Cơ quan này đã chia sẻ các kinh nghiệm hoạt động cụ thể như tổ chức các buổi họp định kỳ về các kiến thức kỹ thuật, là nội dung có nhu cầu lớn nhất trong số các nhu cầu của các doanh nghiệp thành viên.

INOAC

Tại nhà máy Anjo của INOAC, đoàn đã có cơ hội tiếp xúc với các cán bộ phụ trách dự án ô tô toàn cầu, dự án các loại vật liệu có tính năng cao, cũng như thăm quan khu trưng bày của nhà máy. Phía doanh nghiệp cho biết do các chủng loại sản phẩm sản xuất tại Việt Nam hãy còn hạn chế và các nước xung quanh cũng đang sản xuất các sản phẩm của ngành công nghiệp ô tô, cho nên nếu nhu cầu trong nước gia tăng, doanh nghiệp cũng có thể xem xét đầu tư vào Việt Nam.

Toyota

Tại nhà máy Takaoka của Toyota, đoàn đã có cơ hội xem dây chuyền sản xuất xe du lịch. Mỗi năm, nhà máy này sản xuất 370,000 xe, lớn hơn qui mô sản xuất của toàn bộ Việt Nam. Phía doanh nghiệp đã giới thiệu dây chuyền sản xuất, qui mô máy móc thiết bị, cũng như trình bày về cách thức vận hành hiệu quả của nhà máy như phương thức Kanban, Just-In-Time.

Denso

Đoàn đã có buổi làm việc và thăm qua khu trưng bày tại trụ sở của Denso. Phía doanh nghiệp rất quan tâm đến các động thái của doanh nghiệp OEM sau khi thuế nhập khẩu đối với các CBU từ khu vực ASEAN được gỡ bỏ vào năm 2018, và kiến nghị về tầm quan trọng của việc tăng cường các nhà cung cấp Tier 2 -3, xây dựng các cơ chế ưu đãi, đơn giản hóa thủ tục, tăng sức cạnh tranh về chi phí (đặc biệt là nói lỏng qui định về làm ngoài giờ), hoàn thiện cơ sở hạ tầng, bảo hộ sản xuất sau khi gỡ bỏ thuế quan, v.v...

Toyota Boshoku

Đoàn đã có buổi làm việc và thăm quan khu trưng bày tại trụ sở của Toyota Boshoku. Trong buổi làm việc, phía doanh nghiệp nêu ý kiến để tiếp tục sản xuất tại Việt Nam, việc duy trì nhu cầu của OEM là điều kiện tiên quyết. Ngoài ra, khi thăm quan khu trưng bày, phía doanh nghiệp đã giới thiệu về hoạt động vận hành, quản lý trong dây chuyền sản xuất máy lọc không khí, màng lọc không khí.

5. Điều tra tìm hiểu các qui định của WTO

Để phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam, đã có các dự thảo chính sách về giảm thuế tiêu thụ đặc biệt (SCT), hỗ trợ sản xuất, v.v., và những chính sách này cần phải phù hợp với những qui định về thương mại quốc tế của WTO như GATT qui định qui chế ưu đãi tối huệ quốc.

Dự án này đã điều tra tìm hiểu các kinh nghiệm phát sinh các nghi ngờ về tính phù hợp với các qui định quốc tế tại các nước, cũng như các chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô tại Thái Lan và Philippine liên hệ với các qui định thương mại quốc tế.

5 – 1 Tìm hiểu các sự việc khởi kiện lên WTO

Dự án đã điều tra tìm hiểu về các vụ việc khởi kiện tại WTO liên quan đến chính sách công nghiệp ô tô tại các nước lân cận Việt Nam. Kết quả điều tra cho thấy Indonesia, Ấn độ, Malaysia trước đây đã từng bị chỉ trích là vi phạm các qui định của WTO. Các trường hợp này đều bị chỉ trích là các điều kiện về sản xuất trong nước, điều kiện về nội địa hóa là vi phạm các qui định của GATT về qui chế tối huệ quốc, nguyên tắc đối xử quốc gia, thuế chống bán phá giá, và thuế đối kháng, v.v...

		Indonesia	Ấn độ	Malaysia
Mục đích của chính sách		■ Bảo vệ xe trong nước	■ Bảo vệ cán cân thanh toán	■ Hạn chế CBU/CKD
Nội dung chính sách	Năm ban hành	n/a	1997	1967
	Năm thực thi	1996	2002	n/a
	Số văn bản	■ Lệnh số 2 của tổng thống	■ Public Notice No. 60 (Bổ sung Foreign Trade (Development and Regulation) Act năm 1992)	■ Luật thuế XNK
	Nội dung ưu đãi	■ Miễn thuế hàng xa xỉ (Tối đa 35%) ■ Miễn thuế nhập khẩu (tối đa 65%)	■ Cấp giấy phép NK cấu kiện, phụ tùng xe ô tô	■ Cấp giấy phép nhập khẩu cho phụ tùng xe 2 bánh, xe ô tô
	Đối tượng	■ DN lắp ráp xe ô tô tại Indonesia	■ DN lắp ráp ô tô của Ấn độ	■ Doanh nghiệp bumiputera ■ Doanh nghiệp franchise
	Điều kiện	■ Sản xuất sử dụng thiết bị do DN Indonesia sở hữu ■ Sử dụng các thương hiệu mới của riêng Indonesia do DN Indonesia sở hữu ■ Tỷ lệ NDH hàng năm đạt (Năm thứ 1 20% Năm thứ 2 30% Năm thứ 3 40%) ■ Phát triển sử dụng kỹ thuật trong nước	■ Đạt tỷ lệ nội địa hóa theo yêu cầu ■ Đảm bảo cân bằng thương mại cho từng doanh nghiệp (giá xuất khẩu bằng với kim ngạch nhập khẩu phụ tùng, cấu kiện)	■ Là doanh nghiệp bumiputera đáp ứng yêu cầu ■ Phải xin phép lại hàng năm ■ Đã bán, bán buôn phụ tùng 2 năm trở lên, và hiện vẫn đang hoạt động ■ Có văn phòng phù hợp với lĩnh vực kinh doanh ■ Vốn điều lệ 1M RM trở lên
	Người vận dụng chính sách	■ Chỉ có Timor Putra Nasional (Liên doanh giữa KIA và doanh nghiệp Indonesia, sở hữu của gia đình tổng thống)	n/a	n/a
Nội dung khởi kiện		■ Vi phạm tối huệ quốc ■ Vi phạm đối xử quốc gia	■ Vi phạm qui chế tối huệ quốc ■ Cấm hạn chế số lượng	■ Vi phạm qui chế tối huệ quốc ■ Cấm hạn chế số lượng
Phán quyết của Ủy ban WTO	Năm khởi kiện	1998	1998	■ Không bị kiện ra WTO
	Nội dung hoạt động	Báo cáo tại Ủy ban	Báo cáo tại Ủy ban	
	Nước kiện	Nhật, Mĩ, Châu Âu	Mỹ, châu Âu	
	Văn bản	■ GATT Art. I:1 ■ GATT Art. III:2,	■ GATT Article III:4 ■ GATT Article XI:1	
Phán quyết	n/a	■ Thay đổi luật để đến năm 2002 đáp ứng các qui định của GATT		
Xử lý khởi kiện	Phương hướng	■ Gỡ bỏ luật	■ Gỡ bỏ luật	■ Gỡ bỏ luật
	Nội dung cụ thể	■ Gỡ bỏ các qui định ưu đãi hàng hóa trong nước vi phạm qui định đối xử quốc gia (1998)	■ 9/2001: bỏ yêu cầu về tỷ lệ nội địa hóa ■ 8/2002: bỏ yêu cầu cân bằng thanh toán thương mại	■ 12/2015: bỏ hạn chế xe 2 bánh cũ ■ 12/2020: bỏ hạn chế đối với doanh nghiệp franchise (dự kiến)


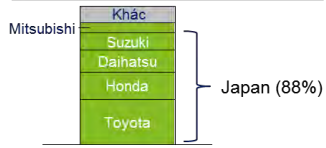

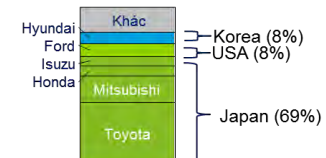

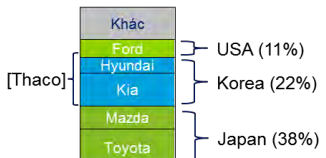
Tài liệu đính kèm Biểu 5 – 1 Các vụ việc khởi kiện lên WTO

5 – 2 Mối liên hệ giữa chính sách phát triển công nghiệp ô tô của các nước và qui định của WTO

Công ty mẹ của các OEM hoạt động tại Việt Nam đặt tại nhiều nơi như Nhật Bản, Hàn Quốc, Mỹ. Nhìn chung tùy theo chính sách mà OEM được lợi và OEM bị thiệt sẽ khác nhau. Quốc gia nơi đặt trụ

sở công ty mẹ trong từng trường hợp khác nhau có khả năng khiếu kiện lên WTO về những quyền lợi xuyên quốc gia. So với các thị trường mà doanh nghiệp OEM của Nhật thống lĩnh như Indonesia, Philippine, cần phải có những biện pháp thận trọng tuân theo qui định của WTO.

✓ Đưa vào trong qui định
(✓) Được qui định trong các quyết định của chính phủ

	Thị phần của OEMs' theo công ty mẹ	Chương trình ưu đãi					
		Tên	Yêu cầu				Ưu đãi
			Sản lượng	Đầu tư	NĐHóa	Tính năng	
ID 		LCGC	n/a	n/a	(✓)	✓	<ul style="list-style-type: none"> ■ Giảm thuế hàng xa xỉ về 0% ■ Miễn thuế nhập khẩu
PH 		CARS	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hỗ trợ tới mức 9B PHP ※ 3B PHP cho mỗi model với mỗi yêu cầu
VN 		SCT ưu đãi	Đang trong quá trình thảo luận				

Tài liệu đính kèm Biểu 5 – 1 Thị phần của OEM và so sách ưu đãi của các nước

5 – 3 (Tham khảo) Chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô của các nước

Đưa ra các điều kiện ưu đãi sản xuất trong nước, nâng tỷ lệ nội địa hóa là đối tượng khởi kiện tại WTO, tuy nhiên, hiện nay các quốc gia xung quanh Việt Nam vẫn đang có những chính sách hỗ trợ ngành công nghiệp trong nước với các điều kiện như vậy, cói đó là đương nhiên. Lấy ví dụ, chính sách LCGC của Indonesia yêu cầu tỷ lệ nội địa hóa 80%, chính sách CARS của Philippien yêu cầu tỷ lệ nội địa hóa 50%.

Điều kiện	Ưu đãi
<p style="text-align: center;">Yêu cầu về tính năng của sản phẩm</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Dung tích động cơ : 980 - 1,200cc (Gasoline), 1,000 - 1,500cc (Diesel) ■ Tiêu thụ nhiên liệu: Trên 20km/L ■ Phương pháp kiểm tra tiêu thụ nhiên liệu: UNR101 Indonesian Mode*1 ■ Thương hiệu của sản phẩm : Indonesian brand/logo/identity ■ Giá mục tiêu: Tối đa IDR 95M (trước thuế khu vực, thuế xe và thuế chuyển sở hữu)*2 ■ Điều kiện khác: Bán kính vòng quay 4,600mm, Khoảng sáng gầm tối thiểu 150mm <p style="text-align: center;">Yêu cầu về đầu tư</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Tỷ lệ nội địa hóa: Tối thiểu 80% 	<div style="border: 1px solid blue; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">Giảm thuế hàng xa xỉ (Từ 10 xuống 0%)</p> <p style="text-align: center;">Miễn thuế nhập khẩu máy móc, hàng hóa tạo tài sản</p> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ■ Agya ■ Calya ■ Ayla ■ Sigra ■ Mobilio ■ Brio Satya ■ Wagon R GS ■ GO+ Panca <p style="text-align: center; font-size: small;">Tổng số LCGC tăng từ 50K(*13)⇒180M(*15)</p> </div>

*1: measurement of carbon emission (CO, HC and CO2) to be converted to fuel consumption based on carbon balance method
 *2: + Max 15% for Automatic transmission; + Max 10% for Safety features (Airbag, ABS); + Other adjustment based on economic indicators (inflation rate, exchange rate, commodity prices); + transportation cost (based on distance - to be declared by the company) are available.
 Reference : Open source

Tài liệu đính kèm Biểu 5 – 2 Chương trình LCGC của Indonesia (low cost green car)

Phương pháp tuyển chọn	Điều kiện	Số tiền ưu đãi	Tham khảo: xe được chọn
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mời gọi tuyển chọn các DN/mẫu xe với tối đa 3 mẫu xe 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Qui mô SX: 1 mẫu xe SX 200,000 xe trong 6 năm ■ Đầu tư: Đầu tư mới SX linh kiện phụ tùng, hoặc xây dựng cơ sở kiểm tra chung ■ Nội địa hóa: Nội địa hóa 50% trở lên dựa trên trọng lượng 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tối đa 9 tỷ peso (24,8 tỷ Yên) ※1 DN/1 mẫu xe tối đa 3 tỷ peso. Hưởng các ưu đãi khi đáp ứng từng điều kiện 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Toyota (Vios) 2. Mitsubishi (Mirage) 3. TBD









Tài liệu đính kèm Biểu 5 – 3 Chương trình CARS của Philippine

6. Phân tích tác động của chính sách

Để tính toán các tác động khi các cơ quan quản lý Việt Nam triển khai chính sách phát triển công nghiệp ô tô, dự án đã xây dựng các mô hình tính toán sử dụng Microsoft Excel để JICA và cơ quan quản lý phía Việt Nam làm tài liệu xem xét chính sách.

6 – 1 Các kịch bản chính sách

Trong trường hợp chính phủ Việt Nam dùng tất cả các chính sách, triển khai như kế hoạch và thành công phát triển ngành công nghiệp ô tô, gọi là “kịch bản phát triển thành công” và trường hợp thứ hai là không có chính sách gì đặc biệt, ngành công nghiệp không phát triển, gọi là “kịch bản thất bại”, dự án đã tính toán các biến động chỉ số của các kịch bản trong tương lai (đến năm 2035).

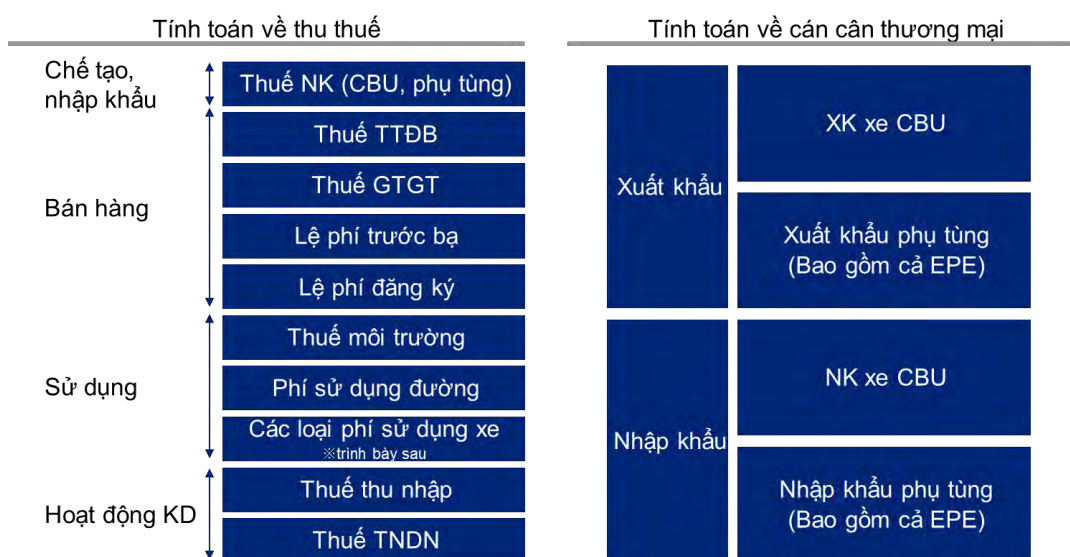
	Tóm tắt kịch bản	Biến đổi các chỉ số chính (Năm 2035)
Kịch bản phát triển thành công (Thực hiện toàn bộ các chính sách để ngành phát triển theo như kế hoạch đề ra)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Thị trường (Bán) tăng trưởng cùng với đà tăng trưởng kinh tế và giảm thuế ■ DN mở rộng sx trong nước cùng với đà tăng trưởng thị trường ■ Các nhà cung cấp tích cực đầu tư, mở rộng sx ■ Tăng sức cạnh tranh của sản phẩm cùng với trình độ kỹ thuật được nâng cao 	Số xe bán ra  Số xe sx  Tỷ lệ NĐH  XK xe và phụ tùng 
Kịch bản phát triển không thành công (Không có chính sách thực thi. Ngành không phát triển.)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Thị trường (Bán) tăng trưởng cùng với đà tăng trưởng kinh tế ■ Ngành SX trong nước ngừng phát triển khi xe NK được tự do hóa vào năm 2018 ■ DN duy trì sx hiện có, không có đầu tư mới 	Số xe bán ra  Số xe sx  Tỷ lệ NĐH  XK xe 

Tài liệu đính kèm **Biểu 6 – 1 Các kịch bản chính sách dùng để phân tích**

6 – 2 Các chỉ số dùng để tính toán

Trong phân tích này, dựa trên các kịch bản chính sách, đã đưa ra con số tính toán về thu thuế và cán cân thương mại vào thời điểm năm 2035. Ngoài ra, phân tách nội dung thu thuế, ngoại trừ “ các loại thuế sử dụng xe ô tô”, mô hình tính toán đã sử dụng hệ thống thuế đánh vào ô tô hiện có ở Việt Nam (Tài liệu đính kèm Biểu đồ 6 - 1). “Các loại thuế sử dụng xe ô tô” hiện chưa có trong hệ thống thuế đánh vào ô tô, tuy nhiên để phân tích tác động chính sách, lần này tạm đưa vào mục thuế này.

Lĩnh vực tính toán: sản xuất và bán xe ô tô ngoại trừ xe buýt và xe tải



Tài liệu đính kèm **Biểu 6 – 2** Các chỉ số tính toán trong phân tích này

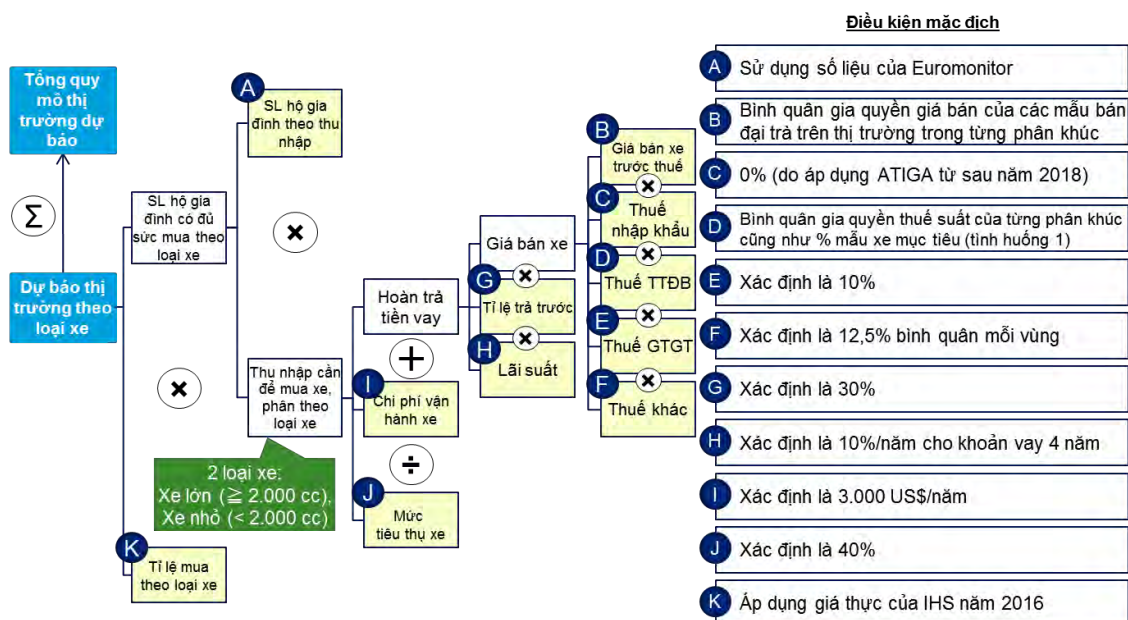
6 – 3 Điều kiện mặc định trong tính toán

Khi tính toán các chỉ số tương lai, cần định nghĩa các yếu tố là điều kiện mặc định, và thiết lập các trị số đối với các yếu tố này dựa trên định nghĩa các kịch bản. Khi thiết lập trị số sử dụng các con số thực tế đạt được trong quá khứ và các con số được đưa ra trong kế hoạch tổng thể phát triển ngành (Master Plan), cũng như các trị số tham khảo của các nước (Tham khảo Tài liệu đính kèm biểu đồ 6 – 1).

Ngoài ra, về số lượng xe bán ra trong nước, để đưa ra được kết quả tính toán dài hạn có tính thuyết phục, không sử dụng các số liệu bán hàng trước đây, mà tính toán dựa trên số hộ gia đình có thể chi trả các chi phí mua và sở hữu xe, thu nhập khả dụng, giá xe (tham khảo Tài liệu đính kèm biểu 6 - 3).

Các kịch bản		
	Kịch bản thành công	Kịch bản thất bại
Số xe bán	<input type="checkbox"/> Tăng lên vào năm 2018 do giá bán xe giảm vì tự do hóa thương mại và thu nhập người dân tăng	<input type="checkbox"/> Tăng lên vào năm 2018 do giá bán xe giảm vì tự do hóa thương mại và thu nhập người dân tăng
Giá bán (RSP)	<input type="checkbox"/> Tính toán dựa trên giá thị trường của mẫu xe bán chạy. Tính toán mức giảm giá 10% kể từ sau năm 2018 do tự do hóa thương mại	
Số xe đăng ký	<input type="checkbox"/> Tính gộp cả số xe bán trước đây (năm 2015)	
Số xe SX	<input type="checkbox"/> Gia tăng cùng với tăng trưởng số xe bán ra	<input type="checkbox"/> Giữ nguyên mức của năm 2015 cho đến 2035
Tỷ lệ NGH	<input type="checkbox"/> Gia tăng theo Master Plan của chính phủ đề ra ('20 – 45%, '30 – 55%)	<input type="checkbox"/> Giữ nguyên mức của năm 2015 cho đến 2035
XK phụ tùng	<input type="checkbox"/> Gia tăng theo Master Plan của chính phủ đề ra ('20 – 4 Bil USD, '30 – 6.5 Bil USD)	<input type="checkbox"/> Giữ nguyên mức của năm 2015 cho đến 2035
XK xe CBU	<input type="checkbox"/> Gia tăng theo Master Plan của chính phủ đề ra ('20 – 5K Unit, '30 – 100K Unit)	<input type="checkbox"/> Giữ nguyên mức của năm 2015 cho đến 2035
Số nhân viên	<input type="checkbox"/> Bộ phận bán hàng gia tăng tỷ lệ thuận với số xe bán <input type="checkbox"/> Bộ phận SX gia tăng cùng với năng suất được cải thiện	<input type="checkbox"/> Bộ phận bán hàng gia tăng tỷ lệ thuận với số xe bán <input type="checkbox"/> Bộ phận SX giữ nguyên mức của năm 2015
Lương TB	<input type="checkbox"/> Tăng hàng năm đạt mức như của Thái lan hiện nay ở cả bộ phận bán hàng và sản xuất	
Tỷ lệ lợi nhuận	<input type="checkbox"/> Các DN đạt mức 5% lợi nhuận	

Tài liệu đính kèm Biểu đồ 6 – 1 Các điều kiện mặc định để tính toán các kịch bản (ngoài trừ các yếu tố liên quan tới thuế)



Tài liệu đính kèm Biểu 6 – 3 Phương pháp tính toán số lượng xe bán trong nước

Để tính toán số thuế thu được, thì mức thuế là điều kiện mặc định, ngoại trừ các loại thuế sử dụng xe, tính toán đã tham khảo các loại thuế, khoản mục, mức thuế, số tiền hiện đang sử dụng hiện nay tại Việt Nam.

Về thuế tiêu thụ đặc biệt (SCT) tính toán sử dụng mức thuế đã giảm sau năm 2018 (tham khảo biểu đồ 6-6) Ngoài việc giảm SCT, trong kịch bản phát triển ngành thành công, tính toán cũng đưa vào mức thuế SCT giảm hơn nữa đối với dòng xe nhỏ sản xuất trong nước với mức định là sẽ áp dụng mức SCT giảm hơn nữa đối với dòng xe được lựa chọn từ năm 2018 (tham khảo biểu đồ 5 – 12 trong phần báo cáo chính)

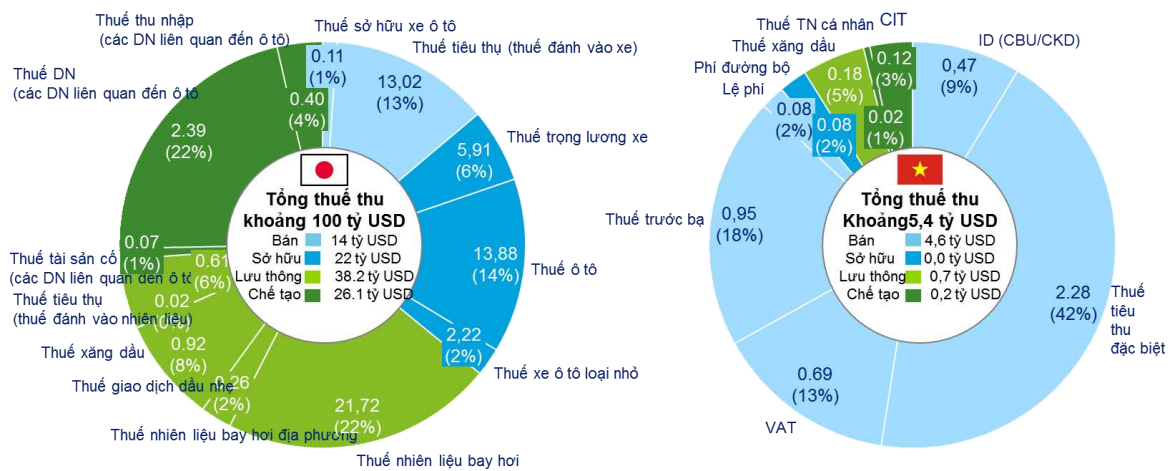
“Các thuế sử dụng xe” như đã nói ở trên, hiện chưa có trong hệ thống thuế đánh vào xe ô tô tuy nhiên vẫn là một mục thuế được tạm đưa vào để phân tích tác động của chính sách lần này. Tại Nhật Bản, thuế đánh vào lúc xe bán ra chiếm tỷ trọng khá nhỏ trong toàn bộ các thuế thu được liên quan tới xe ô tô, tuy nhiên các loại thuế đánh vào lúc sở hữu xe, chạy xe lại chiếm một tỷ lệ lớn, và đây là mô hình giúp giảm bớt gánh nặng người tiêu dùng phải chịu khi mua xe. Ngược lại, tại Việt Nam hiện nay, phần thuế phải nộp vào lúc mua xe chiếm tỷ lệ lớn (tham khảo Tài liệu đính kèm biểu đồ 6 - 4). Khi tính toán kịch bản phát triển thành công, việc giảm thu lúc bán hàng do giảm thuế SCT được coi là điều kiện mặc định, và để bổ sung cho phần thiếu hụt này, có thể giảm định khả năng thực hiện tăng thuế khi sở hữu xe, hay chạy xe trong tương lai. Dự án cũng đưa nội dung này vào trong mô hình tính toán giải định với các loại thuế sử dụng xe ô tô.

		Các kịch bản	
		Kịch bản thành công	Kịch bản thất bại
SX và NK	Thuế NK (CBU)	<input type="checkbox"/> Từ 2018, thuế xe trong ASEAN là 0%, xe ngoài khu vực là 70%	
	Thuế NK (phụ tùng)	<input type="checkbox"/> Đến 2018 là 38% (mức trung bình thuế NK các linh kiện phụ tùng) Sau 2018 là 28% (đã có chính sách giảm thuế).	<input type="checkbox"/> 38% (mức trung bình thuế NK các linh kiện phụ tùng)
Bán hàng	Thuế TTĐB (Xe cỡ lớn)	<input type="checkbox"/> Đến 2018 là 54% (trung bình của mẫu xe bán chạy), sau 2018 là 55% (trung bình của mẫu xe bán chạy đã tính cả mức tăng SCT của các toàn bộ các mẫu xe)	
	Thuế TTĐB (Xe nhỏ)	<input type="checkbox"/> Đến 2018 là 43% (TB mẫu xe bán chạy) sau 2018 là 30% (mức trung bình của mẫu xe bán chạy, đã bao gồm cả giảm SCT)	<input type="checkbox"/> Đến 2018 là 43% (TB mẫu xe bán chạy) sau 2018 là 38% (mức trung bình của mẫu xe bán chạy, đã bao gồm cả giảm SCT)
	Thuế GTGT	<input type="checkbox"/> 10% (áp dụng đồng mức trên cả nước)	
Sử dụng	Phí trước bạ	<input type="checkbox"/> 13% (mức TB của các khu vực)	
	Phí đăng ký	<input type="checkbox"/> USD 505 (mức TB của các khu vực)	
	Thuế môi trường	<input type="checkbox"/> Đến 2018 USD 0.37 /L (mức TB của các khu vực) Sau 2024 là USD 0.73 /L (gấp đôi mức hiện nay)	<input type="checkbox"/> USD 0.37 /L (mức TB của các khu vực)
	Phí SD đường	<input type="checkbox"/> Đến 2018 USD 85/xe (mức TB của các khu vực) Sau 2024 là USD 170/xe (gấp đôi mức hiện nay)	<input type="checkbox"/> USD 85 (mức TB của các khu vực)
Kinh doanh	Các thuế SD xe ※ trình bày sau	<input type="checkbox"/> Sau 2030 là USD 100/xe (xe các trang sau)	<input type="checkbox"/> Không có
	Thuế TNCN	<input type="checkbox"/> 20% (áp dụng đồng mức trên cả nước)	
	Thuế TNDN	<input type="checkbox"/> 10% (mức trung bình đánh thuế lũy tiến)	

Tài liệu đính kèm Biểu đồ 6 – 2 Điều kiện mặc định để tính toán trong các kịch bản (liên quan tới thuế)

Loại xe	Số chỗ		Dung tích xi lanh		Mức thuế	
	Tối thiểu	Tối đa	Tối thiểu	Tối đa	Trước 2018	Sau 2018
Xăng			0	1,500	40%	35%
			1,500	2,000	45%	40%
			2,000	2,500	50%	50%
			2,500	3,000	50%	60%
			3,000	4,000	60%	90%
			4,000	5,000	60%	130%
			5,000	6,000	60%	150%
EV	-	9	NA	NA	25%	15%
	10	16			15%	10%
	16	24			10%	5%
	Khác				10%	10%

Tài liệu đính kèm **Biểu đồ 6 – 3 Các mức thuế tiêu thụ đặc biệt (SCT) dự kiến áp dụng từ năm 2018**



Tài liệu đính kèm **Biểu 6 – 4 So sánh các khoản thu thuế liên quan tới ô tô (2016)**

6 – 4 Kết quả tính toán thử nghiệm

Dự án đã tính toán thử nghiệm về thu thuế, cán cân thương mại dựa trên các điều kiện mặc định nói trên.

Về thu thuế, trong cả hai kịch bản “kịch bản phát triển thành công” và “kịch bản phát triển thất bại”, kết quả cho thấy tổng số thu sẽ tăng lên mức khoảng 50 tỷ USD, gấp 12 lần hiện nay. Mặt khác, về cán cân thương mại, cả hai kịch bản đều cho thấy thâm hụt lớn hơn hiện nay, tuy nhiên “kịch bản phát triển thành công” có khả năng giúp cho mức thâm hụt giảm được một nửa so với “kịch bản phát triển thất bại”.

		Thị trường	Ngành sản xuất			Đóng góp cho nhà nước	
		Số xe bán (K Unit)	Số xe sx (K Unit)	Nội địa hóa (%)	Tuyển dụng (K People)	Thu thuế (Bil USD)	Cán cân TM (Bil USD)
'15		159	102	23%	83	4.4	-1.5
'35	Kịch bản thành công	2,146	1,379	61%	836	50.6	-15.5
	Kịch bản thất bại	2,057	142	23%	472	50.0	-31.2

Biểu đồ 6-5 Kết quả tính toán phân tích tác động của chính sách

6 – 5 (Tham khảo) Chi tiết về cán cân thương mại

Theo tính toán về cán cân thương mại, trong kịch bản thất bại phát triển ngành, mặc dù thị trường vẫn sẽ mở rộng, ngành công nghiệp ô tô không phát triển, xe nhập khẩu gia tăng mạnh mẽ khiến cho thâm hụt thương mại được dự đoán có thể lên tới USD 31.2B. Trong kịch bản phát triển ngành thành công, nhờ ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển, sản xuất, nội địa hóa gia tăng, và nhờ có gia tăng xuất khẩu, nên thâm hụt thương mại có thể giữ ở mức USD 15.5B.

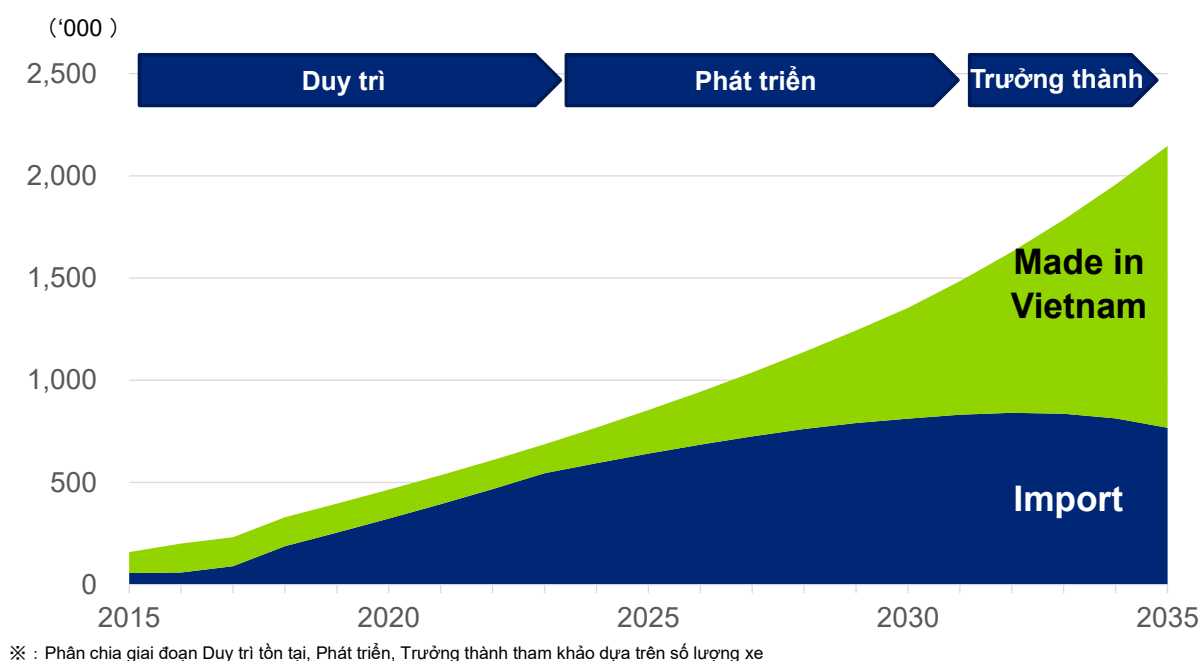
Trong kịch bản thất bại, ngành công nghiệp ô tô trong nước không phát triển, các nhu cầu gia tăng trong nước về xe ô tô sẽ được đáp ứng chủ yếu bởi xe nhập khẩu, linh kiện nhập khẩu, vì vậy dẫn tới hệ quả là thâm hụt thương mại gia tăng. Trong kịch bản thành công, thành quả của việc phát triển ngành công nghiệp ô tô sẽ là tỷ lệ xe sản xuất trong nước sẽ dần gia tăng (Tham khảo tài liệu đính kèm Biểu 6 – 5), giảm bớt được thâm hụt thương mại về ô tô (Tài liệu đính kèm Biểu 6 – 6). Có nghĩ là nếu phát triển thành công ngành công nghiệp này, sẽ có khả năng giảm bớt thâm hụt thương mại USD 14.7B.

Ngoài ra, cán cân thương mại của Việt Nam (bao gồm cả các lĩnh vực ngoài ô tô) năm 2016 là USD 2.5B. Nhìn vào qui mô này có thể thấy rằng việc thành bại của phát triển ngành công nghiệp ô tô sẽ có vai trò quan trọng ảnh hưởng tới cán cân thương mại của Việt Nam.

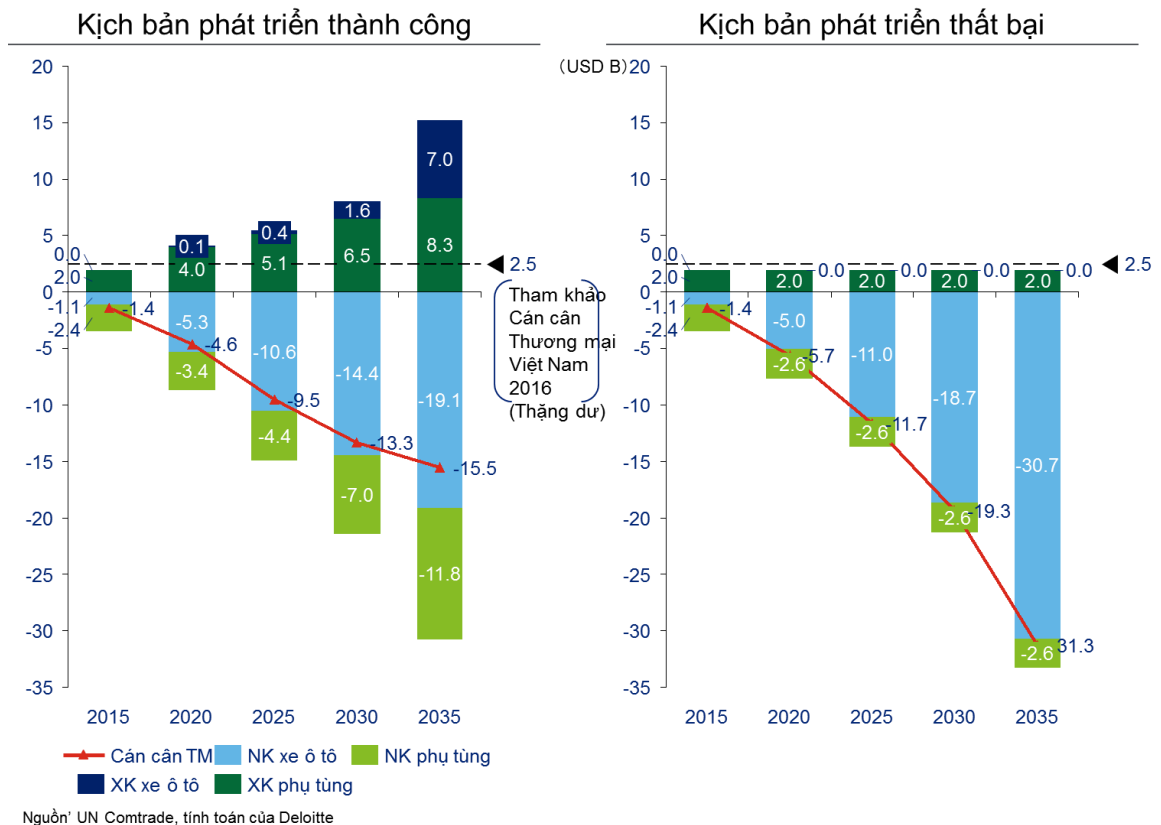
Nhìn vào các ví dụ về các giai đoạn phát triển công nghiệp ô tô tại Thái Lan và Indonesia, cùng với sự phát triển ngành công nghiệp ô tô, cán cân thương mại về ô tô trong giai đoạn duy trì tồn tại sẽ là

âm do gia tăng nhập khẩu để mở rộng thị trường, tong giai đoạn phát triển thâm hụt được thu hẹp do gia tăng sản lượng xe sản xuất trong nước, trong giai đoạn trưởng thành sẽ chuyển sang thặng dư nhờ xuất khẩu. Mặt khác, giống như Philippine, nếu tỷ lệ xe sản xuất trong nước không tăng, thâm hụt thương mại sẽ gia tăng (tài liệu đính kèm biểu 6 – 7).

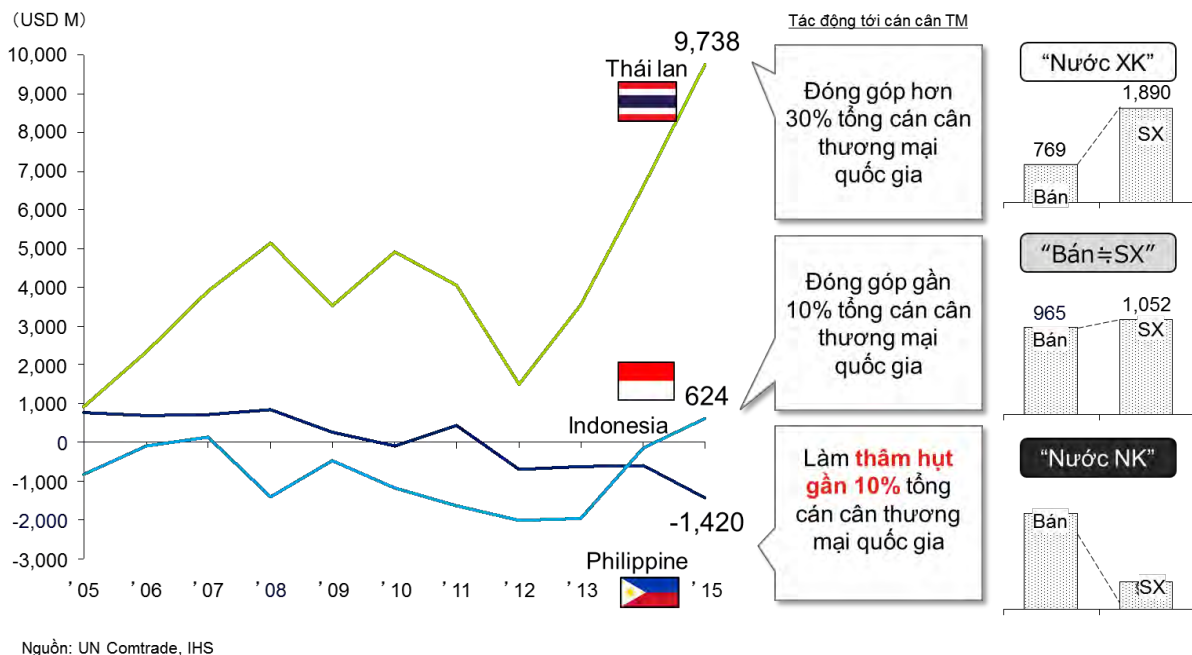
Hơn nữa, trong tính toán lần này dựa trên giả thiết có tính bảo thủ đó là cùng với việc thực thi chính sách, việc di chuyển cơ sở sản xuất của OEM, các nhà cung cấp từ nước ngoài vào Việt Nam chưa được đưa vào điều kiện mặc định. Vì vậy, sau hơn 5 năm Việt Nam bước vào giai đoạn trưởng thành 2035, xe sản xuất trong nước (cả xe xuất khẩu lẫn xe bán trong nước) và xe nhập khẩu sẽ có tỷ lệ như nhau. Trong trường hợp các cơ sở sản xuất được chuyển sang Việt Nam thì kỳ vọng rằng cán cân thương mại sẽ tốt hơn kết quả tính toán trong báo cáo này.



Tài liệu đính kèm **Biểu 6 – 5** Thay đổi qui mô thị trường ô tô Việt Nam (kết quả tính toán thử nghiệm)



Tài liệu đính kèm Biểu 6 – 6 Thay đổi về cán cân thương mại (kết quả tính toán thử nghiệm)



Tài liệu đính kèm Biểu đồ 6 – 7 Thay đổi về cán cân thương mại phụ tùng, xe nguyên chiếc tại các nước ASEAN

6 – 6 (Tham khảo) Chi tiết các điều kiện mặc định về thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng và giảm SCT

Về các chính sách giảm SCT (đối với dòng xe nhỏ) và thuế nhập khẩu linh kiện phụ tùng trong mô hình tính toán phân tích tác động của chính sách có thể thay đổi các điều kiện mặc định một cách chi tiết hơn.

Cụ thể là trong quá trình tính toán thử nghiệm, mô hình tính toán được thiết kế để có thể thay đổi 3 điều kiện về chủng loại xe, mục tiêu nội địa hóa (tỷ lệ nội địa hóa mục tiêu, số năm cần thiết để đạt được mục tiêu), các nội dung ưu đãi, khi áp dụng tính toán giảm SCT. Về các điều kiện liên quan tới thuế nhập khẩu phụ tùng, có thể thay đổi mức thuế nhập khẩu vốn là nội dung ưu đãi.

Có khả năng đưa vào tính toán
 Điều kiện chi tiết xây dựng trong tính toán

Giảm SCT đối với dòng xe lựa chọn

Khái quát về chính sách

■ Giảm SCT đối với xe nhỏ (dung tích dưới 1,500cc)

	Mẫu xe lựa chọn	Mục tiêu đạt tỷ lệ NDH	Ưu đãi
		Mục tiêu NDH	Mức giảm SCT
X	Dung tích < 1,500 cc Xe nhỏ Trong nước CKD NK CBU	n/a Số năm để đạt được mục tiêu	- 5% - 10% - 20% ...
Y	Dung tích < 1,500 cc Xe nhỏ Trong nước CKD NK CBU	30% 40% 50% ...	5 năm 10 năm 15 năm ...

Chi tiết

Sử dụng cho kịch bản thành công

Có thể thay đổi trong file Excel

Có thể thay đổi trong file Excel

Tài liệu đính kèm Biểu đồ 6 – 9 Các điều kiện mặc định liên quan tới giảm SCT (cho mẫu xe nhỏ được lựa chọn)

X Các kết hợp khả thi của nội dung chính sách
 Ví dụ về một số nội dung cụ thể ở trang sau

Thuế linh kiện phụ tùng		
■ Ưu đãi giảm thuế nhập khẩu linh kiện khi doanh nghiệp lắp ráp trong nước mua linh kiện		
Mục tiêu	Yêu cầu	Ưu đãi
Nước xuất khẩu	Nội địa hóa <input checked="" type="checkbox"/> Năm đạt mục tiêu	Tỷ lệ % giảm thuế linh kiện phụ tùng
Chi tiết chính sách	■ Tất cả	■ - 5%
		■ - 10%
		■ - 20%
		■ . . .

Có thể thay đổi trên bảng excel

Tài liệu đính kèm **Biểu đồ 6 – 9** Các điều kiện mặc định liên quan tới giảm thuế nhập khẩu phụ tùng

7. Hội thảo tổng kết do JICA/MOIT cùng tổ chức

Trong thời gian 6 tháng cùng với việc báo cáo kết quả và trao đổi ý kiến, dự án cũng tổ chức hội thảo tổng kết với mục đích tạo sự thống nhất ý kiến về cách thức triển khai trong giai đoạn tới, thúc đẩy chia sẻ nhận thức chung về định hướng chính sách và các biện pháp cần triển khai giữa chính phủ Việt Nam và chính phủ Nhật Bản. Hội thảo tổ chức với nội dung như sau:

Chương trình tổ chức

- Tên của hội thảo: JICA/MOIT Vietnam Automotive Industry Development Study Final Seminar
- Thời gian: ngày 22/6/2017 (thứ Năm) từ 14:00 đến 16:30
- Địa điểm: Phòng 205, Nhà B, MOIT, 54 Hai Ba Trung, Hoan Kiem, Hanoi
- Nội dung:

1. Khai mạc	(MOIT/JICA)
2. Báo cáo kết quả dự án	(Deloitte)
3. Hỏi đáp	(Toàn bộ)
4. Giải lao	
5. Ý kiến đóng góp của các bộ ngành	(Toàn bộ)
6. Thảo luận	(Toàn bộ)
7. Bế mạc	(METI/MOIT)

- Đại biểu tham dự: tham khảo 「Tài liệu đính kèm Biểu 7 – 1 Danh sách đại biểu tham dự hội thảo tổng kết」

Org	Dep	Title	Name		
VN	MOIT	Heavy Industry Department	Deputy Director General	Mr. Pham Anh Tuan	
			Official	Mr. Tran Duc Thang	
			Official	Mr. Tran Van Long	
		Institute for Industry Policy and Strategy (IPSI)	Head of Division	Ms. Thuy Nguyen	
		Integration Policy and Strategy Division	Official	Mr. Pham Hai Phong	
	MPI	Industry Economy Department	Vice Director General	Mr. Le Thuy Trung	
			Official	Mr. Phung Manh Ha	
		Central Institute for Economic Management (CIEM)	Vice President	Ms. Nguyen Thi Tue Anh	
	MOST	Department of Science and Technology for Economic Technical Branches	Official	Mr. Nguyen Truong Giang	
	MOT	Transport department	Official	Mr. Mai Van Hien	
OOG	Industry Department	Official	Mr. Do Manh Tuan		
JP	METI	Manufacturing Industries Bureau Automobile Division	Director for Automotive Trade Policy	Mr. Satoshi Nishino	
			Director	Mr. Yasushi Iwata	
		Trade Policy Bureau Asia and Pacific Division	Assistant Director	Mr. Takuya Koide	
	EoJ	-	First Secretary	Mr. Go Watanabe	
	JICA	Vietnam Office		Senior Representative	Mr. Naoki Kakioka
				Senior Investment Promotion Advisor	Mr. Hiroaki Yashiro
				Senior Project Formulation Advisor	Mr. Takashi Matsushita
				Program Officer	Ms. Nguyen Thi Thanh Hai
	Deloitte	Consulting		Manager	Mr. Kengo Nishimura
				Manager	Mr. Ko Yoshida
				Consultant	Ms. Tran Nguyet Minh
				Consultant	Ms. Aya Osawa
interpreter	-	-	-	Mr. Chinh Nguyen	

Tài liệu đính kèm Biểu 7 – 1 Danh sách đại biểu tham dự hội thảo tổng kết

- Nội dung hội thảo

Các đại biểu tham dự hội thảo đã chia sẻ nhận thức chung về việc cần phải tập trung mở rộng thị trường, phát triển ngành công nghiệp trong giai đoạn duy trì tồn tại. Ngoài ra, các đại biểu đến từ các cơ quan quản lý của Việt Nam cũng thu nhận kết quả của dự án và các đề xuất chính sách. Phía MOIT và METI cũng đồng ý sẽ sử dụng các kết quả của dự án này trong quá trình xem xét cùng thành lập nhóm công tác chung.

Các nội dung chính được thảo luận tại hội thảo như sau:

(1) Định hướng chính sách

Để vượt qua giai đoạn duy trì tồn tại và chuyển sang giai đoạn phát triển, các đại biểu chia sẻ nhận thức chung về việc cần phải mở rộng thị trường ô tô, và bảo vệ, phát triển ngành công nghiệp trong nước.

➤ **Mở rộng thị trường ô tô**

Phía Nhật Bản phát biểu chỉ còn 6 tháng nữa là đến thời hạn dỡ bỏ hàng rào thuế quan, cần phải triển khai các chính sách cần thiết một cách có hiệu quả, tập trung vào các chính sách mở rộng thị trường (giảm SCT, v.v...) (Mr. Nishino, METI).

Phía Việt Nam phát biểu nhận thức rằng mục tiêu ngắn hạn là mở rộng thị trường vốn có qui mô nhỏ hơn so với các nước khác (Mr. Trung, MPI).

➤ **Bảo vệ, phát triển ngành công nghiệp trong nước**

Phía Deloitte phát biểu để phát triển ngành công nghiệp ô tô mong muốn các chính sách theo hướng Top down, trước tiên là mở rộng thị trường, cùng với đó mở rộng sản xuất của các OEM, mở rộng sản xuất của Tier 1, mở rộng mua các sản phẩm của Tier 2 (Mr. Nishimura, Deloitte).

Phía cơ quan quản lý Việt Nam bày tỏ mong muốn tìm hiểu các kinh nghiệm của Úc, nơi ngành công nghiệp ô tô phát triển gặp khó khăn, hay kinh nghiệm của Philippine cũng đã trải qua việc gỡ bỏ thuế nhập khẩu giống như Việt Nam (Ms. Thuy, IPSI). Ngoài ra cũng có ý kiến mong muốn xem xét chính sách lựa chọn mẫu xe để nâng cao sức cạnh tranh về chi phí sản xuất (Mr. Hien, MOT).

(2) Các biện pháp chính sách riêng biệt

Các đại biểu đã trao đổi ý kiến về việc triển khai các chính sách riêng biệt.
(Bao gồm cả những chính sách không nằm trong nội dung của dự án)

➤ **Giảm SCT**

Phía cơ quan quản lý Việt Nam nêu ý kiến rằng nội dung phân tích tác động chính sách (tham khảo trang....) chưa có phân tích tác động dây chuyền đến các ngành nghề khác, vì vậy nếu có thể nên nắm bắt cả các tác động lan tỏa tới các lĩnh vực ngoài công nghiệp ô tô khi thực hiện chính sách (Ms. Tue Anh, CIEM).

Phía Deloitte trình bày nội dung của dự án này là phân tích ảnh hưởng tới thu thuế và cán cân thương mại, nên không phân tích các tác động lan tỏa tới những ngành nghề khác, cũng như ảnh hưởng tới hành vi của người tiêu dùng (Mr. Nishimura, Deloitte).

➤ **Nhập khẩu máy móc đã qua sử dụng**

Phía cơ quan quản lý Việt Nam nêu ý kiến tiếp thu kết quả báo cáo của dự án, hiện tại Bộ KH-CN (Ministry of Science and Technology of Vietnam: MOST) đang dự kiến xây dựng các tiêu chuẩn nhập khẩu máy móc đã qua sử dụng chia thành 5 nhóm ngành, và sẽ xây dựng các yêu cầu về năng lượng, môi trường, tính phù hợp đối với từng ngành (trong đó có bao gồm ngành công nghiệp ô tô) (Mr. Giang, MOST).

Phía Nhật Bản nêu ý kiến phía JBAC đề xuất nếu là máy móc dùng trong doanh nghiệp của mình thì không đưa ra hạn chế về số năm, vì thế nên xem xét xây dựng yêu cầu dựa trên các nhu cầu này của doanh nghiệp (Mr. Nishimura, Deloitte).

➤ **Tận dụng các doanh nghiệp EPE**

Phía Nhật Bản đưa ra ý kiến cho rằng các yêu cầu như phải có nhà kho riêng để bán hàng trong nước, hay phải có dây chuyền riêng để sản xuất, đây là những khoản đầu tư thêm và sẽ là trở ngại đối với doanh nghiệp EPE muốn bán hàng trong nước, các giấy tờ thủ tục để phân biệt giữa hàng hóa xuất khẩu và hàng hóa bán trong nước cần được cải thiện (Mr. Nishimura, Deloitte). Ngoài ra, cũng có ý kiến cho rằng việc tận dụng các doanh nghiệp EPE là vấn đề thuộc nhiều ngành như điện, máy, may mặc, vì vậy cần phải xem xét nguyện vọng của các ngành nghề (Mr. Yashiro, JICA).

Phía cơ quan quản lý Việt Nam nêu ý kiến mong muốn xây dựng các chính sách có tính khả thi phù hợp với các cơ chế hiện có cũng như phù hợp với tình hình Việt Nam, tuy nhiên có quan ngại cho rằng điều này sẽ gây bất lợi cho các doanh nghiệp không phải là EPE, vì thế nên có những biện pháp thận trọng đối để phối hợp các doanh nghiệp (Mr. Anh Tuan, MOIT).

Ngoài ra, phía Deloitte đưa ra ý kiến cho rằng trong thời gian sắp tới chính phủ Việt Nam sẽ bỏ hạn chế về tỷ lệ bán hàng trong nước của các EPE và đây là biện pháp phù hợp với việc gia tăng nhu cầu trong nước, và mong muốn tiếp tục thực hiện chủ trương này để thúc đẩy việc tận dụng các EPE trong nước (Mr. Nishimura, Deloitte).

➤ **Quy cách của xe**

Phía cơ quan quản lý Việt Nam đưa ra mong muốn trong thời gian tới xem xét kinh nghiệm của các nước về việc nâng cao chất lượng xe, đặc biệt là nâng cao tính năng môi trường của xe (tính năng không xăng) (Mr. Hien, MOT).

➤ **Hoàn thiện hạ tầng giao thông**

Phía cơ quan quản lý Việt Nam đưa ra ý kiến về quan ngại khi lượng xe ô tô tăng quá mức, vì thế cần phải có cả các nghiên cứu một cách tổng thể với các cơ quan phụ trách về hạ tầng và giao thông công cộng (Mr. Tuan, Office of the Government: OOG).

Phía JICA tiếp thu ý kiến này và phát biểu hiện cơ quan này cũng đang hỗ trợ cả xây dựng hệ thống tàu điện ngầm tại Hà Nội, đóng góp vào việc hoàn thiện các hạ tầng giao thông công cộng (Mr. Kakioka, JICA).

➤ **Phát triển công nghiệp phụ trợ**

Phía chính phủ Việt Nam cho rằng cần phải hỗ trợ hình thành các cụm công nghiệp giống như mô hình tại Thái Lan để phát triển ngành công nghiệp phụ trợ (Ms. Tue Anh, CIEM).

(3) Cách thức triển khai trong thời gian tới

Các bên đã nhất trí rằng dựa trên MOU vừa ký kết trong tháng 6 giữa MOIT và METI, trong thời gian tới 2 bên sẽ cùng thành lập nhóm công tác để thực hiện phát triển ngành công nghiệp.

Phía Nhật Bản nêu ý kiến sẽ thực hiện các biện pháp để phát triển ngành công nghiệp ô tô ứng dụng các kết quả nghiên cứu của dự án (Mr. Nishino, METI). Ngoài ra, phía Nhật Bản cũng đề nghị phía Việt Nam chủ động, tham gia tích cực hơn nữa trong việc hoạch định chính sách cũng như triển khai chính sách áp dụng kết quả nghiên cứu của dự án (JICA, Mr. Yashiro).

Phía cơ quan quản lý Việt Nam phát biểu mong muốn tiếp tục nhận được sự hợp tác từ phía Nhật Bản và mong muốn xây dựng được ngành công nghiệp ô tô (Mr. Anh Tuan, MOIT).

8. Các tài liệu văn bản pháp luật sử dụng trong báo cáo

#	Số văn bản	Tên văn bản	Bộ chủ quản	URL (tiếng Việt hoặc tiếng Anh)
1	Decision 10/2007/QĐ-TTg	Ban hành hệ thống ngành kinh tế của Việt Nam (Issuing the national economic branches of Vietnam)	Prime Minister	https://dangkykinhdoanh.gov.vn/LegalDocuments/LegalDocumentsDetail/tabid/106/language/en-GB/ArticleID/117/Decision-No-10-2007-Q%C4%90-TTg-dated-23-01-2007-issuing-the-system-of-economic-branches-of-Vietnam.aspx
2	Decision 601/QĐ-TTg	Về việc thành lập quỹ phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa (On establishing medium and small enterprise development fund)	Prime Minister	http://vbqpl.mpi.gov.vn/en-us/Pages/default.aspx?itemId=cf7e242a-b503-4d62-9972-944173c6104c&list=documentDetail
3	Decision 630/QĐ-TTg	Phê duyệt Chiến lược phát triển Đào nghề thời kỳ 2011 -2020. (Approves strategy for vocational training development (2011 -2020))	Prime Minister	http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/91572106259/F789896594/VNM91572%20Vnm.pdf
4	Decision 72/2013/ND-TTg	Quy định cơ chế, chính sách tài chính đối với khu kinh tế cửa khẩu (Providing for the financial mechanism and policies applicable to border-gate economic zones)	Prime Minister	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=171054
5	1211/QĐ-TTg	Phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (The master plan for Vietnam's automobile industry development to 2020 with a vision to 2030)	Prime Minister	http://datafile.chinhphu.vn/file-remote-v2/DownloadServlet?filePath=vbpq/2014/07/1211.signed.pdf
6	Decision 1829/2015/QĐ-TTg	Phê duyệt kế hoạch hành động phát triển ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô thực hiện chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030 (On ratification of Vietnam's industrialization strategy within the framework of Vietnam – Japan cooperation towards 2020 and an orientation towards 2030)	Prime Minister	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&mode=detail&document_id=181906
7	106/2016/QH13	Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế giá trị gia tăng, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt và Luật Quản lý thuế (Amendments to some articles of the law on value-added tax, the law on special excise duty, and the law on tax administration)	National Assembly	http://datafile.chinhphu.vn/file-remote-v2/DownloadServlet?filePath=vbpq/2016/05/106.signed.pdf
8	Decision 229/2016/QĐ-TTg	Về cơ chế, chính sách thực hiện chiến lược và quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam (On the mechanism and policy for implementation of the strategy and plan for development of Vietnam automobile industry)	Prime Minister	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&_page=1&mode=detail&document_id=183425
9	Decision 68/2017/QĐ-TTg	Về việc phê duyệt Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ từ năm 2016 đến năm 2025 (Approves sustained assistance to the industry over the next 10 years (2016-2025))	Prime Minister	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&mode=detail&document_id=188113
10	Law No. 71/2014/QH13	Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật về thuế (Amendments to tax laws)	National Assembly	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=178140
11	Decree 29/2008/ND-CP	Quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế (Issuing regulations on industrial zones, export processing zones and economic zones)	GOV	http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?mode=detail&document_id=60656 (http://vbqpl.mpi.gov.vn/en-us/Pages/default.aspx?itemId=97ff5cc9-b896-482d-80ee-3fc19f8a5841&list=documentDetail)
12	Decree 56/2009/ND-CP	Về trợ giúp phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa (On assistance for development of small- and medium-sized enterprises)	GOV	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=88612
13	Decree 164/2013/ND-CP	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 29/2008/ND-CP ngày 14 tháng 3 năm 2008 của Chính phủ quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế (Amending and supplementing a number of articles of the government's decree no. 29/2008/nd-cp dated march 14, 2008, providing for industrial parks, export processing zones and economic zones)	GOV	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=170981
14	Decree 111/2015/ND-CP	Về phát triển công nghiệp hỗ trợ (On development of supporting industry)	GOV	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=182048

#	Số văn bản	Tên văn bản	Bộ chủ quản	URL (tiếng Việt hoặc tiếng Anh)
15	Decree 114/2015/ND-CP	Sửa đổi, bổ sung Điều 21 Nghị định số 29/2008/NĐ-CP ngày 14 tháng 3 năm 2008 của Chính phủ quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế (Amending article 21 of decree no. 29/2008/nd-cp dated march 14, 2008 by the government on industrial parks, export processing zones, and economic zones)	GOV	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=182109
16	Circular 55/2015/TT-BCT	Quy định trình tự, thủ tục xác nhận ưu đãi và hậu kiểm ưu đãi đối với Dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển (Regulation on procedures for incentive certification and verification of projects for manufacturing of supporting products on the list of prioritized supporting products)	MOIT	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=183530
17	Circular 38/2015/ND-BTC	Quy định về thủ tục hải quan; kiểm tra, giám sát hải quan; thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu và quản lý thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu (On customs procedures, customs supervision and inspection, export tax, import tax, and tax administration applied to exported and imported goods)	MOF	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=179540 (https://www.customs.gov.vn/Lists/EnglishDocuments/ViewDetails.aspx?ID=1202)
18	Circular 13/2015/TT-BKHDT	Danh mục lĩnh vực hỗ trợ và tiêu chí lựa chọn đối tượng ưu tiên hỗ trợ của Quỹ Phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa (List of prioritized sectors and criteria for prioritized enterprises of SMEDF)	MPI	http://phattriendnnv.mpi.gov.vn/Pages/tinbai.aspx?idTin=44
19	Decree 118/2015/ND-CP	Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư (Detailing and guiding the implementation of a number of articles of the Investment Law)	MPI	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=182195 (http://vbqpl.mpi.gov.vn/en-us/Pages/default.aspx?properties=0dc2669f-f8e7-460f-9b41-fada3ddedb25&list=documentProperties)
20	Circular 23/2015/TT-BKHCHN	Quy định việc nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền công nghệ đã qua sử dụng (Import of used machinery, equipment and technological lines)	MOST	http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=182553
21	Circular 20/2014/TT-BKHCHN	Quy định việc nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền sản xuất đã qua sử dụng (Regulations on the importation of used machinery, equipment and production line)	MOST	n/a
22	Announcement 2527/2012/TB-BKHCHN	Dừng nhập khẩu máy móc, thiết bị, dây chuyền sản xuất đã qua sử dụng (On suspension of the import of used machinery, equipment, and technology lines)	MOST	n/a
23	SMEDF Official Correspondence 30/QDNNV-NVUT (2017)	Về việc triển khai các chương trình hỗ trợ tài chính năm 2017 của Quỹ Phát triển DNNV (On development of financial assistance programs in 2017 of SMEDF)	SMEDF	n/a