

BỘ CÔNG THƯƠNG

ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU KHOA HỌC CẤP BỘ

**NGHIÊN CỨU CÁC BIỆN PHÁP HỖ TRỢ SẢN XUẤT VÀ XUẤT
KHẨU MỘT SỐ SẢN PHẨM CÔNG NGHIỆP (Ô TÔ, XE MÁY,
MÁY NÔNG NGHIỆP) KHI VIỆT NAM LÀ THÀNH VIÊN WTO**

MÃ SỐ: 2007 – 78 - 002

***Cơ quan chủ quản* : Bộ Công Thương**

***Cơ quan chủ trì* : Trường Đại học Thương mại**

***Chủ nhiệm đề tài* : TS. Nguyễn Văn Chung**

7078
11/02/2009

HÀ NỘI - 2008

BỘ CÔNG THƯƠNG

ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU KHOA HỌC CẤP BỘ

**NGHIÊN CỨU CÁC BIỆN PHÁP HỖ TRỢ SẢN XUẤT VÀ XUẤT
KHẨU MỘT SỐ SẢN PHẨM CÔNG NGHIỆP (Ô TÔ, XE MÁY,
MÁY NÔNG NGHIỆP) KHI VIỆT NAM LÀ THÀNH VIÊN WTO**

MÃ SỐ: 2007 – 78 - 002

*Đề tài được nghiệm thu ngày 29 tháng 12 năm 2008 theo quyết
định số 6744 ngày 24/12/2008 của Bộ Công Thương*

Cơ quan chủ quản : Bộ Công Thương

Cơ quan chủ trì : Trường Đại học Thương mại

Chủ nhiệm đề tài : TS. Nguyễn Văn Chung

HÀ NỘI – 2008

NHÓM TÁC GIẢ

- TS. Nguyễn Văn Chung - Chủ nhiệm đề tài
PGS.TS Phạm Công Đoàn - Phó Chủ nhiệm đề tài
TS. Lê Quân - Phó Chủ nhiệm đề tài
ThS. Mai Thanh Lan - Thư ký đề tài
Nguyễn Minh Thành - Vụ Tài chính, Bộ Công Thương
Cùng các cộng sự Trường Đại học Thương Mại

LỜI CẢM ƠN

Ban chủ nhiệm đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ xin chân thành cảm ơn Vụ Khoa học Bộ Công Thương, Viện Chiến lược và chính sách công nghiệp, Trường Đại học Thương Mại, tập thể giáo viên Bộ môn Quản trị doanh nghiệp thương mại, các Viện nghiên cứu, các Tổng công ty, các công ty liên doanh, các chuyên gia và các đồng nghiệp đã giúp đỡ chúng tôi trong quá trình thực hiện nghiên cứu đề tài này!

Xin chân thành cảm ơn sự giúp đỡ quý báu đó!

Thay mặt Ban chủ nhiệm đề tài

TS. Nguyễn Văn Chung

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU

CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ CÁC BIỆN PHÁP HỖ TRỢ CHO PHÉP ĐỐI VỚI SẢN XUẤT VÀ XUẤT KHẨU CỦA WTO VỚI NGÀNH SẢN XUẤT LẮP RÁP VÀ XUẤT KHẨU CÁC SẢN PHẨM Ô TÔ, XE MÁY, MÁY NÔNG NGHIỆP 1

1.1. Tổng quan về ngành sản xuất lắp ráp và xuất khẩu các sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp trong bối cảnh gia nhập WTO 1

1.2. Một số biện pháp hỗ trợ theo quy định của WTO 5

1.3. Các chính sách hỗ trợ của 3 nước Thái Lan, Hàn Quốc, Nhật Bản đối với một số sản phẩm công nghiệp (cả lĩnh vực sản xuất và xuất khẩu) 7

1.4. Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam 13

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG CÁC BIỆN PHÁP HỖ TRỢ CỦA NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI SẢN XUẤT, LẮP RÁP VÀ XUẤT KHẨU Ô TÔ, XE MÁY, MÁY NÔNG NGHIỆP THỜI GIAN QUA 21

2.1. Thực trạng sản xuất, lắp ráp các sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp Việt Nam thời gian qua 21

2.1.1. Thực trạng sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp tại Việt Nam 21

2.1.2. Công nghệ, thiết bị 48

2.1.3. Công nghiệp phụ trợ 49

2.1.4. Tình hình nhập khẩu linh kiện 55

2.1.5. Năng lực sản xuất hiện tại 56

2.2. Thực trạng xuất khẩu các sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp thời gian qua 57

2.2.1. Xuất khẩu ô tô 57

2.2.2. Xuất khẩu xe máy 58

2.2.3. Xuất khẩu máy nông nghiệp 61

2.3. Thực trạng các biện pháp hỗ trợ 66

2.3.1. Đối với sản xuất, lắp ráp ô tô 77

2.3.2. Đối với sản xuất, lắp ráp xe máy, máy móc phục vụ nông nghiệp (máy bơm, máy kéo, máy thủy sản...)

CHƯƠNG 3: ĐỀ XUẤT CÁC CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VÀ LỘ TRÌNH ÁP DỤNG CÁC BIỆN PHÁP HỖ TRỢ ĐỐI VỚI SẢN XUẤT VÀ XUẤT KHẨU Ô TÔ, XE MÁY, MÁY NÔNG NGHIỆP TỪ NAY ĐẾN 2015 VÀ TẦM NHÌN 2020 85

3.1. Quan điểm đổi mới chiến lược sản xuất và xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp khi Việt Nam là thành viên chính thức của WTO	85
3.1.1. Chiến lược phát triển ngành công nghiệp Ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn tới năm 2020	85
3.1.2. Chiến lược phát triển công nghiệp xe máy Việt Nam đến năm 2015 tầm nhìn đến năm 2025	93
3.1.3. Định hướng và dự báo xu hướng phát triển ngành sản xuất máy móc phục vụ nông nghiệp và cơ khí nhỏ.	110
3.2. Đề xuất nhóm giải pháp, biện pháp hỗ trợ của Nhà nước đối với một số sản phẩm công nghiệp vừa đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước vừa xuất khẩu	114
3.2.1. Đối với ô tô	115
3.2.2. Đối với xe máy	117
3.2.3. Đối với các sản phẩm cơ khí và cơ khí máy nông nghiệp	120
3.3. Một số kiến nghị nhằm thực hiện các biện pháp hỗ trợ đối với sản xuất và xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp (ô tô, xe máy, máy nông nghiệp)	125
3.3.1. Đối với ngành sản xuất và lắp ráp ô tô	126
3.3.2. Đối với xe máy	128
3.3.3. Đối với sản xuất, lắp ráp máy móc phục vụ nông nghiệp, lâm nghiệp và ngư nghiệp	129

KẾT LUẬN

TÀI LIỆU THAM KHẢO

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Sơ đồ 1: Công nghệ sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp	2
Bảng 2.1: Động thái phát triển sản xuất - lắp ráp xe	32
Biểu 2.1: Tăng trưởng các phương tiện ô tô xe máy lưu hành hàng năm	33
Bảng 2.2: Tình hình sản xuất một số sản phẩm cơ khí nông nghiệp chủ yếu của Việt Nam	45
Bảng 2.3: Năng lực và dự báo năng lực sản xuất ô tô Việt Nam	56
Bảng 2.4: Cân đối năng lực, nhu cầu và bổ sung sản lượng ô tô đến 2010	57
Bảng 2.5: XK sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp của Việt Nam 2002 – 2007	62
Bảng 2.6: So sánh vị trí của sản phẩm máy kéo phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp của Việt Nam với Trung Quốc và Thái Lan trên thị trường thế giới	63
Bảng 3.1: Dự báo về cơ cấu và số lượng xe trong tương lai	89
Bảng 3.2: Dự báo nhu cầu ô tô cần bổ sung thay thế cho xe đã hết hạn sử dụng	89
Bảng 3.3: Dự báo năng lực sản xuất xe máy đến 2015	96

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

CNH	Công nghiệp hoá
DOANH NGHIỆP	Doanh nghiệp
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
HDH	Hiện đại hoá
NEU	Đại học Kinh tế quốc dân
NK	Nhập khẩu
SI	Doanh nghiệp công nghiệp
SME	Doanh nghiệp nhỏ và vừa
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
WTO	Tổ chức thương mại thế giới
XK	Xuất khẩu

LỜI MỞ ĐẦU

Việt Nam đã là thành viên chính thức của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), chúng ta đang hiện thực hóa những cam kết theo lộ trình của WTO, Nhà nước Việt Nam đã không ngừng nỗ lực trong phát triển kinh tế, cải thiện nhu cầu, nâng cao đời sống xã hội. Việt Nam đã tiến hành cải cách và mở cửa toàn diện theo lộ trình đã cam kết với WTO, tạo đà cho nền kinh tế phát triển. Hội nhập đã mở ra con đường cho lực lượng sản xuất xã hội phát triển và nhu cầu xã hội ngày càng tăng lên. Trong đó nhu cầu tiêu dùng cao cấp (xe ô tô cá nhân), nhu cầu tiêu dùng phổ thông (xe máy), nhu cầu giải phóng sức lao động trong nông nghiệp (máy móc phục vụ sản xuất nông - lâm - ngư nghiệp) cũng phát triển với tốc độ cao. Các doanh nghiệp đầu tư FDI và doanh nghiệp liên doanh tại Việt Nam đã không ngừng đẩy mạnh sản xuất đáp ứng và phủ đầy nhu cầu xã hội, tham gia tích cực vào năng lực xuất khẩu cho đất nước. Những thành quả hội nhập và mở cửa với thế giới đã tạo đà cho các ngành công nghiệp phụ trợ phát triển mạnh. Trong điều kiện cạnh tranh mới, các doanh nghiệp Việt Nam không ngừng vươn lên để tồn tại và tăng trưởng dần từng bước, họ phải phấn đấu vươn lên khi chế độ bảo hộ, trợ giá, trợ cấp của Nhà nước không còn để tự khẳng định vị thế trên thương trường. Lĩnh vực công nghiệp ô tô, xe máy, máy móc phục vụ sản xuất nông - lâm - ngư nghiệp không ngoài xu thế đó. Việt Nam bước vào sân chơi cạnh tranh với bên ngoài bằng chính nội lực cộng với sự giúp đỡ của bạn bè trong khi các thành viên khác của WTO đã được chuẩn bị kỹ càng và tiềm lực vững mạnh. Giai đoạn 2000 - 2005 theo Bộ Công nghiệp các lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy, máy móc nông nghiệp luôn đạt mức tăng trưởng đến trên 40% so với giai đoạn 1995 - 2000. Gần đây Bộ Công Thương cũng có quyết định số 02/2008/QĐ – BCT về quy hoạch phát triển ngành máy động lực và máy nông nghiệp. Theo Quyết định số 196/2002/QĐ-TTg ngày 26/12/2002 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chiến lược phát triển ngành cơ khí Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn 2020, Chính phủ cũng phê duyệt "Chiến lược phát triển ngành xe máy Việt Nam" 9/2006, về "quy hoạch ngành sản xuất xe máy Việt Nam giai đoạn 2006 - 2010, có xét đến 2020" nhằm xác định rõ định hướng phát triển của ngành này và xây dựng các giải pháp, chính sách phát triển trong tương lai. Về ô tô, Chính phủ đã chỉ đạo các Bộ, Ngành, địa phương tiến hành xây dựng quy hoạch phát triển các ngành công nghiệp giai đoạn 2005 - 2010, tầm nhìn đến 2020 "Quy hoạch phát triển các ngành công nghiệp Việt Nam theo vùng lãnh

thổ đến 2010, tầm nhìn 2020"; Quyết định số 185/2002/QĐ-TTg ngày 3/12/2002 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt "Chiến lược phát triển ngành ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn 2020" với mục tiêu "phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trên cơ sở tiếp thu và ứng dụng công nghệ tiên tiến của thế giới, kết hợp khai thác và từng bước nâng cao công nghệ và thiết bị hiện có, đáp ứng phần lớn nhu cầu thị trường ô tô trong nước, đáp ứng phần lớn nhu cầu thị trường ô tô trong nước, hướng tới xuất khẩu ô tô và phụ tùng"... Ngoài ra, còn có Quyết định số 8171/QĐ-KHĐT ngày 9/12/2002 của Bộ trưởng Bộ Công nghiệp phê duyệt đề cương "Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến 2010, tầm nhìn 2020"...

Nhận thức được vấn đề quan trọng trên, trong điều kiện các ngành công nghiệp Việt Nam đang có những tiến bộ đáng kể, nhóm nghiên cứu đề tài Trường Đại học Thương mại kỳ vọng nghiên cứu đề tài: "***Nghiên cứu các biện pháp hỗ trợ sản xuất và xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp (ô tô, xe máy, máy nông nghiệp) khi Việt Nam là thành viên WTO***" nhằm đánh giá thực trạng năng lực sản xuất, xuất khẩu hiện tại và tìm ra các giải pháp phù hợp thúc đẩy và hỗ trợ cho các ngành này phát triển, đồng thời kích đẩy các ngành công nghiệp phụ trợ đi lên nhằm thu hút và giải quyết bài toán dư thừa lao động hiện nay của đất nước.

Theo lộ trình cam kết với WTO, Việt Nam xây dựng mục tiêu phấn đấu đến 2020 về cơ bản Việt Nam sẽ trở thành một nước công nghiệp. Xu thế phát triển của ngành sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy... Những năm 2001 - 2006 phản ánh chính xác xu thế mới nhằm tiếp cận mục tiêu đó. Điều đó, cũng chứng minh một lĩnh vực sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu đầy tiềm năng, phôi thai của một nền sản xuất lớn được hình thành.

- Trong những năm đầu của thời kỳ hội nhập, các biện pháp hỗ trợ của Nhà nước đối với sản xuất và xuất khẩu đóng một vai trò cực kỳ quan trọng giúp cho các ngành sản xuất tìm được hướng đi và thúc đẩy xuất khẩu phù hợp trong điều kiện Việt Nam đã là thành viên WTO, nói chung chúng ta phải thực hiện đầy đủ các cam kết với WTO. Đó là một thách thức không nhỏ, vì vậy, nghiên cứu đề xuất các giải pháp hỗ trợ đối với sản xuất và xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp (ô tô, xe máy, máy nông nghiệp) trong điều kiện đã loại bỏ các hình thức trợ cấp gắn với tỷ lệ nội địa hóa càng có ý nghĩa cần thiết và quan trọng.

- Việc nghiên cứu để chỉ ra những vấn đề Nhà nước cần hỗ trợ và tìm ra lộ trình đưa các giải pháp, biện pháp hỗ trợ cho sản xuất và xuất khẩu ba dòng sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp khi đã loại bỏ hình thức trợ cấp gắn với tỷ lệ nội địa hóa có một ý nghĩa thiết thực và là vấn đề cần thiết khách quan trong giai đoạn hiện nay.

- Với kỳ vọng đi sâu phân tích các điểm mạnh, điểm yếu trong việc hỗ trợ sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu các dòng sản phẩm trên và có nghiên cứu kinh nghiệm của các nước như Thái Lan, Hàn Quốc, Nhật Bản để đưa ra các định hướng mới phù hợp điều kiện xóa bỏ các hình thức trợ cấp gắn với tỷ lệ nội địa hóa theo cam kết WTO thì vấn đề nghiên cứu càng có ý nghĩa thực tiễn hơn.

Mục tiêu chính của đề tài:

- Khái quát và tổng quan về các quy định của WTO đối với sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp (ô tô, xe máy, máy móc phục vụ nông nghiệp) khi Việt Nam là thành viên của WTO, từ đó khảo sát kinh nghiệm của một số nước và rút ra bài học cho Việt Nam.
- Khảo sát đánh giá thực trạng các biện pháp hỗ trợ của Nhà Nước đối với sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp ô tô, xe máy, máy móc phục vụ nông nghiệp sau khi gia nhập WTO, tìm ra các tồn tại và nguyên nhân đối với từng dòng sản phẩm làm cơ sở cho các đề xuất sau này.
- Đề xuất các giải pháp, các biện pháp hỗ trợ đối với sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu các dòng sản phẩm trên từ nay đến 2010, dự báo đến 2015, tầm nhìn 2020.

Để nghiên cứu đề tài, chúng tôi đã khảo sát các tổng công ty nhà nước các liên doanh sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy, máy móc phục vụ sản xuất nông - lâm - ngư nghiệp Việt Nam, đã nghiên cứu kết quả của nhóm chuyên gia Nhật Bản "Nghiên cứu, tư vấn cho ngành công nghiệp ô tô, xe máy Việt Nam" Của Group's Facts in Japan, đã sử dụng kết quả khảo sát về "Công nghiệp hóa ở Việt Nam của Nikon Hyorowsha in Japan do Ohno Kenichi and Nozukawataha chủ trì; đã sử dụng kết quả nghiên cứu của chương trình hợp tác Việt Nam - Nhật Bản và "Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam - những việc cần làm để triển khai việc thực hiện quy hoạch ngành do GS Ohno Kenichi và PGS.TS

Mai Thế Cường (NEU) chủ trì; đã sử dụng kết quả tư vấn, đánh giá của tổ chức JICA Nhật Bản...

Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của đề tài:

- Tập trung nghiên cứu các biện pháp của Nhà nước hỗ trợ cho ngành công nghiệp sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu các sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp tại Việt nam.
- Phạm vi nghiên cứu: Đề tài tập trung nghiên cứu các biện pháp hỗ trợ hoạt động sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp: ô tô, xe máy, máy móc phục vụ nông nghiệp của các cơ sở sản xuất, liên doanh trong cả nước giai đoạn 2002 đến 2007, dự báo đến 2015 và tầm nhìn 2020.

Phương pháp nghiên cứu:

- Phương pháp duy vật biện chứng
- Phương pháp tổng hợp, phân tích tổng quan và so sánh
- Phương pháp chọn mẫu
- Phương pháp chuyên gia (tham khảo ý kiến các chuyên gia và hội thảo các chuyên đề)

Đề tài ngoài lời mở đầu, kết luận và tài liệu tham khảo được kết cấu làm 3 chương như sau:

Chương 1: Tổng quan về các biện pháp hỗ trợ cho phép đối với sản xuất và xuất khẩu của WTO với ngành sản xuất lắp ráp và xuất khẩu các sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp

Chương 2: Thực trạng các biện pháp hỗ trợ của Nhà nước đối với sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu ô tô xe máy, máy nông nghiệp thời gian qua

Chương 3: Đề xuất các cơ chế, chính sách và lộ trình áp dụng các biện pháp hỗ trợ đối với sản xuất và xuất khẩu ô tô, xe máy, máy nông nghiệp từ nay đến 2015 và tầm nhìn 2020

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN VỀ CÁC BIỆN PHÁP HỖ TRỢ CHO PHÉP ĐỐI VỚI SẢN XUẤT VÀ XUẤT KHẨU CỦA WTO VỚI NGÀNH SẢN XUẤT LẮP RÁP VÀ XUẤT KHẨU CÁC SẢN PHẨM ÔTÔ, XE MÁY, MÁY NÔNG NGHIỆP

1.1. Tổng quan về ngành sản xuất lắp ráp và xuất khẩu các sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp trong bối cảnh gia nhập WTO

Ngành công nghiệp ô tô xe máy Việt Nam hình thành từ đầu thập kỷ trước, với 11 liên doanh có vốn đầu tư nước ngoài (FDI). Cho tới những năm gần đây Chính phủ cho phép nhà đầu tư trong nước được thành lập doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp dòng xe bus, xe thông dụng.

Trong sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp, quy trình công nghệ được tổng hợp thành những bước như sau :

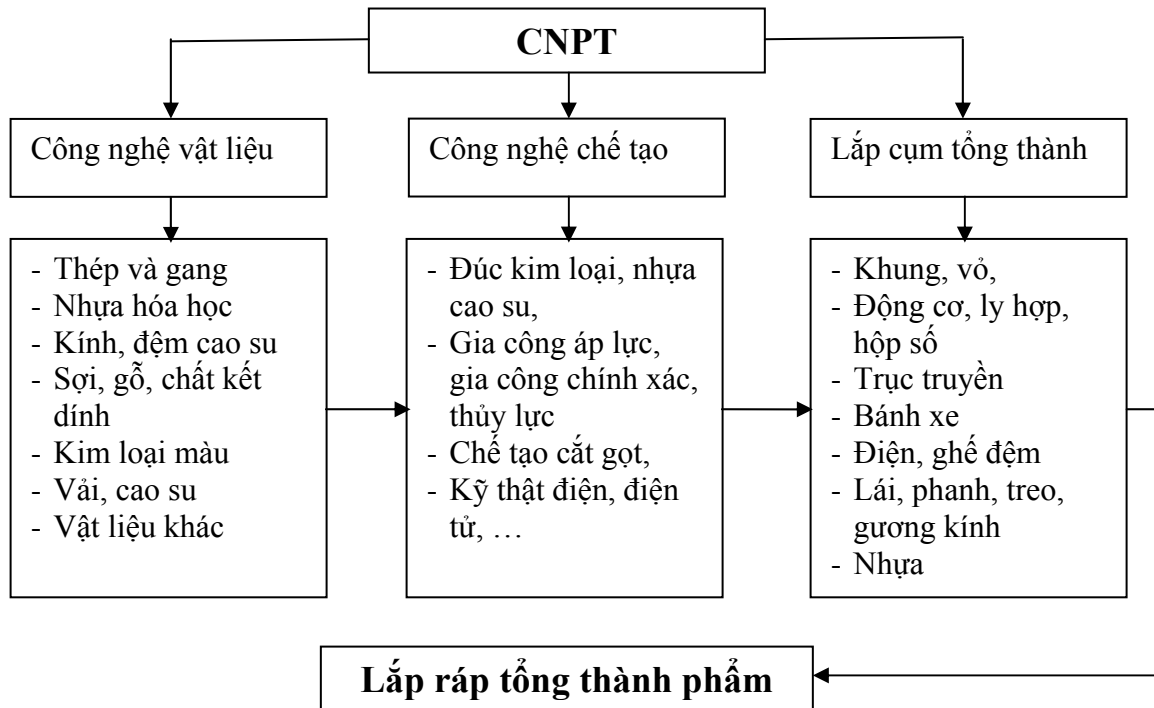
- (1) Công nghệ nguyên vật liệu ;
- (2) Công nghệ chế tạo linh kiện ;
- (3) Công nghệ lắp ráp cụm ;
- (4) Công nghệ hoàn thiện sản phẩm.

Trong đó, các bước công nghệ (1), (2), (3) là lĩnh vực công nghệ sản xuất của công nghiệp phụ trợ phục vụ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô xe máy. Bước công nghệ (4) là phần lắp ráp sản phẩm hoàn chỉnh.

Trên thực tế công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp của Việt Nam chủ yếu tập trung vào bước công nghệ (2) « Công nghệ chế tạo » và (3) « Lắp ráp tổng thành ». Riêng công nghệ vật liệu nhìn chung còn rất hạn chế, chỉ mới dừng lại ở một số sản phẩm như cao su (săm lốp), vải. Do đó, công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp mới dừng lại ở sản xuất một số linh kiện, phụ tùng mà nguyên liệu chủ yếu là nhập khẩu, lắp ráp.

Trong công nghệ chế tạo ở bước (2) lại được phân chia thành 3 vùng công nghệ, gồm :

- (1) Công nghệ phụ trợ bên ngoài ;
- (2) Công nghệ phụ trợ truyền lực ;
- (3) Công nghệ phụ trợ linh kiện, phụ kiện.



Sơ đồ 1: Công nghệ sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp

Đối với Việt Nam, theo phân vùng công nghệ chế tạo thì hiện tại công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp chủ yếu tập trung tại Vùng I và III là chính. Đối với Vùng II, sản xuất sản phẩm hệ truyền lực (động cơ) mới chỉ dừng lại một số chi tiết, linh kiện đơn giản. Ngành công nghiệp ô tô cần hàng nghìn nhà cung cấp linh kiện. Để tránh khỏi một lắp ráp giản đơn, một doanh nghiệp ô tô cần ít nhất 20 nhà cung cấp nhiều loại linh kiện. Nhưng đến nay chưa doanh nghiệp sản xuất ô tô, xe máy và máy nông nghiệp nào tại Việt Nam có được 20 nhà cung cấp trong nước. Hơn nữa, hãng ô tô hiện đại đòi hỏi rất cao về nguồn nguyên liệu, loại sản phẩm, dịch vụ, năng lực sản xuất ; còn chúng ta công nghiệp thấp, quản lý yếu, năng lực tài chính hạn chế, kế hoạch và điều độ sản xuất chưa tốt...

Trước thực tế đó, các doanh nghiệp sản xuất ngành ô tô, xe máy và máy nông nghiệp rất quan tâm đến những quy định của WTO đối với việc hỗ trợ sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp, cũng như là các chính sách và biện pháp của nhà nước nhằm hỗ trợ ngành sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp.

Gia nhập WTO là một điều tất yếu trong quá trình hội nhập quốc tế. Khi gia nhập WTO, Việt Nam sẽ có nhiều cơ hội phát triển, tuy nhiên bên cạnh đó có không ít thách thức đối với các ngành công nghiệp Việt Nam, đặc biệt là ngành sản xuất công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp khi không còn được Nhà Nước bảo hộ và trợ cấp.

Thỏa thuận trong đàm phán DOHA đã mở ra cho Việt Nam rất nhiều cơ hội để phát triển các ngành công nghiệp nói chung và ngành công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp nói riêng. Những cơ hội đó là động lực để ngành công nghiệp sản xuất ô tô, xe máy và máy nông nghiệp non trẻ Việt Nam vươn mình trở thành ngành công nghiệp mũi nhọn, mang tầm cỡ quan trọng trong tiến trình phát triển công nghiệp Việt Nam đến 2020. Hơn nữa, công nghiệp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp đòi hỏi nguyên liệu từ nhiều ngành (gang thép, dầu khí, dệt may, cao su, nhựa, hóa chất, kính, điện, điện tử, sợi gỗ...), phát triển công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp còn là chỗ dựa cho hàng chục ngành khác phát triển. Công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp phát triển còn có vai trò thu hút nguồn vốn đầu tư nước ngoài (FDI), nhất là FDI trong ngành sản xuất các loại máy móc, thiết bị. Một thực tế cho thấy, tỷ lệ chi phí về công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp thông thường chiếm khoảng 70% chi phí giá thành phẩm.

Gia nhập WTO, công nghiệp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp Việt Nam có những cơ hội để phát triển mạnh mẽ, như thuế giảm làm cho giá thành của nguyên vật liệu thấp, giá thành sản phẩm nói chung đã tạo điều kiện để nâng cao sức cạnh tranh của các sản phẩm trong nước, hơn nữa các doanh nghiệp sản xuất và xuất khẩu sản phẩm công nghiệp như các doanh nghiệp lắp ráp các linh kiện ô tô, xe máy, máy công nghiệp có cơ hội tận dụng vốn đầu tư FDI và khấu hao trong sản xuất. Tuy nhiên, bên cạnh những thuận lợi ngành công nghiệp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp gặp không ít những thách thức. Thực tế, khi Việt Nam gia nhập WTO, hàng rào thuế quan giảm xuống và các chi tiết cùng linh kiện theo đó cũng được giảm thuế. Chi phí trở nên rẻ hơn, do đó các nhà

đầu tư lắp ráp thường tìm mua các chi tiết linh kiện từ bên ngoài vào. Như vậy, một lần nữa lại hạn chế cơ hội của các doanh nghiệp vừa và nhỏ ở địa phương.

Khó khăn lớn nhất mà các doanh nghiệp vừa và nhỏ sản xuất các mặt hàng ô tô, xe máy, máy nông nghiệp đang đối mặt chính là họ rơi vào tình thế sản xuất các linh kiện thụ động phải chờ sự chấp thuận của hãng lớn mặc dù bản thân họ rất linh hoạt. Hơn nữa, ở Việt Nam công nghiệp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp linh kiện còn hết sức đơn giản, quy mô nhỏ lẻ, chủ yếu sản xuất các linh kiện chi tiết giản đơn, giá trị gia tăng thấp và có sự chênh lệch về năng lực phụ trợ giữa các doanh nghiệp vừa và nhỏ nội địa của Việt Nam với các yêu cầu của các hãng sản xuất toàn cầu.

Nếu xem xét trên phương diện phân loại doanh nghiệp, nhìn vào thực tế ngành công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp Việt Nam hiện nay, có thể chỉ ra hai loại doanh nghiệp. Thứ nhất, đa phần các liên doanh chỉ chuyên lắp ráp các loại xe du lịch. Phần còn lại là các DN trong nước với kinh nghiệm hoạt động chỉ mới 3-5 năm. Câu hỏi đặt ra là các doanh nghiệp này phát triển công nghiệp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp, thu hút các vệ tinh, các nhà sản xuất linh, phụ kiện như thế nào? Bởi hiện tại các DN ô tô, xe máy, máy nông nghiệp của Việt Nam chủ yếu cung ứng được một số linh phụ kiện như săm lốp, ắc quy, dây điện, ghê, gương kính, một số chi tiết nhựa...

Đa phần các liên doanh vẫn chỉ xoay quanh sơn, gò, hàn, lắp ráp. Còn lại bộ linh phụ kiện chủ yếu được nhập khẩu từ các nước trong khu vực. Tiêu biểu trong việc phát triển hệ thống công nghiệp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp vẫn là liên doanh Toyota với khoảng vài chục DN vệ tinh, cung ứng một số linh kiện, phụ tùng tương đối đơn giản cho lượng xe lắp ráp trong nước và phần còn lại xuất khẩu. Lớn nhất cũng chỉ có hệ thống dập thân vỏ, nhưng chỉ cung ứng được cho một, hai mẫu xe. Ford VN cũng chỉ có khoảng chừng đó DN cung ứng linh kiện phụ tùng. Honda VN thì có dây chuyền lắp ráp động cơ, nhưng ở mức độ nào thì không thấy công bố. Nói chung, số lượng các nhà cung ứng phụ tùng, linh kiện cho các liên doanh này quá ít, không đủ để đáp ứng nhu cầu cần thiết.

Các DN lắp ráp ô tô tải, khách trong nước cũng trong tình trạng giống như các liên doanh nước ngoài. Nghĩa là số lượng các nhà cung ứng linh phụ kiện cho họ quá ít và

nếu có thì cũng chỉ tự đáp ứng cho nhu cầu của doanh nghiệp mình. Điều này xuất phát từ việc các DN ngoài vấn đề tự lắp ráp thì cũng tự mình thành lập ra các Cty sản xuất linh kiện phụ tùng. Nếu có liên doanh với các đơn vị ngoài thì họ cũng nắm phần chủ đạo hoặc các đơn vị đó chỉ được cung ứng phụ tùng cho mình, chứ không bán ra ngoài. Điều đó có tác động tiêu cực làm hạn chế số lượng các nhà cung ứng phụ tùng, phụ trợ của Việt Nam. Nếu tính tất cả thì cũng chỉ có cỡ vài chục DN vệ tinh cung ứng cho một hãng, một DN lắp ráp. Nói chung các DN vẫn theo dạng tự cung tự cấp. Điều này lý giải tại sao công nghiệp phụ trợ Việt Nam kém phát triển. Thị trường nhỏ, nhưng lại cần nhiều nhà sản xuất phụ trợ, lên tới hàng nghìn DN (như mong muốn), trong khi việc cung ứng phụ tùng, linh kiện lại theo kiểu “tự mình làm, mình bán, mình mua”.

Nếu có DN phụ trợ nào muốn bán sản phẩm cho nhiều hãng thì một là không đủ lực để đầu tư, phát triển. Hai là nếu đủ lực thì không phải nhà lắp ráp nào cũng sẵn sàng mua linh kiện, phụ tùng của họ. Nói chung các nhà sản xuất linh kiện phụ tùng, các nhà công nghiệp phụ trợ luôn ở thế yếu, chưa thể tìm được hướng ra hợp lý. Bởi vậy trong thời gian tới ngành công nghiệp này sẽ còn gặp nhiều khó khăn để phát triển, đồng nghĩa với ngành công nghiệp ô tô tiếp tục khó có thể tăng tốc.

Như vậy, có thể thấy con đường còn nhiều gập ghềnh, gian nan cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ nội địa làm phụ trợ linh kiện, lắp ráp để có thể bứt phá giữa yêu cầu cao của các hãng chính và thực trạng thấp kém của các doanh nghiệp vừa và nhỏ sản xuất các linh kiện.

1.2. Một số biện pháp hỗ trợ theo quy định của WTO

1. Chính phủ dựa vào khoản nợ thực tế xuất khẩu để trợ cấp trực tiếp cho các doanh nghiệp hoặc các ngành công nghiệp.
2. Kế hoạch lưu hành ngoại hối hay bất kỳ hoạt động nào tương tự có đề cập đến phần thưởng xuất khẩu.
3. Do chính phủ cung cấp hoặc ủy quyền. Trong những điều kiện khiến cho hàng hóa xuất khẩu được hưởng phí giao thông, vận tải ưu đãi hơn so với vận tải trong nước.

4. Do chính phủ hoặc cơ quan đại diện của nó hay gián tiếp thông qua kế hoạch của chính phủ để nhập khẩu sử dụng trong sản xuất xuất khẩu hoặc hàng hóa trong nước hay dịch vụ: tạo điều kiện tương tự như sử dụng trong sản xuất chi phí trong nước hoặc các hàng hóa cạnh tranh trực tiếp hay các điều kiện ưu đãi hơn về dịch vụ để làm cho những điều kiện mà hàng hóa có liên quan được hưởng ưu đãi hơn so với hàng xuất khẩu trên thị trường thế giới.
5. Thuế xuất khẩu trực tiếp hoặc các khoản do công nghiệp hay doanh nghiệp thương mại chi trả; hoặc miễn giảm một phần hay toàn bộ phúc lợi xã hội phải chi trả hoặc kéo dài kỳ hạn đặc biệt. Thuế xuất khẩu trực tiếp bao gồm tiền lương, lợi tức và thuế thu nhập, thuế bất động sản dưới mọi hình thức khác.
6. Miễn giảm thu thuế đặc biệt có liên quan tới xuất khẩu hoặc khoản nợ thực của xuất khẩu, ưu đãi của nó vượt quá chi phí sản xuất hàng hóa tiêu dùng trong nước và được tính toán trên cơ sở thuế trực tiếp.
7. Miễn giảm thuế gián tiếp về sản xuất hàng hóa xuất khẩu có liên quan vượt quá thuế bán lẻ và sản xuất hàng hóa tương tự bán trên thị trường trong nước.
8. Miễn giảm hoặc kéo dài thời hạn thuế gián tiếp tích lũy trong giai đoạn sản xuất hàng xuất khẩu hoặc hàng xuất khẩu có liên quan vượt quá miễn giảm hoặc kéo dài thời hạn thuế gián tiếp tích lũy trong giai đoạn đầu của dịch vụ hoặc hàng hóa sử dụng trong sản xuất hàng hóa xuất khẩu hàng hóa tiêu phí tương đương tự bán trên thị trường trong nước.
9. Miễn giảm hoặc trả lại phí nhập khẩu vượt quá mức thu từ các khoản phí nhập khẩu trong sản xuất hàng xuất khẩu (bồi thường tổn thất thông thường).
10. Để ngăn chặn sự tăng lên khi bù đắp tổn thất về các hạng mục và vốn kinh doanh trong thời gian dài, để ngăn chặn sự tăng lên của hàng xuất khẩu hay vốn của các hạng mục nguy hiểm trong giao dịch, chính phủ (hoặc cơ quan đặc biệt do chính phủ điều khiển) cung cấp các hạng mục bảo hiểm hoặc đảm bảo cho vay xuất khẩu.

11. Cung cấp cho vay xuất khẩu của chính phủ (hoặc cơ quan đặc biệt do chính phủ ủy quyền thực hiện điều hành), lợi suất của nó thấp hơn lợi suất vốn cần chi trả mà các cơ quan này sử dụng trên thực tế (hoặc lợi suất của nó thấp hơn lợi suất vốn cần chi trả khi vay mượn thị trường quốc tế để có được kỳ hạn tương tự và các điều kiện vay mượn khác và vốn cho vay xuất khẩu có đơn vị tiền tệ như nhau).

12. Bất kỳ khoản chi chung cấu thành nên viện trợ xuất khẩu khác được chỉ ra ở điều 16 của « Hiệp định thương mại thuế 1994 ».

1.3. Các chính sách hỗ trợ của 3 nước Thái Lan, Hàn Quốc, Nhật Bản đối với một số sản phẩm công nghiệp (cả lĩnh vực sản xuất và xuất khẩu)

Trước bối cảnh hỗ trợ từ phía Nhà nước đối với ngành công nghiệp ô tô trong nước sẽ dần dần giảm đi theo quy định của AFTA, WTO và các chính sách bảo hộ thông qua các chính sách thuế cũng từng bước loại bỏ theo các cam kết khi đàm phán gia nhập WTO, các doanh nghiệp ô tô trong nước đang đối mặt với nhiều khó khăn trong sản xuất kinh doanh để duy trì phát triển hoặc bị phá sản. Hiện nay theo số liệu công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng cả nước có trên 40 doanh nghiệp tham gia lĩnh vực lắp ráp ô tô hoặc sản xuất phụ tùng. Về mặt số lượng nhà máy lắp ráp ô tô thì đây là con số quá lớn, nhưng về số lượng nhà máy tham gia công nghiệp phụ trợ thì lại quá ít.

Xét về năng lực công nghệ sản xuất đã được đầu tư ta thấy các doanh nghiệp của Tổng Công Ty Công nghiệp ô tô Việt Nam đã hướng vào việc sản xuất khung vỏ xe khách, xe buýt và một số dây chuyền hoặc nhà máy sản xuất trang thiết bị nội thất xe khách, và một số linh kiện khác như bộ nhíp, gioăng cao su, bạc, ghế đệm, khung kính cửa sổ, tấm mảng composite, linh kiện bằng nhựa v.v... Một số doanh nghiệp khác ngoài Tổng Công Ty cũng đã đầu tư nhiều dây chuyền lắp ráp xe tải nhẹ chủ yếu từ các linh kiện CKD nhập khẩu có nguồn gốc Trung Quốc. Ngoại trừ sản phẩm ô tô khách từ 25 chỗ trở lên và ô tô buýt là phân khúc được tương đối tập trung đầu tư phát triển theo chiều sâu, các loại sản phẩm khác như ô tô tải nhẹ do nhiều công ty khác nhau lắp ráp lại quá đa dạng về chủng loại, mỗi kiểu chỉ sản xuất và tiêu thụ được từ vài trăm chiếc/năm (trừ loại xe tải nhẹ Hyundai là có mức tiêu thụ được vài nghìn chiếc/năm). Các doanh nghiệp này

lại chưa phối hợp với nhau trong việc chia các phân khúc thị phần để giảm thiểu việc cạnh tranh nhau không cần thiết trong việc hợp tác phát triển công nghiệp ô tô nước nhà. Quả vậy, với sản lượng nhỏ khó có thể phát triển công nghiệp phụ trợ vì không đạt quy mô kinh tế để đầu tư. Không những thế, việc xây dựng các nhà máy này lại phân tán trên rất nhiều tỉnh thành trong cả nước, không tạo ra một số trung tâm công nghiệp tập trung để thu hút các doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia vào lĩnh vực công nghiệp phụ trợ theo mô hình chuỗi giá trị gia tăng.

Đánh giá chung bức tranh công nghiệp ô tô của nước ta tại thời điểm hiện nay có thể nói còn phân tán, nhỏ bé và chủ yếu mới hình thành được công nghệ chế tạo khung vỏ ô tô khách từ 25 chỗ trở lên, công nghệ lắp ráp ô tô các loại và một số công nghệ sản xuất linh kiện phụ trợ/nhà máy lắp ráp ô tô quá ít, chưa đến 3 lần, trong khi đó tại các nước khác là từ vài chục đến vài trăm lần như tại Thái Lan, Malayxia, Trung Quốc, Hàn Quốc ...

Khảo cứu kinh nghiệm xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô của một số nước như Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan v.v... được biết hầu như ít nhiều đều có tình trạng phát triển nhiều doanh nghiệp lắp ráp ô tô thời kỳ ban đầu, tuy nhiên ở mức độ không nhiều như tại nước ta. Để sắp xếp và chỉ đạo lại ngành công nghiệp ô tô phát triển lành mạnh hơn, Chính phủ các nước đó đều có các chính sách hoặc đạo luật để điều chỉnh ngành công nghiệp ô tô phát triển đúng hướng, có sức cạnh tranh ngày càng cao để xuất khẩu được sang các nước khác.

Nhật Bản: Nghiên cứu lịch sử phát triển công nghiệp ô tô, đặc biệt là công nghiệp phụ trợ của họ cũng thấy sự chỉ đạo rất sát sao và cụ thể của Chính phủ với mục tiêu và lộ trình rõ ràng.

- 1952: Phát triển công nghiệp ô tô và ngành công nghiệp phụ trợ thông qua Luật xúc tiến hợp lý hoá doanh nghiệp.

- 1956: Khuyến khích ngành công nghiệp phụ trợ ô tô thông qua Luật biện pháp tạm thời để khuyến khích phát triển ngành cơ khí lần 1.

- 1961: Khuyến khích ngành công nghiệp phụ trợ ô tô thông qua Luật biện pháp tạm thời để khuyến khích phát triển ngành cơ khí lần 2. Cho phép tự do hoá nhập khẩu xe buýt tải.
- 1966: Khuyến khích ngành công nghiệp phụ trợ ô tô thông qua Luật biện pháp tạm thời để khuyến khích phát triển ngành cơ khí lần 3.
- 1968: Bắt đầu giảm thuế nhập khẩu ô tô và linh kiện ô tô...

Trong ngành công nghiệp phụ trợ có rất nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ, phụ thuộc nhiều vào các hãng ô tô về cả mặt tài chính và công nghệ. Để hỗ trợ họ, Chính phủ Nhật Bản đã triển khai chính sách hỗ trợ thông qua các biện pháp:

- Cấp kinh phí hỗ trợ điều phối, tuyên dụng.
- Cho vay vốn lãi suất thấp nhằm củng cố khả năng kinh doanh.
- Ban hành luật nhằm bảo vệ các doanh nghiệp gia công linh kiện.
- Biện pháp ưu đãi về cho vay vốn, về thuế nhằm hỗ trợ phát triển công nghệ.

Với những chính sách rõ ràng và hợp lý công nghiệp ô tô Nhật Bản đã phát triển mạnh mẽ và trở thành một trong số nước hàng đầu về xuất khẩu ô tô ngày nay

Hàn Quốc: Tham khảo sự kiện lịch sử công nghiệp ô tô Hàn Quốc ta thấy:

- 1974: Chính phủ Hàn Quốc đề ra "Kế hoạch xúc tiến công nghiệp ô tô" với mục tiêu đạt sản lượng 500.000 chiếc/năm".
- 1975: Chính phủ Hàn Quốc công bố "đạo luật xúc tiến hệ thống hoá" đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong ngành công nghiệp ô tô.
- 1980: Chính phủ Hàn Quốc công bố chính sách hội nhập công nghiệp ô tô.
- 1982: Đã ban hành "Chính sách hợp lý hoá công nghiệp ô tô" với mục đích ngăn chặn sự cạnh tranh quá mức giữa 4 nhà sản xuất ô tô nội địa: Hyundai, Kia, General Motor Hàn Quốc và Asia xuất phát từ hệ quả suy thoái kinh tế sau đợt khủng hoảng về năng lượng từ năm 1979.
- 1985: Bộ Thương mại và Công nghiệp Hàn Quốc hoãn việc tự do hoá nhập khẩu ô tô.

- 1986: Chính phủ Hàn Quốc quy định rõ chính sách hợp lý hoá công nghiệp ô tô dựa trên « Đạo luật phát triển công nghiệp ». Chính phủ cũng soát lại « Đạo luật về phương tiện và vận tải đường bộ » và các quy định có liên quan.

- Kể từ đây trở đi Hàn Quốc từng bước vươn lên, xuất khẩu xe sang cả Hoa Kỳ, châu Âu và nhiều nước khác trên thế giới và hiện nay đứng hàng thứ 5 trên thế giới.

Thái Lan: Thái Lan là một trong những nước có nền công nghiệp sản xuất ô tô, xe máy và linh kiện phụ tương đối phát triển, là một trong các quốc gia sản xuất và xuất khẩu các linh kiện phụ trợ lớn nhất thế giới. Quá trình phát triển ngành công nghiệp phụ trợ này diễn ra trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước Thái Lan. Trước những yêu cầu và quy định khắt khe của WTO, Thái Lan đã xác định phát triển công nghiệp phụ trợ là một tất yếu để thúc đẩy các ngành công nghiệp khác phát triển. Quá trình phát triển ngành này gặp không ít khó khăn do hạn chế về nhân lực và trình độ còn yếu. Trước tình hình ngành công nghiệp còn non trẻ, chính phủ Thái Lan đã đưa ra các chính sách cụ thể hỗ trợ đối với một số sản phẩm công nghiệp (đặc biệt là công nghiệp phụ trợ sản xuất và xuất khẩu ô tô, xe máy, máy nông (công ???) nghiệp và các linh kiện phụ trợ).

Chính phủ Thái Lan đưa ra các chính sách chủ yếu để đẩy mạnh sự phát triển của ngành công nghiệp phụ trợ mà trọng điểm là ngành sản xuất và xuất khẩu ô tô, xe máy và linh kiện phụ trợ:

1. Tự do hóa tối đa

- Tiến tới hội nhập khu vực toàn cầu hóa bằng các đề xuất tự do thương mại và FDI;
- Không phân biệt đối xử với các doanh nghiệp hoạt động ở Thái Lan (bất kể ở trong nước hay nước ngoài).

2. Tăng năng lực trong nước

- Không chỉ thúc đẩy xuất khẩu mà còn tăng giá trị sản xuất trong nước và tạo việc làm;
- Chính sách thúc đẩy SME và SI không mang tính phân biệt (dù đó là doanh nghiệp trong nước hay nước ngoài, lớn hay nhỏ).

3. Hoạch định chính sách với sự tham gia của khu vực tư nhân

- Chính phủ thành lập 9 viện nghiên cứu chuyên ngành để hỗ trợ các ngành công nghiệp sản xuất và xuất khẩu (ô tô, thép, xe máy, linh kiện phụ trợ, dệt, v.v...) với các chức năng kết hợp chính phủ với khu vực tư nhân và chuyên gia, cung cấp các dịch vụ hỗ trợ (đào tạo, kiểm định), nghiên cứu các chính sách và biện pháp hỗ trợ thúc đẩy.
- Thành lập các ủy ban chuyên ngành do các nhà hoạch định chính sách và doanh nghiệp lãnh đạo tư nhân tham gia. Các ủy ban này gặp nhau thường xuyên (1-2 tháng / 1 lần) để thiết kế chính sách, kế hoạch hành động, thực hiện, điều chỉnh, giải quyết bất đồng, nếu có các vấn đề mới phát sinh sẽ hình thành các tiểu ban để giải quyết, thông tin được chia sẻ và quyết định được các bên có liên quan nhất trí.

4. Xây dựng các quy hoạch tổng thể

Trên cơ sở đề xuất mục tiêu của khu vực tư nhân, Viện nghiên cứu ô tô, xe máy điều phối và xây dựng quy hoạch tổng thể, ngân sách, các dự án và hỗ trợ kỹ thuật được xác định trong quá trình thực hiện. Khu vực tư nhân, chính phủ và các Viện tiếp tục hợp tác chặt chẽ trong quá trình thực hiện và điều chỉnh.

5. Thúc đẩy SI và SME

Trước tình hình thực tế trong nước Chính phủ Thái Lan đã đưa ra các biện pháp nhằm thúc đẩy SME như sau :

- Thành lập các trung tâm và khóa đào tạo
- Thiết bị kiểm định (cho ô tô, chất lượng sản phẩm, v.v...)
- Hình thành các cụm công nghiệp
- SME cùng tham gia sản xuất
- Xây dựng hệ thống đào tạo tại nơi sản xuất
- Liên kết doanh nghiệp FDI lớn giúp các SME trong nước Thái Lan đã định hướng phát triển công nghiệp ô tô theo một quy hoạch chặt chẽ;
- 1969: Thành lập uỷ ban Phát triển ngành công nghiệp ô tô trực thuộc Bộ Công nghiệp.

- 1978: Bộ Công nghiệp thông qua Quyết định nâng tỉ lệ nội địa hoá lên 50% trong thời hạn 5 năm.
- 1984: Bộ Công nghiệp hạn chế số model (kiểu xe) ô tô lắp ráp.
- 1986: Bộ Công nghiệp bắt buộc phải nội địa hoá động cơ.
- 1989: Cấm xây dựng mới nhà máy lắp ráp ô tô.
- 1990: Đến thời điểm này ngành công nghiệp ô tô Thái Lan đã lớn mạnh, Chính phủ mới dỡ bỏ quy chế cấm nhập khẩu ô tô và hạn chế số lượng model.
- 1994: Tự do hoá toàn bộ công nghiệp ô tô.
- 2000: Bãi bỏ hoàn toàn chính sách nội địa hoá linh kiện. Và từ đây công nghiệp ô tô Thái Lan phát triển mạnh mẽ và xuất khẩu ngày càng nhiều sản phẩm sang các nước để đến 2005 đứng hàng thứ 14 trong số các nước sản xuất ô tô trên thế giới.

Trung Quốc: Sau khi đã gia nhập WTO (năm 2001) vẫn còn sự chỉ đạo chặt chẽ của Nhà nước: Ủy ban cải cách và phát triển quốc gia cho biết Trung Quốc đang đưa ra quy định mới có thể ngăn bớt quyền tự do của các nhà sản xuất ô tô nước ngoài trong việc đưa thêm mẫu xe mới và xây thêm các nhà máy mới cho đến khi các cơ sở sản xuất hiện có của họ chưa sử dụng hết tối thiểu 80% công suất. Các quy định cũng bắt buộc các doanh nghiệp ô tô mới sản xuất "ô tô mang thương hiệu Trung Quốc", các nhà sản xuất ô tô hiện tại nên sản xuất ô tô mang thương hiệu nội nếu họ muốn thâm nhập vào các kiểu loại xe khác với các loại hiện đang sản xuất.

1.4. Bài học kinh nghiệm cho Việt Nam

Ngành công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp Việt Nam là ngành sinh sau đẻ muộn, ra đời sau các nước trong khu vực từ 40-50 năm. Tuy nhiên, Nhà nước Việt Nam, với mục đích thu hút đầu tư và xây dựng một ngành công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp để theo kịp các nước trong khu vực, cho nên gần 15 năm qua, kể từ khi ra đời vào năm 1992 đến nay, ngành công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp của Việt Nam được coi là ngành trọng điểm và là ngành luôn luôn được ưu đãi nhất trong số các ngành công nghiệp. Sự ưu ái rất đặc biệt này thể hiện rõ nhất ở chính sách thuế nhập khẩu quá cao đối với xe nguyên chiếc.

Kết quả của chính sách ưu đãi đối với ngành công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp của Việt Nam là giá xe sản xuất trong nước cao gấp 2 đến 3 lần so với nhiều nước. Nguyên nhân của tình trạng này là do doanh nghiệp lắp ráp ô tô ỷ lại sự bảo hộ của Nhà nước nên đưa ra giá bán cao để thu lãi cao. Trong khi đó một số doanh nghiệp lắp ráp ô tô lại cho rằng nguyên nhân là ở chỗ thị trường ô tô Việt Nam có dung lượng chỉ bằng 1/10 thị trường của các nước trong khu vực (ví dụ như Thái Lan) nên họ không thể giảm giá.

Sự thật hiển nhiên ở đây là các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô đã không thực hiện đúng các cam kết trong giấy phép đầu tư của mình là tăng tỷ lệ nội địa hóa lên 30 đến 40% trong vòng 10 năm. Với sự "thất hứa" này nên tính đến thời điểm hiện nay, tỷ lệ nội địa hóa sản phẩm của các doanh nghiệp ô tô ở Việt Nam chỉ đạt từ 2 đến 12% và việc nội địa hóa lại chỉ dừng lại ở các công đoạn giản đơn trong quy trình sản xuất và lắp ráp (sử dụng các linh kiện nội địa có giá trị thấp như săm, lốp, ắc-quy, dây điện, ghê...).

Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam hơn 10 năm qua đã dậm chân tại chỗ vì chiến lược phát triển ngành này chỉ quy tụ vào biện pháp đóng thuế nhập khẩu linh kiện, thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc để làm áp lực những nhà đầu tư thực hiện nội địa hóa sản phẩm linh kiện. Đây là việc "không tương" vì các hãng ô tô, ngay tại chính hãng, cũng chỉ sản xuất chiều sâu được 36-45% các chi tiết của một chiếc xe, phần còn lại được những nhà sản xuất linh kiện cung cấp. Với thị trường nhỏ bé mà Việt Nam lại muốn điều phối tỷ lệ nội địa hóa chỉ thông qua chính sách ưu đãi thuế nói trên, thì không có nhà đầu tư nào muốn đầu tư sản xuất linh kiện thật sự.

Một sai lầm của các cơ quan hoạch định chính sách đối với ngành công nghiệp ô tô trong thời gian qua là họ không thấu hiểu được sự phức tạp của ngành công nghiệp ô tô. Vốn đầu tư trong ngành công nghiệp ô tô rất cao vì đó là ngành cơ khí chính xác, độ an toàn, chất lượng, kỹ thuật cao. Ví dụ: dây belt trong xe ô tô giá trị chỉ từ 3-6 USD, nhưng nếu bị hư thì làm hư nguyên cả engine (máy ô tô), và nhiều ví dụ khác nữa... nên những nhà sản xuất ô tô có thương hiệu chỉ mua những linh kiện mà họ tin tưởng vào chất lượng để không ảnh hưởng đến thương hiệu của họ. Trong thời gian qua chúng ta đã thấy nhiều nhà đầu tư (điện thoại, ô tô...) phải trả phí tổn cực kỳ to lớn (có thể lên đến vài trăm triệu hay hàng tỉ USD) khi họ phải recall (thu hồi và hủy bỏ) sản phẩm chỉ

vì 1 chi tiết, linh kiện bị lỗi. Một chiếc điện thoại trị giá hàng nghìn USD phải thu hồi khi pin bị lỗi, nhiều hãng xe ô tô nổi tiếng cũng đã phải recall sản phẩm của mình...

Nguyên nhân làm cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam không phát triển được và giá bán xe trong nước cao hơn nhiều so với xe trong khu vực là ngành công nghiệp sản xuất linh kiện phụ trợ kém. Cần phải phát triển ngành công nghiệp phụ trợ thì ngành ô tô mới có thể cạnh tranh được.

Về nguyên lý thì vấn đề bảo hộ cho ngành công nghiệp sản xuất xe ô tô ở Việt Nam là đúng, nhưng có lẽ còn nhiều người chưa nhìn thấy sự phức tạp của công nghệ ô tô nên đã đưa ra những phương án lỏng lẻo, không có cái nhìn chiến lược và nghĩ chỉ cần áp dụng thuế là xong. Hậu quả là hơn 10 năm bảo hộ vẫn không đem lại gì cho đất nước: không phát triển về kỹ thuật, không phát triển về đào tạo nhân sự, không tạo điều kiện tối ưu để phát triển ngành sản xuất linh kiện theo tiêu chuẩn thế giới. Công nghệ được bảo hộ là công nghệ lỗi thời về kỹ thuật vì không áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật cao để giảm tiêu hao năng lượng, giảm ô nhiễm môi trường, bảo đảm an toàn giao thông tối ưu cho người sử dụng xe và cho những người sử dụng những phương tiện giao thông khác. Biện pháp được áp dụng chủ yếu là chính sách thuế, rồi "ngồi uống trà" chờ đợi các hãng ô tô đem công nghệ tiên tiến đến Việt Nam.

Bên cạnh đó, trong khoảng 10 năm nay, công nghiệp Việt Nam phát triển khá nhanh, với tốc độ nhanh hơn tốc độ của GDP 4-5 phần trăm. Do đó, tỷ trọng của công nghiệp trong GDP đã tăng từ 23,5% năm 1990 lên 34,5% năm 1999. Tỷ trọng của công nghiệp và xây dựng vào năm 2000 là 36,7% và ước tính năm 2005 là 41,0% (Bộ Kế hoạch và đầu tư, 2005).. Nhìn từ phương diện này, đây là một sự chuyển dịch cơ cấu đáng ghi nhận. Tuy nhiên, công nghiệp Việt Nam còn quá yếu, hiện nay có quá ít ngành có sức cạnh tranh trên thị trường thế giới. Nguyên nhân không có sức cạnh tranh một phần vì cơ cấu đầu tư nghiêng về những ngành Việt Nam không có lợi thế so sánh (những ngành thuộc công nghiệp nặng như sắt thép, xi măng, phân bón, luyện kim...) nên sản xuất chủ yếu là cho thị trường nội địa, FDI cũng tập trung nhiều vào những ngành thay thế nhập khẩu. Tuy nhiên, cái yếu cơ bản nhất của công nghiệp Việt Nam có thể nói bắt nguồn từ sự yếu kém của ngành công nghiệp phụ trợ vì các lý do sau:

Thứ nhất, các ngành phụ trợ này (chủ yếu do doanh nghiệp nhà nước sản xuất) cung cấp những sản phẩm có chất lượng kém và giá thành cao (vì công nghệ lạc hậu, vì quản lý kém...) nên chỉ tiêu thụ được trong nội bộ các doanh nghiệp nhà nước. Nhưng cũng vì dùng những sản phẩm phụ trợ này mà các sản phẩm lắp ráp, các loại máy móc hoàn thành tại các công ty nhà nước cũng không có sức cạnh tranh. Đây là một sự liên kết kém hiệu suất và bó chân lẫn nhau trong nội bộ các doanh nghiệp nhà nước. Tại các nước ASEAN khác và tại Trung Quốc, có sự liên kết (linkage) hiệu suất giữa các doanh nghiệp vừa và nhỏ sản xuất các sản phẩm phụ trợ với các doanh nghiệp lớn có vốn đầu tư của nước ngoài, và công nghệ, tri thức quản lý được chuyển giao từ doanh nghiệp lớn đến doanh nghiệp nhỏ và vừa.

Thứ hai, các ngành phụ trợ quá yếu không hấp dẫn các công ty đa quốc gia đầu tư trực tiếp sản xuất tại Việt Nam các loại hàng điện tử gia dụng, các sản phẩm của công nghệ thông tin phần cứng như máy tính cá nhân, điện thoại di động, các loại xe hơi, xe máy, v.v., nói chung là các loại máy móc, các ngành cơ khí. Các mặt hàng này thường có cả hàng trăm hoặc hàng ngàn bộ phận, linh kiện ở nhiều tầng lớp, từ những loại thông thường đơn giản đến những loại có công nghệ rất cao. Đối với các công ty nước ngoài đầu tư vào các ngành sản xuất các loại máy móc, tỷ lệ nội địa hoá càng cao càng có lợi. Điểm này khác với nhận thức của nhiều người Việt Nam, kể cả các nhà hoạch định chính sách. Việt Nam có khuynh hướng cho rằng các công ty đa quốc gia không muốn tăng tỷ lệ nội địa hoá để đưa các sản phẩm trung gian và bộ phận, linh kiện từ nước mình tới. Điều tra của JETRO và nhiều cơ quan khác, cũng như các cuộc tiếp xúc giữa tôi với các giám đốc doanh nghiệp có vốn nước ngoài tại Thành phố Hồ Chí Minh cho thấy hiện thực thì ngược lại. Dĩ nhiên những bộ phận, linh kiện có công nghệ rất cao thông thường được nhập khẩu từ Nhật Bản hoặc những nơi có đủ điều kiện về công nghệ và kỹ thuật. Trên thực tế, phí tổn về linh kiện, bộ phận và các sản phẩm trung gian trong những sản phẩm thuộc các ngành sản xuất máy móc chiếm tới hơn 80% giá thành, lao động chỉ chiếm từ 5 đến 10%, do đó khả năng nội địa hoá có tính chất quyết định đến thành quả kinh doanh của doanh nghiệp. Từ thực tế này, có thể nói các công ty đa quốc gia chậm tăng tỷ lệ nội địa vì năng lực cung cấp trong nước quá kém không đáp ứng yêu cầu về chất lượng và giá thành. Do đó chừng nào các ngành phụ trợ sẵn có

chưa được cải thiện đồng loạt và chừng nào nhiều doanh nghiệp nhỏ và vừa của nước ngoài chưa đến đầu tư ồ ạt thì FDI của các công ty lớn không thể tăng hơn. Mặt khác, sau năm 2006, trong khuôn khổ AFTA, những công ty này có thể sẽ chuyển cơ sở sản xuất sang các nước ASEAN khác để tận dụng các ngành phụ trợ đã có tại đó.

Thứ ba, hiện nay những ngành sản xuất các loại máy móc như đồ điện gia dụng, nhiều ngành thuộc lĩnh vực công nghệ thông tin phần cứng như máy điện thoại di động... và một bộ phận của nhóm các ngành có công nghệ cao như xe hơi, máy tính... có nhu cầu ngày càng lớn trên thế giới. Mặt khác, công nghệ cũng dễ lan nhanh từ nước này sang nước khác nên những nước có nguồn lực lao động dồi dào, khéo tay và tiền lương rẻ sẽ dễ trở thành những cứ điểm sản xuất có sức cạnh tranh lớn. Việt Nam rất có triển vọng cạnh tranh được trong lĩnh vực này nhưng vì hai lý do nói ở trên, Việt Nam chưa trở thành một trong những nơi sản xuất chính tại châu Á. Trong khoảng 15 năm qua, các cứ điểm sản xuất của các ngành này chuyển nhanh từ Nhật Bản sang Hàn Quốc, Đài Loan, Xingapo, sau đó sang Malaixia và Thái Lan, và gần đây sang Indônêxia và Trung Quốc. Bảng 10.1 cho thấy khuynh hướng đó trong ngành điện, điện tử, thể hiện sự thay đổi trong kim ngạch sản xuất đồ điện gia dụng (thành phẩm lắp ráp cuối cùng, phần trung nguồn trong chuỗi giá trị) và phụ tùng điện tử (sản phẩm của công nghiệp phụ trợ, ở thượng nguồn trong chuỗi giá trị). Theo biểu này, trong thập niên 1990, Nhật Bản và các nền kinh tế công nghiệp hoá mới (NIEs-4) giảm sản xuất ở phần trung nguồn nhưng tăng kim ngạch sản xuất của công nghiệp phụ trợ. Đáng chú ý là khuynh hướng tại Trung Quốc và các nước ASEAN, nhất là tại Malaixia, Thái Lan và Philippin, sản xuất tăng nhanh trong cả hai giai đoạn đồ điện gia dụng và phụ tùng điện tử. Phụ tùng điện tử gồm rất nhiều chủng loại mặt hàng, có loại có hàm lượng công nghệ cao nên Nhật và NIEs còn duy trì sức cạnh tranh trong nhiều mặt hàng và triển khai phân công hàng ngang với các nước ASEAN (xem thêm Chương 2). Rất tiếc là làn sóng công nghiệp này chưa lan rộng đến Việt Nam, như Bảng 10.1 cho thấy, kim ngạch sản xuất của Việt Nam còn quá nhỏ.

Mặt khác, nhìn chung, công nghiệp phụ trợ của Việt Nam hiện nay quá yếu.

Trước hết, cho đến nay sản phẩm công nghiệp phụ trợ chủ yếu do doanh nghiệp nhà nước sản xuất, phần lớn cung cấp những sản phẩm có chất lượng kém và giá thành cao

(vì công nghệ lạc hậu, vì quản lý kém, ...) nên chỉ tiêu thụ được trong nội bộ các doanh nghiệp nhà nước. Một bộ phận khác, chủ yếu là những sản phẩm công nghiệp phụ trợ cấp thấp, do các hộ kinh doanh cá thể sản xuất cũng gặp khó khăn về vốn và công nghệ.

Tình hình hoạt động kém hiệu quả của doanh nghiệp nội địa hiện tại, các doanh nghiệp FDI tuy rất muốn tăng tỷ lệ nội địa hoá để giảm giá thành sản xuất nhưng ít tìm được nguồn cung cấp công nghiệp phụ trợ đáng tin cậy. Đặc biệt, những doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài hoặc những doanh nghiệp FDI hướng vào xuất khẩu có khuynh hướng dùng linh kiện và nguyên vật liệu nhập khẩu hoặc do các công ty FDI khác sản xuất.

Phân tích ở trên cho thấy giai đoạn (1) của quá trình phát triển công nghiệp phụ trợ ở Việt Nam chưa diễn ra một cách có hiệu suất. Doanh nghiệp trong nước đã có nhưng chưa đáp ứng yêu cầu của thị trường. Do vậy, chưa có sự liên kết chặt chẽ giữa doanh nghiệp FDI và các công ty trong nước.

Giai đoạn (2) của quá trình phát triển công nghiệp phụ trợ cũng chưa thấy có triển vọng lớn. Các doanh nghiệp ngoài nhà nước ra đời khá nhiều sau khi Luật doanh nghiệp được thực hiện (từ năm 2000), trong đó có lẽ có khá nhiều doanh nghiệp thuộc các ngành công nghiệp phụ trợ, nhưng như nhiều báo cáo cho thấy, các doanh nghiệp này đang gặp khó khăn trong việc tiếp cận vốn và công nghệ. Đó là chưa kể đến các thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động kinh doanh sau khi doanh nghiệp ra đời cũng còn nhiều phiền toái.

Giai đoạn (3) của quá trình phát triển công nghiệp phụ trợ tùy thuộc vào môi trường FDI nói chung, nhưng chủ yếu là vào triển vọng mở rộng quy mô sản xuất của các sản phẩm chính ở trung nguồn (mid-stream) tức giai đoạn lắp ráp, hoàn thành sản phẩm trong chuỗi giá trị, đặc biệt là các ngành lắp ráp, sản xuất các loại máy móc như ô tô, xe máy, đồ điện gia dụng, v.v.. Các ngành trung nguồn này có hai trường hợp: những ngành thay thế nhập khẩu, trước mắt sản xuất cho thị trường nội địa, và những ngành hướng vào xuất khẩu. Quy mô sản xuất của trường hợp thay thế nhập khẩu tùy thuộc vào khả năng và triển vọng lớn mạnh của thị trường nội địa. Chính sách của Việt Nam về vấn đề này, đặc biệt trong ngành ô tô và xe máy, đang lúng túng và có khuynh hướng hạn chế sự mở rộng của thị trường trong nước. Dù cho chính sách đó xuất phát từ những

mục tiêu khác như để giải quyết vấn đề giao thông, nhưng phải hiểu rằng đứng về phương diện phát triển công nghiệp đó là tín hiệu cho thấy quá trình phát triển công nghiệp ở Việt Nam gặp nhiều khó khăn và do đó khó kêu gọi FDI trong các ngành thuộc công nghiệp phụ trợ. Việt Nam dường như đang đứng trước một sự chọn lựa khó khăn: xây dựng ngành ô tô và xe máy thành các ngành công nghiệp hiện đại hay là phải ưu tiên giải quyết vấn đề giao thông và các vấn đề xã hội khác. Có thể tìm một chiến lược tối ưu giải quyết cùng một lúc cả hai vấn đề kinh tế và xã hội. Về ngành ô tô, hiện nay chưa thể xuất khẩu vì năng lực cạnh tranh yếu và không thể tăng sức cạnh tranh trong thời gian trước mắt nên phải tùy thuộc vào thị trường nội địa, mà thị trường trong nước lại còn quá nhỏ bé. Do đó, chính sách khôn ngoan là không hạn chế sự phát triển của thị trường nội địa bằng việc đánh thuế tiêu thụ đặc biệt quá cao làm cản trở bước phát triển của sản xuất. Chính sách cho ngành xe máy thì nên ngược lại: cần hạn chế lượng lưu thông tăng ở mức mà cơ sở hạ tầng giao thông cho phép nhưng tìm cách tăng năng lực cạnh tranh để có thể xuất khẩu. Ở đây đòi hỏi một chính sách nhập khẩu hợp lý cho các linh kiện, bộ phận dùng cho việc lắp ráp xe máy. Trường hợp ngành xe máy có hoàn cảnh giống ngành đồ điện, điện tử gia dụng. Điểm giống nhau giữa chính sách của hai ngành ô tô và xe máy là phải tìm cách tăng năng lực sản xuất mới xây dựng được các ngành công nghiệp phụ trợ nói riêng và toàn ngành công nghiệp ô tô và xe máy nói chung. Còn về các ngành hướng vào xuất khẩu, khả năng mở rộng sản xuất tùy thuộc vào năng lực cạnh tranh quốc tế. Rất tiếc hiện nay những ngành sản xuất các loại máy móc ở Việt Nam có sức cạnh tranh quốc tế còn quá ít.

Tóm lại, cả ba trường hợp, ba giai đoạn trong quá trình phát triển công nghiệp phụ trợ ở Việt Nam đều rất sơ khai. Công nghiệp phụ trợ không phát triển thì không có hy vọng thu hút nhiều FDI để đẩy nhanh quá trình công nghiệp hoá.

Từ phân tích ở trên, có thể thấy việc ưu tiên đẩy mạnh phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ là mũi đột phá chiến lược để trong thời gian ngắn khắc phục các mặt yếu cơ bản của công nghiệp ô tô, xe máy và máy nông nghiệp Việt Nam. Trước nhu cầu hội nhập và nhất là trước những thách thức từ AFTA và Trung Quốc, ta không còn nhiều thời gian. Trong vòng 3-4 năm tới, với cố gắng lớn và với các ưu tiên về mặt chính sách, lĩnh vực Việt Nam có thể làm gấp và có hiệu quả lớn là việc đẩy mạnh phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ. Các ngành này phát

triển sẽ tạo ngay nhiều công ăn việc làm và dần dần thu hút FDI từ các công ty đa quốc gia tầm cỡ lớn. Hơn nữa, việc nhà nước dồn hết nỗ lực tập trung phát triển ngành này tự nó gây được niềm tin của các doanh nghiệp nước ngoài vào thị trường đầu tư ở Việt Nam. Sau một thời gian đầu tư ồ ạt ở Trung Quốc, hiện nay nhiều công ty đa quốc gia muốn phân tán sang các nước khác và đang trong giai đoạn chọn thị trường mới. Do đó Việt Nam cần phát tín hiệu càng sớm càng tốt để chớp thời cơ.

Tóm lại, nên chăng Chính phủ cần quyết định ngay mũi đột phá chiến lược và trong vòng 2-3 năm tới ưu tiên các nguồn lực trong nước và tận dụng hết các khả năng từ bên ngoài để thực hiện thành công chiến lược này.

Sau đây là một số kinh nghiệm cụ thể.

- Giảm hoặc bãi bỏ các loại thuế đánh vào linh kiện nhập khẩu để giảm giá thành sản phẩm lắp ráp, để các sản phẩm này xuất khẩu được. Mở rộng thị trường ra các nước khác để tăng quy mô sản xuất thành phẩm cuối cùng mới kích thích các công ty nhỏ và vừa nước ngoài đến đầu tư sản xuất sản phẩm công nghiệp phụ trợ. Trong thời đại tự do thương mại không thể áp dụng chính sách nội địa hoá như các nước chung quanh đã làm trong quá khứ. Mở rộng thị trường sản phẩm lắp ráp và chủ động xây dựng công nghiệp phụ trợ là chiến lược thích hợp nhất hiện nay¹¹. Cũng từ quan điểm này, Chương 9 đặc biệt phân tích trường hợp ngành điện, điện tử gia dụng.. Việc chủ động xây dựng công nghiệp phụ trợ có thể được thực hiện qua những điểm từ b đến e dưới đây.

- Cho rà soát lại các cơ sở sản xuất các ngành phụ trợ tại các công ty nhà nước, ưu tiên cấp vốn và tạo các điều kiện khác để đổi mới thiết bị, thay đổi công nghệ tại những cơ sở đã có quy mô tương đối lớn. Lập chế độ tư vấn kỹ thuật và quản lý để mời các chuyên gia nước ngoài vào giúp thay đổi công nghệ và cơ chế quản lý tại từng doanh nghiệp nhà nước vừa nói. Hiện nay, Nhật Bản và một số nước khác đang có chế độ gửi những người đã đến tuổi nghỉ hưu nhưng còn sức khoẻ và ý chí muốn đem kinh nghiệm của mình đến giúp các nước đang phát triển. Họ được gọi là những người tình nguyện cấp cao (senior volunteers). Việt Nam có thể tận dụng nguồn lực quốc tế này để nhanh chóng tăng sức cạnh tranh của các ngành phụ trợ công nghiệp.

- Đặc biệt khuyến khích tư nhân đầu tư vào lĩnh vực sản xuất các ngành công nghiệp phụ trợ, với sự hỗ trợ đặc biệt về vốn, và những ưu đãi đặc biệt về thuế (miễn thuế nhập khẩu thiết bị và công nghệ, miễn thuế doanh thu, v.v.). Đưa ra chính sách ưu đãi đặc biệt và chỉ áp dụng có thời hạn (chẳng hạn trong 3-4 năm).

- Một số nước đã phát triển, đặc biệt là Nhật, có chương trình xúc tiến chuyển giao công nghệ cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa tại các nước đang phát triển. Việt Nam nên đặc biệt tiếp nhận nhanh sự hỗ trợ này để nhanh chóng tăng khả năng cung cấp các mặt hàng công nghiệp phụ trợ hiện có, nhất là các mặt hàng đang sản xuất tại các doanh nghiệp nhà nước.

- Dồn hết mọi khả năng để kêu gọi FDI đầu tư vào việc sản xuất trong các ngành công nghiệp phụ trợ. Cụ thể tôi đề nghị chỉ định một số khu công nghiệp để ưu tiên giải quyết ngay và triệt để các mặt về hạ tầng, về thủ tục hành chính, về cung cấp nguồn nhân lực cần thiết, v.v., và đặt ra các đội chuyên trách thường xuyên theo dõi hoạt động đầu tư của doanh nghiệp nước ngoài để phát hiện ngay các vướng mắc và giải quyết ngay.

- Lập chế độ thưởng đặc biệt cho những công ty (kể cả nhà nước, tư nhân và công ty có vốn nước ngoài) có thành tích cao về xuất khẩu các mặt hàng thuộc các ngành công nghiệp phụ trợ (kể cả thành tích cung cấp cho các công ty nước ngoài đang đầu tư ở Việt Nam sản xuất cho xuất khẩu).

Sau khi phân tích các mặt yếu của công nghiệp Việt Nam và xét về tiềm năng của ta, về nhu cầu trên thị trường thế giới, cũng như những thời cơ quốc tế đang có, tôi cho là mũi đột phá chiến lược của ta hiện nay phải là tập trung phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ. Việt Nam chỉ còn 3-4 năm để chớp thời cơ đang có và tạo những tiền đề cần thiết hầu làm đảo ngược lại tình hình bất lợi hiện nay về công nghiệp. Tôi tin là với các biện pháp trình bày ở trên, bộ mặt công nghiệp Việt Nam nói riêng và kinh tế Việt Nam nói chung sẽ có sự thay đổi lớn vào khoảng cuối năm 2006 hoặc đầu năm 2007, khi ta thực hiện hoàn toàn các cam kết với AFTA và chuẩn bị những bước đầu tiên trong chương trình tự do hoá thương mại với Trung Quốc.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG CÁC BIỆN PHÁP HỖ TRỢ CỦA NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI SẢN XUẤT, LẮP RÁP VÀ XUẤT KHẨU Ô TÔ, XE MÁY, MÁY NÔNG NGHIỆP THỜI GIAN QUA

2.1. Thực trạng sản xuất, lắp ráp các sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp Việt Nam thời gian qua

2.1.1. Thực trạng sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp tại Việt Nam

2.1.1.1. Thực trạng sản xuất, lắp ráp ô tô Việt Nam

Trình độ phát triển của ngành ô tô được xem là phản ánh trình độ công nghiệp hoá của một nước. Nhật Bản năm 1979, với giá trị sản lượng 14,9 ngàn tỷ Yên của ngành (theo giá 1975) thì các ngành cung cấp sản phẩm thép đúc, rèn, máy động lực, các sản phẩm cao su, các dịch vụ tài chính, bảo hiểm và thương mại đã cung cấp trên 500 tỷ Yên đầu vào, trong đó thép cán, hoá chất, thiết bị điện, điện tử và các dịch vụ đã cung cấp trên 100 tỷ yên đầu vào mỗi loại.

Tại Mỹ, ngành công nghiệp ô tô đã sử dụng 15% sản lượng thép, trên 10% sản lượng đồng, 27% sản lượng cao su tổng hợp, 75% sản lượng cao su tự nhiên của nước này. Bởi vậy có thể nói công nghiệp ô tô đã liên kết rất nhiều ngành công nghiệp.

Công nghiệp ô tô của các nước phát triển đã thu hút đáng kể lao động trực tiếp vào ngành này, đồng thời cũng tạo thêm hàng ngàn việc làm cho ngành công nghiệp phụ trợ. Tại Mỹ, có trên 1 triệu người làm việc trong ngành công nghiệp ô tô. Tại Đức là 775 ngàn người, còn tại Nhật Bản lao động trong ngành công nghiệp ô tô chiếm 10% lao động. Ngành công nghiệp ô tô Nhật Bản hàng năm góp 10% vào GDP của nước này.

Ở Việt Nam, theo đánh giá của Bộ Công nghiệp, giá trị sản xuất lắp ráp của một số sản phẩm công nghiệp chủ yếu từ 2005 – 2007 (trước khi sáp nhập hai Bộ) luôn đạt được tốc độ tăng trưởng cao. Ví dụ 2005 đạt 191.709 tỷ đồng (giá so sánh với 2000), các năm sau đó đều tăng với tốc độ 6,78%, con số này giảm đột ngột sau khi chịu hậu quả của “con bão tài chính thế giới” năm 2008. Trong những năm 2005 – 2007 và 3 tháng đầu năm 2008, tốc độ tăng trưởng của các ngành cơ khí chế tạo và cơ khí nhỏ

mang lại nhiều kỳ vọng cho nền kinh tế. Trong đó, nhóm sản phẩm cơ khí, thiết bị đồng bộ và phụ tùng công nghiệp, đóng mới, sản xuất mới, sửa chữa tàu thủy, lắp ráp ô tô, chế tạo máy động lực, máy nông nghiệp, sản xuất xe máy,... có những tiến bộ nhất định đáp ứng nhu cầu trong nước và từng bước tiếp cận thị trường nước ngoài. Hiện cả nước có trên 54.000 cơ sở sản xuất cơ khí, lắp ráp,... thu hút trên 830.000 lao động chiếm 13,75% lao động công nghiệp cả nước. Các doanh nghiệp sản xuất công nghiệp, cơ khí chủ yếu tập trung tại các thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng; một số khu công nghiệp như Vĩnh Phúc, Hải Dương, Đồng Nai, Vũng Tàu. Tỷ trọng giá trị sản xuất công nghiệp một số sản phẩm chủ yếu so với toàn ngành công nghiệp đã tăng từ 8,2 lên 12,1%. Nhìn chung, trong giai đoạn 2001 – 2007, các ngành sản xuất ô tô, xe máy máy công nghiệp Việt nam đã đạt được những thành quả bước đầu quan trọng đáp ứng nhu cầu trong nước và từng bước trở thành mũi nhọn xuất khẩu mới.

** Về ngành công nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô Việt Nam*

Công nghiệp ô tô Việt Nam hiện nay bao gồm 11 doanh nghiệp FDI và trên 160 doanh nghiệp trong nước sản xuất, lắp ráp, sửa chữa ô tô và chế tạo phụ tùng, trong đó có khoảng gần 20 cơ sở sản xuất, lắp ráp ô tô, gần 20 cơ sở sản xuất thân xe và rơ moóc và hơn 60 cơ sở tham gia chế tạo phụ tùng cho ô tô. Nhìn chung, sản lượng của các doanh nghiệp trong nước rất thấp.

Công nghiệp ô tô Việt Nam tính đến thời điểm này đã cho thấy một số ưu điểm sau:

- Tiết kiệm ngoại tệ: xem xét thị trường ô tô năm 2007, với doanh số bán các ô tô mới của các doanh nghiệp Việt Nam là 510 triệu USD, giá trị nhập khẩu linh kiện tương ứng là 183 triệu USD thì mức thâm hụt thương mại sẽ tăng 377 triệu USD nếu toàn bộ đều được nhập khẩu¹
- Thu hút thêm lực lượng lao động kỹ thuật. Hiện tại 11 doanh nghiệp FDI đã thu hút được 4.800 lao động.

¹ Viện nghiên cứu kinh tế Nhật bản (giá xe dự kiến 25.000USD/xe)

Hầu hết ô tô do các liên doanh FDI sản xuất là các loại xe con và các loại xe có nhu cầu lớn ở thị trường Việt Nam. Tuy nhiên, hiện nay các loại xe do liên doanh FDI sản xuất đều có giá cao hơn so với các sản phẩm cùng loại của Trung Quốc, Hàn Quốc và khối các nước SNG sản xuất được nhập khẩu vào Việt Nam.

Theo báo cáo của Hiệp hội ô tô Việt Nam thì 11 liên doanh ô tô lắp ráp ở nước ta bình quân mỗi năm sản xuất khoảng 28.000 xe bao gồm 37 loại xe thuộc 14 nhà sản xuất ô tô thế giới khác nhau. Trong đó thế mạnh thuộc về TOYOTA, sau đó là VIDAMCO (DAEWOO), FORD, VMC (BMW, MAZDA, KIA),...

Thực trạng thị trường Việt Nam về ô tô còn quá nhỏ bé so với thế giới, thu nhập bình quân GDP/ người mới đạt khoảng 800 USD hiện chưa tạo ra sức mua lớn về ô tô. Hạ tầng cơ sở còn yếu kém, đường xá chưa phát triển, quy hoạch đô thị chưa phù hợp (nhà không có chỗ để ô tô, đường phố ít có chỗ đỗ ô tô,...) nên chưa khuyến khích tiêu dùng ô tô. Tuy nhiên do điều kiện phát triển kinh tế ở khu vực đô thị lớn, các cụm công nghiệp khá hơn nhiều lần so với các vùng kinh tế khác nên ở thị trường đô thị nhu cầu mua sắm xe tăng rất cao, trung bình mỗi năm ở khu vực thị trường đô thị lớn tăng từ 700 đến hàng ngàn xe một năm, đây là một khó khăn trong giải quyết mâu thuẫn đời sống xã hội: nhu cầu tiến bộ phát triển nhưng cơ sở hạ tầng không đáp ứng.

Giá xe ô tô sản xuất và lắp ráp ở Việt Nam hiện nay còn cao hơn nhiều so với giá xe của các nước trong khu vực. Do thị trường ô tô còn quá nhỏ, lại có nhiều nhà sản xuất ô tô nên thị phần của từng liên doanh thường rất nhỏ, tỷ lệ khai thác công suất mới đạt khoảng 20%. Hiện nay hầu hết phụ tùng, linh kiện đó đều nhập ngoại và là một trong những lý do là cho giá xe ô tô Việt Nam cao hơn giá xe cùng loại được bán trong khu vực. Theo điều tra của tổ chức JICA phối hợp với trường Đại học Kinh tế Quốc dân (NEU) cùng Viện nghiên cứu chính sách quốc gia Nhật Bản (GRIPS) tại Diễn đàn phát triển Việt Nam (VDF) cho biết: giá bán xe của Việt Nam ở cùng hãng TOYOTA COROLLA cao hơn quá nhiều so với Thái Lan (tới mức chênh lệch từ 3.500 đến 9.000 USD). Với giá xe cao như vậy, hiện tại các doanh nghiệp Việt Nam sản xuất lắp ráp ô tô hầu như không có cơ hội và khả năng sản xuất để xuất khẩu sản phẩm. Về chất lượng ô tô Việt Nam, cũng theo đánh giá của tổ chức trên thì có tới trên 60% các xe đang lưu hành chưa áp dụng và chấp hành tốt tiêu chuẩn môi trường. Tổng công suất của 14 liên

doanh FDI tại thời điểm đăng ký là sản xuất 160.000 chiếc/ năm. Tuy nhiên các liên doanh này mới chỉ khai thác hết 18 – 20% công suất so với công suất thiết kế. Hầu hết các doanh nghiệp FDI về ô tô mới chỉ thực hiện phương thức lắp ráp CKD1 và CKD2, tỷ lệ nội địa hoá tại các doanh nghiệp này chỉ đạt trên 13%. (tập trung vào các sản phẩm như sãm, lớp, ghế ngồi, dây điện, ăng ten, ắc quy...). Tuy nhiên Nhà nước cũng thường xuyên điều chỉnh công cụ thuế đối với các doanh nghiệp này để đưa các doanh nghiệp FDI về ô tô theo đúng lộ trình cam kết khi gia nhập WTO. Về đầu tư CSVCKT, đa phần các doanh nghiệp trong nước cơ sở lạc hậu do tận dụng cơ sở cũ (Ví dụ nhà máy ô tô Hoà Bình, nhà máy 1.5,...) nên sức hút đầu tư kém.

Về đo lường chất lượng sản phẩm: về mặt chất lượng, một số doanh nghiệp liên doanh đã được chứng nhận các hệ thống tiêu chuẩn quốc tế ISSO9001 – 2000 hoặc hệ thống tiêu chuẩn chất lượng tương đương như TQM, QS 9000 như TOYOTA (TQM), Ford (QS 9000), Vina Star Motors (ISO 9001 - 2000), Mercedes Benz (9001 - 2000),... Về môi trường cũng có khá nhiều công ty liên doanh đã được các tổ chức quốc tế cấp chứng chỉ ISO 14000 như Ford Việt Nam, Toyota Việt Nam, Vidameco GM, VMC (Vietnam Motor Cop). Tuy nhiên vẫn còn một số doanh nghiệp FDI chưa đạt được các điều kiện để cấp được chứng chỉ về hệ thống tiêu chuẩn chất lượng và môi trường. Do nhiều nguyên nhân mà việc ban hành tiêu chuẩn và việc áp dụng tiêu chuẩn (đặc biệt đối với tiêu chuẩn bắt buộc áp dụng) còn tách rời với nhau; tính hiệu lực thi hành tiêu chuẩn còn thấp, do đó hiệu quả quản lý dựa trên cơ sở tiêu chuẩn chưa cao.

Về đánh giá thực trạng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam bước đầu có một số nhận định sau:

- Bước đầu Việt Nam đã có được một ngành công nghiệp sản xuất lắp ráp các loại xe ô tô cao cấp thông qua hoạt động của các liên doanh mà từ trước những năm 1990 chưa có.
- Thu hút được một nguồn vốn khá lớn từ các đối tác nước ngoài trong công nghiệp sản xuất ô tô.
- Các doanh nghiệp trong nước, chủ yếu là sản xuất lắp ráp ô tô buýt và ô tô tải (trên cơ sở nhập ngoại khung gầm có gắn động cơ) đang từng bước phát triển,

nâng cao dần năng lực công nghệ, tạo ra các mẫu mã sản phẩm mới đáp ứng có hiệu quả cho nhu cầu thị trường trong nước.

- Thông qua hoạt động của các liên doanh, đối tác Việt Nam bước đầu tiếp cận được công nghệ, kỹ thuật tiên tiến của các hãng ô tô hàng đầu trên thế giới.
- Tạo điều kiện cho một số ngành công nghiệp hỗ trợ phát triển.
- Thu hút một lực lượng lao động đáng kể.

Những tồn tại trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam:

- Thị trường nhỏ, sản lượng nhỏ, có quá nhiều nhà sản xuất lắp ráp ô tô
- Thiếu nhà cung cấp nội địa về linh kiện, phụ tùng cho các liên doanh lắp ráp, sản xuất ô tô
- Giá xe ô tô sản xuất lắp ráp tại Việt Nam quá cao.
- Nội dung chuyển giao công nghệ chỉ mới áp dụng cho dây chuyền lắp ráp và tổ chức quản lý dây chuyền lắp ráp
- Dựa vào chính sách bảo hộ (kể cả thuế và phi thuế) rất cao đối với các sản phẩm ô tô các liên doanh đã thu được lợi nhuận, mặt khác do lượng xe sản xuất quá nhỏ nên có xu hướng đẩy lùi tiến trình nội địa hoá.
- Số lượng các liên doanh FDI là quá nhiều so với thị trường xe cao cấp ở Việt Nam còn nhỏ
- Tỷ lệ nội địa hoá thực sự còn quá thấp tiến trình thực hiện nội địa hoá còn chậm, số lượng nhà cung cấp linh kiện phụ tùng còn quá ít và chỉ cung cấp được các bộ phận đơn giản, ít quan trọng của ô tô.
- Các chính sách của Nhà nước mà chủ yếu là chính sách bảo hộ qua thuế cần hiệu chỉnh lại theo hướng khuyến khích đẩy mạnh nội địa hoá, khuyến khích sản xuất ô tô trong nước.

Nhiều doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô tại Việt Nam đang gặp khó khăn đã phải tạm ngừng sản xuất, cho lao động nghỉ việc. Công ty Ford Việt Nam đang tiến hành

những điều chỉnh nhân sự để phù hợp với nhu cầu kinh doanh hiện tại, đảm bảo khả năng cạnh tranh và phát triển trong tương lai. Không đưa ra con số cụ thể, nhưng Ford Việt Nam thông báo có khoảng 20% nhân viên khối hành chính sẽ chịu sự tác động của chương trình này và Ford Việt Nam sẽ áp dụng chương trình hỗ trợ tiền lương tự nguyện cho các nhân viên. Cơ chế hỗ trợ này còn bao gồm cả những buổi tư vấn và hướng dẫn giúp nhân viên có thể tìm việc mới dễ dàng hơn. Sự suy thoái kinh tế toàn cầu đang tác động tới tất cả các nền kinh tế lớn trên thế giới khiến Ford Việt Nam, trong tình thế cấp bách, phải có những hành động cần thiết để đưa ra được một mô hình kinh doanh phù hợp, với cơ cấu chi phí hợp lý để có thể thành công trong thị trường cạnh tranh cao này. Theo các nguồn tin thì do lượng bán xe đang sụt giảm mạnh và dự báo sẽ ở mức thấp từ nay đến hết năm 2009 nên Ford Việt Nam đã phải tính tới chuyện giảm lao động. Số liệu bán hàng của Ford Việt Nam cho thấy tháng 9/2008 họ chỉ bán được 278 xe và trong tháng 10 này con số bán ra còn được dự báo thấp hơn nữa. Không chỉ có Ford Việt Nam gặp khó khăn, mà hầu hết tất cả các doanh nghiệp ô tô đều trong tình cảnh tương tự. Honda Việt Nam cũng có lượng xe tiêu thụ rất chậm. Cả tháng 9/2008, mẫu xe Civic của nhà sản xuất này chỉ bán được 121 xe. Theo một số nguồn tin thì đến nay lượng xe Civic tồn kho vào khoảng 600 chiếc và mỗi ngày dây chuyền lắp ráp chỉ lắp có 5 xe thấp hơn rất nhiều so với cuối năm 2007 đầu năm 2008 mỗi ngày lắp 35 xe. Toyota Việt Nam cũng có lượng xe lắp ráp giảm, chỉ còn dưới 70 xe/ngày trong khi cuối năm 2007 lên tới 105 xe/ngày. Lượng xe tồn kho của các doanh nghiệp được dự báo đang tăng lên bởi bộ linh kiện đặt hàng theo kế hoạch vẫn đang dồn về trong khi tiêu thụ thì rất chậm. Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam 6 tháng đầu năm 2008 có mức tăng trưởng tới 83% so với năm 2007 thì vào tháng 9/2008 đã sụt giảm 33% và dự đoán cuối năm 2008, cả năm 2009 sẽ tiếp tục suy giảm do sự suy giảm kinh tế. Công ty sản xuất và lắp ráp ô tô Trường Hải cũng đã cho gần 500 lao động ở nhiều bộ phận nghỉ việc nhận lương 70 -100% tùy chức vụ do sản xuất đình trệ xe ô tô không tiêu thụ được. Hiện Trường Hải có khoảng 4.000 công nhân. Với tình hình khó khăn như hiện nay cùng các dự báo năm 2009 còn khó khăn hơn, có thể Trường Hải sẽ phải cho một số công nhân nghỉ việc hẳn. Thị trường ô tô tải đã giảm tới 60% trong mấy tháng gần đây, hiện Trường Hải chỉ bán được khoảng 500 xe/tháng và lượng xe tồn kho trên 4.000 chiếc, trong đó xe con trên 1.000 chiếc. Công ty cổ phần ô tô Xuân Kiên(Vinaxuki) cũng cho

biết lượng xe tải tiêu thụ rất chậm. Hiện doanh nghiệp này chỉ tiêu thụ khoảng 300 xe /tháng, trong khi vào thời điểm cuối năm đang ra tiêu thụ phải tăng mạnh. Những tháng cuối năm 2007 Xuân Kiên còn bán được từ 600 xe -1.000 xe/tháng. Xuân Kiên cũng cho biết hiện lượng xe tồn của họ đã lên tới 3.000 chiếc. Hiện nay Xuân Kiên cũng đang phải giãn ca. Trước kia ngày làm 1 ca thì nay 2 ngày 1 ca. Nhiều công nhân phải chuyển sang làm công việc vệ sinh nhà xưởng hoặc tham gia xây dựng nhà xưởng mới. Phần lớn khách hàng mua xe tải đều vay tiền ngân hàng. Vay mua xe thường từ 24 tháng trở lên được liệt vào dạng vay trung hạn và dài hạn. Thời gian qua khi chính sách tín dụng thắt chặt, hầu như không ai vay được tiền. Bên cạnh đó lãi suất cho vay cũng cao khiến nhiều người nản, bỏ ý định mua xe để kinh doanh. Nếu tình hình khó khăn kéo dài thì việc cơ cấu, điều chỉnh lại sản xuất của các doanh nghiệp là khó tránh khỏi và khi đó chắc chắn sẽ còn nhiều người lao động trong ngành ô tô mất việc làm. Các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô cũng gặp khó khăn không kém. Hầu hết các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô đều đang phải chịu lỗ. Mỗi chiếc xe Toyota Camry nhập khẩu hiện đang phải bán lỗ từ 2.500 USD đến 3.000 USD thậm chí có doanh nghiệp đã chấp nhận lỗ 5.000 USD để giải phóng hàng tồn kho lấy tiền trả ngân hàng. Theo các DN, khoản lãi do bán xe đầu năm giờ chỉ đủ trả ngân hàng bởi lãi suất đã tăng cao và xe thì không bán được. Nhiều DN cho biết chỉ cần bán hết lượng xe tồn là họ chuyển sang kinh doanh lĩnh vực khác. Công ty Hyundai motor Việt Nam thì phát triển một hướng mới là đẩy mạnh nhập khẩu xe chuyên dụng gồm xe chở tiền và xe cứu thương. Xe chuyên dụng vẫn được Nhà nước ưu đãi, không phải chịu thuế tiêu thụ đặc biệt. Bên cạnh đó Việt Nam là nền kinh tế sử dụng nhiều tiền mặt nên nhu cầu về xe chở tiền nhiều. Cũng tương tự như vậy với xe cứu thương. Hiện các bệnh viện đang còn thiếu nhiều và xe cứu thương tại Việt Nam phần lớn có thời gian sử dụng lâu, trang thiết bị không đáp ứng các tiêu chuẩn nên nhu cầu thay mới và mua thêm đang cao.

Năm 2007, 2008 tiêu thụ xe cứu thương của Hyundai từ 700 -1.000 xe và khoảng 500 xe chở tiền. Hyundai Việt Nam dự kiến sẽ bán được 500 xe chở tiền và 700-1.000 xe cứu thương hiệu Hyundai Starex trong mỗi năm tới. Theo các doanh nghiệp, sẽ có nhiều chương trình khuyến mãi giảm giá của các doanh nghiệp ô tô nhằm để kích cầu thị trường vào thời điểm cuối năm 2008. Bên cạnh đó, nhiều đại lý bán xe lắp ráp trong

nước cũng tự giảm giá bán cho khách hàng, chấp nhận một tỷ lệ hoa hồng thấp để tăng lượng bán ra. Hiện tại có đại lý bán xe lắp ráp trong nước đã giảm giá bán từ 1.000-2.000 USD/xe nhằm hỗ trợ lệ phí trước bạ, vì vậy chi phí cho chiếc xe của khách hàng mua tại thời điểm này so với khi lệ phí trước bạ chưa tăng gần như nhau. Tháng 6/2008 đánh dấu những chuyển biến rõ nét của thị trường ô tô lắp ráp trong nước trước những thay đổi chính sách của chính phủ. Toàn thị trường tiếp tục đà giảm từ tháng 5. Theo báo cáo của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA), trong tháng 6 vừa qua, tổng doanh số của các đơn vị thành viên là 9.749 xe, giảm 1.745 xe so với tháng trước. Toyota dẫn đầu thị trường với 2.282 xe bán ra (chiếm 23,4% thị phần ô tô lắp ráp trong nước), giảm 50 xe so với tháng 5. Trong đó, Innova vẫn là sản phẩm chủ lực của Toyota, đồng thời cũng là xe bán chạy nhất thị trường trong tháng 6, với 1.415 xe bán ra. Các nhãn hiệu xe khác của Toyota như Vios, Altis, Camry đều duy trì được doanh số, thậm chí tăng nhẹ so với tháng 5. Tiếp tục giữ vững vị trí số hai là Trường Hải, với 1.679 xe, với mẫu tiêu thụ mạnh nhất là Kia Morning 1.1, đạt 275 xe. Dự kiến trong thời gian tới, doanh số của Trường Hải sẽ tiếp tục khả quan khi mẫu Kia Carnival chính thức có mặt trên thị trường. Vinamotor giữ được vị trí thứ ba về doanh số trong tháng 6, đạt 1.432 xe, chiếm 14,7% thị phần, với thế mạnh là các loại xe tải đa dạng về trọng tải.

Ngoài 11 liên doanh sản xuất, lắp ráp ô tô đang hoạt động, hiện đã có nhiều doanh nghiệp đệ trình các dự án lên Bộ Công Thương xin phê duyệt để được làm ô tô. Tuy nhiên, muốn được thẩm định và phê duyệt, các dự án này đều phải dựa vào quy hoạch. Trong bài phát biểu của mình tại TP HCM ở Hội thảo chính sách công nghiệp ô tô VN, ông Đỗ Hữu Hòa - Thứ trưởng Bộ Công nghiệp đã khẳng định QĐ 175 là nhằm thúc đẩy phát triển một ngành công nghiệp ô tô đích thực trong bối cảnh thực hiện các cam kết quốc tế đã gần kề và xem ngành công nghiệp ô tô là một ngành trọng điểm trong chiến lược phát triển kinh tế của VN. Chiến lược cũng đã đặt ra các mục tiêu cụ thể về tỷ lệ nội địa hóa (NDH) tối thiểu cho các loại xe qua từng thời kỳ như: xe phổ thông, đáp ứng 40 - 50% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ NDH đến 40% từ năm 2005, 80% nhu cầu trong nước về số lượng và 60% tỷ lệ NDH vào năm 2010; xe chuyên dùng, đáp ứng 30% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ NDH 40% vào năm 2005, tiến tới đáp ứng 60% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ NDH 60% vào năm 2010...

Trong QĐ 175 cũng nêu rõ, để thực hiện được chiến lược này, Bộ Công nghiệp chủ trì phối hợp với các Bộ, ngành, liên địa phương xây dựng quy hoạch phát triển công nghiệp ô tô VN đến năm 2010 trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Toàn bộ các dự án đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô phải theo đúng quy hoạch, được Bộ Công nghiệp thẩm định trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

2.1.1.2. Thực trạng sản xuất, lắp ráp xe máy

Khi xã hội phát triển, nhu cầu đi lại, vận chuyển ngày càng cao đòi hỏi các phương tiện giao thông càng phải phát triển không ngừng về mặt số lượng, chất lượng. Mỗi loại phương tiện giao thông đều có mặt ưu điểm và hạn chế của nó. Vấn đề là trong những điều kiện địa lý, kinh tế, xã hội cụ thể của từng giai đoạn của đất nước ta cần sáng suốt lựa chọn sử dụng và phát triển các loại giao thông nào cho phù hợp để phát huy tối đa mặt ưu điểm của nó và hạn chế thấp nhất tiêu cực để phát triển xã hội, đáp ứng nhu cầu đi lại cơ bản của người dân và an toàn giao thông, an toàn môi trường sinh thái. Khi kinh tế phát triển thì chất lượng toàn diện của cuộc sống cũng dần được cải thiện. Thu nhập của người dân tăng lên và trong điều kiện hệ thống giao thông công cộng chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại và vận chuyển của người dân, họ có điều kiện và nhu cầu sở hữu các phương tiện vận chuyển cá nhân như là ô tô và xe máy.

Hiện quá trình đô thị hoá đang diễn ra nhanh chóng trong cả nước, nhất là ở các thành phố trực thuộc Trung ương như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng... đã tạo ra những sức ép lớn về phát triển hạ tầng giao thông và gây nhiều ảnh hưởng đến cuộc sống của người dân như tắc nghẽn giao thông, bụi, khí thải và tiếng ồn tăng cao, khiến cho môi trường sinh thái bị xuống cấp.

Theo số liệu thống kê của UBATGT Quốc gia và Cục CSGT Đường bộ - Đường sắt, từ nhiều năm nay ô tô và xe máy chính là hai loại phương tiện giao thông đường bộ chiếm ưu thế tuyệt đối về số lượng và có đóng góp quan trọng trong giao thông vận tải của cả nước, đặc biệt là trên địa bàn các đô thị, các vùng kinh tế phát triển.

Theo kết quả nghiên cứu của Bộ Giao thông vận tải và tổ chức JICA (Nhật Bản) tiến hành và báo cáo quy hoạch phát triển giao thông vận tải của Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh (HAIDEP và HOUTRANS), xe máy là phương tiện giao thông chủ yếu

của người dân ở các khu đô thị lớn và các vùng kinh tế phát triển. Năm 2007 xe máy đáp ứng khoảng 62,7% (ở Hà Nội) và 77,9% (ở thành phố Hồ Chí Minh) về nhu cầu đi lại, trong khi đó ô tô con, taxi chỉ chiếm khoảng 3,5% (Hà Nội) và 1,6% (thành phố Hồ Chí Minh), xe buýt - khoảng 8,4% (Hà Nội) và 5,9% (thành phố Hồ Chí Minh). Rõ ràng, hiện nay xe máy đang là phương tiện đóng vai trò rất lớn trong giao thông đường bộ do một số đặc điểm chung nhất sau:

- Vận tải hành khách công cộng còn nhiều hạn chế và khó có thể phát triển nhanh để đáp ứng được nhu cầu đi lại thường xuyên của người dân;

- Đa số người dân Việt Nam có mức sống chưa cao, chưa đủ khả năng mua ô tô. Do đó xe máy hiện vẫn là sự lựa chọn tối ưu về phương tiện giao thông cá nhân, nhất là ở những đô thị lớn như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh;

- Phương tiện xe máy được người dân sử dụng chủ yếu làm phương tiện giao thông cá nhân do phục vụ việc đi lại, vận chuyển thuận tiện, cơ động, linh hoạt, phù hợp với điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đặc biệt là ở những khu đô thị (đường ngắn và hẹp). Nhu cầu đi lại của người dân phần lớn là các chuyến đi cự ly ngắn và trung bình (dưới 10 km);

- Di chuyển bằng xe máy có tốc độ nhanh gần bằng ô tô nên đã rút ngắn thời gian đi lại giữa các vùng dân cư, tạo thuận tiện cho việc phát triển sản xuất và lưu thông hàng hoá. Có thời kỳ, xe máy còn được coi một thứ tài sản có giá trị đối với mỗi hộ gia đình. ở một mức độ nào đấy, xe máy hiện còn là thứ thời trang đối với những người dân, đặc biệt là tầng lớp thanh niên.;

- Với nhiều gia đình, xe máy còn là phương tiện kinh doanh dịch vụ vận tải (chở người và chở hàng) để kiếm sống.

Theo Quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông vận tải của Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đến 2020, mặc dù đã dự kiến tăng cường ưu tiên đầu tư nước ta hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt, tàu động ngầm, xe buýt công cộng... tuy nhiên dự báo tỷ lệ sử dụng xe máy để đáp ứng nhu cầu đi lại ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội vẫn sẽ chiếm tỷ trọng tương đối cao (tại Hà Nội: 30% và thành phố Hồ Chí Minh: 35%).

Mặt khác, mức sống của khu vực nông thôn đến năm 2020 cũng sẽ dần được nâng cao, hệ thống đường nông thôn sẽ tiếp tục được cải thiện nâng cấp, nhu cầu đi lại, vận chuyển bằng xe máy của khu vực này do đó sẽ tiếp tục gia tăng, nhất là trong điều kiện hiện nay, mật độ xe máy ở khu vực nông thôn còn rất thấp.

Những nghiên cứu trên cho thấy, xe máy vẫn còn đóng một vai trò quan trọng trong giao thông đường bộ ở Việt Nam ít nhất là cho đến năm 2020. Vì vậy, phát triển xe máy là một nhu cầu khách quan và cần được nghiên cứu tiếp tục để phát triển một cách hài hoà với các loại phương tiện giao thông khác và đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu của người tiêu dùng.

Trong những năm gần đây, lượng xe máy tham gia giao thông đã tăng nhanh chóng trên cả nước. Theo phân tích của một số nghiên cứu trong nước và kết hợp với nước ngoài về vấn đề giao thông đường bộ và phát triển đô thị ở Việt Nam, có thể thấy những nguyên nhân chủ yếu của hiện tượng này như sau:

- + Tăng trưởng kinh tế của Việt Nam trong những năm gần đây đạt mức cao và ổn định. Thu nhập bình quân của người dân từng bước được nâng cao, ngày càng có nhiều người có khả năng kinh tế để mua sắm xe máy riêng.

- + Hệ thống giao thông đường bộ ngày càng hoàn thiện. Toàn bộ các tuyến quốc lộ được đầu tư cải tạo nâng cao, mặt đường rộng hơn, êm thuận hơn, hệ thống báo hiệu giao thông đầy đủ hơn. Hệ thống đường tỉnh, đường huyện và giao thông nông thôn cũng được quan tâm đầu tư nâng cao chất lượng.

- + Tốc độ đô thị hoá đang diễn ra nhanh chóng, nhu cầu đi lại, vận chuyển của người dân ngày càng nhiều, trong khi vấn đề vận chuyển, đi lại bằng các phương tiện khác còn nhiều hạn chế.

- + Xe máy có nhiều đặc điểm phù hợp với điều kiện ở Việt Nam:

- Tính năng cơ động cao, gọn nhẹ, dễ sử dụng, có thể chở người và chở hàng, phù hợp với điều kiện đường sá và thói quen sử dụng xe 2 bánh;

- Đa dạng về chủng loại, mẫu mã của nhiều hãng xe nổi tiếng như Honda, Yamaha, Suzuki, VMEP... phù hợp với thị hiếu và phong cách sống của phần đông người tiêu dùng Việt Nam;

- Phù hợp với điều kiện khí hậu, thời tiết nóng ẩm (không quá lạnh giá);

- Giá xe, chi phí vận hành và sửa chữa vừa phải với mức thu nhập của người dân.

Theo số liệu của Cục Đăng kiểm Việt Nam, cả nước có 51 doanh nghiệp hoạt động sản xuất lắp ráp và kinh doanh xe máy trong đó có 4 doanh nghiệp có sản lượng trên 100.000 xe, 6 doanh nghiệp có sản lượng trên 40.000 xe, 10 doanh nghiệp có sản lượng từ 20.000 đến 40.000 xe và 17 doanh nghiệp có sản lượng từ 10.000 đến 20.000 xe/năm. Số còn lại là các doanh nghiệp có sản lượng dưới 10.000 xe/năm, hoạt động theo kiểu thời vụ. Động thái phát triển sản xuất lắp ráp xe qua Đăng kiểm Việt Nam phản ánh như sau:

Bảng 2.1: Động thái phát triển sản xuất - lắp ráp xe

Hạng mục	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tổng số xe đăng kiểm (ch)	2.485,6	1.818,6	1.1789,6	2.138,8	2.188,4	1.835,1
- Xe scoote (chiếc)	22,43	82,17	101,47	18098	192,32	
- Xe số (chiếc)	2.463,17	1.736,43	1.688,17	1.957,81	1.996,10	
Cơ cấu sản lượng	100%	100%	100%	100%	100%	100%
FDI	12,94%	42,37%	47,59%	51,71%	53,56%	53,7%
- Honda	6,84%	21,02%	23,68	23,85%	28,64%	31,55%
- Yamaha	0,92%	3,78%	6,77%	9,80%	11,72%	12,85%
- Suzuki	1,04%	2,31%	2,88%	3,59%	3,89%	1,66%
- VMEP	3,18%	13,55%	11,80%	12,02%	7,75%	5,99%
- Khác	0,97%	1,71%	2,47%	2,46%	1,56%	1,64%
Nội địa	87,06%	57,63%	52,41%	48,29%	46,44%	49,36%
- 6 DN > 40.000 xe (2005)	8,07%	10,20%	12,59%	19,35%	22,43%	
- 10 DN 20-40.000 xe (2005)	40,54%	31,10%	30,64%	24,57%	22,22%	
- 11 Cty 10-20.000 xe (2005)	21,07%	10,03%	9,16%	4,20%	1,77%	
- Dưới 10 ngàn xe (2005)	17,38%	6,29%	0,03%	0,16%	0,03%	

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu Cục Đăng kiểm Việt Nam

Trong 9 tháng đầu năm 2007, chỉ riêng 13 doanh nghiệp (cả FDI và nội địa) có sản lượng trên 20.000 xe đã chiếm đến 85,5% tổng sản lượng toàn quốc trong đó các doanh nghiệp FDI vẫn chiếm trên 50% tổng sản lượng. Có thể thấy rằng, trong tổng số

54 doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp xe máy (3 doanh nghiệp mới được cấp phép bổ sung năm 2006) thì chỉ có khoảng hơn 10 doanh nghiệp là thực sự hoạt động có hiệu quả, trong đó khối FDI có 4 doanh nghiệp (Honda, Yamaha, Suzuki và VMEP) và khoảng 10 doanh nghiệp nội địa khác.

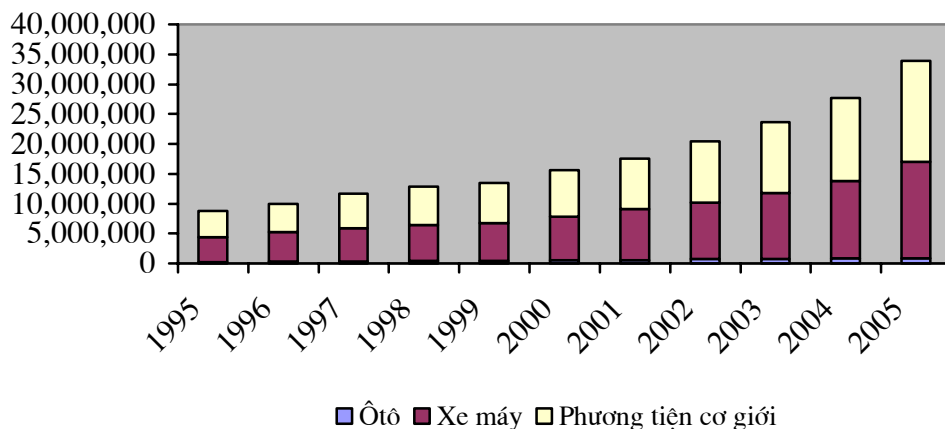
Giai đoạn trước 2000, sản lượng xe máy hàng năm vào khoảng vài trăm ngàn chiếc và chủ yếu là do các doanh nghiệp FDI và một số doanh nghiệp nội địa nhập khẩu linh kiện đồng bộ về lắp ráp. Giá bán xe tại thời điểm này còn tương đối cao.

Giai đoạn sau, một số các doanh nghiệp nội địa đã đầu tư dây chuyền lắp ráp xe máy thông dụng có linh kiện xuất xứ từ Trung Quốc và một phần linh kiện trong nước. Do giá bán phù hợp với thu nhập của người tiêu dùng nên sản lượng tiêu thụ của các doanh nghiệp nội địa đã tăng vọt. Năm 2001 các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp nội địa đã đạt khoảng 87% tổng sản lượng toàn ngành.

Trước sức ép cạnh tranh của các doanh nghiệp nội địa, các doanh nghiệp FDI đã điều chỉnh chiến lược kinh doanh, tổ chức lại sản xuất, phát triển hệ thống sản xuất hỗ trợ, dịch vụ sau bán hàng, giảm giá bán sản phẩm và do vậy đã tăng dần sản lượng tiêu thụ hàng năm. Đến 2006, sản lượng xe máy của các doanh nghiệp FDI đã chiếm khoảng 53,6% tổng sản lượng toàn ngành.

Nhu cầu sử dụng xe máy của người dân có thể mô tả qua mô hình khảo sát thí điểm sau:

Biểu 2.1: Tăng trưởng các phương tiện ô tô xe máy lưu hành hàng năm (số liệu: Nhóm JICA Nhật bản)



Đến cuối năm 2005, trên địa bàn cả nước lưu hành gần 891.100 ô tô và 16.086.644 xe máy. Ô tô tăng gấp 3,62 lần, xe máy tăng 13,30 lần so với năm 1990 và nếu so với năm 1996, số lượng ô tô, xe máy tăng tương ứng 2,30 lần và 3,82 lần. Điều này cho thấy số lượng cả hai loại phương tiện giao thông này tăng rất nhanh, đặc biệt là xe máy.

Trung bình hàng năm nhu cầu xe máy đáp ứng khoảng 62,7% ở Hà Nội 77,9% ở thành phố Hồ Chí Minh cho nhu cầu đi lại, trong khi đó ô tô con, xe taxi chỉ chiếm trung bình 3,5% ở Hà Nội và 1,6% ở thành phố Hồ Chí Minh...

Lý do nhu cầu xe máy tăng vọt những năm gần đây do:

+ Mức tăng trưởng GDP của nước ta trong những năm gần đây (trước khủng hoảng tài chính thế giới) khá ngoạn mục, thu nhập bình quân đầu người ngày càng được cải thiện rõ rệt, nhu cầu xe máy không chỉ ở thành phố, miền xuôi mà miền núi cũng phát triển mạnh mẽ.

+ Hệ thống giao thông đường bộ ngày càng hoàn thiện. Toàn bộ các tuyến quốc lộ được đầu tư cải tạo nâng cấp, mặt đường rộng hơn, êm thuận hơn, hệ thống báo hiệu giao thông đầy đủ hơn. Hệ thống đường tỉnh, đường huyện và giao thông nông thôn cũng được quan tâm đầu tư nâng cao chất lượng.

+ Tốc độ đô thị hoá đang diễn ra nhanh chóng, nhu cầu đi lại, vận chuyển của người dân ngày càng nhiều, trong khi vấn đề vận chuyển, đi lại bằng các phương tiện khác còn nhiều hạn chế.

+ Xe máy có nhiều đặc điểm phù hợp với điều kiện ở Việt Nam:

- Tính năng cơ động cao, gọn nhẹ, dễ sử dụng, có thể chở người và chở hàng, phù hợp với điều kiện đường sá và thói quen sử dụng xe 2 bánh;

- Đa dạng về chủng loại, mẫu mã của nhiều hãng xe nổi tiếng như Honda, Yamaha, Suzuki, VMEP... phù hợp với thị hiếu và phong cách sống của phần đông người tiêu dùng Việt Nam;

- Phù hợp với điều kiện khí hậu, thời tiết nóng ẩm (không quá lạnh giá);
- Giá xe, chi phí vận hành và sửa chữa vừa phải với mức thu nhập của người dân.

*** Thực trạng các công nghiệp phụ trợ phát triển ngành sản xuất xe máy:**

Từ những năm 2000 đến 2005 thực hiện Quyết định 147/2002/QĐ-TTg ngày 25/10/2002 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định 24/2002/QĐ-BCN ngày 7/6/2002 của Bộ trưởng Bộ Công nghiệp các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe máy đã đầu tư khá lớn vào sản xuất phụ trợ góp phần làm tăng nhanh tỷ lệ nội địa hoá sản phẩm xe máy Việt Nam.

Các doanh nghiệp lắp ráp đã xây dựng và được cấp chứng chỉ quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001:2000. Đến thời điểm hiện nay, hầu hết các chi tiết, phụ tùng linh kiện của dòng xe số thông dụng đã có thể được sản xuất trong nước. Các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp hoặc tự đầu tư sản xuất hoặc nhập từ các doanh nghiệp hỗ trợ nội địa về lắp ráp. Một số linh kiện khó sản xuất như các chi tiết của động cơ cũng đã có thể sản xuất được trong nước. Tuy nhiên giải pháp nhập khẩu được một số doanh nghiệp lựa chọn chủ yếu do có hiệu quả kinh tế hơn.

Theo kết quả kiểm tra của Bộ Công nghiệp, đối với dòng xe số, các doanh nghiệp nội địa đã đạt được tỷ lệ nội địa hoá khá cao, một số doanh nghiệp đã đạt trên 80% tỷ lệ nội địa hoá đối với toàn xe và trên 60% đối với động cơ. Các doanh nghiệp FDI, tỷ lệ nội địa hoá cũng đạt được tương đương, thậm chí có doanh nghiệp còn đạt được tới 90%.

Do sản lượng còn ở mức thấp nên linh kiện, phụ tùng dòng xe tay ga hiện có tỷ lệ nội địa hoá thấp hơn so với dòng xe số. Tuy nhiên cùng với xu hướng sử dụng đang ngày càng gia tăng, các doanh nghiệp cũng đang nỗ lực nâng dần tỷ lệ nội địa hoá đối với dòng xe này.

Ngoài các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp tự đầu tư sản xuất một phần linh kiện, phụ tùng, hiện trong nước có hàng trăm doanh nghiệp và cơ sở sản xuất hoạt động cung ứng linh kiện, phụ tùng cho ngành xe máy, trong đó đa phần còn hoạt động sản xuất, kinh doanh thêm các sản phẩm hoặc ngành nghề khác.

Các doanh nghiệp đã đầu tư mới các dây chuyền thiết bị, công nghệ để sản xuất các chi tiết quan trọng như khung xe, bộ ly hợp, bộ chế hoà khí và một số chi tiết của động cơ..., đúc áp lực cao các chi tiết hợp kim nhôm có độ bền cao... Chất lượng các linh kiện, phụ tùng do các doanh nghiệp nội địa sản xuất ngày càng được cải thiện. Một số linh kiện phụ tùng đã được sản xuất theo tiêu chuẩn thiết kế và nhập khẩu khuôn, cối từ nước ngoài, có chất lượng tương đương với các sản phẩm cùng loại nhập khẩu. Nhờ các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp xe máy nội địa nhanh chóng nội địa hoá được hầu hết các bộ phận, chi tiết của xe.

Tuy nhiên, bộ phận quan trọng nhất của xe máy là động cơ còn một số chi tiết vẫn phải nhập khẩu. Một vài doanh nghiệp đã nhập linh kiện từ bên ngoài (dạng IKD hoặc CKD) theo chuyển giao của nước ngoài, lắp ráp động cơ phục vụ cho chính bản thân doanh nghiệp. Hiện nay tỷ lệ nội địa hoá động cơ của đa số các doanh nghiệp đạt khoảng 60 - 65%.

Hiện tại có hơn 80 doanh nghiệp FDI hoạt động trong lĩnh vực sản xuất và cung cấp phụ tùng cho các cơ sở lắp ráp xe máy của HVN, VMEP, Suzuki, Yamaha với tổng vốn đầu tư hơn 260 triệu USD. Công ty VMEP ban đầu đã đưa 11 nhà máy sản xuất phụ tùng vào Việt Nam, lập thành một cụm công nghiệp tại Đồng Nai và liên tục phát triển thêm hệ thống các doanh nghiệp vệ tinh. Đến nay, riêng HVN đã có mạng lưới hơn 30 doanh nghiệp FDI vệ tinh chuyên cung cấp linh kiện, phụ tùng; Công ty VMEP hiện có mạng lưới 56 doanh nghiệp FDI vệ tinh.

Quy mô, năng lực các nhà cung cấp phụ tùng FDI hiện nay còn nhỏ so với nhu cầu vì hầu hết đều là những xí nghiệp nhỏ, di chuyển theo các hãng lắp ráp xe máy lớn từ Nhật Bản, Đài Loan sang Việt Nam. Sản phẩm của các doanh nghiệp này là các chi tiết, linh kiện sản xuất với kỹ thuật công nghệ ở mức trung bình như giảm sóc, đồng hồ báo xăng, đèn, bộ dây điện, yên xe, giỏ đèo hàng, vành bánh, nan hoa và một số chi tiết nhựa, đèn, khung, moay ơ, phanh, một số chi tiết của động cơ...

Một số doanh nghiệp đã đầu tư thiết bị, công nghệ để sản xuất được các chi tiết có yêu cầu kỹ thuật cao với chất lượng đảm bảo và giá thành phù hợp. Từ năm 2004, Công ty

VMEP đã nội địa hoá động cơ xe đạt 70% và xuất khẩu hơn 18.000 động cơ. Công ty HVN từ năm 2005 đã đưa dây chuyền sản xuất động cơ hoàn chỉnh vào hoạt động.

Đầu tư vào sản xuất linh kiện xe máy nhìn chung còn nhỏ lẻ, thiếu đồng bộ, sản phẩm của các doanh nghiệp nội địa có sức cạnh tranh yếu cho nên ngành xe máy hàng năm vẫn nhập khẩu một lượng lớn linh kiện. Nguồn nhập khẩu linh kiện chủ yếu từ Thái Lan (42,0%), Trung Quốc (24,9%), Đài Loan (15,5%), Nhật Bản (10,4%).

Nhìn chung, năng lực công nghệ của các cơ sở sản xuất hỗ trợ nội địa hiện nay đã có thể đáp ứng được nhu cầu lắp ráp các loại xe số có công suất dưới 125 cm³, có tiền đề để phát triển sang các dòng xe khác khi thị trường phát triển đủ sản lượng kinh tế.

Cả ba khu vực sản xuất FDI Nhật Bản, Đài Loan và Trung Quốc - nội địa đều đã tổ chức được hệ thống sản xuất hỗ trợ gần như khép kín, theo kiểm tra và phương thức tổ chức sản xuất riêng của mình.

Các hệ thống sản xuất hỗ trợ của 3 khu vực này, vì nhiều nguyên nhân khác nhau, có trình độ phát triển, khả năng cạnh tranh khác nhau. Đến nay, hầu như không có sự liên kết, hợp tác sản xuất giữa các hệ thống sản xuất hỗ trợ, nhất là khu vực sản xuất nội địa.

Vấn đề này cần được nghiên cứu và có các giải pháp kết nối trong tương lai nhằm tận dụng được năng lực sản xuất hiện có, nâng cao trình độ chuyên môn hoá, tiêu chuẩn hoá chất lượng sản phẩm, hạ giá thành sản phẩm hỗ trợ, hướng tới xuất khẩu các sản phẩm của ngành xe máy.

Công tác nghiên cứu phát triển (R & D) được đề cập ở đây là công tác nghiên cứu thị trường, thiết kế và chế tạo sản phẩm mới.

Công tác R & D ở các doanh nghiệp FDI: Các công ty HVN, YVN, SVN, VMEP là những doanh nghiệp mạnh, đóng vai trò quan trọng trong ngành công nghiệp xe máy Việt Nam, đều có các "công ty mẹ" là những tập đoàn sản xuất xe máy lớn trên thế giới. Hoạt động R & D ở các doanh nghiệp này hiện chủ yếu là nghiên cứu thị trường (bằng điều tra, bán hàng, dịch vụ sau bán hàng), đề xuất những cải tiến mẫu mã sản phẩm về công ty mẹ. Công ty mẹ tổ chức thiết kế, chế thử sản phẩm mới trước khi đưa ra sản xuất hàng loạt.

Các doanh nghiệp FDI ở Việt Nam hiện đang đầu tư nâng dần năng lực hoạt động R & D ở Việt Nam, trong đó phải kể đến công ty VMEP với dự án đầu tư xây dựng Trung tâm R & D tại Đồng BNai (tổng vốn đầu tư khoảng 40 triệu USD, đang thực hiện giai đoạn xây dựng cơ bản, dự kiến tháng 8/2007 sẽ đi vào hoạt động). Honda Việt Nam cũng có kế hoạch đẩy mạnh hoạt động R & D tại Việt Nam ở một số khâu tuy nhiên thời gian cụ thể chưa được công bố. Theo đánh giá của các doanh nghiệp FDI, khó khăn lớn trong hoạt động R & D ở Việt Nam là thiếu nguồn nhân lực nội địa có trình độ cao.

Công tác R & D ở các doanh nghiệp nội địa: Các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp xe máy nội địa chưa có hoạt động R & D bài bản dù là "trong phạm vi hẹp". Do chi phí nghiên cứu và thử nghiệm khá cao, trong khi sản phẩm chưa có thương hiệu, sản lượng sản xuất nhỏ... nên các doanh nghiệp nội địa chưa chú trọng đến vấn đề R & D. Hiện nay, ngoài công ty Sufat có đăng ký độc quyền dòng xe Backhand (là sản phẩm liên doanh, liên kết với các nhóm chuyên gia nước ngoài, nhưng bản thân công ty chưa có bộ phận trực tiếp hoạt động R & D), các doanh nghiệp nội địa chủ yếu nghiên cứu cải tiến, sửa đổi kiểu dáng những mẫu xe đang được thị trường ưa chuộng để tạo ra kiểu dáng sản phẩm cho mình - miễn là khi tra cứu không vi phạm các nhãn hiệu, kiểu dáng đã được bảo hộ về sở hữu trí tuệ. Một số doanh nghiệp thông qua liên doanh, liên kết đặt các công ty nước ngoài (Hàn Quốc, Đài Loan...) thiết kế sản phẩm mới dựa trên những ý tưởng, đề xuất của mình, tuy nhiên chủ yếu vẫn chỉ là sửa đổi những kiểu dáng thông dụng là chính.

Về tiêu thụ sản phẩm:

Các công ty sản xuất lắp ráp xe máy đều phát triển hệ thống tiêu thụ sản phẩm của mình thông qua hệ thống các đại lý phân bố trong cả nước. Một số doanh nghiệp cũng thiết lập các hệ thống đại lý phân phối độc quyền và các đại lý tổng hợp. Thường ở các đại lý được tổ chức thêm bộ phận bảo hành và dịch vụ sau bán hàng.

Công tác bảo hành, dịch vụ sau bán hàng tại các đại lý của các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp nội địa thường ít được chú trọng. Hiện tượng vi phạm nhãn mác hàng hoá, bán lẫn các loại xe kém chất lượng, gian dối kinh doanh... thường xảy ra đã làm ảnh hưởng lớn tới quyền

lợi của người tiêu dùng và xã hội... Những vấn đề này cần được tập trung kiểm tra giám sát cũng như có các biện pháp quản lý để hạn chế trong tương lai.

Tại các đại lý độc quyền của các doanh nghiệp FDI, giá bán xe thường theo giá công khai của doanh nghiệp. Công tác bảo hành và dịch vụ sửa chữa sau bán hàng có chất lượng kỹ thuật tốt hơn so với các đại lý của các doanh nghiệp xe máy nội địa. Hiện tượng tăng giá bán so với quy định, bán hàng kém chất lượng, trao đổi linh kiện, phụ tùng cũng ít xảy ra hơn so với các đại lý tiêu thụ xe máy nội địa.

Nhìn chung, công tác tiêu thụ sản phẩm và dịch vụ sau bán hàng còn nhiều vấn đề cần được khắc phục, cần có những quy định thống nhất về cơ chế quản lý chặt chẽ hơn đối với các đại lý bán hàng để bảo vệ uy tín các nhà sản xuất cũng như quyền lợi người tiêu dùng và cộng đồng xã hội.

Chuỗi giá trị của các sản phẩm xe máy ở Việt Nam

Chất lượng và giá bán các sản phẩm xe máy trên thị trường

Dòng xe tay ga cao cấp: Được nhập khẩu chủ yếu từ các quốc gia có ngành công nghiệp xe máy phát triển và phục vụ cho nhu cầu tiêu dùng của những người có thu nhập cao trong xã hội. Dòng xe loại này thường được nhập khẩu theo cụm linh kiện XBU (Việt Nam hiện cấm nhập xe máy mới nguyên chiếc trừ những mục tiêu đặc biệt), về lắp ráp trong nước. Giá bán loại xe này thường cao đến vài ngàn USD. Chất lượng xe được sản xuất theo các tiêu chuẩn thế giới do vậy đều đạt và vượt các tiêu chuẩn trong nước như tiêu chuẩn khí thải, hệ thống chiếu sáng...

Dòng xe tay ga sản xuất - lắp ráp trong nước: Trong giai đoạn gần đây, xu hướng tiêu dùng dòng xe này tăng mạnh, đặc biệt là ở các khu vực đô thị. Nắm bắt xu thế này, các doanh nghiệp ngành xe máy đã cho ra đời hàng loạt sản phẩm phong phú về kiểu dáng, đa dạng về chủng loại. Giá bán của dòng xe này thường dao động ở mức trên 1.000 USD đến 2.000 USD. Các doanh nghiệp FDI chiếm sản lượng tương đối lớn trong dòng xe này, do vậy chất lượng sản phẩm cũng được kiểm định theo tiêu chuẩn của hãng. Tuy nhiên, do sản lượng còn chưa nhiều nên các doanh nghiệp vẫn chọn giải pháp nhập khẩu linh kiện về lắp ráp là chính, chỉ đầu tư sản xuất một số loại linh kiện, phụ tùng không quan trọng.

Dòng xe số sản xuất - lắp ráp trong nước: Hầu hết dòng xe này được sản xuất - lắp ráp trong nước với tỷ lệ nội địa hoá khá cao. Các doanh nghiệp ngành xe máy cũng thường xuyên thay đổi mẫu mã sản phẩm nhằm tạo nhiều sự lựa chọn cho khách hàng. Giá bán các loại xe này dao động trong khoảng vài trăm USD cho đến khoảng 1.000 USD. Tuy nhiên, giá xe giữa các doanh nghiệp FDI và doanh nghiệp nội địa có một khoảng chênh lệch khá lớn. Một số chủng loại xe của các doanh nghiệp nội địa có giá bán chỉ bằng 1/2 đến 2/3, cá biệt có những chủng loại giá bán chỉ bằng 1/3 so với giá bán của các doanh nghiệp FDI. Nhìn chung chất lượng sản phẩm của các doanh nghiệp nội địa chỉ đạt mức trung bình. Sản phẩm của các doanh nghiệp FDI được xây dựng theo tiêu chuẩn và được kiểm tra, kiểm định chặt chẽ từ đầu vào cho đến đầu ra do vậy chất lượng đạt mức tương đối tốt.

Đánh giá tình hình sản xuất, lắp ráp xe máy Việt Nam:

+ Ưu điểm:

Trong giai đoạn hơn 10 năm, ngành xe máy ở Việt Nam đã phát triển vượt bậc với tốc độ cao và đến nay, về cơ bản đã có thể tự đáp ứng được nhu cầu của thị trường nội địa về các sản phẩm xe máy thông dụng với tỷ lệ nội địa hoá trên 70% và đã có những sản phẩm xuất khẩu.

Ngành sản xuất - lắp ráp xe máy hiện thu hút khoảng 20 ngàn lao động trực tiếp và hàng chục ngàn lao động tham gia sản xuất cung ứng linh kiện, phụ tùng là làm các dịch vụ khác.

Công suất sản xuất, lắp ráp xe máy tại Việt Nam hiện đã vượt quá quy mô của thị trường tiêu thụ nội địa với sự tham gia của nhiều thành phần kinh tế. Đến nay đã hình thành một thị trường xe máy nội địa có tính cạnh tranh khá cao, đủ để Nhà nước có thể dỡ bỏ các bảo hộ phát triển thông qua hàng rào thuế quan.

+ Nhược điểm:

Những vấn đề về chất lượng, giá cả và khả năng cạnh tranh:

Song song với những thành tựu đạt được, sự phát triển bùng phát của ngành xe máy cũng đã biểu lộ nhiều hạn chế về vấn đề chất lượng, giá cả và khả năng cạnh tranh quốc tế.

Theo đánh giá của nhiều chuyên gia trong ngành, sự phát triển của ngành xe máy hiện thiếu bền vững, nhất là ở khu vực sản xuất lắp ráp nội địa.

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế rộng rãi, khả năng cạnh tranh quốc tế của các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp xe máy nội địa rất yếu. Tuy có giá bán sản phẩm thấp nhưng hầu như không có các mẫu mã, thương hiệu riêng. Chất lượng sản phẩm không cao, tiêu thụ chủ yếu ở khu vực dân cư có thu nhập trung bình và thấp. Uy tín kinh doanh, thị phần có xu hướng giảm dần. Nếu cứ đà phát triển như tình trạng hiện nay, khả năng duy trì, phát triển thị phần nội địa và xuất khẩu xe máy nguyên chiếc hầu như không có.

Các doanh nghiệp FDI có khả năng cạnh tranh tại thị trường nội địa cao hơn. Với mục tiêu chủ yếu là phục vụ nhu cầu nội địa đã được các Công ty mẹ xác định sẵn, các doanh nghiệp FDI tập trung vào phát triển các sản phẩm và mẫu mã phù hợp với thị hiếu của người tiêu dùng. Thêm vào đó là uy tín và thương hiệu của doanh nghiệp, lại được bảo hộ cao bằng hàng rào thuế quan, nên giá bán một số sản phẩm xe máy còn cao.

Nhìn chung tiêu chuẩn về chất lượng sản phẩm xe máy và linh kiện, phụ tùng còn chưa thống nhất. Cộng với hiệu lực thấp của công tác quản lý nhà nước nên trong thời gian vừa qua chất lượng xe máy của một số các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp nội địa không cao, thiếu tính ổn định, làm phương hại đến lợi ích của người tiêu dùng và xã hội.

Những vấn đề về dịch vụ bán hàng và sau bán hàng:

Tình trạng chung hiện nay là các doanh nghiệp sản xuất xe máy nội địa chưa kiểm soát chặt chẽ được hoạt động của các đại lý bán hàng, nhất là đối với các đại lý ở các tỉnh, vùng sâu - xa; vì thế đã xảy ra không ít hiện tượng bán hàng không minh bạch gây thiệt hại cho người tiêu dùng. Hệ thống các đại lý bán hàng của các doanh nghiệp

sản xuất xe máy FDI tuy chưa hoàn hảo nhưng hoạt động bền hơn và thường có kết hợp dịch vụ bảo hành, sửa chữa tốt hơn.

Mạng lưới đại lý bán hàng của các công ty cần được tiếp tục đầu tư hoàn thiện về cơ chế kiểm tra và xử lý tình trạng bán hàng giả, hàng nhái, hàng kém chất lượng, trao đổi linh kiện, phụ tùng, bán hàng không đúng giá quy định, các hiện tượng gian lận thương mại, lừa dối người tiêu dùng...

Cần có cơ chế thống nhất quy định bán hàng có bảo hành bắt buộc và có các dịch vụ bảo hành, sửa chữa đi kèm. Đồng thời cần tăng cường phát triển các đại lý uỷ quyền chuyên doanh xe chính hãng để tránh tình trạng vi phạm quyền sở hữu công nghiệp.

Vấn đề sở hữu trí tuệ và thương hiệu sản phẩm:

Đây là một tồn tại lớn của ngành xe máy. Trong thời gian qua có nhiều cơ sở sản xuất đã vi phạm kiểu dáng công nghiệp, thậm chí còn sử dụng nhãn mác của các hãng sản xuất lắp ráp xe máy có uy tín, Nhiều vụ vi phạm đã được phát hiện và bị xử lý phạt hành chính với mức độ không quá nặng nề. Vì vậy hiện tượng vi phạm kiểu dáng công nghiệp, nhãn mác, hệ thống phân phối... vẫn tiếp diễn tràn lan. Cũng có một số doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp nội địa đã chú trọng xây dựng và đăng ký được những kiểu dáng riêng của mình, nhưng không được quảng bá, giới thiệu rộng rãi nên cũng thường bị nhầm lẫn xếp vào loại hàng nhái.

Hiệu lực thực thi quản lý sở hữu trí tuệ, kiểu dáng công nghiệp còn thấp. Chức năng quản lý nhà nước chông chéo, "vừa đá bóng vừa thổi còi" và không đủ quyền lực để giám định và làm trọng tài phân xử các vụ vi phạm. Các hình thức xử phạt vi phạm chưa đủ sức răn đe, chủ yếu dưới dạng xử phạt hành chính.

Đa số người tiêu dùng chưa nhận thức được tác hại của việc sử dụng hàng nhái, hàng giả trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Tâm lý người tiêu dùng Việt Nam còn sính mác hàng ngoại. Vì vậy còn có thái độ nhân nhượng, nhiều khi đồng tình với tình trạng vi phạm bản quyền...

Ngoài các doanh nghiệp FDI và một vài doanh nghiệp nội địa có mẫu mã thiết kế riêng, đa phần các doanh nghiệp khác đều sản xuất và lắp ráp các mẫu mã sao chép, cải tiến kiểu dáng từ các loại xe máy thông dụng của Nhật, Đài Loan... đang được thị trường ưa chuộng.

Việc phát triển thương hiệu riêng của các doanh nghiệp xe máy nội địa gặp nhiều khó khăn, khó vượt qua trong bối cảnh hiện tại.

Vấn đề phối hợp và hợp tác phát triển:

Việc hợp tác phát triển giữa các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp xe máy với nhau và với các doanh nghiệp hỗ trợ trong thời gian qua cũng chưa được như mong muốn. Các doanh nghiệp lắp ráp xe máy còn thiếu thông tin về các doanh nghiệp hỗ trợ sản xuất linh kiện, phụ tùng và ngược lại. Do đó việc phát triển mở rộng hệ thống cung ứng linh kiện xe máy còn gặp nhiều khó khăn. Trong toàn ngành chưa tạo được hệ thống hợp tác sản xuất chuyên môn hoá. Không có sự liên kết giữa hệ thống các doanh nghiệp FDI và hệ thống các doanh nghiệp nội địa.

Trong thời gian qua, hoạt động của Hiệp hội với vai trò là đầu mối liên kết các doanh nghiệp trong toàn ngành còn mờ nhạt, không có hiệu quả và cũng chỉ hoạt động giới hạn trong một số các doanh nghiệp nội địa.

Để giải quyết những vấn đề nêu trên, cần thiết lập một trung tâm thông tin, cơ sở dữ liệu cho ngành sản xuất xe máy giúp các doanh nghiệp có điều kiện tiếp cận các thông tin về nhu cầu, phương hướng phát triển. Đồng thời cần hoàn thiện hoạt động của Hiệp hội ngành theo xu hướng hội nhập với khu vực và quốc tế.

Vấn đề xe máy tăng đột biến kéo theo hàng chuỗi tai nạn giao thông gây nhức nhối cho xã hội, mặc dù Chính phủ và các Bộ đã phối hợp nhiều nhằm kiểm chế và giảm số vụ tai nạn giao thông, tuy nhiên những nỗ lực đó chỉ tác động một phần chứ không giảm hẳn được số vụ tai nạn giao thông. Từ những thực trạng này nhiều quan điểm cho rằng cần hạn chế mạnh tay việc sử dụng xe máy...

Ngoài ra còn nhiều hạn chế khác như vấn đề môi trường cạnh tranh, vấn đề lợi ích, vấn đề ô nhiễm môi trường v.v... cũng xuất hiện nhiều mâu thuẫn gây khó khăn cho công tác hoạch định.

2.1.1.3. Thực trạng sản xuất và xuất nhập khẩu xe máy và sản phẩm cơ khí phục vụ nông nghiệp

Nhìn chung, trong giai đoạn 2002-2007, công nghiệp cơ khí Việt Nam đã đạt được thành quả bước đầu và tăng trưởng trong một số sản phẩm, đáp ứng nhiều hơn các nhu cầu trong nước và từng bước trở thành ngành mũi nhọn xuất khẩu mới, đạt nhiều tiến bộ về công nghệ, sản xuất được nhiều loại thiết bị đồng bộ cung cấp cho các ngành công nghiệp quan trọng như điện lực, xi măng, mía đường, giấy và bột giấy, phân bón, chế biến thực phẩm...

- Đối với ngành chế tạo máy động lực: Hiện tại, ngành chế tạo máy động lực Việt Nam có thể sản xuất tới 30.000 máy/năm, đáp ứng được khoảng 30% nhu cầu thị trường trong nước. Sản phẩm đã có tính năng cao hơn các loại động cơ thể hệ cũ và hơn hẳn động cơ cùng loại của Trung Quốc, dần chiếm lại thị phần nội địa về máy động lực đang bị hàng nhập lậu giá rẻ Trung Quốc lấn át. Sản phẩm đã được xuất khẩu đi nhiều nước.

- Ngành sản xuất các sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp đã sản xuất được các loại bơm tiêu ứng đến 36.000 m³/h, các loại thiết bị dùng trong công nghiệp mía đường, công suất từ 1.000 - 8.000 tấn mía cây/ngày, các dây chuyền sản xuất cao su mủ khô đến 6.000 tấn/năm, dây chuyền thiết bị xay xát gạo công suất đến 50 tấn lúa/ca, các máy xay xát nhỏ ở nông thôn, thiết bị sơ chế cà phê theo phương pháp ướt, công suất 0,75 - 3 tấn/h, các thiết bị cưa xẻ chế biến gỗ, các thiết bị chế biến chè, các máy canh tác nhỏ cho nông thôn, góp phần đưa mức độ cơ giới hoá khâu làm đất tính bình quân cả nước đã đạt trên 35%. Đặc biệt các sản phẩm cơ khí nhỏ đã tìm được chỗ đứng vững chắc trên thị trường nội địa, phục vụ đắc lực chủ trương công nghiệp hoá nông nghiệp ở Việt Nam.

Bảng 2.2: Tình hình sản xuất một số sản phẩm cơ khí nông nghiệp chủ yếu của Việt Nam

	Đơn vị tính	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Nông cụ cầm tay	Nghìn cái	15.918	20.639	21.752	20.756	21.549	22.421
Xe cải tiến	Cái	13.705	12.944	11.696	18.257	19.435	20.523
Máy bơm nông nghiệp	Cái	3.496	3.578	7.787	10.038	11.440	11.672
Đầu máy bơm nước	Nghìn cái	208	304	761	460	555	576
Bơm thuốc trừ sâu	Nghìn cái	70,4	52,4	51,7	52,7	54	55,3
Máy kéo và xe vận chuyển	Cái	1.932	3.052	7.889	8.607	9.415	9.871
Máy tuốt lúa có động cơ	Cái	11.877	12.997	10.021	17.571	18.853	18.935
Máy xay xát	Cái	12.484	13.433	10.112	5.749	6.480	6.857
Máy công cụ	Cái	4.121	6.821	8.666	5.831	7.769	7.920
Động cơ điêzen	Cái	30.329	107.433	184.418	182.443	145.450	152.521

Nguồn: Niên giám thống kê 2007, Tổng cục Thống kê

Từ nhiều năm nay, các công ty sản xuất trong ngành đã thực hiện các dự án đầu tư nâng cấp thiết bị để phát triển sản xuất phục vụ tiêu dùng và xuất khẩu. Điển hình là Công ty Máy kéo - Máy Nông nghiệp Hà Đông (tỉnh Hà Tây) đã đầu tư 15,1 tỷ VNĐ vào cải tạo các dây chuyền thiết bị, nâng cao năng lực sản xuất trong đó có dây chuyền sơn sấy hiện đại, nâng cao đáng kể năng lực và trình độ sản xuất, chất lượng máy kéo Bông Sen. Từ chỗ sản xuất máy kéo cỡ nhỏ 2 bánh (BS 8 đến BS 15), đến nay, Công ty này đã sản xuất hàng loạt máy kéo nhỏ 4 bánh có 20 CV (BS 20) và 30 CV (BS 30) có năng suất cao hơn, đa năng hơn, liên hợp với cày chảo 3 lưỡi, phay đất 1,3m bánh lồng để làm đất, máy rạch hàng, vun luống, bơm nước, rơ-móc vận chuyển... và còn dùng để kéo máy xay xát, tuốt lúa, phát điện...;

Công ty Phụ tùng 1 (thị xã Sông Công - Thái Nguyên) đã đầu tư dây chuyền đúc somi, nâng cấp dây chuyền sản xuất bánh răng và xưởng nhiệt luyện, mở rộng thị trường sản xuất hộp số thủy phục vụ đánh bắt hải sản xa bờ, máy sục khí phục vụ nuôi tôm...

Công ty chế tạo động cơ (VINAPPRO) và Công ty Máy nông nghiệp miền Nam (VIKYNO) tại thành phố Biên Hoà (tỉnh Đồng Nai) là 2 công ty sản xuất động cơ

diezen cỡ nhỏ theo chuyển giao công nhân của 2 hãng YANMAR và KUBOTA nổi tiếng của Nhật Bản. Trong giai đoạn đầu, các doanh nghiệp này chỉ thực hiện việc lắp ráp các bộ linh kiện nhập CKD, nhưng đến nay đã nâng dần tỷ lệ nội địa hoá lên tới trên 80%.

Công ty Diesel Sông Công đang có dự án đầu tư công nghệ hiện đại cho sản xuất động cơ diesel 100 - 250 CV, với tổng mức đầu tư tới gần 610 tỷ VNĐ. Dự kiến đến năm 2010, Công ty Diesel Sông Công sẽ tiếp tục đầu tư để sản xuất động cơ diesel đến 400 CV sử dụng cho các máy kéo cỡ lớn, tàu đánh bắt hải sản xa bờ...

Ngoài các doanh nghiệp lớn kể trên, các công ty tư nhân sản xuất máy nông nghiệp cũng đang có xu hướng phát triển. Nếu như trong lĩnh vực sản xuất máy động lực và thiết bị định, các DNNN chiếm tỷ trọng chủ yếu thì trong lĩnh vực sản xuất thiết bị cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp, các doanh nghiệp ngoài nhà nước lại chiếm tỷ trọng đáng kể.

Tuy nhiên, những lĩnh vực sản xuất này chưa phải là lĩnh vực có lợi nhuận cao, chưa thực sự hấp dẫn đối với các nhà đầu tư trong nước cũng như nước ngoài. Việc chế tạo các hệ thống thiết bị chế biến nông sản ngày càng phát triển cũng cần có sự tham gia của nhiều nhà máy ngoài ngành. Mức độ cơ giới hoá nông nghiệp nước ta còn rất thấp, thì tuy ngành chế tạo máy động lực và máy nông nghiệp đã có nhiều cố gắng và những thành tựu đáng khích lệ, nhưng đáp ứng nhu cầu cơ giới hoá nông nghiệp vẫn là một nhiệm vụ rất nặng nề.

Đứng đầu ngành sản xuất thiết bị kỹ thuật điện là Tổng công ty Thiết bị kỹ thuật điện (VEC) đã sản xuất nhiều sản phẩm đa dạng và nhiều chủng loại, đạt các tiêu chuẩn TCVN, IEC và tương đương, được sử dụng rộng rãi trên lưới điện quốc gia như: Các loại máy biến áp (MBA) phân phối, MBA truyền tải có công suất đến 250 MVA, điện áp đến 220KV và đã nghiên cứu - thiết kế xong MBA 500KV; Các loại cáp nhôm trần tải điện A, AC, tiết diện từ 16 (600mm²; Các loại cáp chống sét; Tủ điện hạ thế và trung thế; Tủ tự động ARV hợp bộ với MBA 110 - 220KV; Thiết bị thủy điện nhỏ trọn bộ từ 1 - 10.000 KW; Các loại dây đồng dẹt, đồng lá, đồng thanh...

Đặc biệt sản phẩm máy biến áp, dây cáp nhôm, dây đồng dẹt và đồng lá, đồng thanh đã được cấp chứng chỉ quản lý đảm bảo chất lượng ISO 9001. Phòng thí nghiệm điện cao áp do Công ty quản lý đã được cấp chứng chỉ công nhận là Phòng thí nghiệm hợp chuẩn Vilas - 065.

Với thiết bị hiện tại, Công ty cơ khí Hà Nội hoàn toàn có đủ năng lực để chế tạo, lắp đặt thiết bị thủy điện vừa và nhỏ đến 50 MW.

Về chế tạo động cơ điện: Công ty chế tạo Điện cơ (có 5 máy tiện công nghệ cao) và Công ty Máy điện Việt Nam - Hunggari với 2 trung tâm gia công đứng, 1 trung tâm gia công ngang công nghệ cao (có 6 máy tiện công nghệ cao) đã sản xuất được các loại động cơ lớn đến công suất 2,5 MW và sửa chữa phục hồi động cơ điện đến công suất 6,5MW.

Về máy biến áp, Công ty sản xuất thiết bị điện Đông Anh đã và đang sản xuất máy biến áp 220KV, công suất 125 MVA và 250 MVA.

Tuy nhiên, với sản lượng điện ngày càng tăng (trung bình tăng 14,5%/năm từ 1993 đến nay) thì ngành sản xuất thiết bị điện Việt Nam phải gia tăng nhanh sản lượng sản xuất mới đáp ứng đủ nhu cầu sử dụng trong nước. Đặc biệt, chúng ta chưa sản xuất được một số thiết bị điện như: Máy phát điện công suất lớn (công suất trên 1MW) hoặc các động cơ điện nhỏ và siêu nhỏ, có độ chính xác cao (bao gồm cả động cơ công suất dưới 10W, sử dụng điện thế thấp), được dùng rộng rãi trong các thiết bị cơ điện tử, thiết bị tự động hoá, các đồ điện tử cao cấp đòi hỏi kích cỡ nhỏ đến siêu nhỏ mà ngành sản xuất thiết bị điện hiện đại không thể thiếu các sản phẩm trên.

Thị trường xuất khẩu các sản phẩm máy động lực của Việt Nam ban đầu chủ yếu là các nước trong khu vực ASEAN, sau đó mở rộng dần sang Trung Quốc, Hàn Quốc, Đài Loan. Một số sản phẩm đã được xuất khẩu sang các nước phát triển như: Nhật Bản, EU, Hoa Kỳ, Niudilan, Australia...

Thị trường các nước phát triển đã chiếm tỷ trọng chủ yếu trong xuất khẩu một số loại sản phẩm máy động lực như: Australia chiếm tới 92% kim ngạch xuất khẩu turbin phản lực của Việt Nam (HS 8411) và 98% kim ngạch xuất khẩu động cơ và mô tô (HS 8412) trong năm 2007. Nhật Bản chiếm 58% kim ngạch xuất khẩu bơm chất

lông (HS 8413) hay 26% kim ngạch xuất khẩu bơm không khí, máy nén và quạt không khí (HS 8414)... trong năm 2007.

Tuy một số sản phẩm máy động lực của Việt Nam đã đạt tiêu chuẩn xuất khẩu và bước đầu xuất khẩu ra thị trường nước ngoài, có nhiều yếu tố về khả năng cạnh tranh đã hạn chế khả năng mở rộng thị trường xuất khẩu.

- Về giá:

Đối với sản phẩm là động cơ nhỏ hơn 30 CV, chất lượng của động cơ sản xuất tại Việt Nam tốt hơn động cơ cùng loại của Trung Quốc và được bán ra thị trường với giá bán cao hơn. Số liệu dưới đây cho thấy sự chênh lệch khá cao về giá của loại sản phẩm trên:

	Do Việt Nam sản xuất	Do Trung Quốc sản xuất
Động cơ diesel 15 CV	3,6 triệu	2,7 triệu
Động cơ diesel 8 CV	2,5 triệu	1,7 triệu

Mặt khác, kim ngạch xuất khẩu các sản phẩm máy động lực của Việt Nam vẫn chiếm vị trí rất khiêm tốn trên thị trường thế giới. Có thể thấy điều đó qua so sánh tỷ trọng xuất khẩu của Việt Nam trên thị trường thế giới với Trung Quốc và Thái Lan, những nước lân cận có điều kiện công nghệ kỹ thuật không quá chênh lệch với Việt Nam.

2.1.2. Công nghệ, thiết bị

Thực trạng công nghệ, thiết bị, sản xuất lắp ráp ô tô xe máy máy nông nghiệp. Qua khảo sát thấy nổi lên mấy điểm cơ bản sau:

- Công nghệ sản xuất và lắp ráp xe các loại nhập vào Việt Nam từ nguồn đầu tư FDI thực chất không phải là công nghệ tiên tiến nhất. Điều này làm cho tính cạnh tranh của sản phẩm xuất khẩu kém hẳn so với các nước trong khu vực. Đặc biệt là các dòng sản phẩm chưa quan tâm đến an toàn môi trường sinh thái, khí thải xe gây ô nhiễm môi trường trầm trọng.

- Sự đầu tư công nghệ thiếu toàn diện, đầu tư nhỏ lẻ, công nghệ nguồn chưa đạt mức hiện đại như đầu tư vào các nước Thái Lan, Singapo và Malaysia,...

- Các doanh nghiệp trong nước nhập khẩu công nghệ nguồn chưa có sự chọn lọc và so sánh chất lượng sản phẩm của công nghệ gây ảnh hưởng đến sản phẩm của Việt Nam xuất khẩu khó đạt được tiêu chí cạnh tranh.

- Vấn đề sở hữu trí tuệ còn vi phạm nhiều trong quá trình thiết kế, sản xuất và lắp ráp sản phẩm,...

2.1.3. Công nghiệp phụ trợ

Công nghiệp phụ trợ là một thuật ngữ mới và hiện đang rất "nóng" ở Việt Nam. Nó được xem như công việc giúp cho việc lắp ráp các sản phẩm cuối cùng thông qua cung cấp các bộ phận chi tiết, linh kiện sản phẩm hàng hoá trung gian khác. Điều đặc biệt là công nghiệp phụ trợ chủ yếu do các doanh nghiệp vừa và nhỏ đảm nhiệm. Trong quá trình hội nhập, các doanh nghiệp vừa và nhỏ của ngành công nghiệp sẽ là khối chịu thiệt thòi nhất. Giá trị gia tăng trong sản xuất công nghiệp rơi vào công nghiệp phụ trợ tới 90-95% tùy theo tính chất kỹ thuật ngành. Nếu phân theo mức độ, vai trò tham gia vào chuỗi giá trị sản xuất thì ngành công nghiệp phụ trợ được chia làm 3 tầng.

Tầng thứ nhất là hệ thống công nghiệp phụ trợ "ruột". Tức là những hãng được hãng chính bảo trợ và cung cấp tất cả những yêu cầu cơ bản nhất để tạo ra những chi tiết đặc trưng nhất của sản phẩm. Đây là khu vực mà theo nhận định của các chuyên gia, cơ hội tham gia của doanh nghiệp phụ trợ nội địa của Việt Nam không có.

Hai tầng còn lại là hệ thống phụ trợ hợp đồng và thị trường. Tức là doanh nghiệp sản xuất ra sản phẩm linh kiện để bán trên thị trường hoặc tham gia các hợp đồng cung cấp. Với hai tầng này, các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng rất khó tham gia vào chuỗi này.

Thực tế, khi Việt Nam gia nhập WTO, hàng rào thuế quan giảm xuống và các chi tiết cùng linh kiện theo đó cũng được giảm thuế. Chi phí trở nên rẻ hơn, do đó các nhà đầu tư lắp ráp thường đi tìm mua các chi tiết linh kiện từ bên ngoài vào. Và như vậy, một lần nữa cơ hội của doanh nghiệp vừa và nhỏ ở địa phương không còn. Khó khăn lớn nhất mà các doanh nghiệp vừa và nhỏ sản xuất các mặt hàng phụ trợ đang đối mặt chính là họ rơi vào tình thế sản xuất các linh kiện thụ động phải chờ sự chấp thuận của hãng lớn mặc dù bản thân họ rất linh hoạt. Hơn nữa, ở Việt Nam công nghiệp phụ trợ còn hết sức đơn giản, quy mô nhỏ lẻ, chủ yếu sản xuất các linh kiện chi tiết giản đơn, giá trị gia

tăng thấp và có sự chênh lệch về năng lực phụ trợ giữa các doanh nghiệp vừa và nhỏ nội địa của Việt Nam với các yêu cầu của các hãng sản xuất toàn cầu. Để sản xuất ra một chiếc ô tô, hãng Toyota cần có 1.600 nhà cung cấp các loại chi tiết, linh kiện. Hãng Mercedes cũng có khoảng 1.400 doanh nghiệp cung cấp. Như vậy, chỉ cần vài hãng lắp ráp cuối cùng nhưng họ cần hàng ngàn doanh nghiệp sản xuất trước đó. Một chuỗi các hoạt động của ngành công nghiệp phụ trợ này chủ yếu lại do các doanh nghiệp vừa và nhỏ đảm nhận. Họ gặp rất nhiều khó khăn khi tham gia vào chuỗi toàn cầu để đi đến sản phẩm cuối cùng của các hãng. Thời gian tới sẽ rất khó khăn cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ nội địa làm phụ trợ để có thể bứt phá giữa yêu cầu cao của các hãng chính và thực trạng thấp kém của các doanh nghiệp vừa và nhỏ sản xuất các linh kiện. Để các doanh nghiệp vừa và nhỏ làm phụ trợ có thể "chen chân" được vào chuỗi giá trị của các hãng lớn đang được xem như yếu tố cốt tử của nền công nghiệp Việt Nam. Giá trị gia tăng hay nói rộng hơn là GDP của Việt Nam trong tương lai tùy thuộc vào chính khối này.

Vậy sẽ phải bắt đầu từ đâu với một thực trạng còn chưa sáng sủa như vậy trong khi sự liên kết giữa các doanh nghiệp còn yếu và yêu cầu về công nghiệp phụ trợ chính là một nền tảng căn bản nhất cho một nền công nghiệp thực sự phát triển? Đây là một câu hỏi không dễ trả lời. Một thực tế không mấy tươi sáng song vẫn phải thẳng thắn thừa nhận là quy mô và tiềm lực của đa số các doanh nghiệp Việt Nam còn yếu. Điều đó dẫn đến một tâm lý chung là doanh nghiệp nào cũng “ngại” nghĩ đến việc chuyên môn hóa khi phải bỏ vốn đầu tư lớn. Tài chính là một chuyện, điều khiến nhiều doanh nghiệp băn khoăn nhất là tính “mạo hiểm” bởi phải thay đổi trong khi cứ làm như hiện nay vẫn có thể “tự nuôi nhau”.

Cần phải có một quy hoạch tổng thể cho ngành công nghiệp phụ trợ. Bởi lẽ, sẽ không doanh nghiệp nào có thể và dám một mình tiến hành được. Một sản phẩm như chiếc máy tính xách tay cần phải có hàng chục, thậm chí cả trăm nhà cung cấp. Ví dụ chiếc máy tính hiệu IBM nhưng ổ cứng là Seagate, màn hình là Samsung, main của Intel, chưa kể đến từ chiếc ốc vít cũng phải có một nhà cung cấp chuyên nghiệp. Mỗi doanh nghiệp chỉ làm chuyên một vài sản phẩm mới có thể liên tục cải tiến được với khoản đầu tư không quá sức.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy, nếu chỉ có quy hoạch tổng thể thì dù chi tiết đến đâu cũng khó thực hiện khi bản thân các doanh nghiệp chưa thực sự xắn tay vào công việc. Kinh nghiệm từ ngành công nghiệp ô tô cho thấy, đã có cả một chiến lược dài hơi đến năm 2020 và Bộ Công thương cũng đã vạch ra quy hoạch khá chi tiết cho công nghiệp phụ trợ song hiện đại đa số các dự án được cấp phép hoặc đang xin phép lại là lắp ráp, tức là bắt đầu đi ngược từ “ngon”.

Bên cạnh đó, muốn làm thành công thì bản thân doanh nghiệp phải bắt đầu tự “cải cách” từ chính mình. Một thực trạng đáng buồn là nhiều doanh nghiệp Việt Nam vẫn còn mang cung cách làm ăn “chộp giật”, thiếu tính bền vững. Cứ như thế, khó ai có thể mạo hiểm để hỗ trợ doanh nghiệp phát triển thành một nhà cung cấp chuyên nghiệp được. Trong bối cảnh mới của quá trình toàn cầu hoá và hội nhập quốc tế, việc mở cửa nền kinh tế với sự hiện diện của các công ty nước ngoài đã gia tăng áp lực cạnh tranh, buộc các nhà sản xuất, dù sản xuất để xuất khẩu hay để phục vụ nhu cầu trong nước phải coi thị trường nội địa là một bộ phận thống nhất của thị trường thế giới. Bởi vậy, việc xây dựng và tăng cường liên kết với các chi nhánh nước ngoài nhằm phát triển ngành công nghiệp phụ trợ, nâng cao năng lực sản xuất kinh doanh, trình độ công nghệ và kỹ năng quản lý của các doanh nghiệp trong nước, giảm nhập khẩu của các chi nhánh nước ngoài là một giải pháp quan trọng nhằm đạt được những mục tiêu của quá trình công nghiệp hoá - hiện đại hoá ở nước ta trong bối cảnh hiện nay.

Hàng tháng trời rông rã đi khảo sát hơn 60 doanh nghiệp Việt Nam, Daihatsu vẫn không thể tìm ra được nhà cung cấp linh phụ kiện đạt yêu cầu. Trong khi đó, Canon cũng phải mất một thời gian dài mới tìm được nhà cung cấp tại Việt Nam, song 90% trong số đó lại là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

Đó là những ví dụ sinh động được nêu ra để mô phỏng về thực trạng ngành công nghiệp phụ trợ của Việt Nam.

Canon có ý định mở rộng sản xuất ở Việt Nam, tuy nhiên thời gian đầu do chưa tìm được nhà cung cấp linh phụ kiện ở Việt Nam nên công ty đành chọn giải pháp sản xuất ngay tại nhà máy của mình. Tuy nhiên đối với Canon đây chỉ là giải pháp tình thế, về lâu dài, nhất thiết phải tìm được nhà cung cấp của Việt Nam để đảm bảo sản xuất ổn

định. Đến cuối năm 2005, Canon đã tìm được 31 nhà cung cấp linh phụ kiện tại Việt Nam, con số hiện tại là 40 công ty. Song đáng buồn là trong số này, phần lớn lại là công ty FDI, các công ty Việt Nam chỉ đếm được trên đầu ngón tay. Cái khó là hiện nay, các doanh nghiệp sản xuất trong ngành công nghiệp phụ trợ của Việt Nam còn rất thụ động, hiếm khi thấy các công ty Việt Nam đến mời chào sản phẩm của mình.

Thực trạng không ổn định trong sản xuất của các doanh nghiệp Việt Nam trong ngành công nghiệp phụ trợ cũng là vấn đề đặt ra. Yêu cầu của các doanh nghiệp khách hàng là dù sản xuất 100 hay 1.000 sản phẩm thì chất lượng cũng phi đồng đều như nhau, và điều này phải được duy trì như một nguyên tắc bất di bất dịch. Tuy nhiên trước đây có một doanh nghiệp Việt Nam cung cấp linh kiện cho Canon. Lần thứ nhất thì chất lượng rất tốt nhưng từ lần thứ hai trở đi đã có sự thay đổi. Như vậy, khi in 1.000 sản phẩm thì không thể có được sự đồng đều. Chính điều đó khiến nhiều công ty đặc biệt công ty nước ngoài e ngại đối với các nhà cung cấp của Việt Nam. Các doanh nghiệp cho rằng, không phải họ không hiểu thực trạng trên. Tuy nhiên, cái khó hiện nay là công nghiệp phụ trợ lại cần vốn đầu tư lớn, sản lượng phải nhiều để giảm giá thành và chất lượng phải đảm bảo. Thêm vào đó, thị trường trong nước còn nhỏ bé nên các nhà đầu tư nước ngoài ít đầu tư vào công nghiệp phụ trợ.

Trong bối cảnh hội nhập hiện nay, với các doanh nghiệp trong ngành công nghiệp phụ trợ thời gian vô cùng quý báu. Thông thường, để có một nhà cung cấp phụ tùng chính thức phải mất ít nhất 2 năm cho việc chuẩn bị, như lên kế hoạch bố trí sản xuất, lắp đặt thiết bị, đào tạo nhân lực. Do vậy các doanh nghiệp nước ngoài cũng cần phải hết sức kiên nhẫn khi hợp tác với các doanh nghiệp Việt Nam. Các doanh nghiệp Việt Nam cũng phải nỗ lực và "sống chết với sản phẩm của mình", có như thế, mới có thể trở thành nhà cung cấp lâu dài.

Cách đây 40 năm, Sony, và Toyota...cũng chỉ là những doanh nghiệp nhỏ. Nhưng rồi bằng sự nỗ lực đến nay họ đã trở thành những công ty đứng trong hàng ngũ hàng đầu thế giới. Ở Nhật Bản có sự liên kết giữa các doanh nghiệp vừa và nhỏ với các công ty xuyên quốc gia rất chặt chẽ. Để có được điều này, thách thức lớn nhất chính là doanh nghiệp phải có ý chí kinh doanh và nỗ lực của bản thân.

Thời gian tới, chúng ta phải có quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp phụ trợ cho từng ngành hàng, trong đó xác định các lĩnh vực ưu tiên. Nếu không có sự quy hoạch rõ ràng, sẽ dễ dẫn đến tình trạng sản xuất không cân đối theo kiểu có những sản phẩm doanh nghiệp nào cũng sản xuất trong khi có sản phẩm lại không có doanh nghiệp nào làm cả. Nhà nước cũng nên có những chính sách để phát triển công nghiệp phụ trợ với những ưu đãi về thuế, mặt bằng cho các doanh nghiệp để khuyến khích các doanh nghiệp tư nhân, doanh nghiệp vừa và nhỏ đầu tư bởi đây là nòng cốt của quá trình phát triển công nghiệp phụ trợ. Ngay như ở Nhật Bản và Đài Loan, 95% các nhà cung cấp phụ tùng linh kiện là các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Phát triển công nghiệp phụ trợ có ý nghĩa quan trọng đối với quá trình công nghiệp hoá. Hiện tại, do ngành công nghiệp ở Việt Nam đang trong giai đoạn đầu của quá trình chuyển dịch sang "thế hệ công nghiệp thứ hai" nên việc thực hiện tỷ lệ nội địa hoá cao là khó có thể đạt được. Nhìn chung ngành công nghiệp phụ trợ Việt Nam vẫn đang ở trong giai đoạn sơ khai, yếu kém, manh mún. Số lượng các doanh nghiệp phụ trợ nội địa mới chỉ dừng lại ở khâu sản xuất các chi tiết, linh kiện đơn giản và cơ cấu giá trị nội địa hoá rất nhỏ. Nhận dạng công nghiệp này có thể dựa vào 3 yếu tố:

Thứ nhất, tính chất và đặc thù của các sản phẩm, loại sản phẩm phụ trợ như phụ tùng, linh kiện, nguyên phụ kiện... Các doanh nghiệp Việt Nam hiện chỉ có thể tập trung đầu tư và phát triển sản xuất các loại phụ tùng linh kiện có kích cỡ công kênh với công nghệ sản xuất không phức tạp và chỉ với mục tiêu đáp ứng nhu cầu, yêu cầu của các doanh nghiệp FDI.

Thứ hai, năng lực của các nhà cung ứng chưa mạnh. Các doanh nghiệp nội địa có trình độ công nghệ lạc hậu, trung bình, năng lực tổ chức sản xuất và quản lý chưa đáp ứng được đòi hỏi của các nhà đầu tư FDI. Một trong những điểm yếu nhất là khả năng nghiên cứu, phát triển (R&D).

Thứ ba, yêu cầu đặt ra cũng như chính sách thu mua từ phía các công ty FDI rất khắt khe về chất lượng, thông số kỹ thuật, nguồn nguyên vật liệu và thời hạn giao hàng. Thực tế, các doanh nghiệp nội địa khó có khả năng đáp ứng một cách toàn diện các yêu cầu này. Xin đưa ra một dẫn chứng trong lĩnh vực xe máy: số lượng doanh nghiệp phụ

trợ nội địa trong ngành này khá nhiều nhưng số lượng trở thành nhà cung ứng cho doanh nghiệp FDI lại không đáng kể. Cũng có quan điểm cho rằng, tình hình này là do các doanh nghiệp FDI nặng về loại hình phụ trợ "ruột". Tuy nhiên, nguyên nhân chính vẫn là năng lực sản xuất kinh doanh và uy tín của các doanh nghiệp nội địa vẫn chưa mạnh, hay nói rõ hơn là thực trạng ngành công nghiệp vẫn còn yếu. Khai thông thế nào? Điều này phụ thuộc vào nhiều yếu tố như yêu cầu và sự hỗ trợ của các hãng chính cho doanh nghiệp phụ trợ Việt Nam; các chính sách cơ bản của Chính phủ... Nắm rõ được những vấn đề này sẽ giúp Việt Nam cũng như doanh nghiệp đẩy nhanh tốc độ phát triển của ngành công nghiệp phụ trợ.

Theo kết quả khảo sát, có một số tiêu chí yêu cầu từ các hãng nói chung đối với các nhà cung ứng: Dù các nhà cung ứng phụ tùng, phụ kiện hoàn toàn độc lập trong hoạt động sản xuất, kinh doanh nhưng họ luôn phải tuân thủ theo những cam kết hợp đồng về nguồn gốc hay xuất xứ nguyên vật liệu và các nguyên vật liệu này thường phải được nhập khẩu từ Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan... Loại sản phẩm mà các hãng yêu cầu thường là linh kiện phụ tùng có kích cỡ cồng kềnh, trọng lượng lớn như vỏ nhựa, ống kim loại, khuôn đúc, dập, ép... với công nghệ sản xuất không cao nhưng chất lượng, thời gian và các dịch vụ sau bán hàng lại phải ưu tiên hàng đầu.

Tính hai chiều giữa các công ty lắp ráp (doanh nghiệp FDI) và các nhà cung ứng (doanh nghiệp nội địa) chưa thực sự rõ ràng, nhất là phía nhà lắp ráp. Nhiều công ty lắp ráp có hỗ trợ cho doanh nghiệp cung cấp nhưng mới chỉ dừng lại ở mức hỗ trợ kỹ thuật như gửi chuyên gia đào tạo tại chỗ, cung cấp khuôn mẫu hoặc bản vẽ cho doanh nghiệp phụ trợ.

Chính những yếu tố này đòi hỏi phải có sự hỗ trợ của Chính phủ, của các nhà lắp ráp và doanh nghiệp nội địa trong việc thiết lập các cơ quan đầu mối, tại sự chuyên nghiệp về công nghiệp phụ trợ. Hiện Việt Nam đã có 3 trung tâm hỗ trợ kỹ thuật tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng với mục tiêu hỗ trợ các doanh nghiệp nhỏ và vừa nhằm đáp ứng yêu cầu của các doanh nghiệp lắp ráp FDI; tạo ưu đãi cần thiết cho các nhà đầu tư vào lĩnh vực phụ trợ; tăng cường hỗ trợ kỹ thuật, chuyển giao công nghệ... Đây là vấn đề có tính chất quyết định đến sự tồn tại và phát triển của các nhà phụ trợ nội địa trong giai đoạn hiện nay. Đương nhiên, yếu tố không thể thiếu là nỗ lực đầu tư, chuyển giao

công nghệ, kỹ thuật từ các hãng chính hoặc các DN phụ trợ nước ngoài của các doanh nghiệp nội địa.

Hiện nay, công nghiệp phụ trợ của Việt Nam vẫn chưa có một đầu mối chính thức nên các doanh nghiệp gặp không ít khó khăn. Công nghiệp phụ trợ của Việt Nam cần có một đầu mối để giúp các doanh nghiệp, chẳng hạn như hiệp hội, hoặc một cơ quan trực thuộc Chính phủ. Các doanh nghiệp sản xuất mặt hàng phụ trợ phần lớn là các doanh nghiệp nhỏ và vừa, do vậy tiềm lực còn yếu. Các doanh nghiệp mong muốn được Chính phủ hỗ trợ về mặt tài chính cũng như hỗ trợ về mặt pháp lý để các doanh nghiệp có thể yên tâm đầu tư sản xuất. Các doanh nghiệp cũng mong muốn được các chuyên gia từ chính hàng tư vấn về mặt kỹ thuật, cách thức quản lý sản xuất sao cho hiệu quả... Các doanh nghiệp cần phải đáp ứng được các điều kiện như: hệ thống quản lý chất lượng phải tuân thủ theo tiêu chuẩn ISO 9001 - 2000. Chúng ta cần phải thẳng thắn, trung thực trong quan hệ, thực hiện nghiêm chỉnh những điều đã hứa và cam kết đồng thời phải đảm bảo được quyền lợi của các bên. Các doanh nghiệp nhỏ và vừa sản xuất các mặt hàng phụ trợ nên mạnh dạn tiếp cận và tìm đối tác thích hợp thông qua các tổ chức xúc tiến thương mại. Phát triển ngành công nghiệp phụ trợ là một trong những chính sách ưu tiên hàng đầu của Chính phủ Việt Nam và được kỳ vọng sẽ làm thay đổi bộ mặt của ngành công nghiệp Việt Nam. Thế nhưng, thời gian qua và nhất là khi Việt Nam đã gia nhập WTO, các doanh nghiệp phụ trợ của ta dường như vẫn loay hoay tìm đường hội nhập...

2.1.4. Tình hình nhập khẩu linh kiện

Theo kết quả khảo sát các doanh nghiệp đầu tư FDI và các doanh nghiệp liên doanh phản ánh:

- Theo cam kết của các nhà đầu tư FDI sau khi đạt được mức sản xuất ổn định chừng 3 năm thì phải đạt được tỷ lệ nội địa hoá từ 20% trở lên. Tuy nhiên mức độ nội địa hoá đến nay mới chỉ đạt khoảng 18% mà thời gian đã kéo tới hàng chục năm. Do vậy, các linh kiện nhất là ô tô, máy kéo, máy thủy lực lớn phụ tùng nhập từ nơi đầu tư nên giá thành quá cao so với nhu cầu trong nước, từ đó giá cả bán ra cao hơn các nước trong khu vực.

- Một số linh kiện sản xuất ô tô, xe máy, máy nông nghiệp được nhập khẩu từ nước thứ ba chất lượng không được cao như chính nơi xuất xứ sản phẩm do đó sản phẩm của các doanh nghiệp này xuất khẩu cũng kém tính cạnh tranh.

- Lợi thế nguồn nhân công rẻ mạt trước đây tại Việt Nam đến nay không có cơ hội nên các doanh nghiệp đầu tư FDI và doanh nghiệp liên doanh cũng không mặn mà gì trong việc đầu tư phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ.

2.1.5. Năng lực sản xuất hiện tại

Từ khảo sát sản lượng ô tô các loại giai đoạn đến 2005, dự báo cho 2010 và tầm nhìn đến 2020 có thể phản ánh năng lực sản xuất hiện tại của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam như sau:

Bảng 2.3: Năng lực và dự báo năng lực sản xuất ô tô Việt Nam

Đơn vị: chiếc

TT		2005	2010	2020
1	Tổng số ô tô	120.000	239.000	398.000
2	Xe con đến 5 chỗ ngồi	32.000	60.000	116.000
3	Xe con từ 6 – 9 chỗ ngồi	3.000	10.000	28.000
4	Xe khách	15.000	36.000	79.900
	+ 10 – 16 chỗ ngồi	9.000	21.000	44.000
	+ 17 – 25 chỗ ngồi	2.000	5.000	11.200
	+ 26 – 46 chỗ ngồi	2.400	6.000	15.180
	+ > 46 chỗ ngồi	1.600	4.000	9.520
5	Xe tải	68.000	127.000	159.800
	+ đến 2 tấn	40.000	57.000	50.000
	+ .2 – 7 tấn	14.000	35.000	53.700
	+ > 7 tấn – 20 tấn	13.600	34.000	52.900
	+ > 20 tấn	400	1.000	3.200
6	Xe chuyên dụng	2.000	6.000	14.400

Nguồn: Viện chiến lược và chính sách công nghiệp

Trên cơ sở cân đối năng lực hiện tại, sản lượng các loại ô tô các loại đến 2010 cần bổ sung được trình bày trong biểu dưới đây. Các số liệu này được làm căn cứ để tính toán lựa chọn các dự án đầu tư mới vào công nghiệp ô tô Việt Nam.

Bảng 2.4: Cân đối năng lực, nhu cầu và bổ sung sản lượng ô tô đến 2010

Đơn vị: Xe

<i>TT</i>	<i>Loại xe</i>	<i>Năng lực 2003</i>	<i>Sản lượng yêu cầu 2010</i>	<i>Sản lượng cần bổ sung năm 2010</i>	<i>Ghi chú</i>
1	Xe con đến 5 chỗ ngồi	>100.000	60.000		Không cần ĐT thêm
2	Xe con từ 6 – 9 chỗ ngồi	4.000	10.000	6.000	ĐT thêm
3	Xe khách	8.000	36.000	28.000	
	+ 10 – 16 chỗ ngồi		21.000	21.000	ĐT thêm
	+ 17 – 25 chỗ ngồi		5.000	5.000	ĐT thêm
	+ 26 – 46 chỗ ngồi	7.000	6.000		Không cần ĐT thêm
	+ > 46 chỗ ngồi	2.000	4.000	2.000	ĐT thêm
4	Xe tải	14.000	127.000	113.000	
	+ đến 2 tấn	10.000	57.000	47.000	ĐT thêm
	+ .2 – 7 tấn	4.000	35.000	31.000	ĐT thêm
	+ > 7 tấn – 20 tấn		34.000	34.000	ĐT thêm
	+ > 20 tấn		1.000	1.000	ĐT thêm
5	Xe chuyên dung	300	6.000	6.000	ĐT thêm

Nguồn: Viện chiến lược và chính sách công nghiệp

Nhìn vào hai bảng trên có thể thấy năng lực sản xuất hiện tại của Việt Nam chưa đáp ứng được nhu cầu tiêu dung của xã hội một cách thoả đáng. Đây là cơ sở cho quy hoạch chiến lược phát triển ngành ô tô trong thời gian tới

2.2. Thực trạng xuất khẩu các sản phẩm ô tô, xe máy, máy nông nghiệp thời gian qua

2.2.1. Xuất khẩu ô tô

Từng bước nâng cao giá trị kim ngạch xuất khẩu, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam tập trung đầu tư phát triển vào lĩnh vực sản xuất phụ tùng, linh kiện ô tô, tham gia có hiệu quả Chương trình hợp tác công nghiệp ASEAN.

Các công ty cung ứng trong nước có triển vọng cần được khuyến khích để trở thành những nhà cung cấp thứ hai và cung ứng vật tư cho các nhà cung cấp một mới vào Việt Nam.

Để trở thành nhà phân phối phụ tùng cho công nghiệp ô tô trong phạm vi ASEAN, đẩy mạnh hợp tác trong sơ đồ hợp tác AICO chính là đặt nền móng đối với việc thực hiện AFTA, tăng cường khả năng xuất khẩu sản phẩm của ngành ra thị trường khu vực và thế giới.

Phấn đấu xuất khẩu ô tô và phụ tùng đạt từ 5 – 10% giá trị tổng sản lượng của ngành vào năm 2010 và nâng dần giá trị kim ngạch xuất khẩu cho các giai đoạn tiếp theo.

2.2.2. Xuất khẩu xe máy

Hai nội dung đáng chú ý nhất của bản “Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp xe máy Việt Nam giai đoạn 2006-2015 có xét đến năm 2020” là mục tiêu xuất khẩu các sản phẩm xe máy cho từng giai đoạn và mục tiêu đưa Việt Nam trở thành một trung tâm thiết kế, lắp ráp xe máy lớn của khu vực.

Trong đó các mục tiêu xuất khẩu là điều gây nên nhiều lo lắng nhất cho các doanh nghiệp trong ngành. Cụ thể, bản quy hoạch đề ra mục tiêu đến năm 2010 đạt kim ngạch xuất khẩu 300 triệu USD, trong đó 50% là xe nguyên chiếc và bộ linh kiện đồng bộ; đến năm 2015 sẽ nâng con số này lên mức 500 triệu USD, trong đó có các loại động cơ, xe máy sử dụng nhiên liệu “sạch”. Xa hơn, đến năm 2020 sẽ đạt kim ngạch xuất khẩu 1 tỷ USD.

Ngay sau khi bản quy hoạch được phê duyệt (ngày 29/8), đã có không ít ý kiến băn khoăn về những mục tiêu này.

Theo GS. Kenichi Ohno, Giám đốc Diễn đàn Phát triển Việt Nam (VDF), việc đặt ra mục tiêu xuất khẩu như vậy là rất khó hiện thực hóa. Bởi lẽ, thị trường Việt Nam khác thị trường các nước khác như Trung Quốc hay Indonesia. Do đó, nếu “ép” các doanh nghiệp xuất khẩu thì các doanh nghiệp sẽ phải thay đổi rất nhiều thứ, từ chiếc lược đầu tư dài hạn đến ngắn hạn, thay đổi định hướng - chủng loại - mẫu mã sản phẩm để phù hợp với các thị trường đó, trong khi vẫn phải phù hợp với thị trường nội địa.

Đại diện một số doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe máy trong nước cũng cho rằng không nên đặt ra mục tiêu xuất khẩu như vậy. Trên thực tế, khi nhu cầu tại thị trường trong nước nhỏ hơn nguồn cung, các nhà sản xuất sẽ tự động tìm cách xuất khẩu. Nhưng nếu đặt ra chỉ tiêu cụ thể mà doanh nghiệp không thực hiện được, doanh nghiệp sẽ rất... khó xử với quy hoạch, với Nhà nước.

Dựa trên những thông số đó cùng những dự báo về thị trường xe máy trong nước và thế giới, nhóm chuyên gia đã vạch ra một mục tiêu là đưa Việt Nam trở thành một trung tâm thiết kế, sản xuất và lắp ráp xe máy quy mô lớn và chất lượng cao trong khu vực. Để đạt được mục tiêu trên, theo Bộ Công Thương, ngay trong giai đoạn từ nay đến hết năm 2010 sẽ đưa vào hoạt động một số trung tâm nghiên cứu và thiết kế xe máy. Nhiệm vụ xa hơn là cả các doanh nghiệp cùng các cơ quan chuyên ngành sẽ cùng nhau đẩy mạnh các hoạt động thiết kế, mua thiết kế mẫu mã sản phẩm và linh kiện theo hướng phát triển các dòng xe chất lượng cao, tuyệt đối không vi phạm quyền sở hữu trí tuệ trong sản xuất kinh doanh.

Dự kiến trước 2010, trên cơ sở một số doanh nghiệp sản xuất lắp ráp sáp nhập tự nguyện, Nhà nước có thể sẽ có những chính sách tài chính hỗ trợ việc đào tạo, chuyển giao công nghệ từ đó hình thành một trung tâm nghiên cứu và phát triển (R&D) có nhiệm vụ thiết kế, phát triển các mẫu xe máy mới. Bước đầu Nhà nước có thể hỗ trợ chi phí mua bản quyền sản xuất một vài mẫu xe để dùng chung và việc thiết kế, sản xuất các khuôn mẫu.

Bản quy hoạch này cũng đã vạch ra một tương lai sáng sủa cho ngành công nghiệp xe máy Việt Nam là đến năm 2020 sẽ đạt kim ngạch xuất khẩu 1 tỷ USD. Nếu không thể đạt được mục tiêu đó, giá trị kim ngạch xuất khẩu xe máy cũng sẽ không ở dưới mức 800 triệu USD.

Trong đó đáng kể là các mục tiêu như đến năm 2010 sẽ đáp ứng được 100% nhu cầu xe thông dụng ở khu vực nông thôn, 90% nhu cầu xe máy ở khu vực thành thị; phần đầu đạt tỷ lệ sản xuất trong nước tại phân khúc xe tay ga trên 60%, các dòng xe số trên 90%; các sản phẩm đạt tiêu chuẩn khí thải Euro 2 theo lộ trình đã được Thủ tướng Chính phủ quy định.

Về mục tiêu xuất khẩu, cố gắng đến năm 2010 đạt kim ngạch xuất khẩu 300 triệu USD, trong đó 50% là xe nguyên chiếc và bộ linh kiện đồng bộ; đến năm 2015 sẽ nâng con số này lên mức 500 triệu USD, trong đó có các loại động cơ, xe máy sử dụng nhiên liệu “sạch”.

Thị trường xe máy thế giới vẫn đang tăng trưởng với mức từ 5-6%/năm, các nước đang phát triển là khu vực sản xuất và tiêu thụ xe máy lớn nhất.

Hiện sản lượng xe máy cả thế giới đạt 43 triệu xe/năm, trong đó Trung Quốc chiếm 42%, Ấn độ 15%, khu vực Đông Nam Á 22%. Châu Á là thị trường tiêu thụ xe máy lớn nhất chiếm khoảng 87% toàn thế giới trong đó Trung Quốc khoảng 10 triệu xe/năm, Ấn Độ 5 triệu xe/năm, Indonexia 5 triệu xe / năm, Thái Lan 2 triệu xe/năm, Việt Nam 2 triệu xe/năm, Nhật Bản và Đài Loan khoảng 10 triệu xe/năm. Theo thống kê, kim ngạch xuất khẩu xe máy Việt Nam năm 2005 đạt khoảng 70 triệu USD và năm 2006 đạt 100 triệu USD.

Hiện các doanh nghiệp Nhật Bản và Đài Loan đang chuyển công nghệ sản xuất xe máy vào Việt Nam thông qua việc đầu tư mạnh vào sản xuất linh kiện tại đây. Việt Nam đang có cơ hội trở thành 1 trung tâm nghiên cứu, thiết kế, sản xuất xe máy công nghệ cao trong khu vực. Thị trường xe máy thế giới vẫn đang có nhu cầu cao và ổn định. Mỗi năm cả thế giới tiêu thụ khoảng 43 triệu xe máy các loại. Trong đó riêng Trung Quốc là 1 triệu xe, Ấn Độ 5 triệu xe, Indonesia 5 triệu xe, các nước Đông Nam Á khác là 6 triệu xe. Với thị trường này, Việt Nam có khả năng xuất khẩu linh kiện và xe máy đạt từ 0,8 - 1 tỷ USD vào năm 2020.

Theo số liệu thống kê, kim ngạch xuất khẩu xe máy Việt Nam đạt khoảng 70 triệu USD vào năm 2005 và 100 triệu USD vào 2006, trong đó dẫn đầu là công ty Honda Việt Nam. Năm 2006 công ty này xuất khẩu được trên 18.700 xe máy Wave Alpha, trên 106.600 bộ linh kiện IKD và trên 160.000 phụ tùng, đạt kim ngạch trên 40 triệu USD. 6 tháng đầu năm 2007, công ty đã xuất khẩu được gần 5.500 xe máy Wave Alpha sang Lào và Campuchia, hơn 76.000 bộ linh kiện IKD và gần 107.000 phụ tùng, đạt kim ngạch xuất khẩu gần 15 triệu USD.

Tính từ khi bắt đầu xuất khẩu (2002), Honda Việt Nam đã xuất khẩu được trên 186.000 xe máy Wave Alpha, hơn 47.000 bộ linh kiện động cơ, 121.000 bộ linh kiện IKD và gần 2 triệu phụ tùng với tổng kim ngạch xuất khẩu đạt khoảng 147 triệu USD. Đứng sau là công ty VMEP, nhưng doanh nghiệp này chỉ xuất khẩu động cơ và linh kiện. Ngoài ra còn 2 doanh nghiệp Đài Loan là Machino và Chunfun xuất khẩu linh kiện rời chiếm khoảng 13% tổng kim ngạch xuất khẩu của ngành. Một số doanh nghiệp 100% vốn trong nước Việt Nam trước đây cũng đã tìm đường xuất khẩu xe máy ra nước ngoài chủ yếu sang châu Phi, nhưng nay đã ngừng hoàn toàn do vướng khá nhiều vấn đề từ sở hữu

công nghiệp đến thanh toán và dịch vụ sau bán hàng, cùng với lượng xuất khẩu không lớn nên chỉ mang tính chất thăm dò.

Các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) khác chưa có chính sách định hướng xuất khẩu xe máy, mà vẫn tập trung khai thác thị trường Việt Nam.

Dự báo sau 2010 tăng trưởng xe máy sẽ chậm lại chỉ còn 4% /năm. Châu Á vẫn là nơi sản xuất xe máy thông dụng với sản lượng 35-40 triệu xe/năm, nhưng các nhà sản xuất lớn của Nhật Bản, Trung Quốc vẫn đang đầu tư mạnh ra nước ngoài với phương châm ở đâu có thị trường, ở đó có sản xuất. Chẳng hạn tại Ấn Độ, Honda đã đầu tư sản xuất tới 4,9 triệu xe/năm trong khi tiêu thụ là 5 triệu xe/năm, tiếp theo là Indonesia 3 triệu xe. Với sự phân chia thị trường như vậy cơ hội để xuất khẩu xe máy của Việt Nam không có nhiều triển vọng, nhất là với xe máy nguyên chiếc.

Các doanh nghiệp 100% vốn trong nước hiện nay vẫn vướng vấn đề về sở hữu công nghiệp, kiểu dáng riêng chưa có nhiều, thương hiệu không có tên tuổi rất khó xuất khẩu. Có chăng chỉ là các doanh nghiệp FDI đảm nhận. Bên cạnh đó thì các chính sách để khuyến khích xuất khẩu xe máy cũng chưa có. Vì vậy có lẽ đây chỉ là tham vọng thì đúng hơn. Việc xuất khẩu xe máy thực sự không dễ dàng khi thị trường đã phân chia như vậy. Nhất là với các doanh nghiệp 100% vốn trong nước. Việc xây dựng các chính sách để khuyến khích xuất khẩu xe máy cũng không đơn giản. Có thể sẽ đề nghị Nhà nước hỗ trợ kinh phí để hỗ trợ các doanh nghiệp xe máy trong việc thành lập trung tâm nghiên cứu thiết kế kiểu dáng, đào tạo con người hay mua bản quyền từ những tập đoàn nước ngoài.

2.2.3. Xuất khẩu máy nông nghiệp

Đối với các sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp và công nghiệp chế biến

Kim ngạch, cơ cấu và thị trường xuất khẩu

Một số sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp và công nghiệp chế biến chất lượng cao của Việt Nam đã bước đầu tiếp cận được thị trường nước ngoài như: Máy làm đất, máy xay xát và các giàn thiết bị xay xát công suất 24 tấn/ngày, máy tuyển chọn và phân loại ngũ cốc... được các đối tác quốc tế tin dùng và đánh giá cao.

Tuy số lượng và giá trị các sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp và công nghiệp chế biến xuất khẩu chưa cao nhưng điều này là một minh chứng lớn cho việc nâng cao khả năng chế tạo các sản phẩm cơ khí có hàm lượng công nghệ cao và sức cạnh tranh với nước ngoài, tạo tiền đề rất quan trọng trong tiến trình hội nhập khu vực và thế giới.

Cơ cấu sản phẩm xuất khẩu khá phong phú, từ các loại thiết bị hỗ trợ cho sản xuất nông lâm nghiệp (HS 8432) đến các thiết bị thu hoạch, chế biến nông, lâm sản (HS 8433, 8436, 8437) và thiết bị dùng trong công nghiệp chế biến thực phẩm (HS 8434, 8435, 8438).

Thị trường xuất khẩu các sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp và công nghiệp chế biến được mở rộng từ các nước trong khu vực ASEAN sang Hàn Quốc, Đài Loan, Hoa Kỳ... Đến nay các sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp và công nghiệp chế biến đã xuất hiện cả trên thị trường các nước Trung Cận Đông, Châu Phi, Trung Mỹ...

Bảng 2.5: XK sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp của Việt Nam 2002 - 2007

Đơn vị tính: 1.000 USD

HS 2002	Sản phẩm	2002	2003	2004	2005	2006	2007
8432	Máy nông nghiệp, lâm nghiệp dùng cho việc làm đất	33	40	84	58	165	173
8433	Máy thu hoạch hoặc máy đập, làm sạch hoặc phân loại nông sản	854	931	662	602	759	956
8434	Máy vắt sữa và chế biến sữa			15			
8435	Máy ép, nghiền và các loại dùng trong chế biến rau quả		334			75	83
8436	Các loại máy khác dùng trong nông, lâm nghiệp	321	390	497	672	624	657
8437	Máy làm sạch, tuyển chọn hay phân loại ngũ cốc	1.265	666	1.933	1.508	1.667	1.685
8438	Máy chế biến dùng cho công nghiệp thực phẩm	702	338	303	307	324	354
8478	Máy chế biến/ đóng gói thuốc lá	258				36	42
8701	Máy kéo	1.234	4.642	4.222	4.725	7.725	7.840

Nguồn: Trung tâm thương mại quốc tế (ITC), 2007

Theo đánh giá của Tổng Công ty Máy động lực và Máy nông nghiệp Việt Nam (VEAM), khả năng xuất khẩu máy phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp của Việt Nam sang Hoa Kỳ là rất lớn, đặc biệt tập trung vào 2 dòng sản phẩm chính là máy cắt cỏ và dàn xới. Với việc xuất khẩu sang Hoa Kỳ, VEAM đã mở ra một thị trường mới với tiềm năng, sức tiêu thụ lớn và hơn nữa là khẳng định khả năng cạnh tranh của các sản phẩm cơ khí sản xuất trong nước không thua kém các sản phẩm cùng loại của các nước khác.

Thực trạng năng lực cạnh tranh xuất khẩu của nhóm hàng cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp và công nghiệp chế biến

Đối tượng khách hàng của nhóm sản phẩm này là nông dân, sức mua không cao nên việc tiêu thụ sản phẩm rất khó khăn. Bên cạnh đó, do địa hình các vùng khác nhau, tập quán canh tác khác nhau nên mỗi khách hàng đều có yêu cầu riêng đối với mỗi sản phẩm về công suất máy, về yêu cầu chất lượng, về chế độ bảo hành và cung cấp phụ tùng thay thế... Vì vậy, các sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp của Việt Nam khá đa dạng về chủng loại nhưng số lượng tiêu thụ ít nên rất khó khăn trong việc tổ chức chuyên môn hoá, khó đầu tư trang bị hiện đại. Bên cạnh khó khăn nêu trên, quá trình hội nhập kinh tế quốc tế đã buộc các sản phẩm cơ khí Việt Nam phải đối mặt với áp lực cạnh tranh về giá rất lớn từ các sản phẩm giá rẻ của Trung Quốc và hàng đã qua sử dụng được nhập khẩu từ các nước phát triển. Các sản phẩm của Trung Quốc do được trợ giá xuất khẩu hoặc được nhập lậu vào Việt Nam không rõ nguồn gốc xuất xứ, làm giá thành các sản phẩm này thường thấp hơn nhiều so với sản phẩm cơ khí của Việt Nam.

Bảng 2.6: So sánh vị trí của sản phẩm máy kéo phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp của Việt Nam với Trung Quốc và Thái Lan trên thị trường thế giới

SH 2002	Sản phẩm	Kim ngạch xuất khẩu 2005 (1.000 USD)	Tăng trưởng xuất khẩu 2001-2005, %	Tỷ trọng trong xuất khẩu thế giới (%)	Thứ hạng trong xuất khẩu thế giới	Tăng trưởng KNNK thế giới 2001-2005 (%)
8701	Máy kéo					
	Việt Nam	7.725	45	0	48	21
	Trung Quốc	289.554	46	0	16	21
	Thái Lan	32821	34	0	32	21

Nguồn: Trung tâm thương mại quốc tế (ITC), 2006

So sánh vị trí của các sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp của Việt Nam trên thị trường thế giới với sản phẩm xuất khẩu của Trung Quốc và Thái Lan có thể thấy sản phẩm xuất khẩu của Việt Nam vẫn ở vị trí khá khiêm tốn. Tuy nhiên, khác với nhóm máy động lực, ít có sản phẩm cơ khí phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp của Việt Nam trong nhóm các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu (thống kê danh mục các mặt hàng có kim ngạch xuất khẩu lớn của mỗi nước) trùng với sản phẩm xuất khẩu của Thái Lan và Trung Quốc. Đây cũng là một cơ hội để Việt Nam có thể phát triển xuất khẩu các sản phẩm này, không phải đối đầu với sức ép cạnh tranh trực tiếp của các sản phẩm cùng loại. Các sản phẩm máy nông nghiệp như máy bơm, máy chế biến nông sản, máy công cụ thuộc nhóm các sản phẩm có năng lực cạnh tranh trung bình và tiếp tục duy trì được hoặc có khả năng tăng năng lực cạnh tranh trong những năm tới.

Từ tháng 9/2002 nhà nước đã thành lập Tổng cục quản lý doanh nghiệp nhỏ và vừa, trong đó có giao cơ quan này thực hiện chính sách khuyến khích sử dụng Quỹ bảo hiểm tín dụng giành cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa, kể cả các doanh nghiệp nhỏ và vừa kinh doanh, cung cấp dịch vụ máy móc làm đất, máy nông nghiệp.

Quỹ bảo hiểm xuất khẩu ngành hàng được thành lập năm 2002 từ nguồn đóng góp 1% doanh thu xuất khẩu của các doanh nghiệp hội viên Hiệp hội xuất khẩu cũng tạo điều kiện hỗ trợ các hội viên xuất khẩu khi bị rủi ro trong quá trình sản xuất. Các chính sách tài chính mới này có thể thúc đẩy các cơ sở cơ khí nhỏ và vừa phát triển, đồng thời giảm thiểu rủi ro cho các doanh nghiệp làm hàng cơ khí xuất khẩu.

- Tìm kiếm thị trường cho hàng cơ khí xuất khẩu là việc làm cần thiết của ngành cơ khí. Vì thiếu thông tin và công tác xúc tiến thương mại, khảo sát thị trường ít được quan tâm nên các doanh nghiệp cơ khí đều mong muốn tìm kiếm thị trường xuất khẩu các mặt hàng cơ khí. Theo Quyết định số 1335/2003/QĐ-BTM ngày 22/10/2003, sản phẩm cơ khí là một trong 12 nhóm hàng thuộc Danh mục hàng hoá trọng điểm được ưu tiên xúc tiến xuất khẩu năm 2004. Sản phẩm cơ khí cũng thuộc danh mục hàng hoá trọng điểm của Chương trình xúc tiến thương mại trọng điểm quốc gia năm 2005 theo Quyết định 1836/2004/QĐ-BTM. Các doanh nghiệp xuất khẩu sản phẩm cơ khí đạt kim ngạch 2 triệu USD được xét duyệt là doanh nghiệp xuất khẩu uy tín.

Hiệp hội Doanh nghiệp Cơ khí Việt Nam được Bộ Thương mại giao làm đơn vị chủ trì thực hiện Chương trình xúc tiến thương mại quốc gia. Mục tiêu của chương trình là hỗ trợ các doanh nghiệp cơ khí trong nước có được nhiều thông tin như xây dựng Website để cung cấp thông tin quảng bá doanh nghiệp tại các hội chợ triển lãm trong và ngoài nước; thành lập các đoàn của các Hiệp hội khảo sát thị trường quốc tế hợp tác sản xuất, xuất khẩu sản phẩm.

Bên cạnh đó, cơ chế chính sách khuyến khích sản xuất, xuất khẩu các sản phẩm cơ khí vẫn tồn tại một số hạn chế sau:

- Tuy các chính sách khoa học công nghệ bước đầu đã có tác dụng thúc đẩy sự phát triển của ngành cơ khí nhưng hiệu quả chưa cao do số lượng các ứng dụng còn ít, chưa có tác dụng đột phá trong nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành cơ khí, nhất là khi các nước khu vực và trên thế giới đã ứng dụng được nhiều các thành tựu khoa học vào sản xuất cơ khí, Chính phủ và doanh nghiệp các nước và đã đầu tư lớn và hiệu quả hơn nhiều trong lĩnh vực này thể hiện qua việc xuất khẩu các máy móc tiên tiến có hàm lượng công nghệ cao, công nghệ gốc sang Việt Nam.

- Chính sách phát triển nguồn nhân lực ngành cơ khí không được quan tâm đúng mức. Trong thời bao cấp, với định hướng chỉ đạo "cơ khí là then chốt" việc đào tạo công nhân cơ khí lành nghề, kỹ sư sau đại học, được chú trọng đã góp phần hoàn thành nhiệm vụ của ngành cơ khí trong giai đoạn đó. Tuy nhiên sau đó, do khó khăn về tài chính và định hướng thay đổi nên việc đào tạo nhân lực cơ khí ít được quan tâm. Trong giai đoạn đổi mới hiện nay, công tác phát triển nhân lực ngành cơ khí đòi hỏi phải tăng cường đào tạo kiến thức về luật pháp kinh tế quốc tế để thực hiện các cam kết của hội nhập, tăng cường năng lực tiếp cận thị trường quốc tế, nguồn nhân lực ngành cơ khí còn chưa đáp ứng được yêu cầu về kiến thức chuyên môn cũng như năng lực kinh doanh, trình độ ngoại ngữ, để vừa sản xuất được các mặt hàng cơ khí tiên tiến, độc đáo, có sức cạnh tranh và hàm lượng công nghệ cao, vừa có khả năng thích ứng được điều kiện của thị trường thế giới.

- Qua nhiều giai đoạn phát triển kinh tế Đảng và Nhà nước luôn coi trọng việc phát triển công nghiệp hoá nông nghiệp, nông thôn. Tuy nhiên đến nay, ngành cơ khí

phục vụ nông nghiệp mới chiếm khoảng 25% thị phần, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển của xã hội.

Theo đánh giá chung, nguyên nhân của vấn đề nêu trên là do: Ngân sách UBND các tỉnh còn hạn hẹp nên hỗ trợ nông dân với số lượng rất hạn chế so với nhu cầu thực tế. Thiếu một chính sách đồng bộ ở tất cả các địa phương; Thủ tục vay vốn và giải ngân tại ngân hàng còn nhiều khó khăn. Nhiều tỉnh không quy định rõ đây là một chương trình vay vốn độc lập với các chương trình vay vốn phục vụ sản xuất nông nghiệp khác cho nên rất nhiều nông dân đã vay vốn ở các dự án trước không có cơ hội vay vốn ở chương trình hỗ trợ mua máy nông nghiệp.

2.3. Thực trạng các biện pháp hỗ trợ

Thực trạng các chính sách và biện pháp hỗ trợ của Nhà nước Việt Nam đối với sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp (trong đó có 3 sản phẩm ô tô, xe máy và máy nông nghiệp) như sau:

Trước khi gia nhập WTO, ngành công nghiệp sản xuất và xuất khẩu lắp ráp xe máy, ô tô và sản xuất, xuất khẩu các linh kiện phụ ô tô, xe máy vẫn được chú trọng và phát triển. Nhưng do ngành này còn yếu kém và nhỏ lẻ, chủ yếu là các doanh nghiệp nhỏ và vừa nên sức cạnh tranh của sản phẩm chưa cao. Mặt khác do thuế nhập khẩu và xuất khẩu các sản phẩm này là cao so với các sản phẩm nhập ngoại, hơn nữa các doanh nghiệp sản xuất các mặt hàng linh kiện phụ này còn bị phụ thuộc vào các hãng chính, trình độ còn thấp, tính công nghiệp hóa chưa cao nên sản phẩm sản xuất ra có giá thành tương đối cao. Trước những hạn chế của ngành, nhà nước đã có những chính sách và biện pháp nhằm hỗ trợ phát triển ngành, đảm bảo cho các doanh nghiệp sản xuất phát triển thành ngành hỗ trợ các ngành công nghiệp khác phát triển.

Trong giai đoạn trước 2003 và thời gian 2003-2004, Nhà nước đã hỗ trợ ngành công nghiệp này bằng việc áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi theo tỷ lệ nội địa hóa đối với sản phẩm và phụ tùng xe hai bánh gắn máy; thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi theo tỷ lệ nội địa hóa đối với các sản phẩm, phụ tùng thuộc ngành cơ khí-điện-điện tử; hỗ trợ triển khai thực hiện các dự án sản phẩm công nghiệp trọng điểm; ưu đãi đầu tư dựa trên tiêu chí xuất khẩu áp dụng cho các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trong nước; ưu

đãi đầu tư khác áp dụng cho các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trong nước; ưu đãi đầu tư dựa trên tiêu chí xuất khẩu áp dụng cho các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài; ưu đãi đầu tư khác áp dụng cho các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài; ưu đãi về tín dụng đầu tư phát triển dựa trên tiêu chí xuất khẩu; ưu đãi về tín dụng đầu tư phát triển dựa trên tiêu chí sử dụng hàng trong nước sản xuất, hỗ trợ ngành đóng tàu; hỗ trợ các doanh nghiệp, cơ sở sản xuất kinh doanh có khó khăn do nguyên nhân khách quan. Trợ cấp theo chương trình ưu đãi đầu tư đối với các doanh nghiệp trong nước sử dụng nhiều lao động bao gồm miễn hoặc giảm tiền thuê đất và thuế sử dụng đất, và ưu đãi về thời hạn miễn, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp. Mục tiêu chủ yếu của chương trình này là nhằm tạo công ăn việc làm, cải thiện thu nhập và điều kiện sinh hoạt của người lao động.

Hầu hết các chương trình trợ cấp đều dưới hình thức miễn hoặc giảm thuế (thuế thu nhập doanh nghiệp, tiền thuê đất, thuế sử dụng đất, thuế thu nhập cá nhân, v.v...). Cả doanh nghiệp trong nước lẫn doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, bao gồm liên doanh và doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài, đều có thể được hưởng ưu đãi trên cơ sở bình đẳng. Hơn nữa, Luật Đầu tư năm 2005 của Việt Nam có hiệu lực từ ngày 1/7/2006 đã xóa bỏ việc dùng các trợ cấp bị cấm để khuyến khích đầu tư; và dành ưu đãi đầu tư cho cả nhà đầu tư trong nước và nước ngoài trên cơ sở bình đẳng.

Chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu theo tỷ lệ nội địa hóa cho các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài sản xuất hoặc lắp ráp các sản phẩm, phụ tùng thuộc ngành cơ khí, điện và điện tử, cũng là một phần trong chiến lược tổng thể về công nghiệp hóa của Việt Nam. Tuy nhiên, chương trình này chỉ có ý nghĩa trong giai đoạn phát triển của các ngành nói trên và chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu theo tỷ lệ nội địa hóa đối với các sản phẩm và phụ tùng thuộc ngành cơ khí, điện, điện tử đã được xóa bỏ kể từ ngày 1/10/2006. Cũng như đối với chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu theo tỷ lệ nội địa hóa đối với sản phẩm và phụ tùng xe hai bánh gắn máy đã được chấm dứt kể từ ngày 1/1/2003.

Bên cạnh đó còn có các chương trình trợ cấp xuất khẩu của Việt Nam, Việt Nam đã thành lập Quỹ Hỗ trợ Xuất khẩu nhằm hỗ trợ, khuyến khích và đẩy mạnh xuất khẩu các sản phẩm của Việt Nam. Các hình thức trợ cấp từ Quỹ Hỗ trợ Xuất khẩu bao gồm hỗ trợ

lãi suất (hỗ trợ một phần hoặc toàn bộ lãi suất vay vốn ngân hàng thông thường); hỗ trợ tài chính trực tiếp, đặc biệt đối với hàng hóa lần đầu tiên xuất khẩu, hàng hóa xuất khẩu sang các thị trường mới, hàng hóa chịu biến động mạnh về giá cả. Các hình thức hỗ trợ thông qua Quỹ Hỗ trợ phát triển bao gồm:

- (1) ưu đãi về tín dụng đầu tư phát triển dựa trên tiêu chí xuất khẩu;
- (2) ưu đãi về tín dụng đầu tư phát triển dựa trên tiêu chí sử dụng hàng trong nước sản xuất;
- (3) ưu đãi về tín dụng đầu tư phát triển khác.

Một trong các ưu đãi đầu tư mà Việt Nam dành cho doanh nghiệp sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài là miễn thuế nhập khẩu đối với nguyên liệu, vật tư, linh kiện nhập khẩu để sản xuất trong thời hạn 5 năm đối với các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài sản xuất, chế biến xuất khẩu 80% sản phẩm trở lên, hoặc chế biến nông sản, lâm sản, thủy sản từ nguồn nguyên liệu trong nước xuất khẩu 50% sản phẩm trở lên. Các dự án đầu tư này thuộc danh mục các lĩnh vực « đặc biệt khuyến khích » đầu tư nước ngoài (Nghị định số 24/2000/NĐ-CP). Ngoài ra, tùy theo tỷ lệ xuất khẩu hoặc địa bàn thực hiện dự án mà các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài có thể được hưởng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp ưu đãi (ở mức 10%, 15% hoặc 20% so với mức thuế thông thường là 28%) và được miễn hoặc giảm thuế tối đa tới 9 năm. Các ưu đãi đầu tư được hưởng và thời hạn áp dụng ưu đãi đầu tư đó được quy định rõ trong giấy phép đầu tư. Các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài cũng được phép mua những mặt hàng không do doanh nghiệp sản xuất tại thị trường nội địa để chế biến xuất khẩu hoặc xuất khẩu (trừ những mặt hàng trong danh mục không được mua để xuất khẩu hoặc hàng xuất khẩu có điều kiện).

Các ưu đãi đầu tư dành cho doanh nghiệp trong nước sản xuất hàng xuất khẩu hàng công nghiệp gồm cả miễn thuế nhập khẩu đối với thiết bị, máy móc và phương tiện vận tải chuyên dùng nhập khẩu để tạo tài sản cố định của doanh nghiệp. Tài sản cố định sử dụng trong quá trình sản xuất, chế biến hoặc lắp ráp hàng xuất khẩu được phép khấu hao nhanh (nghĩa là được rút ngắn 50% thời gian khấu hao thông thường).

Mặt khác, Việt Nam áp dụng cơ chế hoàn thuế nhằm hoàn thuế nhập khẩu đối với nguyên liệu, vật tư nhập khẩu để sản xuất hàng hóa xuất khẩu. Giữa cơ chế hoàn thuế nhập khẩu với các cơ chế quản lý hạn ngạch thuế quan, thương nhân có thể đăng ký nhập khẩu theo hạn ngạch thuế quan hoặc nhập khẩu trực tiếp nguyên liệu, vật tư sử dụng để sản xuất hàng hóa xuất khẩu, và trong cả hai trường hợp này thì thương nhân nhập khẩu đều được hoàn thuế nhập khẩu đã nộp.

Trở thành thành viên của WTO, Việt Nam xác định phát triển công nghiệp phụ trợ mà cụ thể là ngành sản xuất và xuất khẩu các linh kiện phụ tùng ô tô, xe máy, máy nông nghiệp và đóng tàu là một trong những chính sách ưu tiên hàng đầu của Chính phủ Việt Nam và được kỳ vọng sẽ làm thay đổi bộ mặt của cả ngành công nghiệp Việt Nam.

Thế nhưng, thời gian qua và nhất là khi Việt Nam đã gia nhập WTO, các doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ trợ ô tô, xe máy, máy nông nghiệp của ta dường như vẫn loay hoay tìm đường hội nhập...

Có thể nói, công nghiệp phụ trợ bao gồm cả sản xuất linh kiện phụ trợ ô tô, xe máy, máy nông nghiệp là một thuật ngữ mới và hiện đang rất « nóng » ở Việt Nam. Nó được xem như công việc giúp cho việc lắp ráp các sản phẩm hàng hóa trung gian khác. Điều đặc biệt là công nghiệp phụ trợ chủ yếu do các doanh nghiệp vừa và nhỏ đảm nhiệm. Và các chuyên gia cảnh báo rằng, trong quá trình hội nhập, các doanh nghiệp vừa và nhỏ của ngành công nghiệp sẽ là khối chịu thiệt thòi nhất.

Theo tính toán của các chuyên gia đối với một số ngành thì giá trị gia tăng trong sản xuất công nghiệp rơi vào công nghiệp phụ trợ tới 90-95% tùy theo tính chất kỹ thuật ngành. Nếu phân theo mức độ, vai trò tham gia vào chuỗi giá trị sản xuất thì ngành công nghiệp phụ trợ được chia làm 3 tầng.

Tầng thứ nhất là hệ thống công nghiệp phụ trợ « ruột ». Tức là những hãng được hãng chính bảo trợ và cung cấp tất cả những yêu cầu cơ bản nhất để tạo ra những chi tiết đặc trưng nhất của sản phẩm. Đây là khu vực mà theo nhận định của các chuyên gia, cơ hội tham gia của doanh nghiệp phụ trợ nội địa của Việt Nam không có.

Hai tầng còn lại là hệ thống phụ trợ hợp đồng và thị trường. Tức là doanh nghiệp sản xuất ra sản phẩm linh kiện để bán trên thị trường hoặc tham gia các hợp đồng cung cấp. Với hai tầng này, các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng rất khó tham gia vào chuỗi này.

Thực tế khi Việt Nam gia nhập WTO, hàng rào thuế quan giảm xuống và các chi tiết cùng linh kiện theo đó cũng được giảm thuế. Chi phí trở nên rẻ hơn, do đó các nhà đầu tư lắp ráp thường đi tìm mua các chi tiết linh kiện từ bên ngoài vào. Và như vậy, một lần nữa lại « bóp chết » cơ hội của doanh nghiệp vừa và nhỏ ở trong nước.

Trước những khó khăn của ngành công nghiệp phụ trợ, mà cụ thể là ngành sản xuất và lắp ráp các linh kiện phụ trợ, Nhà nước đã đưa ra các chính sách và biện pháp nhằm hỗ trợ ngành này nhằm mục tiêu phát triển nó trở thành ngành công nghiệp mũi nhọn hỗ trợ các ngành công nghiệp khác phát triển.

Thứ nhất, khuyến khích hình thành các khu, cụm công nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng, nguyên vật liệu phụ trợ cũng như một số khu, cụm công nghiệp hỗ trợ có trang thiết bị, công nghệ tiên tiến gắn với các vùng có ngành công nghiệp chính phát triển.

Thứ hai, đối với khối DNVVN, khuyến khích các DN này tham gia sản xuất sản phẩm hỗ trợ, cung ứng nguyên phụ liệu cho sản xuất hỗ trợ; tập trung phát triển các ngành, các sản phẩm công nghiệp ưu tiên, công nghiệp mũi nhọn, tạo nền tảng để phát triển DNVVN làm vệ tinh phát triển công nghiệp hỗ trợ, hỗ trợ chi phí mua bản quyền và tạo điều kiện thuận lợi cho họ tiếp cận nguồn vốn vay dài hạn để đầu tư phát triển.

Thứ ba, tạo điều kiện thuận lợi cho các DN có vốn đầu tư nước ngoài có các dự án chuyển giao công nghệ vào VN, khuyến khích họ tham gia đào tạo nguồn nhân lực, kết nối khối DN này với các DN nội địa trong phát triển sản xuất hỗ trợ.

Thứ tư, khuyến khích các viện nghiên cứu chuyên ngành triển khai nghiên cứu, thực nghiệm các đề tài, dự án gắn với nhu cầu phát triển sản xuất các chủng loại vật liệu, chi tiết, linh phụ kiện, phụ tùng... phục vụ phát triển công nghiệp hỗ trợ.

Thứ năm, thu hút sự hỗ trợ của Chính phủ các nước phát triển như Nhật Bản, EU... để đào tạo nguồn nhân lực cho công nghiệp hỗ trợ.

Thứ sáu, sử dụng vốn ODA để hỗ trợ đào tạo lao động, xây dựng thể chế pháp lý và các chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ, công nghiệp vừa và nhỏ, chương trình hợp tác với các công ty đa quốc gia đầu tư trực tiếp vào VN.

Thứ bảy, Giảm hoặc bãi bỏ các loại thuế đánh vào linh kiện nhập khẩu để giảm giá thành sản phẩm lắp ráp, để các sản phẩm này xuất khẩu được. Mở rộng thị trường ra các nước khác để tăng quy mô sản xuất thành phẩm cuối cùng kích thích các công ty nhỏ và vừa nước ngoài đến đầu tư sản xuất sản phẩm công nghệ phụ trợ.

Thứ tám, Rà soát lại các cơ sở sản xuất các ngành phụ trợ tại các công ty nhà nước, ưu tiên cấp vốn và tạo các điều kiện khác để đổi mới thiết bị, thay đổi công nghệ tại những cơ sở đã có quy mô tương đối lớn. Lập chế độ tư vấn kỹ thuật và quản lý để mời các chuyên gia nước ngoài vào giúp thay đổi công nghệ và cơ chế quản lý tại từng doanh nghiệp nhà nước vừa nói. tăng sức cạnh tranh của các ngành phụ trợ công nghiệp.

Thứ chín, Đặc biệt khuyến khích tư nhân đầu tư vào lĩnh vực sản xuất các ngành công nghiệp phụ trợ, với sự hỗ trợ đặc biệt về vốn, và những ưu đãi đặc biệt về thuế (miễn thuế nhập khẩu thiết bị và công nghệ, miễn thuế doanh thu, v.v...). Đưa ra chính sách ưu đãi đặc biệt và chỉ áp dụng có thời hạn (trong 3-4 năm).

Thứ mười, dồn hết mọi khả năng để kêu gọi FDI đầu tư vào việc sản xuất trong các ngành CNPT. Quyết định một số khu công nghiệp để ưu tiên giải quyết ngay và triệt để các mặt về hạ tầng, về thủ tục hành chính, về cung cấp nguồn nhân lực cần thiết, v.v... và đặt ra các đội chuyên trách thường xuyên theo dõi hoạt động đầu tư của doanh nghiệp nước ngoài để phát hiện ngay các vướng mắc và giải quyết ngay.

Thứ mười một, lập chế độ thưởng đặc biệt cho những công ty (kể cả nhà nước, tư nhân và công ty có vốn đầu tư nước ngoài) có thành tích cao về xuất khẩu các mặt hàng thuộc các ngành công nghiệp phụ trợ trong đó có ngành sản xuất và xuất khẩu linh kiện phụ trợ ô tô, xe máy, máy nông nghiệp (kể cả thành tích cung cấp cho các công ty nước ngoài đang đầu tư ở Việt nam sản xuất cho xuất khẩu).

*** Các chính sách hỗ trợ đối với ngành sản xuất và xuất khẩu các linh kiện phụ trợ ô tô**

Đối với ngành sản xuất và xuất khẩu ô tô có bảy chính sách hỗ trợ được nêu ra bao gồm:

- (i) chính sách thuế đối với ô tô và linh kiện ô tô;
- (ii) chính sách về thị trường;
- (iii) chính sách về đầu tư;
- (iv) chính sách về khoa học và công nghệ;
- (v) chính sách về nguồn nhân lực;
- (vi) chính sách về huy động vốn;
- (vii) chính sách về quản lý ngành.

Nội dung chính của các chính sách hỗ trợ này thể hiện cam kết của chính phủ trong việc trợ giúp ngành công nghiệp ô tô. Chẳng hạn, chính phủ không đánh thuế nhập khẩu linh kiện rời dạng CKD, IKD; miễn thuế thu nhập doanh nghiệp đối với sản phẩm chế thử trong thời gian một năm kể từ khi sản phẩm được tiêu thụ trên thị trường. Chính sách về khoa học và công nghệ cho thấy Chính phủ hỗ trợ kinh phí cho đầu tư hoạt động nghiên cứu – phát triển (R&D) trong công nghiệp ô tô cũng như hỗ trợ các dự án chuyển giao công nghệ từ các hãng có danh tiếng trên thế giới vào sản xuất động cơ, hộp số và cụm truyền động. Việc đào tạo và đào tạo lại đội ngũ cán bộ quản lý, cán bộ thiết kế, công nhân lành nghề phục vụ ngành công nghiệp ô tô cũng được đề cập. Chính phủ khuyến khích việc cổ phần hoá các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô.

Chính phủ chính thức đưa chương trình sản xuất động cơ ô tô vào chương trình sản phẩm công nghiệp trọng điểm từ nay đến năm 2010 và các dự án đầu tư sản xuất ô tô thông dụng, chuyên dùng theo đúng quy hoạch phát triển được hưởng một số ưu đãi về đất đai, vay vốn tín dụng, hỗ trợ chuyển giao công nghệ, hỗ trợ nghiên cứu khoa học, hỗ trợ đầu tư ngoài hàng rào,... Các ưu đãi cụ thể được xem xét, quyết định cho từng dự án trong quá trình phê duyệt.

(i) Chính phủ Việt nam đã tăng thuế nhập khẩu với linh kiện ô tô nhằm thúc đẩy quá trình nội địa hoá. Tuy nhiên, với một ngành cần sự đầu tư lớn để sản xuất linh kiện, vì

dụ như ngành ô tô, thì việc đơn phương ép buộc các công ty lắp ráp phải sử dụng linh kiện trong nước có thể tác động tiêu cực đến việc thúc đẩy tăng trưởng của những ngành đó. Ngược lại, nếu thị trường nội địa tăng trưởng và quy mô sản xuất vượt quá một ngưỡng nào đó thì các công ty lắp ráp sẽ tự động xác định việc mua sắm tối ưu lượng linh phụ kiện nội địa nhằm giảm chi phí. Chính điều này thúc đẩy họ tự nguyện liên kết với các nhà sản xuất linh phụ kiện và các ngành có liên quan ở nước ngoài. Nếu điều này xảy ra trong bối cảnh chính phủ có những chính sách thúc đẩy hiệu quả thì số lượng các nhà sản xuất linh phụ kiện nước ngoài trong nền sản xuất tăng lên, và các ngành công nghiệp phụ trợ sẽ nhanh chóng được hình thành. Nếu ngành ô tô – ngành công nghệ cao với sự liên kết ngành chặt chẽ giữa thượng nguồn và hạ nguồn – làm được điều này thì sức mạnh công nghiệp tổng thể ở Việt Nam sẽ tăng lên rõ rệt. Quan điểm này cần được các quan chức chính phủ Việt Nam hiểu một cách thấu đáo và trong mọi hoàn cảnh để từ đó họ có một cái nhìn rõ hơn về tầm quan trọng của việc thúc đẩy các ngành công nghiệp phụ trợ mà cụ thể là công nghiệp sản xuất linh kiện phụ trợ.

(iii) Các chính sách tạo dựng môi trường đầu tư, khuyến khích phát triển sản xuất kinh doanh: xây dựng các chương trình phát triển từng nhóm sản phẩm hỗ trợ; thu hút sự tham gia của mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước; khuyến khích hình thành các khu, cụm công nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng, nguyên vật liệu phụ trợ cho các ngành công nghiệp; phát triển doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia sản xuất sản phẩm hỗ trợ, cung ứng nguyên phụ liệu cho sản xuất hỗ trợ...

(iv) Các chính sách về khoa học - công nghệ, gồm: xây dựng hệ thống tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm theo chuẩn quốc tế làm căn cứ cho việc định hướng phát triển; hỗ trợ phát triển và nâng cấp các tổ chức kiểm định, đánh giá chất lượng sản phẩm hỗ trợ thuộc nhiều thành phần kinh tế đạt trình độ quốc tế; tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp FDI có các dự án chuyển giao công nghệ và khuyến khích chuyển giao công nghệ tiên tiến vào sản xuất tại Việt Nam; hỗ trợ chi phí mua bản quyền cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ phát triển công nghiệp hỗ trợ...

Nhà nước sẽ hỗ trợ tối thiểu 50% chi phí chuyển giao công nghệ, mua bản quyền thiết kế, thuê chuyên gia nước ngoài, đặc biệt ưu tiên hỗ trợ các dự án đầu tư có công nghệ cao xuất xứ từ các nước tiên tiến. Các doanh nghiệp sản xuất sản phẩm công nghiệp

trọng điểm được vay vốn tín dụng từ Quỹ Hỗ trợ phát triển để đầu tư tài sản cố định, trường hợp có nhu cầu vay vốn nước ngoài, Thủ tướng Chính Phủ sẽ xem xét bảo lãnh. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp được sử dụng nguồn vốn thu được từ việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất để đầu tư, được giảm 50% và miễn thuế đất 5 năm trong trường hợp dự án được giao đất và phải trả tiền đất.

(v) Các chính sách về đào tạo nguồn nhân lực: tăng cường đào tạo cán bộ kỹ thuật các ngành thiết kế, chế tạo máy, luyện kim, điều khiển tự động, điện tử tin học để làm chủ các công nghệ được chuyển giao, nghiên cứu thiết kế tạo ra công nghệ nguồn và kiểu dáng sản phẩm riêng của Việt Nam. Nhà nước cũng hỗ trợ 50% kinh phí từ nguồn vốn ngân sách để đào tạo nhân lực ở trong và ngoài nước phục vụ trực tiếp các dự án đầu tư sản xuất các sản phẩm công nghiệp trọng điểm.

(vi) Các chính sách về tài chính: tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ có thể dễ dàng tiếp cận được với nguồn vốn vay dài hạn cho đầu tư phát triển; nghiên cứu kinh nghiệm của Nhật Bản để thành lập hệ thống ngân hàng phục vụ các doanh nghiệp vừa và nhỏ; tạo điều kiện về nguồn vốn cho các hoạt động khuyến công, hỗ trợ phát triển khoa học - công nghệ, hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ trong việc đầu tư nghiên cứu và phát triển sản xuất hỗ trợ.

(vii) Các chính sách về liên kết doanh nghiệp: kết nối các doanh nghiệp FDI với các doanh nghiệp nội địa thông qua các chương trình giới thiệu nhu cầu phát triển và sử dụng sản phẩm hỗ trợ và hợp đồng kinh tế giữa hai bên; xây dựng các chương trình hợp tác dài hạn với các đối tác chiến lược - các công ty, tập đoàn đa quốc gia về phát triển công nghiệp nói chung và công nghiệp hỗ trợ nói riêng ở Việt Nam trong giai đoạn 2006 - 2010, tầm nhìn 2020.

Bên cạnh bảy chính sách nêu trên còn có các chính sách về hạ tầng cơ sở: đẩy mạnh xây dựng, hoàn thiện các cơ sở giao thông, vận tải như các bến cảng, sân bay, đường sắt, đường bộ, giao thông đô thị; hình thành các kho tàng, điểm tập trung hàng hoá ở các vùng kinh tế trọng điểm.

*** Đối với ngành sản xuất và lắp ráp xe máy trong nước**

Theo cam kết gia nhập WTO, từ ngày 31/5/2007 Việt Nam phải dỡ bỏ quy định phân biệt đối xử cho NK, phân phối và sử dụng đối với xe máy có dung tích động cơ từ 175cm³ trở lên; thuế NK xe máy sẽ phải cắt giảm từ 100% vào thời điểm gia nhập xuống còn 70% vào năm 2012, phụ tùng các loại từ mức 50% hiện nay xuống còn 35-45% vào năm 2010. Đồng thời, từ ngày 01/01/2009 Việt Nam sẽ phải mở cửa cho các DN nước ngoài được trực tiếp NK và phân phối xe máy NK tại thị trường trong nước. Thuế NK giảm sẽ giảm tỷ lệ bảo hộ hữu hiệu đối với ngành công nghiệp sản xuất xe máy trong nước và là cú sốc đối với nhiều DN trong nước.

Việc bãi bỏ ưu đãi thuế NK theo tỷ lệ nội địa hóa đã gây khó khăn cho các DN sản xuất và kinh doanh xe máy nhưng đây là yêu cầu khách quan của hội nhập và phát triển thị trường. Tuy nhiên, để hỗ trợ các DN trong nước phát triển và cạnh tranh với các DN FDI trong ngành xe máy, Nhà nước đưa ra các chính sách và giải pháp tài chính đối với ngành công nghiệp trọng điểm và ngành công nghệ cao, công nghệ thân thiện với môi trường để hỗ trợ cho DN, cụ thể là:

- Sử dụng chính sách ưu đãi thuế cho các ngành công nghiệp ưu tiên như cơ khí, điện, điện tử để hỗ trợ cho phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ, từ đó sẽ gián tiếp hỗ trợ được các DN kinh doanh xe máy do họ mua được các linh kiện giá thấp.
- Hoàn thuế thu nhập DN nếu lợi nhuận được để lại đầu tư cho phát triển công nghệ và đầu tư phát triển kinh doanh xe máy.
- Cho phép các dự án phát triển sản xuất và XK xe máy, sản xuất các linh kiện thuộc ngành công nghiệp phụ trợ được vay vốn tín dụng ưu đãi của ngân hàng phát triển Việt Nam.
- Hỗ trợ các doanh nghiệp vay vốn trên thị trường chứng khoán như giảm bớt các điều kiện bắt buộc phải thực hiện để phát hành cổ phiếu ra công chúng và hỗ trợ các DN đăng ký niêm yết cổ phiếu.
- Hoàn thiện chính sách ưu đãi thuế đối với đầu tư đổi mới công nghệ theo hướng hoàn thiện quy định về tiêu chuẩn công nghệ hiện đại cần ưu tiên phát triển, ưu đãi thuế thu nhập cho DN áp dụng công nghệ cao và công nghệ thân thiện với môi trường.
- Tăng cường tài trợ cho các hoạt động khoa học công nghệ để nghiên cứu phát triển

công nghệ sản xuất xe máy, nhất là các loại xe máy sử dụng nhiên liệu sinh học thông qua quỹ phát triển khoa học và từ ngân sách của Nhà nước.

- Hỗ trợ cho các DN sản xuất xe máy trong công tác nghiên cứu thiết kế kiểu dáng công nghiệp và nhãn hiệu sản phẩm theo Chương trình hỗ trợ phát triển tài sản trí tuệ của DN, hỗ trợ xúc tiến thương mại và phát triển thị trường XK.

- Nhà nước yêu cầu bắt buộc DN phải thực hiện tốt hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO-9000/2001 cần sớm nghiên cứu ban hành các quy định và tiêu chuẩn kỹ thuật cho tất cả những phụ tùng và linh kiện quan trọng của xe máy. Chỉ cho phép những loại phụ tùng và linh kiện đáp ứng được các yêu cầu quy định và tiêu chuẩn kỹ thuật mới được phép NK và lưu thông trên thị trường.

- Tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát thị trường, chống buôn lậu và gian lận thương mại trên thị trường ngành hàng xe máy.

- Tổ chức lại hệ thống quản lý thị trường theo hướng thống nhất chức năng thanh tra sở hữu công nghiệp, kiểm tra chất lượng hàng hóa với lực lượng quản lý thị trường của Bộ Công Thương. Đồng thời, tăng cường công tác kiểm tra và kiểm soát quá trình định giá và giá bán lẻ mặt hàng xe máy ở các DN và hệ thống cửa hàng kinh doanh xe máy.

- Nhà nước tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát giá, nếu phát hiện vi phạm phải có chế tài và xử lý nghiêm khắc nhằm bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng.

Bên cạnh những chính sách hỗ trợ ngành này phát triển, Nhà nước Việt Nam cũng đề ra một số giải pháp ưu tiên để thúc đẩy sự phát triển của ngành:

+ Phát triển công nghiệp thượng nguồn để tạo nguồn cung cấp vật tư sản xuất linh kiện ô tô và các ngành cơ khí khác. Giá trị vật tư chiếm tỷ lệ không nhỏ trong cơ cấu giá thành, có thể lên đến 60% và cao hơn nữa, tùy theo từng chủng loại chi tiết. Để cạnh tranh được trên thị trường thế giới không nên xuất nguyên vật liệu dưới dạng thô hoặc sơ chế và nhập nguyên liệu tinh chế về sản xuất. Nước ta có dự trữ lớn về nhiều loại khoáng sản như sắt, bô xít, ti tan, đồng v.v.. cát trắng làm thủy tinh, dầu mỏ để chế tạo thành chất dẻo, cao su thiên nhiên .. Đó là những nguồn vật tư có giá trị để sản xuất ra nhiều linh kiện quan trọng cho nhiều ngành cơ khí trong đó có ô tô.

+ Phát triển mạng lưới hiện có các doanh nghiệp sản xuất linh kiện cho ô tô khách và ô tô tải làm tiền đề cho xây dựng ngành công nghiệp phụ trợ hiện đại tiến tới xuất khẩu phụ tùng. Kinh nghiệm trong những năm giữa thập kỷ 90, khi thành lập các công ty liên doanh sản xuất ô tô, chúng ta hầu như chưa có kinh nghiệm và cả kiến thức về công nghiệp sản xuất ô tô. Phần đóng góp vốn của phía ta chủ yếu là đất đai và nhà xưởng sẵn có với tỷ lệ trên dưới 30%. Lực lượng lao động và quản lý hầu như phải qua đào tạo lại nên sự chủ động trong tham gia điều hành Công ty liên doanh bị hạn chế rất nhiều.

+ Chủ động tìm kiếm và lựa chọn đối tác chuyên giao công nghệ và hợp tác kinh doanh sản xuất linh kiện. Trong bối cảnh cạnh tranh sôi động của toàn cầu hoá, không thể bị động trông chờ các đối tác tự tìm đến, càng đi chậm sẽ càng mất lợi thế. Chủ động tìm kiếm đối tác, thông qua các kênh thông tin khác nhau từ Internet, Phòng thương mại và Công nghiệp, các nhà sản xuất ô tô có liên quan sẽ có thể sớm tìm ra đối tác. Ngày nay ít nhiều chúng ta đã có kinh nghiệm trong lựa chọn đối tác là các nhà sản xuất chính gốc (OEM) để đàm phán thiết lập quan hệ sản xuất kinh doanh. Những kinh nghiệm thu được trong ngành dệt may, điện tử ... cũng là những bài học quý giá trong hợp tác gia công sản phẩm xuất khẩu với những thương hiệu được các thị trường khó tính như EU, Hoa kỳ v.v... chấp nhận.

+ Nghiên cứu lựa chọn kiểu loại xe có lợi thế cạnh tranh để tập trung sản xuất từ đó phát triển thị trường nội địa cho công nghiệp phụ trợ. Không nhất thiết phải gắn thương hiệu riêng của riêng mình vì sự cạnh tranh trên thương trường rất nóng bỏng, chi phí quảng cáo, marketing cho một thương hiệu mới không nhỏ chút nào và đòi hỏi thời gian dài. Vì vậy nên kết hợp với nhà sản xuất ô tô đã có thương hiệu uy tín để cùng phát triển được kiểu loại xe có lợi thế cạnh tranh.

+ Phối hợp khảo sát thị trường trong và ngoài nước để phát hiện ra sản phẩm có lợi thế cạnh tranh phải là một nhiệm vụ trọng tâm trong Chiến lược xây dựng ngành công nghiệp ô tô nước nhà và được chỉ đạo, giám sát chặt chẽ của Nhà nước

2.3.1. Đối với sản xuất, lắp ráp ô tô

Như đã phân tích ở chương 1, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam hơn 10 năm qua có biểu hiện phát triển thiếu đồng bộ, các biện pháp hỗ trợ chưa trúng mục tiêu, các cơ sở

sản xuất lắp ráp chỉ lo nhập khẩu linh kiện, đóng thuế nhập khẩu linh kiện và thuế nhập khẩu xe máy nguyên chiếc, chưa quan tâm đến chính sách nội địa hoá theo cam kết của các nhà đầu tư.

Chính sách thuế nhằm điều tiết tỷ lệ nội địa hoá Việt Nam áp dụng chưa thành hiện thực vì trên thực tế không nhà đầu tư nào muốn đi sâu vào lĩnh vực sản xuất linh kiện, phụ tùng.

Giải pháp đầu tư vốn cho ngành công nghiệp ô tô còn quá khiêm tốn. Chúng ta chưa đo lường hết được những rủi ro trong ngành công nghiệp này.

Nhà nước điều tiết giá bán xe qua các công cụ thuế mạnh làm cho giá xe của Việt Nam bán trong nước cao hơn nhiều so với giá xe các nước trong khu vực.

Đầu tư phát triển ngành công nghiệp phụ trợ còn quá hạn chế do đó linh kiện, phụ tùng chưa đảm đương được mục tiêu.

Đầu tư tạo lợi thế cạnh tranh trong lĩnh vực công nghiệp ô tô không được quan tâm đúng mức

Các ngành công nghiệp phụ trợ kém hấp dẫn các nhà đầu tư FDI

Năng lực thực sự của các cơ sở công nghiệp Việt Nam chưa đủ khả năng phát triển công nghiệp phụ trợ

Hỗ trợ trong chuyển giao công nghệ công nghiệp ô tô còn manh mún, tự phát, chưa có chiến lược.

Thực trạng các biện pháp hỗ trợ đối với sản xuất lắp ráp một số sản phẩm chủ yếu:

Trong điều kiện Việt Nam vấn đề kỳ vọng nhất là việc các doanh nghiệp FDI sẽ kéo theo ngành công nghiệp phụ trợ phát triển mạnh. Tuy nhiên trang thiết bị, công nghệ và nhà xưởng của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước phần lớn lạc hậu với chức năng chính là sửa chữa phương tiện. Trừ công ty cơ khí ô tô 1- 5 hiện đang triển khai dự án đầu tư sản xuất xe ô tô buýt trên 24 chỗ ngồi với tổng vốn đầu tư 433 tỷ đồng, còn lại các doanh nghiệp khác (khoảng 20 doanh nghiệp, trong đó có 3 doanh nghiệp quốc doanh lớn có hoạt động sản xuất còn lại là các doanh nghiệp thực hiện lắp ráp ô tô từ sát xi nhập khẩu có xuất xứ SNG hoặc Trung Quốc) có tổng giá trị tài sản còn lại trung bình khoảng từ 10 đến 20 tỷ đồng.

Hầu hết các doanh nghiệp FDI về ô tô chỉ mới thực hiện phương thức lắp ráp CKD1 và CKD2. Tỷ lệ NĐH của các doanh nghiệp FDI mới đạt cao nhất là 10%, thấp nhất là 2% (chưa kể phần giá trị sơn hàn, sơn, lắp ráp), tỷ lệ sử dụng phụ tùng linh kiện trong nước chưa được bao nhiêu so với cam kết theo dự án ban đầu của các liên doanh và so với quy định tại thông tư số 215 ngày 08/02/1995 (chỉ mới sử dụng một số ít chi tiết được sản xuất trong nước giá trị thấp còn thấp như aawccu, sãm - lốp, ghế ngồi, dây điện, ăng ten,...) Hiện tại, các loại xe du lịch cao cấp, xe buýt trên 24 chỗ và xe tải nặng đang được sản xuất, lắp ráp ở phía Bắc.

2.3.2. Đối với sản xuất, lắp ráp xe máy, máy móc phục vụ nông nghiệp (máy bơm, máy kéo, máy thủy sản...)

Thực trạng, cơ chế, chính sách hỗ trợ sản xuất, tạo nguồn hàng cho xuất khẩu

Một chính sách quan trọng, mở đường cho ngành công nghiệp cơ khí nông nghiệp Việt Nam thoát ra khỏi tình trạng khó khăn kéo dài trong nhiều năm là Quyết định số 29/1998/QĐ-TTg ngày 09/12/1998 của Thủ tướng Chính phủ dành một khoản vốn tín dụng ưu đãi trung và dài hạn của Nhà nước để đầu tư đổi mới thiết bị, công nghệ cho một số sản phẩm cơ khí như xe đạp, quạt điện, máy động lực nhỏ 6 – 15SV, đóng tàu biển và chế tạo máy công cụ với lãi suất vay 7%/năm và cấp 50% vốn lưu động định mức.

Tiếp theo, các Quyết định số 37/2000/QĐ-TTg ngày 10/10/2000, Quyết định số 117/2000/QĐ-TTg ngày 10/10/2000 của Thủ tướng Chính phủ ban hành một số chính sách và cơ chế tín dụng tài chính cho các dự án phát triển một số sản phẩm cơ khí, theo đó những doanh nghiệp cơ khí được Nhà nước hỗ trợ vốn ngân sách xây dựng cơ sở hạ tầng: phân nhà xưởng và mua sắm thiết bị được vay vốn tín dụng từ Quỹ hỗ trợ phát triển với lãi suất 3,5%/năm, thời hạn vay 12 năm, trong đó có 2 năm ân hạn và được cấp đủ 50% vốn lưu động định mức; Nghị quyết số 111/2000/NQ-CP ngày 31/7/2000; Nghị quyết số 05/2001/NQ-CP ngày 24/5/2001 cho các doanh nghiệp cơ khí được xây dựng đề án sản xuất những sản phẩm cơ khí quan trọng để xét cho vay ưu đãi 3%/năm từ quỹ hỗ trợ phát triển (thời hạn 12 năm, trong đó có 2 năm ân hạn, 5 năm đầu không phải trả lãi vay)...

Bộ Công nghiệp đã ban hành Thông tư số 03/2000/TT-BCN ngày 31/05/2000 của Bộ Công nghiệp về hướng dẫn thực hiện Quyết định số 37/2000/QĐ-TTg ngày 24/03/2000 của Thủ tướng Chính phủ về chính sách hỗ trợ phát triển các sản phẩm công nghiệp trọng điểm cũng như Quyết định số 67/2000/QĐ-BCN ký ngày 20/11/2000 nêu kèm các danh mục sản phẩm cơ khí được hưởng ưu đãi đầu tư. Đây là những quyết định và nghị quyết rất quan trọng có tác dụng vực dậy và phát triển công nghiệp cơ khí.

Nhằm tiếp tục chính sách sắp xếp, đổi mới, phát triển và nâng cao hiệu quả sức cạnh tranh và khả năng hội nhập của doanh nghiệp nhà nước theo tinh thần Nghị quyết Hội nghị lần thứ ba, Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá IX, Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 08/2002/QĐ-TTg ngày 26/4/2002 ban hành tiêu chí, danh mục phân loại doanh nghiệp nhà nước và các tổng công ty nhà nước. Theo đó, trong ngành cơ khí sẽ có các doanh nghiệp thuộc diện Nhà nước nắm giữ 100% vốn, những doanh nghiệp cổ phần hoá với cổ phần của Nhà nước trên 50% hoặc cổ phần đặc biệt hoặc cổ phần thấp hơn 50%, hoặc không có cổ phần. Những doanh nghiệp cơ khí không cổ phần hoá sẽ được chuyển sở hữu cho người lao động hoặc bán doanh nghiệp. Những doanh nghiệp thua lỗ kéo dài sẽ được sát nhập giải thể, phá sản. Đối với ngành cơ khí các chính sách trên sẽ giúp ngành sắp xếp lại đổi mới, phát huy sức sáng tạo của các chủ sở hữu để nâng cao hiệu quả, sức cạnh tranh, khả năng hội nhập của các doanh nghiệp còn tồn tại sau sắp xếp.

Trên cơ sở Luật Công nghệ, Nghị quyết Trung ương 2 (khoá VIII), các Quyết định 362/TTg và 363/TTg ngày 30/6/1996 về các chương trình khoa học, công nghệ cấp Nhà nước, Quyết định 68/1998/QĐ-TTg ngày 27/3/1998 về việc thành lập các doanh nghiệp nhà nước trong các cơ sở nghiên cứu đã có tác động mạnh tới ngành cơ khí, đặc biệt các chương trình tự động hoá, vật liệu mới, công nghệ thông tin. Chương trình tự động hoá đã giúp các doanh nghiệp cơ khí tiếp cận với việc bắt đầu sử dụng rôbốt, thiết kế và chế tạo tự động (CAD/CAM), các linh kiện cấu kiện tự động hoá thay cho nhập ngoại... Chương trình vật liệu mới giúp các doanh nghiệp cơ khí giảm chi phí vật tư đầu vào khi mua các vật liệu mới cao cấp (thép hợp kim, vật liệu compzit, nam châm đất hiếm...) do các vật liệu này bắt đầu được sản xuất ở trong nước. Chương trình công nghệ thông tin với các nội dung chủ yếu về hạ tầng công nghệ, nhân lực thực hiện phần

cứng - phần mềm, thương mại điện tử, chính phủ điện tử... đã bắt đầu phổ biến trong các doanh nghiệp cơ khí, tuy nhiên các phần đào tạo nhân lực phần mềm, thương mại điện tử, quản lý giao dịch tài chính bằng điện tử còn rất hạn chế.

Việc cho phép thành lập các doanh nghiệp nhà nước trong các Viện nghiên cứu cơ khí đã phát huy sáng tạo, khuyến khích ứng dụng sáng tạo của các nhà khoa học, công nhân lành nghề đáp ứng nhu cầu thị trường.

Ngày 26/12/2002, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 186/2002/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược phát triển ngành cơ khí Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn tới năm 2020, trong đó khẳng định cơ khí là một trong những ngành công nghiệp nền tảng, có vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế, củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước. Mục tiêu được đề ra trong QĐ 186/2002 là:

- Tập trung phát triển ngành cơ khí một cách có hiệu quả, bền vững trên cơ sở phát huy mọi nguồn lực trong nước kết hợp với nguồn lực bên ngoài. Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia phát triển ngành cơ khí một cách có tổ chức, phân công và hợp tác hợp lý, đồng thời tiếp tục đổi mới, sắp xếp phát triển và củng cố doanh nghiệp nhà nước về cơ khí đủ mạnh để giữ vai trò nòng cốt, là lực lượng chủ lực của ngành.

- Tập trung phát triển một số chuyên ngành, sản phẩm cơ khí trọng điểm nhằm khai thác, phát huy tốt nhất tiềm năng (tài nguyên, nguồn nhân lực) để đáp ứng các yêu cầu cơ bản của công cuộc phát triển đất nước, bao gồm: Thiết bị toàn bộ, máy động lực, cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp và công nghiệp chế biến, máy công cụ, cơ khí xây dựng, cơ khí đóng tàu thủy, thiết bị kỹ thuật điện - điện tử, cơ khí ô tô - cơ khí giao thông vận tải.

Đối với nhóm máy kéo và máy nông nghiệp, mục tiêu đặt ra là:

Tại quyết định 02/2008/QĐ – BCT ngày 21/01/2008 của Bộ Công Thương về việc phê duyệt quy hoạch phát triển công nghiệp sản xuất máy động lực và máy nông nghiệp giai đoạn 2006 – 2015 có xét đến năm 2020 đã chỉ ra phương hướng khá cụ thể cho lĩnh vực này.

+ Máy động lực: Đầu tư hiện đại hoá thiết bị và công nghệ, nâng cao năng lực chế tạo, cải tiến mẫu mã, tính năng sản phẩm. Phần đầu giành lại phần lớn thị phần trong nước về các loại động cơ diesel cỡ trung và cỡ nhỏ, động cơ xăng công suất nhỏ, đáp ứng yêu cầu của sản xuất nông nghiệp. Tập trung vào khâu trọng điểm là các chi tiết 5C của động cơ (thân máy, quy lát, trục khuỷu, trục cam, thanh truyền). Do công nghệ phức tạp, quy mô sản xuất kinh tế yêu cầu số lượng lớn nên cần hợp tác với nước ngoài để nâng cao sức cạnh tranh của sản phẩm vươn ra thị trường ngoài nước. Đến năm 2015, sản phẩm chủ yếu là cấp trung bình tiên tiến phục vụ thị trường nội địa, một phần nhỏ để sản xuất. Tăng cường sản xuất phụ tùng (kể cả động cơ ô tô, xe máy). Sau năm 2015 có thể sản xuất được các sản phẩm trình độ tiên tiến như bơm dầu, vòi phun cao áp và cả động cơ đa hệ nhiên liệu.

+ Máy kéo: Đầu tư sản xuất đáp ứng đủ nhu cầu trong nước về máy kéo 2 bánh có công suất 6 - 8 - 12 mã lực. Sản xuất máy kéo 4 bánh có công suất 18 - 20 - 25 mã lực, từng bước sản xuất máy kéo 4 bánh công suất tới 30 mã lực. Đến năm 2010 sản xuất được máy kéo 4 bánh cỡ trung công suất 50 - 80 mã lực.

+ Máy nông nghiệp: Giai đoạn đến 2015, sản xuất đáp ứng đủ nhu cầu trong nước về trang bị máy kéo hai bánh đến 12 mã lực, bước đầu sản xuất có hiệu quả máy kéo bốn bánh 18 – 25 mã lực thay thế nhập khẩu, trên cơ sở đó từng bước nâng cao khả năng sản xuất máy kéo bốn bánh công suất 35 – 40 mã lực. Tìm kiếm, hợp tác với nước ngoài để lắp ráp và sản xuất máy kéo bốn bánh 50 – 80 mã lực, trước hết là chế tạo chi tiết, phụ tùng, dần làm chủ công nghệ chế tạo đồng bộ loại máy này. Khuyến khích các cơ sở sản xuất cơ khí vừa và nhỏ sản xuất các trang thiết bị chế biến lẻ, chế biến sơ nhằm đảm bảo nhu cầu chế biến nông sản tại chỗ và ngành nghề nông thôn, cung cấp sản phẩm công nghiệp hỗ trợ. Từng bước xây dựng các cơ sở chế tạo chuyên sâu để tập trung nâng cao chất lượng và sức cạnh tranh của thiết bị chế biến và bảo quản cho mỗi loại sản phẩm nông nghiệp, trước mắt là lúa gạo, ngô, đậu tương và lạc. Sau 2015, nâng cao mức độ hiện đại cho phần lớn sản phẩm máy nông nghiệp với mẫu mã đa dạng và giá cả phù hợp đủ sức cạnh tranh trong xuất khẩu. Chuẩn bị đủ điều kiện để sản xuất máy có ứng dụng cơ điện tử.

Về sản xuất xe máy, xu hướng các liên doanh sản xuất xe máy như sau:

Nhóm các doanh nghiệp Nhật Bản: Chiến lược chung tiếp tục phát triển, đa dạng hoá mặt hàng để phục vụ thị trường nội địa là chủ yếu. Xuất khẩu hiện chưa phải là mối quan tâm chính do đã xây dựng các trung tâm sản xuất xe máy ở khu vực Đông Nam Á như ở Thái Lan, Malaysia, Indonesia,... Trong tương lai, tùy theo diễn biến của thị trường có thể phát triển xuất khẩu các sản phẩm xe máy hoặc phụ tùng tới các nước khác và các công ty trong tập đoàn tại các quốc gia khu vực và trên thế giới.

Nhóm các doanh nghiệp Đài Loan: Định hướng chung là xây dựng ở Việt Nam một trung tâm sản xuất xe máy của khu vực theo hướng xuất khẩu sang các khu vực và Châu Âu. Đang phát triển khâu nghiên cứu thiết kế và đã xây dựng được một hệ thống công nghiệp hỗ trợ khá hoàn chỉnh.

Nhóm doanh nghiệp nội địa: Đang gặp nhiều khó khăn trong việc tiêu thụ sản phẩm. Có một vài doanh nghiệp đã có sản phẩm thiết kế riêng, tuy nhiên do lượng tiêu thụ thấp nên khó có khả năng phát triển riêng lẻ một cách mạnh mẽ trong tương lai. Định hướng chung là muốn liên kết lại một cách tự nguyện theo mô hình Tập đoàn hoặc công ty Mẹ - con để nâng cao năng lực cạnh tranh. Một số doanh nghiệp chuyển sang lắp ráp thuê hoặc sản xuất linh kiện, phụ tùng.

Thị trường xe máy trên thế giới đã được các tập đoàn xe máy đa quốc gia chiếm lĩnh và phân chia. Nơi nào có nhu cầu tiêu thụ đáng kể, đều được các hãng và tập đoàn xe máy bố trí các cơ sở sản xuất và lắp ráp, ban đầu đi từ lắp ráp bộ linh kiện nhập khẩu, sau khi phát triển hệ thống sản xuất linh kiện, phụ tùng tại chỗ, sẽ tiến tới chỉ nhập khẩu các bộ phận quan trọng để lắp ráp.

Cơ hội phát triển sản xuất xe máy của đa phần các nước đang phát triển chủ yếu là phát triển công nghiệp hỗ trợ, sản xuất linh kiện phụ tùng cho các tập đoàn, các hãng sản xuất xe máy đa quốc gia.

Trong tương lai, để đảm bảo chất lượng môi trường không khí và các chỉ tiêu về khí thải, ngoài việc cải thiện chất lượng của nhiên liệu, các quốc gia đang phát triển sẽ chú ý đặc biệt tới các dòng xe máy đảm bảo các chỉ tiêu quy định quốc tế về khí thải. Các

dòng xe sử dụng các loại năng lượng sạch như xe máy chạy điện, gas, dầu diesel sinh học sẽ được nghiên cứu, sản xuất ngày một nhiều hơn.

Đối với máy móc nông nghiệp và ngư nghiệp xu hướng sản xuất đi sâu vào các loại máy đuôi tôm, máy bơm nước nhỏ và cơ khí nông nghiệp theo nhu cầu thực tế tại từng vùng. Về năng lực sản xuất phụ trợ thế mạnh thuộc về các tổ hợp cơ khí các tỉnh phía Nam, công nghiệp nhẹ và thủ công nghiệp sản xuất các máy móc nhỏ phục vụ cho nhu cầu cho địa phương dựa trên sang kiến, cải tiến kỹ thuật.

Đây là những thành tựu đáng ghi nhận tuy nhiên năng lực đóng góp vào xuất khẩu còn quá khiêm tốn vì mấy lý do sau:

- Các sản phẩm Việt Nam sản xuất ra chưa đạt được tiêu chuẩn quốc tế.
- Chưa có đăng ký sở hữu trí tuệ, do đó hầu như không có thương hiệu.
- Năng lực marketing sản phẩm ra ngoài quá hạn chế.
- Mức độ cạnh tranh, lợi thế cạnh tranh thấp.
- Nguồn lực tài chính đầu tư cho công nghiệp phụ trợ quá mỏng và hạn hẹp chính vì các lý do trên nên ngành công nghiệp phụ trợ cho sản xuất ô tô, xe máy, máy móc phục vụ nông lâm ngư nghiệp còn gặp nhiều khó khăn đầu tư dàn trải thiếu đồng bộ cũng làm cho ngành này không phát triển kịp nhu cầu.

CHƯƠNG 3

ĐỀ XUẤT CÁC CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VÀ LỘ TRÌNH ÁP DỤNG CÁC BIỆN PHÁP HỖ TRỢ ĐỐI VỚI SẢN XUẤT VÀ XUẤT KHẨU Ô TÔ, XE MÁY, MÁY NÔNG NGHIỆP TỪ NAY ĐẾN 2015 VÀ TẦM NHÌN 2020

3.1. Quan điểm đổi mới chiến lược sản xuất và xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp khi Việt Nam là thành viên chính thức của WTO

3.1.1. Chiến lược phát triển ngành công nghiệp Ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn tới năm 2020

3.1.1.1. Mục tiêu

Cơ sở khẳng định vị trí quan trọng của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong nền kinh tế quốc dân:

- Quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước, đặc biệt là công nghiệp hoá hiện đại hoá nông nghiệp và nông thôn ngày nay càng phát triển, thu nhập bình quân đầu người của Việt Nam được nâng cao, chủ trương của Nhà Nước hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân, khuyến khích giao thông công cộng cùng với hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông của đất nước dần hoàn thiện đã tạo ra nhu cầu sử dụng ô tô ngày càng nhiều hơn.

- Công nghiệp ô tô là một ngành có giá trị cao, các quốc gia phát triển trong khu vực và trên thế giới đã chọn ngành công nghiệp ô tô là một trong các ngành công nghiệp trọng điểm nhằm phát huy mạnh những hiệu quả to lớn mà ít ngành công nghiệp khác có được.

- Phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ khai thác có hiệu quả hơn năng lực của các doanh nghiệp cơ khí trong nước tham gia vào lĩnh vực sản xuất, cung cấp phụ tùng ô tô.

- Phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ tạo động lực phát triển các ngành công nghiệp khác. Một ô tô du lịch có khoảng trên 20.000 chi tiết. Do vậy, các tác động lâu dài của công nghiệp ô tô rất lớn, ảnh hưởng tới cả công nghiệp sản xuất linh kiện và công

nghiệp nguyên liệu cơ bản. Việc sử dụng nhiều bộ phận và cấu phần để lắp ráp một chiếc ô tô cũng tạo điều kiện để phát triển công nghệ.

- Xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, tạo ra các sản phẩm có chất lượng và sức cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu trong nước, từng bước xuất khẩu ra thị trường nước ngoài, tạo thế và lực vững chắc trong quá trình tham gia hội nhập nền kinh tế khu vực và thế giới.

Hiện nay có nhiều doanh nghiệp chuyển sang sản xuất, lắp ráp ô tô, do đó cần xây dựng quy hoạch ngành công nghiệp ô tô nhằm tránh tình trạng đầu tư chồng chéo, phát triển tràn lan, đảm bảo hiệu quả chung của các doanh nghiệp cũng như toàn ngành.

Trên cơ sở đánh giá hiện trạng, năng lực của ngành, xét các yếu tố ảnh hưởng trong và ngoài nước, dự báo thị trường, xây dựng quan điểm, mục tiêu, định hướng phát triển trong từng giai đoạn; quy hoạch phát triển các sản phẩm chính; đề ra được các giải pháp hỗ trợ; đồng thời kiến nghị các chính sách hợp lý để phát triển. Đây chính là công cụ giúp các cơ quan chức năng thống nhất quản lý về công nghiệp, hạn chế đầu tư chồng chéo, phát huy tốt tiềm năng, lợi thế của từng vùng, từng ngành, của các thành phần kinh tế trong mối liên quan hỗ trợ nhau, tạo ra sản phẩm có sức cạnh tranh cao đáp ứng thị trường ô tô trong nước và xuất khẩu ra thị trường nước ngoài.

a. Mục tiêu chung: Phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trên cơ sở tiếp thu và ứng dụng công nghệ tiên tiến của thế giới, kết hợp với khai thác và từng bước nâng cao công nghệ và thiết bị hiện có, đáp ứng phần lớn nhu cầu thị trường ô tô trong nước, hướng tới xuất khẩu ô tô và phụ tùng.

b. Mục tiêu cụ thể:

- Về loại xe phổ thông: đáp ứng 40 - 50% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hoá đến 40% từ năm 2005; đáp ứng trên 80% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hoá 60% vào năm 2010 (riêng động cơ phần đầu đạt tỷ lệ nội địa hoá 50% và hộp số đạt 90%);

- Về loại xe chuyên dùng: đáp ứng 30% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hoá 40% từ năm 2005, tiến tới đáp ứng 60% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hoá 60% vào năm 2010;

- Về các loại xe cao cấp: các loại xe du lịch do các liên doanh sản xuất phải đạt tỷ lệ nội địa hoá 20 - 25% từ năm 2005 và 40 - 45% vào năm 2010, đáp ứng 80% nhu cầu các loại xe tải, xe buýt cao cấp đạt tỷ lệ nội địa hoá 20% từ năm 2005 và 35 - 40% vào năm 2010.

3.1.1.2. Định hướng chiến lược và giải pháp nhằm phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

Một số nhân tố ảnh hưởng tới công nghiệp ô tô Việt Nam

Tình hình nhu cầu trong nước

Số lượng xe ô tô bán ra trong giai đoạn 1996-1998 chỉ dao động dưới mức 6.000 chiếc. Con số tương ứng trong năm 1999, 2000, 2001 và 2002 là 6.963, 13.955, 19.556 và 26.200, những năm sau từ 2002-2007 nhu cầu ô tô cá nhân tăng với tốc độ nhanh. Việc tăng đáng kể số lượng ô tô bán ra là do Luật doanh nghiệp được ban hành năm 2000, đã khiến cho số lượng các công ty tư nhân mới thành lập tăng lên đáng kể, nhu cầu ô tô của các doanh nghiệp cũng tăng lên.

Các đặc trưng cơ bản của thị trường ô tô Việt Nam là về quy mô thị trường, số lượng ô tô sản xuất ra tại Việt Nam chỉ bằng 4% so với Thái Lan, giá thành một chiếc ô tô bán ra tại Việt Nam còn quá cao so với giá một chiếc ô tô tương tự tại các nước khác do công nghiệp ô tô Việt Nam phụ thuộc quá nhiều vào linh kiện và nguyên vật liệu nhập khẩu. Người tiêu dùng phải chịu giá cao khi mua ô tô trong nước sản xuất.

Xu hướng sản xuất trong nước và nhập khẩu ô tô

Mặc dù Chính phủ đã thực hiện nhiều biện pháp bảo hộ, nhưng cho đến thời điểm hiện nay số lượng ô tô sản xuất tại Việt Nam vẫn còn quá ít. Hàng năm lượng xe đã qua sử dụng được nhập khẩu khoảng 25 ngàn chiếc, trong đó 70% là xe tải và 15% là các loại xe thương mại 12 chỗ ngồi hoặc xe lớn hơn. Cùng với tiến trình tự do hoá thương mại, số lượng xe nhập khẩu sẽ tăng lên, trong đó có các loại xe thương mại đã qua sử dụng, điều này sẽ ảnh hưởng tới thị trường xe ô tô trong nước.

Các vấn đề về cơ sở hạ tầng và các quy định về giao thông hiện nay

Việc phát triển hệ thống đường giao thông và tỷ lệ đường nhựa tại Việt Nam hiện còn nhiều yếu kém so với 4 nước ASEAN (Thái Lan, Malaixia, Indonexia và Philippin). Điều này cũng ảnh hưởng tới tiến trình công nghiệp hoá tại Việt Nam, trong đó có hoạt động xuất nhập khẩu. Để có thể tránh tình trạng tai nạn giao thông ngày một gia tăng, Việt Nam cần đáp ứng được các tiêu chuẩn toàn cầu về luật lệ và các quy định về an toàn giao thông cũng như hệ thống kiểm tra và cấp bằng lái xe và chất lượng xe.

Những thay đổi về môi trường thương mại

Trong quá trình tự do hoá thương mại thế giới và khi các quy định của AFTA và WTO đang trở thành một thông lệ, Việt Nam sẽ gặp nhiều khó khăn hơn trong việc áp dụng các chính sách bảo hộ để phát triển công nghiệp ô tô. Mặt khác, tại các nước ASEAN 4, chương trình hợp nhất sản xuất linh kiện ô tô đang được thực hiện theo các quy định của AFTA và WTO, có nghĩa là sẽ chuyên môn hoá sản xuất những linh kiện ô tô ở một nước nhất định.

Dự báo xu hướng phát triển của ngành công nghiệp chế tạo ô tô thế giới đến năm 2010.

Công nghiệp ô tô thế giới đến năm 2010 được dự báo phát triển theo xu hướng:

- Di chuyển sản xuất sang các nước và khu vực với chi phí thấp hơn.
- Xây dựng các mắt xích công nghệ xuyên quốc gia với việc sử dụng hợp lý các ưu thế tại chỗ.
- Đưa sản xuất xích lại gần vùng tiêu thụ sản phẩm và bố trí các nỗ lực marketing cùng có lợi;
- Thống nhất các tiềm năng thiết kế chế tạo - công nghệ và công tác nghiên cứu khoa học để thực hiện tiến bộ kỹ thuật và phù hợp với các đòi hỏi của thị trường, cũng như các yêu cầu về môi trường sinh thái ngày càng khắt khe.

Theo Viện Nghiên cứu chiến lược và Chính sách công nghiệp dự báo về cơ cấu và số lượng xe ô tô đến năm 2010 và tầm nhìn đến 2020 như sau:

Bảng 3.1: Dự báo về cơ cấu và số lượng xe trong tương lai*Đơn vị: xe*

TT	Loại xe	2010	2020
	Tổng số ô tô các loại <i>Tỷ trọng (%)</i>	1.290.000 <i>100</i>	2.800.000 <i>100</i>
1	Xe con <i>Tỷ trọng (%)</i>	380.000 - 400.000 <i>30,0 ÷ 31,0</i>	980.000 - 1.000.000 <i>35,0 ÷ 36,0</i>
2	Xe khách <i>Tỷ trọng (%)</i>	240.000 - 258.000 <i>19,0 ÷ 20,0</i>	530.000 - 560.000 <i>19,0 ÷ 20,0</i>
3	Xe tải và xe khác <i>Tỷ trọng (%)</i>	550.000 - 568.000 <i>43,0 ÷ 44,0</i>	1.100.000 - 1.148.000 <i>40,0 ÷ 41,0</i>
4	Xe chuyên dùng <i>Tỷ trọng (%)</i>	khoảng 78.000 <i>6,0</i>	khoảng 112.000 <i>4,0</i>

*Nguồn: Viện chiến lược và chính sách công nghiệp***Bảng 3.2: Dự báo nhu cầu ô tô cần bổ sung thay thế cho xe đã hết hạn sử dụng***Đơn vị: xe*

	2010	2015	2020
Tổng số ô tô cần bổ sung	86.000	120.000	160.000
Xe khách	12.000	23.000	30.000
Xe con	10.000	15.000	20.000
Xe tải	60.000	76.000	101.000
Xe chuyên dùng	4.000	6.000	9.000

Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam

Với giả định các phương tiện vận tải có độ tuổi thọ 25 năm cần được thay thế.

Từ các dự báo trên, định phát triển ngành sản xuất, lắp ráp ô tô Việt Nam được dự tính như sau:

+ Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam từ nay đến năm 2010 và giai đoạn tiếp theo được tập trung sản xuất các loại ô tô thông dụng và ô tô chuyên dùng hiện đang có nhu cầu lớn ở trong nước.

+ Ưu tiên đầu tư vào lĩnh vực sản xuất phụ tùng ô tô, khuyến khích phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ nhằm phục vụ hiệu quả nhu cầu trong nước và xuất khẩu phụ tùng ô tô ra thị trường nước ngoài.

+ Các dự án sản xuất động cơ ô tô thuộc phát triển sản phẩm cơ khí trọng điểm sẽ được giao cho các doanh nghiệp nhà nước thực hiện để đảm bảo tập trung nguồn lực, tránh phân tán, tạo thuận lợi khả năng cung cấp cho thị trường. Khuyến khích các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài sản xuất các loại động cơ cho xe con từ 4 - 9 chỗ ngồi.

+ Kết hợp phương thức sản xuất lắp ráp ban đầu với việc từng bước nâng cao khả năng chế tạo trong công nghiệp ô tô Việt Nam. Khuyến khích tăng tỷ lệ nội địa hoá trong công nghiệp phụ tùng ô tô. Từng giai đoạn Nhà nước sẽ công bố các hạng mục sản phẩm ưu tiên làm cơ sở cho các doanh nghiệp tập trung vào lĩnh vực sản xuất phụ tùng và áp dụng công nghệ mới.

+ Trước mắt, không phát triển thêm các doanh nghiệp sản xuất ô tô cao cấp. Các doanh nghiệp trong nước sản xuất, lắp ráp ô tô (kể cả các cơ sở đang thực hiện lắp ráp ô tô từ sát xi nhập khẩu) khi xây dựng các dự án đầu tư mới, đầu tư chiều sâu đều phải thực hiện đầy đủ nguyên tắc lựa chọn các dự án đầu tư đã được xác lập trong quy hoạch này.

+ Coi trọng đầu tư vào khâu tư vấn thiết kế và chuyển giao công nghệ trong công nghiệp ô tô nhằm nâng cao năng lực cho ngành. Đẩy mạnh công tác xúc tiến thương mại để hỗ trợ và khuyến khích các doanh nghiệp xuất khẩu phụ tùng ô tô. Tham gia có hiệu quả chương trình hợp tác công nghiệp ASEAN (AICO) vừa là định hướng vừa là mục tiêu quan trọng trong giai đoạn tới của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

Công nghiệp phụ trợ sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô các loại dự báo như sau:

Sản xuất động cơ ô tô, hộp số và cụm truyền động

- *Động cơ ô tô (chủ yếu là các loại động cơ Diesel có công suất từ 80 - 400 mã lực):*

Tổng sản lượng của các nhà máy sản xuất động cơ khoảng 100.000 động cơ/năm vào năm 2010, khoảng 200.000 động cơ/năm vào năm 2020, trong đó động cơ có công suất 100-300 mã lực chiếm 70%.

Khuyến khích khu vực đầu tư nước ngoài sản xuất các loại động cơ cho các loại xe con từ 4 đến 9 chỗ ngồi.

- *Hộp số:*

Sản lượng đạt 100.000 bộ/năm vào 2010, khoảng 200.000 bộ/năm vào năm 2020. Tỷ lệ sản xuất trong nước đạt 90% vào năm 2010.

- Giao 4 doanh nghiệp nhà nước, gồm: Tổng Công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam, Tổng Công ty Máy động lực và máy nông nghiệp, Tổng Công ty Than Việt Nam và Công ty Cơ khí ô tô Sài Gòn đảm nhiệm vai trò nòng cốt trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, xây dựng và triển khai các dự án đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô và phụ tùng theo hướng:

+ Tổng Công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam: tập trung lắp ráp, sản xuất xe khách, xe tải cơ trung và nhỏ, xe con, động cơ, hộp số, cụm truyền động.

+ Tổng Công ty Máy động lực và máy nông nghiệp: tập trung lắp ráp, sản xuất xe khách, xe tải cỡ trung và nhỏ, động cơ, hộp số, cụm truyền động.

+ Tổng Công ty Than Việt Nam: tập trung lắp ráp, sản xuất xe tải hạng trung và nặng, xe chuyên dùng và các thiết bị công tác kèm theo.

+ Công ty Cơ khí ô tô Sài Gòn: tập trung lắp ráp, sản xuất xe khách, xe chuyên dùng và một số loại phụ tùng ô tô.

Yêu cầu:

- Đối với 4 doanh nghiệp nhà nước nòng cốt:

+ Các dự án đầu tư phải đáp ứng các tiêu chuẩn theo "Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp ô tô".

+ Dự án đầu tư mới phải đạt được yêu cầu phân công chuyên môn hoá, hợp tác hoá cao, phù hợp định hướng phân công sản xuất nêu ở Mục 1; có công nghệ hiện đại, được chuyển giao từ các nhà sản xuất ô tô lớn của thế giới; tỷ lệ sản xuất trong nước phải cao hơn mức định hướng chung.

+ Dự án đầu tư phải được thẩm định, phê duyệt theo các quy định hiện hành về quản lý đầu tư và xây dựng.

- Đối với các doanh nghiệp trong nước khác:

+ Dự án phải phù hợp với Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020.

- + Đáp ứng các tiêu chuẩn theo "Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp ô tô".
- + Không sử dụng vốn ngân sách nhà nước, vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước.
- + Khuyến khích các dự án có sản phẩm xuất khẩu, có sản xuất động cơ ô tô, hộp số, cụm truyền động, dự án có quy mô đầu tư lớn.
- + Đối với doanh nghiệp đã có quá trình sản xuất - lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng, việc đầu tư mở rộng phải gắn với nâng cấp công nghệ, hiện đại hoá trang thiết bị để nâng cao tỷ lệ sản xuất trong nước.
- + Đối với các dự án đầu tư mới, phải đồng thời đáp ứng đủ các điều kiện: có chuyển giao công nghệ sản xuất tiên tiến từ các nhà sản xuất ô tô trên thế giới; có kế hoạch, lộ trình và biện pháp cụ thể để thực hiện mục tiêu về tỷ lệ sản xuất trong nước, có quy trình công nghệ sản xuất và giải pháp cụ thể, khả thi để đảm bảo sản phẩm làm ra đạt các tiêu chuẩn do Nhà nước quy định về kỹ thuật, chất lượng, an toàn, đăng kiểm, môi trường; tuân thủ đầy đủ các quy định về bản quyền và sở hữu công nghiệp.

a. Về sản phẩm

- Sản xuất các loại ô tô thông dụng (xe tải nhỏ, xe du lịch, xe chở khách nhỏ, xe buýt,...) và chuyên dùng (xe chở xăng, xe cứu hoả, xe cứu thương loại nhỏ, xe đông lạnh, xe chở xi măng, xe phun nước rửa đường,...) có giá cạnh tranh và phù hợp với các điều kiện cụ thể của Việt Nam.
- Sản xuất các loại xe cao cấp để đáp ứng hợp lý nhu cầu trong nước và xuất khẩu.
- Tập trung sản xuất động cơ ô tô đạt tỷ lệ nội địa hoá phù hợp với mục tiêu đã xác định.

b. Về tổ chức sản xuất

Tổ chức sản xuất ô tô và phụ tùng ô tô quy mô công nghiệp theo hướng chuyên môn hoá, hợp tác hoá.

Khuyến khích mọi thành phần kinh tế phát triển sản xuất phụ tùng ô tô nhất là sản xuất linh kiện cho động cơ.

c. Một số cơ chế, chính sách thực hiện chiến lược

- Đưa Chương trình sản xuất động cơ ô tô vào Chương trình sản phẩm công nghiệp trọng điểm từ nay đến năm 2010.

- Các dự án đầu tư sản xuất ô tô thông dụng, chuyên dùng theo đúng Quy hoạch phát triển được hưởng một số ưu đãi về đất đai, vay vốn tín dụng, hỗ trợ chuyển giao công nghệ, hỗ trợ nghiên cứu khoa học, hỗ trợ đầu tư ngoài hàng rào,... Các ưu đãi cụ thể được xem xét, quyết định cho từng dự án trong quá trình phê duyệt.

3.1.1.3. Tổ chức thực hiện:

- Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương thực hiện Chiến lược này; triển khai quy hoạch phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam đến 2010. Toàn bộ các dự án đầu tư sản xuất lắp ráp ô tô phải theo đúng quy hoạch, được Bộ Công Thương thẩm định và chỉ đạo.

- Bộ Tài chính nghiên cứu đề xuất các chính sách thuế nhằm khuyến khích sản xuất ô tô thông dụng và chuyên dụng.

- Bộ khoa học và Công nghệ chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện và ban hành hệ thống Tiêu chuẩn kỹ thuật, chất lượng ô tô và phụ tùng.

3.1.2. Chiến lược phát triển công nghiệp xe máy Việt Nam đến năm 2015 tầm nhìn đến năm 2020

Quan điểm phát triển:

Ngành xe máy Việt Nam đến nay đã cơ bản được hình thành sau một thời gian phát triển mạnh mẽ với nhiều thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia. Năng lực sản xuất hiện có đã vượt quá nhu cầu tiêu dùng trong nước. Quá trình nước ta theo chiều rộng trong thời gian vừa qua đã để lại một số tồn tại cần phải giải quyết trong tương lai để ngành xe máy có thể phát triển bền vững, hiệu quả như: vấn đề chất lượng sản phẩm, giá cả, các hành vi vi phạm luật sở hữu trí tuệ, hàng giả, hàng nhái, gian lận thương mại, năng lực cạnh tranh quốc tế yếu...

Để giải quyết các vấn đề tồn tại, ngành xe máy trong giai đoạn đến 2010 cần phải đầu tư chiều sâu sắp xếp loại sản xuất, nâng cao năng lực cạnh tranh theo hướng trước hết là bảo đảm lợi ích hợp pháp của người tiêu dùng và lợi ích cộng đồng, gắn với

việc bảo đảm chất lượng, giá thành sản phẩm, với việc tổ chức hệ thống sản xuất hỗ trợ, hệ thống đại lý phân phối, bảo hành sản phẩm, bảo đảm trách nhiệm thương hiệu sản phẩm với người tiêu dùng. Việc này không chỉ là nhiệm vụ riêng của ngành xe máy mà còn là của cộng đồng, của các cơ quan quản lý nhà nước.

Ngoài việc bảo đảm quyền lợi của người tiêu dùng, ngành xe máy phải phát triển bảo đảm đạt các tiêu chuẩn về an toàn giao thông đường bộ, tuân thủ các quy định pháp luật về nồng độ khí thải, tiếng ồn, luật pháp về sở hữu trí tuệ...

Các thành phần kinh tế trong và ngoài nước được tự do phát triển sản xuất, lắp ráp xe máy theo nhu cầu của thị trường, trong môi trường sản xuất kinh doanh hội nhập quốc tế rộng rãi.

Nhà nước không can thiệp trực tiếp vào các hoạt động sản xuất kinh doanh của các cơ sở sản xuất lắp ráp xe máy và khuyến khích các doanh nghiệp nước ta theo hướng xuất khẩu.

Định hướng phát triển:

- Tạo dựng môi trường sản xuất kinh doanh công bằng, nhất quán, khuyến khích mọi thành phần kinh tế đầu tư phát triển theo chiều sâu, nâng cao chất lượng hàng hoá và hướng tới xuất khẩu.

- Sản xuất tổ chức lại khu vực sản xuất - lắp ráp xe máy nội địa để khắc phục những tồn tại, yếu kém của khu vực này.

- Thúc đẩy khu vực FDI trở thành động lực, đầu tàu phát triển của ngành, thu hút các vệ tinh sản xuất hỗ trợ phát triển.

- Tập trung phát triển lĩnh vực sản xuất hỗ trợ cho ngành.

- Khuyến khích tham gia vào hệ thống sản xuất và cung ứng linh kiện, phụ tùng xe máy của khu vực.

- Nghiên cứu phát triển các dòng xe chuyên dụng sử dụng cho khu vực nông thôn, xe sử dụng nhiên liệu sạch.

- Đa dạng hoá sản phẩm, tiến tới sản xuất các linh kiện, phụ tùng ô tô, hoặc các sản phẩm tiêu dùng khác nhằm tận dụng các năng lực sản xuất hiện có.

Mục tiêu phát triển

Giai đoạn đến 2020:

- Trở thành một trong những trung tâm sản xuất và lắp ráp xe máy trong khu vực.
- Xây dựng và đưa vào áp dụng bộ tiêu chuẩn quốc gia về chất lượng sản phẩm xe máy và các linh kiện, phụ tùng xe máy.
- Đáp ứng 100% nhu cầu xe thông dụng ở khu vực nông thôn, 90% xe máy ở khu vực thành thị.
- Ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh của các cơ sở sản xuất - lắp ráp xe máy.
- Giảm tỷ lệ tai nạn giao thông tính trên đầu xe lưu hành.
- Sau năm 2008, đạt chuẩn khí thải EU2 và sau 2015, đạt EU4.
- Đến 2010, xuất khẩu đạt khoảng 300 triệu USD.
- Hình thành hệ thống các nhà cung cấp linh kiện xe máy chuyên nghiệp, đáp ứng các tiêu chuẩn QCD.

Giai đoạn 2011-2015:

- Trở thành một trung tâm nghiên cứu, thiết kế, sản xuất xe máy công nghệ cao của Nhật Bản và Đài Loan ở khu vực.
- Đến 2015 xuất khẩu xe máy, linh kiện, phụ tùng đạt khoảng 500 triệu USD.
- Đa dạng hoá các mặt hàng sản xuất, tham gia vào dây chuyền sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô, các sản phẩm cơ khí hỗ trợ khác.
- Phát triển một số loại xe máy chuyên dụng, động cơ sử dụng nhiên liệu sạch.

Giai đoạn 2016 - 2020:

- Phấn đấu trở thành một bộ phận sản xuất linh kiện, phụ tùng xe máy - ô tô cho các tập đoàn đa quốc gia.
- Đến 2020 kim ngạch xuất khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô - xe máy đạt khoảng 0,8 - 1 tỷ USD.

Quy hoạch định hướng đến 2015, có xét đến năm 2020

Dự báo sản lượng lắp ráp xe máy trong giai đoạn đến 2015, có xét đến năm 2020

Trên cơ sở nhu cầu của thị trường và năng lực sản xuất hiện có, dự báo sản lượng lắp ráp xe máy trong giai đoạn đến 2015 như sau:

Dự báo phát triển năng lực sản xuất lắp ráp xe máy đến 2015:

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế rộng rãi cùng với việc Việt Nam là thành viên của WTO, các cơ sở sản xuất lắp ráp xe máy sẽ được chủ động phát triển theo tín hiệu của thị trường, năng lực sản xuất lắp ráp xe máy vẫn được các nhà đầu tư phát triển nâng cao. Năng lực sản xuất - lắp ráp xe máy hiện có đến 2005 được đánh giá vào khoảng 2,43 triệu xe/năm. Trong đó các doanh nghiệp FDI Nhật Bản hiện chiếm khoảng 50,62% công suất, VMEP khoảng 8 - 10%, các doanh nghiệp xe máy nội địa chiếm khoảng 39 - 41% tổng năng lực sản xuất - lắp ráp. Tuy nhiên hiện năng lực sản xuất của khu vực sản xuất xe máy nội địa đang có xu thế chững lại do thị trường tiêu thụ sản phẩm bị thu hẹp. Ngược lại khu vực FDI và nhất là các doanh nghiệp FDI của Nhật Bản lại có xu thế phát triển, nâng cao công suất sản xuất và lắp ráp xe máy. Honda Việt Nam đang đặt mục tiêu phát triển lên công suất 1,3 triệu xe/năm vào 2010, Yamaha lên công suất 640 ngàn xe/năm vào 2010. Do vậy đến 2010 năng lực sản xuất và lắp ráp xe máy vẫn tiếp tục được nâng cao. Sự cạnh tranh sẽ diễn ra rất gay gắt trên thị trường nội địa để chinh phục người tiêu dùng. Với nhu cầu thị trường đến 2010 được đánh giá vào khoảng 2 triệu xe/năm, chắc chắn sẽ có nhiều doanh nghiệp khả năng cạnh tranh yếu phải chuyển hướng sản xuất và người tiêu dùng sẽ được hưởng lợi nhiều hơn trong cuộc cạnh tranh này.

Bảng 3.3: Dự báo năng lực sản xuất xe máy đến 2015

Hãng sản xuất		2010		2015		2020	
		Tr. xe	%	Tr. xe	%	Tr. Xe	%
1	Honda	1,30	39,88	1,30	39,88	-	-
2	Yamaha	0,640	19,63	0,640	19,63	-	-
3	Suzuki	0,120	3,68	0,120	3,68	-	-
4	VMEP	0,20	6,13	0,20	6,13	-	-
5	Nội địa và Trung Quốc	1,00	30,67	1,00	30,67	-	-
Tổng cộng							

Nguồn: Viện chiến lược và chính sách công nghiệp

Dự báo sản lượng lắp ráp xe máy đến 2015, có xét đến năm 2020

Trên cơ sở dự báo nhu cầu thị trường Việt Nam sẽ đạt điểm bão hoà vào khoảng 2015 và năng lực sản xuất của các doanh nghiệp xe máy nội địa, dự báo nhu cầu của thị trường trong giai đoạn đến 6-2010 sẽ giao động trong khoảng 1,8 - 2,0 triệu xe/năm. Sau 2010, nhu cầu thị trường sẽ giảm dần và dao động trong khoảng 1 - 1,2 triệu xe/năm. Sau khi đạt điểm bão hoà vào 2015, giai đoạn 2016 - 2020 sản lượng lắp ráp xe máy sẽ chỉ còn giao động trong khoảng 0,5 - 0,6 triệu xe/năm.

Như vậy rõ ràng trong tương lai, muốn phát huy được năng lực sản xuất của mình, các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp xe máy buộc phải cạnh tranh gay gắt để chiếm lĩnh thị trường nội địa và đồng thời cũng phải tích cực tìm kiếm thị trường mới để xuất khẩu các sản phẩm của mình, hoặc trở thành các cơ sở sản xuất vệ tinh cung cấp linh kiện phụ tùng cho các doanh nghiệp có thị trường tiêu thụ.

Trong bối cảnh phát triển sau, trong khi các quốc gia có ngành công nghiệp xe máy khác đã chiếm lĩnh được thị trường xe máy thế giới, đây sẽ là một việc làm rất có nhiều khó khăn cho các doanh nghiệp xe máy Việt Nam và phụ thuộc nhiều vào chiến lược xuất khẩu của các doanh nghiệp sản xuất xe máy FDI.

Xây dựng môi trường sản xuất kinh doanh cạnh tranh bình đẳng.

Trong bối cảnh năng lực sản xuất lắp ráp xe máy hiện có ở Việt Nam đã bảo đảm đáp ứng được nhu cầu thị trường với tỷ lệ nội địa hoá cao, việc tạo dựng một môi trường sản xuất kinh doanh cạnh tranh bình đẳng, thông thoáng, nhất quán và phù hợp với quá trình hội nhập quốc tế sẽ thúc đẩy các nhà sản xuất kinh doanh xe máy phát triển theo nhu cầu thị trường theo hướng đáp ứng ngày càng tốt hơn lợi ích của người tiêu dùng trong nước và hướng tới xuất khẩu.

Để tạo dựng được một thị trường như thế, đến 2010 cần thực hiện được một số nội dung quy hoạch sau:

- Nhà nước sẽ không quản lý trực tiếp việc phát triển các hoạt động sản xuất lắp ráp xe máy. Các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp xe máy sẽ được tự chủ quyết định việc đầu tư phát triển sản xuất theo nhu cầu của thị trường.

- Để nhanh chóng nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế với định hướng tham gia mạnh vào thị trường xuất khẩu, trước năm 2010 cần cắt giảm nhanh mức thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc xuống mức tương đương các nước trong khu vực.

- Hoàn thiện hệ thống luật pháp, nâng cao năng lực quản lý nhà nước và khả năng thực thi, giám sát thực hiện các quy định của pháp luật về đăng kiểm, về sở hữu trí tuệ, về gian lận thương mại, về chất lượng sản phẩm, về dịch vụ bảo hành...

- Nâng cao trách nhiệm xã hội của các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp xe máy trong vấn đề tổ chức giao thông và an toàn giao thông một cách bình đẳng, công bằng đối với toàn bộ các doanh nghiệp sản xuất - lắp ráp xe máy thông qua thu phí sử dụng đường bộ, thành lập quỹ huấn luyện an toàn giao thông tập trung để triển khai đồng bộ các giải pháp nâng cao an toàn giao thông đường bộ.

- Tuyên truyền, nâng cao ý thức, trình độ hiểu biết của công chúng về xe máy để hỗ trợ người tiêu dùng lựa chọn các sản phẩm đạt tiêu chuẩn chất lượng, phân biệt được hàng thật và hàng giả cũng như được sử dụng các dịch vụ bảo hành bắt buộc của các hãng sản xuất quy định.

Phát triển hệ thống công nghiệp phụ trợ

Ngành công nghiệp hỗ trợ xe máy đã hình thành và phát triển khá nhanh trong giai đoạn vừa qua. Tính đến cuối năm 2007 ước tính cả nước có khoảng trên 1.000 doanh nghiệp tham gia sản xuất các loại linh kiện xe máy, trong đó có hơn 200 doanh nghiệp FDI tập trung chủ yếu ở Đồng Nai và Hà Nội có nhiệm vụ phục vụ các doanh nghiệp lắp ráp xe máy của Nhật Bản và Đài Loan. Đến nay tỷ lệ nội địa hoá của các sản phẩm xe máy thông dụng lắp ráp trong nước đã có thể đạt được khoảng 80 - 90%. Riêng dòng xe tay ga có tỷ lệ nội địa hoá thấp hơn.

Hệ thống sản xuất hỗ trợ của ngành xe máy hiện bao gồm:

+ Nhóm 1: Các doanh nghiệp lắp ráp xe máy đầu tư tự sản xuất theo quy định của Nhà nước, thường sản xuất khung xe, bộ ly hợp, bộ chế hoà khí, bộ nhựa để được tính tỷ lệ nội địa hoá cao...

+ Nhóm 2: Chủ yếu là các doanh nghiệp cơ khí, cao su, nhựa, điện, điện tử... có sẵn, phát triển sản xuất thêm các sản phẩm hỗ trợ xe máy. Sản phẩm thường có giá thành thấp, phục vụ lắp ráp các loại xe thông dụng giá thấp, chất lượng sản phẩm không cao, sức cạnh tranh yếu. Một số doanh nghiệp đã đầu tư kỹ thuật mới để gia công và sản xuất các linh kiện đạt chất lượng cao cho các doanh nghiệp FDI.

+ Nhóm 3: Hệ thống hỗ trợ của các cơ sở liên doanh và 100% vốn nước ngoài. Thường được di chuyển đầu tư đi theo các hãng lắp ráp xe máy lớn từ Nhật Bản, Đài Loan, Trung Quốc sang Việt Nam. Sản phẩm của các doanh nghiệp này là thường và giảm sóc, đồng hồ báo xăng, đèn, bộ dây điện, yên xe, giỏ đèo hàng, vành bánh, nan hoa và một số chi tiết nhựa, đèn, moay nước, phanh, một số chi tiết của động cơ,... Chất lượng sản phẩm của nhóm các nhà cung cấp này có chất lượng khá cao, chủ yếu cung cấp cho các doanh nghiệp FDI như Honda, Yamaha, Suzuki, VMEP.

+ Nhóm 4: Hệ thống các cơ sở nhập khẩu linh kiện từ Trung Quốc hoặc các nước trong khu vực để cung cấp cho các doanh nghiệp lắp ráp nội địa hoặc thị trường bán lẻ, thay thế. Về tổng thể chất lượng những linh kiện thấp, tuổi thọ linh kiện ngắn, giá trị thấp.

Nhìn chung ngành sản xuất các sản phẩm hỗ trợ lắp ráp xe máy của Việt Nam trong thời gian qua phát triển mất cân đối. Việc đầu tư sản xuất linh kiện bị phân tán, trùng lặp về chủng loại. Các doanh nghiệp sản xuất hỗ trợ thiếu liên kết ngành, chủ yếu phát triển phục vụ nội bộ cho từng hãng xe, khó nâng cấp về mặt năng lực và công nghệ sản xuất để có thể đáp ứng yêu cầu lắp ráp các loại xe máy có chất lượng cao. Vì thế hàng năm vẫn phải nhập khẩu hàng trăm triệu USD linh kiện xe máy.

Các doanh nghiệp lắp ráp xe máy FDI đã hình thành được hệ thống sản xuất hỗ trợ của mình, chủ yếu bao gồm các doanh nghiệp hỗ trợ FDI và một số ít cơ sở sản xuất nội địa. Đến nay, đã có hơn 200 doanh nghiệp FDI sản xuất và cung cấp phụ tùng lắp ráp cho HVN, VMEP, Suzuki, Yamaha, tập trung ở hai đầu đất nước (ở miền Bắc là Hà Nội, Hải Phòng, Vĩnh Phúc, Hà Tây, Hưng Yên..., ở miền Nam là Đồng Nai, Bình Dương, thành phố Hồ Chí Minh..., ở khu vực miền Trung có rất ít các cơ sở sản xuất hỗ trợ). Hầu hết các doanh nghiệp này có quy mô nhỏ với vốn đầu tư dưới 5 triệu USD và không chỉ sản xuất riêng linh kiện xe máy mà còn sản xuất những loại sản xuất khác.

Các nhà cung cấp chi tiết, linh kiện xe máy Trung Quốc cũng đang đầu tư vào Việt Nam, trong đó đáng kể có các công ty Lifan, United Motor Vietnam... Sản phẩm của các doanh nghiệp này chủ yếu cung cấp cho các nhà lắp ráp xe máy nội địa và một phần nhỏ cung cấp cho các nhà lắp ráp FDI. Đặc biệt công suất chế tạo linh kiện, phụ tùng xe máy của UMV đã có thể đạt được gần 1 triệu bộ linh kiện/năm.

Nhiều doanh nghiệp trong nước đã tham gia đội ngũ những nhà cung cấp linh kiện xe máy như công ty Phụ tùng máy số 1, Xích líp Đông Anh, Dụng cụ cơ khí xuất khẩu, Cao su Sao vàng, Cao su Đà Nẵng, Cơ khí Cổ Loa, Xe đạp xe máy Sài Gòn, Xe và máy (thành phố Hồ Chí Minh), Tiến Đạt...

Nhìn chung, việc phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành xe máy, nhất là các doanh nghiệp nội địa, hiện chưa ngang tầm với yêu cầu phát triển, chủ yếu mới chỉ đáp ứng được một phần linh kiện lắp ráp các sản phẩm xe máy thông dụng với chất lượng trung bình. Hoạt động thiếu chuyên môn hoá, sức cạnh tranh trong hội nhập quốc tế thấp, chưa có định hướng nước ta dài hạn. Không có sự gắn kết chặt chẽ giữa các cơ sở sản xuất hỗ trợ với các doanh nghiệp lắp ráp. Thiếu sự dẫn dắt của các doanh nghiệp chủ đạo. Việc tổ chức sản xuất chủ yếu theo hợp đồng thương vụ ngắn hạn, vì vậy không được chú trọng đầu tư chiều sâu để nâng cao năng lực sản xuất và chất lượng sản phẩm.

Trong ngành công nghiệp xe máy Việt Nam, các doanh nghiệp lắp ráp FDI có vai trò rất quan trọng, có thể là đầu kéo để phát triển công nghiệp hỗ trợ đối với các doanh nghiệp nội địa. Tuy nhiên việc tìm kiếm các cơ sở sản xuất hỗ trợ tại Việt Nam để hợp tác sản xuất có nhiều khó khăn vì một số lý do chính sau:

* Các doanh nghiệp hỗ trợ nội địa phần lớn được đầu tư phân tán, sản xuất khép kín các sản phẩm khác nhau, trình độ công nghệ và chuyên môn hoá thấp, chưa quen và thiếu tin tưởng, thụ động với phương thức lựa chọn nhà cung cấp của các doanh nghiệp FDI, nhất là của các đối tác Nhật Bản.

* Các doanh nghiệp Nhật Bản có cách tổ chức sản xuất riêng theo mô hình tích hợp và có yêu cầu cao đối với sản xuất hỗ trợ về việc bảo đảm các tiêu chuẩn QCD, về con người, phong cách, văn hoá kinh doanh... do đó thường khó tìm được các đối tác nội địa và thường sử dụng hệ thống công nghiệp hỗ trợ đã có từ trước của mình.

* Không có một đơn vị đầu mối có thể đóng vai trò thu thập thông tin về sản xuất hỗ trợ để có thể làm cầu nối, điều tiết chặt chẽ giữa một bên là các doanh nghiệp FDI và một bên là các doanh nghiệp sản xuất hỗ trợ nội địa. Vai trò của Hiệp hội xe đạp - xe máy Việt Nam trong vấn đề này rất mờ nhạt và không có hiệu quả.

* Gần đây khi công ty UMV có vốn đầu tư từ Trung Quốc đi vào hoạt động với công suất lớn, hầu như các sản phẩm xe máy của các công ty xe máy nội địa đều sử

dụng linh kiện khá đồng bộ của cơ sở sản xuất này. Đồng thời nhu cầu thị trường về xe máy nội địa thông dụng, có chất lượng không cao đã giảm nhiều. Vì vậy các cơ sở sản xuất hỗ trợ phục vụ lắp ráp xe máy nội địa lại càng ít có điều kiện để tiếp tục phát triển, đầu tư nâng cao chất lượng và hạ giá thành sản xuất.

Đến 2009 xây dựng xong bộ tiêu chuẩn chất lượng của các linh kiện, phụ tùng, sản phẩm xe máy lắp ráp làm cơ sở để thống nhất quản lý chất lượng các sản phẩm lắp ráp xe máy sản xuất tại Việt Nam. Trong giai đoạn này các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp xe máy tại Việt Nam cần công bố các tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm doanh nghiệp làm cơ sở cho Bộ Công nghiệp, Bộ Khoa học - Công nghệ tổng hợp, xây dựng và ban hành bộ tiêu chuẩn sản phẩm xe máy sản xuất tại Việt Nam.

Trong giai đoạn đến 2010, Nhà nước hỗ trợ xây dựng chương trình đào tạo và tổ chức đào tạo nhân lực cho ngành công nghiệp xe máy theo địa chỉ, theo các chương trình trọng điểm, trên cơ sở nhu cầu của các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần và lấy công nghệ Nhật Bản làm định hướng phát triển.

Tăng cường thu hút khuyến khích đầu tư phát triển công nghiệp hỗ trợ. Tạo dựng một cho đến hai Khu công nghiệp tập trung phát triển công nghiệp hỗ trợ ở Đồng Nai và Hà Nội.

Xây dựng và hoàn thiện hệ thống cung ứng linh kiện, phụ tùng xe máy để kiểm soát và hạn chế việc sản xuất, lưu thông và sử dụng hàng giả, hàng kém chất lượng, chủ động tham gia vào hệ thống s" phụ tùng của các công ty, tập đoàn sản xuất xe thế giới.

Chủ động đa dạng hoá mặt hàng, chuyển dần sang sản xuất các mặt hàng, linh kiện hỗ trợ cho các sản phẩm công nghiệp khác như ô tô, cơ khí tiêu dùng, điện tử, hoá chất, nhựa... để phát huy cơ sở vật chất và kỹ thuật đã tích tụ được trong quá trình sản xuất xe máy.

Tăng cường công tác nghiên cứu phát triển (R & D)

Công tác nghiên cứu phát triển của ngành xe máy được hiểu ở đây là các hoạt động nghiên cứu thị trường, thiết kế và chế thử sản phẩm mới của các công ty sản xuất lắp ráp xe máy. Đây là lĩnh vực công nghệ cao, có giá trị gia tăng lớn được Nhà nước Việt Nam khuyến khích đầu tư phát triển và chỉ có thể phát triển tốt khi có một môi trường tôn trọng và đề cao sở hữu trí tuệ.

- Lĩnh vực này phát triển còn yếu ở các doanh nghiệp sản xuất xe máy nội địa. Các doanh nghiệp nội địa chưa đầu tư phát triển hoạt động R & D với đúng nghĩa của nó. Các doanh nghiệp nội địa mới chỉ chủ yếu nghiên cứu cải tiến, sửa đổi kiểu dáng những mẫu xe nổi tiếng, đang được thị trường ưa chuộng để tạo ra kiểu dáng sản phẩm của mình - miễn là khi tra cứu không vi phạm quyền sở hữu trí tuệ đã được đăng ký bảo hộ. Một số cơ sở sản xuất đã thông qua liên doanh, liên kết với các công ty Hàn Quốc, Đài Loan... để thiết kế sản phẩm mới dựa trên những kiểu dáng thông dụng. Nhìn chung lực lượng nghiên cứu thiết kế ở khu vực nội địa còn rất yếu. Nguyên nhân cơ bản của vấn đề này là ngoài yêu cầu cao về nguồn nhân lực thiết kế, chi phí nghiên cứu thiết kế, thử nghiệm và chế tạo thử cho một sản phẩm xe máy thường khá cao và cũng có những rủi ro nhất định về thị trường. Vì vậy các cơ sở sản xuất lắp ráp xe máy nội địa khó có điều kiện phát triển. Tuy nhiên cũng đã có một số doanh nghiệp như công ty Sunfat đã có những mẫu xe được đăng ký độc quyền (mẫu xe Backhand).

- Ở các doanh nghiệp FDI Nhật Bản, "công ty mẹ" là những tập đoàn sản xuất xe máy lớn trên thế giới có các bộ phận thiết kế tập trung, nên hoạt động R & D ở Việt Nam hiện chủ yếu mới chỉ là nghiên cứu thị trường, đề xuất những cải tiến mẫu mã. Công ty mẹ sẽ tổ chức thiết kế, chế thử sản phẩm mới trước khi đưa ra sản xuất loạt. Gần đây một số công ty tại Việt Nam đã tổ chức thiết kế khuôn mẫu các chi tiết phụ tùng đúc kim loại và ép nhựa. Tuy nhiên những hoạt động này mới chỉ là những bước phát triển ban đầu của công tác R & D.

- Với mục tiêu xây dựng một trung tâm sản xuất và lắp ghép xe máy của khu vực tại Việt Nam, công ty VMEP thể hiện mạnh mẽ nhất ý định phát triển một trung tâm R & D và đang đầu tư xây dựng Trung tâm R & D tại Đồng Nai (đã đi vào hoạt động). Theo đánh giá của các doanh nghiệp, khó khăn lớn nhất ở Việt Nam là thiếu nguồn nhân lực trong nước có trình độ cao đáp ứng yêu cầu trong hoạt động R & D.

Như vậy, trong tương lai, để có thể trở thành một trung tâm sản xuất và xuất khẩu xe máy, linh kiện phụ tùng của khu vực, đến 2010 cần thúc đẩy mạnh mẽ việc hình thành các trung tâm nghiên cứu thiết kế ở cả 3 khu vực sản xuất lắp ráp xe máy.

Trong 3 khu vực này, việc hình thành các trung tâm R & D ở khu vực sản xuất lắp ráp xe máy nội địa là gặp nhiều khó khăn hơn cả do sản xuất phân tán, nhiều đầu mối, quy mô nhỏ, sức cạnh tranh và năng lực tài chính còn thấp.

Dự kiến ban đầu, đến 2010, trên cơ sở sáp nhập một số doanh nghiệp nội địa sản xuất lắp ráp xe máy một cách tự nguyện thành một tập đoàn hay công ty mẹ - công ty con, Nhà nước sẽ hỗ trợ việc đào tạo, chuyển giao công nghệ, chi phí đào tạo nhân lực... Phấn đấu đến 2010, các công ty FDI đều có các bộ phận nghiên cứu phát triển ngay tại Việt Nam.

Về thị trường:

Thị trường nội địa:

- Tạo sự liên kết, hợp tác tối ưu giữa các doanh nghiệp trong ngành để sắp xếp, tổ chức lại các cơ sở sản xuất, dịch vụ nhằm nâng cao chất lượng sản phẩm và đảm bảo quyền lợi của người đặt hàng.

- Xây dựng và phát triển hệ thống dịch vụ, hệ thống phân phối năng động, chuyên nghiệp. Hoàn thiện hệ thống các đại lý phân phối xe máy, áp dụng chế độ bảo hành bắt buộc cho tất cả các đại lý. Kiên quyết đào thải các đại lý vi phạm quyền sở hữu trí tuệ, buôn bán các loại xe kém phẩm chất, hàng giả, hàng nhái.

- Tuyên truyền nâng cao ý thức, trình độ hiểu biết của người tiêu dùng về xe máy.

Thị trường xuất khẩu:

- Nâng cao khả năng cạnh tranh của sản xuất hỗ trợ. Phấn đấu tham gia vào các công đoạn sản xuất của các doanh nghiệp FDI, đẩy mạnh việc phát triển thị trường để tham gia xuất khẩu linh kiện phụ tùng xe máy trong khu vực.

- Đẩy mạnh xúc tiến thương mại, nâng cao hợp tác quốc tế trong tìm kiếm và khai thác thị trường xuất khẩu.

- Tích cực tham gia phân công hợp tác quốc tế trong sản xuất và đầu tư ra nước ngoài. Tham gia vào các mắt xích sản xuất cung ứng linh kiện, phụ tùng của các tập đoàn sản xuất xe máy đa quốc gia.

3.1.2.1. Mục tiêu

a. Mục tiêu tổng quát: Xây dựng và phát triển ngành công nghiệp xe máy Việt Nam trở thành một trong những ngành sản xuất và xuất khẩu xe máy, linh kiện và phụ tùng mạnh của khu vực.

b. Mục tiêu cụ thể:

- Giai đoạn từ năm 2006 đến năm 2010:

+ Đáp ứng 90% nhu cầu xe máy trong nước, trong đó đáp ứng 100% nhu cầu xe thông dụng;

+ Sản xuất trong nước đạt trên 90% linh kiện, phụ tùng xe máy và 95% linh kiện phụ tùng động cơ xe máy;

+ Thiết lập hệ thống các nhà sản xuất, cung ứng linh kiện xe máy có đủ năng lực đáp ứng yêu cầu về chất lượng, giá thành và dịch vụ sau bán hàng; hệ thống phân phối và dịch vụ năng động, chuyên nghiệp;

+ Năm 2010 xuất khẩu xe thông dụng, linh kiện và phụ tùng xe tương đương 450 - 500 nghìn xe, ước kim ngạch xuất khẩu đạt 300 triệu USD;

+ Thiết lập và đưa vào hoạt động các Trung tâm Nghiên cứu và Phát triển trước năm 2010.

- Giai đoạn từ năm 2011 đến năm 2015:

Sản xuất đáp ứng 95% nhu cầu xe máy trong nước; trên 95% linh kiện, phụ tùng; kim ngạch xuất khẩu xe máy, linh kiện, phụ tùng đạt khoảng 500 triệu USD; nâng cao năng lực các Trung tâm Nghiên cứu và Phát triển để tự thiết kế được các loại xe thông dụng và một số loại xe cao cấp.

- Giai đoạn từ năm 2016 đến năm 2025:

+ Tập trung đẩy mạnh sản xuất và xuất khẩu các loại xe máy, linh kiện, phụ tùng xe máy;

+ Sản xuất được xe máy cao cấp và xe máy chuyên dùng phục vụ trong nước và xuất khẩu;

+ Tự thiết kế và sản xuất các loại động cơ, xe máy sử dụng nhiên liệu sạch.

3.1.2.2. Chiến lược phát triển

a. Phát triển sản xuất phục vụ nhu cầu trong nước

Đầu tư phát triển sản xuất xe máy trong nước theo hướng:

- Phát triển sản xuất linh kiện, phụ tùng xe máy với chất lượng ngày càng cao, đặc biệt là sản xuất động cơ, sản xuất nguyên liệu, phụ liệu cho ngành;

- Phát triển nhanh các ngành công nghiệp hỗ trợ như: cơ khí chính xác, hoá chất, cao su, nhựa, điện, điện tử, vật liệu mới;

- Đẩy mạnh nghiên cứu thiết kế sản phẩm mới, nâng cao uy tín và khả năng cạnh tranh của xe máy Việt Nam;

- Nghiên cứu sản xuất xe máy cao cấp, xe máy chuyên dùng nhất là các loại xe sử dụng nhiên liệu sạch.

b. Đẩy mạnh xuất khẩu

- Triển khai xúc tiến thương mại, tìm kiếm và khai thác thị trường xuất khẩu, đặc biệt là các thị trường Châu Phi, Tây Nam Á, Mỹ La tinh;

- Đẩy mạnh xuất khẩu sản phẩm xe máy, linh kiện, phụ tùng có lợi thế cạnh tranh, phù hợp nhu cầu, thị hiếu tiêu dùng ở từng khu vực thị trường;

- Tăng cường hợp tác, liên kết sản xuất trong nước, nâng cao khả năng cạnh tranh, nghiên cứu thiết kế xe phù hợp thị trường xuất khẩu;

- Tích cực tham gia phân công hợp tác quốc tế trong sản xuất xe máy, linh kiện và phụ tùng xe máy trong khu vực và toàn cầu.

c. Phát triển khoa học công nghệ

Huy động mọi nguồn lực khoa học công nghệ trong nước, kết hợp nâng cao hợp tác quốc tế, trong đó thu hút đầu tư nước ngoài, chuyển giao công nghệ là động lực để phát triển khoa học công nghệ ngành, chú trọng vào các nội dung:

- Đầu tư cho hoạt động nghiên cứu và phát triển, đẩy mạnh thiết kế sản phẩm mới;
- Chuyển giao công nghệ tiên tiến, hiện đại;
- Phát triển công nghệ trong nước, kết hợp tiếp thu công nghệ nước ngoài;
- Đầu tư công nghệ kiểm tra chất lượng sản phẩm.

d. Phát triển hệ thống các nhà cung cấp, hệ thống phân phối và dịch vụ

- Lấy sự liên kết, hợp tác tối ưu giữa các doanh nghiệp trong ngành làm cơ sở để sắp xếp, tổ chức lại các cơ sở sản xuất;
- Liên kết, hợp tác thành hệ thống các nhà sản xuất cung cấp linh kiện, phụ tùng xe máy có sức cạnh tranh cao, tiến tới tham gia sản xuất, cung cấp linh kiện, phụ tùng ô tô;
- Xây dựng và phát triển hệ thống dịch vụ, hệ thống phân phối;
- Tích cực cải tiến công tác quản lý, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, phát triển kỹ năng sản xuất hàng loạt trong các doanh nghiệp;
- Nâng cao vai trò, chức năng của Hiệp hội Xe đạp - xe máy là đầu mối liên kết các doanh nghiệp (trong nước và đầu tư nước ngoài) trong toàn ngành công nghiệp xe máy Việt Nam.

3.1.2.4. Các giải pháp và chính sách thực hiện chiến lược phát triển công nghiệp xe máy Việt Nam

a. Về định hướng đầu tư

- Các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, có dự án đáp ứng đầy đủ các quy định của Quyết định số 24/2002/QĐ-BCN ngày 07 tháng 6 năm 2002 của Bộ trưởng Bộ Công nghiệp về tiêu chuẩn của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe máy được phép đầu tư dự án sản xuất, lắp ráp xe máy trên nguyên tắc tự chịu trách nhiệm về hiệu quả đầu tư;

- Xe máy sản xuất, lắp ráp trong nước phải được đăng ký bảo hộ quyền sở hữu công nghiệp và đăng kiểm chất lượng theo quy định của pháp luật. Các sản phẩm xe máy sản xuất tại Việt Nam không có đăng ký bảo hộ quyền sở hữu công nghiệp và đăng kiểm chất lượng theo quy định của pháp luật thì không được phép đăng ký lưu hành;
- Các loại phụ tùng để lắp ráp xe máy bao gồm phụ tùng nhập khẩu và sản xuất trong nước phải có nguồn gốc xuất xứ rõ ràng, hợp pháp và đăng ký chất lượng sản phẩm theo quy định của pháp luật;
- Các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe máy và động cơ xe máy phải có chứng chỉ hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001 (phiên bản 2000) cho hệ thống sản xuất, lắp ráp xe máy và động cơ xe máy.

b. Về tổ chức sản xuất

- Đẩy mạnh phối hợp liên kết sản xuất giữa các doanh nghiệp trong nước và các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài. Khuyến khích mọi thành phần kinh tế có năng lực về tài chính và công nghệ tham gia sản xuất linh kiện, phụ tùng xe máy nhằm xây dựng được hệ thống các nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng, từng bước kết hợp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô;
- Khuyến khích liên doanh, liên kết hình thành tập đoàn sản xuất xe máy lớn có khả năng cạnh tranh cao;
- Tham gia hệ thống sản xuất, phân phối sản phẩm trong khu vực.

c. Về thị trường

- Xây dựng các thể chế ngăn chặn có hiệu quả hàng nhập lậu và gian lận thương mại và bảo vệ quyền sở hữu công nghiệp trong ngành công nghiệp xe máy;
- Đẩy mạnh công tác xúc tiến thương mại, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp nâng cao thị phần trong nước, thâm nhập thị trường thế giới;
- Thúc đẩy phát triển dịch vụ bán hàng và sau bán hàng;

- Có chính sách kích cầu đối với thị trường khu vực nông thôn, miền núi như: cải tạo, nâng cấp hệ thống đường xá; tuyên truyền giáo dục luật lệ giao thông, phát triển mạng lưới đào tạo, sát hạch và cấp bằng lái xe;

- Hỗ trợ quảng bá linh kiện, phụ tùng và xe máy Việt Nam như: tổ chức hội chợ thương mại, triển lãm giới thiệu sản phẩm.

d. Về khoa học công nghệ

- Tập trung đầu tư công nghệ nghiên cứu thiết kế sản phẩm mới từ nguồn vốn khoa học công nghệ đối với hoạt động nghiên cứu và phát triển;

- Đầu tư công nghệ kiểm tra hiện đại, đảm bảo năng lực đánh giá chất lượng sản phẩm nhanh, chính xác và toàn diện;

- Chú trọng đầu tư hiện đại hóa công nghệ sản xuất hiện có, ứng dụng nhanh công nghệ mới cho phát triển ngành.

e. Về phát triển nguồn nhân lực

- Nhà nước hỗ trợ đào tạo cán bộ về thiết kế, công nghệ sản xuất và quản lý sản xuất có trình độ cao;

- Kết hợp giữa doanh nghiệp với các trường đào tạo, xây dựng đội ngũ công nhân kỹ thuật có tay nghề cao, có kỹ năng trong sản xuất, lao động có kỷ luật, làm việc có hiệu quả;

- Tăng cường các chương trình hợp tác với các nước có công nghiệp xe máy phát triển.

f. Về tài chính:

- Nhà nước khuyến khích đầu tư vào nghiên cứu, thiết kế sản phẩm mới và hoạt động nghiên cứu và phát triển phù hợp với cam kết của Việt Nam với các tổ chức quốc tế;

- Có chính sách khuyến khích các ngành công nghiệp hỗ trợ phát triển, như: hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực, cung cấp thông tin công nghệ, tổ chức hội chợ thương mại và triển lãm sản phẩm;

- Có chính sách khuyến khích các nhà đầu tư Việt Nam đầu tư ra nước ngoài để sản xuất xe máy và linh kiện phụ tùng xe máy.

g. Về công tác quản lý nhà nước

- Hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy chuẩn xe máy, linh kiện, phụ tùng xe máy; quy định đăng kiểm xe máy phù hợp với thực tế Việt Nam và thông lệ quốc tế;

- Tăng cường công tác quản lý sở hữu công nghiệp và đăng kiểm chất lượng sản phẩm xe máy;

- Xây dựng cơ chế khuyến khích đầu tư phát triển công nghiệp hỗ trợ, phát triển các doanh nghiệp vệ tinh.

3.1.2.5. Tổ chức thực hiện

Bộ Công Thương chủ trì: Thực hiện chức năng quản lý nhà nước về công nghiệp sản xuất xe máy, chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương triển khai thực hiện Chiến lược này; Xây dựng Quy hoạch phát triển công nghiệp xe máy Việt Nam đến năm 2015, có xét đến năm 2020. Đẩy mạnh xúc tiến thương mại và xây dựng các cơ chế quản lý xuất khẩu, nhập khẩu xe máy phù hợp giai đoạn phát triển sau năm 2006 để các nhà đầu tư yên tâm đầu tư phát triển sản xuất, đẩy mạnh xuất khẩu;

Bộ Công Thương phối hợp: Với Bộ Tài chính nghiên cứu đề xuất cơ chế chính sách tài chính đối với xuất khẩu xe máy và linh kiện phụ tùng xe máy; đầu tư ra nước ngoài sản xuất, lắp ráp xe máy;

Với Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Giao thông Vận tải và các Bộ, ngành liên quan hoàn thiện và ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với xe máy Việt Nam và các loại phụ tùng xe máy, quy định thời hạn sử dụng xe máy và phụ tùng xe máy, các cơ chế quản lý sở hữu công nghiệp đối với xe máy phù hợp với thông lệ và cam kết quốc tế;

Với Bộ Giao thông Vận tải và các Bộ, ngành liên quan hoàn thiện và ban hành các tiêu chuẩn và quy định đăng kiểm xe máy Việt Nam phù hợp thông lệ quốc tế, các cơ chế quản lý lưu hành xe máy phù hợp giai đoạn sau năm 2006;

Với Bộ Công an, Tổng cục Hải quan và các cơ quan quản lý thị trường tăng cường các biện pháp chống buôn lậu, gian lận thương mại, làm hàng giả trong lĩnh vực sản xuất, xuất khẩu, nhập khẩu, lưu thông sản phẩm xe máy và phụ tùng xe máy.

3.1.3. Định hướng và dự báo xu hướng phát triển ngành sản xuất máy móc phục vụ nông nghiệp

Quan điểm phát triển sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm cơ khí và máy nông nghiệp giai đoạn đến 2015 theo chiến lược phát triển lĩnh vực cơ khí chế tạo và máy móc phục vụ nông nghiệp giai đoạn đến 2010 tại Quyết định 186/2002/QĐ-TTg và QĐ 02/2008/QĐ - BCT nổi lên một số định hướng cơ bản sau:

Cơ khí chế tạo và sản xuất máy nông nghiệp: Vì là một trong những ngành công nghiệp nền tảng, có vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế, củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước, góp phần thực hiện mục tiêu CNH, HĐH đất nước.

- Tập trung phát triển ngành cơ khí nông nghiệp một cách có hiệu quả, bền vững trên cơ sở phát huy mọi nguồn lực trong nước, kết hợp với nguồn lực bên ngoài. Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia phát triển ngành cơ khí một cách có tổ chức, phân công và hợp tác hợp lý, đồng thời tiếp tục đổi mới, sắp xếp phát triển và củng cố doanh nghiệp nhà nước về cơ khí đủ mạnh để giữ vai trò nòng cốt, là lực lượng chủ lực của ngành.

Hay nói cách khác, Việt Nam phải từng bước phát triển ngành cơ khí và cơ khí nông nghiệp một cách toàn diện, tiến tới tự sản xuất được hầu hết các máy móc, thiết bị phục vụ sản xuất công nghiệp và sản xuất hàng tiêu dùng. Có như vậy, Việt Nam mới thực hiện được mục tiêu đưa đất nước "cơ bản thành nước công nghiệp" vào năm 2020.

- Tập trung phát triển một số chuyên ngành, sản phẩm cơ khí trọng điểm nhằm khai thác thặng dư, phát huy tốt nhất tiềm năng (tài nguyên, nguồn nhân lực) để đáp ứng các yêu cầu cơ bản của công cuộc phát triển đất nước.

- Tăng cường năng lực tự nghiên cứu, chế tạo, đồng thời đẩy mạnh việc tiếp thu, ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến nhằm đạt trình độ công nghệ trung bình tiên tiến của châu á, tạo thêm nhiều sản phẩm cơ khí có khả năng cạnh tranh cao.

- Nâng cao khả năng chuyên môn hoá và hợp tác hoá, nâng cao năng lực của ngành cơ khí, tạo tiền đề phát triển các ngành công nghiệp khác của đất nước.

- Quan điểm xuất khẩu các sản phẩm cơ khí máy móc nông nghiệp là: Chúng ta vừa đảm bảo đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước và tranh thủ xuất khẩu sang các nước có nền nông nghiệp và điều kiện tương tự như Việt Nam, ưu tiên đặc biệt xuất khẩu sản phẩm máy móc phục vụ nông, lâm, ngư nghiệp sang các nước châu Phi. Từng bước tiếp cận thị trường các nước Trung cận đông, Trung Mỹ... lợi thế sản phẩm máy nông nghiệp Việt Nam là giá rẻ hơn, phù hợp hơn với điều kiện canh tác của một số khu vực. Thực tế những năm qua xuất khẩu cơ khí nông nghiệp trung bình đạt vài chục triệu USD/năm, muốn đảm bảo mục tiêu cần:

- Để phát triển xuất khẩu các sản phẩm cơ khí và cơ khí nông nghiệp cần có sự lựa chọn đối với những sản phẩm / nhóm sản phẩm trong nước có tiềm năng sản xuất, có thị trường tiêu thụ tương đối ổn định.

Những năm gần đây, khi sản xuất cơ khí về cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu tiêu thụ trong nước, để tiếp tục phát triển và mở rộng sản xuất, các doanh nghiệp đã tìm cách đưa các sản phẩm của mình ra tiêu thụ ở các thị trường nước ngoài. Lúc đầu là các sản phẩm cơ khí có công nghệ đơn giản như: Máy tuốt lúa dùng cơ, máy cày, máy bừa..., sau đến các sản phẩm cơ khí chế tạo với công nghệ phức tạp, đòi hỏi độ chính xác cao, giá trị xuất khẩu lớn như: Động cơ các loại, máy phát điện, máy nông nghiệp phục vụ việc làm đất, máy chế biến quả, máy liên hợp gặt đập và phân loại ngũ cốc...

Như vậy, việc đẩy mạnh xuất khẩu các sản phẩm cơ khí của Việt Nam sang thị trường nước ngoài là hoàn toàn phù hợp với mục tiêu của chiến lược phát triển kinh tế theo định hướng xuất khẩu, là góp phần cùng các ngành khác nâng cao kim ngạch xuất khẩu của cả nước, mở rộng thị trường, tăng khả năng cạnh tranh và hội nhập quốc tế của hàng hoá và doanh nghiệp Việt Nam.

Riêng đối với các nhóm sản phẩm lựa chọn (những sản phẩm được coi là có tiềm năng phát triển sản xuất, bước đầu đã và đang chiếm giữ thị phần trên một số thị trường) cũng có số lượng và chủng loại sản phẩm xuất khẩu còn ít, kim ngạch xuất khẩu chưa cao. Vì vậy, đa dạng hoá mặt hàng cơ khí xuất khẩu đang là vấn đề cần được ngành cơ khí và các doanh nghiệp quan tâm.

- Phát triển xuất khẩu các sản phẩm cơ khí và cơ khí nông nghiệp cần được thực hiện theo hướng đa dạng hoá các phương thức xuất khẩu.

Đa dạng hoá phương thức xuất khẩu là một trong những vấn đề quan trọng để phát triển xuất khẩu các sản phẩm cơ khí của Việt Nam hiện nay. Ngoài việc chủ động tìm kiếm thị trường và bạn hàng, để các sản phẩm cơ khí Việt Nam có thể thâm nhập mạnh vào thị trường nước ngoài, các doanh nghiệp cần năng động, sáng tạo trong việc lựa chọn phương thức xuất khẩu thông qua việc cung cấp sản phẩm trung gian cho các tập đoàn cơ khí nước ngoài hoặc các công ty đa quốc gia (lợi dụng tính có khả năng sản xuất các chi tiết, bộ phận riêng biệt và khả năng có thể lắp lẫn của sản phẩm cơ khí).

Mặt khác, cần đẩy mạnh xuất khẩu những mặt hàng có giá trị gia tăng cao, những mặt hàng chế biến, chế tạo, sản phẩm có hàm lượng công nghệ và chất xám cao.

- Phát triển xuất khẩu các sản phẩm cơ khí và cơ khí nông nghiệp cần được thực hiện trên các thị trường trọng điểm, có khả năng tiêu thụ các nhóm sản phẩm lựa chọn một cách lâu dài và có dung lượng thị trường lớn.

Thực tế cho thấy, một số lượng không nhỏ máy động lực và máy nông nghiệp của Việt Nam đã được chấp nhận trên thị trường các nước: Đài Loan, Hàn Quốc, Nhật Bản, Iraq, Srilanka, các nước châu Phi, các nước Nam Mỹ... với giá trị tới chục triệu USD.

Trong tương lai, các sản phẩm cơ khí của Việt Nam sẽ được xuất khẩu sang nhiều nước khác trên thế giới. Sự mở rộng thị trường của các sản phẩm cơ khí Việt Nam sẽ là cơ sở để mở rộng thị trường cho các thiết bị, phụ tùng có liên quan, thậm chí cho cả các sản phẩm khác ngoài sản phẩm cơ khí.

Cùng với việc góp phần làm tăng nhanh kim ngạch và đa dạng hoá mặt hàng xuất khẩu của cả nước, các sản phẩm cơ khí Việt Nam đã xuất hiện và được chấp nhận trên thị trường thế giới sẽ góp phần mở rộng phạm vi thị trường cho hàng xuất khẩu Việt Nam.

- Phát triển xuất khẩu các sản phẩm cơ khí và cơ khí nông nghiệp Việt Nam cần được thực hiện theo hướng nâng cao năng lực cạnh tranh cho các sản phẩm cơ khí xuất khẩu và cho doanh nghiệp sản xuất, xuất khẩu các sản phẩm cơ khí lựa chọn.

Nâng cao năng lực cạnh tranh của sản phẩm và doanh nghiệp ngành cơ khí cần được thực hiện một cách toàn diện cả về năng lực cạnh tranh về giá, năng lực cạnh tranh về khả năng thiết kế, năng lực cạnh tranh về khả năng tạo giá trị gia tăng cho sản phẩm...

Nói tóm lại, quan điểm phát triển các sản phẩm cơ khí của Việt Nam đến năm 2015 được xác định phù hợp với mục tiêu phát triển kinh tế theo định hướng xuất khẩu, phù hợp với định hướng phát triển xuất khẩu hàng hoá và chiến lược phát triển ngành cơ khí Việt Nam đến 2010, tầm nhìn đến năm 2020. Đây sẽ là căn cứ quan trọng cho việc định hướng phát triển sản xuất, định hướng phát triển thị trường đối với các sản phẩm cơ khí của Chính phủ và các doanh nghiệp Việt Nam đến năm 2010, 2015 và những năm tiếp theo.

+ *Đối với nhóm các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp và công nghiệp chế biến*

- Tiếp tục đẩy mạnh xuất khẩu các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp và công nghiệp chế biến sang thị trường Trung Quốc, Hoa Kỳ với các sản phẩm chủ yếu là máy thu hoạch, máy đập, máy làm sạch hoặc phân loại nông sản, máy kéo, máy nông, lâm nghiệp dùng cho việc làm đất...

- Chú ý phát triển xuất khẩu sang thị trường Hoa Kỳ, xây dựng thị trường này trở thành thị trường mới tiềm năng, có sức tiêu thụ lớn với các mặt hàng chủ yếu là: Máy cắt cỏ, dàn xới đất...

- Giữ vững thị phần tiêu thụ các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp và công nghiệp chế biến sang các nước Thái Lan, Indônêxia, Malaysia, Philippin, Australia...

+ Để làm tốt được định hướng trên cần quan tâm hơn nữa đến chất lượng sản phẩm vì:

- Các sản phẩm cơ khí xuất khẩu của Việt Nam cần đảm bảo các tiêu chuẩn về kỹ thuật, tiêu chuẩn về môi trường và các quy định của các nước nhập khẩu. Đây là định hướng quan trọng nhằm giúp cho các sản phẩm cơ khí Việt Nam đạt chất lượng cao và có thể thâm nhập hiệu quả, giữ vững thị phần và được tiêu thụ ổn định trên các thị trường các nước nhập khẩu chủ yếu.

- Từng bước tăng tỷ lệ nội địa hoá đối với các sản phẩm cơ khí xuất khẩu, tăng cường đầu tư kỹ thuật, công nghệ để đa dạng hoá các sản phẩm có giá thành thấp, chất lượng cao để có thể cạnh tranh về giá trên thị trường khu vực và quốc tế.

- Tăng cường phân công, hợp tác nhằm chuyên môn hoá sản xuất và tiêu thụ đối với những nhóm sản phẩm chủ yếu, những mặt hàng trọng điểm, tăng cường liên kết sản xuất và tiêu thụ các sản phẩm cơ khí với các doanh nghiệp, tập đoàn cơ khí lớn trên thế giới.

- Phát triển đa ngành để đa dạng hoá các sản phẩm cơ khí trên thị trường khu vực và thế giới, xây dựng và quảng bá thương hiệu cho các sản phẩm cơ khí Việt Nam (đặc biệt là 3 nhóm sản phẩm lựa chọn) trên thị trường nước ngoài.

- Nhanh chóng đầu tư thiết bị, công nghệ hiện đại để tạo ra sản phẩm có sức cạnh tranh cao, vừa đáp ứng nhu cầu tiêu thụ trong nước, thay thế thiết bị nhập khẩu, đẩy mạnh xuất khẩu sản phẩm ra thị trường khu vực và thế giới.

3.2. Đề xuất nhóm giải pháp, biện pháp hỗ trợ của Nhà nước đối với một số sản phẩm công nghiệp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp vừa đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước vừa xuất khẩu

Để đạt được mục tiêu xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu, các doanh nghiệp vừa và nhỏ của Việt Nam còn phải đối đầu với rất nhiều khó khăn. Để mở rộng thị trường quốc tế, đòi hỏi sự vào cuộc mạnh mẽ đồng bộ mà trong đó phải nâng cao vai trò của 4 chủ thể chính:

Thứ nhất, Chính phủ cần nhận diện lại vấn đề và tham gia tích cực bằng cách lập ra một cơ quan đầu mối để hướng dẫn cho các doanh nghiệp cung cấp chi tiết linh kiện.

Trên thực tế, nước láng giềng Thái Lan đã làm rất tốt việc này trong thời kỳ công nghiệp hoá của họ. Họ đã có một cơ quan nhà nước luôn theo dõi việc hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ để "chui" vào các hãng chính. Trong khi hiện nay, ở Việt Nam "đến các cơ quan hiện hành chưa có bộ phận phụ trách việc hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ trong việc phát triển công nghiệp phụ trợ.

Thứ hai, tham gia chủ động chính là các nhà lắp ráp, các hãng lớn. Để giành lợi thế phải có hai chiều, trong đó chiều từ các hãng lớn đóng vai trò cực kỳ quyết định. Họ là

những người đặt ra hợp đồng, đặt ra bài toán và họ là những người có năng lực hỗ trợ các doanh nghiệp vừa và nhỏ nội địa trong việc cung cấp linh kiện.

Vai trò thứ ba chính là các doanh nghiệp phụ trợ nội địa. Chính quyền địa phương đóng vai trò rất quan trọng thông qua việc quan tâm đến chính sách khuyến công địa phương, khuyến khích các doanh nghiệp phụ trợ phát triển ở quê hương mình.

Thứ tư là vai trò của các tổ chức hỗ trợ. Đánh giá cao vai trò của các nhà tài trợ song nhà tài trợ sẽ hỗ trợ cái gì cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ phát triển công nghiệp phụ trợ nội địa? Hỗ trợ như thế nào? Khi nào? Và bằng công cụ gì?

Sẽ không thể có một nền công nghiệp phát triển nếu như ngành công nghiệp phụ trợ cứ tiếp tục “lẹt đẹt” như hiện nay. Với một xuất phát điểm thấp, thực sự không thể chần chừ được nữa.

Đó là quan điểm chung của hầu hết các chuyên gia, các nhà kinh tế, nhà đầu tư nước ngoài và đại diện lãnh đạo các doanh nghiệp quan tâm đến nền công nghiệp phụ trợ và mối liên hệ giữa các doanh nghiệp nhằm hỗ trợ cho sự phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ Việt Nam.

3.2.1. Đối với ô tô:

3.2.1.1. Về chính sách thuế và sản xuất linh kiện:

Đây là một biện pháp mà hầu hết các quốc gia trong quá trình phát triển công nghiệp ô tô đều tiến hành thực hiện. Chính sách ưu đãi chủ yếu là đối với thuế nhập khẩu ô tô và phụ tùng nhằm khuyến khích chế tạo trong nước.

Các quy định về tiêu chuẩn lắp ráp ô tô dạng CKD, IKD trong công nghiệp ô tô do Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành.

Về chính sách thuế đối với ô tô và phụ tùng linh kiện ô tô cần thực hiện theo cam kết với WTO và kết luận của Chính phủ.

Để khuyến khích phát triển công nghiệp sản xuất phụ tùng ô tô và các sản phẩm xuất khẩu, Nhà nước cần thực hiện một số chính sách hỗ trợ sau:

- áp dụng biểu thuế nhập khẩu linh kiện và phụ tùng theo hướng khuyến khích sản xuất trong nước.

- Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp đối với sản phẩm chế thử trong thời gian một năm kể từ khi sản phẩm được tiêu thụ trên thị trường.

3.2.1.2 Về thị trường:

Bảo vệ thị trường tức là ngăn chặn không cho những hàng hoá kém chất lượng, không an toàn, gây ô nhiễm và hàng nhập lậu vào thị trường để lấn át những hàng sản xuất trong nước, cụ thể:

+ áp dụng các biện pháp hỗ trợ sản xuất trong nước phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực.

+ Ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật đối với ô tô, phụ tùng ô tô để ngăn chặn việc lưu thông những hàng hoá kém chất lượng, không an toàn, gây ô nhiễm môi trường.

+ Xử lý nghiêm khắc hàng nhập lậu, hàng gian lận thương mại được đưa vào thị trường Việt Nam.

Mở rộng thị trường:

+ Khuyến khích các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe ô tô sử dụng động cơ, phụ tùng ô tô chế tạo trong nước;

+ Đẩy mạnh đầu tư nâng cấp mạng lưới giao thông đường bộ trong cả nước;

+ Tạo định cho các doanh nghiệp trong hoạt động tiếp thị và xúc tiến thương mại nhằm mở rộng thị trường trong nước và vươn ra thị trường nước ngoài.

3.2.1.3. Các chính sách và giải pháp về đầu tư

- Khuyến khích sự hợp tác, phân công sản xuất giữa các doanh nghiệp trong nước với nhau và với các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài để tận dụng các công nghệ và thiết bị đã đầu tư, giảm chi phí đầu tư mới và tránh đầu tư trùng lặp.

- Đầu tư mới từng bước nhưng tập trung, có trọng điểm và đầu tư nhanh ở những khâu công nghệ cơ bản, quyết định chất lượng sản phẩm, phù hợp với nhu cầu thị trường.

- Các dự án có vốn đầu tư nước ngoài vào các ngành công nghiệp hỗ trợ, sản xuất động cơ, phụ tùng, linh kiện ô tô, đặc biệt là các dự án đầu tư với quy mô công suất lớn, sản xuất sản phẩm chất lượng cao phục vụ cho chương trình nâng cao tỷ lệ sản xuất

trong nước và xuất khẩu, được hưởng đầy đủ các chính sách ưu đãi theo quy định của Luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam.

3.2.1.4. Chính sách và giải pháp về khoa học công nghệ

- Khuyến khích chuyển giao công nghệ, đầu tư công nghệ hiện đại phục vụ chương trình sản xuất ô tô và phụ tùng ô tô, đặc biệt là động cơ, hộp số, cụm truyền động.

- Nhà nước hỗ trợ kinh phí chuyển giao công nghệ cho các dự án sản xuất động cơ, hộp số, cụm truyền động nếu công nghệ được chuyển giao từ các hãng có danh tiếng trên thế giới.

- Nhà nước tăng cường đầu tư cho hoạt động nghiên cứu - phát triển trong công nghiệp ô tô.

3.2.2. Đối với xe máy:

3.2.2.1. Đảm bảo môi trường sản xuất, kinh doanh ổn định, rõ ràng, nhất quán và công bằng đối với các thành phần kinh tế

- Nhà nước không quản lý trực tiếp việc phát triển các hoạt động sản xuất kinh doanh xe máy. Các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe máy được tự chủ quyết định việc đầu tư phát triển sản xuất theo nhu cầu của thị trường. Trong bối cảnh hội nhập quốc tế, Nhà nước có thể hỗ trợ thêm trong công tác đào tạo, ứng dụng nghiên cứu và chuyển giao công nghệ mới.

- Nhà nước cần sớm dỡ bỏ các bảo hộ hàng rào thuế quan đối với việc sản xuất, lắp ráp xe máy do thị trường sản xuất xe máy tại Việt Nam hiện đã dư thừa công suất và có tính cạnh tranh cao.

3.2.2.2. Tiếp tục hoàn thiện hệ thống luật pháp theo hướng ổn định, nhất quán và có thể dự báo trước, phù hợp với các điều luật và cam kết quốc tế

Nâng cao năng lực quản lý nhà nước và khả năng thực thi, giám sát việc thực hiện các quy định của pháp luật về đăng kiểm, sở hữu trí tuệ, gian lận thương mại, chất lượng sản phẩm, dịch vụ bảo hành... đảm bảo công bằng giữa các thành phần kinh tế.

3.2.2.3. Ban hành bộ tiêu chuẩn thống nhất về chất lượng các sản phẩm xe máy và linh kiện, phụ tùng làm cơ sở để quản lý chất lượng các sản phẩm của ngành xe máy lưu hành tại Việt Nam.

- Ban hành cơ chế thống nhất quy định trách nhiệm của nhà sản xuất trong tổ chức hệ thống đại lý phân phối và thực hiện các dịch vụ bảo hành, sửa chữa đi kèm đảm bảo tối đa lợi ích người tiêu dùng.

- Ban hành cơ chế bảo hiểm bắt buộc đối với phương tiện xe máy theo hướng gia tăng giá trị bảo hiểm theo thời gian sử dụng để hạn chế việc lưu hành những phương tiện không đảm bảo chất lượng và gây ô nhiễm môi trường.

3.2.2.4. Nhà nước hỗ trợ thành lập các tổ chức giám định độc lập có đủ năng lực về chuyên môn, cơ sở vật chất, uy tín... để giám định các tiêu chuẩn chất lượng nhiên liệu, chất lượng sản phẩm, an toàn môi trường, đảm bảo quyền sở hữu trí tuệ... của các sản phẩm xe máy được sản xuất tại Việt Nam.

- Khuyến khích hình thành các hiệp hội sản xuất xe máy với sự tham gia của các cơ sở sản xuất xe máy thuộc các thành phần kinh tế khác nhau để tạo mối liên kết giữa các nhà sản xuất (trong và ngoài nước) với các cơ quan quản lý của chính phủ, làm đầu mối nghiên cứu đề xuất các chính sách phù hợp với quá trình phát triển ngành.

- Tuyên truyền, giáo dục nâng cao ý thức, trình độ hiểu biết của công chúng về xe máy để giúp người tiêu dùng lựa chọn các sản phẩm đạt tiêu chuẩn chất lượng, phân biệt được hàng thật và hàng giả cũng như được hưởng các dịch vụ bảo hành bắt buộc của các hãng sản xuất quy định; đồng thời đẩy mạnh hoạt động.

3.2.2.5. Tăng cường tổ chức sản xuất theo hướng chuyên môn hoá trên cơ sở tự nguyện sáp nhập, liên doanh, liên kết, phân công sản xuất kinh doanh hình thành các tập đoàn sản xuất xe máy; Nhà nước sẽ hỗ trợ việc đào tạo, chuyển giao công nghệ để hình thành một trung tâm R & D, bước đầu có thể đi từ việc sản xuất các khuôn mẫu.

- Hình thành các Hiệp hội sản xuất, lắp ráp xe máy, Hiệp hội sản xuất khuôn mẫu theo hướng liên kết các doanh nghiệp lắp ráp với các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, tiến tới tham gia các Hiệp hội ngành xe máy quốc tế;

- Có chính sách hấp dẫn thu hút, khuyến khích đầu tư (cả đầu tư trong nước và đầu tư nước ngoài) vào các ngành công nghiệp hỗ trợ thông qua việc giải quyết một số chính sách ưu đãi tài chính về lợi nhuận tái đầu tư, chuyển giao công nghệ, chi phí đào tạo nhân lực...

- Xây dựng và hoàn thiện hệ thống cung ứng linh kiện, phụ tùng xe máy để kiểm soát và hạn chế việc sản xuất, lưu thông và sử dụng hàng giả, hàng kém chất lượng, chủ động tham gia vào hệ thống sản xuất, phân phối sản phẩm trong khu vực và thế giới.

- Thiết lập các khu công nghiệp tập trung phát triển công nghiệp hỗ trợ đồng thời tiếp tục phát triển hệ thống các nhà cung cấp có khả năng cạnh tranh bên ngoài khu công nghiệp tập trung.

- Đẩy mạnh việc phát triển các ngành công nghiệp vật liệu đầu vào của sản xuất linh kiện, phụ tùng. Có chính sách ưu đãi đối với những đầu tư hiện đại hoá công nghệ sản xuất hiện có, ứng dụng nhanh công nghệ mới cho phát triển ngành.

3.2.2.6. Khuyến khích các công ty FDI tham gia trực tiếp vào việc đào tạo lực lượng lao động cho ngành thông qua tài trợ của Chính phủ, vốn ODA, tài trợ, đóng góp của doanh nghiệp. Các chi phí đào tạo của doanh nghiệp được tính vào giá thành sản phẩm.

- Tăng cường hợp tác với Chính phủ và các doanh nghiệp Nhật Bản để tìm kiếm các nguồn lực bổ sung cho phát triển công nghiệp hỗ trợ như chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực, tổ chức lại sản xuất, đổi mới công nghệ để có thể tham gia vào dây chuyền sản xuất của các tập đoàn xe máy Nhật Bản.

3.2.2.7. Hoàn thiện và nhanh chóng thực thi các quy định về quản lý sở hữu trí tuệ theo hướng xử lý mạnh với những hành động vi phạm.

- Thành lập các tổ chức giám định độc lập có đủ năng lực về chuyên môn, cơ sở vật chất, uy tín... để thực thi luật sở hữu trí tuệ; đẩy mạnh công tác bảo hộ quyền sở hữu công nghiệp và đăng kiểm chất lượng xe máy.

- Tăng cường phát triển các đại lý uỷ quyền chuyên doanh xe chính hãng để tránh tình trạng vi phạm quyền sở hữu công nghiệp.

- Bắt buộc các doanh nghiệp trong toàn ngành sản xuất xe máy tại Việt Nam công khai các tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm của mình khi đưa ra thị trường. Đồng thời có chế tài xử lý mạnh những cơ sở đưa ra thị trường những sản phẩm không đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn chất lượng (như: tịch thu và tiêu hủy, đình chỉ hoạt động sản xuất, thu hồi giấy phép kinh doanh...).

- Tiếp tục hoàn thiện luật sở hữu trí tuệ và tăng cường công tác kiểm tra, giám sát thị trường. ứng dụng một số giải pháp kỹ thuật công nghệ để phân biệt các sản phẩm chính hãng...

- Xây dựng các thiết chế kiên quyết hơn, mạnh hơn để ngăn chặn hàng nhập lậu và gian lận thương mại, ngăn chặn và xử lý các vi phạm sở hữu công nghiệp.

3.2.3. Đối với các sản phẩm máy móc phục vụ nông nghiệp

3.2.3.1. Giải pháp ưu tiên là quy hoạch và tổ chức lại hệ thống các doanh nghiệp sản xuất trong nước đáp ứng nhu cầu xã hội và phục vụ xuất khẩu

Khó khăn lớn nhất của ngành cơ khí chế tạo máy động lực, máy nông nghiệp là hầu hết các doanh nghiệp đang thuộc sở hữu nhà nước, được hình thành và hoạt động từ lâu theo cơ chế đầu tư cũ, cơ sở vật chất nghèo nàn, khả năng hợp tác sản xuất yếu, cạnh tranh không hiệu quả.

Trước những đòi hỏi khi chuyển đổi sang kinh tế thị trường, giải pháp sống còn của các ngành cơ khí sản xuất máy động lực, các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp là phải đổi mới, tổ chức lại hệ thống doanh nghiệp sản xuất - kinh doanh.

Để đạt được mục tiêu đó, Chính phủ cần sớm tổ chức, sắp xếp lại khối các doanh nghiệp cơ khí thuộc sở hữu nhà nước, tạo sức mạnh liên kết, hợp tác đầu tư sản xuất cho toàn ngành. Có như vậy, mọi doanh nghiệp sản xuất máy động lực, máy nông nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế mới được hoạt động bình đẳng theo Luật Doanh nghiệp và cùng tham gia cạnh tranh bình đẳng trên thị trường.

Mặt khác, để trong thời kỳ đến 2010 và 2015, ngành công nghiệp sản xuất máy động lực và máy nông nghiệp của Việt Nam có đủ nội lực để sản xuất phục vụ tiêu dùng trong nước và xuất khẩu, Bộ Công thương đã xây dựng và trình Chính phủ phê duyệt Quy hoạch đầu tư phát triển đối với từng nhóm sản phẩm lựa chọn theo vùng lãnh thổ để

định hướng phát triển doanh nghiệp vừa và nhỏ thuộc mọi thành phần kinh tế trong cả nước. Có như vậy, việc đầu tư sẽ không bị trùng lặp, thiếu hiệu quả và không huy động được nguồn lực từ các thành phần kinh tế.

- Đánh giá và xác định các phương án tổ chức nguồn nguyên liệu để cung ứng cho sản xuất nhằm đạt được mục tiêu đáp ứng đủ nhu cầu tiêu thụ trong nước và xuất khẩu trong thời kỳ chiến lược.

- Sắp xếp, tổ chức hệ thống sản xuất trong nước, bao gồm quy hoạch phát triển các đối tượng tham gia sản xuất (doanh nghiệp trong nước, doanh nghiệp liên doanh, doanh nghiệp 100% vốn đầu tư nước ngoài), định hướng cơ cấu sản phẩm cho từng mặt hàng trong nhóm sản phẩm lựa chọn.

- Xây dựng Chương trình xúc tiến xuất khẩu cụ thể cho các nhóm sản phẩm gắn với những thị trường xuất khẩu trọng tâm.

- Đề xuất cơ chế phối hợp, triển khai thực hiện chiến lược, bảo đảm sự tham gia một cách rộng rãi của các thành phần gồm các cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp sản xuất, các cơ quan xúc tiến thương mại...

Nhìn chung, để phát triển sản xuất và xuất khẩu máy động lực, máy nông nghiệp, bên cạnh sự nỗ lực của các doanh nghiệp, sự trợ giúp của Chính phủ và các Bộ, Ngành có liên quan là hết sức cần thiết. Có như vậy, hoạt động của các doanh nghiệp mới được bảo đảm vừa phù hợp với thông lệ và pháp luật quốc tế, vừa thích hợp với trình cụ thể của Việt Nam trong quá trình hội nhập.

3.2.3.2. Giải pháp tăng cường đầu tư cho công tác nghiên cứu và phát triển (R & D)

Để tạo ra các sản phẩm có sức cạnh tranh cao, được thị trường chấp nhận, Việt Nam cần đánh giá đúng vai trò của hoạt động này trong từng giai đoạn cụ thể, coi việc đầu tư hỗ trợ cho công tác nghiên cứu và phát triển là những hình thức trợ cấp không bị cấm theo quy định của WTO nhằm tạo lập môi trường thích hợp cho công việc đổi mới công nghệ, ứng dụng rộng rãi công nghệ mới, công nghệ cao ở Việt Nam.

Biện pháp trước mắt là cần đầu tư xây dựng mới hoặc nâng cấp các Viện nghiên cứu thành các Viện đầu ngành, vừa làm công tác nghiên cứu phát triển, đồng thời thực

hiện hoạt động tư vấn thiết kế trong một số lĩnh vực cơ khí đáp ứng yêu cầu phát triển sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

- Các doanh nghiệp sản xuất các sản phẩm cơ khí trọng điểm được trích từ 2% đến 5% doanh số bán ra phục vụ cho công tác nghiên cứu và phát triển.

- Nhà nước ưu tiên hỗ trợ 50% kinh phí từ nguồn vốn ngân sách để đào tạo ở trong và ngoài nước đối với nguồn nhân lực phục vụ trực tiếp các dự án đầu tư sản xuất sản phẩm cơ khí trọng điểm, đặc biệt là các dự án đầu tư sản xuất sản phẩm cơ khí để phục vụ xuất khẩu.

Đối với máy động lực và các sản phẩm cơ khí phục vụ sản xuất nông - lâm - ngư nghiệp và công nghiệp chế biến và thiết bị kỹ thuật điện, thị trường xuất khẩu trọng điểm trong thời kỳ từ nay đến 2010 - 2015 chủ yếu vẫn là thị trường Trung Quốc, thị trường các nước ASEAN, một số nước châu á khác và hướng tới thị trường Hoa Kỳ, các nước Nam Mỹ và Châu Phi. Vì vậy, Chính phủ và Bộ Công thương cần có những giải pháp hỗ trợ để các doanh nghiệp có thể khai thác được lợi thế về giá nhân công rẻ, đấu tranh giảm chi phí sản xuất, kinh doanh, điều chỉnh cơ cấu sản phẩm theo nhu cầu thị trường.

3.2.3.3. Nhóm giải pháp tăng cường đầu tư vốn cho các cơ sở sản xuất máy móc, cơ khí nông nghiệp

Trong sản xuất hàng hoá, vốn đầu tư luôn được coi là yếu tố quan trọng hàng đầu. Có được nguồn vốn đầu tư đủ lớn và kịp thời, các doanh nghiệp mới có đủ điều kiện để mua sắm các yếu tố đầu vào, mua sắm thiết bị công nghệ và tổ chức sản xuất ổn định.

Cũng như các sản phẩm cơ khí khác, máy động lực, máy nông nghiệp đều là nhóm sản phẩm có nhu cầu đầu tư vốn lớn và thời gian thu hồi vốn lâu.

Để đáp ứng nhu cầu này, bên cạnh sự hỗ trợ của Nhà nước, các doanh nghiệp sản xuất - xuất khẩu máy động lực, máy nông nghiệp, cần chủ động trong việc tạo nguồn vốn để đáp ứng nhu cầu phát triển của sản xuất và thị trường.

Các nguồn vốn mà doanh nghiệp sản xuất - xuất khẩu các sản phẩm lựa chọn nói trên có thể huy động là:

- Các khoản vốn vay từ ngân hàng phục vụ phát triển sản xuất và xuất khẩu.

- Vốn vay từ quỹ hỗ trợ phát triển đối với các dự án đầu tư sản xuất sản phẩm để xuất khẩu.

- Vốn huy động từ các nguồn khác do tiến hành cổ phần hoá doanh nghiệp (vốn từ cổ phần của Nhà nước, của các doanh nghiệp thành viên hoặc của các cá nhân).

- Vốn huy động được dựa trên cơ sở liên doanh với doanh nghiệp nước ngoài để thu hút vốn FDI.

- Vốn từ ngân sách nhà nước.

3.2.3.4. Giải pháp về đưa khoa học kỹ thuật, công nghệ hiện đại vào sản xuất, phấn đấu đạt tiêu chuẩn quốc tế đối với các sản phẩm máy móc phục vụ nông nghiệp Việt Nam

Đối với các nhóm sản phẩm cơ khí lựa chọn, việc đổi mới công nghệ sản xuất đang được đặt ra như là nhiệm vụ quan trọng hàng đầu nhằm tạo ra các sản phẩm đạt tiêu chuẩn chất lượng quốc tế phục vụ cho xuất khẩu.

Việc đổi mới công nghệ sản xuất đối với các nhóm sản phẩm nêu trên có thể được thực hiện thông qua việc thu hút các doanh nghiệp có vốn FDI vào các dự án sản xuất máy động lực, máy nông nghiệp và thiết bị kỹ thuật điện ở Việt Nam, đặc biệt là các dự án có công nghệ hiện đại, phù hợp với định hướng phát triển đối với các loại sản phẩm cơ khí đã nêu.

Ngoài ra, việc đổi mới công nghệ còn có thể được thực hiện thông qua việc nhập khẩu công nghệ mới, công nghệ cao để phục vụ sản xuất trong nước nhằm tạo ra sản phẩm có đủ điều kiện xuất khẩu.

Một điều cần nhấn mạnh là việc hiện đại hoá công nghệ sản xuất các sản phẩm cơ khí luôn phải đảm bảo sản xuất được các sản phẩm đáp ứng được các yêu cầu về chất lượng, về kỹ thuật đối với các thị trường xuất khẩu đã được định hướng tới năm 2010 và 2015.

- Doanh nghiệp cần tập trung đầu tư một số công nghệ hiện đại phục vụ cho từng sản phẩm hay nhóm sản phẩm để tránh đầu tư dàn trải, hiệu quả đầu tư thấp, cần lựa chọn và tăng cường đầu tư cho công nghệ và thiết bị tiên tiến để thiết kế, chế tạo sản phẩm mới.

Tuy nhiên, doanh nghiệp cần có lộ trình đổi mới công nghệ một cách phù hợp, tránh rủi ro trong đổi mới công nghệ, đặc biệt là đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

- Đưa hệ thống công nghệ thông tin hiện đại vào phục vụ hoạt động thiết kế, phục vụ sản xuất chế tạo và phục vụ hoạt động marketing để xuất khẩu sản phẩm ra nước ngoài.

Ưu tiên phát triển hoạt động liên kết sản xuất tiêu thụ xuất khẩu sản phẩm cơ khí lựa chọn giữa các doanh nghiệp để thực hiện chuyên môn hoá sản xuất ở mức độ cao. Đây là giải pháp quan trọng để thông qua đó, mỗi doanh nghiệp chỉ tập trung đổi mới thiết bị và công nghệ cho công đoạn sản xuất mình phải chịu trách nhiệm mà vẫn tạo được sản phẩm cuối cùng có chất lượng cao.

Để thực hiện được giải pháp này cần:

+ Thường xuyên cử cán bộ, công nhân tham gia các dự án, chương trình đào tạo do các Bộ, Ngành để nâng cao trình độ chuyên môn kỹ thuật và quản lý doanh nghiệp.

+ Mời các kỹ sư, chuyên gia cơ khí giỏi và nhiều kinh nghiệm ở trong và ngoài nước về tập huấn, phổ biến kiến thức và kinh nghiệm cho công nhân và cán bộ kỹ thuật của doanh nghiệp.

+ Thường xuyên tổ chức các đoàn cán bộ đi điều tra, khảo sát, nghiên cứu thị trường ở nước ngoài để họ có cơ hội tiếp xúc với kỹ năng quản lý doanh nghiệp hiện đại.

+ Tăng cường hợp tác liên kết và trao đổi chuyên gia kỹ thuật và chuyên gia quản lý với các doanh nghiệp, các tập đoàn cơ khí của các nước khác trên thế giới để tận dụng "chất xám" từ các chuyên gia nước ngoài và nâng cao năng lực cho cán bộ kỹ thuật và công nhân của doanh nghiệp.

+ Tăng cường hợp tác, liên kết giữa các doanh nghiệp cơ khí sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm lựa chọn là giải pháp cần thiết trong điều kiện hội nhập. Để nâng cao năng lực về vốn đầu tư, năng lực tiếp cận và chiếm giữ thị trường, năng lực sản xuất và xuất khẩu thiết bị toàn bộ... việc liên kết các doanh nghiệp cơ khí trong nước hoặc doanh nghiệp cơ khí trong nước với doanh nghiệp, tập đoàn cơ khí nước ngoài thành một doanh nghiệp, tập đoàn có quy mô lớn, có tiềm lực mạnh là rất cần thiết.

+ Thông qua sự liên kết này, các doanh nghiệp cơ khí Việt Nam có thể hợp tác với doanh nghiệp nước ngoài sản xuất các sản phẩm cơ khí để tiêu thụ trong nước hoặc xuất khẩu sang các nước khác. Đây là mô hình liên kết kinh tế được nhiều nước, nhiều

tập đoàn trên thế giới áp dụng và đạt hiệu quả cao. Sự liên kết này sẽ tạo nên sức mạnh tổng hợp nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp không chỉ trên thị trường quốc tế và ngay cả trên thị trường trong nước.

3.2.3.5. Giải pháp về việc phát triển thị trường tiêu thụ đối với máy động lực, các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp và công nghiệp chế biến

Để đảm bảo khả năng phát triển sản xuất và xuất khẩu các sản phẩm cơ khí nói chung và các sản phẩm cơ khí lựa chọn nói riêng, việc thâm nhập và phát triển thị trường tiêu thụ cho các nhóm sản phẩm lựa chọn là hết sức quan trọng.

Trong điều kiện cụ thể của Việt Nam hiện nay, khi mà nền kinh tế đang từng bước hội nhập vào nền kinh tế thế giới, việc tạo dựng, phát triển và mở rộng thị trường tiêu thụ cho các sản phẩm nói chung và sản phẩm cơ khí nói riêng có ý nghĩa sống còn đối với doanh nghiệp. Thị trường tiêu thụ được đề cập ở đây bao gồm cả thị trường trong nước lẫn thị trường nước ngoài. Khi nhu cầu tiêu thụ ở trong nước đã trở nên bão hoà thì thị trường tiêu thụ ở ngoài nước đóng vai trò quyết định đến khả năng tồn tại và phát triển của doanh nghiệp.

Để phát triển thị trường tiêu thụ đối với máy động lực, các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp và công nghiệp chế biến, thiết bị kỹ thuật điện, các biện pháp chủ yếu cần được thực hiện là:

- Tăng cường công tác nghiên cứu thị trường và xúc tiến thương mại để sản xuất sản phẩm phù hợp phục vụ xuất khẩu;
- Xác định thị trường mục tiêu cho từng nhóm sản phẩm cụ thể;
- Mở rộng xuất khẩu sản phẩm sang thị trường tiềm năng (thị trường cụ thể cho từng sản phẩm cụ thể).
- Chú trọng việc nâng cao chất lượng sản phẩm, chỉ đưa ra thị trường những sản phẩm cơ khí đáp ứng đủ các yêu cầu về tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn về môi trường và các tiêu chuẩn khác của từng thị trường cụ thể, nhất là tiêu chuẩn của các thị trường tiềm năng đối với các nhóm sản phẩm cơ khí lựa chọn của Việt Nam.

3.3. Một số kiến nghị nhằm thực hiện các biện pháp hỗ trợ đối với sản xuất và xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp (ô tô, xe máy, máy nông nghiệp)

3.3.1. Đối với ngành sản xuất và lắp ráp ô tô

Do xác định đây là nhu cầu không thể xem nhẹ và là xu thế tất yếu của một đất nước phát triển. Mặc dù trong giai đoạn hiện nay khủng hoảng tài chính toàn cầu tác động mạnh mẽ làm cho nhu cầu bị điều tiết và các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp cũng phải thu hẹp quy mô nhưng xu thế của ngành ô tô tại Việt Nam vẫn đang phát triển. Do đó cần:

- Đổi mới chính sách và giải pháp về quản lý ngành phù hợp hơn nữa:
- + Đầu tư cho nghiên cứu thực hiện các giải pháp điều tiết cung cầu của thị trường ô tô Việt Nam cho phù hợp tốc độ tăng trưởng kinh tế đảm bảo tính cạnh tranh lành mạnh và hiệu quả chung cho toàn ngành.

- + Hoàn thiện khung khuôn khổ pháp lý nhằm tạo điều kiện để các doanh nghiệp tự sắp xếp tổ chức lại, hình thành các doanh nghiệp quy mô lớn theo mô hình công ty mẹ - công ty con (dạng tập đoàn) các công ty vệ tinh của các doanh nghiệp lớn trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp và sản xuất linh kiện phụ trợ, thực hiện tốt việc chuyên môn hoá, hợp tác liên kết cùng phát triển.

- + Điều chỉnh khung thuế quan phù hợp hơn với lộ trình cam kết và tính đến nhu cầu phát triển mạnh hạ tầng cơ sở để thu hút đầu tư nước ngoài.

- Nghiên cứu, ban hành biểu thuế nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô theo hướng khuyến khích sản xuất phục vụ cho lắp ráp, sản xuất ô tô và phụ tùng ô tô ở trong nước phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực.

- Nghiên cứu, trình Thủ tướng Chính phủ ban hành cơ chế ưu đãi cho các dự án sản xuất, chế tạo động cơ ô tô, hộp số, cụm truyền động.

- Chính phủ ban hành các chính sách hỗ trợ tài chính cho hoạt động nghiên cứu - phát triển và đào tạo nhân lực cho ngành công nghiệp ô tô.

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan nghiên cứu, trình Chính phủ ban hành quy định một số loại phí nhằm góp phần hạn chế việc mua sắm và lưu hành ô tô trong điều kiện hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ chưa đáp ứng kịp tốc độ gia tăng số lượng xe. Việc này đã làm nhưng chưa đạt hiệu quả cao cần tiếp tục.

- Kiểm soát chặt chẽ việc nhập khẩu ô tô và linh kiện, phụ tùng; phối hợp với Bộ Công thương đẩy mạnh đấu tranh chống buôn lậu và gian lận thương mại.

- Giải quyết chủ trương huy động vốn của các doanh nghiệp bằng cách:

+ Đẩy mạnh cổ phần hoá các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, sản xuất phụ tùng linh kiện ô tô, trong điều kiện cho phép có thể bán cổ phần mở rộng cho người nước ngoài để tạo vốn đầu tư mới và phong phú thêm, đa dạng nguồn vốn đầu tư hơn.

+ Tạo điều kiện hỗ trợ và khuyến khích một số cơ sở sản xuất cơ khí sẵn có chuyển sang đầu tư sản xuất phụ tùng linh kiện nâng cao tỉ lệ nội địa hoá phụ tùng xe ô tô.

+ Khuyến khích các thành phần kinh tế đầu tư vào lĩnh vực công nghiệp phụ trợ sản xuất phụ tùng ô tô bám sát tiêu chuẩn quốc tế về chất lượng sản phẩm.

- Vấn đề nguồn nhân lực: Đây là yếu tố quyết định đến nâng tầm hội nhập của Việt Nam vào khu vực và thế giới. Để tạo ra nguồn nhân lực có chất lượng cao thể hiện trình độ học vấn và kỹ năng nghiên cứu, sáng tạo cao cần mạnh dạn đầu tư cho các cơ sở nghiên cứu, các trường Đại học, các Học viện, Viện để đặt hàng nghiên cứu, đặt hàng đào tạo nguồn nhân lực phù hợp yêu cầu hội nhập. Nên mở rộng các hình thức ký kết hợp đồng đào tạo giữa các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô với các trường đào tạo chuyên ngành liên quan để tạo cho các trường thu hút thế hệ trẻ ham mê nghiên cứu, tìm tòi, cải tiến và phát minh về lĩnh vực này. Trước mắt cần mở rộng các mối liên kết đào tạo công nhân lành nghề, công nhân kỹ thuật bậc cao với nước ngoài để đáp ứng nhu cầu trước mắt và lâu dài phải đầu tư cho lớp trẻ đi du học theo lĩnh vực này phù hợp hơn.

- Một số kiến nghị khác:

+ Bộ Công thương cần rà soát bản "Tiêu chuẩn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô" cho phù hợp điều kiện thực tế hiện nay. Đồng thời kiểm tra, rà soát các dự án đầu tư mới sản xuất, lắp ráp ô tô để tư vấn cho Chính phủ điều chỉnh, cân đối giữa nhu cầu và khả năng sản xuất, lắp ráp ô tô ở nước ta trong giai đoạn đến 2015 tầm nhìn 2020 cho phù hợp.

+ Các Bộ cần phối hợp để ban hành các văn bản bắt buộc quy định tỉ lệ nội địa hoá ô tô cho các doanh nghiệp liên doanh, xây dựng lại các tiêu chuẩn kỹ thuật đặc biệt

là an toàn môi trường, môi sinh gắn với chất lượng linh kiện, phụ tùng, động cơ ô tô các loại. Kiên quyết xử lý và hạn chế các dòng xe, loại xe chất lượng kém công nghệ lạc hậu vào Việt Nam. Mặt khác mạnh dạn chuyển giao và tiếp nhận công nghệ hiện đại vào ngành sản xuất, lắp ráp ô tô Việt Nam.

+ Tăng cường công tác quản lý thị trường chống hàng giả, hàng nhái xâm nhập thị trường ô tô Việt Nam, chống buôn lậu, gian lận thương mại và lĩnh vực sản xuất, kinh doanh ô tô.

+ Kêu gọi đầu tư nước ngoài (theo kiểu đồng bộ) để phát triển công nghiệp ô tô theo chiến lược và quy hoạch sản xuất lắp ráp ô tô hoặc được Chính phủ duyệt.

3.3.2. Đối với xe máy

- Cần tạo dựng môi trường sản xuất kinh doanh công bằng, nhất quán, khuyến khích mọi thành phần kinh tế đầu tư phát triển theo chiều sâu, nâng cao chất lượng hàng hoá và hướng tới xuất khẩu.

- Sản xuất tổ chức lại khu vực sản xuất - lắp ráp xe máy nội địa để khắc phục những tồn tại, yếu kém của khu vực này.

- Thúc đẩy khu vực FDI trở thành động lực, đầu tàu phát triển của ngành, thu hút các vệ tinh sản xuất hỗ trợ phát triển.

- Tập trung phát triển lĩnh vực sản xuất hỗ trợ cho ngành.

- Phấn đấu tham gia vào hệ thống sản xuất và cung ứng linh kiện, phụ tùng xe máy của khu vực.

- Nghiên cứu phát triển các dòng xe chuyên dụng sử dụng cho khu vực nông thôn, xe sử dụng nhiên liệu sạch.

- Đa dạng hoá sản phẩm, tiến tới sản xuất các linh kiện, phụ tùng ô tô hoặc phát triển mới để các nhà đầu tư yên tâm đầu tư phát triển sản xuất, đẩy mạnh xuất khẩu;

- Chủ trì phối hợp với các Bộ ngành liên quan xây dựng cơ chế quản lý để kiểm soát và hạn chế việc sản xuất, lưu thông và sử dụng hàng giả, hàng kém chất lượng trong ngành sản xuất xe máy, cơ chế quản lý các đại lý bán hàng, hoạt động bảo hành trong ngành xe máy.

3.3.3. Đối với sản xuất, lắp ráp máy móc phục vụ nông nghiệp, lâm nghiệp và ngư nghiệp

- Tăng cường huy động vốn từ mọi nguồn lực để đầu tư sản xuất máy động lực, các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp để xuất khẩu, không phân biệt nguồn vốn từ nước ngoài hay ở trong nước, kể cả vốn huy động từ dân cư do cổ phần hoá doanh nghiệp.

- Tăng cường hoạt động liên kết sản xuất - tiêu thụ - xuất khẩu các sản phẩm cơ khí lựa chọn giữa các doanh nghiệp để thực hiện chuyên môn hoá sản xuất ở mức độ cao.

- Cần đầu tư xây dựng hệ thống các doanh nghiệp công nghiệp phụ trợ cho ngành sản xuất máy động lực, các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp và kỹ thuật điện nhằm sản xuất sản phẩm hoàn chỉnh để xuất khẩu.

- Cần đổi mới mạnh mẽ hơn nữa công tác cải cách hành chính trong mọi hoạt động của doanh nghiệp, phấn đấu được cấp chứng chỉ ISO 9000, từng bước tổ chức doanh nghiệp theo mô hình công ty mẹ - công ty con để có thể tăng cường sức mạnh về vốn, về khoa học công nghệ, về thị trường tiêu thụ sản phẩm ở nước ngoài.

- Tăng cường hơn nữa việc xây dựng, quảng bá hình ảnh của máy động lực, các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp Việt Nam trên thị trường nước ngoài, nhất là ở các thị trường được xác định là thị trường trọng điểm của từng loại sản phẩm đến năm 2010 và 2015.

- Tổ chức các chương trình xúc tiến thương mại cho các sản phẩm cơ khí lựa chọn vào các thị trường trọng điểm, các chương trình tuyên truyền, quảng bá, xây dựng thương hiệu đối với các doanh nghiệp thành viên nhằm giúp họ thâm nhập hiệu quả vào thị trường quốc tế.

- Tăng cường hỗ trợ doanh nghiệp trong việc đào tạo, nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ kỹ thuật và cán bộ quản lý để họ có thể tiếp nhận, sử dụng khoa học công nghệ hiện đại và thích ứng nhanh với những biến động của thị trường thế giới đối với các sản phẩm lựa chọn.

- Đầu tư xây dựng mới hoặc nâng cấp các Viện nghiên cứu thành các Viện đầu ngành, vừa làm công tác nghiên cứu phát triển, đồng thời thực hiện hoạt động tư vấn thiết kế trong một số lĩnh vực cơ khí đáp ứng yêu cầu phát triển sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

- Xây dựng cơ chế hợp tác giữa các Viện với các công ty tư vấn, thiết kế công nghệ trong và ngoài nước, cơ chế chuyển giao công nghệ, hợp tác đào tạo với các trường đại học trong và ngoài nước.

- Các Viện nghiên cứu cần được đầu tư kinh phí để thuê chuyên gia tư vấn thiết kế để chế tạo ra các sản phẩm theo nhu cầu của khách hàng nước ngoài.

- Có kế hoạch cụ thể trong việc đào tạo nguồn nhân lực phục vụ trực tiếp các dự án đầu tư sản xuất máy động lực, các sản phẩm cơ khí phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp đặc biệt là các dự án đầu tư sản xuất để phục vụ xuất khẩu.

KẾT LUẬN

Thực hiện các cam kết khi gia nhập WTO và các thoả thuận song phương, đa phương quốc tế, Việt Nam đã và đang từng bước hiện thực hoá các mục tiêu đặt ra và bước đầu đã có thể nói là thành công rực rỡ nếu như không có sự chi phối của cơn bão tài chính toàn cầu năm 2008. Việt Nam đã tiến hành đổi mới cơ chế quản lý, cải cách pháp lý toàn diện, mở cửa đầu tư và kêu gọi đầu tư bước đầu được thế giới đánh giá cao các nỗ lực này. Các doanh nghiệp Việt Nam đã dần từng bước tự chủ vươn lên, chấp nhận rủi ro và mạnh dạn làm chủ kỹ thuật, làm chủ thời cơ để tự khẳng định mình. Các tập đoàn kinh tế mạnh của Việt Nam đã ra đời và hoạt động tương đối hiệu quả (mặc dù vẫn còn nhiều mặt hạn chế) đã tạo đà cho nền kinh tế khởi sắc. Lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy, máy móc phục vụ nông lâm ngư nghiệp không ngoài quỹ đạo tăng trưởng đó. Đây là lĩnh vực tạo ra sự đột biến quan trọng (nhất là ô tô, xe máy) tạo nên sự khởi sắc của nền kinh tế mà trong thời bao cấp đã ngủ quên. Trong những năm đầu của thời kỳ hội nhập, Nhà nước ta đã không ngừng hỗ trợ thúc đẩy sản xuất, kích cầu phát triển làm cho toàn bộ nền kinh tế trong đó có lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô, xe máy, máy móc nông nghiệp cũng đóng góp một phần không nhỏ. Với mục tiêu đặt ra, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ "Nghiên cứu các biện pháp hỗ trợ đối với sản xuất và xuất khẩu một số sản phẩm công nghiệp ô tô, xe máy, máy nông nghiệp) khi Việt Nam là thành viên WTO" đã giải quyết một cách khá đầy đủ các nhiệm vụ:

- Nghiên cứu, phân tích và khái quát được những quy định của WTO mà Việt Nam đã cam kết khi gia nhập về lĩnh vực sản xuất, lắp ráp một số sản phẩm công nghiệp (ô tô, xe máy, máy nông nghiệp), đã nghiên cứu kinh nghiệm của một số nước về giải pháp hỗ trợ của Nhà nước để phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ như Thái Lan, Malaysia, Trung Quốc, Nhật Bản... để rút ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam.

- Đã nghiên cứu tổng quan, đánh giá được thực trạng các biện pháp hỗ trợ của Nhà nước đối với sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu một số sản phẩm ô tô, xe máy, máy móc phục vụ nông - lâm - ngư nghiệp giai đoạn 2002 - 2007, tìm hiểu thực trạng các biện pháp hỗ trợ của Nhà nước nhằm khuyến khích phát triển, định hướng nhu cầu các sản phẩm trên cho phù hợp tình hình hiện trạng Việt Nam và phù hợp xu thế hội nhập đã cam kết.

- Từ kết quả nghiên cứu đề tài đã tìm ra được những mặt yếu kém, tính thiếu đồng bộ trong đầu tư, trong chỉ đạo sản xuất và những tồn tại trong quá trình phát triển để đưa ra các lựa chọn phù hợp cho giai đoạn 2015 tầm nhìn 2020.

- Trên cơ sở quan điểm và chiến lược phát triển giai đoạn đến 2010, 2015 tầm nhìn 2020 về phát triển các ngành sản xuất, lắp ráp, xuất khẩu và công nghiệp phụ trợ một số sơ ô tô, xe máy, máy nông nghiệp của Nhà nước ta, đề tài đã đưa ra các dự báo và đề xuất, kiến nghị một số giải pháp nhằm thúc đẩy ngành sản xuất, lắp ráp các sản phẩm trên đi đúng hướng theo lộ trình cam kết với WTO và phù hợp điều kiện Việt Nam.

Bên cạnh các giải pháp vĩ mô, đề tài cũng đặt vấn đề đưa ra các giải pháp vi mô như: tăng cường, mở rộng các khả năng đầu tư vốn, đưa công nghệ mới vào sản xuất, lắp ráp, hợp tác liên kết sản xuất và xuất khẩu... đối với các sản phẩm ô tô, xe máy, máy móc phục vụ nông nghiệp. Một số kiến nghị đề xuất mang tính chất gợi mở cho các chủ trương tăng cường điều tiết của Nhà nước, của các Bộ, ngành.

Trong quá trình nghiên cứu, nhóm đề tài đã cố gắng đáp ứng các mục tiêu đặt ra. Tuy nhiên, do hạn chế về nhiều mặt và nghiên cứu đề tài trong đúng thời điểm nền kinh tế đang tăng trưởng thì gặp ngay cơn khủng hoảng kinh tế thế giới năm 2008 làm cho những dự kiến, những ý tưởng đề xuất bị chi phối mạnh mẽ do đó không thể tránh khỏi các khiếm khuyết và thiếu sót. Ban chủ nhiệm đề tài kính mong nhận được sự đóng góp ý kiến của các nhà khoa học, của Hội đồng và các quý vị đại biểu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công nghiệp – “*Quy hoạch tổng thể phát triển các ngành công nghiệp Việt Nam*”, 2002.
2. Bộ Công nghiệp – “*Năng lực cạnh tranh các ngành công nghiệp*” - Dự án quốc gia về nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hoá dịch vụ, 2003.
3. Bộ Công nghiệp – “*Phát triển công nghiệp cơ khí Việt Nam trong tình hình hội nhập kinh tế quốc tế*”, 12/2006.
4. Ths. Đỗ Hồng Hạnh - *Xuất khẩu sản phẩm công nghiệp, Cơ hội và thách thức* - Dự án GRIPS – NEU, 2004.
5. *Đánh giá tổng quát hiện trạng cơ khí chế tạo Việt Nam, đề xuất giải pháp phát triển ngành cơ khí giai đoạn đến 2010*, 2004..
6. Bộ Công nghiệp – *Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn 2020*, 2003.
7. Quyết định số 186/2002/QĐ – TTg ngày 26/12/2002 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “*Chiến lược phát triển ngành cơ khí Việt Nam đến 2010 tầm nhìn đến 2020*”.
8. Quyết định số 175/QĐ/TTG ngày 03/12/2002 của Thủ tướng chính phủ phê duyệt “*Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến 2010 tầm nhìn 2020*”
9. Quyết định số 8171/QĐ/KHĐT ngày 09/12/2002 của Bộ trưởng Bộ Công nghiệp phê duyệt *Đề cương quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến 2010 tầm nhìn 2020*.
10. Quyết định số 02/2008/QĐ-BCT ngày 02/01/2008 của Bộ trưởng Bộ Công Thương phê duyệt *Quy hoạch phát triển công nghiệp sản xuất máy động lực và máy nông nghiệp giai đoạn 2006 – 2015, có xét đến năm 2020*.

11. GS.TS Kenichi Ohno và GS.TS Nguyễn Văn Thường - *“Hoàn thiện chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam”* – Chương trình hợp tác GRIPS – NEU, 2005.
12. GS.TS Kenichi Ohno - *Hoạch định chính sách công nghiệp ở Thái Lan, Malaysia và Nhật Bản*, 2005.
13. *“Giải pháp phát triển xuất khẩu một số sản phẩm cơ khí Việt Nam đến 2015”* – Báo cáo khoa học - Đề tài khoa học 2006 – 78 – 2005.
14. *“Báo cáo đánh giá đổi mới và phát triển 10 năm (1996 - 2006) và định hướng giai đoạn 2006 - 2015”* của Tổng công ty Công nghiệp ô tô Việt Nam.
15. *“Báo cáo tổng kết 10 năm của Tổng công ty Máy động lực Việt Nam”*, 2006.
16. Các tạp chí công nghiệp các số liên quan giai đoạn 2001 – 2007.
17. *“Product map”* – Trung tâm thương mại quốc tế (ICC), 2006, 2007.
18. Các báo cáo, dự án của Viện nghiên cứu chiến lược chính sách công nghiệp, các năm 2006, 2007.
19. Các báo cáo tổng kết của liên doanh ô tô Hoà Bình, Honda, Nhà máy bơm Hải Dương,... các năm từ 2003 – 2006.