**BÀI PHÁT BIỂU CỦA NHÓM CÔNG TÁC Ô TÔ VÀ XE MÁY**

*Trình bày bởi*

*Toru Kinoshita*

*Trưởng Nhóm Công tác Ô tô và Xe máy*

Kính thưa Ngài Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc,

Kính thưa Đại diện các Bộ ngành,

Kính thưa quý vị đại biểu,

Tên tôi là Toru Kinoshita, trưởng Nhóm công tác Công nghiệp Ô tô và Xe máy. Xin cảm ơn Ban tổ chức Diễn đàn đã cho tôi cơ hội phát biểu ngày hôm nay.

Trước tiên, tôi xin được gửi lời cảm ơn và hoan nghênh các nỗ lực của Chính phủ trong việc cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia cũng như hỗ trợ cho sự phát triển của các doanh nghiệp nói chung.

Tại diễn đàn hôm nay, tôi muốn trình bày quan điểm làm thế nào để phát triển công nghiệp sản xuất linh kiện ô tô và công nghiệp sản xuất ô tô Việt Nam trong dài hạn.

Sau khi cân nhắc việc sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp ô tô Việt Nam cần phải đặt trong xu hướng hội nhập chung của khu vực, tôi xin chỉ ra một số vấn đề then chốt của ngành công nghiệp sản xuất linh kiện ô tô Việt Nam như sau:

* Thứ nhất, năng lực cạnh tranh của ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp sản xuất linh kiện ô tô còn yếu kém do quy mô sản lượng sản xuất còn ở mức thấp.
* Thứ hai, năng lực đảm bảo các yêu cầu về chất lượng/chi phí/giao hàng (QCD) là vấn đề rất lớn đối với các nhà cung cấp của Việt Nam. Trên thực tế rất ít nhà cung cấp Việt Nam đáp ứng được tiêu chuẩn QCD để tham gia chuỗi cung cấp toàn cầu.
* Cuối cùng, Chính phủ cần có các chính sách và cơ chế hợp lý và thực tiễn hơn để thúc đẩy sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ.

Chúng tôi tin rằng để phát triển công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ ô tô cần thực hiện giải pháp đồng bộ dựa trên 3 nhóm chính sách trụ cột chính:

* Thứ nhất, nhóm chính sách nhằm duy trì và thúc đẩy thị trường ô tô tăng trưởng ổn định và dài hạn, gồm cả việc hạn chế các tác động tiêu cực đến sự phát triển của thị trường. Các chính sách về thị trường cần đảm bảo đối xử công bằng, rõ ràng và có thời gian hợp lý để các doanh nghiệp kịp chuẩn bị kế hoạch kinh doanh.
* Thứ hai, nhóm chính sách hỗ trợ để giảm chênh lệch chi phí sản xuất giữa xe và linh kiện sản xuất trong nước và xe và linh kiện nhập khẩu dựa trên nguyên tắc đảm bảo đối xử công bằng, minh bạch và phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam.
* Cuối cùng, nhóm chính sách và cơ chế phù hợp thực tiễn hơn nhằm thúc đẩy sự phát triển của các nhà cung cấp.

Một cách tổng quan, chúng tôi xin đề xuất các giải pháp như sau:

*Đối với Cơ quan quản lý nhà nước:*

* Cần mời các nhà cung cấp tham gia Tổ công tác liên ngành (thành lập theo quyết định số 688/QĐ-BCT ngày 6/3/2017 của Bộ Công Thương) và tổ chức các cuộc họp định kỳ về chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ, để từ đó báo cáo Thủ tướng.
* Nên khuyến khích các nhà cung cấp nước ngoài đầu tư vào thị trường Việt Nam và các doanh nghiệp trong nước mở rộng đầu tư vào sản xuất linh kiện ô tô.

*Đối với các nhà cung cấp:*

* Các nhà cung cấp cấp 2 hoặc cấp 3 không nên tham vọng “đi tắt” lên thành nhà cung cấp cấp 1 trong ngắn hạn mà nên tập trung đảm bảo đáp ứng các yêu cầu về QCD.
* Ngoài ra, các nhà cung cấp nên tham gia các chương trình kết nối cơ sở dữ liệu và kinh doanh, xây dựng thông tin giới thiệu công ty đầy đủ & hấp dẫn.

*Đối với nhà sản xuất ô tô:*

* Chúng tôi sẽ tiếp tục cung cấp các hướng dẫn về việc tuyển chọn nhà cung cấp, các điều kiện tuyển chọn và danh sách các linh kiện chúng tôi có kế hoạch nội địa hóa để các nhà cung cấp tiềm năng cân nhắc. Chúng tôi không phân biệt các nhà cung cấp có vốn nước ngoài hay nhà cung cấp trong nước.
* Ngoài ra, một số nhà sản xuất ô tô có thể hỗ trợ các nhà cung cấp tiềm năng phát triển năng lực quản trị QCD và chuyển giao kiến thức và know-how để từng bước đạt được yêu cầu của các nhà sản xuất này.

Xin trân trọng cảm ơn.