

## BÀI PHÁT BIỂU CỦA NHÓM CÔNG TÁC CÔNG NGHIỆP Ô TÔ XE MÁY

*Phản trình bày của Ông Sumito Ishii  
Trưởng Nhóm Công tác Công nghiệp Ô tô – Xe máy  
Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam*

Kính thưa Ngài Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ,

Các thành viên Chính phủ,

Các vị Khách quý,

Tên tôi là Sumito Ishii, Tổng giám đốc của Công ty TNHH General Motors Việt Nam. Tôi đang giữ cương vị Trưởng Nhóm Công tác Công nghiệp Ô tô - Xe máy của Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam.

Tôi đánh giá cao các Nghị quyết của Chính phủ Việt Nam đã đề ra những nhiệm vụ, giải pháp để cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và hỗ trợ doanh nghiệp phát triển.

Những động thái này của Chính phủ giúp hỗ trợ cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước có thể duy trì hoạt động sản xuất kinh doanh sau tháng 01/2018 khi thuế nhập khẩu xe ô tô nguyên chiếc trong khối ASEAN giảm xuống còn 0%.

Tôi tin tưởng rằng ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam sẽ ngày càng phát triển, cạnh tranh lành mạnh hơn và tạo ra một sân chơi bình đẳng cho tất cả các doanh nghiệp.

Bản báo cáo này nhằm chia sẻ ý kiến của Nhóm Công tác Công nghiệp Ô tô - Xe máy về chủ đề làm thế nào để kết nối được các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và các doanh nghiệp trong nước một cách hiệu quả hơn nhằm đạt được sự tăng trưởng cho toàn ngành ô tô. Hôm nay, Tôi sẽ trình bày hai điểm chính của bản báo cáo này:

Đầu tiên, là vấn đề không đủ quy mô kinh tế. Theo quan điểm của cả các nhà sản xuất ô tô và các nhà cung cấp linh kiện, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam thực sự vẫn còn rất nhỏ.

- Vì thế, hiện nay không có sự gia nhập đầy đủ của các công ty cung cấp linh kiện ô tô toàn cầu vào thị trường. Các nhà cung cấp toàn cầu không thể đầu tư mà không có một kế hoạch kinh doanh rõ ràng, liệu các nhà sản xuất ô tô có duy trì hay tăng sản lượng sản xuất tại Việt Nam hay không – khi nào và tăng bao nhiêu. Cũng chưa có đủ cơ sở cho nhiều doanh nghiệp xem xét đến các hoạt động xuất khẩu.
- Hiện nay, chúng tôi đang phải đương đầu với những bất lợi của sản xuất nhỏ và không đủ quy mô kinh tế trong nhập khẩu linh kiện để sản xuất, lắp ráp xe ô tô. Các nhà sản xuất trong nước phải chịu thêm chi phí đóng gói, logistics và thuế nhập khẩu. Điều này làm cho các chi phí sản xuất xe trong nước cao hơn xe lắp ráp tại Thái Lan hoặc Indonesia. Khoảng cách về chi phí sản xuất có thể lên tới khoảng 10-20% sau khi loại bỏ thuế quan trong khối ASEAN vào năm 2018.

**Đối với những vấn đề trên, đề xuất của chúng tôi như sau:**

- Để giúp mở rộng sản xuất xe trong nước, chúng tôi đề xuất Nhóm Công tác Công nghiệp ô tô hiện tại của Chính phủ cần có sự tham gia của cả các nhà lắp ráp ô tô và các nhà cung cấp linh kiện để hiểu rõ hơn về tình hình hiện nay của ngành. Và chúng tôi cũng đề xuất Nhóm Công tác sẽ tổ chức các cuộc họp hàng tháng để cùng thảo luận các dự thảo chính sách cho ngành ô tô và báo cáo tiến độ lên Ngài Thủ tướng thường xuyên hơn.
- Một đề xuất nữa đó là các nhà xây dựng chính sách nên tiếp tục làm việc với các doanh nghiệp để xây dựng các giải pháp thu hẹp khoảng cách về chi phí sản xuất nhằm giảm áp lực cạnh tranh cho các nhà sản xuất xe trong nước trong năm 2018. Đồng thời, phát triển các chương trình phù hợp để hỗ trợ kết nối các doanh nghiệp trong ngành ô tô, cập nhật thường xuyên cơ sở dữ liệu các nhà cung cấp và áp dụng các chính sách ưu đãi nhất định cho việc thực hiện tốt sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp đã đầu tư hiện có.

Điểm thứ 2 tôi muốn trình bày đó là các vướng mắc thực tế khiến mối liên kết giữa các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và các doanh nghiệp trong nước chưa thực sự hiệu quả.

- Không có các cơ sở dữ liệu hữu ích sẵn có liên quan đến hồ sơ các nhà cung ứng linh kiện ô tô trong nước. Nếu có được các cơ sở dữ liệu này, chúng tôi có thể dễ dàng tham chiếu và liên hệ với các nhà cung cấp.
- Hầu hết các linh kiện ô tô đều đòi hỏi phải được sự cho phép về bản quyền, chuyển giao công nghệ hoặc hợp đồng li xăng từ nhà cung cấp linh kiện chính hãng cho các nhà cung cấp nội địa hóa ở Việt Nam, ngoại trừ các linh kiện mà các doanh nghiệp trong nước có thể tự thiết kế và phát triển.

Đối với thách thức này, chúng tôi đề xuất như sau:

- Các nhà cung cấp linh kiện trong nước cần tập trung đáp ứng các yêu cầu về sản xuất như chất lượng, chi phí, giao hàng và họ nên hợp tác với các nhà cung cấp nước ngoài. Đó là cách tiếp cận để phát triển sản xuất kinh doanh linh kiện ô tô.
- Các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài nên đưa ra những hướng dẫn cho các nhà cung cấp về quy trình tuyển chọn nhà cung cấp của họ, cung cấp danh sách các linh kiện ô tô cần nội địa hóa với các chi tiết cụ thể hơn. Điều này có thể giúp các nhà cung cấp trong nước có thể có được chuyển giao công nghệ hoặc bí quyết kỹ thuật.
- Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) gần đây đã thành lập mới một Nhóm công tác của các nhà cung cấp bao gồm các nhà cung cấp cấp 1 chủ chốt. Chúng tôi mong rằng Chính phủ sẽ sử dụng kênh này để khởi động các cuộc đối thoại.

Tóm lại, tôi nhận thấy rằng việc kết nối giữa các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài là rất quan trọng cho cả doanh nghiệp và nền kinh tế quốc gia. Đối với ngành công nghiệp ô tô, ưu tiên số một là phải đảm bảo có một thị trường tăng trưởng ổn định, trong khi từng bước tăng cường năng lực tham gia chuỗi cung ứng của các nhà cung cấp trong nước có sự hỗ trợ và liên kết của các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài.

Xin cảm ơn!