

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 1829/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 28 tháng 10 năm 2015

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Kế hoạch hành động phát triển ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030**

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Quyết định số 1043/QĐ-TTg ngày 01 tháng 7 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030;

Xét đề nghị của Bộ Công Thương,

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Quyết định này Kế hoạch hành động phát triển ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô thực hiện Chiến lược Công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030 theo Quyết định số 1043/QĐ-TTg ngày 01 tháng 7 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

**Điều 3.** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, và các tổ chức, cá nhân liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**Nơi nhận:**

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Các tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trụ lý TTCP, TGD Công TTĐT, các Vụ: TH, TKBT, KGVX, KTN, V.III, ĐMDN, KTTH, PL,
- Lưu: Văn thư, QHQT (3b).

**THỦ TƯỚNG**



**Nguyễn Tấn Dũng**

## **KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG**

**Phát triển ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030**  
*(Ban hành kèm theo Quyết định số: 18/2015/QĐ-TTg ngày 28 tháng 10 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ)*

### **I. THỰC TRẠNG**

#### **1. Vị trí, vai trò của ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô tại Việt Nam**

Số liệu thống kê của Tổng cục Thống kê (2013) cho biết tính đến hết 2012 ngành sản xuất xe có động cơ, rơ moóc có 358 doanh nghiệp, đóng góp 2,8% giá trị sản xuất cho toàn ngành công nghiệp, tạo việc làm cho 78.906 lao động. Trong 358 doanh nghiệp, có khoảng 50 nhà sản xuất lắp ráp trong nước và nước ngoài. Tuy nhiên, công nghiệp ô tô Việt Nam hiện nay chủ yếu chịu sự chi phối của 19 nhà sản xuất là thành viên của VAMA (gồm 13 doanh nghiệp liên doanh và 6 doanh nghiệp trong nước). Các nhà sản xuất này cùng chia nhau thị trường trên 200.000 xe/năm, với nhiều chủng loại xe khác nhau. Một số thương hiệu ô tô lớn trên thế giới đã có mặt tại Việt Nam như Toyota, GM, Ford, Honda, Mercedes-Benz...

Số liệu thống kê cho thấy so với các ngành công nghiệp khác, công nghiệp ô tô Việt Nam hiện nay chưa thực sự có nhiều đóng góp cho nền kinh tế nói chung và công nghiệp nói riêng. Tuy nhiên, kinh nghiệm từ các nước đi trước cho thấy khi có chính sách phát triển phù hợp và thị trường trong nước đủ lớn, công nghiệp ô tô sẽ mang lại những lợi ích to lớn cả về mặt kinh tế, xã hội và trình độ khoa học, công nghệ. Việt Nam là nước có mức thu nhập trung bình, dân số đông nên là thị trường tiêu dùng ô tô đầy tiềm năng. Theo dự báo, giai đoạn phổ cập ô tô sẽ diễn ra vào khoảng từ 2020-2025. Đến khi đó, nếu không sản xuất trong nước, Việt Nam sẽ phải nhập khẩu ô tô để đáp ứng nhu cầu của người tiêu dùng. Hơn nữa, hiện nay đang có sự dịch chuyển mạnh mẽ cơ sở sản xuất, lắp ráp ô tô từ châu Âu, châu Mỹ sang châu Á làm thay đổi bức tranh công nghiệp ô tô toàn cầu. Vì vậy, phát triển công nghiệp ô tô cần được xem là giải pháp dài hạn góp phần thực hiện mục tiêu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, đưa Việt Nam tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu, có tác động lan tỏa

kéo theo sự phát triển của các ngành công nghiệp có liên quan, tận dụng xu hướng dịch chuyển đầu tư toàn cầu, đón đầu giai đoạn phổ cập ô tô phục vụ nhu cầu tiêu dùng của người dân, và góp phần giảm thâm hụt cán cân thương mại.

## **2. Tình hình sản xuất và tiêu dùng ô tô**

### **a) Tình hình thế giới và khu vực**

Theo Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô thế giới (OICA), sản lượng ô tô toàn cầu năm 2013 đạt 87,3 triệu xe. Sau lần sụt giảm mạnh xuống 61,8 triệu xe vào năm 2009 do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng năm 2008, sản lượng ô tô toàn cầu đã phục hồi nhưng có sự khác biệt rõ rệt giữa các khu vực. Châu Á vẫn duy trì được vai trò dẫn đầu, với sản lượng đạt trên 45,7 triệu xe năm 2013, tiếp đến là Châu Mỹ với 21,1 triệu xe, và châu Âu với sản lượng chưa đến 20 triệu xe.

Khảo sát toàn cầu của KPMG năm 2012 cho biết các xu hướng mới của công nghiệp ô tô trong 15 năm tới sẽ là phát triển các phương tiện đi lại sử dụng năng lượng điện, các ý tưởng thiết kế xe đô thị cải tiến, và ý tưởng xe kết nối thông minh; bên cạnh đó, công nghiệp ô tô vẫn tiếp tục đối mặt với những thách thức về môi trường, đô thị hóa, và sự thay đổi hành vi tiêu dùng.

ASEAN hiện nay được xem là một trong những cơ sở sản xuất ô tô lớn trên thế giới. Hầu hết các hãng chế tạo ô tô lớn đã đặt nhà máy tại khu vực này, như Ford, GM, BMW, Daimler, Chrysler, Mitsubishi, Mazda, Toyota, Isuzu, Honda, Nissan... Các nước thành viên gồm có Indonesia, Thái Lan, Malaysia, Philippine, và Việt Nam đã xác định ô tô là ngành công nghiệp quan trọng đối với nền kinh tế nước nhà.

Một thập kỷ trước đây, Thái Lan mới sản xuất khoảng 411.000 xe mỗi năm, chiếm 0,7% sản lượng toàn cầu. Đến nay, Thái Lan đã đạt sản lượng 2,4 triệu xe/năm (2013), thuộc nhóm 10 nước sản xuất ô tô lớn nhất thế giới, và đứng đầu thế giới về sản xuất xe bán tải, xuất khẩu đi khắp thế giới. Công nghiệp ô tô trở thành ngành công nghiệp chế tạo lớn nhất của đất nước này.

Tại Indonesia, công nghiệp ô tô gần đây tăng trưởng mạnh với tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 20%/năm, sản lượng và doanh số bán hàng năm 2013 đạt trên 1,2 triệu xe, và đã gia nhập nhóm các nước tiêu thụ 1 triệu xe/năm trước 2 năm so với mục tiêu đặt ra. Trong Quy hoạch phát triển kinh tế Indonesia giai đoạn 2011-2015 (MP3EI) công bố tháng 5/2011, Chính phủ Indonesia xác định công nghiệp ô tô là ngành có vai trò cốt lõi trong phát triển kinh tế đất nước. MPV và xe sinh thái cỡ nhỏ được ưu tiên phát triển nhằm tối đa hóa dung lượng thị trường cho công nghiệp ô tô.

Sản lượng ô tô của Malaysia đạt 601.407 xe vào năm 2013, chiếm 0,68% sản lượng toàn cầu. Thị trường xe trong nước chủ yếu được chiếm lĩnh bởi hai

nhà sản xuất trong nước là Perodua and Proton.

Trong thập kỷ trước, thị trường ô tô ở Philippines luôn duy trì ở mức 70.000 – 90.000 xe đăng ký mỗi năm. Từ 2007, thị trường bắt đầu khởi sắc với dung lượng trên 100.000 xe/năm, năm 2013, Philippines tiêu thụ trên 180.000 xe, trong khi sản lượng chỉ đạt 79.169 xe. Thị trường ô tô chiếm lĩnh bởi xe nhập khẩu do thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc từ ASEAN và các đối tác FTA khác rất thấp, trong khi sản xuất trong nước trì trệ do thiếu sự hỗ trợ từ phía chính phủ. Các nhà sản xuất nước ngoài đã đóng cửa dây chuyền lắp ráp ở Philippines và chuyển sang nhập khẩu từ các nước khác trong khu vực.

#### b) Tình hình trong nước

Quy mô thị trường ô tô Việt Nam hiện nay vẫn rất nhỏ, mỗi năm tiêu thụ trên 200.000 xe ô tô các loại. Trong điều kiện công nghiệp ô tô vẫn còn được bảo hộ với hàng rào thuế nhập khẩu 15-50% như hiện nay, ô tô lắp ráp trong nước đáp ứng được khoảng 60-70% nhu cầu thị trường. Xe 5 chỗ và xe tải là hai phân khúc chủ đạo của công nghiệp ô tô Việt Nam. Năm 2014, thị trường ô tô trong nước có nhiều khởi sắc, một phần nhờ chính sách đã ổn định hơn trước, một phần nhờ thuế nhập khẩu CEPT giảm 10 điểm phần trăm, từ 60% xuống còn 50% theo lộ trình cam kết trong khối ASEAN. Năm 2014, cả sản lượng và dung lượng thị trường đều đạt trên 120.000 xe, trong đó xe 5 chỗ chiếm 42,1% sản lượng xe sản xuất trong nước, xe tải chiếm 25,1%, và các dòng xe còn lại mỗi dòng chiếm trên dưới 10%.

Trong giai đoạn 2009-2013, giá trị nhập khẩu ô tô và phụ tùng linh kiện ô tô vào Việt Nam đạt 2,8 tỉ USD/năm, chiếm 1,85% kim ngạch nhập khẩu cả nước. Mặt hàng được nhập khẩu nhiều nhất là phụ tùng, linh kiện ô tô, chiếm gần 40% kim ngạch nhập khẩu ô tô và phụ tùng. Đối với ô tô nguyên chiếc, xe dưới 9 chỗ là loại xe được nhập khẩu nhiều nhất, chiếm trên 50% số lượng xe nguyên chiếc nhập khẩu. Hàn Quốc và Trung Quốc là hai quốc gia xuất khẩu lớn nhất sang Việt Nam, chiếm lần lượt là 28% và 24% kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam, tiếp đến là Thái Lan và Nhật Bản đều chiếm 15% kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam.

Mặc dù chưa phát triển mạnh, nhưng kim ngạch xuất khẩu của công nghiệp ô tô thời gian gần đây tăng trưởng khá tốt. Năm 2009, toàn ngành mới xuất khẩu được trên 200 triệu USD, thì đến năm 2013 đã đạt trên 700 triệu USD, tăng trưởng bình quân giai đoạn 2009-2013 đạt 28,9%/năm. Mặt hàng xuất khẩu chủ yếu là linh kiện, phụ tùng ô tô, chiếm trên 90%, và thị trường xuất khẩu chủ yếu là Nhật Bản và Hoa Kỳ.

Công nghiệp hỗ trợ cho công nghiệp ô tô vẫn còn kém phát triển. Tỷ lệ

mua phụ tùng trong nước đạt được ở mức khác nhau tùy theo chủng loại xe và nhà sản xuất (10-30% đối với xe du lịch, >30% đối với xe tải, > 40% đối với xe buýt). Phụ tùng, linh kiện chủ yếu được sản xuất tại nhà máy, tỉ lệ mua từ nhà cung cấp rất thấp. Bên cạnh đó, trong số các nhà cung cấp hiện có, hơn 90% là nhà cung cấp FDI, chỉ có một vài nhà cung cấp trong nước có thể tham gia được vào mạng lưới nhà cung cấp của các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam.

Mặc dù được xác định là ngành công nghiệp cần được bảo hộ và thúc đẩy phát triển, và trên thực tế đến nay ô tô vẫn là một trong những ngành được bảo hộ với hàng rào thuế nhập khẩu giữ ở mức khá cao ở hầu hết các hiệp định hợp tác kinh tế song phương và đa phương, sự thiếu đồng bộ và bất ổn định trong chính sách thời gian qua (chủ yếu liên quan đến thuế, phí) đã gây ra những tác động tiêu cực tới sự phát triển của ngành công nghiệp này. Năm 2014, Chính phủ đã phê duyệt Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035, trong đó nhấn mạnh cần khuyến khích phát triển ngành công nghiệp ô tô bằng những chính sách ổn định, nhất quán và dài hạn.

### **3. Những vấn đề tồn tại của ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô tại Việt Nam**

Khác với các sản phẩm khác như hàng may mặc, giày dép, điện tử, là những sản phẩm có kích thước nhỏ, dễ vận chuyển trên phạm vi toàn cầu nên các nhà sản xuất thường có xu hướng tập trung sản xuất tại một vài địa điểm để xuất khẩu đi khắp thế giới. Ô tô có kích thước lớn, việc vận chuyển không dễ dàng, nên khi quy mô thị trường nội địa đủ lớn, các nhà sản xuất ô tô sẽ có xu hướng xây dựng nhà máy lắp ráp và phát triển hệ thống nhà cung cấp tại nước sở tại để phục vụ thị trường trong nước. Nhận thấy tiềm năng thị trường ở Việt Nam với dân số đông và kinh tế tăng trưởng ổn định, các hãng sản xuất ô tô đã xây dựng nhà máy lắp ráp tại Việt Nam từ cách đây gần 20 năm. Tuy nhiên, tăng trưởng của thị trường ô tô Việt Nam thời gian qua không được như kỳ vọng của các nhà đầu tư chủ yếu do tác động bởi chính sách điều tiết trong nước, do đó mạng lưới nhà cung cấp của các doanh nghiệp lắp ráp hiện nay vẫn chưa phát triển mạnh.

Năm 2018 là năm bản lề của công nghiệp ô tô Việt Nam khi thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc từ ASEAN vào Việt Nam được giảm về 0%. Việt Nam chỉ còn 3 năm để chuẩn bị và tăng cường năng lực cạnh tranh của công nghiệp ô tô trong nước. Nếu không tận dụng được cơ hội ngắn ngủi này, Việt Nam sẽ rơi vào tình trạng tương tự Philippines vài năm về trước, khi thị trường chưa phát triển, chính sách không rõ ràng khiến các nhà sản xuất lắp ráp rút khỏi thị trường

chuyển sang nhập khẩu, và đến khi nhu cầu tiêu dùng ô tô bùng nổ (thời kỳ phổ cập ô tô - motorization), ô tô sẽ được nhập khẩu về để đáp ứng nhu cầu trong nước gây ra thâm hụt cán cân thương mại nghiêm trọng.

Công nghiệp ô tô Việt Nam hiện nay đứng trước một số vấn đề cơ bản sau:

- Thị trường trong nước vẫn còn nhỏ. Năm 2013, thị trường xe ô tô của Việt Nam chỉ bằng 1/2 của Philippines, 1/5 của Malaysia, 1/10 của Indonesia và Thái Lan.

- Giá xe của Việt Nam cao hơn so với giá xe của các nước trong khu vực (từ 50 đến 300 triệu VND so với giá xe tại Thái Lan và Indonesia – tương đương 2.400 – 12.000 USD tùy từng loại xe) do chi phí sản xuất lớn hơn và mức thuế tiêu thụ đặc biệt của Việt Nam đối với dòng xe dưới 9 chỗ cũng cao hơn so với mức thuế nội địa của các nước trong khu vực.

- Áp lực cạnh tranh từ các nước trong khu vực ngày càng lớn khi lộ trình cắt giảm thuế CEPT hoàn tất vào năm 2018 với mức thuế suất về 0% đối với mọi loại xe nhập khẩu từ ASEAN. Bên cạnh đó, các cam kết trong ASEAN+6 cũng có xu hướng cắt giảm thuế đối với ô tô sâu hơn so với mức cam kết MFN.

- Công nghiệp hỗ trợ cho công nghiệp ô tô vẫn chưa phát triển, nguồn nhân lực trong công nghiệp ô tô nói riêng và trong lĩnh vực cơ khí, kỹ thuật nói chung chưa đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô.

- Chính sách phát triển công nghiệp ô tô thời gian qua thiếu đồng bộ và thường mang tính ngắn hạn, gây khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp trong việc lập kế hoạch sản xuất dài hạn.

## **II. ĐỊNH HƯỚNG**

Phát triển công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô Việt Nam trở thành ngành công nghiệp quan trọng của nền kinh tế, đáp ứng được phần lớn nhu cầu trong nước, và tham gia sâu vào mạng lưới sản xuất ô tô thế giới.

## **III. MỤC TIÊU ĐẾN NĂM 2020**

1. Duy trì hoạt động sản xuất, lắp ráp và tạo ra giá trị trong nước đến sau 2018;

2. Tăng trưởng lành mạnh nhu cầu ô tô trong nước, phù hợp với điều kiện về hạ tầng cơ sở, tránh gây tác động xấu đến môi trường, xã hội;

3. Thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ của công nghiệp ô tô;

4. Cắt giảm chi phí sản xuất, chi phí hậu cần, và giá bán xe;

5. Hội nhập với mạng lưới sản xuất khu vực và toàn cầu dựa trên lợi thế cạnh tranh của Việt Nam; và

6. Tuân thủ các cam kết quốc tế.

**IV. CÁC VẤN ĐỀ MANG TÍNH CHIẾN LƯỢC**

1. Các vấn đề liên quan đến thuế, phí và lệ phí
2. Giá trị tạo ra trong nước còn thấp
3. Công nghiệp hỗ trợ chưa phát triển
4. Nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu doanh nghiệp
5. Các vấn đề về an toàn giao thông, môi trường, và cơ sở hạ tầng

**V. KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG**

TT	Hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
<b>A Điều chỉnh các loại thuế, phí và lệ phí liên quan đến ô tô</b>				
1	[Chính sách thuế, phí và lệ phí] Duy trì ổn định lâu dài các chính sách thuế, phí và lệ phí liên quan đến ô tô (SCT/OT/VAT; phí duy tu, bảo dưỡng đường bộ, phí môi trường...) với lộ trình thuế, phí nội địa ổn định trong vòng 10 năm.	Từ năm 2015	Bộ Tài chính	Bộ Công Thương & các Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô
2	[Chính sách thuế] Điều chỉnh lại giá trị tính thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe sản xuất trong nước và xe nhập khẩu cho hợp lý	Từ năm 2015	Bộ Tài chính	Bộ Công Thương & các Doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô
<b>B Hỗ trợ sản xuất trong nước và nâng cao giá trị tạo ra trong nước</b>				
1	[Chính sách khuyến khích đầu tư] - Bổ sung công nghiệp ô tô và phụ tùng vào danh mục các lĩnh vực ưu đãi đầu tư trong Nghị định hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư mới.	2015	Bộ Kế hoạch và Đầu tư (KHĐT)	Bộ Công Thương, Bộ Tài chính
2	[Chính sách hỗ trợ sản xuất trong nước] - Đơn giản hóa thủ tục xuất nhập khẩu và vận chuyển linh kiện, phụ tùng từ các nhà cung cấp chế xuất để phục vụ thị trường nội địa.	Từ năm 2015	Bộ Tài chính	Bộ KHĐT
3	[Chính sách hỗ trợ sản xuất trong nước] - Giảm thuế nhập khẩu đối với các phụ tùng, linh kiện ô tô chưa sản xuất được ở trong nước, và định kỳ rà soát, điều chỉnh danh mục phụ tùng, linh kiện ô tô được giảm thuế nhập khẩu.	Từ năm 2015	Bộ Tài chính	Bộ Công Thương
4	[Giải pháp, chính sách cắt giảm chi phí sản xuất] - Nghiên cứu, thực thi giải pháp, chính sách phù hợp nhằm giải quyết vấn đề chi phí sản xuất cao của ngành công nghiệp ô tô trong nước.	Từ năm 2015	Bộ Công Thương	Bộ Tài chính, Bộ KHĐT
<b>C Phát triển công nghiệp hỗ trợ</b>				
1	[Cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư] Cụ thể hóa tiêu chí đánh giá dự án, đơn giản hóa thủ tục đánh giá và phê duyệt dự án để áp dụng các ưu đãi đầu tư. - Ban hành Nghị định về phát triển công nghiệp hỗ trợ	2015	Bộ Công Thương	Bộ KHĐT, Bộ Tài chính, doanh nghiệp sản xuất ô tô
2	[Cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư] Xây dựng danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển theo hướng tập trung, có chọn lọc hơn. - Sửa đổi Quyết định 1483/QĐ-TTg	2015	Bộ Công Thương	Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, doanh nghiệp sản xuất ô tô

3	[Cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư] Bổ sung công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô vào danh mục các sản phẩm cơ khí trọng điểm khuyến khích phát triển - Sửa đổi Quyết định 10/2009/QĐ-TTg về cơ chế hỗ trợ phát triển cơ khí trọng điểm	2015	Bộ Công Thương	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính
4	[Cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư] Bổ sung một số lĩnh vực, phụ tùng ô tô vào danh mục các sản phẩm công nghệ cao. - Sửa đổi Quyết định 49/2010/QĐ-TTg	2015	Bộ Khoa học và Công nghệ	Bộ Công Thương, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, doanh nghiệp sản xuất ô tô
5	[Chính sách tài chính] Bổ trí nguồn vốn nhất định từ Quỹ phát triển doanh nghiệp vừa và nhỏ để cho các doanh nghiệp vay đầu tư trang thiết bị sản xuất trong lĩnh vực CNHT phục vụ CN ô tô với lãi suất, thời hạn vay ưu đãi và nới lỏng điều kiện thế chấp.	2015	Bộ Tài chính	Ngân hàng Nhà nước, Bộ Công Thương, Bộ KHĐT
6	[Cơ sở dữ liệu về CNHT và cơ khí] Bổ trí nguồn vốn từ nguồn sự nghiệp kinh tế để xây dựng và cập nhật thường xuyên cơ sở dữ liệu về CNHT và cơ khí do Bộ Công Thương thực hiện	Từ năm 2015	Bộ Tài chính/Bộ Công Thương	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, doanh nghiệp sản xuất ô tô
7	[Phát triển cơ sở hạ tầng cho CNHT] Nghiên cứu, đề xuất phát triển các cụm liên kết (cluster) công nghiệp ô tô nhằm tận dụng sự tập trung công nghiệp hiện có của các doanh nghiệp hoạt động trong công nghiệp ô tô, và định hướng rõ ràng cho những dự án, nhà đầu tư mới.	Từ năm 2015	Bộ KHĐT	Bộ Công Thương
8	[Phát triển cơ sở hạ tầng cho CNHT] Xây dựng các khu công nghiệp dành cho các SME Nhật Bản với đầy đủ dịch vụ hỗ trợ đi kèm	Từ năm 2015	Bộ KHĐT	UBND các tỉnh, địa phương
<b>D Phát triển nguồn nhân lực</b>				
1	[Nắm bắt thực trạng NNL công nghiệp] Tiến hành rà soát, khảo sát các cơ sở đào tạo kỹ thuật (đại học, cao đẳng, trung cấp, cơ sở đào tạo nghề, ...)	Từ năm 2015	Bộ Công Thương	Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động, Thương binh, Xã hội, Bộ Công Thương
2	[Tăng cường kết nối giữa doanh nghiệp và nhà trường] - Rà soát, sửa đổi các nội dung giáo trình đào tạo cho phù hợp với nhu cầu của doanh nghiệp, có sự tham vấn chặt chẽ với doanh nghiệp. - Nghiên cứu, đề xuất ưu đãi, chính sách hỗ trợ thúc đẩy công tác đào tạo liên tục và tiếp nhận thực tập sinh tại các doanh nghiệp NB tại VN	Từ năm 2015	Bộ Giáo dục và Đào tạo / Bộ Công Thương	Bộ Lao động, Thương binh, Xã hội, doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô
3	[Chuẩn hóa NNL công nghiệp] - Thực thi việc cấp giấy chứng nhận tay nghề trong ngành công nghiệp ô tô (đặc biệt trong sản xuất phụ tùng, linh kiện) - Xây dựng chương trình phát triển nguồn nhân lực công nghiệp ô tô với sự hợp tác, hỗ trợ của doanh nghiệp và tổ chức nước ngoài	Từ năm 2015	Bộ Lao động, Thương binh, Xã hội	Bộ Công Thương
4	[Tăng cường giao lưu, hợp tác quốc tế] - Tăng cường hỗ trợ của các nhà sản xuất ô tô đối với các cơ sở kỹ thuật (đặc biệt trong lĩnh vực bảo dưỡng và sửa chữa) - Đẩy mạnh hoạt động của các chuyên gia Nhật Bản, shindanshi sang Việt Nam để hỗ trợ các doanh nghiệp SME của VN.	Từ năm 2015	Bộ Lao động, Thương binh, Xã hội	Bộ Công Thương



E	<b>An toàn, môi trường và cơ sở hạ tầng</b>		
1	[Năm bắt thực trạng và xác định vấn đề ưu tiên] Tổ chức diễn đàn trao đổi giữa các bên liên quan (chính phủ, doanh nghiệp, chuyên gia, tổ chức phi lợi nhuận...) để thảo luận về các vấn đề liên quan đến an toàn, môi trường, và cơ sở hạ tầng trong công nghiệp ô tô.	Từ năm 2015	Bộ Công Thương  Bộ Tài nguyên Môi trường, Bộ Khoa học Công nghệ, Bộ KHĐT, Bộ Giao thông Vận tải
2	[Năm bắt thực trạng và xác định vấn đề ưu tiên] Thực hiện các nghiên cứu về các vấn đề an toàn, môi trường, và cơ sở hạ tầng trong công nghiệp ô tô.	Từ năm 2015	Bộ Công Thương  Bộ Tài nguyên Môi trường, Bộ Khoa học Công nghệ, Bộ KHĐT, Bộ Giao thông Vận tải

## VI. TỔ CHỨC THỰC HIỆN VÀ CƠ CHẾ GIÁM SÁT

### 1. Bộ Công Thương có trách nhiệm:

- Căn cứ vào nội dung của Kế hoạch hành động, tổ chức, phân công các đơn vị trong phạm vi quản lý của mình chủ trì triển khai thực hiện;

- Làm đầu mối đôn đốc, phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương triển khai thực hiện Kế hoạch hành động; hàng năm tổng hợp tình hình thực hiện, báo cáo Ban Chỉ đạo; định kỳ tiến hành sơ kết, tổng kết đánh giá kết quả, hiệu quả thực hiện Kế hoạch hành động, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

### 2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư có trách nhiệm:

- Chủ trì, phối hợp Bộ Tài chính và các Bộ, ngành liên quan xác định và phân bổ nguồn tài chính từ Ngân sách nhà nước để thực hiện có hiệu quả các hành động thuộc lĩnh vực cơ chế, chính sách và các hoạt động hỗ trợ; huy động, điều phối các nguồn tài trợ của nước ngoài, nguồn vốn từ xã hội và các nguồn vốn khác để thực hiện Kế hoạch hành động.

- Phối hợp các Bộ, ngành, địa phương liên quan triển khai thực hiện các nhiệm vụ cụ thể được phân công trong Kế hoạch hành động.

### 3. Bộ Tài chính có trách nhiệm:

- Phối hợp các Bộ, ngành, địa phương liên quan triển khai thực hiện các nhiệm vụ cụ thể được phân công trong Kế hoạch hành động.

- Chủ trì, phối hợp Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình cấp có thẩm quyền phê duyệt dự toán và đảm bảo kinh phí cho việc triển khai thực hiện các hành động thuộc lĩnh vực cơ chế, chính sách và các hoạt động hỗ trợ tại các Bộ theo quy định hiện hành.

### 4. Các Bộ, ngành liên quan có trách nhiệm:

- Chủ trì, phối hợp các Bộ, ngành liên quan xây dựng và thực hiện các nội dung, nhiệm vụ cụ thể được phân công trong Kế hoạch hành động phù hợp với chức năng nhiệm vụ của mình.

- Hàng năm tiến hành đánh giá kết quả, hiệu quả thực hiện các nhiệm vụ được phân công gửi Bộ Công Thương để tổng hợp, báo cáo Ban Chỉ đạo và Thủ tướng Chính phủ.

5. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Ban quản lý các KCN có trách nhiệm:

- Tổ chức xây dựng và thực hiện các nội dung, nhiệm vụ của Kế hoạch hành động phù hợp với chức năng nhiệm vụ của mình.

- Hàng năm tiến hành đánh giá kết quả, hiệu quả thực hiện các nhiệm vụ, đề án được phân công gửi, Bộ Công Thương để tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

6. Giám sát thực hiện kế hoạch hoạt động

- Bộ Công Thương chịu trách nhiệm giám sát, đánh giá chung kết quả thực hiện Kế hoạch hành động phát triển ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô; hàng năm báo cáo Ban chỉ đạo thực hiện Chiến lược và Thủ tướng Chính phủ.

- Các Bộ: Khoa học và Công nghệ, Tài chính, Kế hoạch và Đầu tư, Giáo dục và Đào tạo, Lao động, Thương binh và Xã hội, và các Bộ, ngành có liên quan chịu trách nhiệm giám sát, đánh giá kết quả thực hiện Kế hoạch hành động phát triển ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô theo chức năng, nhiệm vụ và sự phân công trong Kế hoạch hành động; hàng năm gửi báo cáo kết quả về Bộ Công Thương để tổng hợp, báo cáo Ban chỉ đạo thực hiện Chiến lược và Thủ tướng Chính phủ.

- Trước ngày 15 tháng 12 hàng năm, các Bộ được phân công chủ trì thực hiện các hành động trong Kế hoạch hành động báo cáo kết quả thực hiện về Bộ Công Thương để tổng hợp báo cáo Ban chỉ đạo thực hiện Chiến lược và Thủ tướng Chính phủ.

7. Chỉnh sửa kế hoạch hành động

Trong quá trình thực hiện Kế hoạch hành động, Bộ Công Thương báo cáo Ban chỉ đạo thực hiện Chiến lược điều chỉnh, bổ sung nội dung của Kế hoạch hành động cho phù hợp yêu cầu thực tế./.

THỦ TƯỚNG



Nguyễn Tấn Dũng