



ISSN - 2615 - 8973

REVIEW OF FINANCE

Tài chính

CƠ QUAN THÔNG TIN CỦA BỘ TÀI CHÍNH

www.tapchitaichinh.vn

Kỳ 2 - Tháng 5/2019 (705)



NHỮNG CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC ĐỐI VỚI KINH TẾ VIỆT NAM TRONG MÔI TRƯỜNG CPTPP

Tr. 5

▶▶ NGHIÊN CỨU KINH TẾ - TÀI CHÍNH VĨ MÔ

Tr. 5

▶▶ GIỚI THIỆU KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU KHOA HỌC

Tr. 43

Tàichính

Tạp chí khoa học,
chuyên về thông tin
lý luận và nghiệp vụ
kinh tế - tài chính

FINANCE

Tạp chí tiếng Anh, công bố
các nghiên cứu khoa học về
kinh tế - tài chính Việt Nam
và quốc tế

Tài chính Điện tử

www.tapchitaichinh.vn

Tạp chí điện tử,
thông tin chuyên sâu
về kinh tế - tài chính
trong nước và quốc tế

VIETNAM FINANCE - ECONOMY

Đặc san phục vụ
công tác thông tin
đối ngoại của Bộ Tài chính

HỘI NGHỊ, HỘI THẢO

Hội nghị, hội thảo
chuyên đề tuyên truyền về
cơ chế, chính sách tài chính

Tổng Biên tập:

TS. PHẠM THU PHONG

(024) 3933.0033

Phó Tổng Biên tập:

ĐỖ VĂN HẢI

(024) 3933.0039

Hội đồng Biên tập:

GS., TS. NGUYỄN CÔNG NGHIỆP

GS., TS. ĐINH VĂN SƠN

GS., TS. TRẦN THỌ ĐẠT

GS., TSKH. TRƯƠNG MỘC LÂM

GS., TS. VŨ VĂN HÓA

GS., TS. PHẠM QUANG TRUNG

PGS., TS. ĐINH VĂN NHẢ

PGS., TS. TRẦN HOÀNG NGÂN

PGS., TS. NGUYỄN TRỌNG CƠ

PGS., TS. NGUYỄN THỊ MÙI

MỤC LỤC

TẠP CHÍ TÀI CHÍNH Kỳ 2 - Tháng 05/2019 (705)

NGHIÊN CỨU KINH TẾ - TÀI CHÍNH VĨ MÔ

5 Những cơ hội và thách thức đối với kinh tế Việt Nam trong môi trường CPTPP

Nguyễn Thị Thu Cúc

Cao Diệu Linh

8 Phòng vệ thương mại của Việt Nam trong bối cảnh tham gia các FTA

Nguyễn Thị Việt Nga

11 Phát triển kinh tế tư nhân nhìn từ góc độ cải cách thủ tục hành chính

Nguyễn Thị Thanh Tâm

15 Tăng trưởng xanh tại Việt Nam và những vấn đề đặt ra

Lê Hoài Nam

18 Thực trạng phát triển thị trường bất động sản Việt Nam và một số khuyến nghị

NGHIÊN CỨU - TRAO ĐỔI

21 Minh bạch trách nhiệm xã hội của công ty niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam

Lưu Thị Thái Tâm

Trần Huy Bình

24 Giải pháp phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ hậu cần ở Việt Nam

27 Phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô: Thực trạng và giải pháp

Nguyễn Thị Bích Liên, Nguyễn Thị Thủy Quỳnh

Nguyễn Khánh Thu Hằng

31 Phương thức dự số trong chuyển nhượng vốn nhà nước

Vũ Ngọc Tuấn

34 Xuất khẩu qua thương mại điện tử và một số khuyến nghị

37 Đẩy mạnh chính sách an sinh xã hội bảo đảm mục tiêu phát triển bền vững đất nước

Nguyễn Minh Thường

Trần Ngọc Tú

40 Thúc đẩy xuất khẩu rau quả Việt Nam sang thị trường EU: Nhìn từ quy định SPS

GIỚI THIỆU KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU KHOA HỌC

TÀI CHÍNH - NGÂN HÀNG

43 Ngành Ngân hàng Việt Nam trước tác động của cuộc Cách mạng số

Nguyễn Thị Thủy Quỳnh, Phạm Thị Thu Hiền

46 Tác động của cơ cấu hội đồng quản trị đến hiệu quả hoạt động các ngân hàng

Hoàng Trung Tiến

50 Xử lý nợ xấu và tăng trưởng tín dụng tại các ngân hàng thương mại Việt Nam

Phạm Thị Kim Ánh

53 Nhân tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của các ngân hàng thương mại cổ phần

Vô Minh Long

56 Xử lý nợ xấu tại Ngân hàng Thương mại Cổ phần Bưu điện Liên Việt

Chu Thị Thúc, Vũ Bích Vân, Kiều Thị Khánh

59 Nâng cao chất lượng tín dụng cho vay hộ nghèo của các tổ chức tín dụng tỉnh Thái Nguyên

Nguyễn Hữu Thu, Lê Thị Phương

62 Nâng cao khả năng tiếp cận tín dụng vi mô tại Ngân hàng Chính sách Xã hội tỉnh Trà Vinh

Phạm Thị Thu Hiền

KẾ TOÁN - KIỂM TOÁN

65 Kế toán thu hoạt động do ngân sách nhà nước cấp tại các đơn vị hành chính, sự nghiệp

Nguyễn Thị Thanh Hà

68 Xét đoán nghề nghiệp đối với kiểm toán viên khi doanh nghiệp áp dụng IAS/IFRS

Nguyễn Thị Khánh Vân

71 Nghiên cứu các kỹ thuật áp dụng trong kế toán quản trị chiến lược

Nguyễn Anh Hiền, Lê Thị Mỹ Nhung

74 Nhân tố tác động đến áp dụng kế toán quản trị trong các doanh nghiệp Việt Nam

Mai Thị Sen

77 Ứng dụng blockchain vào lĩnh vực kế toán, kiểm toán trong bối cảnh Cách mạng công nghiệp 4.0

Trương Thị Hoài, Đào Thị Loan

80 Mối liên hệ giữa lựa chọn các kỹ thuật kế toán quản trị hiện đại tại doanh nghiệp

Đàm Phương Lan, Đỗ Đức Quang, Phan Thanh Vũ

84 Triển khai kế toán quản trị chi phí môi trường tại các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc

Ngô Thị Hương

87 Kế toán quản trị chi phí trong các bệnh viện ở Việt Nam

Lê Thị Diệp

90 Kiểm soát nội bộ hệ thống thông tin kế toán quản trị tại các khách sạn thuộc Tập đoàn Mường Thanh

Đặng Lan Anh

TÀI CHÍNH DOANH NGHIỆP

94 Xác định giá trị doanh nghiệp trong cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước

Nguyễn Văn Tâm

97 Một số vấn đề đặt ra trong huy động nguồn lực tài chính cho doanh nghiệp khởi nghiệp

Vũ Đại Đồng

100 Bàn về tác động của cấu trúc vốn tới hiệu quả kinh doanh

Đỗ Phương Thảo, Đàm Thị Thanh Huyền

105 Phương pháp xác định chi phí môi trường trong các doanh nghiệp sản xuất thép tại Việt Nam

Nguyễn Thị Nga, Nguyễn Trọng Nghĩa

PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ NGÀNH ÔTÔ: THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

NGUYỄN THỊ BÍCH LIÊN, NGUYỄN THỊ THUY QUỲNH

Sau gần 20 xây dựng và phát triển, đến nay, công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô Việt Nam còn yếu cả về số lượng, năng lực, số lượng chủng loại và chất lượng sản phẩm, cũng như khả năng cung cấp... Các linh kiện lắp ráp ô tô tại Việt Nam chủ yếu vẫn dựa vào nhập khẩu. Bài viết đánh giá thực trạng phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô Việt Nam, nhận diện khó khăn, thách thức đặt ra, từ đó đề xuất một số giải pháp để phát triển lĩnh vực này trong thời gian tới.

Từ khóa: Nhà sản xuất, công nghiệp ô tô, chất lượng sản phẩm

DEVELOPING THE AUTOMOBILE SUPPORTING INDUSTRY: SITUATIONS AND SOLUTIONS

Nguyen Thi Bích Lien, Nguyen Thi Thuy Quynh

After nearly 20 construction and development, up to now, the development of Vietnam's automobile supporting industry has been weak in terms of quantity, capacity, product category and quality, the supply capability... Accessories for automobile assembly in Vietnam are mainly dependent on import. The paper assesses the development situation of Vietnam automobile supporting industry, identifies difficulties and challenges as well as proposes some solutions to develop this field in the future.

Keywords: Manufacturer, automotive industry, product quality

Ngày nhận bài: 15/4/2019

Ngày hoàn thiện biên tập: 7/5/2019

Ngày duyệt đăng: 14/5/2019

Thực trạng phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô Việt Nam

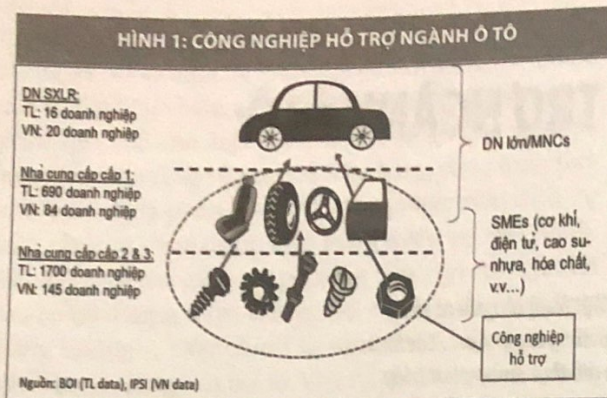
Hiện nay, mới chỉ một vài nhà cung cấp trong nước có thể tham gia vào chuỗi cung ứng của các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam. So với Thái Lan, số lượng nhà cung cấp của Việt Nam trong ngành công nghiệp ô tô vẫn còn rất ít. Thái Lan có gần 700 nhà cung cấp cấp 1, nhưng Việt Nam chỉ có chưa đến 100. Thái Lan có khoảng 1.700 nhà cung cấp cấp 2, 3, trong khi Việt Nam chỉ có chưa đến 150. Phụ tùng linh kiện ô tô hiện đang sản xuất tại Việt

Nam chủ yếu là các phụ tùng thâm dụng lao động, công nghệ giản đơn, như kính, săm...

Để phục vụ lắp ráp trong nước, trong giai đoạn 2010 – 2016, Việt Nam đã nhập khẩu các loại phụ tùng, linh kiện khác nhau, với tổng giá trị nhập khẩu bình quân mỗi năm khoảng 2 tỷ USD, chủ yếu từ Nhật Bản (23%), Trung Quốc (23%), Hàn Quốc (16%) và Thái Lan (16%). Mặc dù chưa phát triển, nhưng xuất khẩu phụ tùng linh kiện ô tô của Việt Nam thời gian gần đây cũng đạt được mức tăng trưởng bình quân 18% giai đoạn 2010-2016. Giá trị xuất khẩu đã tăng từ 0,7 tỷ USD năm 2010 lên 3,5 tỷ USD năm 2016. Phụ tùng xuất khẩu chủ yếu là cụm dây điện (HS8544), chiếm trên 50% và thị trường chủ yếu là Nhật Bản (50%) và Hoa Kỳ (13%). Phụ tùng xuất khẩu lớn thứ hai là linh kiện hộp số (HS870840) chiếm 10% tổng kim ngạch xuất khẩu phụ tùng, linh kiện ô tô, và điểm đến chủ yếu là Nhật Bản, Mexico, và Trung Quốc.

Các chủng loại xe tải, xe khách từ 10 chỗ ngồi trở lên, xe chuyên dụng sản xuất trong nước đã đạt tỷ lệ nội địa hóa cao, đạt mục tiêu đề ra đáp ứng về cơ bản thị trường nội địa (xe tải đến 07 tấn đáp ứng khoảng 70% nhu cầu, với tỷ lệ nội địa hóa trung bình 55%; xe khách từ 10 chỗ ngồi trở lên, xe chuyên dụng đáp ứng khoảng 90% nhu cầu, với tỷ lệ nội địa hóa đạt từ 20% đến 50%). Tuy nhiên, tỷ lệ nội địa hóa đối với xe cá nhân dưới 9 chỗ ngồi còn thấp (mục tiêu đề ra là 40% vào năm 2005, 60% vào năm 2010, tuy nhiên đến nay mới đạt bình quân khoảng 7-10%).

Sau gần 20 xây dựng và phát triển, đến nay, công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô Việt Nam vẫn còn kém phát triển cả về số lượng, năng lực, số lượng chủng loại và chất lượng sản phẩm... Các



Nguồn: BOI (TL data), IPSI (VN data)

linh kiện lắp ráp ô tô tại Việt Nam chủ yếu vẫn phải dựa vào nhập khẩu.

Theo Bộ Công Thương, tính đến nay, cả nước mới chỉ có khoảng 300 doanh nghiệp (DN) công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô. Bình quân mỗi DN lắp ráp ô tô tại Việt Nam có 2 nhà sản xuất linh kiện phụ trợ cho mình. Hơn 90% các DN cung cấp linh kiện ô tô tại Việt Nam là các DN có vốn đầu tư nước ngoài. Trong khi, mới chỉ có một số DN trong nước tham gia vào mạng lưới cung ứng cho sản xuất, lắp ráp ô tô. Trong khi để làm ra một chiếc ô tô, phải cần từ 30.000 - 40.000 chi tiết, linh kiện.

Thực tế trên cho thấy, năng lực sản xuất của ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam còn thấp, thể hiện rõ qua 3 yếu tố chính đó là vốn, công nghệ, và kinh nghiệm. Kết quả là chưa đáp ứng được yêu cầu chất lượng sản phẩm, giá và tiến độ giao hàng. Hơn nữa, Việt Nam chưa có đầy đủ hạ tầng cần thiết để phát triển công nghiệp hỗ trợ ô tô, từ đó, gây trở ngại cho các nhà sản xuất sản phẩm hỗ trợ toàn cầu muốn đầu tư hoặc liên kết đầu tư. Các yếu tố khác bất lợi cho công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam là tình trạng thiếu nguyên liệu, công nghệ khuôn mẫu kém phát triển...

Tại sao công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô Việt Nam chưa phát triển?

Theo đánh giá của nhiều chuyên gia, có nhiều nguyên nhân dẫn đến công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô ở Việt Nam chưa phát triển tương xứng với tiềm năng và kỳ vọng.

Nguyên nhân chủ quan

Việt Nam chưa có các DN đứng đầu chuỗi sản xuất tầm cỡ khu vực và quốc tế đóng vai trò dẫn dắt phát triển và lan tỏa trong ngành công nghiệp. Dung lượng thị trường hạn chế chưa đảm bảo quy mô công suất sản xuất kinh tế đối với sản phẩm. Thị trường nội địa nhỏ lại bị phân tán bởi nhiều model khác nhau. Bên cạnh đó, các DN công nghiệp hỗ

trợ chưa đủ khả năng tiếp cận các chuỗi sản xuất ô tô ở nước ngoài. Hiện tại, lượng tiêu thụ ô tô tại Việt Nam trong những năm gần đây khoảng 300.000 xe/năm, con số này lại phân bổ vào rất nhiều dòng xe khác nhau (theo thống kê của Bộ Công Thương hiện nay có hơn 100 loại xe mà các DN đang sản xuất và lắp ráp tại Việt Nam). Trong khi về lý thuyết mỗi mẫu xe muốn gia tăng tỷ lệ nội địa hoá phải đạt sản lượng tối thiểu là 50.000 xe/năm. Tập quán kinh doanh của các DN toàn cầu thường sử dụng các DN trong chuỗi sản xuất của họ hoặc các DN công nghiệp hỗ trợ, ít tạo điều kiện cho các DN Việt Nam cùng quốc gia chuỗi giá trị của các tập đoàn đa quốc gia.

Yêu cầu của các DN lắp ráp ô tô vượt quá khả năng đáp ứng của DN cung ứng linh kiện phụ tùng trong nước. Yêu cầu của khách hàng ngày càng khắt khe không chỉ về giá cả, công nghệ, chất lượng, giao hàng mà còn cả yêu cầu về trách nhiệm xã hội liên quan đến an toàn, môi trường, điều kiện lao động... Thiếu sự chủ động về các vật liệu cơ bản phục vụ sản xuất linh kiện phụ tùng như: Thép chế tạo, nhựa, chất dẻo... chủ yếu vẫn phải dựa vào nhập khẩu. Sự phụ thuộc này đã làm giảm tính chủ động trong sản xuất và giảm sức cạnh tranh của sản phẩm phụ trợ ngành ô tô ở Việt Nam.

Nguyên nhân khách quan

Xuất phát điểm các DN nhỏ và vừa Việt Nam thấp, chủ yếu tập trung vào lĩnh vực dịch vụ, chưa đảm nhận tốt vai trò của hệ thống này, đặc biệt trong công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô là ngành thâm dụng vốn và kỹ thuật. Phần lớn các DN sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô ở Việt Nam chưa đáp ứng được yêu cầu của chuỗi sản xuất toàn cầu và khách hàng. Cùng với đó, nguồn lực đầu tư và hỗ trợ của Nhà nước cho các DN công nghiệp hỗ trợ nói chung và công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô nói riêng chưa đủ mạnh và hiệu quả, chưa tương xứng với quy mô và vai trò của ngành này.

Bên cạnh đó, các chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ còn chậm được ban hành và chưa đồng bộ, nhất quán mặc dù quan điểm của Đảng và Nhà nước đã xác định vai trò, vị trí của công nghiệp hỗ trợ trong phát triển kinh tế. Quản lý nhà nước về công nghiệp hỗ trợ còn yếu, công nghiệp hỗ trợ chưa được xác định trong hệ thống thống kê quốc gia; chưa có tiêu chuẩn quốc gia về công nghiệp hỗ trợ, chưa có cơ sở dữ liệu về công nghiệp hỗ trợ. Trong khi đó, các chính sách thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài còn chưa tạo điều kiện thuận lợi cho DN công nghiệp hỗ trợ trong nước phát triển, tham gia vào chuỗi sản xuất toàn cầu của các



tập đoàn đa quốc gia. Mỗi liên kết giữa DN công nghiệp hỗ trợ với các DN sản xuất lắp ráp ô tô còn lỏng lẻo, đặc biệt là với các DN đầu tư trực tiếp nước ngoài. Hơn nữa, chất lượng nguồn nhân lực thấp. Công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô yêu cầu nguồn nhân lực chất lượng cao. Trong khi đó, nội dung đào tạo tại các trường kỹ thuật lạc hậu, không gắn với thực tiễn sản xuất, cùng với sự mất cân đối trong phát triển kinh tế tạo ra tâm lý lao động xã hội chỉ quan tâm đến các ngành thương mại và dịch vụ khiến nguồn nhân lực cho phát triển công nghiệp và công nghiệp hỗ trợ thiếu cả về lượng và chất.

Giải pháp thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô

Để thúc đẩy các DN công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô phát triển vững chắc, cần thực hiện đồng bộ các nhóm giải pháp sau:

Về phát triển thị trường ô tô trong nước

Thị trường nội địa cho các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô của Việt Nam chủ yếu là các công ty lắp ráp ô tô, do vậy phát triển thị trường ô tô trong nước là một trong những giải pháp quan trọng. Thị trường ô tô Việt Nam có sự phát triển mạnh, để tăng cường xu hướng này, tạo sự tăng trưởng lành mạnh và vững chắc cần có các chính sách làm nền tảng.

Thứ nhất, cải thiện cơ sở hạ tầng. Việc cải thiện cơ sở hạ tầng bao gồm việc mở rộng hệ thống đường giao thông, xây dựng các điểm đỗ xe, quy hoạch lại giao thông nhất là ở các thành phố lớn.

Thứ hai, có chính sách nhất quán, rõ ràng đối với thị trường ô tô. Hiện nay, mặc dù có nhiều cơ quan nhà nước cùng tham gia hoạch định chính sách cho ngành ô tô Việt Nam, nhưng các cơ quan này thường trong tình trạng mâu thuẫn về phương hướng phát triển. Chính phủ cần thể hiện quyết tâm phát triển thị trường để phát triển công nghiệp ô tô, theo đó các cơ quan nhà nước phải thực hiện theo đúng chủ trương đó. Sự mâu thuẫn giữa các cơ quan nhà nước ảnh hưởng tiêu cực đến ngành ô tô, các chính sách thường mang tính cục bộ dựa trên quan điểm của cơ quan ban hành. Cần có một cơ quan thống nhất để phát triển ngành ô tô.

Thứ ba, điều chỉnh các chính sách về thuế và phí để giúp các DN giảm chi phí, dẫn đến giảm giá xe, người dân có nhiều cơ hội để sở hữu ô tô. Song song với chính sách mở rộng phát triển cần có những chính sách bảo vệ thị trường trước sự phát triển nhanh chóng của xe nhập khẩu. Cần kiểm soát chặt chẽ hơn đối với việc quản lý xe nhập khẩu, nhất là hạn chế gian lận thương mại. Tăng cường

nghiệp vụ cho cơ quan hải quan trong việc định giá xe ô tô nhập khẩu. Đối với xe cũ nhập khẩu xây dựng những quy định, tiêu chuẩn kỹ thuật, đồng thời rà soát lại biểu thuế nhập khẩu xe cũ...

Thị trường ô tô trong nước phát triển tạo lực cầu nội địa ổn định cho ngành công nghiệp hỗ trợ. Các giải pháp đối với ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô cần hướng vào việc đáp ứng các nhu cầu nội địa của các công ty lắp ráp trong nước. Từ đó, tạo cơ sở phát triển ổn định và mở rộng sản xuất tiến tới xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ. Cần xây dựng và hỗ trợ thành lập các trung tâm tiếp thị, quảng bá sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô. Đây cũng là nơi cung cấp các thông tin chi tiết về năng lực, trình độ, khả năng đáp ứng của các nhà cung cấp, qua đó các công ty lắp ráp trong nước, hoặc các công ty sản xuất linh kiện hàng đầu có thể tìm kiếm đối tác để đầu tư sản xuất, phát triển sản phẩm tại Việt Nam. Các trung tâm này sẽ đẩy mạnh tiếp thị ngành công nghiệp hỗ

Đến nay, cả nước chỉ có khoảng 300 doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô. Bình quân mỗi doanh nghiệp lắp ráp ô tô tại Việt Nam có 2 nhà sản xuất linh kiện phụ trợ cho mình. Hơn 90% các doanh nghiệp cung cấp linh kiện ô tô tại Việt Nam là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

trợ ô tô Việt Nam ra nước ngoài, góp phần làm tăng khả năng xuất khẩu trực tiếp các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cũng như tìm kiếm cơ hội hợp tác với các công ty sản xuất linh kiện hàng đầu thế giới. Các công ty Việt Nam có thể là nhà cung cấp cho các công ty này, hoặc có thể trở thành đối tác tham gia vào chuỗi cung toàn cầu cho ngành ô tô.

Về phát triển sản phẩm

Theo thống kê các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô có khoảng 30.000 danh mục với các yêu cầu khác nhau về kỹ thuật sản xuất và công nghệ. Vì vậy, cần xây dựng danh mục các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô, từ đó, giúp cho các nhà hoạch định chính sách, các công ty có sự nhìn nhận rõ ràng về công nghiệp hỗ trợ ô tô, khắc phục được nhận thức mơ hồ về công nghiệp hỗ trợ như đồng nhất việc phát triển công nghiệp hỗ trợ với nâng cao tỷ lệ nội địa. Việc xây dựng danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ bao gồm cả việc đánh giá mức độ công nghệ hay hàm lượng kỹ thuật trong sản phẩm để từ đó có thể định vị Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu đối với quá trình sản xuất ô tô. Biểu

thuế nhập khẩu các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô phải điều chỉnh dựa trên danh mục chi tiết và lợi thế so sánh của Việt Nam đối với từng danh mục.

Khuyến khích các công ty nước ngoài đầu tư sản xuất các sản phẩm có hàm lượng công nghệ cao tại Việt Nam.

Bên cạnh đó, hỗ trợ việc nghiên cứu ứng dụng sản phẩm, thành lập các trung tâm nghiên cứu ứng dụng sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô. Các trung tâm này có thể do nhà nước đầu tư có sự liên kết chặt chẽ với các công ty lắp ráp và các nhà cung cấp hàng đầu thế giới, hoặc do các công ty đầu tư với sự trợ giúp của Chính phủ. Kinh nghiệm của Thái Lan trong việc thành lập các trung tâm nghiên cứu từ nguồn vốn ngân sách hoặc hỗ trợ DN dựa trên chi phí đầu tư vào nghiên cứu, phát triển có thể hữu ích cho Việt Nam. Xây dựng hệ thống các tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm theo tiêu chuẩn quốc tế làm căn cứ cho việc định hướng phát triển. Việc này một mặt nhằm tăng khả năng công nghệ cho ngành công nghiệp hỗ trợ, tạo tiền đề để xúc tiến xuất khẩu, còn nhằm ngăn chặn nguy cơ xuất hiện các sản phẩm kém chất lượng ảnh hưởng tới sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ.

Về thu hút đầu tư, công nghệ

- Thành lập các khu, các cụm công nghiệp sản xuất linh kiện ô tô, phát triển DN vừa và nhỏ tham gia sản xuất các sản phẩm hỗ trợ hoặc cung cấp nguyên phụ liệu cho việc sản xuất linh phụ kiện. Các công ty lắp ráp ô tô Việt Nam thường tập trung ở ngoại vi Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, các cụm công nghiệp hỗ trợ ô tô cũng nên được thành lập gần các địa điểm này, làm cơ sở hình thành tổ hợp ô tô, theo đó các công ty lắp ráp ở trung tâm, xung quanh là các công ty cung cấp các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ. Điều này giúp các công ty có thể dễ dàng tiếp nhận những trợ giúp của công ty lắp ráp, tăng cường sự hợp tác giữa các công ty trong tổ hợp. Bên cạnh đó, mở rộng hạ tầng giao thông từ các cụm công nghiệp nối với sân bay cảng biển, tạo điều kiện thuận lợi cho việc xuất khẩu sản phẩm công nghiệp hỗ trợ...

- Ban hành các chính sách khuyến khích đầu tư vào ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô. Hơn nữa, các chính sách này còn phải đảm bảo sự khuyến khích đầu tư với quy mô lớn, với mức độ ưu đãi sẽ dựa trên quy mô của dự án đầu tư. Điều này sẽ giúp cải thiện tình trạng thiếu vốn trong ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô, đồng thời tăng khả năng cạnh tranh nhờ lợi thế quy mô. Để khắc phục tình trạng thiếu vốn đầu tư trong ngành công nghiệp hỗ trợ, Chính phủ có thể tạo điều kiện cho các DN tiếp cận với nguồn

vốn vay ưu đãi cho đầu tư phát triển. Các nguồn vốn này có thể trực tiếp từ Ngân hàng Phát triển Việt Nam hoặc từ các ngân hàng thương mại.

- Tạo điều kiện thuận lợi cho các DN trong và ngoài nước có các dự án chuyển giao công nghệ và khuyến khích chuyển giao công nghệ tiên tiến vào Việt Nam. Hỗ trợ chi phí mua bản quyền cho các DN trong nước để phát triển công nghiệp hỗ trợ ô tô. Khuyến khích các công ty trong và ngoài nước thiết lập các quy trình quản lý chất lượng, bảo vệ môi trường theo các tiêu chuẩn quốc tế.

- Củng cố vai trò của hiệp hội các nhà sản xuất ô tô, thành lập hiệp hội các nhà sản xuất linh phụ kiện ô tô. Các hiệp hội sẽ đóng vai trò là đầu mối để thông tin với Chính phủ hoặc với các hiệp hội khác trong việc phát triển ngành. Hiệp hội cũng là nơi cung cấp các thông tin để kết nối các DN trong việc tiêu thụ sản phẩm, hợp tác đầu tư, chuyển giao công nghệ.

- Phát triển nguồn nhân lực cho công nghiệp hỗ trợ ô tô. Để thực hiện điều này, cần mở rộng các cơ sở dạy nghề cơ khí ô tô hiện có và nâng cao chất lượng đào tạo nghề nhất là ở khía cạnh gắn với thực tiễn. Việc nâng cao chất lượng đào tạo nghề có thể được tiến hành bằng sự liên kết giữa các cơ sở dạy nghề với các công ty trong ngành công nghiệp hỗ trợ. Đồng thời, có chính sách khuyến khích sự hợp tác này cũng như khuyến khích các công ty tự phát triển các chương trình đào tạo nâng cao chất lượng đội ngũ lao động.

Tài liệu tham khảo:

1. Hoàng Văn Châu (2010), Công nghiệp hỗ trợ: Kinh nghiệm của các nước và giải pháp cho Việt Nam, NXB Văn hóa truyền thông;
2. Đại học Ngoại thương và Sở Công Thương Hà Nội (2010), Phát triển công nghiệp hỗ trợ phục vụ các doanh nghiệp FDI tại Hà Nội, Kỷ yếu hội thảo, tháng 7/2010;
3. Ohno, Kenichi (2007), "Xây dựng công nghiệp hỗ trợ tại Việt Nam", NIB Lao động;
4. Ohno, Kenichi (2009), "Tránh bẫy thu nhập trung bình: Đối mới hoạch định chính sách công nghiệp ở Việt Nam", Kỷ yếu Hội thảo "Phát triển công nghiệp hỗ trợ: Kinh nghiệm của Nhật Bản và một số nước Châu Á" do Trường Đại học Ngoại thương và Trung tâm hợp tác nguồn nhân lực Việt Nam - Nhật Bản VJCC tổ chức vào tháng 10/2009 tại Hà Nội;
5. Ohno, Kenichi (2005), Designing a Comprehensive and Realistic Industrial Strategy, in Kenichi Ohno and Nguyen Van Thuong (eds.) Improving Industrial Policy Formulation. The Publishing House of Political Theory, pp. 1-28;
6. Thailand Board of Investment, ASEAN supporting industry database, www.asidnet.org.

Thông tin tác giả:

TS. Nguyễn Thị Bích Liên, TS. Nguyễn Thị Thuý Quỳnh
Khoa Kinh tế - Đại học Vinh
Email: liennguyen190882@gmail.com