

4/5/2015

NGUYỄN THỊ MINH NGUYỆT

ĐÁNH GIÁ NĂNG LỰC CẠNH TRANH TỈNH QUẢNG NAM

Trong năm 2013 và 2014, UBND Tỉnh Quảng Nam tiến hành nghiên cứu đầu tư xây dựng một khu công nghiệp hỗ trợ (CNHT) với ý tưởng nâng cao năng lực cạnh tranh (NLCT) cho ngành cơ khí (CK) ô tô tại Khu kinh tế Chu Lai của tỉnh. Vấn đề còn để ngỏ là: (i) ai sẽ đầu tư KCN này, (ii) làm thế nào để thu hút FDI và đầu tư trong nước, (iii) cách thức liên kết sản xuất và tham gia chuỗi giá trị toàn cầu, và (iv) việc xây dựng khu CNHT có thực sự nâng cao NLCT hay không. Hiện nay, duy nhất THACO là doanh nghiệp sản xuất – lắp ráp ô tô và SX linh kiện, phụ tùng tại Chu Lai. Khi thời gian thực hiện cam kết hội nhập AFTA càng ngắn lại, cùng với áp lực cạnh tranh khi thuế suất nhập khẩu ô tô nguyên chiếc về 0% năm 2018, ô tô ngoại nhập sẽ đổ bộ vào Việt Nam phá sản ngành lắp ráp trong nước thì áp lực cải thiện GTGT ngày càng nhiều hơn. Chu Lai cần những đánh giá về NLCT ngành ô tô Quảng Nam một cách khách quan và khoa học.

1. Tổng quan tình hình phát triển kinh tế

1.1. Khu vực duyên hải miền Trung

Duyên hải miền Trung (DHMT) bao gồm 14 tỉnh kéo từ Thanh Hóa đến Ninh Thuận, nằm trên trục giao thông chính Bắc – Nam và thông thương ra biển qua các tuyến hành lang Đông – Tây, nối với đường hàng hải quốc tế. Khu vực này tập trung nhiều Khu kinh tế đã đi vào hoạt động như Vũng Áng, Chân Mây, Chu Lai, Dung Quất, Nhơn Hội, Vân Phong và Khu Kinh tế đang trong quá trình nghiên cứu như Nghi Sơn, Nam Phú Yên.

Nhìn chung, đây là vùng kinh tế tương đối nghèo với tốc độ tăng trưởng GDP giai đoạn 2006-2010 là 5,9%, thấp nhất cả nước; GDP đầu người 2010 là 15,5 triệu, chỉ bằng 68% cả nước (Diễn đàn về phát triển bền vững khu vực DHMT, 2014). Trung tâm của khu vực là Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung¹ (KTTĐMT) với tốc độ tăng trưởng GDP năm 2012 là 10,57%, cao hơn cả nước 5,03%. Cơ cấu kinh tế Vùng

¹ Bao gồm: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định

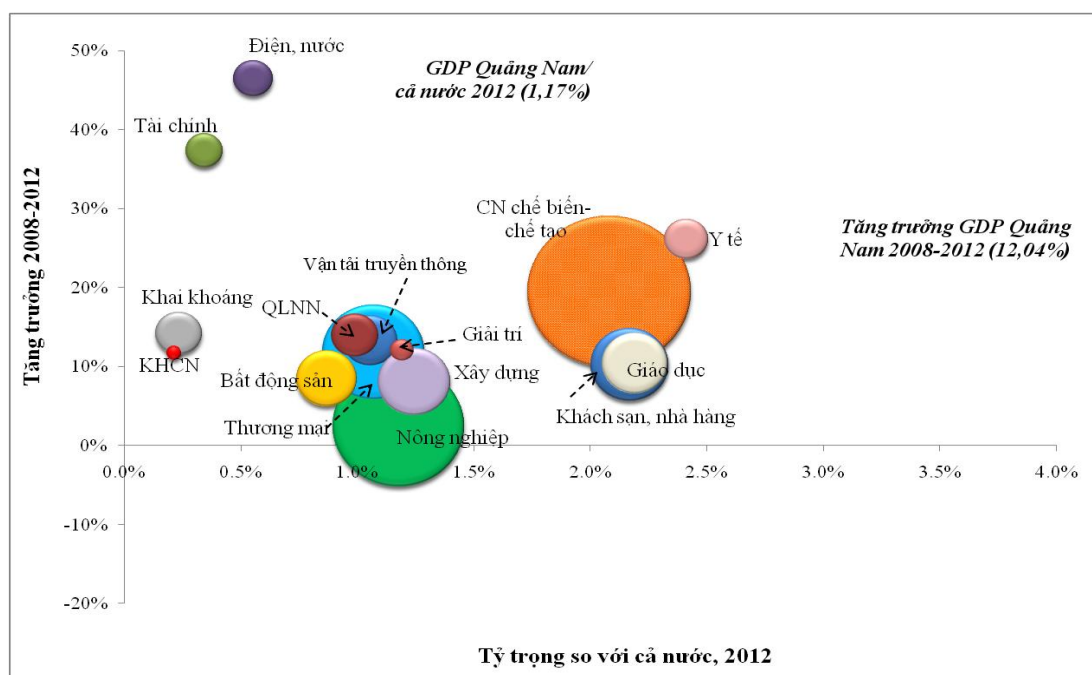
KTTĐMT đang chuyển dịch tăng các ngành dịch vụ, công nghiệp, giảm dần ngành nông nghiệp. Riêng ngành cơ khí, Vùng KTTĐMT đang trong giai đoạn phát triển với mức tăng trưởng 26,9% trong giai đoạn 2009-2012 (tương đương với toàn quốc 28,4%). Năm 2012, tiểu ngành máy móc thiết bị tăng 41,5%. Đà Nẵng và Quảng Nam có tỷ trọng cao nhất; Đà Nẵng có ưu thế trong sản xuất kim loại, Quảng Nam sản xuất động cơ, rô – moóc và Quảng Ngãi sản xuất máy móc thiết bị, phương tiện vận tải.

1.2. Tỉnh Quảng Nam

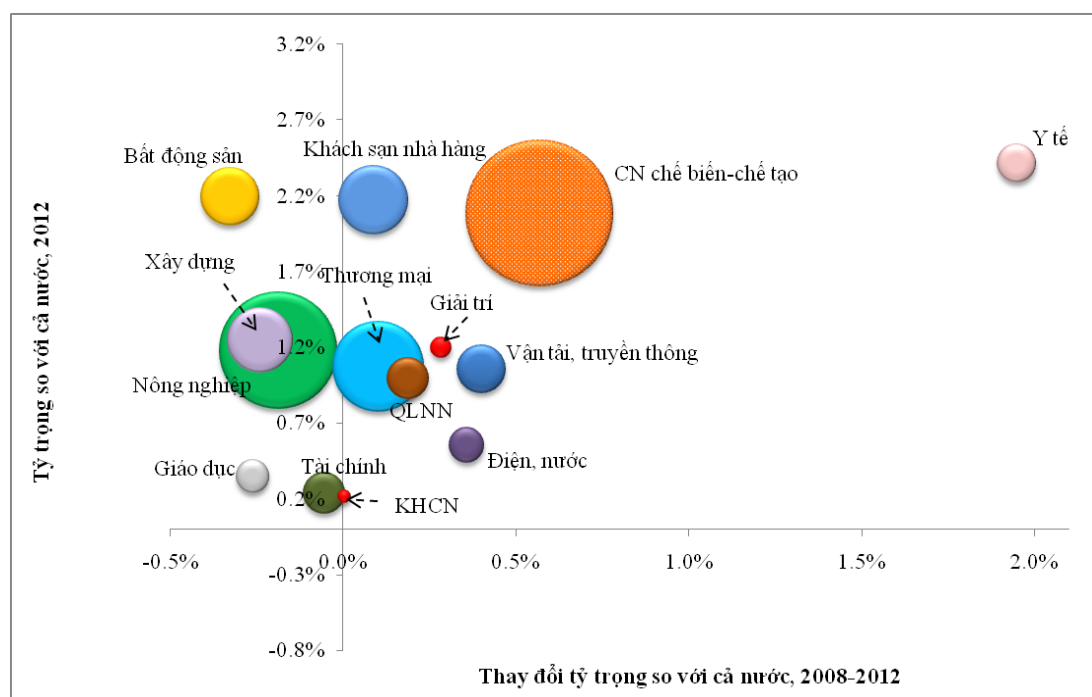
Phân tích số liệu từ TKQN (2012a), sau hơn 15 năm tách ra từ tỉnh Quảng Nam – Đà Nẵng, tổng sản phẩm trên địa bàn giai đoạn 1997-2011 tăng bình quân 10,6%/năm. GDP bình quân đầu người 17,3 triệu đồng/người/năm (thấp hơn hẳn 22,8 triệu đồng/người/năm của cả nước), tỷ lệ hộ nghèo 24% (cao hơn rất nhiều so với mức bình quân 14,2% của cả nước). *Quảng Nam chưa phải là một tỉnh phát triển kinh tế, thị trường địa phương còn nhỏ bé, các xã nông thôn có tỷ lệ hộ nghèo còn nhiều. So với 14 tỉnh DHMT, Quảng Nam nổi bật với tổng vốn đăng ký FDI và sản lượng gỗ khai thác dẫn đầu vùng, tốc độ tăng giá trị sản xuất CN chỉ sau tỉnh Quảng Ngãi.*

Hình 1 thể hiện CN – chế biến chiếm tỷ trọng lớn nhất, lớn thứ hai là nông nghiệp nhưng tăng trưởng thấp. Thương mại và xây dựng có quy mô khá, tốc độ tăng trưởng nhanh nhất, ngành khách sạn, nhà hàng chiếm tỷ trọng cao so với cả nước. Cơ cấu kinh tế tỉnh đang có chuyển biến tích cực sang hướng CN – thương mại – dịch vụ

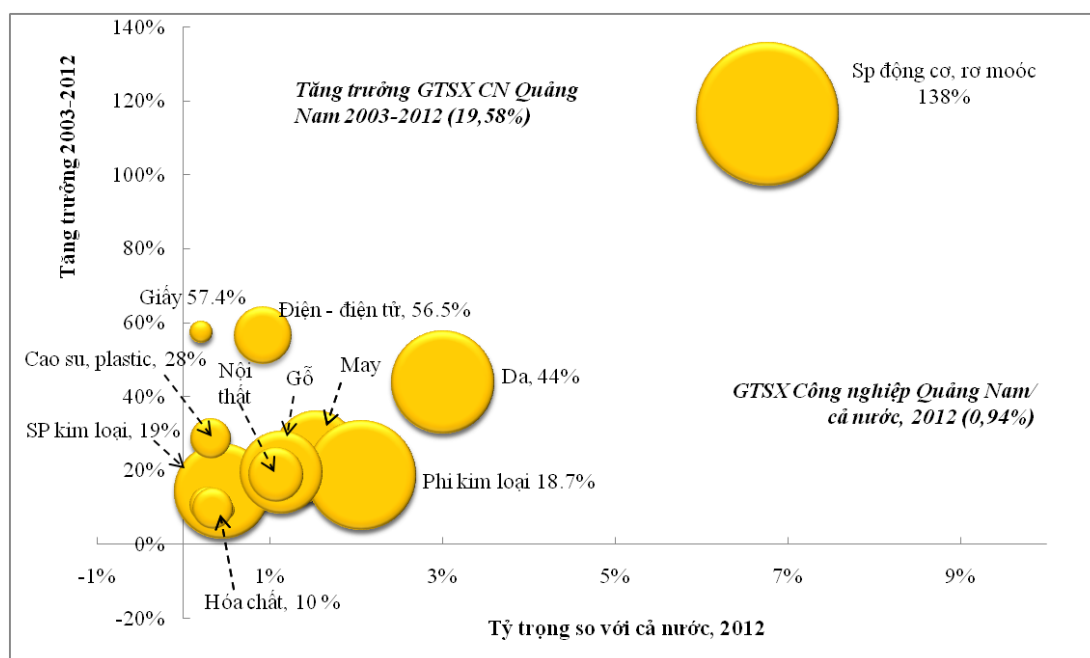
Hình 2 thể hiện CN chế biến – chế tạo, vận tải – truyền thông và y tế là những ngành có tốc độ thay đổi tỷ trọng nhanh nhất (chiếm gần 2,7% so với cả nước). Hình 3 cho thấy “xe có động cơ, rô-moóc” vượt xa các sản phẩm khác cả về giá trị, tốc độ tăng trưởng và tỷ trọng so với cả nước. Những sản phẩm có tỷ trọng cao như giấy, phi kim loại (đá, cát xây dựng, gạch và thủy tinh), nội thất (bàn ghế, tủ gỗ) đều xuất phát từ nguồn tài nguyên dồi dào của địa phương.

Hình 1. Quy mô, tốc độ tăng trưởng và tỷ trọng các ngành kinh tế so với cả nước

Nguồn: Tính toán của tác giả từ Niên giám thống kê Việt Nam và Quảng Nam năm 2012

Hình 2. Quy mô, tỷ trọng và mức độ thay đổi tỷ trọng các ngành kinh tế tỉnh Quảng Nam

Nguồn: Tính toán của tác giả từ Niên giám thống kê Việt Nam và Quảng Nam năm 2012

Hình 3. Quy mô, tốc độ tăng trưởng và tỷ trọng sản phẩm thuộc ngành CN – chế biến

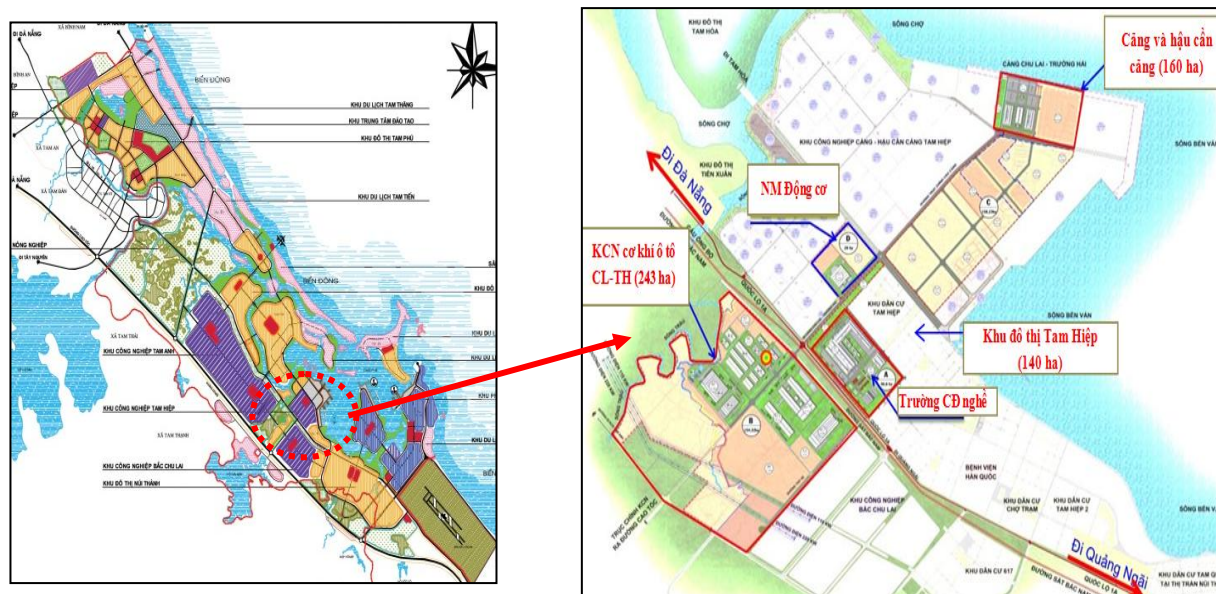
Nguồn: Tính toán của tác giả từ Niên giám thống kê Việt Nam và Quảng Nam năm 2012

2. Ngành cơ khí ô tô Chu Lai

Như phần trên đã trình bày, CN chế biến - chế tạo là ngành có tỷ trọng lớn nhất và tăng lên đáng kể trong cơ cấu kinh tế Quảng Nam những năm qua. Đóng góp lớn nhất vào GTGT CN chế biến - chế tạo là hoạt động sản xuất CK ô tô, chủ yếu là do đầu tư của THACO vào Chu Lai.

Sau khi được cấp phép đầu tư vào ngày 25/11/2002, THACO đặt nền móng triển khai xây dựng *Khu phức hợp SX và lắp ráp ô tô Chu Lai - Trường Hải* (sau đây gọi là *Khu phức hợp*) trên diện tích gần 600 ha (hình 4). Khu phức hợp có 32 nhà máy phục vụ cho việc lắp ráp ô tô du lịch, ô tô tải, xe buýt. Năm 2011, Chu Lai có giá trị CN chiếm 14,74% kim ngạch, kim ngạch xuất khẩu chiếm 17,61% và nộp ngân sách 61,66% toàn tỉnh. Năm 2011, giá trị lắp ráp ô tô là 368 tỷ đồng (chiếm 2,9% giá trị SXCN toàn tỉnh). Đây chính là tiền đề để hình thành Trung tâm CK đa dụng và ô tô quốc gia tại Chu Lai. Xét trong vùng KTTĐMT, nhờ sự góp mặt của THACO, Quảng Nam có hoạt động sản xuất xe có động cơ chiếm đến 59,7% giá trị SX ngành cơ khí, cao nhất khu vực.

Hình 4. Quy hoạch Khu phức hợp



Nguồn: BQL Khu KTM Chu Lai

3. Phân tích năng lực cạnh tranh

Như đã mô tả ở trên, trong tất cả các yếu tố giúp hình thành một cụm ngành, hoạt động đầu tư của một DN lớn có vai trò dẫn dắt; ưu đãi thuế, đất đai là yếu tố quan trọng nhất đối với sự hình thành cụm ngành CK ô tô ở Chu Lai.

Tuy nhiên, để phát triển được NLCT thì cụm ngành cần sự hỗ trợ không chỉ các yếu tố đầu vào mà còn cả yếu tố về cầu, môi trường cạnh tranh DN và các thể chế hỗ trợ. Phần này sử dụng mô hình kim cương đã trình bày ở chương 2 để phân tích NLCT cụm ngành cơ khí ô tô Chu Lai và trả lời câu hỏi thứ nhất.

3.1. Điều kiện nhân tố đầu vào

3.1.1 Vị trí địa lý

Cách Hà Nội và TP.HCM khoảng 870 km theo đường Quốc lộ 1, Chu Lai nằm gần đúng trung điểm trục giao thông Bắc Nam, cách xa cả hai trung tâm kinh tế quốc gia. So sánh với KCN CK ô tô Củ Chi, cách trung tâm TP.HCM khoảng 60 km, hay các khu SX lắp ráp ô tô thuộc KCN Khai Quang, thị xã Phúc Yên, Vĩnh Phúc thuộc cửa ngõ phía Tây Bắc Hà Nội, *Chu Lai không có ưu thế* gần thị trường tiêu thụ, hoặc gần nguồn nguyên liệu và nơi cung ứng linh phụ kiện. Mặc dù gần thành phố Đà Nẵng những thị trường dưới 1 triệu dân không phải là lợi thế (hình 5).

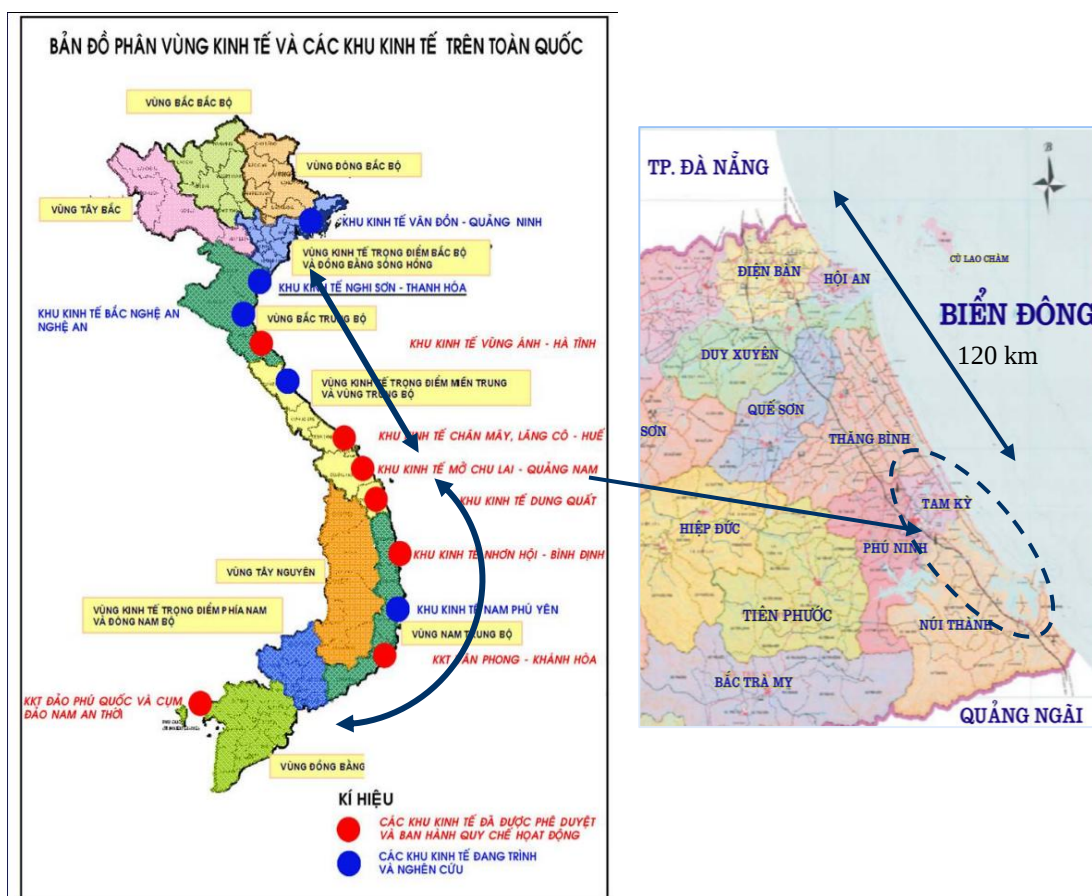
Bờ biển miền Trung cũng là khu vực gánh chịu nhiều *thiên tai, bão lũ*, cùng với những dãy núi đâm ngang ra biển nên gặp nhiều bất lợi. Như vậy, vị trí địa lý là điểm bất lợi (-) đối với NLCT của cụm ngành.

3.1.2. Đất đai

Đất đai là điều kiện đầu vào quan trọng đối với một ngành cần mặt bằng lớn cho các nhà máy SX và lắp ráp như CK ô tô. Chu Lai với tổng diện tích đất tự nhiên 27.000 ha (gồm 16 xã, phường, thị trấn thuộc huyện Núi Thành và thị xã Tam Kỳ).

Với một vị trí xa thị trường tiêu thụ, Chu Lai đã thực hiện chủ trương ưu đãi giá cho thuê đất. Năm 2004, mức giá cho thuê là 0,25 USD/m²/năm dành cho khu vực các KCN, mức giá tối thiểu 0,35 USD/m²/năm dành cho khu vực phi thuế quan. Trong khi đó, giá thuê đất tại KCN tại TP.HCM cùng thời điểm 2004 cao hơn gấp 10 lần², Hà Nội cao hơn gấp 12 lần³. Hiện nay, giá thuê tại CK ô tô Củ Chi là 50USD/m²/48 năm. Việc Chu Lai áp giá thuê đất thấp là một yếu tố thuận lợi [+] để THACO chọn đầu tư tại đây thay vì tại TP.HCM.⁴

Hình 5. Vị trí địa lý Khu KTM Chu Lai



Nguồn: Quỹ nghiên cứu phát triển miền Trung

² Khu chế xuất Tân Thuận: 2,89 USD/m²/năm, KCN Phong Phú 2,13 USD/m²/năm, KCN Cát Lái: 2,08 USD/m²/năm, Khu Công nghệ cao: 6 - 8 USD/m²/năm (theo vietbao.vn)

³ KCN Nội Bài: 2-3 USD/m²/năm; KCN Thăng Long: 1,5 USD/m²/năm (Hà nội mới, 2004)

⁴ Phòng văn Nguyễn Xuân Thành, Giám đốc FETP, người đã có thông tin này qua làm việc với lãnh đạo THACO

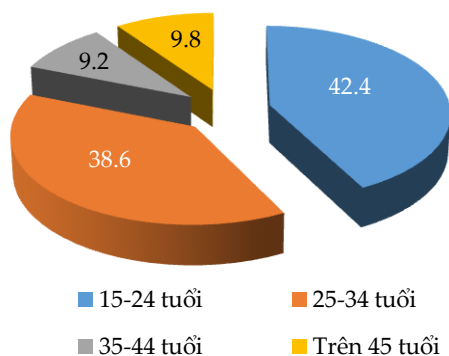
Xuất phát điểm là vùng đất cát, cỏ dại hoang vu, không thể phát triển nông nghiệp nên công tác giải phóng mặt bằng sẽ tiến hành thuận lợi. Quảng Nam thực hiện cơ chế nhà đầu tư bỏ vốn giải phóng mặt bằng và trừ dần vào tiền thuê đất hằng năm. Như vậy, đất đai là một yếu tố thuận lợi nổi bật (+) của Chu Lai.

3.1.3. Nguồn nhân lực

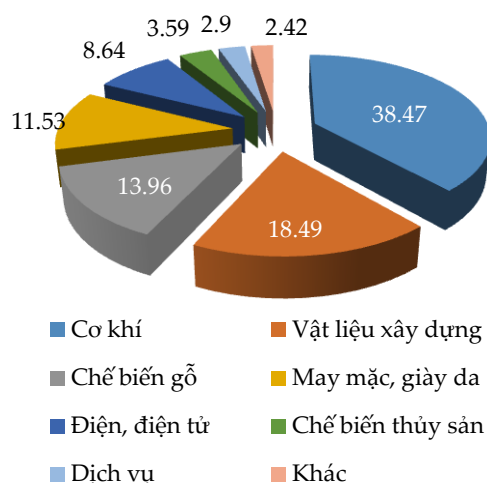
Ở Chu Lai, tổng số lao động hiện nay là 11.000 người, chủ yếu từ huyện Núi Thành và thành phố Tam Kỳ. Lực lượng lao động trẻ từ 15 đến 34 tuổi chiếm đến 80%. Cơ cấu ngành nghề khá đa dạng từ may CN, điện tử, thủ công mỹ nghệ đến CK lắp ráp...nhưng lao động trong ngành CK chiếm tỷ lệ cao nhất là 38,5% (hình 6 và 7).

Hình 8 cho thấy lao động phổ thông chiếm tỷ trọng lớn nhất. Giai đoạn 2007-2010 ghi nhận chuyển biến tích cực khi lao động trình độ cao đẳng, trung cấp và công nhân kỹ thuật đều tăng hơn hai lần, lao động phổ thông vẫn chiếm trên 50% nhưng tăng chậm lại.

Hình 7. Cơ cấu lao động theo nhóm tuổi, 2010

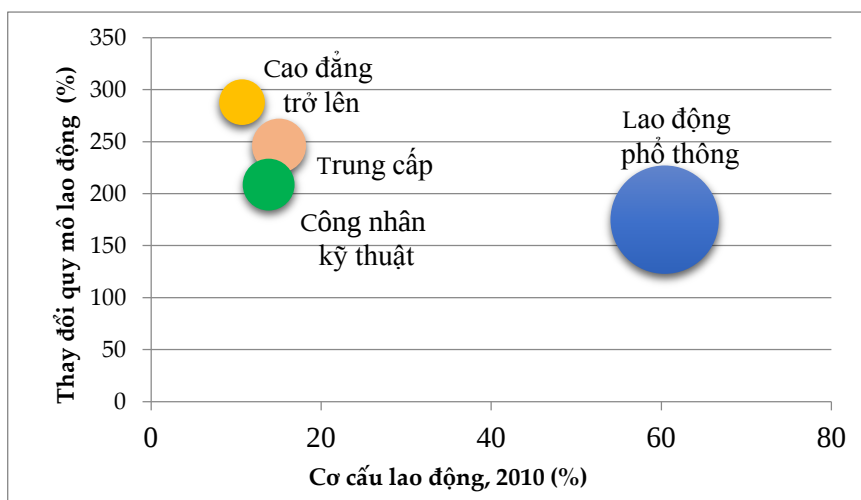


Hình 6. Cơ cấu lao động theo ngành nghề, 2010



Nguồn: BQL Khu KTM Chu Lai

Hình 8. Quy mô, cơ cấu, và thay đổi quy mô lao động theo trình độ chuyên môn năm 2010



Nguồn: BQL Khu KTM Chu Lai

Công nhân kỹ thuật

Theo đánh giá của chính THACO đối với ngành CK ô tô, một ngành thâm dụng vốn, *công nhân kỹ thuật địa phương cơ bản đáp ứng được yêu cầu của DN*. THACO đã sử dụng gần 4.000 lao động ngành CK, gò hàn, trong đó chủ yếu là công nhân kỹ thuật.

Đáng chú ý hơn, để chủ động trong vấn đề lao động nội bộ, từ năm 2010, THACO đã đầu tư Trường Cao đẳng nghề nằm trong KCN ô tô Chu Lai – Trường Hải. Với 4 khoa: khoa học cơ bản, CK, công nghệ ô tô, điện – điện tử trên các lĩnh vực: lắp ráp ô tô, cắt gọt kim loại, hàn, điện CN, gò, điện - điện lạnh ô tô... Công nhân kỹ thuật địa phương đã đáp ứng được nhu cầu gia công và lắp ráp ô tô [+].

Chuyên gia và kỹ sư ngành cơ khí ô tô

Các nhà đầu tư tiềm năng vào Chu Lai trong ngành CN chế tạo và CN nhẹ thường phàn nàn về tình trạng thiếu nhân lực có trình độ có thể làm các công tác quản lý cấp trung hoặc vận hành máy móc trong nhà máy (Eli, 2006). Đây là yếu tố bất lợi (-) đối với ngành CK ô tô Chu Lai.

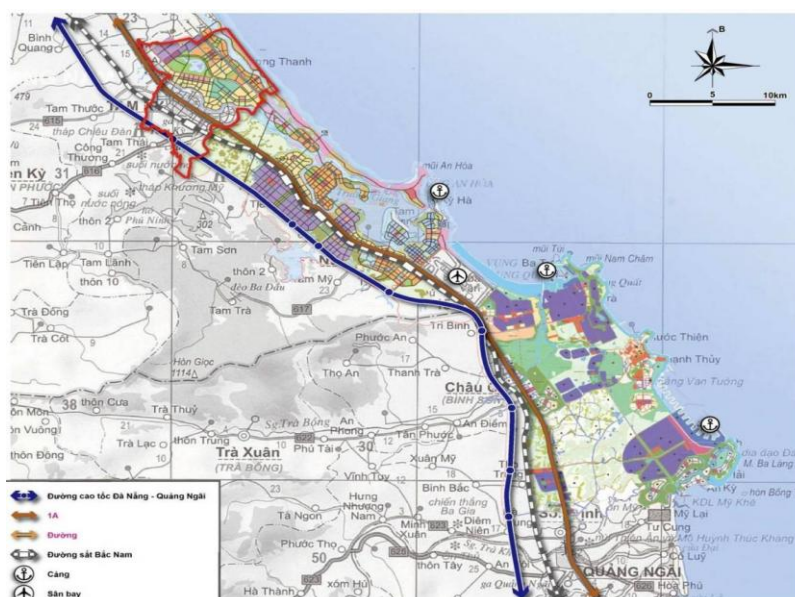
Để giải quyết bài toán, THACO đã sử dụng toàn bộ kỹ sư, quản lý từ TP.HCM và các chuyên gia của Hàn Quốc. Họ làm việc trong tuần, cuối tuần quay về TP.HCM. THACO bố trí lao động này cư ngụ tại Khu biệt thự dành cho chuyên gia, cán bộ, công nhân viên do THACO xây dựng năm 2009 ở Phường Hòa Thuận, TP. Tam Kỳ (diện tích 4,3 ha, tổng vốn đầu tư gần 350 tỷ đồng). Dựa vào sân bay Chu Lai, việc di chuyển của đội ngũ chuyên gia từ khu vực TP.HCM đến Chu Lai rất nhanh chóng và thuận lợi.

3.1.4. Hạ tầng kỹ thuật

Chu Lai nằm trong tổng thể cơ sở hạ tầng của tỉnh Quảng Nam đầy đủ các loại hình giao thông (hình 9). Đường Quốc lộ 1, đường sắt⁵ chạy song song và xuyên qua Chu Lai, cảng biển Kỳ Hà và sân bay⁶ nằm gần Chu Lai. Đây là một lợi thế [+] hiếm có trong các KCN tại Việt Nam.

Tuy nhiên, sân bay, cảng biển vẫn còn nhiều hạn chế. Trong bối cảnh cảng biển ở miền Trung chỉ vận chuyển khoảng 10% tổng nhu cầu vận tải biển của Việt Nam, *dịch vụ vận tải biển Chu Lai cơ bản không thể đạt IRS như TP.HCM, Hải Phòng.* Sân bay Chu Lai là sân bay quy hoạch cho quốc tế nhưng mới khai thác tuyến Chu Lai- TPHCM (bảy chuyến/tuần), Chu Lai – Hà Nội (4 chuyến/tuần).

Hình 9. Hệ thống giao thông⁷



Hiện nay, THACO hoàn thành giai đoạn 1 cảng chuyên dụng Chu Lai - Trường Hải⁸. Với 1 cầu cảng, 2 tàu Trường Hải Star - trọng tải 236 TEU và Trường Hải Star 3 - trọng tải 450 TEU, THACO Logistics chuyên vận chuyển hàng hóa nội địa theo các tuyến: TP HCM - Chu Lai, Chu Lai - Hải Phòng. *Mặc dù chỉ mang tính chất trung chuyển và phục vụ nhu cầu DN là chính, nhưng đây là hoạt động bước đầu thúc đẩy hạ tầng giao thông của địa phương phát triển.*

Dự án Đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi sẽ cải thiện các hoạt động giao thương từ Chu Lai đến cảng biển và sân bay Đà Nẵng [+]. Theo quy hoạch, đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi sẽ đi qua hàng loạt

⁵ Ga Núi Thành nằm trên QL1, cách Chu Lai 6km

⁶ Sân bay Chu Lai nằm giáp ranh, phía Nam Chu Lai

⁷ Theo bản đồ khu vực phía Đông tỉnh Quảng Nam

⁸ Tổng số vốn 345 tỷ đồng, công suất 1,6 triệu tấn hàng hoá và 56.000 lượt TEU/năm, tiếp nhận tàu có trọng tải 10.000 tấn

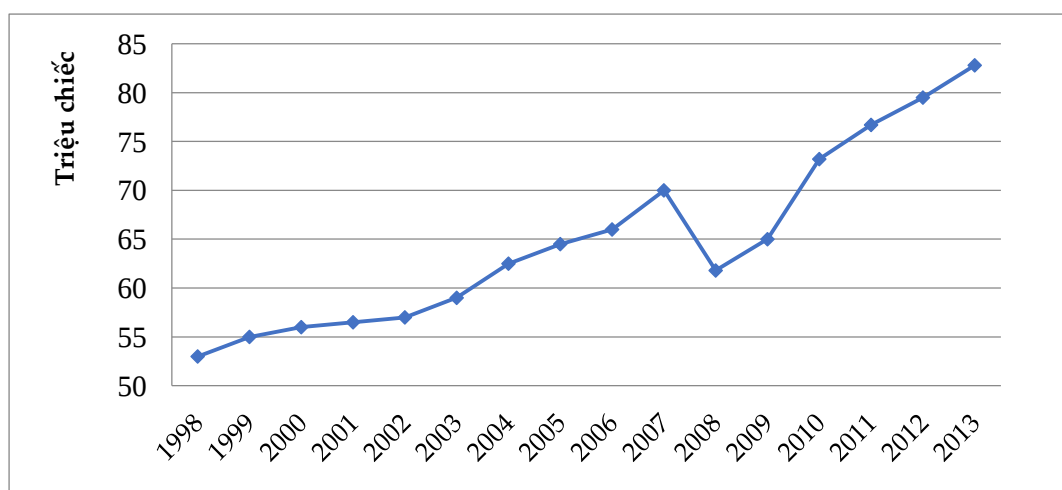
các khu kinh tế, khu CN quan trọng như Liên Chiểu, Hòa Khánh (Đà Nẵng), Chu Lai, KCN Dung Quất (Quảng Ngãi) và trong tương lai trục đường huyết mạch này có khả năng gắn kết với Quốc lộ 24 lên Kon Tum, qua các nước Lào, Thái Lan; hình thành nên trục vận tải quốc tế Thái Lan - Lào - Campuchia - Việt Nam thông qua hành lang kinh tế Đông Tây.

3.2. Điều kiện cầu

3.2.1. Thế giới

Ngành ô tô Chu Lai hiện không xuất khẩu ra thị trường thế giới. Vì tính chất toàn cầu của hoạt động SX ô tô nên cần có đánh giá tổng quan tình hình cầu thế giới.

Hình 10. Doanh số ô tô thế giới

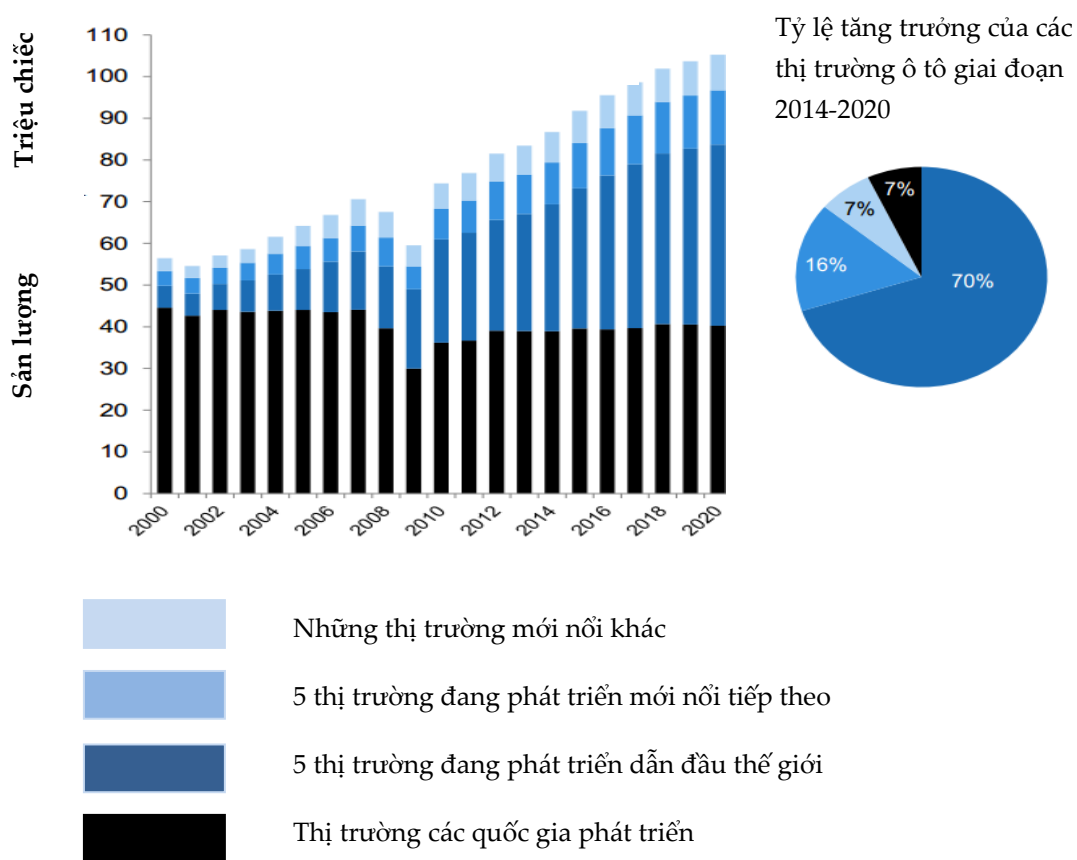


Nguồn: LMC Automotive (2012) và Lebeau, Phil (2014)

Năm 2013, lần đầu tiên doanh số ô tô thế giới vượt ngưỡng 80 triệu chiếc (hình 10). Dự đoán trong giai đoạn 2014-2020 năm thị trường ô tô mới nổi dẫn đầu thế giới là Trung Quốc⁹, Mexico, Ấn Độ, Ba Lan và Iran (chiếm 70% doanh số toàn cầu) (hình 11). Thị trường Châu Á, trong đó Đông Nam Á dự đoán sẽ là khu vực SX và thương mại ô tô sôi động trong giai đoạn 2014-2020.

Thị trường thế giới thống lĩnh bởi 3 hãng xe General Motor, Toyota và Volkswagen. Theo *Standard and Poor* (2012), tại Châu Á, các hãng xe Daimler, Hyundai, Nissan, Kia phát triển mạnh, tăng dần điểm số xếp hạng về doanh thu và tài chính; xe Nhật Bản chiếm đến 28,6% thị phần ô tô thế giới năm 2011. Theo các xu hướng thị trường trên, dự đoán Nhật Bản và hãng xe Kia – Hàn Quốc sẽ mở rộng các cơ sở SX tại Trung Quốc và khu vực Đông Nam Á...

⁹ Lần lượt từ năm 2009 đến 2013, Trung Quốc tiêu thụ 13,6 đến 18,6; 18,5 và 21 triệu chiếc, trở thành thị trường tiêu thụ ô tô lớn nhất thế giới

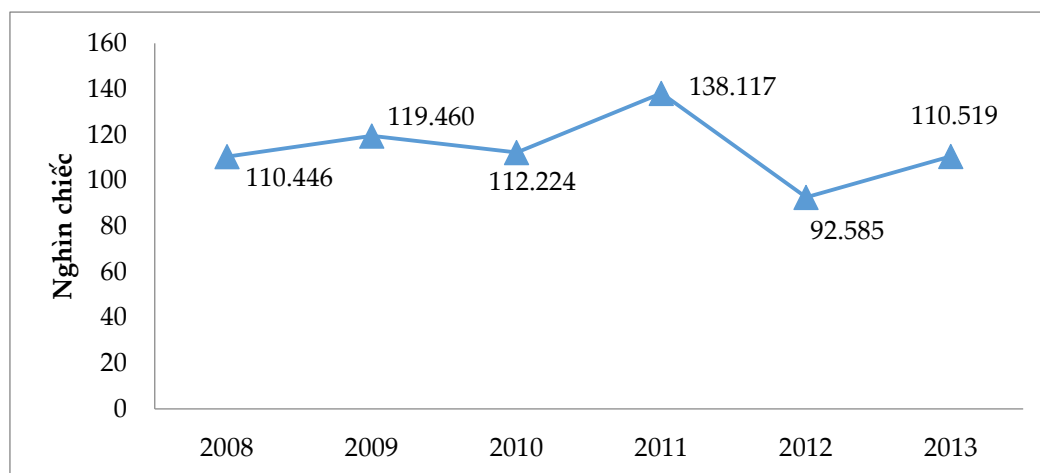
Hình 11. Dự đoán thị trường ô tô toàn cầu

Nguồn: IHS Automotive (2013)

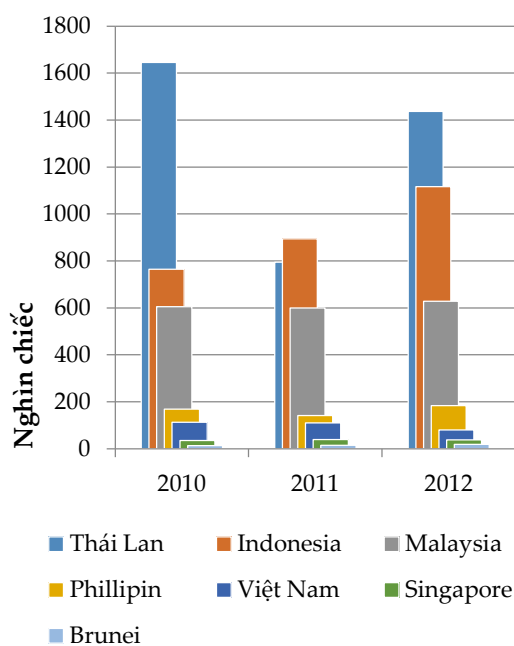
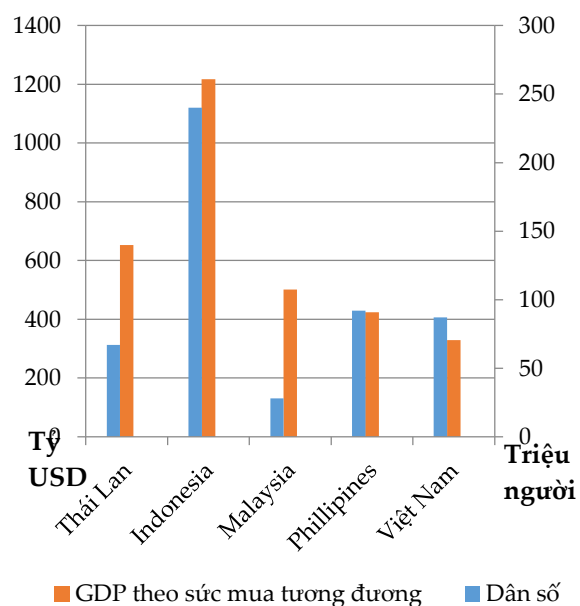
3.2.2. Trong nước

Doanh số toàn thị trường ô tô những năm gần đây biến động trong khoảng 100.000 chiếc, cao nhất là năm 2009 gần 120.000 chiếc (hình 12). Với mức tiêu thụ này, Việt Nam đứng thứ 5 trong khu vực ASEAN, thấp hơn 18 lần so với Thái Lan, 12 lần so với Indonesia, 7 lần so với Malaysia. Các chỉ báo về dân số và GDP rất gần với Phillipines nhưng doanh số ô tô chỉ bằng một nửa Phillipines (hình 13 và 14).

Với dân số đứng thứ 3 khu vực ASEAN và mức sở hữu xe ô tô trung bình hiện nay là 22,5 xe/1.000 dân, Việt Nam đang ở giai đoạn trước của quá trình cơ giới hóa ô tô - motorization (mức trung bình từ 50 xe/1.000 dân). Bộ Công Thương dự báo giai đoạn này chắc chắn sẽ xảy ra tại Việt Nam trong giai đoạn 2020-2025.

Hình 12. Doanh số bán ô tô Việt Nam qua các năm

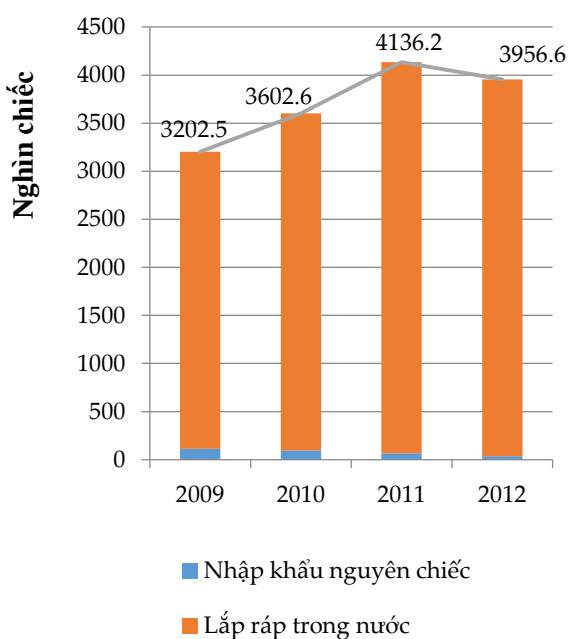
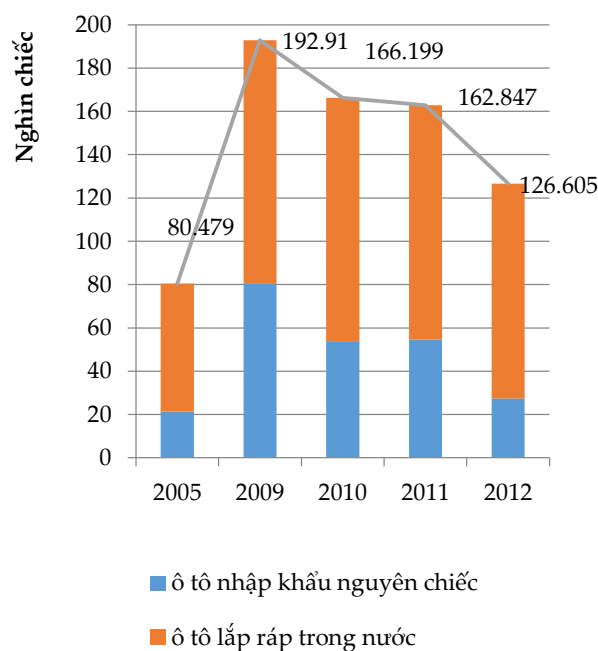
Nguồn: Tác giả tổng hợp từ VAMA

Hình 13. Doanh số ô tô một số nước Đông Nam Á**Hình 14. Tương quan dân số và GDP một số nước Đông Nam Á**

Nguồn: Liên hiệp ô tô ASEAN (AAF)

Theo AAF, trong ngành ô tô – xe máy, sản phẩm chiến lược của Việt Nam là xe máy¹⁰ vì tính thuận tiện, tương thích với hệ thống giao thông, phù hợp giá cả và thị hiếu tiêu dùng. Xe máy trở thành lựa chọn phổ biến nhất, “lấn sân” hẳn so với ô tô (hình 15 và 16). Như vậy, sự tinh vi của khách hàng là yếu tố bất lợi (-) đối với NLCT của cụm ngành.

¹⁰ Thái Lan: xe bán tải đa năng một tấn; Malaysia: xe khách; Indonesia: xe SUV/MPV và xe tải lớn

Hình 15. Xe máy nhập khẩu và lắp ráp**Hình 16. Ô tô nhập khẩu và lắp ráp**

Nguồn: TKVN (2012)

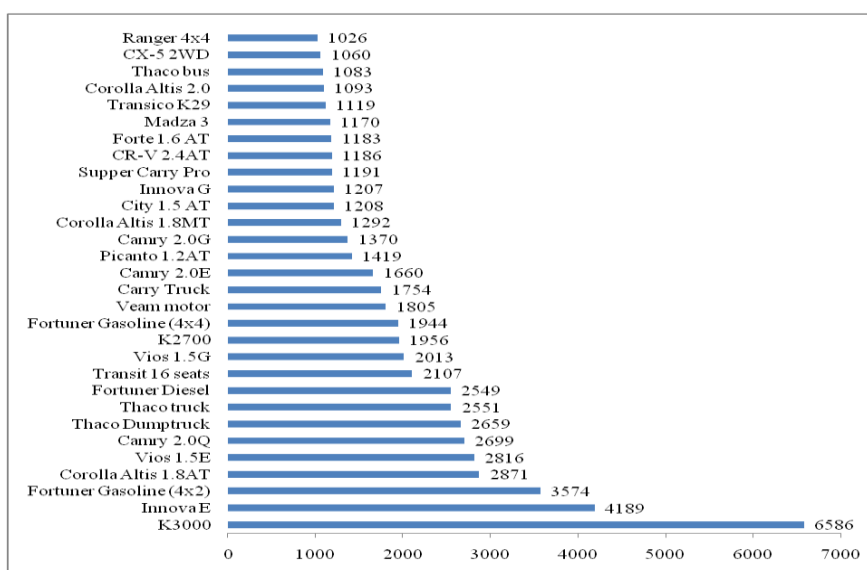
Thị hiếu các dòng xe

Theo VAMA (2013), dòng xe tải K3000 của THACO có doanh số cao nhất với 6.586 chiếc/năm, vượt xa dòng xe Innova của Toyota (4.189 chiếc/năm) (hình 17).

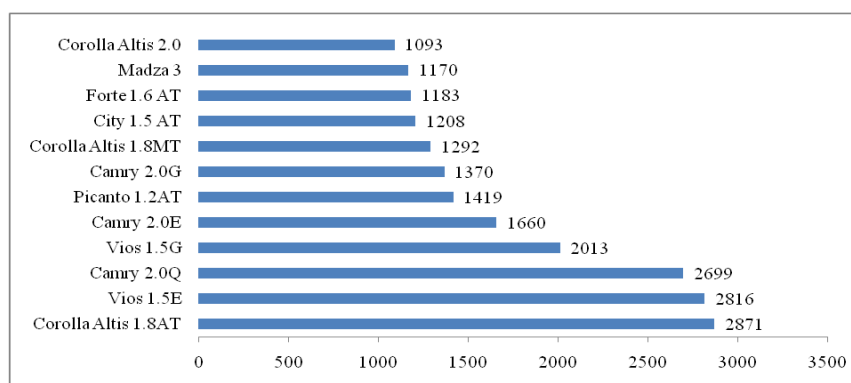
Xe tải nhẹ có tỷ lệ nội địa hóa cao nhất (30%) [+]. Những dòng xe này có trọng tải dưới một tấn, ưu điểm giá cả vừa phải, phù hợp với nhu cầu phân phối và vận tải nhỏ của các DN, là sản phẩm thay thế hoàn hảo cho xe công nông, xe ô tô tự chế, hết niên hạn sử dụng đã bị Chính phủ cấm lưu hành.

Xe khách cũng là dòng xe có nhu cầu thị trường đang tăng trưởng khá [+]. Những chiếc xe này hầu như không nhập khẩu nguyên chiếc vì hàng linh kiện cồng kềnh, nhu cầu khách hàng đa dạng. Khi giá vé máy bay chưa cạnh tranh, du lịch đường dài cần trang bị giường nằm... thì xe khách 40, 45 và 50 chỗ trở thành lựa chọn thay thế hợp lý đối với đại bộ phận người dân Việt Nam.

Hình 18 thể hiện xu hướng ưa chuộng dòng xe nhỏ khi hãng xe Kia thuộc danh sách 10 dòng xe ô tô con có doanh số cao nhất, đứng sau 5 dòng xe ô tô con của Toyota. Tuy nhiên, do gặp nhiều lực cản về thuế suất, các loại phí, thiếu chỗ đậu xe, tình trạng kẹt xe, cơ sở hạ tầng chưa hoàn thiện ... nên người tiêu dùng cá nhân tri hoãn mua ô tô con, tỷ lệ sở hữu ô tô con chủ yếu vẫn là DN, chủ DN, người có thu nhập rất cao [-].

Hình 17. Các dòng xe có doanh số bán hàng cao nhất trong nước năm 2013

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ VAMA (2013)

Hình 18. Các dòng xe ô tô con có doanh số bán hàng cao nhất năm 2013

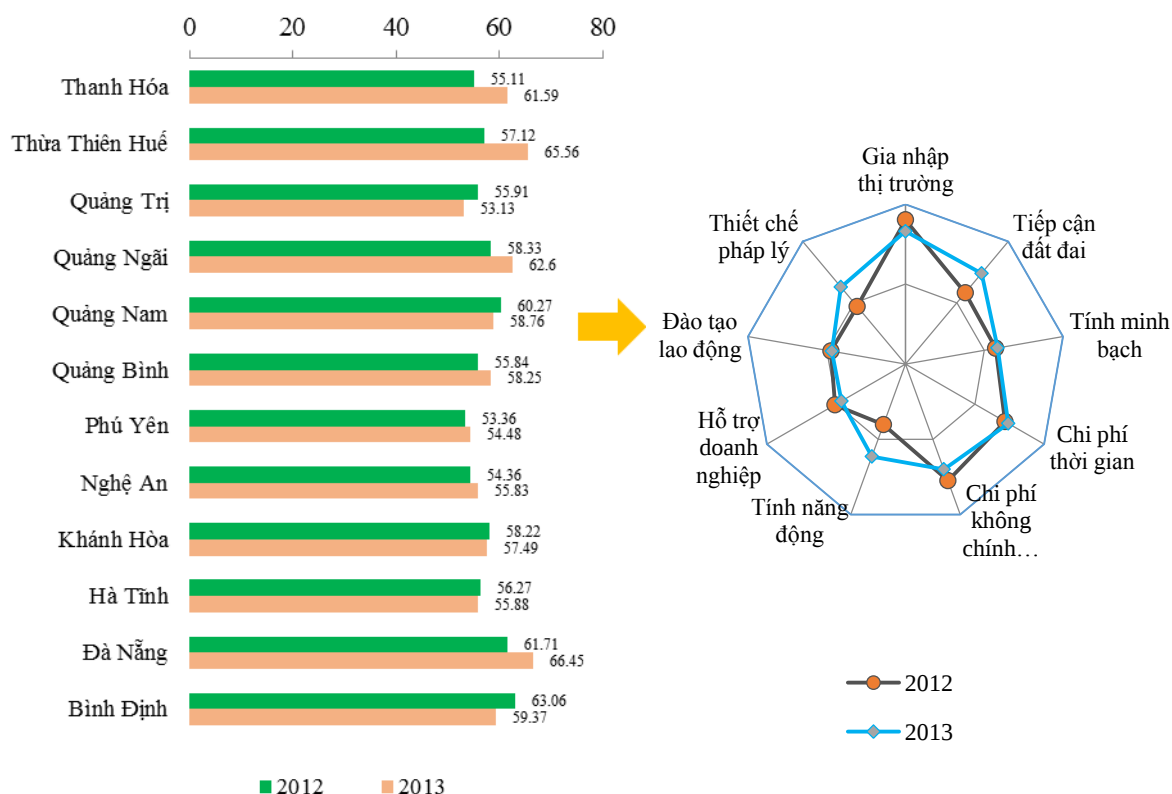
Nguồn: Tác giả tổng hợp từ VAMA (2013)

3.3. Bối cảnh chiến lược và cạnh tranh của DN

3.3.1. Môi trường kinh doanh

Chỉ số NLCT cấp tỉnh của Quảng Nam trong nhiều năm có điểm tổng hợp tốt so trong cả nước. So với vùng duyên hải miền Trung, Quảng Nam đứng vị thứ 6, nhưng lại nằm “chót bảng” của vùng KTTĐMT (PCI, 2013)

Thành tích trong năm 2013 là chuyển biến tích cực của “tính năng động”, “khả năng tiếp cận đất đai” và “thiết chế pháp lý”. Chỉ số “gia nhập thị trường” liên tục được DN đánh giá cao đến năm 2012 (điểm số 9,02/10 điểm). Điểm thành phần thấp nhất và yếu nhất trong nhiều năm qua thuộc về “hỗ trợ DN” và “đào tạo lao động” (mức 4 - 5 điểm) (hình 19).

Hình 19. Chỉ số PCI tỉnh Quảng Nam

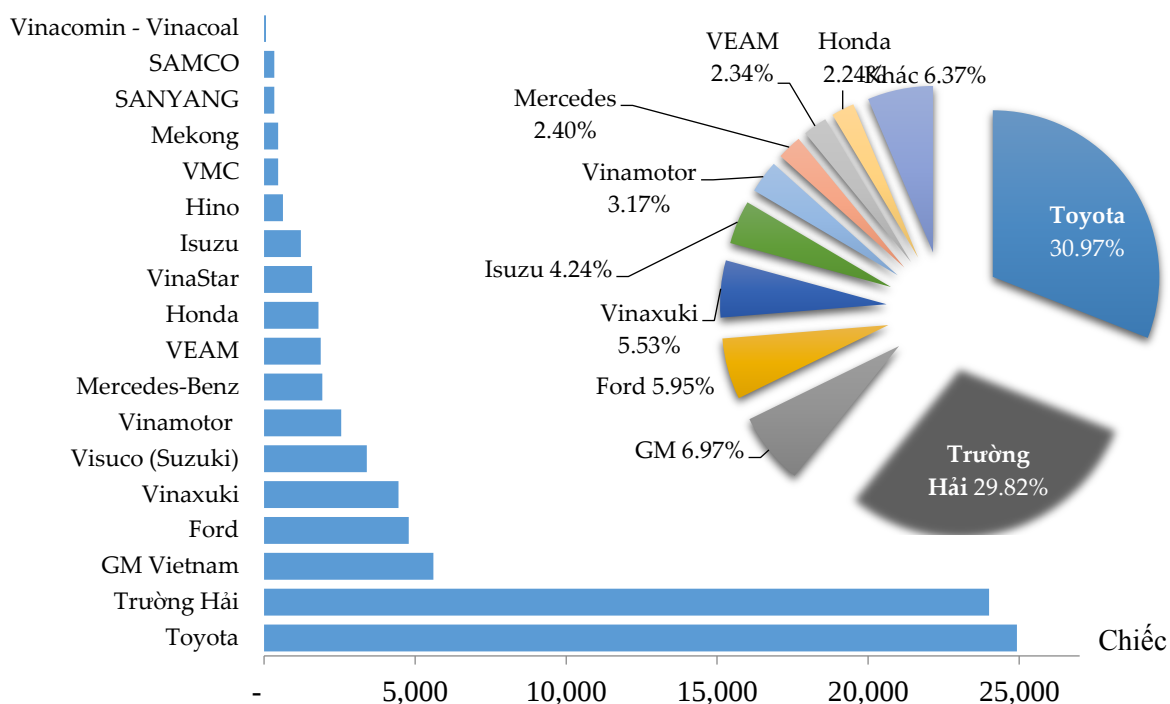
Nguồn: PCI (2013)

3.3.2 Mức độ cạnh tranh

Vì THACO là DN ô tô duy nhất tại Chu Lai nên không có sự cạnh tranh giữa các DN địa phương. Là ngành có rào cản gia nhập ngành cao [-], trong nước, đáng chú ý trong những năm qua là *xu hướng cạnh tranh độc quyền nhóm* giữa hai hãng xe Toyota và THACO, chiếm thị phần lớn nhất và có sự *cách biệt rất lớn* so với các hãng xe còn lại (hình 20, 21).

Mức cạnh tranh của ngành thường được đánh giá qua tỷ lệ bảo hộ hiệu dụng ERP¹¹. Thông thường những nước có tỷ lệ bảo hộ hiệu dụng càng cao thường có trình độ SX trong nước và tính cạnh tranh kém. ERP của ngành ô tô lên tới khoảng 80% (Athukorala, 2006 và Trần Thanh Tùng, 2005). Như vậy, mức độ cạnh tranh thấp là yếu tố bất lợi (-) đối với NLCT cụm ngành

¹¹ Tỷ số giữa chênh lệch GTGT tính theo giá trong nước (VAd) với GTGT tính theo giá thế giới (VAv) và GTGT tính theo giá thế giới (VAv). Công thức tính: $ERP = (VAd - VAv) / VAv$

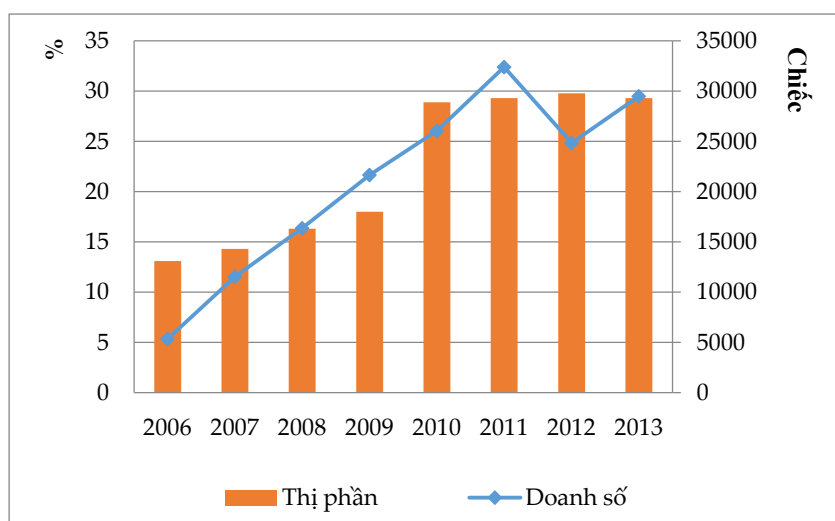
Hình 20. Thị phần ô tô các thành viên VAMA năm 2012

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ VAMA

3.3.4. Chiến lược kinh doanh

Chiến lược quan trọng hàng đầu của THACO hiện nay là SX động cơ. Việc khởi công xây dựng nhà máy SX và chế tạo động cơ Chu Lai - Trường Hải đã mở ra hướng đi phù hợp cho một Khu CK ô tô trước đây chủ yếu là gia công và lắp ráp [+]. Nhà máy đã khởi công xây dựng ngày 22/6/2012¹², do THACO đầu tư trực tiếp trên cơ sở nhận chuyển giao công nghệ từ Tập đoàn Hyundai. Phải nhấn mạnh rằng bản thân Hyundai cũng kỳ vọng thâm nhập thị trường ASEAN, lấy Việt Nam làm cửa ngõ đặt cơ sở SX và xuất khẩu, nhưng trong bối cảnh hiện nay, SX động cơ là bước nâng cấp chuỗi giá trị và phát triển công nghệ rất cần thiết [+].

¹²Tổng vốn đầu tư 185,5 triệu USD, diện tích 11 ha

Hình 21. Doanh số và thị phần THACO

Nguồn: THACO (2013)

Để tăng tỷ lệ nội địa hóa nội khối ASEAN, THACO dự định sẽ xuất khẩu linh kiện ô tô sang Malaysia và nhập khẩu linh kiện từ KIA Malaysia. Các linh kiện THACO có thể SX là bộ cản trước, cụm dây điện, ghế ngồi và kính.

Với mục tiêu mở rộng thị phần ra các nước ASEAN, THACO hướng đến chiến lược trở thành DN gia công một phần hoặc nhóm bộ phận cho thương hiệu lớn như Nhật Bản, Hàn Quốc, Pháp, phục vụ thị trường ASEAN.

“Theo phân công của Kia Hàn Quốc thì Kia Malaysia sẽ lắp ráp xe tay lái nghịch vừa tiêu thụ tại Malaysia vừa hướng tới xuất khẩu sang các nước sử dụng xe tay lái nghịch trong khu vực, còn Kia Thaco lắp ráp xe tay lái thuận, tiêu thụ tại Việt Nam và hướng tới xuất khẩu sang các nước sử dụng tay lái thuận tại Đông Nam Á” (Ông Trần Bá Dương – Chủ tịch Hội đồng Quản trị THACO, trích trong Trần Thủy, 2014)

Tháng 4 năm 2013, THACO cũng đã mua 51% cổ phần trong công ty xe chuyên dụng Hàn Quốc Soosung với giá 3,5 triệu USD. Chiến lược này giúp nâng cao năng lực nội tại của DN, thông qua việc Soosung chuyển giao công nghệ và cung cấp các linh kiện chính yếu khi SX các dòng xe chuyên dụng tại Chu Lai.

3.4. Các ngành hỗ trợ và liên quan

3.4.1. Công nghiệp hỗ trợ

Ô tô hoàn chỉnh cần đến 2.000 - 3.000 linh kiện, chiếm 80% tổng chi phí SX sản phẩm, trong khi lao động chỉ chiếm 2% (VDF, 2006). Vì vậy, DN lắp ráp ô tô luôn muốn các nhà cung ứng ở gần nhà máy của họ. Mặc dù Quảng Nam nói chung và vùng KTTĐMT nói riêng có số lượng lớn các DN ngành CK, cơ điện tử, điện, điện tử¹³ nhưng Chu Lai và khu vực lân cận hoàn toàn không có DN cung ứng linh kiện này.

THACO chủ động xây dựng Khối các nhà máy CNHT bao gồm: linh kiện nhựa, kính ô tô, phụ tùng điện, điện lạnh, hóa chất, ghế, thép và cơ khí. Còn lại khoảng vài ngàn linh kiện THACO phải nhập khẩu. Kết quả, giai đoạn 2006-2011, linh kiện ô tô nhập khẩu trị giá 659 triệu USD, chiếm 38,8% tổng kim ngạch nhập khẩu. Riêng năm 2011, mặt hàng này đạt 275 triệu USD, chiếm tỷ trọng 45% và tăng 26,9% so với năm 2010 (TKQN, 2012a, tr.110)

Hiện nay, THACO đang lập kế hoạch tự mình cung ứng linh kiện cho quá trình lắp ráp ô tô. THACO phát triển theo hướng CNHT ruột, tức là thành lập các DN con được bảo trợ và cung cấp tất cả những yêu cầu cơ bản nhất để SX linh phụ kiện. Đây là loại hình khá phổ biến ở các nước CN, được các tập đoàn mạnh ứng dụng rất thành công. THACO tự phát triển cho mình một mạng lưới các nhà cung ứng dưới hình thức công ty mẹ - con, các công ty cung ứng thực hiện sản xuất linh kiện, phụ tùng quan trọng. Phần còn lại liên doanh, liên kết với các tập đoàn Hàn Quốc và Nhật Bản để chuyển giao công nghệ và thu hút các doanh nghiệp này về Chu Lai SX.

Theo Ohno (2010), trong ngành ô tô, xe tải và xe buýt có tỷ lệ nội địa hóa cao hơn xe khách bởi vì những bộ phận trên xe buýt (khu vực khách ngồi) và xe tải (khu vực chứa hàng) có thể do các DN Việt Nam SX. Thực tế, THACO có thể cạnh tranh các sản phẩm ô tô tải, xe buýt chủ yếu nhờ SX khung ghế ngồi, ăng ten, bàn đạp chân phanh, chân ga, dây điện, lò xo, nhíp lá, ghế niêm, thùng xe...

Trong nước, CNHT cũng chưa phát triển. Thứ nhất, CNHT phụ thuộc nhiều vào nguyên liệu, điển hình là thép. Theo KIS Việt Nam (2012), ngành ô tô chủ yếu sử dụng thép lá nhưng DN nội địa chỉ có khả năng cung ứng thép dài dùng trong xây dựng. Nguồn nhập khẩu thép dẹt chủ yếu từ Nga và Trung Quốc. THACO đã xây dựng nhà máy cán thép nhưng phải nhập phôi thép từ các quốc gia này. Thứ hai, nguồn nhân lực về kỹ sư quản lý dây chuyền SX, kỹ sư khuôn mẫu chưa đảm bảo chất lượng và cuối cùng là do thị trường trong nước không đủ lớn so với các nước trong khu vực ASEAN.

¹³ Toàn vùng KTTĐMT có 746 doanh nghiệp ngành cơ khí, Đà Nẵng có số lượng đông nhất và Quảng Ngãi thu hút nguồn đầu tư vào ngành lớn nhất trong đó có Công ty Doosan và Doosan Mecatec tại Khu Kinh tế Dung Quất

3.4.2. Khu Công nghiệp hỗ trợ

Hiện nay, Chu Lai có quỹ đất đủ rộng để hình thành Khu CNHT. Diện tích quy hoạch là 1.715 ha, nằm gần Khu phức hợp của THACO và có thể mở rộng thêm khoảng 700 ha về phía Tây Bắc, tùy theo nhu cầu sử dụng trong tương lai (hình 22).

Các phân khu đề xuất tại Khu CNHT bao gồm:

(1) *Khu sản xuất sản phẩm CNHT ngành cơ khí*: Được xây dựng với hệ thống cơ sở hạ tầng và môi trường thuận lợi để sản xuất các sản phẩm CNHT ngành cơ khí. Đây là nơi tập trung các nhà máy, xí nghiệp CNHT ngành cơ khí như sản xuất các sản phẩm CNHT ngành cơ khí chế tạo, ngành sản xuất lắp ráp ô tô và một số ngành công nghệ cao.

(2) *Khu nghiên cứu và chuyển giao công nghệ*: gồm các cơ sở nghiên cứu và phát triển các sản phẩm CNHT ngành cơ khí được trang bị hiện đại với cơ chế khuyến khích nghiên cứu, sáng tạo, thiên về ứng dụng và chuyển giao công nghệ. Trong giai đoạn đầu của phát triển Khu CNHT ngành cơ khí thì chưa cần tập trung đầu tư lớn cho các hoạt động trong Khu này.

(3) *Khu quản lý và trưng bày sản phẩm*: Đây là văn phòng của Ban quản lý Khu CNHT ngành cơ khí (dự kiến trực thuộc BQL Khu KTM Chu Lai) và là nơi để trưng bày giới thiệu các sản phẩm CNHT ngành cơ khí được SX tại đây.

Hình 22. Vị trí dự kiến Khu CNHT



Nguồn: BQL Khu KTM Chu Lai

Chính sách của nhà nước về CNHT

Quyết định số 12/2011/QĐ-TTg ngày 24/12/2011 của Chính phủ là tuyên bố chính thức đầu tiên tạo Khung pháp lý cơ bản cho sự hình thành và phát triển của CNHT. Quyết định này khuyến khích các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước đầu tư phát triển CNHT thông qua các quy định ưu đãi về: phát triển thị trường; hạ tầng cơ sở; khoa học công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực; tài chính.

Cùng với ngành dệt – may, da – giày, điện tử - tin học, cơ khí chế tạo và công nghệ cao thì CNHT ngành lắp ráp ô tô là một trong sáu nhóm ngành được Chính phủ ưu tiên phát triển (Chính phủ, 2011b). Trong đó, các sản phẩm CNHT của ngành sản xuất lắp ráp ô tô được ưu tiên phát triển là: *động cơ và chi tiết động cơ; hệ thống bôi trơn; hệ thống làm mát; hệ thống cung cấp nhiên liệu; Khung, thân vỏ, cửa xe; bánh xe; hệ thống phanh, lái; linh kiện điện - điện tử; linh kiện nhựa cho ô tô; hệ thống xử lý khí thải ô tô; linh kiện nhựa, cao su...* Với những cơ chế ưu đãi và sự quyết tâm của Chính phủ, CNHT đang có cơ hội lớn trong đầu tư phát triển thời gian đến.

Theo Nghị quyết 09/NQ- TU tại Hội nghị Ban Chấp hành Tỉnh ủy lần thứ 10 (khóa XX) về xây dựng và phát triển Chu Lai, tỉnh Quảng Nam định hướng Chu Lai trở thành khu vực phát triển năng động, là

trung tâm CN, dịch vụ của tỉnh và của Vùng KTTĐMT. Bên cạnh đó, Thường trực Ban Bí thư cũng đã có chủ trương cho phép hình thành “Trung tâm cơ khí đa dụng và ô tô quốc gia” tại Chu Lai.

Quảng Nam xác định CNHT ngành cơ khí được địa phương xác định là động lực chính (Quảng Nam, 2014) ; trong đó tập trung thu hút đầu tư CNHT cơ khí cho các ngành chế tạo, sản xuất sản phẩm tiêu dùng, đặc biệt là ngành sản xuất lắp ráp ô tô, phục vụ nhu cầu sản xuất trong Vùng KTTĐMT và cả nước.

Tỉnh Quảng Nam định hướng hai giai đoạn: (1) từ nay đến 2020, tập trung khâu chế tạo cơ bản như đúc, rèn, dập, gia công chính xác, nhiệt luyện,... chú trọng sản xuất linh phụ kiện cơ khí phục vụ cho ngành CN SX, lắp ráp ô tô (2) giai đoạn 2021-2025, đầu tư vào các lĩnh vực CNHT cơ khí công nghệ cao, phát triển năng lực thiết kế, chế tạo linh kiện, cụm linh kiện phức tạp hướng tới thị trường xuất khẩu. Trong đó có 8 nhóm giải pháp: thu hút đầu tư, nguồn nhân lực, liên kết doanh nghiệp và liên kết Vùng, đầu tư hạ tầng, khoa học công nghệ, phát triển thị trường, nguồn nguyên liệu, bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, do vừa mới được ban hành nên Quy hoạch chưa thực sự được triển khai vào thực tiễn.

Quảng Nam đã xây dựng đề án phát triển CNHT ngành chế tạo tại Chu Lai, đề án do Liên hiệp các hội Khoa học kỹ thuật tỉnh Quảng Nam xây dựng. Đề án phát triển CNHT ngành cơ khí chế tạo theo hướng cung cấp linh kiện phục vụ cho các ngành CN chế tạo của tỉnh, của vùng KTTĐMT và cả nước. Trước mắt, giai đoạn 2013 -2015 cung ứng đủ cho việc phát triển của Khu phức hợp của THACO, tác nhân kỹ thuật và công nghệ cho việc hình thành Trung tâm cơ khí đa dụng và ô tô quốc gia. Thứ hai, hướng đến nội địa hóa ngành ô tô của THACO đạt 65 - 70%. Thứ ba, phát triển CNHT ngành cơ khí chế tạo có sự chọn lọc về công nghệ, sản phẩm, phù hợp với tiềm năng và nguồn nguyên liệu sẵn có, phần đầu đến năm 2020 có từ 1- 2 sản phẩm CNHT ngành cơ khí chế tạo tham gia vào chuỗi giá trị sản xuất toàn cầu.

Như trình bày ở chương 2, kinh nghiệm quốc tế cũng như định hướng chính sách của tỉnh, việc đầu tư KCN với cơ sở hạ tầng đồng bộ là cần thiết để hình thành Khu CNHT. Tuy nhiên, nếu có Khu CNHT mà không thu hút được các DN SX vật liệu, linh phụ kiện thì cũng không thành công. Vì vậy, BQL Khu KTM Chu Lai cần hợp tác với THACO để xây dựng một chương trình tiếp thị địa phương để thu hút đầu tư vào Khu CNHT. DN đầu tư không chỉ cung ứng linh phụ kiện cho THACO mà còn cho các DN ở Đà Nẵng và các tỉnh phía Bắc.

Nền tảng cho việc phát triển Khu CNHT

Xuất phát điểm từ khâu yếu nhất của chuỗi giá trị ngành cơ khí ô tô là hoạt động cung ứng linh phụ kiện, CNHT trước hết phải tạo được liên kết sản xuất với CN chính, đó là các DN lắp ráp ô tô. Mục tiêu cuối là tạo ra GTGT và tăng tỷ lệ nội địa hóa. Tỷ lệ này ít nhất đạt 40% đến hưởng các chính sách ưu đãi từ cam kết CEPT/AFTA của Việt Nam đối với các sản phẩm xuất khẩu trong thị trường ASEAN.

Khâu yếu thứ hai là hoạt động xuất khẩu của các DN lắp ráp. Việc tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu nhất thiết cần có sự cạnh tranh về giá cả, chất lượng và thời gian giao hàng (CQD – cost, quality, delivery). Xét trên phương diện giá cả, cần có một dung lượng thị trường đủ lớn để số lượng và quy mô sản xuất có thể tạo ra sự cạnh tranh về chi phí trung bình của một đơn vị sản phẩm. Chính vì vậy, khi tham gia chuỗi giá trị toàn cầu, vai trò của các DN FDI được xem là nòng cốt, vì thị trường của các DN trên toàn cầu. Khu CNHT cần thu hút đầu tư từ các DN FDI Đài Loan, Hàn Quốc, Nhật Bản.

Khâu yếu thứ ba là giải quyết bài toán của môi trường kinh doanh. CNHT thường là quá trình tích hợp hệ thống giống như mô hình “thác nước” (cascading intergration): DN cung ứng cấp 1, cấp 2 và cấp 3 (*phụ lục 17*). Sự cạnh tranh khốc liệt theo từng cấp thúc đẩy các DN tìm kiếm những nhà cung ứng đầu vào có giá cả cạnh tranh nhất. Vì vậy, cần thiết phải thu hút mạnh hơn các nhà sản xuất ô tô đến đầu tư tại Chu Lai cũng như khu vực lân cận như Đà Nẵng, Quảng Ngãi (khu VSIP, Dung Quất)...

Khâu yếu cuối cùng cần nhận mạnh đến nhà máy động cơ ô tô. Hiện nay, THACO là DN đầu tiên bắt tay vào xây dựng nhà máy động cơ, dự kiến chuyển giao công nghệ từ tập đoàn Hyundai. Quá trình này theo kinh nghiệm của các tập đoàn lớn cần thiết đi từng bước từ lắp ráp động cơ, đi đến sản xuất các linh kiện trong động cơ.

Ngoại tác của cụm ngành cơ khí ô tô đối với môi trường thiên nhiên là việc xả thải từ các ống khói, các nguồn nước thải từ một số nhà máy, đặc biệt là nhà máy sơn ô tô. Tại Quảng Nam, ngoại tác này ảnh hưởng trực tiếp đến cụm ngành du lịch địa phương. Vì vậy CNHT phải lựa chọn khu vực xa các khu du lịch đã được quy hoạch.

Một khu CNHT hình thành, chắc chắn phải tính đến nền tảng đất đai, quy hoạch, cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực, thị trường đầu tư và định hướng hoạt động. Giai đoạn đầu, UBND tỉnh Quảng Nam và BQL Khu KTM Chu Lai cần đóng vai trò là người tạo ra “sân chơi” thông qua luật chơi (rule of game). Đó là công tác quy hoạch, chính sách về đất đai, cơ sở hạ tầng, ưu đãi đầu tư một cách rõ ràng và mạch lạc. Phần còn lại, khu vực tư nhân (gồm các DN ô tô như THACO, các DN từ TP.HCM, đến các liên doanh từ Hàn Quốc, Đài Loan, Nhật Bản...) sẽ phát triển hoạt động sản xuất, kinh doanh thông qua cơ chế thị trường,

Một điều nhất quán xuyên suốt đó là phạm vi hoạt động. Khu CNHT ngành cơ khí ô tô Chu Lai không chỉ phục vụ cho nhu cầu cung ứng linh phụ kiện của các DN cơ khí ô tô tại Chu Lai mà hướng vùng cả vùng DHMT và cả nước.

3.4.2. Thể chế hỗ trợ

Chính phủ

Thời gian qua, ngành ô tô sử dụng công cụ chính sách CN “cứng”, mang đậm dấu ấn truyền thống bằng việc tạo dựng các hàng rào thuế quan và tỷ lệ nội địa hóa.

Hướng thứ nhất sử dụng công cụ thuế do Bộ Tài chính chủ trì. Chính phủ thiết kế thuế suất cao đối với nhóm xe nguyên chiếc chở người và xe bán tải (60-100%); trong khi linh kiện, phụ tùng và nhóm xe container, rơ moóc, chuyên dụng... chỉ 10% đến 30%. Mục đích chính là hạn chế xe nguyên chiếc ngoại nhập, khuyến khích nhập linh kiện, phụ tùng và nhóm xe vận tải, xe chuyên dụng. Từ đó thu hút FDI vào CN ô tô trong nước, chuyển giao công nghệ và tăng cường tỷ lệ nội địa hóa.

Hướng thứ hai trực tiếp yêu cầu tỷ lệ nội địa hóa do Bộ Khoa học Công nghệ chủ trì. Chính phủ đặt mục tiêu đến 2010, tỷ lệ nội địa hóa đạt 60%. Kết quả, các chính sách này hầu như không thể phát huy tác dụng vì cam kết hội nhập AFTA, tỷ lệ nội địa hóa toàn ngành cũng không đạt được chỉ tiêu đề ra

Các chính sách CN “mềm” từng bước được thực hiện như: thu hút FDI, định hướng các KCN ô tô tập trung, cơ sở hạ tầng, phát triển nguồn nhân lực... Trong đó, một điểm cần nhấn mạnh, cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng kịp nhu cầu phát triển kinh tế đã tác động ngược lại chính sách CN cứng, mâu thuẫn giữa việc hạn chế lưu thông bằng ô tô và bảo hộ thị trường ô tô nội địa.

Nhìn chung, quy hoạch ngành chõng chéo là yếu tố bất lợi (-) đối với NLCT cụm ngành.

Hiệp hội ngành

Được thành lập ngày 3/8/2000, VAMA là Hiệp hội các nhà SX ô tô tại Việt Nam. Hầu hết các vấn đề liên quan đến ngành ô tô, VAMA đều có ý kiến đóng góp gửi Chính phủ, các Bộ, Ngành nhưng theo chủ trương hạn chế cạnh tranh, tăng cường lắp ráp và đề xuất bảo hộ ngành. Chức năng phản biện và tư vấn chính sách chưa thể hiện hết vai trò của một tổ chức nghề nghiệp. Hoạt động thường xuyên nhất của VAMA là thống kê doanh số bán ô tô hàng tháng được tổng hợp từ các thành viên VAMA. Đây là yếu tố bất lợi (-) đối với NLCT cụm ngành.

Chính quyền địa phương

Hiện nay, nền tảng các hoạt động của Chu Lai thực hiện theo Quyết định ủy quyền của UBND tỉnh Quảng Nam (2008) và Quyết định thành lập của Chính phủ (2003b, 2010).

Theo Đặng Huy Đông, trích trong Chính phủ (2013), khó khăn nhất hiện nay là chưa phân định rõ việc quản lý đầu tư và quản lý các vấn đề xã hội ở Chu Lai, công tác này đang được Chính phủ quan tâm giải quyết.

Tỉnh thực hiện chính sách ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp: Thuế suất 10% trong 15 năm từ khi dự án đầu tư bắt đầu hoạt động; miễn thuế TNDN trong 4 năm đầu tiên từ khi có thu nhập chịu thuế; giảm 50% thuế TNDN trong 9 năm tiếp theo.

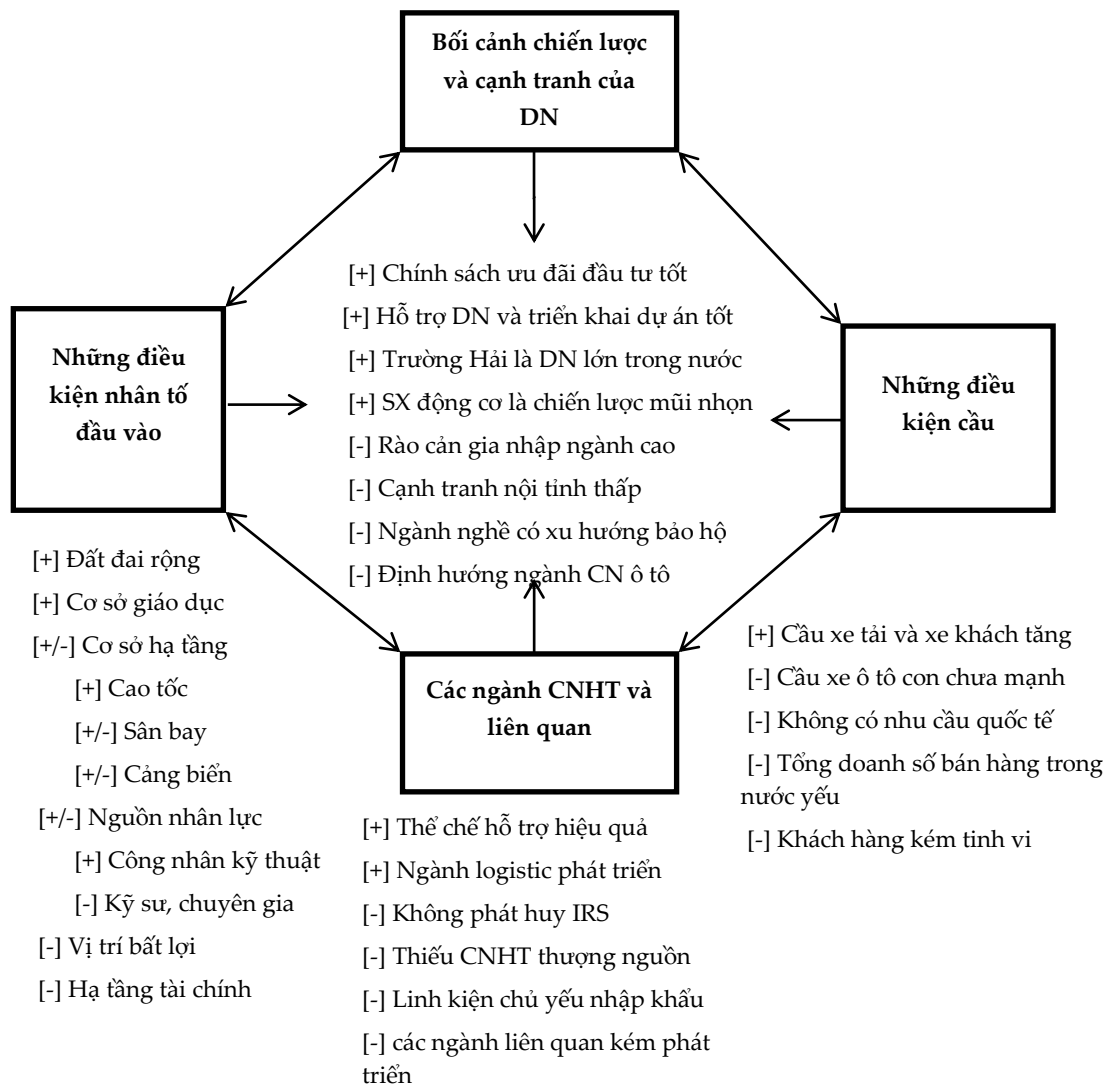
Đối với thuế thu nhập cá nhân, giảm 50% đối với người có thu nhập thuộc diện chịu thuế trực tiếp làm việc trong Chu Lai. Đối với thuế nhập khẩu: miễn cho hàng hoá tạo tài sản cố định, miễn thuế nhập khẩu trong thời hạn 5 năm đầu đối với hàng hóa là nguyên liệu, vật tư, linh kiện, bán thành phẩm thuộc diện hàng hóa trong nước chưa sản xuất được.

Các chính sách của Quảng Nam chủ yếu tập trung huy động các nguồn lực riêng có, thực hiện cơ chế nhà đầu tư bỏ vốn giải phóng mặt bằng và trừ dần vào tiền thuê đất hằng năm, thực hiện cơ chế huy động vốn bên ngoài của Quảng Nam để phát triển cơ sở hạ tầng theo hình thức “cuốn chiếu”. Quảng Nam tập trung đáp ứng điện, đường, nước, trong khu kinh tế, lập doanh nghiệp sự nghiệp có thu để huy động các nguồn vốn khác nhau để phát triển hạ tầng. BQL Khu KTM Chu Lai thường xuyên xúc tiến đầu tư, đồng hành cùng DN từ GPMB đến xử lý nước thải, hỗ trợ đào tạo lao động từ nguồn ngân sách của tỉnh (Huỳnh Khánh Toàn, trích trong Chính phủ, 2013).

Như vậy, đây là yếu tố thuận lợi (+) của cụm ngành.

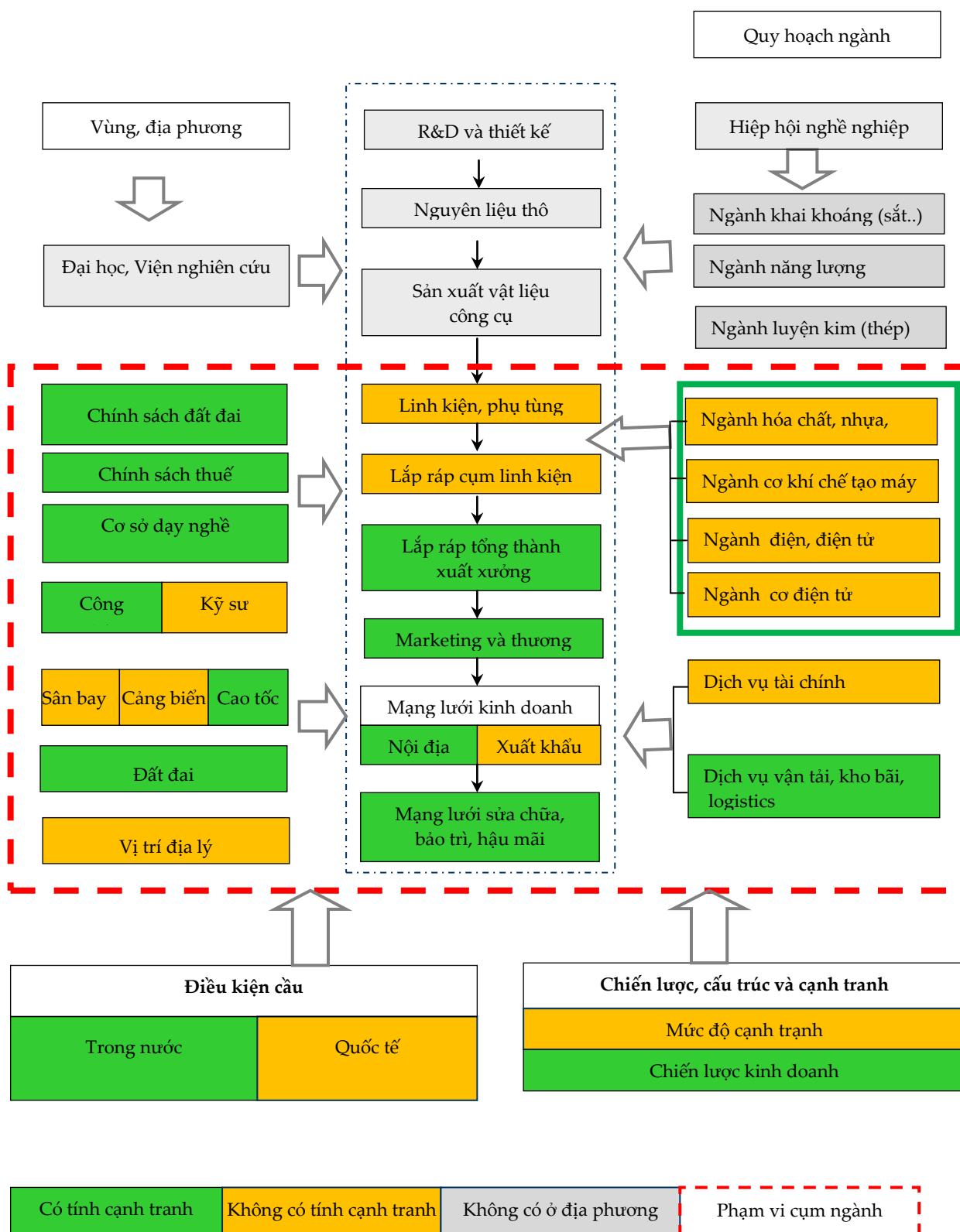
4. Đánh giá mô hình kim cương ngành cơ khí ô tô Chu Lai

Hình 23. Mô hình kim cương của cụm ngành cơ khí ô tô Chu Lai



5. Đánh giá NLCT cụm ngành cơ khí ô tô Chu Lai

Hình 24. Sơ đồ cụm ngành



Hình 24 mô tả tính chất từng nhân tố trong cụm ngành CK ô tô Chu Lai. Các nhân tố này nằm trọn vẹn trong khung chữ nhật màu đỏ với tiêu chuẩn đánh giá: có tính cạnh tranh và không có tính cạnh tranh

Các nhân tố cần cải thiện để nâng cao NLCT bao gồm: vị trí địa lý, đội ngũ kỹ sư, chuyên gia, mạng lưới kinh doanh xuất khẩu, dịch vụ tài chính và các ngành CNHT

Dự đoán trong tương lai, một số nhân tố sẽ cải thiện NLCT. Khi Đường cao tốc Đà Nẵng – Quảng Ngãi hoàn thành, giao thông từ Chu Lai đến sân bay và cảng biển Đà Nẵng nhanh hơn, chi phí thấp hơn nên “vị trí địa lý” và “hạ tầng kỹ thuật” được cải thiện, thu hút đội ngũ lao động kỹ thuật quản lý từ TP.HCM và các vùng lân cận. Các yếu tố “mạng lưới xuất khẩu” và “mức độ cạnh tranh” sẽ phát triển theo chiến lược kinh doanh của THACO và các DN được thu hút vào Chu Lai. Như vậy, còn lại CNHT là yếu tố đáng chú ý nhất để nâng cao NLCT ngành cơ khí ô tô Chu Lai.

Đánh giá theo chuỗi giá trị, ngành ô tô Chu Lai vẫn chỉ ở giai đoạn nhập khẩu linh kiện và lắp ráp. Đây là công đoạn chỉ mang lại GTGT ở mức trung bình (phụ lục 21). Thái Lan và Malaysia đã nâng cấp lên sản xuất linh phụ kiện. Mặc dù vẫn phụ thuộc vào công nghệ nước ngoài nhưng Thái Lan và Malaysia đang từng bước tiến đến làm chủ công nghệ và có thể tự sản xuất được ô tô mang thương hiệu quốc gia.

6. Thay lời kết

Các yếu tố then chốt tác động tích cực đến ngành cơ khí ô tô Chu Lai bao gồm: hạ tầng kỹ thuật đồng bộ (đường cao tốc, sân bay, bến cảng thông suốt), đội ngũ công nhân kỹ thuật lành nghề, các thể chế hỗ trợ khá hiệu quả, chiến lược kinh doanh sản xuất động cơ của THACO khá bền vững, hoạt động của THACO xuyên suốt từ khâu SX lắp ráp cho đến hoạt động kinh doanh, hậu cần, sửa chữa, logistics, doanh số bán hàng ô tô khách, ô tô tải và một phần ô tô con đang tăng trưởng khá trên thị trường nội địa. Với tỷ lệ đóng góp rất lớn cho ngân sách địa phương và tác động lan tỏa từ những dự án động lực của THACO, ngành cơ khí ô tô đã dần định hình được vị trí quan trọng đối với việc thay đổi cơ cấu kinh tế địa phương.

Các yếu tố tác động tiêu cực như tính cạnh tranh nội ngành, điều kiện cầu trên thị trường còn yếu, đội ngũ kỹ sư, chuyên gia còn thiếu, hạ tầng tài chính chưa hoàn thiện, quy hoạch ngành còn chưa cụ thể. Đặc biệt, ngành cơ khí ô tô Chu Lai chưa thu hút được nhiều doanh nghiệp SX trong và ngoài nước, các hoạt động sôi động nhất xuất phát từ Khu phức hợp ô tô của THACO.

Trong những yếu tố này, CNHT là yếu tố đáng chú ý nhất. Phát triển Khu CNHT ngành cơ khí ô tô tại Chu Lai là chủ trương lớn của UBND tỉnh Quảng Nam nhằm phát huy lợi thế so sánh từ nguồn nguyên liệu và năng lực nội sinh từ dự án động lực của Khu phức hợp cơ khí ô tô Chu Lai - Trường Hải. *Xây dựng Khu CNHT cho ngành là vấn đề khả thi, then chốt nhất để nâng cao NLCT ngành cơ khí ô tô Chu Lai.*

Tuy nhiên, vấn đề quan trọng cần tính toán đến dung lượng thị trường đủ lớn để các nhà cung ứng linh kiện, phụ tùng có thể cạnh tranh về giá với linh kiện ngoại nhập, phát huy lợi thế kinh tế theo quy mô. Vì vậy, CNHT tại Chu Lai phát triển cần những chính sách thúc đẩy từ hai phía: phía các nhà cung ứng linh kiện và phía các nhà SX lắp ráp ô tô. Đằng sau đó là doanh số tiêu thụ ô tô trong nước, một thị trường vẫn còn khiêm tốn ở mức 120.000 xe/năm. Vì vậy, đây là một thất bại thị trường giữa cung và cầu rất cần sự can thiệp của nhà nước. Việc xây dựng một Khu CNHT tại Chu Lai nếu chỉ dành riêng cho THACO thì không thể đảm bảo đủ thị trường tiêu thụ, cần tính đến cả khu vực DHMT, cả nước và kể cả xuất khẩu.