

Cuốn sách này là đề xuất chính sách do Nhóm làm việc chung về xe máy (JWG) trình lên Bộ Công nghiệp Việt Nam tháng 5 năm 2007. Nhóm làm việc chung là một nhóm phi chính phủ bao gồm các nhà sản xuất, các chuyên gia và các chuyên viên được thành lập mùa Xuân năm 2006 để viết bản quy hoạch phát triển cho ngành xe máy.

Tài liệu này không phải là bản Quy hoạch ngành xe máy do Bộ Công Thương phê chuẩn tháng 8 năm 2007.

Diễn đàn Phát triển Việt Nam (VDF) là dự án hợp tác nghiên cứu giữa Viện nghiên cứu chính sách quốc gia Nhật Bản (GRIPS) tại Tokyo và Trường đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội. VDF là cơ quan đầu mối của nhóm làm việc chung về xe máy.

## CHÚ GIẢI

Phần này sẽ giải thích một số nội dung và bối cảnh hình thành cuốn sách này.

### *Bộ công nghiệp Việt Nam và VDF*

Ở Việt Nam trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, một thách thức được đặt ra là tồn tại khoảng cách lớn giữa việc xây dựng chính sách theo cách thức cũ và bối cảnh phát triển kinh tế hiện tại. Nhiều chuyên viên của Bộ Công nghiệp Việt Nam<sup>1</sup> cũng đã nhận thức rất rõ vấn đề này và tìm cách thay đổi phương thức xây dựng chính sách.

Từ khi thành lập đến nay, Diễn đàn phát triển Việt Nam, dự án nghiên cứu về chính sách giữa Việt Nam và Nhật Bản đã phối hợp với Bộ Công nghiệp nhằm hoàn thiện chính sách. Nhiều hội thảo, diễn đàn đã được tổ chức và nhiều ấn phẩm được phát hành vì mục tiêu này.

Trong năm 2005 và 2006 VDF phối hợp với Bộ Công nghiệp tổ chức 3 chuyến công tác đến Thái Lan, Malaysia và Nhật Bản nhằm thu thập các tài liệu công nghiệp chủ chốt cũng như học tập kinh nghiệm xây dựng chính sách công nghiệp tại các quốc gia này. Từ các chuyến công tác chúng tôi nhận thấy 2 nhược điểm chính của việc xây dựng chính sách tại Việt Nam là (i) thiếu sự tham gia của các chủ thể khác nhau trong quá trình xây dựng chính sách, đặc biệt là cộng đồng doanh nghiệp và (ii) thiếu sự hợp tác giữa các bộ, ban ngành trong quá trình xây dựng, triển khai và giám sát việc thực thi chính sách công nghiệp<sup>2</sup>.

VDF và Bộ Công nghiệp Việt Nam hợp tác triển khai những bước đi đầu tiên trong việc hoàn thiện chính sách. Việc hình thành cũng như các hoạt động của Nhóm làm việc chung về xây dựng qui hoạch ngành công nghiệp xe máy trong năm 2006 và 2007 là một phần của những nỗ lực đó.

---

<sup>1</sup> Tháng 8 năm 2007, Bộ Công nghiệp được sáp nhập với Bộ Thương mại thành Bộ Công Thương. Trong cuốn sách này, thuật ngữ *Bộ Công Nghiệp* viết tắt là MOI, được sử dụng để chỉ cơ quan chịu trách nhiệm quản lý ngành xe máy.

<sup>2</sup> Các kết quả của chuyến công tác được in trong ấn phẩm của VDF, *Chính sách công nghiệp của Thái Lan, Malaysia và Nhật Bản: Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam*, 2006, bằng tiếng Việt và tiếng Anh. VDF còn có nhiều ấn phẩm về chính sách công nghiệp, công nghiệp hỗ trợ, phát triển kinh tế Nhật Bản v.v. Các ấn phẩm này phát hành miễn phí và được đăng tải trên website [www.vdf.org.vn](http://www.vdf.org.vn).

## *Xuất phát điểm*

Soạn thảo chiến lược và qui hoạch phát triển các ngành công nghiệp<sup>3</sup> là trách nhiệm của Viện Chính sách và Chiến lược công nghiệp thuộc Bộ Công Nghiệp. Ngoài ra soạn thảo chiến lược phát triển ngành công nghiệp xe máy là một trong 44 nội dung của chương trình hành động (điều 41) thuộc Sáng kiến chung Việt Nam – Nhật Bản giai đoạn 1 (2003-2005) nhằm cải thiện môi trường kinh doanh và nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam. Tổ chức hợp tác phát triển Nhật Bản (JICA) đã cử Ông Taizo Otani, chuyên gia công nghiệp sang Việt Nam hỗ trợ Viện Chính sách và Chiến lược công nghiệp trong quá trình soạn thảo.

Sau đó việc soạn thảo qui hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp xe máy được giao cho nhóm nghiên cứu thuộc Viện Chính sách và Chiến lược công nghiệp do Ông Nguyễn Anh Nam phụ trách (xem chú thích thứ 3 về sự khác biệt giữa chiến lược và qui hoạch tổng thể). Năm 2005 Ông Nam có nhã ý mời VDF tư vấn cho việc soạn thảo qui hoạch phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ. Đầu năm 2006, Ông Nam lại mời VDF hợp tác soạn thảo qui hoạch tổng thể phát triển ngành xe máy Việt Nam. VDF đã chấp thuận với điều kiện (i) việc soạn thảo phải có sự tham gia của cộng đồng doanh nghiệp, đặc biệt là các nhà sản xuất xe máy và (ii) phương pháp luận, nội dung cũng như cấu trúc của bản qui hoạch không nhất thiết phải tuân thủ trình tự cũ.

Sau đó VDF đã tổ chức một cuộc gặp gỡ không chính thức nhằm giới thiệu Viện Chiến lược và chính sách công nghiệp với các chuyên gia và các nhà sản xuất. Trong một lần tiếp xúc khác VDF đề nghị Tổng giám đốc Công ty Honda và Yamaha hai nhà sản xuất xe máy lớn nhất của Việt Nam tham gia vào quá trình soạn thảo. Các doanh nghiệp này rất hoan nghênh cơ hội hợp tác với Bộ Công nghiệp mặc dù việc này tương đối mất thời gian và kết quả cũng chưa thật rõ ràng. IPSI và các nhà sản xuất đề

---

<sup>3</sup> Ở Việt Nam thường có một bản chiến lược ngắn trước khi soạn thảo bản quy hoạch phát triển chi tiết. Cả hai văn bản này đều được trình lên Thủ tướng và Bộ trưởng để xem xét trước khi phê duyệt. Bản quy hoạch sẽ được kèm theo một văn bản tóm tắt do Thủ tướng hay Bộ trưởng ký phê duyệt. Chiến lược ngành xe máy được Bộ trưởng Bộ Công nghiệp ký phê duyệt vào tháng 9 năm 2006 và Quy hoạch phát triển xe máy được Bộ trưởng Bộ Công Thương ký phê duyệt vào tháng 8 năm 2007.

ngộ VDF làm cơ quan đầu mối cho việc soạn thảo bản qui hoạch tổng thể. VDF hỗ trợ quá trình soạn thảo thông qua việc liên hệ, viết lách, biên tập, dịch cũng như các hỗ trợ về tài chính bổ sung cho ngân sách của IPSI.

Vào tháng 4 năm 2006, các buổi gặp gỡ nghiên cứu sơ bộ đã được tổ chức nhằm xây dựng đề cương, cách thức tiến hành công việc. Thành viên tham dự là IPSI, Honda, Yamaha, các chuyên gia công nghiệp Nhật Bản, và các thành viên VDF. Đây là tiền thân của Nhóm JWG. Sau đó Nhóm JWG đã được Bộ công nghiệp và Sáng kiến chung Việt Nam – Nhật Bản giai đoạn 2 (2006-2008) chính thức công nhận là cơ quan soạn thảo bản qui hoạch tổng thể này. Thỏa thuận về hợp tác giữa VDF và Bộ công nghiệp được ký kết vào tháng 9 năm 2006.

### *Mục đích và các hoạt động chính*

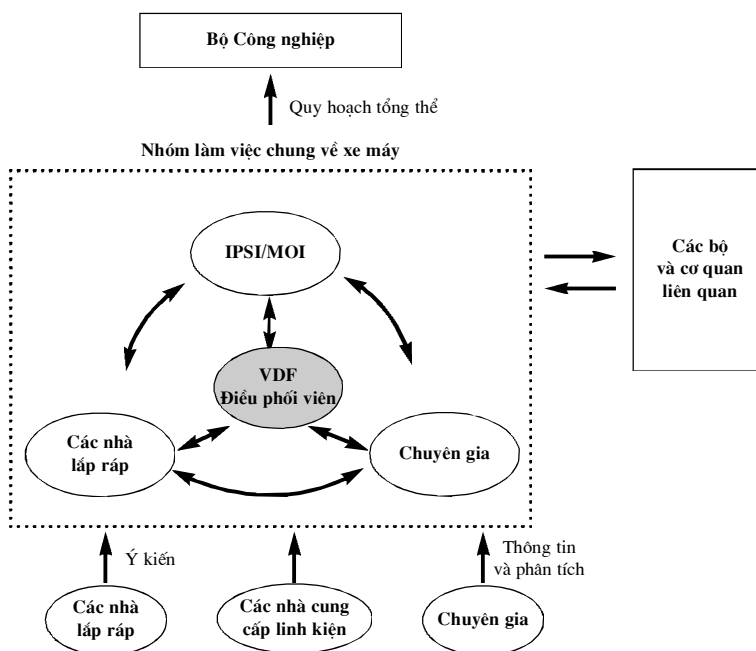
Mục đích quan trọng nhất của việc soạn thảo chung khác với cách làm hiện nay của Bộ công nghiệp là đưa ra được một qui hoạch tổng thể được cả chính phủ và cộng đồng doanh nghiệp chấp thuận và ủng hộ. Để làm được điều đó, hợp tác trên cơ sở tin cậy lẫn nhau là hết sức cần thiết để xây dựng bản qui hoạch này. Hoạt động của JWG cũng là một bước để khắc phục hai yếu kém trong quá trình xây dựng chính sách tại Việt Nam như đã nêu ở phần trước là thiếu sự tham gia của các chủ thể khác nhau và thiếu sự hợp tác giữa các bộ ban ngành liên quan.

Cách thức xây dựng qui hoạch được mô tả trong hình sau. Trong nội bộ JWG, VDF có trách nhiệm điều phối và liên kết các chuyên viên, các nhà sản xuất, các chuyên gia trong lĩnh vực. Mô hình kim tự tháp này là phiên bản của mô hình Thái Lan đã áp dụng trong quá trình xây dựng chính sách công nghiệp dưới thời Thủ tướng Thaksin với qui mô nhỏ hơn<sup>4</sup>. Tuy nhiên do hạn chế về tài chính cũng như nguồn nhân lực số thành viên của

---

<sup>4</sup> Dưới thời chính phủ của Thủ tướng Thaksin (2001-2006), nhiều viện công nghiệp đã được thành lập nhằm thiết lập mối quan hệ chặt chẽ giữa Chính phủ với cộng đồng doanh nghiệp và các chuyên gia. Ví dụ Viện ô tô Thái Lan do Ngài Vallop Tiasiri đứng đầu có vai trò đặc biệt quan trọng trong quá trình đàm phán giữa các bên và soạn thảo qui hoạch phát triển ngành ô tô của Thái Lan. Mô hình của Thái Lan khác với mô hình do chúng tôi đề xuất các điểm sau: (i) vị thế của cơ quan nghiên cứu; (ii) chỉ đạo trực tiếp của thủ tướng; (iii) sự tham gia rộng rãi của các đối tượng liên quan; (iv) khả năng tiếp cận trực tiếp của khu vực tư nhân đối với thủ tướng; (v) qui hoạch không đòi hỏi sự phê chuẩn chính thức v.v.

JWG chỉ bao gồm 10 thành viên chủ chốt (4 chuyên viên, 3 nhà sản xuất, 3 chuyên gia) và 8 thành viên khác<sup>5</sup>. Tổng giám đốc công ty Honda, Yamaha rất tích cực tham gia vào các hoạt động của JWG. Tất cả các thành viên của JWG đều hoạt động trên cơ sở tự nguyện không nhận bất cứ khoản thù lao nào.



Với quỹ thời gian và kinh phí rất hạn hẹp JWG rất quan tâm đến việc thu hút sự tham gia của các chủ thể khác nhau như các nhà lắp ráp, các nhà cung cấp, các chuyên gia, nhà hoạch định chính sách và người tiêu dùng. Dựa trên các quan hệ của Bộ Công nghiệp và VDF, JWG truyền tải thông tin về việc xây dựng qui hoạch tới các nhà lắp ráp xe máy, các nhà cung cấp linh kiện. Ngoài 3 nhà sản xuất chính, các doanh nghiệp lắp ráp xe máy khác (không phải là thành viên của JWG) cũng được tham vấn ý kiến

<sup>5</sup> Trong quá trình soạn thảo có sự luân chuyển nhân sự cao cấp tại công ty Yamaha và Honda. Các tổng giám đốc mới thay thế các Tổng giám đốc cũ trong thành viên JWG.

thông qua các cuộc tham quan nhà máy cũng như hai cuộc hội thảo tại miền Bắc và miền Nam.

Vấn đề minh bạch hóa thông tin cũng đặc biệt được quan tâm. Tất cả các bản thảo, biên bản cuộc họp, tài liệu hội thảo đều được đưa lên trang web của VDF ([www.vdf.org.vn/jwg.htm](http://www.vdf.org.vn/jwg.htm)) ngoại trừ một số thông tin nhạy cảm liên quan tới bí mật kinh doanh.

Trong suốt quá trình soạn thảo, đặc biệt trong mấy tháng đầu tiên, các công việc hành chính chiếm phần lớn quỹ thời gian. Thay đổi cách làm cũ, chuyển sang cách làm mới làm nảy sinh nhiều vấn đề như thời gian, phân bổ trách nhiệm, tài chính v.v. Một vấn đề tốn khá nhiều thời gian tranh luận là bản chất của tài liệu đang được soạn thảo. Các thành viên phi chính phủ của JWG muốn đảm bảo sản phẩm cuối cùng là những nội dung cơ bản của bản qui hoạch tổng thể được phê duyệt chứ không đơn thuần là tài liệu tham khảo hay phụ lục kèm theo<sup>6</sup>. Vấn đề thứ hai là thời hạn hoàn thành bản qui hoạch. Các thành viên của JWG mong muốn có khoảng thời gian ít nhất là một năm rưỡi để hoàn thành. Song Bộ công nghiệp lại cần có sản phẩm trong năm tài chính. Cuối cùng thì hai bên đi đến thống nhất thời hạn hoàn thành là tháng năm năm 2007. Có nghĩa là JWG có khoảng một năm cho việc soạn thảo qui hoạch.

JWG tổ chức 27 cuộc họp. Trong tháng 4 và tháng 5 năm 2006 JWG chủ yếu thảo luận về các công việc hành chính. Từ tháng 5 đến tháng 8 năm 2006 JWG có 9 buổi hội thảo khởi động để chia sẻ các thông tin chính và xác định những vấn đề quan trọng cần đưa vào bản qui hoạch. JWG tham vấn ý kiến của nhiều chuyên gia. Tháng 9 năm 2006, đề cương chi tiết và phân công nhiệm vụ được thông qua. Những người chấp bút bao gồm thành viên của JWG và một số chuyên gia bên ngoài. Ngoài ra 15 cuộc họp khác cũng được tổ chức trong quá trình soạn thảo trong đó có một cuộc họp trong tháng 10 năm 2007 sau khi bản qui hoạch được phê duyệt.

Tháng 11 năm 2006 và tháng 3 năm 2007 JWG tổ chức hai chuyến công tác ở miền Bắc và miền Nam nhằm tiếp xúc, trao đổi ý kiến với các nhà lắp ráp xe máy và các nhà sản xuất linh kiện. Cũng vào tháng 3 năm 2007

---

<sup>6</sup> JWG nhận được nhiều sự đảm bảo chắc chắn từ phía Bộ Công nghiệp. Tuy nhiên bản dự thảo của JWG không trở thành bản qui hoạch được chính thức phê duyệt.

VDF tiến hành thăm dò ý kiến người tiêu dùng thông qua phỏng vấn trực tiếp và qua báo điện tử<sup>7</sup> và tổ chức diễn đàn xe máy tại Hà Nội. Từ tháng Giêng đến tháng 3 năm 2007 JWG tiếp nhận ba đoàn chuyên gia Nhật Bản trợ giúp cho quá trình soạn thảo<sup>8</sup>. Bên cạnh đó, kết quả khảo sát doanh nghiệp trong ngành công nghiệp hỗ trợ của VDF và Bộ công nghiệp cũng như các nghiên cứu đang triển khai của VDF được sử dụng như tài liệu tham khảo<sup>9</sup>. Đến tháng 5 năm 2007 JWG hoàn thành bản dự thảo bằng tiếng Việt và tiếng Anh để trình Bộ Công nghiệp.

### *Bản dự thảo của JWG*

Đặc điểm của bản dự thảo do JWG soạn thảo có thể tóm lược như sau:

Thứ nhất, như đã nêu, nội dung và cơ cấu bản dự thảo không giống như qui định chung của MPI và Bộ công nghiệp đối với các qui hoạch phát triển ngành. Qui hoạch theo lối truyền thống thường bắt đầu từ tổng quan tình hình trong nước, khu vực và thế giới. Sau đó phân tích sâu hơn tình hình Việt Nam bao gồm các yếu tố tích cực và tiêu cực. Từ đó định hướng tầm nhìn, mục tiêu và kế hoạch, đề ra các yêu cầu cụ thể về sản xuất, đầu tư, phân phối v.v. Tiếp đó đưa ra hàng loạt các biện pháp chính sách rất ngắn gọn và không có chương trình hành động cụ thể. Cuối cùng là phân bổ trách nhiệm giữa các bộ ngành và cơ quan. JWG đề xuất một cấu trúc hoàn toàn mới. Tuy nhiên vẫn còn chưa rõ ràng liệu cấu trúc mới này có được chấp nhận hay không.

Thứ hai, nếu các bản qui hoạch phát triển ngành khác phần lớn chỉ chú trọng đến yếu tố sản xuất thì trong bản qui hoạch lần này khía cạnh sản

---

<sup>7</sup> VDF đã tiến hành phỏng vấn 1981 người tại Hà Nội, TP HCM và Cần Thơ từ 5 đến 18 tháng Ba năm 2007. Ngoài ra, VDF thực hiện thăm dò ý kiến trực tuyến trên website của VDF và các báo điện tử như Vnexpress, Dân Trí, Thanh Niên từ 5-20 tháng Ba năm 2007 với 7.763 lượt truy cập (khoảng 4.000 người). Cả hai hình thức điều tra đều đạt câu hỏi đơn giản về số lượng xe máy lưu hành và phương thức cần áp dụng để quản lý. Kết quả cho thấy 50,3% muốn quản lý theo lộ trình, 26,3% cho rằng không cần quản lý và 23,4% mong muốn áp dụng các biện pháp quản lý khẩn cấp, 49,0% đề xuất quản lý bằng các biện pháp hành chính và 51,0% cho rằng cần quản lý bằng các biện pháp kinh tế. Mặc dù kết quả nghiên cứu không mang nhiều tính khoa học, nó cũng góp phần nâng cao nhận thức của người tiêu dùng và quảng bá cho hoạt động xây dựng chính sách.

<sup>8</sup> Ông Kiyoyuki Minato (Viện nghiên cứu ô tô Nhật Bản) về ô nhiễm môi trường không khí; Ông Shosei Hiroe (Chuyên gia tư vấn) về công nghiệp hỗ trợ; và Ông Taisuke Kawashima (Yamaha), Ông Hiroshi Nakagawa (Honda), và các chuyên gia thuộc Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Nhật Bản (JAMA) về quyền sở hữu trí tuệ.

<sup>9</sup> Có bản tiếng Anh và tiếng Việt tại VDF.

xuất và các vấn đề xã hội như sự tiện dụng, ô nhiễm môi trường không khí, ách tắc và tai nạn giao thông được coi trọng như nhau. Đây là một đặc điểm riêng biệt của ngành công nghiệp xe máy Việt Nam so với các nước khác. Bộ Công nghiệp nhận thức được rằng các doanh nghiệp FDI đang và sẽ chiếm lĩnh thị trường xe máy trong nước. Sự trợ giúp của nhà nước về R&D, công nghệ, tài chính v.v. là không cần thiết đối với các doanh nghiệp FDI vốn có khả năng cạnh tranh toàn cầu. Bên cạnh vai trò quan trọng của xe máy trong đời sống của người Việt Nam, việc phát triển không kiểm soát của xe máy gây ra những thiệt hại xã hội nghiêm trọng cũng là việc cần xem xét. Để ngành công nghiệp xe máy Việt Nam phát triển tốt cần đề ra các biện pháp quản lý các vấn đề xã hội liên quan tới việc sử dụng xe máy. Đó là nguyên nhân chính phải xây dựng các chương trình hành động có hiệu quả.

Thứ ba, Nhà nước phải có định hướng chính sách rõ ràng nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh của mình, trong đó phát triển công nghiệp hỗ trợ và xây dựng nguồn nhân lực là những vấn đề cơ bản. Bản dự thảo của JWG cho rằng sản xuất, đầu tư, xuất khẩu hay lựa chọn công nghệ phải do doanh nghiệp và thị trường quyết định. Khu vực tư nhân sẽ là đầu tàu còn nhà nước là người giám sát. Nhà nước không nên đơn phương áp đặt các chỉ tiêu về số lượng cho doanh nghiệp.

Thứ tư, về mặt chỉ tiêu số lượng, chúng tôi không cho rằng đây là việc hoàn toàn không tốt. Nếu nhà nước và doanh nghiệp tin tưởng lẫn nhau và luôn luôn hợp tác chặt chẽ thì việc đưa ra một vài chỉ tiêu định lượng là lẽ tự nhiên. Ví dụ, qui hoạch tổng thể về phát triển ngành ô tô, xe máy của Thái Lan giai đoạn 2002-2005 đề ra các mục tiêu cụ thể về sản lượng, xuất khẩu, tỷ lệ nội địa hóa cho ô tô và xe máy. Tuy nhiên các mục tiêu này không phải do chính phủ đơn phương áp đặt mà được sự chấp thuận của các doanh nghiệp. Tại Việt Nam lòng tin và sự hợp tác giữa nhà nước và các doanh nghiệp chưa đạt đến mức để có thể đưa ra những chỉ tiêu định lượng hợp lý. Trong bối cảnh như vậy, việc đơn phương áp đặt các chỉ tiêu định lượng chỉ làm nảy sinh thêm nhiều vấn đề. Do vậy JWG không đưa ra bất cứ chỉ tiêu định lượng nào đối với nhà sản xuất.

Thứ năm, bản dự thảo của JWG chứa đựng rất nhiều phân tích về tình hình hiện tại. Tại nhiều quốc gia, qui hoạch tổng thể phát triển công nghiệp thường không phân tích nhiều về quá khứ và tình hình hiện tại, đi

thăng vào mục tiêu, kế hoạch hành động, các tiêu chí giám sát. Tuy nhiên JWG chủ định viết dài và có nhiều phần giải thích. Như chúng tôi đã nói, sự tin tưởng và hợp tác giữa doanh nghiệp và chính phủ ở Việt Nam còn rất yếu do vậy chúng tôi muốn cung cấp nhiều thông tin cơ sở ban đầu nhằm tạo dựng một quan điểm chung về ngành công nghiệp này. Theo chúng tôi việc làm này vẫn còn cần thiết ở Việt Nam. Trong tương lai, khi mối quan hệ giữa doanh nghiệp và chính phủ được cải thiện, Việt Nam sẽ có thể soạn thảo các qui hoạch phát triển hiệu quả hơn.

Thứ sáu, bản dự thảo của JWG do các chuyên gia Việt Nam và Nhật Bản soạn thảo. Điều này cũng phần nào phản ánh một thực tế là ba trong bốn doanh nghiệp lắp ráp xe máy lớn nhất Việt Nam là Nhật Bản, và cũng phần nào nói lên những khó khăn trong việc hình thành một nhóm soạn thảo đa quốc gia. Sự tham gia của các doanh nghiệp FDI phi Nhật Bản trong quá trình soạn thảo tương đối hạn chế do thời gian, kinh phí và nhân lực. Tuy vậy, trong tương lai một khi quá trình soạn thảo chính sách đã được thiết lập tốt, việc tham gia của các đối tượng liên quan không phụ thuộc vào quốc tịch là việc làm hết sức cần thiết.

Cuối cùng, sự phối hợp giữa các bộ ngành liên quan trong quá trình soạn thảo, một trong những mục tiêu mà JWG mong muốn chưa được thực hiện. JWG chỉ có một năm để hoàn thành bản dự thảo. Đến tháng 5 năm 2007, JWG đã tổ chức được nhiều cuộc trao đổi với các đối tượng liên quan khác nhau, tuy vậy các đề xuất về chính sách vẫn chưa cụ thể, do vậy chưa thể trao đổi với các bộ ngành liên quan. Tuy nhiên JWG tin rằng cụ thể hóa các chương trình hành động, nguồn lực và thời gian cũng như các tiêu chí giám sát đặc biệt quan trọng cho việc thực thi chính sách. JWG hi vọng sẽ tiếp tục hỗ trợ quá trình này với các điều kiện có thể.

JWG cho rằng bản dự thảo làm trong thời gian ngắn với kinh phí và nguồn nhân lực hạn chế chưa thật hoàn thiện. Tuy nhiên cũng phải thừa nhận rằng đây là bản qui hoạch phát triển ngành công nghiệp đầu tiên tại Việt Nam được xây dựng với sự tham gia của chính phủ và doanh nghiệp trong toàn bộ quá trình soạn thảo.

### *Chỉnh sửa và phê chuẩn*

Sau khi JWG trình bộ Công nghiệp bản dự thảo, hội đồng thẩm định của Bộ đã thẩm định lại nội dung và lấy kiến của các ban ngành liên quan cũng

như ý kiến của các doanh nghiệp Việt Nam. JWG không được thông báo về quá trình thẩm định. Trong quá trình thẩm định, có một thay đổi nhỏ về tổ chức. Tháng Tám năm 2007, Quốc Hội thông qua quyết định sáp nhập hai bộ Công nghiệp và Thương mại thành Bộ Công thương (MOIT).

Ngày 29 tháng 8 năm 2007, các phương tiện thông tin đại chúng đưa tin Bộ trưởng Bộ Công Thương Vũ Huy Hoàng đã phê chuẩn bản qui hoạch tổng thể về phát triển ngành công nghiệp xe máy. VDF nhận được văn bản phê chuẩn, nghiên cứu nội dung và triệu tập cuộc họp với JWG. Rất đáng tiếc, nội dung bản qui hoạch được phê duyệt có nhiều điểm khác với bản dự thảo<sup>10</sup>. Theo giải thích của IPSI bản qui hoạch được phê duyệt có sử dụng tới 80% các luận cứ và đề xuất của JWG. Tuy nhiên bản qui hoạch được phê duyệt giống một tài liệu soạn thảo hoàn toàn mới hơn là bản sửa đổi của dự thảo do JWG soạn thảo.

Những khác biệt cơ bản bao gồm: (i) cơ cấu các chương đã được thay đổi và quay trở lại gần giống với các mẫu qui hoạch truyền thống; (ii) bỏ quan điểm nhà nước không nên áp đặt các mục tiêu định lượng và đưa các chỉ tiêu về xuất khẩu và nội địa hóa; (iii) các nội dung về sản xuất lẫn át các khía cạnh xã hội; và (iv) bổ sung mới các mục tiêu chính sách cũng như các giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp trong nước.

Các thành viên phi chính phủ của JWG rất lấy làm tiếc là JWG không được thông báo trước về những thay đổi lớn và quá trình phê chuẩn.

Mặc dù bản dự thảo qui hoạch do JWG soạn thảo không trở thành bản qui hoạch được phê duyệt tại thời điểm này JWG vẫn mong muốn ghi lại quá trình soạn thảo, cả những thành công và hạn chế trong cuốn sách này. Các thành viên của JWG chân thành hi vọng Việt Nam sẽ vượt qua những vấn đề về chính sách và sẽ xây dựng thành công nhiều chính sách phát triển công nghiệp trong tương lai.

Hà Nội, tháng 10 năm 2007

Nhóm làm việc chung

---

<sup>10</sup> Bản qui hoạch được chính thức phê chuẩn có tại IPSI và VDF. Bản dịch tiếng Anh (không chính thức) sẽ được công bố trong thời gian gần đây.