



HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP NHẬT BẢN VIỆT NAM (“JBAV”)

TÓM TẮT THÔNG QUAN

Cùng với nền tảng doanh nghiệp đa văn hóa và đa quốc gia chính thức của Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và Hải Phòng, số lượng thành viên JBAV tại thị trường này đã là hơn 1.600 doanh nghiệp, cao gấp đôi số năm 2008, trở thành một kênh kết nối quan trọng. Trong bối cảnh kinh tế đang suy thoái, các doanh nghiệp Nhật Bản hiện đang gặp phải nhiều thách thức, khó khăn khi làm kinh doanh tại Việt Nam. Trong phiên phát biểu thị trường VBF lần này, chúng tôi xin đề cập đến 4 nhóm vấn đề chính sau, liên quan đến Lao động, Sản xuất nông nghiệp, Ngành công nghiệp ô tô, xe máy và Các dự án BOT trong ngành điện.

1. Các vấn đề về lao động

Trong nhóm vấn đề về Lao động có 4 vấn đề sau. Thứ nhất, vấn đề liên quan tới thị trường, liên quan tới việc làm sao phải ảnh hưởng tới sự cạnh tranh của Việt Nam về chi phí nhân công trong quá trình tuyển dụng, nhất là chi phí, nhiệm vụ các chuyên gia kinh tế vào Hội đồng Tiền lương Quốc gia và có quy trình minh bạch khi ra quyết định về nhu cầu tuyển dụng. Thứ hai, vấn đề làm thêm ngoài giờ, cần quy định rõ ràng, chi tiết trên cơ sở trên cơ sở hình thức và lĩnh vực ngành nghề, theo đó có thể hình thành quy định hành chính của Nhật trong vấn đề này. Thứ ba, vấn đề quy chuẩn an toàn, vệ sinh lao động, cần có quy định liên quan tới bảo vệ môi trường trong các doanh nghiệp. Thứ tư, vấn đề vai trò, chức năng của Bộ hội đồng xã hội, cần có quy định rõ ràng về sứ mệnh của nó.

2. Sản xuất nông nghiệp

Vấn đề này, chúng tôi xin đề cập 4 vấn đề sau: nguồn nhân lực cho nông nghiệp; đào tạo, tiếp thu; cần có chính sách làm nông thôn; cần chú trọng xây dựng cơ sở hạ tầng an toàn thực phẩm.

3. Ngành công nghiệp Ô tô, xe máy

Trong nhóm này, chúng tôi có 3 vấn đề chính sau. Một là chính sách về sản xuất ô tô nội địa, chúng tôi có hai xu hướng chính là xóa bỏ thuế nhập khẩu linh kiện, phụ tùng và làm rõ nội dung, liên quan tới việc kinh doanh ô tô nội địa. Thứ hai, vấn đề trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải EURO4, ngành công nghiệp ô tô đang phải chờ đợi, chúng tôi đề nghị thay thế hoàn toàn các loại nhiên liệu theo tiêu chuẩn EURO2 bằng nhiên liệu hợp chuẩn EURO4 trong thời gian sớm nhất. Thêm vào đó, chúng tôi đề nghị hoãn áp dụng quy định về khí thải để giảm bớt áp lực cho các nhà sản xuất ô tô nội địa. Thứ ba, vấn đề ô tô nội địa/xe máy, xe đạp điện, bộ tiêu chuẩn kỹ thuật, chúng tôi xin đề cập 3 nội dung:

c chính liên quan an toàn giao thông, môi trường và sức khỏe công nghệ phẩm ra các xu hướng pháp cho 3 vấn đề này.

4. Các dự án BOT trong ngành điện

Trong bối cảnh nhu cầu điện của Việt Nam tăng trưởng với tốc độ 10% mỗi năm, chúng tôi cho rằng PPP (hợp tác công tư)/BOT là một giải pháp quản lý hiệu quả để phát triển ngành điện cho Việt Nam. Với văn bản pháp luật “kế hoạch phát triển điện lực” cho Việt Nam, chúng tôi hoàn toàn tin tưởng rằng “Quy hoạch phát triển điện lực quốc gia 7” là một văn bản quản lý và phát triển các nguồn điện mới và cải thiện cơ cấu nguồn điện để giảm chi phí và nâng cao hiệu quả. Với văn bản này, chúng tôi khuyến khích hoàn toàn đầu tư cho các dự án điện lực như dự án Nghi Sơn 2, Vũng Áng 2, Văn Phong 1, là những dự án đang được chính phủ Việt Nam và Nhật Bản hỗ trợ, nhằm góp phần phát triển mạnh mẽ hơn nữa các nguồn điện mới cho Việt Nam.

Cuối cùng, để quản lý nền kinh tế Việt Nam cần gia tăng cam kết với một hệ thống chính sách thương mại toàn diện, mang tính khu vực, trong đó có hiệp định TPP (Hiệp định Đối tác Kinh tế Chiến lược Xuyên Thái Bình Dương). Chúng tôi cho rằng việc tham gia tích cực vào các thị trường toàn cầu sẽ tạo ra những lợi ích kinh tế rõ ràng, vì Việt Nam vẫn tiếp tục sâu rộng về nền kinh tế toàn cầu.

BÁO CÁO C A HI PH I DOANH NGHI P NH T B NT I VI T NAM

Di n àn Doanh nghi p Vi t Nam Th ng niên 2016

Hà N i, ngày 5 tháng 12 n m 2016

Kính g i:

Ngài Nguy n Xuân Phúc, Th t ng N c C ng hòa Xã h i ch ngh a Vi t Nam,

Ngài Nguy n Chí D ng, B tr ng B K ho ch và u t ,

Cùng toàn th các quý v t các C quan Chính ph có m t trong Di n àn ngày hôm nay

T u nh ng n m 1990, c ng ng doanh nghi p Nh t b n ã luôn th hi n s quan tâm c bi t nh t n vi c m r ng kinh doanh t i Vi t Nam góp ph n làm cho kinh t phát tri n toàn di n và nhanh chóng, và su t trong n m 2016 chúng tôi ã m r ng kinh doanh theo úng ng l i ó. S thành viên c a Hi p h i Doanh Nghi p Nh t B n t i Vi t Nam t i th i i m này là trên 1.600, g p ôi s thành viên c a n m 2008, cách ây 8 n m. Chúng tôi có các c s kinh doanh l n 4 thành ph trung tâm t i Vi t Nam: thành ph Hà N i, H Chí Minh, à N ng và H i Phòng. T ng v n u t vào Vi t Nam n tháng 9 n m 2016 là 1.7 t ô la M , ng th 3 trong t ng s các n c u t vào Vi t Nam.

ng th i, chúng tôi c ng ang g p ph i m t s khó kh n khi t ng c ng u t nhi u h n n a vào Vi t Nam, trong quá trình v n hành hàng ngày.

Nhân d p c phát bi u t i Di n àn Doanh nghi p Hàng n m c a Di n àn Doanh Nghi p Vi t Nam 2016, xin cho phép chúng tôi chia s v i các quý v 4 v n khó kh n; ó là các v n liên quan n lao ng, nông nghi p, ô tô và các đ án BOT trong l nh v c n ng l ng.

1. V n v lao ng

1.1 M c l ng t i thi u

1.1.1 Th c tr ng d a trên các ch s kinh t c ng nh s so sánh v i các n c

L ng t i thi u c a Vi t Nam ã t ngr t cao trong nh ng n m g n ây v i m c t ng cao h n GDP và CPI r t nhi u. Tính n n m 2016, so sánh v i m t s n c trong khu v c ông Nam Á, có th th y l ng t i thi u vùng c a Vi t Nam ã g n u i k p các n c có thu nh p cao là Malaysia (209USD) và Thái Lan (183USD), c ng nh ã ngang b ng v i Philippin (157USD) i th c nh tranh trong thu hút v n u t n c ngoài v i Vi t Nam.

1.1.2 Quy trình xác nh m c l ng t i thi u hi n nay

M c dù quy trình xác nh m c l ng t i thi u c a Vi t Nam ã thay i t n m 2014, m t s v n c n c xem xét nh sau:

Th nh t, i di n phía NL và NSDL còn thi u s i di n là nhà kinh t h c, nhà khoa h c, xã h i h c có th óng góp ý ki n d a trên cái nhìn kinh t v mô và chính sách kinh t trung và dài h n.

Thứ hai, các chính sách xây dựng môi trường tốt là nhu cầu sống tốt. Tuy nhiên, việc tính toán nhu cầu sống tốt hiện nay chưa thực sự rõ ràng, còn thiếu các chính sách khoa học và pháp lý để minh bạch.

1.1.3 Sự cần thiết của việc thực hiện các chính sách tranh chấp Việt Nam và hình thức hóa quy trình quy định minh bạch

Có thể nói rằng sự cạnh tranh giữa các quốc gia trong khu vực ASEAN (AEC), Hiệp định tác dụng Thái Bình Dương (TPP), Hiệp định thương mại tự do với EU (VEFTA), mà trong những vấn đề sống còn là việc Việt Nam là xây dựng môi trường kinh doanh cạnh tranh quốc tế, đây chính là vấn đề quy định về nhà đầu tư có đầu tư vào Việt Nam hay không. Chúng ta cũng không thể chỉ dựa vào thị trường khách quan rằng có thể xây dựng nền kinh tế phát triển thì nên tiếp tục nâng cao năng lực cạnh tranh cho các ngành sản xuất nội địa.

Trong đó, vấn đề chi phí lao động chính là yếu tố quan trọng, quy định tính cạnh tranh của môi trường kinh doanh, nhất là khi chi phí tiền lương chiếm một phần rất lớn chi phí sản xuất, kinh doanh. Việc các doanh nghiệp gia công hàng xuất khẩu đang dần dần nền kinh tế hiện nay cũng như việc các doanh nghiệp sản xuất và nhà đầu tư là chủ yếu cho các ngành kinh tế nội địa - thì chi phí tiền lương chiếm một phần rất lớn là một gánh nặng to lớn.

1.2 Quy định làm thêm giờ

Hiện nay, pháp luật về lao động của Việt Nam quy định: không phân biệt ngành nghề, người lao động không làm việc thêm giờ quá 30 giờ/tháng, 200 giờ/năm.

Chúng tôi biết rằng, một trong những vấn đề quan trọng, mang tính chiến lược là việc doanh nghiệp là chủ yếu của xã hội là người lao động. Tuy nhiên, việc NL và NSDL thì xây dựng môi trường lao động có thể phát huy tối đa năng lực sản xuất của người lao động và quản lý. Nhìn từ góc độ này thì có thể thấy quy định về giờ làm thêm giờ như trên đang bắt buộc người lao động làm các công việc đòi hỏi sáng tạo như công nghệ thông tin, khai thác và phát triển sản phẩm, v.v, hay những công việc cần thu hút làm thêm giờ như khi có các sự kiện phát sinh mà bỏ qua duy trì tỉ lệ sản xuất trên các dây chuyền, khi mà họ muốn làm thêm giờ nhưng không được.

Trong tình hình này, chúng tôi đề nghị tiếp tục hình thành quy định làm thêm giờ cho từng ngành nghề cụ thể để phù hợp trên sự hài hòa lợi ích và nguyên tắc là NL và NSDL. Chúng tôi rất mong muốn Việt Nam có thể tham khảo hình thức này xây dựng quy định phù hợp, linh hoạt về làm thêm giờ, mà bỏ qua quy định của NL và NSDL.

1.3 Quy định an toàn và sinh lao động (ATVSLD)

Các quy định pháp luật hiện hành về an toàn và sinh lao động còn thiếu tính linh hoạt, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc áp dụng vào thực tế sản xuất, kinh doanh. Ví dụ như quy định về

t t ch c ào t o ATVSL c h ng d n chi t i t t i Ngh nh 44/2016/N -CP còn quá ch t ch , không kh thi và t n kém r t nhi u chi phí cho doanh nghi p, b i l th i gian ào t o quá dài, r t nhi u n i dung ào t o chung còn trùng l p, yêu c u v gi ng viên quá khó kh n. Hay có r t nhi u các công vi c c coi là công vi c n ng nh c, c h i, nguy hi m mà không h xem xét n tính an toàn c a máy móc, tác d ng c a các trang b b o h lao ng, môi tr ng làm vi c và t n su t ti p xúc nh công vi c trong khu v c có n cao, công vi c liên quan n các thi t b b c x . Vì v y, chúng tôi r t mong Chính ph xem xét nghiê n c u ban hành v n b n h ng d n d a trên c thù c a t ng ngành và th c t các công vi c, ng th i có s tham kh o ý ki n óng góp c a các doanh nghi p t ng c ng tính kh thi c a quy nh.

1.4 V vai trò, ch c n ng c a qu b o hi m tai n n lao ng, b nh ngh nghi p

Theo quy nh c a pháp lu t Vi t Nam hi n nay v b o hi m xã h i và pháp lu t v trách nhi m c a doanh nghi p trong tr ng h p x y ra tai n n lao ng (TNL), b nh ngh nghi p (BNN) thì NSDL v a ph i óng qu b o hi m TNL , BNN, qu b o hi m y t , sau ó l i ph i chi tr cho các chi phí phát sinh cho TNL , BNN bao g m chi phí y t , ph , tr c p, b i th ng, v.v. Nh v y có th th y ây là s ch ng chéo, doanh nghi p ph i chi hai l n cho cùng m t lo i chi phí, trong khi qu b o hi m TNL , BNN l i không c s d ng hi u qu , không phát huy h t vai trò, ch c n ng.

Vì v y, c n ph i quy nh h ng d n c n c th v vi c dùng qu này chi tr cho các chi phí phát sinh t TNL . c bi t là chi tr i v i các chi phí b i th ng, tr c p, chi phí y t và phí giám nh y khoa cho các TNL x y ra mà không do l i c a NSDL , không liên quan tr c ti p n vi c th c hi n công vi c (không liên quan n i u ki n làm vi c, c s v t ch t, trang thi t b lao ng, v.v.), ví d nh tai n n giao thông (TNGT) c chi tr các ch nh TNL , tai n n x y ra do l i c ý c a ng i lao ng ho c bên th ba khác. B i l nh ng TNL nh trên x y ra hoàn toàn là b t kh kháng và không ph thu c vào ý ki n ch quan c a NSDL .

Ngoài ra, m i doanh nghi p u ph i óng chung m t m c là 1% qu ti n l ng vào qu b o hi m tai n n lao ng, b nh ngh nghi p. Vi c quy nh cào b ng t l óng cho m i ngành ngh nh v y là không h p lý. Chính ph nên xem xét quy nh m c óng cho các ngành, ngh d a trên s tính toán m c r i ro và h u qu c a các tai n n ã x y ra.

2. Phát tri n ngành Nông nghi p

2.1 Tài chính nông nghi p

Tài s n m b o cho các kho n vay liên quan n nông nghi p h u h t u d a trên tài s n là b t ng s n. y m nh s phát tri n ngành nông nghi p c a Vi t Nam, các tài s n th ch p cho vay nên m r ng bao g m c các tài s n khác, ví d nh máy móc nông nghi p, kh n ng tài chính c a ng i nông dân (ví d kh n ng chi tr nh vi c bán s n ph m cho chu i siêu th). Và vi c t o ra kho d li u ánh giá giá tr các tài s n không ph i là b t ng s n là vi c c n thi t cho s phát tri n c a tài chính nông nghi p.

2.2 ào t o

Ngày nay có r t nhi u thanh niên Vi t Nam c ào t o t i Nh t B n trong l nh v c nông nghi p. Tuy nhiên, sau khi k t thúc khóa ào t o t i Nh t B n, các sinh viên này th ng khó tìm c công vi c liên quan n ngành h c mà h c ào t o t i Nh t B n.

Ngành Nông nghi p s t o c th c nh tranh t t h n n u có th t n d ng c l c l ng lao ng ã c ào t o chuyên nghi p này. Do ó, s b t tay h p tác gi a công-t s là i u c n thi t nh m t n d ng tri t ngu n nhân l c có ch t l ng, c ào t o bài b n, các ki n th c và k n ng h c h i t Nh t B n s c óng góp cho s phát tri n ngành nông nghi p Vi t Nam.

2.3 Cân b ng l c l ng lao ng vùng nông thôn

Vi c áp d ng công ngh k thu t hi n i trong nông nghi p không ph i lúc nào c ng mang l i nh ng l i ích cho vùng nông thôn, mà còn t o nên m t s v n v xã h i. Ví d nh khi máy móc công ngh tiên ti n c áp d ng vào s n xu t, n ng su t lao ng t ng, hi u qu lao ng c nâng cao, tuy nhiên, cùng v i ó là hi n t ng th a lao ng s x y ra. Có th h n ch t i a tác ng tiêu c c c a hi n i hóa nông nghi p lên l c l ng lao ng t i vùng nông thôn, góp ph n nâng cao i s ng c a ng i dân nói chung, c n k t h p hi n i hóa nông nghi p v i vi c phát tri n các ngành công nghi p vi c t o thêm công n vi c làm cho ng i nông dân.

2.4 H th ng truy xu t ngu ng c trong v n an toàn th c ph m

Nh t B n ã thành công r t l n v i l nh v c nông nghi p và ã phát tri n nhi u công ngh và bí quy t nh m nâng cao không nh ng ch t l ng s n ph m nông nghi p mà còn s an toàn cho ng i s d ng và các doanh nghi p Nh t B n c ng mong mu n h p tác v i các doanh nghi p Vi t Nam phát tri n công ngh và bí quy t liên quan n nông nghi p. M t trong nh ng ví d v công ngh và bí quy t trong l nh v c nông nghi p là h th ng truy xu t ngu ng c. Chúng tôi tin r ng h th ng truy xu t ngu ng c t i Nh t B n có óng góp c b n cho vi c nâng cao tính an toàn và vi c s n xu t các s n ph m ch t l ng cao, nó không ch giúp cho c quan nhà n c truy tìm các nhà s n xu t ã vi ph m các quy nh thi hành lu t mà còn khuy n khích các nhà s n xu t ch s n xu t các s n ph m an toàn và có ch t l ng cao khi h c ng i tiêu dùng tr c ti p công nh n là các nhà s n xu t có uy tín và áng tin c y. Trong các ch ng trình này, các nhà s n xu t có uy tín t nguy n và s n sàng in tên mình trên nhãn hàng hóa nh là m t “th ng hi u có uy tín”, và n l t khuy n khích các nhà s n xu t ch a c công nh n c g ng t c s tín nhi m c a ng i tiêu dùng b ng cách ch s n xu t các s n ph m an toàn và có ch t l ng cao và tr thành m t trong nh ng “nhà s n xu t có th ng hi u” có uy tín.

3. Ngành công nghi p ô tô

3.1 Ki n ngh v chính sách h tr s n xu t ô tô trong n c

Do s n l ng c a ngành công nghi p ô tô Vi t Nam còn quá nh bé so v i Thái Lan và Indonesia, n u các nhà s n xu t ô tô c a Vi t Nam ti n hành n i a hóa nhi u h n n a khi s n l ng còn nh thì ph n l n s làm t ng chi phí. Vì lý do ó, hi n nay các nhà s n xu t ô tô Vi t Nam v n ph i nh p

kh u ph n l n các linh ki n CKD.

Do nh p kh u ph n l n linh ki n CKD, các nhà s n xu t ô tô c a Vi t Nam ph i ch u chi phí óng gói, v n chuy n r t cao, h n n a h còn ph i óng thu nh p kh u linh ki n. Vì v y chi phí s n xu t ô tô t o Vi t Nam cao h n nhi u so v i Thái Lan và Indonesia.

Hi n nay, s n xu t ô tô trong n c ang c b o h b i thu nh p kh u xe nguyên chi c m c cao; tuy nhiên, sau 2018 khi thu nh p kh u t ASEAN gi m v 0%, các nhà s n xu t ô tô c a Vi t Nam s ph i i m t v i s c nh tranh gay g t c a xe ô tô nh p kh u t Thái Lan và Indonesia v n có l i th c nh tranh v chi phí.

JBAV xin có 2 xu t sau ây t i B Tài Chính và B Công Th ng v vì c h tr các nhà s n xu t ô tô trong n c nh m c t gi m chi phí và duy trì s n xu t t i Vi t Nam.

3.1.1 Gi m thu nh p kh u linh ki n giúp các nhà s n xu t c t gi m chi phí s n xu t

JBAV xin ki n ngh gi m thu nh p kh u linh ki n CKD theo hi p nh i tác kinh t chi n l c Vi t Nam-Nh t b n v 0% t 2018.

3.1.2 Chính ph làm rõ n i dung và yêu c u c a chính sách h tr s n xu t trong n c

Chính sách h tr s n xu t trong n c ã c quy nh t i i u 5-1 Quy t nh c a Th T ng Chính Ph s 229/Q -TTg ngày 4 tháng 2 n m 2016, JBAV cho r ng ây là chính sách r t quan tr ng i v i các nhà s n xu t trong n c. Tuy nhiên, chính sách hi n nay v n ch a rõ ràng, vì v y r t khó kh n các nhà s n xu t chu n b d án s n xu t xin h ngh tr c a Chính ph . Vì v y, t o i u ki n cho các nhà s n xu t ô tô, JBAV xin ngh B Công Th ng làm rõ n i dung u ãi và các yêu c u c th i v i d án s n xu t.

Trong quá trình làm rõ n i dung u ãi và các yêu c u c th i v i d án, JBAV xin ki n ngh B Công Th ng thành l p t công tác liên ngành bao g m các B Công Th ng, B Tài Chính, B K Ho ch và u T , V n Phòng Chính Ph v ch k ho ch và m c tiêu hành ng. JBAV c ng xin ki n ngh B Công Th ng l y ý ki n c a các nhà s n xu t ô tô v v n này.

3.2 L trình khí th i Euro 4

JBAV xin c báo cáo Ngài Th T ng Chính Ph v s quan ng i sâu s c v t i n th c hi n l trình khí th i Euro 4 d ki n áp d ng t ngày 1 tháng 1 n m 2017 theo Quy t nh s 49/2011/Q -TTg c a Th T ng Chính Ph (Quy t nh 49). Ch còn h n 02 tháng n a tr c khi t i th i i m áp d ng khí th i Euro 4 nh ng tình hình hoàn toàn không rõ ràng vì cho n nay l trình gi i thi u nhiên li u Euro 4 v n ch a c công b .

Theo nh h ng c a Chính Ph trong vi c b o v môi tr ng và th c hi n Quy t nh 49, các nhà s n xu t ô tô ã t i n hành công tác chu n b trong su t 6 n m qua và hi n nay ã s n sàng cho vi c

nâng cấp xe từ Euro 2 lên Euro 4 từ ngày 1 tháng 1 năm 2017. Tuy nhiên, cho tới nay nhiên liệu Euro 4 vẫn chưa được cung cấp đầy đủ. JBAV rất lo ngại vì các xe tiêu chuẩn Euro 4 phải sử dụng nhiên liệu Euro 2. Việc này có thể gây ra những ảnh hưởng nghiêm trọng như ô nhiễm, biến đổi khí hậu, gây ô nhiễm môi trường và những quy định của các quốc gia.

Những ảnh hưởng này sẽ càng nghiêm trọng vì các loại xe diesel, đặc biệt là các loại xe diesel dung tích lớn dùng cho xe buýt và xe tải. Chúng tôi rất lo ngại khi cho tới nay các chỉ tiêu cải thiện môi trường nhiên liệu Euro 4 vẫn chưa được công bố: thời gian, mức độ phân phối tại các tỉnh, thành phố, số lượng trạm bán nhiên liệu Euro 4, v.v.

Vì lo ngại này và để công bố kế hoạch cải thiện môi trường nhiên liệu, các nhà sản xuất ô tô đã quyết định nâng cấp các loại xe diesel Euro 4. Thông tin về các nhà sản xuất này sẽ được công bố sớm cho quá trình chuẩn bị, lắp ráp, thử nghiệm và lắp ráp xe Euro 4. Để đảm bảo việc thực hiện Quy định 49, góp phần bảo vệ môi trường và bảo vệ quy định của các quốc gia, JBAV xin đề nghị Quý Ông/Thưa Ông/Thưa Bà xem xét như sau:

Để tránh trường hợp nhả nhiên liệu Euro 2 vào xe Euro 4, các nhà sản xuất cần có thể phát sinh trong quá trình cải thiện môi trường nhiên liệu, biến đổi từ nhiên liệu Euro 2 sang Euro 4.

Thưa Ông/Thưa Bà, việc chuyển đổi từ nhiên liệu Euro 2 sang Euro 4 càng sớm càng tốt.

Tuy nhiên, việc xe Euro 4 nên lùi lại trình thực hiện năm các nhà sản xuất khi bắt đầu quá trình chuẩn bị xe Euro 4.

3.3 Xe máy in / Xe pin

3.3.1 Tình hình chung và nội dung đề nghị

Trong vài năm trở lại đây, số lượng xe máy in và xe pin tại Việt Nam đã và đang tăng lên, chủ yếu là xe sản xuất tại Trung Quốc cho các thị trường Trung Quốc và lắp ráp tại Việt Nam. Tuy nhiên, việc quản lý xe máy in và xe pin chưa đầy đủ nên đã gây ra những rủi ro lớn cho người tiêu dùng nói riêng và toàn xã hội nói chung. Những rủi ro này tập trung vào 3 lĩnh vực, bao gồm An toàn giao thông, Môi trường và Sức khỏe công nhân.

Vì vậy, JBAV đề nghị các cơ quan chức năng có liên quan quản lý xe máy in và xe pin nhằm đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường cho người tiêu dùng và xã hội.

3.3.2 Rủi ro từ việc quản lý không chặt chẽ xe máy in và xe pin

3.3.2.1 Rủi ro về an toàn giao thông

Hiện nay xe máy in tại Việt Nam chưa được kiểm soát qua việc đăng ký. Số lượng xe đăng ký thấp

h n r t nhi u so v i s xe th c t angl u hành (ch kho ng 10%). Ch t l ng c a xe máy i n và xe p i n không c ki m soát l cách ch t ch . H th ng phanh c trang b trên h u h t các xe máy i n và xe p i n ang c l u hành t i Vi t Nam ch a áp ng c tiêu chu n ch t l ng Vi t Nam (QCVN). Khung c a nh ng chi c xe ó có th gây th ng tích nghiêm tr ng cho ng i i u khi n ph ng ti n khi có va ch m b i nó c thì t k và s n xu t b ng nh ng v t li u nh , l c kéo r t y u và h th ng phanh không m b o. Ý th c tham gia giao thông c a ng i i u khi n xe máy i n và xe p i n (ch y u là h c sinh trung h c c s và trung h c ph thông) còn r t kém v i hàng lo t các v vi ph m (không i m b o hi m, i quá t c , l n lách...). K t qu là tai n n giao thông gây ra b i xe máy i n và xe p i n nghiêm tr ng h n r t nhi u so v i tai n n gây ra b i xe máy.

3.3.2.2 R i ro v ô nhi m môi tr ng

Pin c a nh ng chi c xe máy i n và xe p i n angl u hành trên th tr ng ch y u là “Pin chì” v i ch t l ng kém. Chúng c th i b sau m t th i gian ng n và r t có h i i v i môi tr ng t i Vi t Nam. (Hàng n m, hàng ngàn t n chì cùng v i hàng tri u v pin nh a c h i c th i ra ngoài môi tr ng).

3.3.2.3 R i ro v vi ph m quy n s h u công nghi p

Th t d dàng chúng ta có th nh n th y r ngr t nhi u xe máy i n và xe p i n angl u hành trên th tr ng Vi t Nam ang vi ph m quy n s h u công nghi p, c th là nhãn hi u và kí u đáng công nghi p c a các nhà s n xu t xe máy n i t i ng ã c ng kí b o h t i Vi t Nam. Nh ng vi ph m này xâm ph m n l i ích c a ng i tiêu dùng và gây ra s c nh tranh không lành m nh.

3.3.3 Ki n ngh v vi c t ng c ng ho t ng qu n lý xe máy i n và xe p i n

3.3.3.1 An toàn giao thông

- Qu n lý s l ng c th và nguyên nhân gây tai n n giao thông có liên quan n xe máy i n và xe p i n nh m m b o an toàn giao thông.
- Nghiêm kh c x ph t ng i i u khi n xe máy i n không có ng kí xe.
- T ng c ng ph t t i n i v i nh ng hành vi vi ph m an toàn giao thông.

3.3.3.2 B o v môi tr ng

JBAV ngh các c quan ch c n ng làm rõ quy nh v vi c qu n lý và tái ch pin xe máy i n và xe p i n.

3.3.3.3 B o h quy n s h u công nghi p

JBAV ngh thi t l p s h p tác ch t ch gi a thanh tra B Khoa h c Công ngh , c quan qu n lý th tr ng và các nhà s n xu t xe máy ng n ch n, thu h i và không cho phép l u hành nh ng xe máy i n và xe p i n ang vi ph m quy n s h u công nghi p.

4. **D án BOT trong lĩnh vực năng lượng**

Với sự tăng trưởng cao của nền kinh tế Việt Nam trong những năm tới đây, nhu cầu điện năng sẽ tiếp tục tăng trưởng khoảng 10% mỗi năm. Chúng tôi tin rằng với Chính phủ Việt Nam, việc phát triển nguồn điện năng mới sẽ ngày càng cạnh tranh hơn để tiếp tục đẩy mạnh phát triển kinh tế. Chúng tôi cũng hy vọng PPP (hình thức hợp tác công tư)/BOT sẽ dần dần thu hút các công ty tư nhân sẽ góp phần làm giảm gánh nặng ngân sách công. Hình thức đầu tư BOT sẽ góp phần quan trọng trong việc phát triển các nguồn điện mới, khi đó các nhà máy điện BOT sẽ chiếm khoảng 20% nguồn điện phát triển mới tại Việt Nam.

Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JBIC) sẽ tiếp tục cung cấp các hình thức tín dụng cạnh tranh cho các dự án PPP/BOT, bên cạnh đó Chính phủ Nhật Bản cũng đang hỗ trợ nhiều các dự án này một cách gián tiếp. Với sự hỗ trợ phía JBIC và Chính phủ Nhật Bản, chúng tôi, các nhà đầu tư Nhật Bản đang tiếp tục nỗ lực hiện thực hóa các dự án PPP/BOT nhằm tiếp tục cung cấp điện năng cho Việt Nam.

Trong lĩnh vực Hỗn hợp năng lượng (energy best mix) của quý quốc, chúng tôi nhận thấy các công ty đang các nguồn năng lượng tái tạo như mặt trời, gió và sinh khối sẽ tiếp tục phát triển một cách hiệu quả. Mặt khác, chúng tôi hy vọng các nhà máy nhiệt điện công suất lớn vẫn sẽ tiếp tục phát triển song hành trong chính sách “Hỗn hợp năng lượng” vì một thế cân bằng nhất về môi trường và coi đây là nguồn điện chính yếu.

Trong hoàn cảnh đó, chúng tôi hy vọng Chính phủ Việt Nam sẽ có chính sách vào tháng 5 năm 2016 nhằm kích thích đầu tư vào các dự án Nghi Sơn 2, Vũng Áng 2, Vân Phong 1 vào cuối năm nay. Chúng tôi tin tưởng mạnh mẽ rằng việc hoàn thành Quy hoạch điện 7 đóng vai trò rất quan trọng trong việc phát triển các nguồn điện mới của Việt Nam. Do vậy, với sự lãnh đạo và hỗ trợ của Chính phủ Việt Nam, chúng tôi tin rằng Hợp tác của các dự án trên sẽ sớm ký kết; trong khi đó chúng tôi, các nhà đầu tư Nhật Bản mong muốn tiếp tục đóng góp nguồn lực cho sự phát triển nguồn điện của Việt Nam.

Cùng với sự quản lý nền kinh tế Việt Nam càng ngày càng cam kết với một hệ thống chính sách thị trường mở toàn diện, mang tính khu vực, trong đó có hiệp định TPP (Hiệp định Đối tác Kinh tế Trans-Pacific Xuyên Thái Bình Dương). Chúng tôi cho rằng việc tham gia tích cực vào các thị trường toàn cầu sẽ tạo ra những lợi ích kinh tế rõ ràng, vì Việt Nam vẫn tiếp tục nỗ lực nâng cao nền kinh tế toàn cầu.

PHỤ LỤC 1: KHUYẾN NGHỊ CỦA CÁC DOANH NGHIỆP FDI VỀ SỰ PHÁT TRIỂN CỦA CHUỖI CUNG ỨNG LINH KIỆN PHỤ TÙNG Ô TÔ CÔNG NGHỆ VIỆT NAM TRONG CÁC DOANH NGHIỆP TRONG VÀ NGOÀI NƯỚC.

Chúng tôi xin phép ghi ý thích riêng về những ưu điểm và khuyến nghị của các doanh nghiệp FDI về sự phát triển của chuỗi cung ứng linh kiện phụ tùng ô tô công nghệ Việt Nam hiện nay của các doanh nghiệp trong nước trong tương lai.

Chức năng của chuỗi cung ứng cho công nghiệp ô tô

Trên hết, tôi muốn ghi ý thích các chức năng của chuỗi cung ứng cho công nghiệp ô tô.

Tiêu chí bản chất cho sự phát triển của chuỗi cung ứng ô tô đòi hỏi sự mở rộng thị trường trong nước. Thứ hai, chuỗi cung ứng sản phẩm phát triển khi nhu cầu xe nguyên chiếc được đáp ứng bởi xe sản xuất trong nước sử dụng các linh kiện lắp ráp các sản phẩm sản xuất trong nước. Hơn nữa, mức chi phí ô tô được cấu thành từ khoảng 30.000 chi tiết, và ngành công nghiệp ô tô đòi hỏi chuỗi cung ứng phải bao gồm các nhà cung cấp cấp 1, cấp 2, cấp 3 và các nhà cung cấp nguyên vật liệu. Sự phát triển của các nhà cung cấp đòi hỏi nhu cầu công suất, thời gian và sự ổn định. Các nhà cung cấp cấp 2-3 phải tuân thủ nghiêm ngặt các yêu cầu sản xuất như chất lượng/chi phí sản xuất/giao hàng (QCD), trong khi việc vận hành nhà cung cấp cấp 1, yêu cầu vận hành chuyên nghiệp và phát triển ví dụ như khả năng xuất phát triển sản phẩm là một yêu cầu tuyệt đối.

(Tập đoàn Summit, một nhà cung cấp cấp 1 nổi tiếng Thái Lan, đã bắt đầu việc kinh doanh của mình 50 năm trước từ một cửa hàng dịch vụ cho xe máy, và dần dần mở rộng phạm vi kinh doanh của họ từ xe máy sang ô tô, từ dịch vụ sang sản xuất và nghiên cứu phát triển sản phẩm).

Cuối cùng, các nhà sản xuất và các nhà cung cấp Nhật Bản đang mở rộng vị thế sử dụng các nhà cung cấp có thể đáp ứng các yêu cầu như các cấp phía trên cho dù đó là doanh nghiệp nước ngoài hay trong nước.

Thị trường và vị thế hiện tại của các nhà cung cấp nội địa Việt Nam

Tiếp theo, tôi muốn ghi ý thích tình hình liên quan đến vị thế hiện tại của các nhà cung cấp địa phương trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng như các vấn đề liên quan.

Thứ nhất, thị trường xe ô tô Việt Nam nhỏ hơn so với các nước khác trong khu vực Đông Nam Á (ASEAN) như Thái Lan hay Ấn Độ-Nê-xi-a. Hơn nữa, nhu cầu về xe ô tô tại Việt Nam hiện đang được cung cấp bởi xe sản xuất trong nước. Tuy nhiên, sau khi thu quan cửa khẩu về thị trường từ do ASEAN được dỡ bỏ vào năm 2018, sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô trong nước có thể sẽ bị ảnh hưởng do áp lực cạnh tranh từ sự gia tăng của các loại xe nhập khẩu.

Thêm vào đó, việc các doanh nghiệp cung cấp trong nước thiếu lợi thế kinh tế và quy mô do thị

tr ờng Việt Nam còn nh ớ đ ể n ỗn ph ản l ẫn các lo ại xe l ắp ráp trong n ớc ph ụ thu ộc vào các linh ki ến, ph ần t ụ nh ập kh ẩu. Trong s ố các chi ti ết c ủa s ản xu ất trong n ớc, m ột s ố linh ki ến ang c ung c ấp b ị các doanh nghi ệp n ội ả. Tuy nhiên, có r ất nhi ều doanh nghi ệp không th ể áp ng ừng các yêu ộc u s ản xu ất c ủa n ớc QCD, và vì v ậy, vì ch ết tác v ị h ỗn h ợp nh ư . B ởi v ậy, vì c ần s ử đ ụng các doanh nghi ệp trong n ớc nh ư các nhà c ung c ấp c ấp l ộ th ực chí còn khó kh ản h ơn do yêu ộc u c ần ph ải có thêm kh ả năng trong l ĩnh v ực nghi ên c ứ và phát tri ển.

t ừ ng c ờng vì c ần s ử đ ụng các nhà c ung c ấp trong n ớc, c ần ph ải gi ải quy ết đ ịnh th ực các v ấn v ề “c ử” nh ư th ực tr ờng và s ản l ợng s ản xu ất nh ư , và các v ấn ề v ề “c ung” nh ư không ể n ại l ợc áp ng ừng các yêu ộc u v ề QCD c ủa các nhà c ung c ấp n ội ả.

xu ất v ị Chính ph ụ v ề v ị c ần s ử đ ụng các Nhà c ung c ấp ả ph ần

Nh ữ ả c ấp phía trên, nh ững v ấn ề v ề c ung và c ử u ộc n ội gi ải quy ết.

Theo quan iệm c ủa Hi ệp h ội doanh nghi ệp Nh ất B ộ n ội Việt Nam, chúng tôi cho r ằng ưu tiên hàng ầu là gi ải quy ết các v ấn ề v ề c ử và ỗn b ộ r ợng ngành công nghi ệp ô tô s ử c ử duy trì trong t ừ ng lai.

Các v ấn ề v ề c ử

iv ị các v ấn ề v ề dung l ợng c ử m ột r ợng th ực tr ờng, tr ợng h ết chúng tôi xu ất chính ph ụ duy trì ữ nh ư các chính sách h ỗ lý ợng phát tri ển th ực tr ờng (V ị đ ể nh ư chính sách thu ế TT B, l ợng phí tr ợng c ử b).

iv ị v ấn ề m ột r ợng s ản xu ất trong n ớc, do gi ải h ỗn v ề th ực gian tr ợng khi xoá b ộ thu ế nh ập kh ẩu theo Hi ệp h ội th ực mại hàng hóa ASEAN vào n ăm 2018, chúng tôi ki ến ngh ị Chính ph ụ thành l ợng t ợng công tác bao g ồm các b ộ ngành liên quan, các nhà s ản xu ất l ắp ráp và các nhà c ung c ấp ph ần t ụ ể làm rõ chính sách phát tri ển s ản xu ất trong n ớc càng s ử càng t ợng.

Các v ấn ề v ề c ung

iv ị v ị c ử gi ải quy ết các v ấn ề v ề c ung, ầu tiên chúng tôi mu ốn xu ất theo hai h ợng.

Th ực nh ất, chúng tôi tin r ằng các nhà c ung c ấp không nên nh ư m ột v ị c ử “ ị t ợng” tr ợng thành nhà c ung c ấp c ấp l ộ trong ng ữ nh ư, mà thay vào ó ỗn b ộ r ợng h ỗ có th ể áp ng ừng các yêu ộc u s ản xu ất (QCD) nh ư các nhà c ung c ấp ợng c ấp 2 và 3.

Th ực hai, chúng tôi cho r ằng vì c ần nâng cao n ại l ợng c ủa các nhà c ung c ấp ch ợng có th ể c ử th ực hi ện thông qua tích l ợng kinh nghi ệm hi ệ u b ị t ợng th ực t ợng. Do ó, chúng tôi ợng s ử đ ụng hi ệ u qu ợng các doanh nghi ệp n ội ả ngoài nh ư là m ột gi ải pháp ợng phát tri ển các nhà c ung c ấp.

C ần c ử vào hai h ợng gi ải quy ết trên, chúng tôi xin xu ất các gi ải pháp c ần thi ết ể iv ị chính

ph , các doanh nghiệp n c ngoài và trong n c nh sau:

i v i Chính ph , chúng tôi mong mu n Chính ph t o ra m t môi tr ng kinh doanh trong ó khuy n khích s gia nh p c a các nhà cung c p n c ngoài vào Vi t Nam. Nh ã c p tr c ó, s gia t ng c a các nhà cung c p n c ngoài s t ng c ng n ng l c c a các nhà cung c p n i a. Ngoài ra, chúng tôi mong mu n chính ph thúc y h tr v m t công ngh cho các nhà cung c p a ph ng ng th i k t n i kinh doanh gi a các nhà cung c p n c ngoài và a ph ng thông qua vi c ph i h p v i các t ch c bên ngoài nh v n phòng H p tác qu c t Nh t B n.

V phía các doanh nghiệp FDI, chúng tôi s ti n hành a ra các h ng d n cho các nhà cung c p c ng nh ti n hành chuy n giao bí quy t k thu t. c bi t là i v i các s n xu t và các nhà cung c p Nh t B n, chúng tôi có m t n n v n hóa không ch "s d ng", mà còn " ào t o" các nhà cung c p có m i quan h kinh doanh v i chúng tôi. Nh m nâng cao kh n ng c nh tranh, chúng tôi có nh h ng h tr các nhà cung c p có m c tiêu phát tri n m nh m . (Có m t s nhà cung c p ã c cân nh c l a ch n phát tri n thành nhà cung c p c p l trong t ng lai).

V phía các nhà cung c p n i a, chúng tôi mong mu n tr c h t c n có s am hi u t t v các yêu c u s n xu t (QCD) t các doanh nghiệp FDI và ch ng t n d ng các c h i nâng cao kh n ng c nh tranh.