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

*Trình bày bởi*

*Ông Toru Kinoshita*

*Trưởng Nhóm công tác Ô tô và Xe máy*

Kính thưa Ngài,

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 ổn định thị trường và từng bước phát triển ngành công nghiệp ô tô.

Quy mô thị trường và sự tăng trưởng ổn định là chìa khóa để thu hút đầu tư, phát triển sản xuất trong nước cũng như hỗ trợ các ngành công nghiệp hướng tới một nền công nghiệp ô tô đủ mạnh và có khả năng cạnh tranh. Tuy nhiên, một vài quy định về thủ tục hành chính trong Nghị định 116/2017/NĐ-CP và việc thực thi Nghị định 140/2016/NĐ-CP về Lệ phí trước bạ hiện nay đang tác động làm cho thị trường bất ổn (như Yêu cầu về chứng nhận VTA, chứng chỉ ECE cho linh kiện, phụ tùng nhập khẩu…).

Chúng tôi tin rằng một thị trường tăng trưởng ổn định nên cần bao gồm cả sự cân bằng hợp lý của cả xe CKD và xe CBU. Để thực hiện và duy trì sự cân bằng, chúng ta nên cần tăng cường khả năng cạnh tranh của xe CKD phục vụ phần lớn thị trường. Đồng thời, phân khúc xe mà thị trường nhỏ hơn có thể cũng được đáp ứng khi Chính phủ cần phải sửa đổi một vài điểm trong Nghị định 116. Nghị định này gần như đã ngừng toàn bộ việc kinh doanh xe nhập khẩu CBU của các nước phát triển (Ví dụ: Nhật bản, Châu Âu…) trong 6 tháng vừa qua.

Hơn nữa, để từng bước phát triển ngành công nghiệp ô tô, chúng tôi nhận thấy rất cần sự phát triển mạnh mẽ của ngành công nghiệp hỗ trợ. Tuy nhiên, tôi xin chỉ ra một số vấn đề then chốt của ngành công nghiệp hỗ trợ tại 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.
* Thứ 3, Chính phủ đã có một số chính sách và cơ chế thúc đẩy sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ nhưng chưa thực sự hợp lý và khả năng áp dụng còn hạn chế.

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 ổn định 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 (Chính phủ cũng cần loại bỏ các quy định bất hợp lý trong Nghị định 116/2017/NĐ-CP và Nghị định 140/2016/NĐ-CP để tránh làm thị trường ô tô trở nên bất ổn kéo dài).
* Thứ hai, nhóm chính sách hỗ trợ để giảm chênh lệch chi phí sản xuất giữa xe CKD và xe CBU 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.

Để tăng cường sự kết nối giữa doanh nghiệp sản xuất ô tô và doanh nghiệp sản xuất linh kiện, từ các vấn đề nêu trên chúng tôi xin đề xuất các giải pháp như sau:

**Đối với Chính phủ:**

* Chính phủ nên có ưu đãi đầu tư cho các nhà sản xuất và nhà cung cấp để họ có thể đầu tư máy móc, khuôn và đồ gá, nhằm nội địa hóa linh kiện, qua đó giúp giảm bớt tác động bất lợi của quy mô sản lượng thấp.
* Mời các nhà cung cấp linh kiện lớn tham gia vào các cuộc đối thoại về ngành ô tô và thường xuyên tổ chức các cuộc họp với các điểm thảo luận rõ ràng, sau đó cần báo cáo Thủ tường thường xuyên hơn để cải thiện tính khả thi của chính sách ban hành.

**Đối với các nhà cung cấp:**

* Chúng tôi cho rằng các nhà cung cấp cấp 2 và cấp 3 không nên đặt tham vọng “nhảy cóc” lên thành nhà cung cấp cấp 1 trong ngắn hạn mà nên tập trung đáp ứng các yêu cầu về QCD.
* Bên cạnh đó, 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 và hấp dẫn.

**Đối với các nhà sản xuất ô tô:**

* Chúng tôi sẽ nỗ lực không ngừng để làm giảm chi phí sản xuất của xe và nhà cung cấp. Đồng thời chúng tôi 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 cũng mở rộng cơ hội tuyển chọn nhà cung cấp không phân biệt các nhà cung cấp có vốn đầu tư nước ngoài hay nhà cung cấp trong nước.
* Ngoài ra, chúng tôi sẽ giúp đỡ các nhà cung cấp trong nước có tiềm năng và quyết tâm để nâng cao năng lực QCD như trình bày ở trên.

Về nội dung chi tiết cụ thể, chúng tôi đã trình bày trong tài liệu tham luận của Nhóm Công tác ngành Ô tô – Xe máy lần này

Xin trân trọng cảm ơn.