

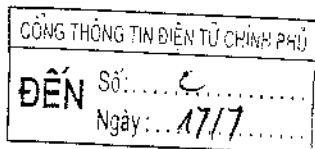
**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập – Tự do – Hạnh Phúc**

Số: 1168 /QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 16 tháng 7 năm 2014

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam  
 đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035**

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;  
 Xét đề nghị của Bộ Công Thương,

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 với các nội dung chủ yếu sau:

## 1. Quan điểm

a) Công nghiệp ô tô là ngành tạo động lực quan trọng thúc đẩy sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa, cần được khuyến khích phát triển bằng những chính sách ổn định, nhất quán và dài hạn.

b) Phát triển ngành công nghiệp ô tô trên cơ sở phát huy tiềm năng của doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế nhằm đáp ứng từng bước nhu cầu trong nước và nhu cầu an ninh, quốc phòng của đất nước.

c) Đến năm 2035: Ngành công nghiệp ô tô bảo đảm hiệu quả tổng thể về kinh tế - xã hội cũng như các yêu cầu về môi trường và xu hướng sử dụng năng lượng tiết kiệm, đáp ứng nhu cầu trong nước và tham gia vào chuỗi sản xuất, chế tạo ô tô thế giới, có giá trị xuất khẩu lớn,

## 2. Chiến lược

Phát huy nội lực của mọi thành phần kinh tế trong nước; chú trọng liên kết, hợp tác với các tập đoàn sản xuất ô tô lớn trên thế giới để phát triển ngành công nghiệp ô tô đồng bộ với phát triển hạ tầng giao thông, đáp ứng cơ bản nhu cầu trong nước về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, phù hợp với chính sách tiêu dùng và các yêu cầu về bảo vệ môi trường, tiết kiệm năng lượng; nâng cao năng lực cạnh tranh để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới; tạo động lực thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế của cả nước theo hướng hiện đại.

Các nhóm sản phẩm ưu tiên:

a) Đối với xe tải và xe khách từ 10 chỗ trở lên

Chú trọng phát triển dòng xe tải nhỏ đa dụng phục vụ cho sản xuất nông nghiệp, nông thôn và các loại xe khách tầm trung và tầm ngắn chạy liên tỉnh, huyện, nội đô... phù hợp với điều kiện địa hình, hạ tầng giao thông trong nước với giá thành hợp lý, an toàn và tiện dụng.

b) Đối với xe chở người đến 9 chỗ

Tập trung vào dòng xe cá nhân kích thước nhỏ, tiêu thụ ít năng lượng phù hợp với hạ tầng giao thông và thu nhập của người dân.

c) Đối với xe chuyên dụng

Lựa chọn sản xuất, lắp ráp một số chủng loại xe có nhu cầu lớn (xe chở beton, xe xitec, xe phục vụ an ninh, quốc phòng...); khuyến khích sản xuất xe nông dụng nhỏ đa chức năng (kết hợp vận tải hàng hoá với một hay nhiều tính năng như làm đất, bơm nước, phát điện, phun thuốc sâu...) để đáp ứng nhu cầu của đồng bào vùng nông thôn và miền núi.

d) Đối với công nghiệp hỗ trợ

Tiếp cận và ứng dụng công nghệ để chế tạo được các chi tiết, linh kiện quan trọng như bộ truyền động, hộp số, động cơ, thân vỏ xe... cho một vài chủng loại xe; tăng cường hợp tác với các hãng ô tô lớn để lựa chọn chủng loại phụ tùng, linh kiện mà Việt Nam có thể sản xuất để đảm nhận vai trò mắt xích trong chuỗi sản xuất - cung ứng toàn cầu, trên cơ sở đó đầu tư công nghệ tiên tiến, sản xuất phục vụ xuất khẩu.

3. Mục tiêu

a) Mục tiêu tổng quát

Xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trở thành ngành công nghiệp quan trọng, đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, tham gia xuất khẩu, tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của các ngành công nghiệp khác và nâng cao năng lực cạnh tranh để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới.

b) Mục tiêu cụ thể

- Số lượng xe sản xuất trong nước:

+ Năm 2020, tổng sản lượng xe đạt ~ 227.500 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 114.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 14.200 chiếc, xe tải ~ 97.960 chiếc, xe chuyên dụng ~ 1.340 chiếc.

+ Năm 2025, tổng sản lượng xe đạt ~ 466.400 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 237.900 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 29.100 chiếc, xe tải ~ 197.000 chiếc, xe chuyên dụng ~ 2.400 chiếc.

+ Năm 2035, tổng sản lượng xe đạt ~ 1.531.400 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 852.600 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 84.400 chiếc, xe tải ~ 587.900 chiếc,

xe chuyên dụng ~ 6.500 chiếc.

- Tỷ lệ số xe sản xuất lắp ráp so với nhu cầu nội địa:

+ Năm 2020, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm ~ 67%, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt ~ 60%, từ 10 chỗ trở lên đạt ~ 90%, xe tải đạt ~ 78%, xe chuyên dụng đạt ~ 15%.

+ Năm 2025, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm ~ 70%, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt ~ 65%, từ 10 chỗ trở lên đạt ~ 92%, xe tải đạt ~ 78%, xe chuyên dụng đạt ~ 18%.

+ Năm 2035, xe sản xuất lắp ráp trong nước chiếm ~ 78%, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt ~ 75%, từ 10 chỗ trở lên đạt ~ 94%, xe tải đạt ~ 82%, xe chuyên dụng đạt ~ 23%.

- Phát triển công nghiệp hỗ trợ:

+ Giai đoạn đến năm 2020, cơ bản hình thành ngành công nghiệp hỗ trợ cho sản xuất ô tô. Phần đầu đáp ứng ~ 35% (tính theo giá trị) nhu cầu về linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước.

+ Giai đoạn 2021 - 2025 bắt đầu sản xuất được một số chi tiết quan trọng trong bộ phận truyền động, hộp số, động cơ (nhất là cho xe khách và xe tải nhẹ), từng bước tham gia hệ thống cung ứng sản phẩm hỗ trợ trong chuỗi giá trị toàn cầu của ngành công nghiệp ô tô thế giới.

+ Giai đoạn 2026 - 2035, tiếp tục phát triển công nghiệp hỗ trợ cho sản xuất ô tô, phần đầu trở thành nhà cung cấp quan trọng nhiều loại linh kiện, phụ tùng cho ngành công nghiệp ô tô khu vực và thế giới. Đáp ứng trên 65% (tính theo giá trị) nhu cầu về linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước.

Cụ thể tỷ lệ giá trị sản xuất chế tạo trong nước đối với sản xuất ô tô: đến năm 2020, xe đến 9 chỗ đạt 30 - 40%, từ 10 chỗ trở lên đạt 35 - 45%, xe tải đạt 30 - 40%, xe chuyên dụng đạt 25 - 35%; đến năm 2025, xe đến 9 chỗ đạt 40 - 45%, từ 10 chỗ trở lên đạt 50 - 60%, xe tải đạt 45 - 55%, xe chuyên dụng đạt 40 - 45%; đến năm 2035, xe đến 9 chỗ đạt 55 - 60%, từ 10 chỗ trở lên đạt 75 - 80%, xe tải đạt 70 - 75%, xe chuyên dụng đạt 60 - 70%.

- Về xuất khẩu:

+ Năm 2020, tổng lượng xe xuất khẩu đạt ~ 20.000 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 5.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 5.000 chiếc, xe tải ~ 10.000 chiếc. Giá trị xuất khẩu linh kiện và phụ tùng đạt ~4 tỷ USD.

+ Năm 2025, tổng lượng xe xuất khẩu đạt ~ 37.000 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 15.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 7.000 chiếc, xe tải ~ 15.000 chiếc. Giá trị xuất khẩu linh kiện và phụ tùng đạt ~ 5 tỷ USD.

+ Năm 2035, tổng lượng xe xuất khẩu đạt ~ 90.000 chiếc, trong đó: xe đến 9 chỗ ~ 50.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên ~ 15.000 chiếc, xe tải ~ 25.000 chiếc. Giá trị xuất khẩu linh kiện và phụ tùng đạt ~ 10 tỷ USD.

#### 4. Định hướng

- Xác định và thiết lập đối tác chiến lược, khuyến khích đầu tư các dự án đủ lớn để tạo dựng thị trường cho công nghiệp hỗ trợ. Khuyến khích sản xuất dòng xe thân thiện môi trường (xe tiết kiệm nhiên liệu, xe hybrid, xe sử dụng nhiên liệu sinh học, xe chạy điện...), đáp ứng các yêu cầu về tiêu chuẩn khí thải theo lộ trình đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Tập trung đầu tư cải tiến, nâng cấp công nghệ để nâng cao chất lượng sản phẩm bảo đảm hợp chuẩn quốc tế.

- Hình thành một số trung tâm/cụm liên kết công nghiệp ô tô tập trung trên cơ sở tổ chức, sắp xếp lại sản xuất. Đẩy mạnh hợp tác - liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, các cơ sở nghiên cứu - triển khai và các cơ sở đào tạo thuộc mọi thành phần kinh tế để nâng cao hiệu quả đầu tư và tăng cường khả năng chuyên môn hoá.

- Hoàn thiện hệ thống luật pháp và phát triển hạ tầng giao thông đảm bảo an toàn giao thông; nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng yêu cầu của thị trường.

#### 5. Một số giải pháp và cơ chế chính sách

##### a) Giải pháp

- Xây dựng Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô, cụ thể hoá một số nội dung của Chiến lược này.

- Xây dựng Chương trình/Kế hoạch hành động trong khuôn khổ quan hệ đối tác chiến lược của Việt Nam với các quốc gia có công nghiệp ô tô phát triển.

- Lựa chọn một số bộ phận quan trọng trong chuỗi giá trị cấu thành ô tô đưa vào Danh mục sản phẩm cơ khí trọng điểm.

- Nghiên cứu thiết lập các điều kiện kinh doanh cần thiết đối với ô tô nhập khẩu đồng thời hoàn thiện, bổ sung tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu đối với ô tô sản xuất trong nước để bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, phù hợp với thông lệ quốc tế.

##### b) Cơ chế chính sách

- Nghiên cứu, rà soát, cải cách các chính sách thuế, phí (thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc và linh, phụ kiện; thuế tiêu thụ đặc biệt...) bảo đảm khả thi và ổn định lâu dài, phù hợp với các cam kết quốc tế trong quá trình hội nhập.

- Rà soát, điều chỉnh chính sách cho vay dài hạn vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước với lãi suất phù hợp theo từng thời kỳ đối với những dự án sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô.

- Hoàn thiện đồng bộ các cơ chế, chính sách liên quan nhằm đạt những mục tiêu phát triển của công nghiệp ô tô, đặc biệt đối với những dự án đầu tư sản xuất xe thân thiện môi trường.

- Bảo đảm nhất quán, ổn định hệ thống chính sách trong thời gian tối thiểu 10 năm, phù hợp với xu thế hội nhập để tạo sự tin tưởng đối với người tiêu dùng và nhà sản xuất, làm tiền đề cho các hoạt động đầu tư.

## **Điều 2. Tổ chức thực hiện**

### **1. Bộ Công Thương**

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và các Bộ, ngành liên quan dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về các chính sách để thực hiện Chiến lược Phát triển ngành công nghiệp Ô tô Việt Nam.

- Xây dựng Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cho giai đoạn đến năm 2030, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Chủ trì công bố và tổ chức triển khai thực hiện Chiến lược này.

- Xác định rõ đối tác chiến lược trong việc phát triển ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ nhằm tham gia vào chuỗi giá trị phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu.

### **2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư**

Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương và các Bộ, ngành liên quan xây dựng hệ thống chính sách tăng cường khả năng thu hút nguồn vốn đầu tư nước ngoài để phát triển công nghiệp ô tô.

### **3. Bộ Tài chính**

Phối hợp với Bộ Công Thương và các Bộ, ngành có liên quan rà soát và đề xuất các chính sách tín dụng ưu đãi, thuế và phí phù hợp nhằm khuyến khích phát triển ngành công nghiệp ô tô đáp ứng mục tiêu Chiến lược đề ra.

### **4. Bộ Khoa học và Công nghệ**

Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan ban hành các tiêu chuẩn quy phạm kỹ thuật đối với xe ô tô sản xuất trong nước, phù hợp với tiêu chuẩn toàn cầu; xây dựng hàng rào kỹ thuật đối với xe ô tô nhập khẩu.

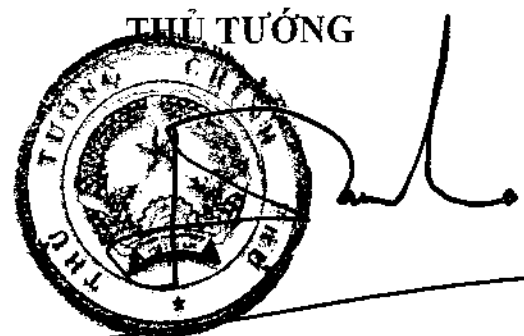
**Điều 3.** Các Bộ, ngành và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong quá trình chỉ đạo, thực hiện Chiến lược này, theo chức năng, nhiệm vụ của mình cần đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ giữa Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô với các Chiến lược, Quy hoạch, các nhiệm vụ kinh tế-xã hội của từng Bộ, ngành và địa phương. Khi ban hành các chính sách mới phải bảo đảm nguyên tắc kế thừa và không trái với chủ trương phát triển ngành công nghiệp ô tô đã được phê duyệt.

**Điều 4.** Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký và thay thế Quyết định số 175/2002/QĐ-TTg ngày 03 tháng 12 năm 2002 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020.

**Điều 5.** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng các cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Thủ trưởng các cơ quan có 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 CP;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc TW;
- Văn phòng TW và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các UB của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- UB Giám sát tài chính QG;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ngân hàng Chính sách Xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Các Tập đoàn kinh tế, Tổng công ty nhà nước;
- Các Hiệp hội: DN Cơ khí VN, ô tô VN;
- VPCP: BTCN, các PCN, TGĐ Công TTĐT ;  
các Vụ : TH, KTTH, QHQT, KGVX ;
- Lưu: Văn thư, KTN (3b). 330



Nguyễn Tấn Dũng