

**Cơ quan liên quan phía Việt Nam**

Bộ Công thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

**1. Vấn đề hiện nay**

Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp phụ trợ đối tượng là dệt may, xe ô tô, xe máy, điện, điện tử và máy móc trong tháng 7 năm 2007. Sáng kiến chung Nhật Bản - Việt Nam giai đoạn 2 xác nhận “Nhật Bản và Việt Nam trao đổi ý kiến khi xây dựng và quyết định kế hoạch thực hiện dựa theo Quy hoạch tổng thể này”.

Để nâng cao năng lực cạnh tranh giá cả, các doanh nghiệp Nhật Bản hoạt động tại Việt Nam mong muốn mở rộng việc thu mua tại chỗ các nguyên liệu, linh kiện, thiết bị máy móc...vv..., tuy nhiên vì nhiều lý do nên các doanh nghiệp này chưa thực hiện được như mong muốn. Để tự do hóa hoàn toàn AFTA thì vấn đề cấp thiết hiện nay là phải phát triển ngành công nghiệp phụ trợ.

Cho đến nay, Nhật Bản đã tiến hành nhiều hoạt động và hỗ trợ như cử chuyên gia tư vấn, tổ chức các buổi đàm phán thương mại về vấn đề mua linh kiện, tuy nhiên trong khoảng thời gian có hạn để đưa ra được kết quả cụ thể thì đòi hỏi phải có các định hướng chiến lược và trọng điểm. Mặt khác, trình độ năng lực về mặt nhân lực, vốn, kỹ thuật và tổ chức của doanh nghiệp Việt Nam vẫn còn có sự khác biệt lớn so với yêu cầu của doanh nghiệp Nhật Bản, do vậy không chỉ phát triển doanh nghiệp Việt Nam mà còn cần thực hiện tích cực biện pháp thu hút danh nghiệp vốn đầu tư nước ngoài để phát triển công nghiệp phụ trợ.

Dưới tình trạng lãi suất cao của Việt Nam hiện nay, nền tảng kinh tế cơ bản để doanh nghiệp công nghiệp phụ trợ Việt Nam có triển vọng trong tương lai thành lập hay mở rộng hoạt động và để các doanh nghiệp Nhật Bản có thể mua máy móc thiết bị sản xuất, chế tạo ra các sản phẩm như mong muốn rất yếu.

Tại Việt Nam, nhiều Bộ ngành và tổ chức đang tiến hành các hoạt động liên quan đến phát triển công nghiệp phụ trợ, tuy nhiên không có cơ quan nào phụ trách phát triển công nghiệp phụ trợ một cách thống nhất triệt để. Tuy nói là phát triển công nghiệp phụ trợ nhưng có trường hợp nhầm lẫn với việc hỗ trợ các doanh nghiệp vừa và nhỏ, hỗ trợ xóa giảm đói nghèo.

**2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)**

Công ty A cùng với trường đại học Bách khoa Hà Nội tiến hành đào tạo riêng cho doanh nghiệp địa phương. Tuy có nhiều doanh nghiệp muốn tham gia khóa học (học lý thuyết và thực hành tại chỗ) nhưng trên thực tế, tại các doanh nghiệp, hầu như không có doanh nghiệp nào tích cực với việc đào tạo riêng trực tiếp. Có sự khác biệt lớn giữa mức độ yêu cầu của các doanh nghiệp vốn đầu tư Nhật Bản và nhận thức, sự nhiệt tình của các doanh nghiệp phía Việt Nam về QCD (chất lượng, giá cả, thời hạn nộp).

Trên thực tế để tìm được 1 nhà cung cấp có khả năng, công ty B phải đi gặp gần 100 công ty. Ít có doanh nghiệp tích cực tới bán hàng nên tốn nhiều thời gian và kinh phí. Cần sáng tạo hơn nữa trong việc cung cấp thông tin cơ bản và địa điểm để trao đổi thương mại.

Nhiều ngành của công nghiệp phụ trợ cần tập trung vốn và điều kiện tiền đề để phát triển và thu hút vốn đầu tư nước ngoài là phải có nhu cầu nhất định lớn hơn quy mô. Trong ngành công nghiệp ô tô, nhu cầu trong nước với quy mô nhỏ là vướng mắc lớn nhất của việc phát triển công nghiệp phụ trợ.

### 3. Luật và các điều khoản căn cứ

Quyết định của thủ tướng số 34/2007/QĐ- BCN (tháng 7 năm 2007) “Quy hoạch tổng thể đến năm 2010 phát triển công nghiệp phụ trợ tầm nhìn 2020”

### 4. Kế hoạch hành động

Thành lập Tổ công tác bao gồm tất cả các bộ ngành, tổ chức ngành liên quan của Việt Nam và phía Nhật Bản, nghiên cứu, đề xuất và thực hiện kế hoạch hành động cụ thể để phát triển ngành công nghiệp phụ trợ. (Phía Nhật Bản từ các loại ngành chế tạo chủ yếu, có sự tham gia của nhiều doanh nghiệp trên phạm vi rộng. Mặt khác, có sự tham gia của cơ quan hỗ trợ là JETRO và JICA, và VDF với vai trò là điều phối). Dự kiến kế hoạch hoạt động của tổ công tác như sau:

1. ~ cuối tháng 11 năm 2008:

-Hai phía Nhật Bản và Việt Nam thành lập Tổ công tác để soạn thảo Kế hoạch hành động nhằm phát triển ngành công nghiệp phụ trợ.

2. ~ đầu năm 2009:

- Thống nhất loại ngành và linh kiện cụ thể có thứ tự ưu tiên cao cần phát triển hoặc thu hút trong công nghiệp phụ trợ.

- Cùng nhận thức về sự khác biệt giữa năng lực hiện tại của các doanh nghiệp Việt Nam với năng lực cần hướng tới.

- Soạn thảo kế hoạch hành động cụ thể để thúc đẩy phát triển doanh nghiệp Việt Nam và thu hút đầu tư nước ngoài.

(Lĩnh vực trọng điểm: xây dựng cơ sở dữ liệu của doanh nghiệp địa phương, phối hợp thương mại, đào tạo nguồn nhân lực, chuyển giao kỹ thuật, tiền tệ, v.v..)

3. ~ cuối giai đoạn 3:

- Trong các nội dung của kế hoạch hành động đã được soạn thảo, thực hiện những nội dung có thể tiến hành được trong thời gian ngắn

- Đánh giá tình hình thực hiện dựa theo nội dung ghi trên, xem lại và cụ thể hóa kế hoạch hành động sau giai đoạn 3

### 5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)

(JICA)

Cử nhà tư vấn chính sách doanh nghiệp vừa và nhỏ (ASEMD/MP) (JICA)

Dự án trung tâm hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ (TAC) (JICA)

Khóa học thương mại tại Trung tâm hợp tác nguồn nhân lực Việt Nam – Nhật Bản (trường đại học ngoại thương) (JICA)

Cử tình nguyện viên cao cấp nước ngoài của Nhật Bản cho các cơ quan liên quan (JICA)

Chương trình tín dụng hai bước cho doanh nghiệp vừa và nhỏ (JICA)

Tổ chức hội đàm thương mại trung bày linh kiện mua ( từ năm 2005 ~, JETRO)

“ Xây dựng dự thảo chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô với đối tượng là xe ô tô dưới 9 chỗ”

WT6-2

**Cơ quan liên quan phía Việt Nam**

Bộ Công thương, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Văn phòng Chính phủ

### 1. Vấn đề hiện nay

Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể ngành công nghiệp ô tô tháng 10 năm 2004 và Bộ Công thương cũng đã trình Thủ tướng báo cáo về tình hình thực hiện quy hoạch tổng thể này vào tháng 12 năm 2007. Quy hoạch tổng thể này chú trọng tới lĩnh vực xe tải và xe buýt, và có thể nói rằng cho đến nay đã nâng cao được thành quả về hai loại xe này. Tuy nhiên, khó nói được rằng đã có Quy hoạch tổng thể rõ ràng về loại xe ô tô dưới 9 chỗ mà các doanh nghiệp xe ô tô vốn đầu tư nước ngoài sản xuất chủ yếu. Trong sự phát triển cơ giới hóa sau này ở Việt Nam, chắc chắn nhu cầu xe ô tô con thay thế cho xe máy sẽ tăng lên, mặt khác tính đến cả việc quyết định thuế nhập khẩu xe ô tô từ các nước ASEAN đến năm 2018 theo AFTA là 0% thì cần phải làm rõ chính sách phát triển công nghiệp ô tô chú trọng xe ô tô dưới 9 chỗ và nhanh chóng đưa vào thực hiện dưới sự thống nhất giữa chính phủ và tư nhân.

### 2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)

Để phát triển ngành công nghiệp ô tô, trong đó đặc biệt là phát triển công nghiệp xe ô tô con (dưới 9 chỗ) đòi hỏi công nghiệp giá trị gia tăng kỹ thuật cao thì không thể thiếu chính sách tổng hợp liên kết các Bộ ngành liên quan. Tuy nhiên có vụ việc cụ thể như không có kế hoạch hoặc các quy định được nghiên cứu kỹ và các chính sách thay đổi không ổn định.

- Liên tiếp có các thay đổi ngắn hạn về thuế liên quan đến xe ô tô (thuế nhập khẩu CBU (xe mới và xe cũ), thuế nhập khẩu linh kiện, thuế tiêu dùng đặc biệt, thuế trước bạ..vv..), đặc biệt có sự thay đổi rõ rệt đối với xe ô tô con (dưới 9 chỗ), gây ảnh hưởng xấu như không thể xây dựng được kế hoạch hoạt động dài hạn để phát triển công nghiệp, gia tăng tâm lý bất an của nhà đầu tư nên càng khó thu hút các nhà cung cấp, v.v.

- Khi thảo luận kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng, không nghiên cứu chặt chẽ về nhu cầu cần chuẩn bị cho sự cơ giới hóa sắp tới.

Ví dụ 1: Không có dự thảo kế hoạch cụ thể như cảng biển có khả năng tàu chuyên dụng chở xe ô tô vào cảng có trang bị kho chứa xe thành phẩm, để tăng lưu thông phân phối xe cả trong và ngoài nước.

Ví dụ 2: Có nhiều tranh luận xung quanh kế hoạch phát triển hạ tầng cơ sở đường xá trong kế hoạch phát triển các đô thị, tuy nhiên không chú trọng kế hoạch xây dựng bãi để xe trong đô thị là một điều không thể thiếu để phát triển thị trường xe ô tô con và giảm ách tắc đường, không nghiên cứu kỹ về nghĩa vụ bố trí bãi để xe trong Luật Kiến trúc cũng như việc tăng cường các chế tài và hình phạt.

Nguyên nhân chính trong cả hai trường trên là do việc nghiên cứu không đầy đủ thị trường, kế hoạch phát triển công nghiệp và các vấn đề có tính trung hạn và kế hoạch hành động tổng thể.

### 3. Luật và các điều khoản căn cứ

Quyết định số 177/ 2004/QĐ-TTg ngày 5 tháng 10 năm 2004 của Thủ tướng Chính phủ về việc “phê duyệt kế hoạch phát triển công nghiệp xe ô tô Việt Nam đến năm 2010 hướng tầm nhìn 2020”

#### **4. Kế hoạch hành động**

Đến cuối tháng 11 năm 2008 thành lập tổ công tác chung của Nhật Bản và Việt Nam, điều tra các vấn đề và đề xuất các biện pháp để phát triển công nghiệp ô tô chú trọng đến ô tô dưới 9 chỗ ngồi.

Về thành viên của tổ công tác, đề nghị phía Việt Nam có sự tham gia của tất cả các Bộ ngành liên quan mà Bộ Công thương đóng vai trò chủ đạo; về phía Nhật Bản, bên cạnh sự tham gia của hãng sản xuất ô tô còn có sự tham gia của các cơ quan hỗ trợ như JICA/JETRO/JBIC/JAMA, v.v. Mặt khác, VDF tham gia với vai trò điều phối. Kế hoạch hoạt động của tổ công tác với tiền đề là ước tính nhu cầu xe ô tô trong thời gian trung và dài hạn đã được Bộ Công thương và các doanh nghiệp trong ngành sản xuất thống nhất trong tháng 8 năm 2008 như sau.

1. (~ đến tháng 4 năm 2009) : phát hiện các vấn đề chủ yếu để phát triển công nghiệp
2. (~ đến tháng 3 năm 2010) : thảo luận và thống nhất kế hoạch hành động và các biện pháp giải quyết đối với các vấn đề liên quan
3. (~ cuối giai đoạn 3) : xây dựng bản báo cáo cuối cùng của tổ công tác

**5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện** (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)

**6. Quan hệ lợi hại của doanh nghiệp phía Nhật Bản**

**7. Hỗ trợ của phía Nhật Bản dự kiến thực hiện ( không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ phía các doanh nghiệp)**

Tên tiêu đề: Làm rõ về kế hoạch tổ chức họp định kỳ giữa Chính phủ Việt Nam ( Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công thương và Bộ Tài chính) và Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Nhật Bản (JAMA)

WT6-3

Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công thương, Bộ Tài chính

### 1. Vấn đề hiện nay

- Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể ngành công nghiệp ô tô tháng 10 năm 2004 và Bộ Công thương cũng đã trình Thủ tướng báo cáo về tình hình thực hiện Quy hoạch tổng thể này vào tháng 12 năm 2007.

- Tuy các doanh nghiệp vốn đầu tư Nhật Bản hoạt động tại Việt Nam đang nỗ lực tăng cường năng lực cạnh tranh quốc tế về các loại xe ô tô sản xuất tại Việt Nam để chuẩn bị cho việc thực hiện tự do hóa hoàn toàn AFTA năm 2018, nhưng vì chính sách xe ô tô chưa ổn định và môi trường thương mại chưa được cải thiện, v.v. nên hiện tại chưa mở rộng được quy mô của thị trường xe ô tô - nền tảng cơ bản để phát triển ngành sản xuất ô tô và chưa đẩy mạnh được năng lực cạnh tranh.

### 2. Vụ việc cụ thể (trường hợp không muốn nêu tên doanh nghiệp thì phải ghi “Công ty A”)

- Thường xuyên và bất ngờ sửa đổi hoặc có kế hoạch sửa đổi chính sách như bãi bỏ lệnh cấm nhập khẩu xe ô tô cũ, thay đổi mức thuế quan, tăng thuế tiêu thụ đặc biệt, tăng thuế trước bạ (ownership tax), hạn ngạch nhập khẩu, v.v...

- Sự không ổn định về chính sách như thế này gây ảnh hưởng xấu tới sự tăng trưởng minh bạch của thị trường, đồng thời trở thành mối lo ngại lớn đối với các hãng sản xuất xe ô tô cần nhiều vốn đầu tư.

- Ngoài ra, muốn phát triển ngành công nghiệp ô tô thì cần phải cải thiện môi trường kinh doanh để các doanh nghiệp có thể hoạt động thuận lợi, đồng thời phải triệt để cải thiện hạ tầng cơ sở như giao thông đô thị và các cảng vịnh, cải thiện và vận dụng cơ chế pháp lý liên quan đến việc bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ và cần nhanh chóng tham gia vào Hiệp định 1958 để xúc tiến công nhận kết quả kiểm tra chứng nhận kỹ thuật của hai bên.

### 3. Luật và các điều khoản căn cứ

### 4. Kế hoạch hành động

Soạn và thực hiện ổn định dự thảo chính sách xe ô tô để phát triển sản xuất và thị trường xe ô tô, đồng thời cùng với việc thực hiện đối thoại hàng ngày với các doanh nghiệp vốn đầu tư Nhật Bản tại Việt Nam để cải thiện môi trường đầu tư, tổ chức họp định kỳ giữa chính phủ Việt Nam (Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Công thương, Bộ Tài chính) với Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Nhật Bản (JAMA).

Tình hình thực hiện kế hoạch hành động

Đánh giá thực hiện

**5. Hỗ trợ của phía Nhật Bản đang thực hiện hoặc dự kiến thực hiện (Không chỉ ODA mà bao gồm cả hợp tác trực tiếp từ các doanh nghiệp)**

**6. Đề nghị của phía Việt Nam về hỗ trợ của phía Nhật Bản và biện pháp của phía Nhật Bản**

**7. Tiến độ thực hiện của phía Nhật Bản**