

YÊU CẦU TỶ LỆ NỘI ĐỊA HÓA TRONG NGÀNH XE ĐIỆN TẠI THÁI LAN: TIẾP CẬN DƯỚI GÓC ĐỘ PHÁP LUẬT WTO

HÀ PHƯƠNG LINH

Giảng viên Khoa Pháp luật Quốc tế, Đại học Luật Hà Nội
Lecturer, Faculty of International Law, Hanoi Law University
Email: halinh.exe@gmail.com

Ngày nhận bài: 22/7/2026

Ngày sửa bài: 10/8/2026

Ngày duyệt đăng bài: 25/8/2026

Tóm tắt:

Nhiều quốc gia đang có xu hướng áp dụng yêu cầu tỷ lệ nội địa hóa (local content requirements - LCRs) nhằm thu hút đầu tư và thúc đẩy sản xuất trong nước. Thái Lan là trường hợp đáng chú ý khi gắn chính sách phát triển xe điện với yêu cầu sử dụng linh kiện, nguyên vật liệu nội địa. Thông qua nghiên cứu vấn đề này, bài viết phân tích và đánh giá tính tương thích với các nghĩa vụ của Thái Lan trong khuôn khổ WTO. Trên cơ sở các quy định WTO và thực tiễn giải quyết tranh chấp, bài viết làm rõ những giới hạn pháp lý đối với LCRs, đặc biệt khi các yêu cầu này tạo lợi thế cho sản phẩm nội địa hoặc gắn ưu đãi với việc sử dụng sản phẩm trong nước. Qua đó, bài viết đề xuất một số hàm ý chính sách nhằm hỗ trợ các nước đang phát triển áp dụng LCRs phù hợp với cam kết WTO.

Từ khóa: tỷ lệ nội địa hóa, xe điện, Thái Lan, WTO, chính sách công nghiệp

Local content requirements in Thailand's electric vehicle industry: A WTO law perspective

Abstract:

Many countries are increasingly adopting local content requirements (LCRs) to attract investment and promote domestic production. Thailand is a notable case, linking its electric vehicle development policy to requirements concerning the use of domestically produced components and materials. This study analyzes these measures and assesses their compatibility with Thailand's obligations under the World Trade Organization (WTO) framework. Drawing on WTO rules and dispute settlement practice, it clarifies the legal limits on LCRs, particularly where such requirements favor domestic products or make incentives conditional on their use. The study then proposes policy implications for developing countries seeking to implement LCRs consistently with their WTO commitments.

Keywords: local content requirements, electric vehicles, Thailand, WTO, industrial policy

1. Đặt vấn đề

Sự chuyển dịch sang phương tiện giao thông sử dụng năng lượng sạch đang thúc đẩy quá trình tái cấu trúc ngành công nghiệp ô tô và chuỗi cung ứng toàn cầu. Với mức độ liên kết cao với các ngành sản xuất pin, linh kiện điện tử, phần mềm và nguyên vật liệu, xe điện ngày càng được các quốc gia coi là một bộ phận của chiến lược công nghiệp hóa và nâng cao năng lực sản xuất trong nước. Trong quá trình này, bên cạnh các công cụ thương mại truyền thống, nhiều quốc gia sử dụng các biện pháp phi thuế quan (Non-Tariff Measures - NTMs), trong đó có yêu cầu tỷ lệ nội địa hóa (LCRs), nhằm khuyến khích sử dụng hàng hóa, linh kiện và nguyên vật liệu nội địa.

Thái Lan là trường hợp tiêu biểu trong chiến lược phát triển xe điện tại Đông Nam Á. Với mục tiêu trở thành trung tâm sản xuất xe điện của khu vực, Thái Lan đã áp dụng các chính sách ưu đãi đầu tư kết hợp LCRs đối với linh kiện và nguyên vật liệu nhằm thúc đẩy chuỗi cung ứng trong nước (Thailand Board of Investment (BOI) (2024), Measures to Promote the Electric Vehicle Industry). Các yêu cầu này chủ yếu gắn với việc tiếp cận các ưu đãi và hỗ trợ của Nhà nước, thay vì áp dụng như nghĩa vụ bắt buộc đối với mọi doanh nghiệp. Việc ưu tiên đầu vào nội địa có thể làm thay đổi điều kiện cạnh tranh giữa hàng hóa trong nước và nhập khẩu, đặt ra vấn đề về tính tương thích của LCRs với các nghĩa vụ WTO. WTO không phủ nhận quyền của các thành viên trong việc theo đuổi chính sách công nghiệp, nhưng phải phù hợp với các cam kết thương mại và không tạo ra sự phân biệt đối xử đối với hàng hóa nhập khẩu.

Bài viết nghiên cứu LCRs trong chính sách phát triển xe điện của Thái Lan nhằm làm rõ giới hạn pháp lý của LCRs dưới góc độ WTO. Qua đó, bài viết rút ra một số hàm ý cho các nước đang phát triển, trong đó có Việt Nam, trong việc xây dựng chính sách phát triển công nghiệp xanh để nâng cao năng lực sản xuất trong nước đồng thời bảo đảm phù hợp với các cam kết thương mại đa phương.

2. Khung pháp lý của WTO đối với yêu cầu tỷ lệ nội địa hóa

2.1. Khung pháp lý của WTO về biện pháp phi thuế quan

Trong hệ thống thương mại đa phương, tự do hóa thương mại không chỉ được thực hiện thông qua việc cắt giảm và ràng buộc thuế quan mà còn thông qua việc kiểm soát các biện pháp phi thuế quan. NTMs được hiểu là các công cụ chính sách ngoài thuế quan có khả năng tác động đến thương mại thông qua việc thay đổi điều kiện tiếp cận thị trường. NTMs có thể phục vụ những mục tiêu chính đáng như bảo vệ sức khỏe con người, môi trường, hoặc an ninh quốc gia, nhưng đồng thời cũng có thể bị lạm dụng như công cụ bóp méo thương mại.

NTMs bao gồm nhiều nhóm biện pháp khác nhau, như: (i) các biện pháp kỹ thuật (TBT); (ii) các biện pháp kiểm dịch động thực vật (SPS); (iii) các biện pháp hạn chế định lượng; và (iv) các yêu cầu về nội địa hóa (UNCTAD, International Classification of Non-Tariff Measures (2019)). Dù khác nhau về hình thức, chúng đều chịu sự điều chỉnh của các nguyên tắc cơ bản trong GATT 1994, đặc biệt là đối xử quốc gia (Điều III), tối huệ quốc (Điều I), cấm hạn chế định lượng (Điều XI) và minh bạch (Điều X). Các nguyên tắc này yêu cầu các thành viên không được đối xử kém thuận lợi đối với hàng hóa nhập khẩu so với hàng hóa tương tự sản xuất trong nước, không phân biệt hàng hóa đến từ các đối tác thương mại khác nhau, tránh lạm dụng NTMs để bảo hộ thương mại nội địa và đảm bảo tính ổn định của hệ thống thương mại đa phương. Ngoài GATT, các hiệp định liên quan như Hiệp định TRIMs, Hiệp định TBT và Hiệp định SPS đóng vai trò cụ thể hóa việc điều chỉnh NTMs.

2.2. Yêu cầu tỷ lệ nội địa hóa trong khuôn khổ các biện pháp phi thuế quan

Trong WTO, LCRs là một dạng điển hình của NTMs, thường được sử dụng để thúc đẩy sản xuất nội địa. LCRs chủ yếu chịu sự điều chỉnh của GATT 1994. Theo Điều III:4, LCRs có thể vi phạm nghĩa vụ đối xử quốc gia nếu làm thay đổi điều kiện cạnh tranh theo hướng bất lợi cho hàng nhập khẩu. Đối với LCRs liên quan đến đầu tư, Điều 2.1 TRIMs và Illustrative List quy định các yêu cầu mua hoặc sử dụng sản phẩm nội địa là không phù hợp với GATT, kể cả khi việc đáp ứng yêu cầu nội địa hóa là điều kiện để doanh nghiệp “được hưởng một lợi ích”. Ngoài ra, LCRs đồng thời có thể thuộc Điều 3.1(b) SCM nếu trợ cấp được gắn với điều kiện sử dụng hàng hóa trong nước thay cho hàng nhập khẩu. Do đó, cùng một biện pháp LCRs có thể phát sinh vấn đề pháp lý theo nhiều hiệp định WTO và cần được đánh giá trên cơ sở từng nghĩa vụ cụ thể.

Việc LCRs bị xác định không phù hợp với Điều III GATT 1994 hoặc TRIMs không đồng nghĩa biện pháp đương nhiên vi phạm WTO. Theo Điều 3 TRIMs, các ngoại lệ của GATT 1994 có thể được áp dụng, trong đó Điều XX có thể được viện dẫn đối với LCRs nhằm đạt các mục tiêu như bảo vệ môi trường hay giảm phát thải. Tuy nhiên, LCRs phải đáp ứng các điều kiện của ngoại lệ được viện dẫn và không được áp dụng theo cách tạo ra sự phân biệt đối xử hoặc hạn chế thương mại.

3. Yêu cầu tỷ lệ nội địa hóa trong ngành xe điện tại Thái Lan

3.1. Quy định về tỷ lệ nội địa hóa đối với ngành xe điện tại Thái Lan

Thái Lan xác định xe điện (EV) là ngành công nghiệp chiến lược nhằm duy trì vị trí trung tâm sản xuất ô tô của khu vực và phát triển chuỗi cung ứng trong nước. Bên cạnh các ưu đãi đầu tư và thuế, Thái Lan từng bước đưa yêu cầu sử dụng linh kiện, nguyên vật liệu sản xuất trong nước (LCRs) vào chính sách phát triển EV nhằm giảm phụ thuộc vào nguồn cung nhập khẩu và nâng cao năng lực của doanh nghiệp nội địa.

Ngày 22/7/2025, Thailand Board of Investment (BOI) ban hành Announcement No. 6/2568 về Biện pháp thúc đẩy sử dụng linh kiện sản xuất trong nước đối với ngành xe điện và thiết bị điện. Theo đó, các dự án sản xuất BEV và PHEV phải đáp ứng tỷ lệ LCRs nhất định và có chứng nhận “Made in Thailand” (MiT) để được hưởng ưu đãi bổ sung (BOI, “Measure to Promote the Use of Locally Manufactured Parts in Thailand for Electric Vehicle and Electrical Appliance Industries”). Cụ thể, tỷ lệ tối thiểu là 40% với BEV và 45% với PHEV; với hoạt động sản xuất linh kiện dành cho EV là 15% (BOI, Investment Promotion Guide 2026) Chính sách của Thái Lan không áp dụng một mức nội địa hóa thống nhất cho toàn bộ ngành xe điện mà phân biệt theo phương tiện và hoạt động sản xuất. Việc xác định tỷ lệ dựa trên giá trị của nguyên vật liệu, linh kiện tạo động lực cho doanh nghiệp tăng tỷ trọng giá trị sản xuất hình thành trong nước thay vì chỉ gia tăng số lượng linh kiện nội địa.

Đáng chú ý, LCRs này được gắn trực tiếp với một lợi ích cụ thể của Nhà nước. Doanh nghiệp đáp ứng LCRs và có chứng nhận MiT được hưởng thêm 2 năm giảm 50% thuế thu nhập doanh nghiệp đối với lợi nhuận từ hoạt động đủ điều kiện. Mặc dù doanh nghiệp không bị buộc trực tiếp phải sử dụng đủ tỷ lệ linh kiện nội địa, việc không đáp ứng LCRs đồng nghĩa với việc không được hưởng ưu đãi thuế bổ sung. Bên cạnh đó, chương trình EV3 và EV3.5 cũng có các điều kiện liên quan đến nội địa hóa. Thái Lan đã điều chỉnh theo hướng giảm dần khả năng tính giá trị cell pin nhập khẩu vào tỷ lệ nguyên liệu sản xuất trong nước, đồng thời yêu cầu doanh nghiệp xây dựng kế hoạch phát triển nguồn cung nội địa. Có thể thấy, đây là cơ chế khuyến khích sử dụng sản phẩm nội địa, giúp Nhà nước xác định và kiểm soát nguồn gốc đầu vào được tính vào LCRs.

Nhìn tổng thể, biện pháp này đang được sử dụng như một công cụ kết hợp giữa chính sách công nghiệp, đầu tư và môi trường, chuyển dịch từ việc thu hút các nhà sản xuất xe điện nước ngoài sang phát triển chuỗi cung ứng trong nước.

3.2. *Đánh giá tính phù hợp với WTO*

Là quốc gia đang phát triển, Thái Lan phụ thuộc đáng kể vào đầu tư nước ngoài để thúc đẩy tăng trưởng cũng như áp dụng LCRs nhằm phát triển công nghiệp trong nước. Trong khi đó, WTO lại hướng tới mục tiêu giảm thiểu rào cản thương mại và yêu cầu thành viên bảo đảm sự phù hợp giữa pháp luật quốc gia với các cam kết quốc tế, đặc biệt là nguyên tắc không phân biệt đối xử. Việc đáp ứng tỷ lệ LCR và có chứng nhận MiT là điều kiện để doanh nghiệp được hưởng ưu đãi thuế bổ sung có khả năng thay đổi điều kiện cạnh tranh giữa hàng nội địa và hàng nhập khẩu, qua đó đặt ra vấn đề về tính tương thích với Điều III:4 GATT 1994. Paragraph 1(a) Illustrative List không chỉ đề cập đến các yêu cầu buộc doanh nghiệp phải mua hoặc sử dụng sản phẩm nội địa, mà còn bao gồm việc mua hoặc sử dụng sản phẩm nội địa là điều kiện để được hưởng một lợi ích. Việc LCRs của Thái Lan được gắn với ưu đãi thuế bổ sung có thể đưa vào phạm vi quy định này (Panel Report, *Indonesia - Certain Measures Affecting the Automobile Industry*, WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R, adopted 23 July 1998, para. 6.25).

Xét theo Điều 3.1(b) SCM, nếu ưu đãi thuế được xác định là một khoản trợ cấp theo SCM và việc hưởng lợi ích phụ thuộc vào điều kiện sử dụng hàng hóa nội địa thì có thể bị coi là trợ cấp bị cấm. Tuy nhiên, việc áp dụng SCM đòi hỏi phải xác định đầy đủ yếu tố cấu thành một khoản trợ cấp và mối quan hệ giữa lợi ích được cấp với việc sử dụng hàng hóa nội địa. Do đó, không nên mặc nhiên đồng nhất mọi LCRs gắn với ưu đãi thuế với trợ cấp bị cấm.

Cuối cùng là khả năng vi phạm Điều XX GATT 1994. Việc thúc đẩy EV có thể gắn với mục tiêu giảm phát thải và bảo vệ môi trường, nhưng mục tiêu này không đương nhiên chứng minh LCRs cần thiết hoặc có mối liên hệ với mục tiêu môi trường. Nếu LCRs chủ yếu nhằm phát triển công nghiệp trong nước, tạo việc làm và giảm phụ thuộc nhập khẩu, việc vi phạm Điều XX sẽ khó khăn hơn. Khả năng biện minh chỉ có thể được xem xét nếu Thái Lan chứng minh được mối liên hệ giữa LCRs và mục tiêu môi trường và biện pháp không được áp dụng theo cách phân biệt đối xử. Thực tiễn giải quyết tranh chấp của WTO cho thấy LCRs thường bị xem xét nghiêm ngặt do tạo lợi thế cho sản phẩm nội địa và làm thay đổi điều kiện cạnh tranh theo hướng bất lợi cho hàng nhập khẩu; việc vi phạm các mục tiêu chính sách chính đáng như phát triển công nghiệp, chuyển giao công nghệ hoặc năng lượng sạch không đương nhiên loại trừ nghĩa vụ WTO và phải được đánh giá riêng theo các điều kiện của ngoại lệ tương ứng. Trong *India - Certain Measures Relating to Solar Cells and Solar Modules* (DS456), Panel đã bác bỏ việc vi phạm Điều XX GATT do biện pháp không đáp ứng “chapeau” của ngoại lệ. Hay trong vụ *Brazil - Certain Measures Concerning Taxation and Charges* (DS472), LCRs được xác định là bất lợi cho hàng nhập khẩu vì yêu cầu nội địa hóa khó có thể được đáp ứng. Trong vụ kiện *Canada - Certain Measures Affecting the Renewable Energy Generation Sector* ((DS412), LCRs được cho là làm thay đổi các điều kiện cạnh tranh theo hướng có lợi cho các sản phẩm trong nước.

Như vậy, điểm cần nghiên cứu không phải là việc LCRs có bị WTO cấm tuyệt đối hay không, mà là cách thức Thái Lan điều chỉnh và áp dụng LCRs. Việc chuyển từ một yêu cầu nội địa hóa bắt buộc sang cơ chế khuyến khích thông qua ưu đãi thuế không đương nhiên loại bỏ rủi ro pháp lý; ngược lại, việc gắn lợi ích của Nhà nước với sử dụng sản phẩm nội địa có thể làm phát sinh vấn đề theo TRIMs và, trong những điều kiện nhất định, theo SCM. Đồng thời, mục tiêu phát triển EV vì môi trường chỉ có thể hỗ trợ cho lập luận theo Điều XX nếu có mối liên hệ giữa mục tiêu môi trường và LCRs.

3.3. Hàm ý chính sách đối với Việt Nam

Công nghiệp Việt Nam vẫn phụ thuộc vào linh kiện nhập khẩu và còn hạn chế về công nghiệp hỗ trợ, công nghệ và giá trị gia tăng trong chuỗi cung ứng. Cục Công nghiệp - Bộ Công Thương cũng chỉ ra, ngành công nghiệp chủ lực như ô tô cũng phụ thuộc lớn vào linh kiện nhập khẩu và doanh nghiệp FDI, trong khi năng lực sản xuất công nghiệp hỗ trợ và trình độ công nghệ của doanh nghiệp trong nước còn yếu (Duy Anh, 2026). Theo đó, cần tháo điểm nghẽn nội địa hóa, tăng sức cạnh tranh cho ngành công nghiệp. Từ kinh nghiệm của Thái Lan, Việt Nam có thể rút ra một số hàm ý trong quá trình xây dựng chính sách phát triển ngành xe điện. Cụ thể như sau:

Thứ nhất, cần thận trọng khi gắn LCRs với các ưu đãi của Nhà nước. Mặc dù nội địa hóa có thể thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ, việc yêu cầu sử dụng hàng hóa nội địa để được hưởng ưu đãi thuế, đầu tư hoặc lợi ích khác có thể làm phát sinh rủi ro theo Điều III:4 GATT 1994 và TRIMs.

Thứ hai, ưu tiên các tiêu chí hỗ trợ trung lập về xuất xứ, như đầu tư R&D, chuyển giao công nghệ, đào tạo nhân lực, nâng cao năng suất, phát triển cơ sở sản xuất và đáp ứng tiêu chuẩn môi trường. Cách tiếp cận này vẫn tạo động lực phát triển năng lực sản xuất trong nước nhưng hạn chế sự phân biệt giữa hàng nội địa và hàng nhập khẩu.

Thứ ba, phát triển công nghiệp hỗ trợ thông qua các biện pháp hỗ trợ R&D, hạ tầng, đào tạo và tiếp cận vốn cho doanh nghiệp sản xuất pin, động cơ, linh kiện điện tử và vật liệu quan trọng, thay vì áp đặt LCRs cứng đối với nhà sản xuất xe điện.

Thứ tư, mục tiêu môi trường cần tách biệt với mục tiêu bảo hộ sản xuất. Việt Nam có thể sử dụng các ưu đãi tập trung vào các yếu tố như mức phát thải, hiệu suất năng lượng, tiêu chuẩn kỹ thuật hoặc đóng góp vào mục tiêu chuyển đổi xanh thay vì nguồn gốc nội địa của linh kiện, giảm nguy cơ phải viện dẫn các ngoại lệ của WTO.

Thứ năm, cần thực hiện đánh giá tương thích WTO ngay từ giai đoạn xây dựng chính sách. Với mỗi biện pháp hỗ trợ ngành xe điện, cần xác định rõ: (i) biện pháp có phân biệt giữa hàng trong nước và hàng nhập khẩu không? (ii) thuộc phạm vi Điều III GATT/TRIMs không? (iii) nếu là ưu đãi tài chính, có cấu thành trợ cấp theo SCM không? và (iv) nếu có khả năng vi phạm, liệu có cơ sở để áp dụng ngoại lệ theo Điều XX GATT 1994 không?

Từ kinh nghiệm Thái Lan cho thấy, Việt Nam không nhất thiết phải lựa chọn giữa 2 mục tiêu “phát triển công nghiệp trong nước” và “tuân thủ WTO”. Hướng tiếp cận phù hợp hơn là chuyển từ bảo hộ dựa trên nguồn gốc hàng hóa sang hỗ trợ dựa trên năng lực sản xuất, công nghệ, đổi mới sáng tạo và tiêu chuẩn xanh, qua đó vừa nâng cấp chuỗi cung ứng xe điện trong nước vừa hạn chế rủi ro pháp lý quốc tế.

4. Kết luận

Trong khuôn khổ WTO, LCRs vừa là công cụ chính sách quan trọng của các quốc gia đang phát triển, vừa là nguồn phát sinh xung đột pháp lý đáng kể với các nghĩa vụ thương mại quốc tế. Thông qua phân tích một số khía cạnh pháp lý trong các quy định liên quan đến LCRs của Thái Lan, với tư cách là quốc gia thành viên của WTO, bài viết cho thấy LCRs về bản chất là biện pháp mang tính phân biệt đối xử và không phù hợp với các hiệp định đa biên về thương mại hàng hóa.

Qua nghiên cứu trường hợp Thái Lan, LCRs có thể làm phát sinh vấn đề về tính tương thích với các nghĩa vụ WTO, đặc biệt khi yêu cầu sử dụng sản phẩm nội địa được gắn với lợi ích của Nhà nước. Đối với

các quốc gia đang phát triển, việc xây dựng chính sách công nghiệp cần chuyển từ các biện pháp mang tính bắt buộc và định lượng sang các công cụ phù hợp hơn với WTO, như hỗ trợ đổi mới công nghệ, phát triển nguồn nhân lực và nâng cao năng lực chuỗi cung ứng nội địa. Chỉ khi bảo đảm được sự cân bằng giữa mục tiêu phát triển trong nước và nghĩa vụ quốc tế, các quốc gia mới có thể tận dụng hiệu quả hội nhập kinh tế mà không làm gia tăng rủi ro pháp lý trong hệ thống thương mại đa phương ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- World Trade Organization (WTO). (1994). General Agreement on Tariffs and Trade 1994 (GATT 1994).
- World Trade Organization (WTO). (1994). Agreement on Trade-Related Investment Measures (TRIMs).
- World Trade Organization (WTO). (1994). Agreement on Technical Barriers to Trade (TBT).
- World Trade Organization (WTO). (1994). Agreement on the Application of Sanitary and Phytosanitary Measures (SPS).
- World Trade Organization (WTO). (1994). Agreement on Subsidies and Countervailing Measures (SCM).
- World Trade Organization (WTO). (2001). Korea - Various Measures on Beef (DS161).
- World Trade Organization (WTO). (2016). India - Certain Measures Relating to Solar Cells and Solar Modules (DS456).
- World Trade Organization (WTO). (2013). Canada - Certain Measures Affecting the Renewable Energy Generation Sector/Canada (DS412).
- World Trade Organization (WTO). (1998). Indonesia - Certain Measures Affecting the Automotive Industry (WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R).
- World Trade Organization (WTO). (2017). Brazil - Certain Measures Concerning Taxation and Charges (DS472).
- Thailand Board of Investment (BOI). (2025). Measure to Promote the Use of Locally Manufactured Parts in Thailand for Electric Vehicle and Electrical Appliance Industries, Announcement of the Board of Investment No. 6/2568.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2024). World Investment Report 2024: Investment Facilitation and Digital Government. United Nations, Geneva.
- World Trade Organization (WTO). (n.d.). WTO Analytical Index: Guide to WTO Law and Practice: GATT 1994, Article III and TRIMs. Thailand Board of Investment (BOI). (2026). Investment Promotion Guide 2026. https://www.boi.go.th/upload/content/BOI_A_Guide_EN.pdf
- Van den Bossche, P., & Zdouc, W. (2022). The Law and Policy of the World Trade Organization: Text, Cases and Materials (5th ed.). Cambridge University Press.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2018). Non-tariff Measures and Trade Facilitation. https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2018d3_en.pdf
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2019). International Classification of Non-Tariff Measures. https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2019d5_en.pdf
- Duy Anh. (2026). Tháo điểm nghẽn nội địa hóa, tăng sức cạnh tranh cho ngành công nghiệp. Báo Công Thương <https://congthuong.vn/thao-diem-nghen-noi-dia-hoa-tang-suc-canhh-tranh-cho-nganh-cong-nghiep-448366.html>