

Tạo nguồn lực cho cơ khí Việt Nam vững vàng trong hội nhập quốc tế

Trong những năm qua, ngành cơ khí Việt Nam đã có bước phát triển vượt bậc và không ngừng được chú ý đúng trong nền kinh tế thị trường. Nếu như giai đoạn 1990-1995, ngành cơ khí mới đáp ứng được 8-10% nhu cầu thị trường thì đến nay ngành đã đáp ứng được gần 49%. Tuy nhiên, theo Bộ Công Thương, để phát triển hiện quả trong điều kiện hội nhập WTO, ngành cơ khí sản có cơ chế chính sách phù hợp. Nếu được đầu tư thích đáng, ngành cơ khí còn phát triển hơn nữa.

Những bước chuyển đáng kể

Theo các chuyên gia, doanh nghiệp cơ khí Việt Nam đang đứng trước thời cơ để phát triển hơn bao giờ hết, bởi đã có được một thị trường trong nước rất lớn; nhất là khi các ngành kinh tế như công nghiệp, nông lâm-ngư nghiệp, giao thông vận tải, sản xuất hàng tiêu dùng... đều đang phải đầu tư trang thiết bị mới để thực hiện công nghiệp hoá-hiện đại hoá. Tuy nhiên để đáp ứng được nhu cầu này, bản thân ngành cơ khí lại phải đầu tư đổi mới, nâng cao được năng lực của chính mình.

Năm 2002, Chính phủ đã có Quyết định 186/2002/QĐ-TTg phê duyệt 8 nhóm sản phẩm trọng điểm đến năm 2010 gồm 24 danh mục đầu tư và Chính

phủ hỗ trợ bằng các chính sách ưu đãi về vốn đầu tư, mua thiết kế, công nghệ, thuê chuyên gia và đào tạo. Quyết định này nêu rõ, các dự án sản xuất sản phẩm cơ khí trọng điểm được vay vốn theo Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 31/7/2000 của Chính phủ với mức lãi suất tín dụng 3%/năm, thời hạn vay 12 năm, 2 năm đầu không phải trả lãi và bắt đầu trả nợ vào năm thứ 5 hoặc được bù chênh lệch lãi suất nếu các DN vay vốn thương mại. Bên cạnh đó, Nhà nước cũng hỗ trợ vốn cho các dịch vụ kỹ thuật, như thuê chuyên gia, mua thiết kế, mua công nghệ, chuyển giao công nghệ vượt quá khả năng của DN.

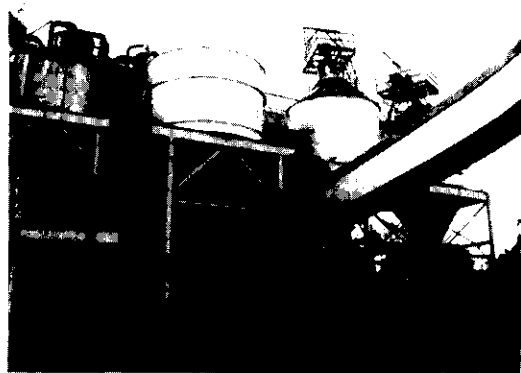
Nhờ đó, hầu hết cả 8 nhóm sản phẩm cơ khí trọng điểm này đều phát triển tốt, từng bước tạo ra nhiều việc làm và sản phẩm mới, giảm dần nhập khẩu, tiết kiệm nhiều ngoại tệ cho nhà nước. Trong đó, phải kể đến ngành đóng tàu, trước đây ngành này không đóng nổi con tàu tải trọng 1.000 tấn thì nay đã đóng được những con tàu chở hàng đạt tiêu chuẩn quốc tế có tải trọng đến 56.200 tấn, tàu chở ô tô sức chứa 4.500 xe và các loại tàu cao tốc phục vụ an ninh, quốc phòng... Hiện ngành đóng tàu đã ký được nhiều hợp xuất khẩu sang châu Âu, châu Á với giá trị 1 - 2 tỷ USD/năm.

Bên cạnh đó, trong lĩnh vực chế tạo thiết bị toàn bộ, ngành này cũng đã ngang tầm với trình độ các nước trong khu vực. Tổng

□ Phạm Văn Xuyên

Công ty Lắp máy Việt Nam (Lilama) đã vươn lên giành lại ngôi vị làm chủ từ tay các tập đoàn kinh tế nước ngoài và trở thành tổng thầu EPC đầu tiên của Việt Nam khi trúng thầu chế tạo và lắp đặt thiết bị các dự án Nhà máy lọc dầu Dung Quất; nhiệt điện Na Dương, Phú Mỹ 3 và 4... Đây là tín hiệu đáng mừng, bởi các nhà máy thủy điện có công suất đến 300 MW trước đây vẫn phải nhập khẩu thiết bị cơ khí thủy công thì nay toàn bộ phần này đều do các DN trong nước đảm nhận. Ngoài ra, các ngành CK khác như sản xuất xe đạp, động cơ điêzen, máy bơm nước; các loại cần trục, cầu trục, CK xây dựng cũng đều đạt được những thành tích đáng kể...

Theo đánh giá của Bộ Công Thương, ngành cơ khí Việt Nam đã có những bước chuyển đổi đáng kể: Từ thụ động sang chủ động đầu tư, tìm tòi sáng tạo công nghệ mới, nâng cao khả năng cạnh tranh thích nghi với cơ chế thị trường; từng bước tạo



ra nhiều việc làm và sản phẩm mới. Tốc độ tăng trưởng bình quân của ngành cơ khí trong những năm qua đã đạt gần 41%/năm. Mặc dù đạt được một số thành tựu như vậy, nhưng theo các chuyên gia, do đầu tư cơ khí vẫn còn khiêm tốn nên giá trị kinh tế của sản phẩm mới đạt mức "trung bình". Sản phẩm cơ khí chưa chiếm được nhiều thị phần trong nước, tham gia xuất khẩu còn thấp...

Thứ trưởng Bộ Công Thương Đỗ Hữu Hà nêu rõ: Sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam nói chung và của ngành cơ khí nói riêng không thể tách rời khỏi quá trình hội nhập. Nhà nước không thể áp dụng các giải pháp ưu đãi về hỗ trợ đầu tư cho ngành cơ khí cũng như chính sách bảo hộ hàng rào thuế quan như trước đây. Do vậy, ngành cơ khí phải có các giải pháp và các bước đi cụ thể để đầu tư chiều sâu, đổi mới công nghệ hoặc đầu tư mới nhằm tạo ra sản phẩm mới, chất lượng cao phục vụ cho nhu cầu ngày càng cao của thị trường trong và ngoài nước.

Nâng cao năng lực bằng cơ chế phù hợp

Ông Nguyễn Văn Thu, Chủ tịch Hiệp hội các DN cơ khí Việt Nam thừa nhận, trong điều kiện gia nhập WTO, Nhà nước không thể cứ trợ cấp doanh nghiệp (DN) bằng ưu đãi đầu tư, trợ cấp xuất khẩu và hỗ trợ lãi suất sau đầu tư. Do vậy, ngành cơ khí đã đưa ra nhiều giải pháp để thực hiện thắng lợi chiến lược phát triển cơ khí đến 2020. Tuy nhiên, ông cho rằng, một trong những vấn đề cần tập trung giải quyết là huy động và sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư nhất

là việc nhà nước bảo lãnh vay vốn nước ngoài cho DN. Hiện nay, nhiều DN có khả năng vay được nguồn vốn từ nước ngoài để đầu tư nhưng còn vướng về cơ chế bảo lãnh. Nếu nhà nước không đứng ra bảo lãnh thì ngoài một số Tổng Công ty, Tập đoàn có tài sản thế chấp lớn như Vinashin, Vinacomin, PetroVietnam..., các DN khác thuộc các Tổng Công ty 90 rất khó vay được nguồn vốn từ nước ngoài.

Kinh nghiệm từ Vinashin cho thấy, đầu năm 2004, hợp đồng đóng 15 tàu chở hàng trị giá 350 triệu USD cho Công ty GraiG Investment (Anh) sau 3 lần đặt cọc có nguy cơ đổ bể nếu không được Chính phủ đứng ra bảo lãnh. Tiếp đó, năm 2005, Chính phủ đã cho Vinashin vay 750 triệu USD từ nguồn vốn phát hành trái phiếu Chính phủ ra thị trường vốn quốc tế để đầu tư nâng cao năng lực sản xuất kinh doanh vào các dự án phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã được Chính phủ phê duyệt. Ông Phạm Thanh Bình, chủ tịch tập đoàn Vinashin nhận xét, nhờ chủ trương hỗ trợ phát triển ngành cơ khí của Nhà nước, trong đó đóng tàu là 1 trong 3 sản phẩm cơ khí trọng điểm quốc gia, ngành đóng tàu đã phát triển mạnh mẽ. Năng lực ngành đóng tàu Việt Nam hiện nay không thua kém ngành đóng tàu trong khu vực, kể cả Trung Quốc và có khả năng cạnh tranh cao trên thị trường đóng tàu thế giới. Vinashin đã có những hợp đồng đóng tàu lớn đến năm 2012 với tổng trị giá trên 60 tỷ USD.

Bên cạnh việc bảo lãnh tín dụng, Bộ Công Thương cũng

cho hay, để cơ khí trong nước tiếp tục phát triển như thời gian qua thì Nhà nước cần tạo thị trường cho cơ khí thông qua các cơ chế đặc biệt. Sự thành công của chương trình chế tạo thiết bị cơ khí thủy công theo cơ chế 797/400 của chương trình đóng tàu thủy là một minh chứng cho thấy, nếu Nhà nước có cơ chế đầu ra ban đầu thì cơ khí trong nước nhất định phát triển, kể cả trong bối cảnh hội nhập như hiện nay. Ngoài ra, nhà nước cũng có thể hỗ trợ cho chi phí đầu tư nghiên cứu phát triển, mua chuyển giao công nghệ, mua bản quyền thiết kế, thuê chuyên gia nước ngoài, hỗ trợ chi phí đào tạo nguồn nhân lực...

Theo dự báo của các chuyên gia chuyên ngành, đến năm 2020, quy mô phát triển một số ngành công nghiệp chính như ngành điện sẽ tăng gấp 2 lần, ngành xi măng tăng gấp 5 lần, ngành dầu khí tăng hơn 2 lần so với hiện tại... Như vậy, nếu được đầu tư thích đáng, ngành cơ khí sẽ tạo ra sản phẩm đáp ứng nhu cầu của phát triển các ngành công nghiệp nêu trên. Và, nếu thực hiện đồng bộ các giải pháp nhiều khả năng giá trị sản xuất sẽ đạt tới 5 đến 6 tỷ USD/năm, xuất khẩu 1 tỷ USD (năm 2006, giá trị sản xuất của toàn ngành cơ khí đạt 75.621 tỷ đồng). Các chuyên gia khẳng định: "Nếu chúng ta không tập trung đầu tư tương ứng cho công nghiệp cơ khí đủ nội lực phát triển trong môi trường hội nhập kinh tế quốc tế, chúng ta sẽ mất thị trường trong nước và Việt Nam khó trở thành nước công nghiệp vào năm 2020". ■