

CƠ HỘI NÀO CHO NGÀNH ĐÓNG TÀU VIỆT NAM?

Huỳnh Thế Du[*]

Tháng 02-2006

[*] Tôi xin chân thành cảm ơn ông Thomas J. Vallely, Giám đốc chương trình Việt Nam thuộc Trường Quản lý Nhà nước Kennedy, Đại Học Harvard đã gợi ra ý tưởng và khuyến khích tôi thực hiện bài viết này. Xin chân thành cảm ơn Giáo sư David Dapice, Chuyên gia kinh tế cao cấp, Chương trình Việt Nam, Tiến sỹ Vũ Thành Tự Anh, phụ trách nghiên cứu tại Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright đã tận tình cố vấn và góp ý cho bài viết. Xin chân thành cảm ơn ông Ben Wilkinson, đại diện Chương trình Việt Nam tại Việt Nam, thầy Châu Văn Thành, Giám đốc đào tạo và Tiến sỹ P.Eli Angell Marzur phụ trách Chương trình luật tại Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright đã có những bình luận góp ý rất quý báu cho bài viết. Xin chân thành cảm ơn anh Trương Sỹ Ánh, trưởng nhóm chuyên trách Kho học liệu mở, anh Nguyễn Quý Tâm, cán bộ tương tác quản lý nhóm dịch thuật, Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright đã giúp tôi tìm hiểu những thuật ngữ và những vấn đề liên quan đến dịch thuật. Cảm ơn anh Tô Đình Khôi, Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright đã giành thời gian giúp tôi hiệu đính bài viết. Xin cảm ơn bạn bè, đồng nghiệp đã hỗ trợ giúp đỡ tôi rất nhiều (nhất là việc thu thập các thông tin, dữ liệu cần thiết) trong quá trình thực hiện bài viết.

MỤC LỤC

TÓM TẮT 3

Quá trình và điều kiện phát triển của các cường quốc đóng tàu 3

Bối cảnh hiện tại, triển vọng của ngành đóng tàu thế giới và mục tiêu của các cường quốc đóng tàu trên thế giới 4

Thực trạng và cơ hội cho ngành đóng tàu Việt Nam 4

Kết luận 5

CƠ HỘI NÀO CHO NGÀNH ĐÓNG TÀU VIỆT NAM? 6

GIỚI THIỆU 6

NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU TRÊN THẾ GIỚI 6

Ngành đóng tàu của các nước EU 8

Ngành đóng tàu Nhật Bản 8

Ngành đóng tàu Hàn Quốc 8

Ngành đóng tàu Trung Quốc 9

Nguyên nhân thành công của ngành đóng tàu Nhật Bản và Hàn Quốc 9

Xu hướng và triển vọng của ngành đóng tàu thế giới 10

NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU VIỆT NAM 11

Thực trạng và năng lực hiện có 11

Hiệu quả của các hợp đồng đóng tàu 53.000 dwt 11

Việc đầu tư các cơ sở đóng tàu 12

Khả năng thu hồi vốn và quản lý các khoản đầu tư dự kiến 12

Việt Nam có đủ điều kiện để phát triển ngành đóng tàu? 14

KẾT LUẬN 15

TÀI LIỆU THAM KHẢO 17

TÓM TẮT

Phấn khích với hợp đồng đóng 15 tàu 53.000 tấn mà Vinashin đã ký được, và lạc quan trước những chuyển biến tích cực của thị trường đóng tàu thế giới, Việt Nam đã quyết định thay đổi chiến lược phát triển ngành đóng tàu từ kế hoạch 10 năm (2001-2010) tương đối khiêm tốn có tổng mức đầu tư khoảng 450 triệu USD sang một kế hoạch 5 năm (2006-2010) đầy tham vọng với tổng mức đầu tư lên đến 3 tỷ USD, để đến năm 2010, (1) Việt Nam sẽ trở thành quốc gia đóng tàu mạnh trong khu vực và thế giới; (2) nâng tỷ lệ nội địa hoá từ khoảng 15% hiện nay lên 60%, (3) tăng mức sản lượng từ 300.000 lên 3 triệu tấn tàu năm, chiếm khoảng 6-7% thị phần đóng tàu thế giới (mục tiêu năm 2015 là 5 triệu tấn với 10% thị phần). Khi đó, quy mô của Vinashin sẽ bằng ¾ quy mô hiện tại của Huyndai - hãng đóng tàu lớn nhất thế giới.

Việc có những ngành công nghiệp mạnh là mong muốn của bất kỳ quốc gia nào. Nhưng cần phải xem xét thấu đáo những lợi thế vốn có và cái giá có thể phải trả cho quyết định được đưa ra. Dưới góc nhìn khách quan, bài viết sẽ mô tả quá trình và điều kiện phát triển ngành đóng tàu, bối cảnh ngành đóng tàu thế giới hiện nay và mục tiêu của các nước, từ đó xem xét những gì đang diễn ra và cơ hội nào cho ngành đóng tàu Việt Nam.

Quá trình và điều kiện phát triển của các cường quốc đóng tàu

EU được xem là cái nôi của ngành đóng tàu thế giới và họ đã giữ vị trí quán quân trong nhiều thế kỷ. Mãi đến năm 1956 họ mới bị Nhật Bản qua mặt. Nhưng EU luôn giữ được vị trí dẫn đầu về các loại tàu có công nghệ và giá trị gia tăng cao.

Đối với Nhật Bản, sau thế chiến thứ hai, nền kinh tế vật chất gần như kiệt quệ, nhưng cái mà Nhật Bản không bị mất đi là nguồn nhân lực. Nhờ đó mà chỉ 10 năm sau chiến tranh, bằng việc triển khai chương trình "Keikaku Zosen" (kế hoạch phát triển ngành đóng tàu), Nhật Bản đã dẫn đầu thế giới. Trong giai đoạn này, Nhật Bản chỉ mất 10 năm để có được 20% thị phần và 20 năm để chiếm lĩnh gần 40% thị phần đóng tàu thế giới.

Ở Hàn Quốc, đóng tàu đã trở thành một trong những ngành trọng điểm trong Kế hoạch phát triển các ngành công nghiệp nặng và hoá chất vào những năm đầu thập niên 1970. Từ năm 2000, Hàn Quốc đã thay thế vị trí của Nhật Bản. Tuy nhiên, Hàn Quốc đã phải mất 10 năm (1974 – 1984) để thêm được 7% thị phần và 20 năm để có được 21,5% thị phần và họ đã phải trả một giá rất đắt cho vị trí quán quân như ngày nay.

Thành công của Nhật Bản và Hàn Quốc là do (1) lợi thế lao động rẻ; (2) sự hỗ trợ và trợ cấp to lớn của chính phủ; (3) sự hỗ trợ của các nước phương Tây, nhất là Hoa Kỳ; (4) sự phát triển của các ngành phụ trợ; và nhất là (5) nhờ việc đầu tư vào giáo dục và nguồn nhân lực một cách đúng đắn ngay từ ban đầu.

Đối với Trung Quốc, trong suốt 10 năm (1984-1994), ngành đóng tàu chỉ tăng được khoảng 3% thị phần và mất 20 năm, mới đạt được 11,7% thị phần. Khác với Nhật Bản và Hàn Quốc, mặc dù không nhận được sự trợ giúp (thậm chí còn gặp nhiều cản trở) của các nước phương Tây, nhưng Trung Quốc có lợi thế rất lớn là thị trường nội địa khổng lồ. Dự kiến trong thập kỷ tới, Trung Quốc sẽ vượt qua Hàn Quốc để giữ vị trí quán quân.

Bối cảnh hiện tại, triển vọng của ngành đóng tàu thế giới và mục tiêu của các cường quốc đóng tàu trên thế giới

Hiện tại, trung tâm đóng tàu của thế giới đang ở Đông Á với ba nước Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc chiếm đến 85% tổng sản lượng, EU chỉ có 11%. Các nước còn lại chiếm hơn 4%. Tuy nhiên, xét về giá trị, EU lại là khu vực chiếm một tỷ lệ doanh thu lớn nhất (gần 30%) do họ tập trung vào những loại tàu cao cấp như: tàu chở khí lỏng và tàu chở khách. Trong khi đó, Hàn Quốc chiếm lĩnh các loại tàu chở container, tàu chở dầu, Nhật Bản tập trung vào tàu chở hàng khô, tàu chở khí lỏng. Còn Trung Quốc đang cố gắng chiếm lĩnh tất cả những gì có thể.

Một thị trường đóng tàu mạnh được kỳ vọng sẽ tiếp tục trong một tương lai thấy trước. Với mức sản lượng 40 triệu tấn vào cuối năm 2004, dự báo đến năm 2015 sản lượng tàu toàn cầu sẽ vào khoảng 50 triệu tấn năm.

Đến năm 2015, mục tiêu của Hàn Quốc là dẫn đầu hành trình thiên niên kỷ, chiếm 40% thị phần. Còn mục tiêu của Trung Quốc dẫn đầu thế giới, với 35% thị phần. Nhật Bản thì tập trung vào các loại tàu có công nghệ cao, siêu trọng. EU dẫn đầu ở những phân đoạn thị trường cao cấp với doanh thu 40 tỷ USD, gấp 3 lần hiện nay. Nếu đúng theo các mục tiêu này thì khi đó, năng lực sản xuất toàn cầu sẽ lớn hơn nhu cầu ít nhất từ 10% - 20%.

Hiện nay, Trung Quốc là nước có đầy đủ các yếu tố để phát triển ngành này. Đối với những nước chỉ có lợi thế nhân công mà không có khả năng phát triển các ngành phụ trợ, không có thị trường nội địa lớn, rất khó có thể tạo được chỗ đứng trong ngành công nghiệp này trong vòng 20 năm tới và dường như không thể cạnh tranh với Trung Quốc.

Trong bối ảnh như vậy, việc giành lấy một mảnh đất, dù nhỏ, cho ngành đóng tàu Việt Nam cũng khó tựa dời non lấp bể, chứ chưa nói đến mục tiêu đầy tham vọng là trong vòng 10 năm sẽ nâng thị phần từ 0,8% hiện nay lên 10%.

Thực trạng và cơ hội cho ngành đóng tàu Việt Nam

Điểm được xem là lợi thế duy nhất của ngành đóng tàu Việt Nam là nhân công rẻ (tuy nhiên yêu tố này rất khó cạnh tranh với Trung Quốc). Còn lại, theo những người am hiểu lĩnh vực này thì ngành đóng tàu Việt Nam có năng lực nhỏ bé, trình độ lạc hậu, đầu tư phân tán và manh mún và không có lợi thế so sánh trong ngành mà ngày càng đòi hỏi kỹ thuật cao và trở nên thâm dụng vốn. Thêm vào đó, những ngành công nghiệp phụ trợ gần như không thể phát triển làm cho tỷ lệ nội địa hóa thấp, giá trị gia tăng không đáng kể và tỷ suất lợi nhuận hết sức khiêm tốn (dưới 2% giá trị con tàu). Chỉ cần có một biến động nhỏ về giá đầu vào thì lợi nhuận dễ dàng chuyển từ dương sang âm. Thậm chí, con số lợi nhuận nêu trên có thể chưa bao gồm phần chi phí khấu hao và chi phí sử dụng vốn đầu tư vào các xưởng đóng tàu mà bình quân có thể lên đến 6-10 triệu USD cho một con tàu.

Vấn đề tiếp theo là tính hiệu quả và sự manh mún trong đầu tư. Năm 1999, với 70 triệu USD dùng để nâng cấp cơ sở hiện có, nhưng Nhà máy đóng tàu Hạ Long chỉ đóng được tàu 55.000 tấn. Trong khi với 150 triệu USD, Nhà máy đóng tàu Huyndai-Vinashin sửa được tàu 400.000 tấn và đóng mới tàu 100.000 tấn. Hơn thế nữa, cuối năm 2005, Công ty đóng tàu ABG của Ấn Độ đã huy động vốn xây dựng nhà máy đóng tàu 120.000 tấn, với

tổng mức đầu tư chỉ 89 triệu USD (gồm 9 triệu vốn lưu động). Cùng thời điểm này, Vinashin đã khởi công xây dựng Nhà máy đóng tàu Nghi Sơn có mức đầu tư khoảng 75 triệu USD, nhưng quy mô lại nhỏ hơn nhà máy của ABG rất nhiều. Mặt khác, với khoảng 350 triệu USD đang đầu tư vào hơn chục dự án hiện nay, bình quân mỗi dự án chỉ có 35 triệu USD thể hiện rất rõ sự manh mún trong đầu tư của Vinashin.

Với mức đầu tư 3 tỷ USD sẽ đưa Vinashin có quy mô bằng ¾ quy mô của Huyndai - hãng đóng tàu lớn nhất thế giới hiện nay với 15% thị phần. Ở đây không đề cập đến việc đầu tư manh mún với các hợp đồng giá rẻ, giá trị gia tăng thấp, liệu Vinashin có đủ khả năng quản lý các khoản đầu tư một cách hiệu quả? Nếu thất bại, chính phủ (các ngành khác hiệu quả hơn) phải trợ cấp cho những khoản thua lỗ. Hơn nữa, với khoản đầu tư khổng lồ nêu trên, do hiệu ứng lấn áp, các ngành khác sẽ bị giảm nguồn vốn đầu tư là điều hiển nhiên.

Kết luận

Tuy kế hoạch phát triển ngành đóng tàu với một mục tiêu đầy tham vọng đã được phê duyệt, nhưng nhìn vào 5 điều kiện hay lợi thế mà Nhật Bản và Hàn Quốc đã từng có và Trung Quốc đang có để phát triển ngành đóng tàu thì Việt Nam gần như không có lợi thế nào. (1) Tuy giá nhân công ở Việt Nam rẻ, nhưng không thể thấp hơn Trung Quốc. (2) Việc trợ cấp của nhà nước là có thể nhưng điều này sẽ bị đe dọa bởi các vụ kiện bán phá giá mà Việt Nam chẳng được lợi lộc gì khi thực hiện những trợ cấp, hỗ trợ quá lộ liễu như việc chuyển cho Vinashin 750 triệu USD phát hành trái phiếu quốc tế trong năm 2005. Và với quy mô quá nhỏ của nền kinh tế, của ngân sách, liệu nhà nước có đủ tiền để trợ cấp cho ngành công nghiệp hàng tỷ đô la này không? (3) Việt Nam có thể tiếp cận thị trường EU hoặc thị trường Hoa Kỳ, nhưng cũng chỉ là đơn thương độc mã mà không có các nước Phương Tây đứng đằng sau như Nhật Bản và Hàn Quốc trước đây, hay có thị trường nội địa rộng lớn như Trung Quốc hiện nay. (4)Khả năng phát triển nguồn nhân lực là có thể. Nhưng với sự không dứt khoát trong cải cách giáo dục thì có thể 20 năm nữa, Việt Nam vẫn chưa thể có một nguồn nhân lực chất lượng cao. Bốn yếu tố nêu trên có thể vớt vát được, nhưng (5) việc mà Việt Nam gần như không thể làm là phát triển các ngành phụ trợ do không có một thị trường đủ lớn như Trung Quốc hoặc nằm trong một liên minh như Nhật Bản và Hàn Quốc để tạo lợi thế theo quy mô hay sự tập trung của các ngành, cụm công nghiệp.

Cách thực tế hơn cả là Việt Nam chỉ nên tập trung vào một vài cụm công nghiệp đóng tàu có sẵn lợi thế hơn là rải mành mành ở hầu hết các vùng miền, đồng thời chỉ chọn những công đoạn phù hợp hơn là xây dựng tất cả các ngành phụ trợ. Hơn thế nữa, thay vì hạn chế chỉ cho thành lập các liên doanh đóng tàu như hiện nay, Việt Nam nên mở cửa cho nước ngoài, nhất là Hàn Quốc và Nhật Bản thành lập các doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài và khuyến khích khu vực kinh tế tư nhân tham gia vào ngành công nghiệp này. Làm như vậy sẽ phát huy được các lợi thế ở nước sở tại cộng với lợi thế nhân công rẻ ở Việt Nam. Có như vậy, may ra mới có thể xây dựng được một ngành đóng tàu mạnh có khả năng cạnh tranh cao.

CƠ HỘI NÀO CHO NGÀNH ĐÓNG TÀU VIỆT NAM?

GIỚI THIỆU

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển mạng lưới công nghiệp tàu thuỷ Việt Nam đến năm 2010 (QĐ 1055/QĐ-TTg, ngày 11/11/2002), và Đề án điều chỉnh phát triển Tổng công ty Công nghiệp Tàu thuỷ Việt Nam (Vinashin) giai đoạn 2005 - 2010, định hướng đến 2015 (QĐ1106/QĐ-TTg, ngày 18/10/2005), vào năm 2010, Việt Nam (1) trở thành quốc gia đóng tàu mạnh trong khu vực và thế giới, (2) tỷ lệ nội địa hoá 60% đối với các sản phẩm tàu biển đóng mới, (3) có khả năng đóng mới tàu chở hàng 80.000 dwt, tàu chở dầu 300.000 dwt, tàu vận tải container 3.000 TEU, sửa chữa được tàu 400.000 dwt, (4) có thể tự chế tạo được các loại tàu tải trọng đến 50.000 dwt, (5) tổng sản lượng tàu đạt 3 triệu tấn năm với tổng kim ngạch xuất khẩu đạt 1 tỷ USD[1] (đến năm 2015 là 5 triệu tấn, chiếm khoảng 10% thị phần đóng tàu thế giới).

Để đạt được mục tiêu đề ra, tổng vốn đầu tư giai đoạn 2005-2010 cho Vinashin khoảng 3 tỷ USD, gấp 7 lần mức vốn dự kiến giai đoạn 2001-2010 (QĐ 1420/QĐ-TTg ngày 02/11/2001). Ngày 04/11/2005, Chính phủ Việt Nam đã chuyển toàn bộ 750 triệu USD phát hành trái phiếu quốc tế lần đầu cho Vinashin để triển khai kế hoạch này.

Những động thái nêu trên cho thấy, Việt Nam đang quyết tâm xây dựng một ngành đóng tàu mạnh. Trong phân tích này không bàn đến tính hợp lý của quyết định mà chỉ xem xét những yếu tố cần thiết để có thể phát triển ngành công nghiệp đóng tàu của Việt Nam, hay nói cách khác là xem xét cơ hội phát triển ngành đóng tàu của Việt Nam.

NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU TRÊN THẾ GIỚI

Đóng tàu là ngành thường xuyên biến động cùng với sự tăng trưởng của kinh tế toàn cầu và thương mại quốc tế. Trong quá khứ, thậm chí đến gần đây, đóng tàu là ngành thâm dụng lao động, nên những nước có mức lương thấp rất phù hợp cho các hoạt động này[2]. Do vậy, đóng tàu thường được xem là ngành quan trọng chiến lược ở các nước đang phát triển. Lợi thế của ngành này thường giảm khi nền kinh tế phát triển (do nhân công trở nên đắt đỏ hơn). Chính điều này đã dẫn đến vị trí đầu thế giới (về sản lượng) luôn thay đổi. Trước năm 1956, là sự độc chiếm của các nước EU. Nhật Bản giữ vị trí quán quân trong suốt 44 năm. Từ năm 2000, Hàn Quốc đã thay thế Nhật Bản. Dự kiến trong thập niên tới, Trung Quốc sẽ dẫn đầu thế giới.

Hiện tại, trung tâm đóng tàu thế giới đang ở Đông Á với ba nước Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc chiếm đến 85% tổng sản lượng. EU chiếm 11%. Các nước còn lại (trong đó

[1] Doanh thu bình quân 1 triệu tấn tàu khoảng 0,75 tỷ USD. Với 3 triệu tấn tàu doanh thu khoảng 2,2 tỷ USD mà chỉ xuất khẩu 1 tỷ USD, hơn 1 tỷ tiêu thụ trong nước (chiếm khoảng 2% GDP) dường như không hợp lý lắm vì mục tiêu đến năm 2010 của ngành hàng hải Việt Nam chỉ là 3 triệu tấn tàu, tổng vốn dự kiến sắm tàu của Tổng công ty Hàng hải giai đoạn 2006-2010 chỉ là 1,5 tỷ USD.

[2] Hiện tại, đây là ngành thâm dụng vốn hơn là thâm dụng lao động. Cuối năm 2004, doanh thu bình quân người của 4 cường quốc đóng tàu khoảng 120.000 USD, Việt Nam chỉ có 27.000 USD.

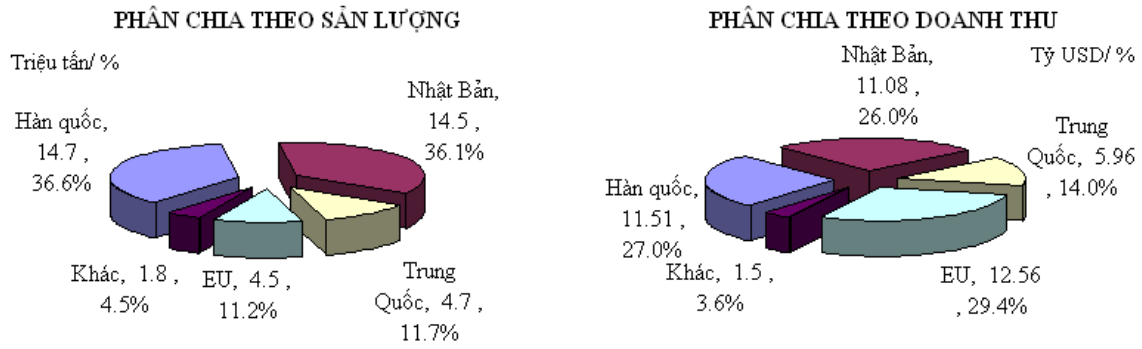
có Việt Nam) chỉ vẻn vẹn hơn 4% thị phần đóng tàu thế giới. Sự phân chia thị phần đóng tàu thế giới được thể hiện trong bảng sau:

Năm	Nhật Bản	Hàn quốc	Trung Quốc	EU	Nước khác
1938*	14.9%	NA	NA	81.6%	3.5%
1956*	20.5%	NA	NA	75.3%	4.1%
1964	38.7%	NA	NA	55.0%	6.2%
1974	50.4%	0.9%	NA	41.2%	7.5%
1984	53.0%	8.0%	1.8%	23.1%	14.1%
1994	44.0%	21.5%	5.5%	21.9%	7.1%
2000	37.9%	38.6%	5.2%	14.3%	4.0%
2004	36.1%	36.6%	11.7%	11.2%	4.5%

Nguồn: Lloyd's Register's "World Fleet Statistics & Manchester Guardian 18/04/1958
**Nước khác chỉ là Hoa Kỳ; NA: không có số liệu*

Xét về giá trị, EU lại chiếm tỷ lệ doanh thu lớn nhất, do họ tập trung vào những loại tàu cao cấp như tàu chở khí lỏng và tàu chở khách. Trong khi đó, Hàn Quốc chiếm lĩnh các loại tàu vận tải container, tàu chở dầu; Nhật Bản tập trung vào tàu chở hàng khô, tàu chở khí lỏng; còn Trung Quốc đang cố gắng chiếm lĩnh tất cả những gì có thể.

Cơ cấu sản lượng và doanh thu của các nước đóng tàu chính vào cuối năm 2004 được thể hiện trong đồ thị 1 dưới đây[3]:



Nguồn: Lloyd's Register's "World Fleet Statistics" & Báo cáo thường niên của Hiệp hội đóng tàu Châu Âu.

Đóng tàu không phải là ngành mang lại lợi nhuận cao do những khoản trợ cấp của nhà nước cho rất nhiều nhà máy đóng tàu làm cho dư thừa công suất dẫn đến sự canh tranh về giá rất quyết liệt. Theo khảo sát của EU, do dư thừa công suất, vào năm 2002, các nhà máy đóng tàu Hàn Quốc có chi phí cao hơn giá ký hợp đồng trên 20%[4]. Những dữ liệu trên website www.coltoncompany.com cho thấy tỷ suất lợi nhuận của các hãng đóng tàu lớn nhất thế giới mà tài sản của họ không còn phải khấu hao nhiều là rất khiêm tốn.

Việc xem xét quá trình phát triển của các cường quốc đóng tàu sẽ là một cách tốt để hình dung một cách đầy đủ bức tranh của ngành công nghiệp này.

[3] Có ba con số dùng để đo lường sản lượng và quy mô của ngành đóng tàu là lượng đặt hàng mới, sản lượng hoàn thành và tổng lượng đặt hàng. Trong bài viết chủ yếu là dùng chỉ tiêu sản lượng hoàn thành hàng năm.
[4] Cộng đồng Châu Âu (2003): Báo cáo thứ bảy về ngành đóng tàu thế giới

Ngành đóng tàu của các nước EU

EU được xem là cái nôi của ngành đóng tàu. Họ đã dẫn đầu (đúng hơn là độc chiếm) ngành này trong nhiều thế kỷ. Vị trí dẫn đầu (về sản lượng) đã bị Nhật Bản chiếm lĩnh vào năm 1956. Tuy nhiên, thế mạnh hiện nay của EU là phát triển công nghệ với chi phí nghiên cứu và phát triển lên đến 10% doanh thu[5], họ luôn tập trung vào các phân khúc thị trường có giá trị gia tăng cao. Tuy chỉ chiếm 11% thị phần về sản lượng, nhưng lại chiếm gần 30% doanh thu toàn cầu.

Ngành đóng tàu Nhật Bản

Khi thế chiến lần thứ hai chấm dứt, kinh tế Nhật Bản nói chung, ngành đóng tàu nói riêng gần như kiệt quệ. Nhưng cái mà Nhật Bản không mất đi là nguồn vốn nhân lực. Nhờ đó mà chỉ sau một thập kỷ triển khai chương trình "Keikaku Zosen" (kế hoạch phát triển ngành đóng tàu), vào năm 1956 sản lượng đóng tàu của Nhật Bản đã đạt 1,529 triệu tấn (trong đó giá trị xuất khẩu đạt 1,119 triệu tấn, chiếm đến 73%), vượt qua Anh Quốc[6] và luôn dẫn đầu thế giới cho đến năm 2000. Trong giai đoạn này, Nhật Bản chỉ mất 10 năm để có được 20% thị phần và 20 năm để chiếm lĩnh gần 40% thị phần đóng tàu thế giới.

Ngành đóng tàu Hàn Quốc

Đóng tàu đã trở thành một trong những ngành trọng điểm trong Kế hoạch phát triển các ngành công nghiệp nặng và hoá chất vào những năm đầu thập niên 1970[7]. Với việc tập trung cao độ của Chính phủ Hàn Quốc dành cho lĩnh vực này làm cho công suất đóng tàu của Hàn Quốc luôn được mở rộng bất chấp sự đi xuống của xu hướng thị trường trong thập niên 1990[8]. Kết quả đến năm 1999, lượng đặt hàng mới của Hàn Quốc đã vượt qua Nhật Bản và từ năm 2000, nước này đã thay thế Nhật Bản trở thành quốc gia dẫn đầu thế giới về sản lượng. Tuy nhiên, trong giai đoạn đầu, Hàn Quốc đã phải mất 10 năm (1974 – 1984) để thêm được 7% thị phần và 20 năm để có được 21,5% thị phần.

Hàn Quốc đã phải trả một giá rất đắt để có được vị trí này[9]. Hơn thế nữa, rắc rối vẫn đang đeo đuổi họ, vào năm 2003, nước này đã bị EU kiện ra WTO về bán phá giá tàu mà xuất phát từ những trợ giúp của chính phủ cho ngành công nghiệp này[10]. Nhiều người cho rằng việc phát triển ngành đóng tàu của Hàn Quốc là một sự điên rồ.

Thực ra, thành tựu lớn nhất của Hàn Quốc hiện nay lại là các ngành công nghệ cao, điều mà họ đã được hưởng lợi nhờ việc đầu tư rất tốt vào giáo dục và nguồn nhân lực ngay từ những ngày đầu.

---

[5] Cộng đồng Châu Âu (2003): LeaderSHIP 2015

[6] Cục Hàng hải Nhật Bản (2003): Báo cáo đánh giá ngành đóng tàu của Nhật Bản năm 2003; Kazunori ECHIGO (1958): Phát triển ngành công nghiệp đóng tàu Nhật Bản sau thế chiến thứ hai và sự sống dậy của độc quyền

[7] Ngân hàng Thế giới (2002): Suy ngẫm lại sự thần kỳ Đông Á

[8] Robert Hassink (2005): Địa lý, các mạng lưới và sự đổi mới ở các khu vực công nghiệp già cỗi

[9] Rất tiếc không có được con số chính thức số tiền mà Hàn Quốc đã đầu tư vào ngành công nghiệp này, nhưng chắc chắn đây là một con số không nhỏ.

[10] Phán quyết của WTO trong vụ kiện này cho rằng không đủ chứng cứ để kết luận Hàn Quốc bán phá giá, nhưng WTO cũng khuyến cáo Hàn Quốc không nên có những chính sách hỗ trợ cho ngành này như vậy.

Ngành đóng tàu Trung Quốc

Trước những năm 2000, tốc độ tăng trưởng của ngành đóng tàu ở Trung Quốc tương đối khiêm tốn, bình quân trong 5 năm trước đó chỉ là 11,5%. Nhưng kể từ khi Ban chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc quyết định củng cố và đưa đóng tàu trở thành ngành công nghiệp dẫn đầu thế giới thì mọi chuyện đã bắt đầu khởi sắc[11]. Tốc độ tăng sản lượng bình quân trong 5 năm gần đây là 30%/năm. Hiện Trung Quốc đang chiếm 15% thị phần về sản lượng sản xuất và 17% thị phần số lượng đặt hàng trên toàn thế giới. Chậm nhất vào năm 2015, Trung Quốc sẽ thay thế vị trí của Hàn Quốc để trở thành nước có sản lượng đóng tàu lớn nhất thế giới. Tuy nhiên, còn khó khăn hơn cả Hàn Quốc, Trung Quốc phải mất 10 năm để có thêm hơn 3% thị phần và 20 năm để có được 11,7% thị phần.

Nguyên nhân thành công của ngành đóng tàu Nhật Bản và Hàn Quốc

1. *Lợi thế về chi phí lao động*[12]*:* Vào năm 1956, chỉ số chi phí tiền lương ở Nhật Bản chỉ có 44, trong khi bình quân các nước Châu Âu là 100 và Hoa Kỳ lên đến 323[13]. Vào những năm 1980-1998, chi phí tiền lương đóng tàu ở Hàn Quốc chỉ bằng 20%-30% chi phí của các nước phát triển[14].

2. *Sự hỗ trợ và trợ cấp của chính phủ:* Chính phủ Nhật và Hàn Quốc đã hỗ trợ và trợ cấp rất nhiều cho ngành đóng tàu cũng như các ngành công nghiệp theo kế hoạch như bảo hộ thị trường nội địa, trợ cấp (nhất là trợ cấp thông qua tín dụng chỉ định và tín dụng xuất khẩu). Tuy nhiên, cách này hiện không còn phù hợp do vi phạm những quy định của WTO.

3. *Sự hỗ trợ của các nước Phương Tây, nhất là Hoa Kỳ*: Nhật Bản đã được hưởng lợi rất nhiều từ Chiến tranh Triều Tiên và Hàn Quốc đã được hưởng lợi rất nhiều từ Chiến tranh Việt Nam khi Hoa Kỳ để cho các nước này cung cấp các dịch vụ hậu cần trong các cuộc chiến tranh hàng tỷ đô la. Trong thời kỳ chiến tranh lạnh, các nước Phương Tây đã hỗ trợ để Nhật Bản và Hàn Quốc nhanh chóng mạnh lên trong liên minh của họ. Đây là những cơ hội vàng và độc nhất vô nhị cho phát triển kinh tế của hai nước này mà hầu như không nước nào có được.

4. *Các ngành công nghiệp phụ trợ rất phát triển (nhất là ngành thép, tự động hoá và công nghệ hàn):* Đây là yếu tố vô cùng quan trọng ảnh hưởng trực tiếp đến ngành đóng tàu vì giá trị của con tàu chủ yếu nằm ở phần máy tàu và vỏ tàu. Nếu các ngành nêu trên không phát triển thì giá trị con tàu gần như phải nhập khẩu toàn bộ. Như Ấn Độ hay Việt Nam hiện nay sẽ rất khó.

5. *Chính sách đúng đắn trong việc phát triển nguồn nhân lực và hệ thống giáo dục:* Một nguyên nhân quyết định đến sự thành công của Nhật Bản và Hàn Quốc là nhờ chính sách phát triển nguồn nhân lực, hệ thống giáo dục hết sức đúng đắn ngay sau chiến tranh. Nhân lực là một yếu tố hết sức quan trọng trong ngành này.

[11] Marine news (2005): China's drive towards world dominance
[12] Ở những nước có chi phí lao động cao, tiền lượng chiếm từ 30-60% chi phí sản xuất.
[13] Kazunori ECHIGO (1958): Phát triển ngành công nghiệp đóng tàu Nhật Bản sau thế chiến thứ hai
[14] http://www.coltoncompany.com/shipbldg/statistics/wages.htm

Đối với Trung Quốc, ngoài điểm chung là chi phí nhân công rẻ, khả năng phát triển các ngành phụ trợ…, khác với Nhật Bản và Hàn Quốc, tuy không nhận được sự hỗ trợ của các nước Phương Tây (thậm chí là ngược lại), nhưng Trung Quốc với tư cách một nước lớn có thị trường nội địa khổng lồ là một lợi thế khó mà nước nào có được (trừ Ấn Độ trong tương lai).

Xu hướng và triển vọng của ngành đóng tàu thế giới

Những sự thay đổi cơ cấu trong thị trường đóng tàu tạo ra kết quả trong tương lai dài hơn và tăng cầu cho tất cả các loại tàu. Một thị trường đóng tàu mạnh được kỳ vọng sẽ tiếp tục trong một tương lai thấy trước nhờ tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu khả quan và lãi suất thấp. Theo dự báo, đến năm 2015, sản lượng tàu trên thế giới khoảng 50 triệu tấn và mục tiêu đến năm 2015 của các nước đóng tàu chính như sau[15]:

- *Hàn Quốc:* Trong **"Sáng kiến 2005"**, Hàn Quốc đã đặt ra mục tiêu dẫn đầu hành trình thiên niên kỷ, với sản lượng 16,7 triệu tấn tàu, chiếm 40% thị phần, doanh thu 17 tỷ USD[16].

- Chiến lược phát triển của ngành đóng tàu Trung Quốc có thể gói gọn vào cụm từ "dẫn đầu thế giới", với sản lượng 24 triệu tấn, chiếm 35% thị phần[17].

- Nhật Bản: Tập trung vào các loại tàu có công nghệ cao và siêu công nghệ, siêu trọng[18]. Tuy không có con số chính thức, nhưng chắc chắn Nhật Bản không có kế hoạch giảm sản lượng. Sản lượng vào năm 2015 tối thiểu phải bằng hiện nay.

- EU: Trong **"LeaderSHIP 2015",** EU đã đặt ra mục tiêu tiếp tục duy trì vị trí dẫn đầu ngành công nghiệp đóng tàu thế giới ở những phân đoạn thị trường cao cấp với doanh thu vào 40 tỷ USD, gấp 3 lần hiện nay[19]. Với mục tiêu như vậy, chắc chắn EU không có ý định giảm thị phần mà đến năm 2015, tối thiểu phải bằng hiện tại.

Nhìn vào mục tiêu của các cường quốc đóng tàu cho thấy, việc chen chân của các nước khác là rất khó. Theo quá trình phát triển của ngành đóng tàu và việc chiếm lĩnh vị trí quán quân cho thấy, ở thời điểm hiện tại, Trung Quốc là nước có đầy đủ các yếu tố để phát triển ngành này. Đối với những nước chỉ có lợi thế nhân công mà không có khả năng phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ với sức cạnh tranh cao, không có thị trường nội địa lớn, rất khó có thể tạo được chỗ đứng trong ngành công nghiệp này trong vòng ít nhất 20 năm và dường như không thể cạnh tranh với Trung Quốc.

[15] Các con số ở phần này có sự mâu thuẫn là do mục tiêu của từng nước với những dự báo khác nhau.
[16] Hiệp hội đóng tàu Hàn Quốc (2005): Báo cáo thường niên năm 2005
[17] Bejing Review: (http://www.bjreview.com.cn/En-2005/05-10-e/10-bus-2.htm)
[18] Cục Hàng hải Nhật Bản (2004): Báo cáo đánh giá ngành đóng tàu năm 2003
[19] Hiệp hội đóng tàu EU (2005): Báo cáo thường niên năm 2005

NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU VIỆT NAM

Thực trạng và năng lực hiện có

Điểm được xem là lợi thế duy nhất của ngành đóng tàu Việt Nam là nhân công rẻ (tuy nhiên yếu tố này rất khó cạnh tranh với Trung Quốc[20]). Còn lại, theo đánh giá của những người am hiểu lĩnh vực này thì ngành đóng tàu Việt Nam có (1) năng lực nhỏ bé, trình độ lạc hậu, (2) đầu tư phân tán và manh mún. Nếu không kể liên doanh Huyndai-Vinashin, với gần 60 cơ sở đóng tàu, hiện tại, năng lực của ngành đóng tàu Việt Nam chỉ khoảng 300.000 tấn tàu năm[21], bằng 0,75% thị phần đóng tàu thế giới. Chỉ có hai nhà máy đóng tàu là Nam Triệu và Hạ Long có khả năng đóng tàu đến 53.000 tấn, còn lại chủ yếu tập trung vào các loại tàu nhỏ (tải trọng dưới 6.500 tấn)[22]

Việc năm 2004 Graig Investment Limited đồng ý ký hợp đồng đóng 15 tàu 53.000 dwt khi mà năng lực của Vinashin chưa đáp ứng[23] là do giá rẻ cộng với việc nắm bắt được sự hỗ trợ của Chính phủ Việt Nam và yêu cầu cam kết bảo lãnh của ngân hàng nên Graig chắc chắn rằng bằng mọi giá, Vinashin cũng sẽ thực hiện hợp đồng đúng hạn.

Hiệu quả của các hợp đồng đóng tàu 53.000 dwt

Giá của một con tàu đã ký là 26,5 triệu USD[24]. Theo tính toán của Vinashin, lợi nhuận từ mỗi con tàu chỉ vào khoảng 0,33 triệu USD, bằng 1,2% doanh thu là không đáng kể. Chỉ cần một chút biến động giá đầu vào là phần lợi nhuận này sẽ chuyển từ dương sang âm. Thực tế, với một con tàu kích thước như trên, giá trên thế giới vào thời điểm tính toán của Vinashin trong năm 2005 khoảng 32,6 triệu USD[25], cao hơn con số hợp đồng được ký đến 6,1 triệu USD hay 23%. Với sự gia tăng chóng mặt của các loại nguyên vật liệu, máy móc thiết bị phục vụ cho việc đóng tàu trong thời gian vừa qua, để đảm bảo hoàn vốn với giá đã ký là rất khó. Ngoài ra, có thể trong tính toán hiện tại, chưa bao gồm khoản khấu hao và chi phí sử dụng vốn cho việc đầu tư các xưởng đóng tàu mà nếu mức đầu tư bằng liên doanh Huyndai-Vinashin hay ABG của Ấn Độ thì có thể dao động từ 6-10 triệu USD cho một con tàu.

Hơn thế nữa, do nguyên vật liệu và thiết bị chủ yếu là nhập khẩu, nên giá trị gia tăng của ngành đóng tàu Việt Nam hầu như không đáng kể. Do đó, câu hỏi đặt ra là liệu việc ký

[20] Hiện nay, chi phí nhân công đóng tàu ở Trung Quốc chỉ bằng 1/10 - 1/15 ở Nhật Bản và Hàn Quốc nơi mà chi phí này lên đến 30% chi phí con tàu (http://www.bjreview.com.cn/En-2005/05-10-e/10-bus-2.htm)
[21] Liên minh công nghiệp và kinh doanh Nauy (2004): Nghiên cứu phát triển của khu vực tư nhân và cơ hội kinh doanh ngành công nghiệp và thương mại Nauy ở Việt Nam
[22] Hiện nay, tổng lượng đặt hàng của Vinashin khoảng 1,5 triệu tấn, cao hơn khả năng sản xuất 5 lần. Con số trung bình trên thế giới là 3,75.
[23] Với năng lực hiện có, để hoàn tất 15 con tàu 53.000 dwt, nếu không nâng cấp hai nhà máy có khả năng đóng loại tàu này là Hạ Long và Nam Triệu phải mất khoảng 5 năm.
[24] Đây là con số tính toán vào năm 2005 của Vinashin. Theo công bố, tổng giá trị hợp đồng của 15 con tàu này là 322 triệu USD (tháng 04/2004), bình quân 21,5 triệu USD. Tháng 11/2004, Wah Kwong Shipping's đã ký hợp đồng mua hai tàu 53.000 dwt của nhà máy đóng tàu Chengxi Trung Quốc với giá 54 triệu USD.
[25] Thống kê của Hiệp hội đóng tàu Hàn Quốc và tính toán của tác giả.

kết hợp đồng có mức giá thấp như vậy có đảm bảo về mặt kinh tế, tài chính cho Vinashin nói riêng, ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam nói chung?

Việc đầu tư các cơ sở đóng tàu

Năm 1999, Liên doanh Huyndai-Vinashin đã xây dựng một nhà máy đóng tàu hiện đại nhất đông nam Á[26], với 2 ụ khô. Một ụ có kích thước (dài-rộng-sâu) 380x65x13m, còn ụ kia là 260x45x13m, có thể sửa tàu 400.000 dwt và đóng mới tàu 100.000 dwt, tổng mức đầu tư 150 triệu USD.

Trong Quý III/2005, Công ty đóng tàu ABG của Ấn Độ phát hành cổ phiếu để xây dựng một nhà máy đóng tàu 120.000 dwt với 2 ụ khô có kích thước 400x45x10m, tổng mức đầu tư chỉ 89 triệu USD (bao gồm 9 triệu USD vốn lưu động)[27].

Trong hai năm 1999-2000, Nhà máy đóng tàu Hạ Long đầu tư 70 triệu USD từ một khoản vay của Ba Lan để nâng cấp nhà máy hiện có[28], nhưng so với Huyndai-Vinashin thì nhà máy này rất lạc hậu, hiện chỉ có một triền ngang kích thước 250x88m, đóng được tàu 15.000 dwt và một đà dọc kích thước 250x36m, đóng được tàu 55.000 dwt[29] (Chi phí để xây dựng một ụ khô đắt hơn chi phí xây dựng đà và triền rất nhiều).

Nhìn vào gần một chục dự án đang đầu tư của Vinashin với tổng mức đầu tư vào khoảng, 6.000 tỷ đồng (tương đương 350 triệu USD) cho thấy việc đầu tư rất manh mún, bình quân mỗi dự án chỉ có mức đầu tư khoảng 35 triệu USD. Riêng nhà máy đóng tàu Nghi Sơn với mức đầu tư 1.200 tỷ đồng (tương đương 75 triệu USD) xấp xỉ bằng mức đầu tư nhà máy của ABG, nhưng quy mô lại nhỏ hơn nhiều.

Vốn đầu tư cho ngành công nghiệp đóng tàu ở Việt Nam không phải là nhỏ, nhưng tại sao ngành công nghiệp này vẫn lạc hậu và với cách đầu tư dàn trải như vậy thì ngành đóng tàu có thể phát triển hay không là điều đáng quan tâm.

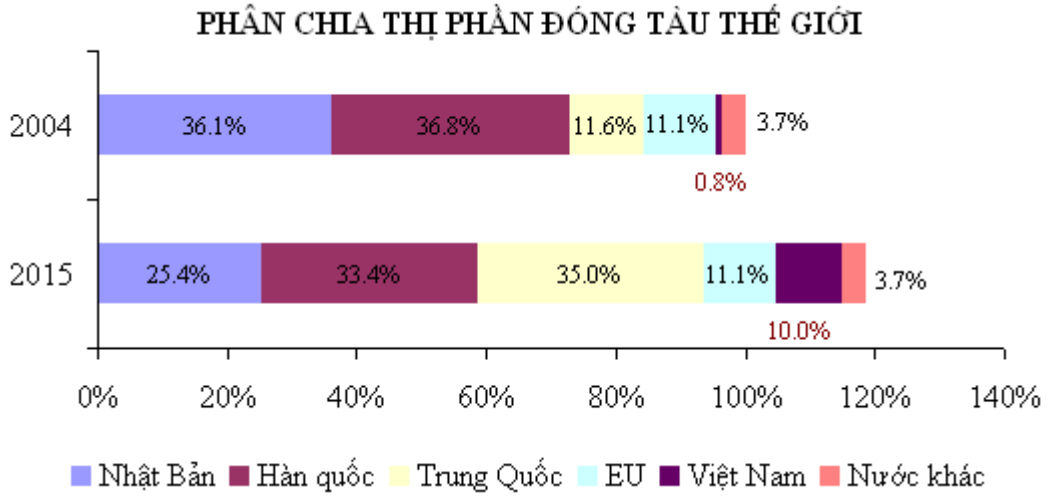
Khả năng thu hồi vốn và quản lý các khoản đầu tư dự kiến

Với 750 triệu USD mà Chính phủ chuyển cho Vinashin vào tháng 11/2005, nếu tính toán trong vòng 20 - 30 năm, với lãi suất 7,125% (bằng lãi suất trái phiếu phát hành vừa rồi)[30] thì hàng năm, Vinashin phải có được 60-70 triệu USD để trả nợ. Với 3 tỷ USD, con số này sẽ là 240- 280 triệu USD, tương đương giá trị của 9-11 con tàu 53.000 tấn. Nếu giá trị khấu hao, chi phí vốn và lợi nhuận của mỗi con tàu khoảng 10% giá trị hợp đồng[31], thì bình quân hàng năm, Vinashin phải sản xuất được 5 triệu tấn tàu, bằng 30% năng lực sản xuất của Hàn Quốc hiện nay, chiếm tối thiểu 10% thị phần thế giới thì may ra mới có khả năng hoàn vốn.

[26] Đại sứ quán Đan Mạch tại Việt Nam: Đánh giá ngành đóng tàu Việt Nam
[27] ABG (2005): Cáo bạch đỏ ngày 12/08/2005
[28] Liên minh công nghiệp và kinh doanh Nauy (2004): Nghiên cứu phát triển của khu vực tư nhân và cơ hội kinh doanh ngành công nghiệp và thương mại Nauy ở Việt Nam
[29] Vinashin: Website: www.vinashin.com.vn
[30] Thực ra con số này phải cao hơn (tối thiểu là 10%) vì rủi ro của Vinashin cao hơn rủi ro quốc gia. Với lãi suất 10%, số tiền phải trả hàng năm từ 80-90 triệu USD
[31] Chi phí khấu hao bình quân của ngành đóng tàu trên thế giới không quá 5% doanh thu. Ví dụ, năm 2004, tổng khấu hao, cộng lợi nhuận và chi phí vốn của Huyndai chỉ chiếm có 8,1% doanh thu.

Có thể nói, đây là một mục tiêu rất khó thực hiện. Vì vào những năm 1950, Nhật Bản chỉ mất 10 năm để có được 20% thị phần, nhưng đến những năm 1970, Hàn Quốc phải mất 10 năm để tăng được 7% thị phần và 20 năm để có được 21,5% thị phần. Đến thập niên 1980, Trung Quốc mất 10 năm để có thêm hơn 3% thị phần và 20 năm để có được 11,7% thị phần. Với khoảng 1% thị phần hiện nay, khả năng chiếm được 10% thị phần vào năm 2015 là rất khó vì nếu các cường quốc thực hiện đúng các mục tiêu của mình thì đến thời điểm đó, năng lực sản xuất toàn cầu sẽ lớn hơn nhu cầu tối thiểu từ 10% - 20%. Lúc bấy giờ rủi ro cho những nước đi sau sẽ rất cao.

Thị phần đóng tàu hiện tại và kế hoạch đến năm 2015 của các nước được thể hiện trong đồ thị 2 dưới đây.



(Ở đây do không có con số công bố nên giả sử Nhật Bản vẫn giữ sản lượng như hiện nay, EU và các nước khác không tăng thêm thị phần)

Đóng tàu không phải là ngành thâm dụng lao động. Với sản lượng hơn 10 triệu tấn tàu hiện nay, số nhân công trực tiếp trong ngành này ở Nhật Bản chỉ gần 109.000 người, các ngành phụ trợ khoảng 4 lần nữa. Như vậy, với sản lượng giả sử đạt được 5 triệu tấn năm thì số lao động trực tiếp tối đa vào khoảng 60.000 người, lao động phụ trợ chỉ khoảng 240.000 nghìn người. Mức đầu tư 750 triệu để tạo thêm một việc làm trực tiếp là một con số rất lớn. Với mức độ như vậy, nếu cứ tập trung vào các ngành thâm dụng vốn thì nhiệm vụ giải quyết 1,5 triệu lao động hàng năm sẽ khó khăn hơn rất nhiều.

Với mức đầu tư 3 tỷ USD, vào năm 2010 Vinashin sẽ có quy mô gấp khoảng 10 lần hiện nay, với tài sản cố định bằng 75% của Huyndai - hãng đóng tàu lớn nhất thế giới với 15% thị phần[32], bằng 1,4 lần Samsung và 1,9 lần Daewoo. Chưa nói đến tính manh mún, dàn trải của việc đầu tư và hậu quả của các hợp đồng đóng giá rẻ, liệu việc tăng quy mô lên đến 10 lần trong vòng 5 năm có đảm bảo rằng Vinashin có thể quản lý khối tài sản khổng lồ một cách hiệu quả?

Hơn nữa, tính hợp lý của việc đầu tư một lúc 3 tỷ USD cần được xem xét một cách cẩn thận. Năm 2005, Tổng công ty Đóng tàu Nhà nước Trung Quốc (CSSC) khởi công xây

[32] www.hhi.com

dựng tổ hợp đóng tàu lớn nhất thế giới với tổng mức đầu tư 3,6 tỷ USD, hoàn thành vào năm 2015, có khả năng đóng 12 triệu tấn tàu mỗi năm[33]. Với số tiền nêu trên của Vinashin, mục tiêu 5 triệu tấn tàu thì quá khiêm tốn, nhưng để đầu tư vào các ngành phụ trợ thì lại không đủ. Có chăng chỉ là những dự án nhỏ lẻ, chắp vá và manh mún.

Việt Nam có đủ điều kiện để phát triển ngành đóng tàu?

Với tình hình thực tế ở Việt Nam hiện nay, việc xây dựng và phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ, nhất là ngành thép, tự động hoá, hàn và chế tạo máy tàu là điều rất khó. Khả năng cạnh tranh với Trung Quốc là rất mong manh. Nhìn vào ma trận phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, đe dọa (ma trận SWOT) dưới đây có thể sẽ thấy rõ điều này.

SWOT	VIỆT NAM	TRUNG QUỐC
ĐIỂM MẠNH – ĐIỂM YẾU	**Về kỹ thuật**	
	▪ Không có khả năng thiết kế và chế tạo ▪ Hầu như không có nghiên cứu và phát triển (R&D) ▪ Chủ yếu đóng các loại tàu nhỏ ▪ Thiếu đội ngũ thợ lành nghề, ít được đào tạo bài bản	▪ Khả năng thiết kế và chế tạo tốt, rất hạn chế việc thuê ngoài ▪ R&D được chú trọng với những mô hình thử nghiệm hiện đại ▪ Đóng những loại tàu lớn ▪ Có đủ nguồn nhân lực chất lượng cao
	Về vận hành và thị trường	
	▪ Quá trình sản xuất thủ công là chủ yếu, dựa vào kỹ năng ▪ Năng suất lao động rất thấp ▪ Nguyên vật liệu chủ yếu là nhập khẩu ▪ Cơ sở hạ tầng nghèo nàn, khó phát triển các ngành phụ trợ ▪ Quản lý dây chuyền cung cấp kém hiệu quả ▪ Chi phí nhân công rẻ ▪ Thị trường nội địa nhỏ ▪ Có thể mời gọi các nhà đầu tư Hàn Quốc, Nhật Bản	▪ Tự động hóa trong nhiều công đoạn sản xuất ▪ Năng suất lao động tương đối cao ▪ Nguyên vật liệu luôn có sẵn trong nước ▪ Cơ sở hạ tầng phát triển, các ngành phụ trợ phát triển tốt ▪ Quản lý dây chuyền cung cấp hiệu quả ▪ Chi phí nhân công rẻ ▪ Thị trường nội địa khổng lồ ▪ Các nhà đầu tư Hàn Quốc, Nhật Bản e ngại các vấn đề nhạy cảm

[33] Horizons (2004): Ngành đóng tàu ở Trung Quốc

CƠ HỘI	▪ Phát triển một ngành công nghiệp đóng tàu mạnh	▪ Thống lĩnh thị trường đóng tàu thế giới
ĐE DỌA	▪ Khả năng không thể cạnh tranh sẽ tạo ra một sự lãng phí khổng lồ ▪ Giảm khả năng cạnh tranh do ngành khác không có cơ hội phát triển vì không đủ vốn	▪ Khả năng có thể chiếm được thị phần về sản lượng, nhưng hiệu quả kinh tế có thể không đảm bảo ▪ Giảm khả năng cạnh tranh do ngành khác không có cơ hội phát triển vì không đủ vốn

Đây mới chỉ là so sánh với Trung Quốc, còn Nhật Bản, Hàn Quốc hay EU thì Việt Nam khó có thể so sánh được vì họ ở những phân đoạn thị trường mà rất lâu nữa Việt Nam mới có thể nghĩ tới.

Một vấn đề khác cần đặc biệt lưu ý là cách thức mà Việt Nam đang làm. Bài học từ ngành đóng tàu Hàn Quốc cho thấy chỉ vì những hỗ trợ của chính phủ nước này trong quá khứ mà vào năm 2003 họ đã bị EU kiện bán phá giá. Đối với Việt Nam, cách chuyển vốn như hiện nay từ tiền huy động trái phiếu hiện nay cho Vinashin sẽ làm một bất lợi vô cùng lớn trong các vụ kiện sau này, nhất là vấn đề xác định nền kinh tế thị trường để làm căn cứ quyết định các vụ kiện bán phá giá. Luật chơi quốc tế hiện nay khác rất nhiều so với một thời điểm Nhật Bản và Hàn Quốc trợ cấp cho các ngành công nghiệp của họ.

KẾT LUẬN

Tuy kế hoạch phát triển ngành đóng tàu với một mục tiêu đầy tham vọng đã được phê duyệt, nhưng nhìn vào 5 điều kiện hay lợi thế mà Nhật Bản và Hàn Quốc đã từng có và Trung Quốc đang có để phát triển ngành đóng tàu thì Việt Nam gần như không có lợi thế nào. (1) Tuy giá nhân công ở Việt Nam rẻ, nhưng không thể thấp hơn Trung Quốc. (2) Việc trợ cấp của nhà nước là có thể nhưng điều này sẽ bị đe dọa bởi các vụ kiện bán phá giá mà Việt Nam chẳng được lợi lộc gì khi thực hiện những trợ cấp, hỗ trợ quá lộ liễu như việc chuyển cho Vinashin 750 triệu USD phát hành trái phiếu quốc tế trong năm 2005. Nhưng với quy mô quá nhỏ của nền kinh tế, của ngân sách, liệu nhà nước có khả năng trợ cấp cho ngành công nghiệp hàng tỷ đô la này không? (3) Việt Nam có thể tiếp cận thị trường EU hoặc thị trường Hoa Kỳ, nhưng cũng chỉ là đơn thương độc mã mà không có các nước Phương Tây đứng đằng sau như Nhật Bản và Hàn Quốc trước đây hay, có thị trường nội địa rộng lớn như Trung Quốc hiện nay. (4) Khả năng phát triển nguồn nhân lực là có thể. Nhưng với sự không dứt khoát trong cải cách giáo dục thì có thể 20 năm nữa, Việt Nam vẫn chưa thể có một nguồn nhân lực chất lượng cao. Bốn yếu tố nêu trên có thể vớt vát được, nhưng (5) việc không thể là phát triển các ngành phụ trợ vì Việt Nam không có một thị trường đủ lớn như Trung Quốc hoặc nằm trong một liên minh như Nhật Bản và Hàn Quốc để tạo lợi thế theo quy mô hay sự tập trung của các ngành.

Xét về những điểm mạnh, điểm yếu cơ hội và thách thức của Việt Nam hiện nay, việc quyết định cách phát triển ngành công nghiệp đóng tàu cần xem xét hai vấn đề là khả năng không thể cạnh tranh với các nước khác (nhất là Trung Quốc) và những bất lợi có thể gặp phải từ chính sách này.

Cách hiệu quả hơn cả là Việt Nam chỉ nên tập trung vào một vài cụm công nghiệp đóng tàu có sẵn lợi thế hơn là rải mành mành ở hầu hết các vùng miền, đồng thời chỉ chọn những công đoạn phù hợp hơn là xây dựng tất cả các ngành phụ trợ. Hơn thế nữa, thay vì hạn chế chỉ cho thành lập các liên doanh, nên mở cửa cho nước ngoài (nhất là Hàn Quốc và Nhật Bản) thành lập các doanh nghiệp 100% vốn của họ và khuyến khích khu vực kinh tế tư nhân tham gia vào ngành công nghiệp này. Làm như vậy sẽ phát huy được các lợi thế ở nước sở tại cộng với lợi thế nhân công rẻ ở Việt Nam. Khi đó, may ra mới có thể xây dựng được một ngành đóng tàu mạnh có khả năng cạnh tranh cao[34].

[34] Một chủ đề khác liên cần quan tâm mà không được đề cập trong phân tích này đó là vấn đề xây dựng các cảng biển. Sự có mặt của các tàu mẹ ở Bà Rịa Vũng Tàu trong một vài năm tới sẽ hiệu quả hơn cho các nhà sản xuất vận chuyển trực tiếp container bằng xe tải hoặc tàu hỏa hơn là các tàu con. Điều này chỉ ra rằng, chỉ một sự nâng cấp ở mức cần thiết vừa phải các cảng ở khu vực miền Trung hơn là đầu tư vào nhiều cảng ở khu vực này. Tình trạng ở miền Bắc với cảng Hải Phòng và Cái Lân thì phức tạp, nhưng với việc nạo vét luồng lạch ở Cái Lân sẽ cho phép các tàu lớn hơn cập cảng này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Ngành đóng tàu nói chung

1. ABG Shipbuilding Limited (2005): Bản thảo cáo bạch đỏ (draft red herring prospectus)
2. Balance technology Consulting (2000): Khả năng cạnh tranh và chuẩn mực trong lĩnh vực thiết bị hàng hải (Competitiveness and Benchmarking in the Field of Marine Equipment)
3. Barry Rogliano (2005): Thị trường đóng tàu năm 2004 (The Shipbuilding Market in 2004)
4. Bejing Review (2005): Full Steam Ahead
5. Clarkson Research (2004): Ngành đóng tàu thế giới năm 2004 (The world shipbuilding industry in 2994)
6. Cộng đồng Châu Âu (1999): Thực trạng ngành đóng tàu thế giới (The Situation in World Shipbuilding)
7. Cộng đồng Châu Âu (2000): Báo cáo thứ hai về ngành đóng tàu thế giới (Second Report from the Commission to the Council on the Situation in World Shipbuilding)
8. Cộng đồng Châu Âu (2000): Báo cáo thứ ba về ngành đóng tàu thế giới (third Report from the Commission to the Council on the Situation in World Shipbuilding)
9. Cộng đồng Châu Âu (2001): Báo cáo thứ tư về ngành đóng tàu thế giới (Fourth Report from the Commission to the Council on the Situation in World Shipbuilding)
10. Cộng đồng Châu Âu (2002): Báo cáo thứ năm về ngành đóng tàu thế giới (Fifth Report from the Commission to the Council on the Situation in World Shipbuilding)
11. Cộng đồng Châu Âu (2002): Báo cáo thứ sáu về ngành đóng tàu thế giới (Sixth Report from the Commission to the Council on the Situation in World Shipbuilding)
12. Cộng đồng Châu Âu (2003): Báo cáo thứ bảy về ngành đóng tàu thế giới (Seventh Report from the Commission to the Council on the Situation in World Shipbuilding)
13. Cộng đồng Châu Âu (2003): Tổng quan ngành đóng tàu thương mại quốc tế (Overview of The international Commercial Shipbuilding Industry)
14. Cộng đồng Châu Âu (2003): Hàn Quốc – Những biện pháp ảnh hưởng đến hoạt động giao thương các loại tàu thương mại (Korea- Measures Affecting Trade in Commercial Vessels)

15. Cộng đồng Châu Âu (2003): LeaderSHIP 2015
16. Cộng đồng Châu Âu (2000): Nghiên cứu ngành đóng tàu các nước Đông Âu (Eastern European Shipbuilding Industry Study)
17. Cộng đồng Châu Âu (2000): Nghiên cứu khả thi công nghệ và kinh tế của việc phân rã tàu ở châu Âu (Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe).
18. Cục Hàng hải Nhật Bản (2004): Ngành đóng tàu ở Nhật Bản năm 2003 (Shipbuilding in Japan 2003)
19. Col Virginia Closs: Đánh giá ngành đóng tàu Hoa Kỳ (Shipbuilding)
20. Đỗ An Chi (2003): Từ điển kinh tế Hàng hải Anh – Việt
21. Các cơ chế ngân sách thúc đẩy phát triển đội tàu (Fiscal Regimes to promote Fleet Development
22. Fivos Andritsos (2000): Sự tự động hóa và tích hợp trong quá trình sản xuất tàu (The Automation and Integration of Production Processes in Shipbuilding)
23. Frances Huggett (2005): Vụ nổ lớn đưa Trung Quốc tiến tới (Big bang propels China on)
24. Hiệp hội đóng tàu EU (2005): Báo cáo thường niên năm 2004 - 2005 (Annual Report 2004-2005)
25. Hiệp hội đóng tàu Hàn Quốc (2004): Báo cáo thường niên năm 2004 (shipbuilding Korea 2004)
26. Hiệp hội đóng tàu Hàn Quốc (2005): Báo cáo thường niên năm 2005 (shipbuilding Korea 2005)
27. Hiệp hội đóng tàu Hoa Kỳ (2003): Mối đe doạ của Trung Quốc (The China threat)
28. Horizon (2004): Ngành đóng tàu ở Trung Quốc (Shipbuilding in China)
29. Hồ Quang Long (2003): Sổ tay thiết kế tàu thủy
30. Kazunori ECHIGO (1958): Phát triển ngành đóng tàu Nhật Bản sau chiến tranh và sự sống dậy của độc quyền (Development of postwar Japanese Shipbuilding Industry and Revival of Monopoly)
31. I-maritime consultancy Private Limited (2005): Ngành đóng tàu Ấn Độ (India Shipbuilding)
32. Lim yung Irene (2001): Ngành đóng tàu Hàn Quốc: Những chiếm lược thúc đẩy sức cạnh tranh toàn cầu (Korean Shipbuilding Industry: Strategies for Global Competitiveness)
33. Lloyd's (2004): Ngành đóng tàu ở Trung Quốc (China's Shipbuilding)
34. Marine News (2005): Con đường đến thống lĩnh thế giới của Trung Quốc (China's drive towards world dominance)
35. Maritime RTD Study (2000): The Current Extent of Member States Maritime RTD Activity with Reference to Shipbuilding, Shipping and Marine Resources

36. Martin Stopford (2004): Ngành đóng tàu thế giới 2004 (World Shipbuilding 2004)
37. Martin Stopford (2005): Trung Quốc trong sự chuyển đổi: Tác động của nó lên ngành vận tải biển ở thập kỷ trước và thập kỷ tới (China in Transition: Its impact on shipping in the last decade and the next)
38. Martin Stopford (2005): Toàn cảnh thương mại biển thế giới; Đâu là vị trí thích hợp của Trung Quốc trong bức tranh toàn cầu? (World sea trade outlook; Where China fits in to the global picture)
39. Ngân hàng Thế giới (2002): Suy ngẫm lại sự thần kỳ đông Á
40. Nobe (2001): Ngành đóng mới và sửa chữa tàu ở các nước ứng viên: Ba Lan, Estonia, Cộng Hòa Séc, Hungary và Slovenia (The shipbuilding and Ship Repair Sectors in the Candidate Countries: poland, Estonia, the Czech Republic, Hungary and Slovenia)
41. NTIS (2000): Đóng tàu và sửa chữa (Shipbuilding and Repair)
42. Nordic Industries (2003): Giới thiệu ngành đóng tàu Trung Quốc (Introduction to shipbuilding in China)
43. Nordic Industries (2004): Tóm tắt ngành đóng tàu Hàn Quốc (Summary of Korean shipbuilding industry)
44. Ocean shipping consultants: Ngành đóng tàu: Sự tụt dốc nghiêm trong trước mắt, nhưng có những lý do để lạc quan (Shipbuilding: Major Downturn ahead, but some Reasons for Cheer)
45. Robert Hassink (2005): Tình hình địa lý, các mạng lưới và sự đổi mới ở các khu vực công nghiệp xưa cũ (Geography, networks and renewal in old industrial areas?)
46. Seatrade (2005): Những kế hoạch mở rộng (expansion plans)
47. Shipyard Technology New (2001): Thế kỷ của Trung Quốc (China's Century?)
48. SSMR(2005): World Shipbuilding and Maritime Casualties
49. Tim Huxley (2004): Xu hướng đóng tàu thế giới (World Shipbuilding Trends)
50. Wei Jaifu (2005): Ngành tàu biển châu Á ở tốc độ đầy đủ (Asia's Shipping Industry at Full Speed)
51. William R. Hawkins (2001): Trung Quốc hoạch định như thế nào để chiếm lĩnh ngành đóng tàu (How China plans to dominate the shipbuilding industry)

Ngành đóng tàu Việt Nam

1. Chiến lược phát triển ngành cơ khí Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn 2020 (QĐ 186/2002/QĐ-TTg ngày 26/12/2002)
2. Chiến lược phát triển giao thông Vận tải Việt Nam đến năm 2020 (QĐ 206/2004/QĐ-TTg, ngày 10/12/2004)
3. Đại sứ quán Đan Mạch tại Việt Nam (2005): Đánh giá ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam

4. Đề án phát triển Tổng công ty công nghiệp Tàu thuỷ Việt Nam giai đoạn 2001-2010 (QĐ 1420/QĐ-TTg, ngày 02/11/2001)
5. Đề án điều chỉnh phát triển Tổng công ty công nghiệp Tàu thuỷ Việt Nam giai đoạn 2005-2010 và định hướng đến 2015 (QĐ 1106/QĐ-TTg, ngày 18/10/2005)
6. Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty Công nghiệp tàu Thuỷ Việt Nam thí điểm mô hình Hội đồng quản trị ký hợp đồng thuê tổng giám đốc điều hành (QĐ 247/2005/QĐ-TTg, ngày 06/10/2005)
7. Liên minh kinh doanh và công nghiệp Na Uy (2004): Đánh giá ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam
8. Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thuỷ đến năm 2010 (QĐ 1055/QĐ-TTg ngày 11/11/2002)
9. Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010 (QĐ-202/1999/QĐ-TTg, ngày 12/10/1999)
10. Thông tin trên về việc phát hành 750 triệu USD trái phiếu quốc tế
11. Thông tin về ngành đóng tàu Việt Nam & Vinashin
12. Một số tài liệu và đánh giá của một số tổ chức, chuyên gia khác

Một số website tham khảo chính

1. Hiệp hội đóng tàu EU: http://www.cesa-shipbuilding.org
2. Hiệp hội đóng tàu Nhật Bản: http://www.sajn.or.jp/e
3. Hiệu Hội đóng tàu Hàn Quốc: http://www.koshipa.or.kr/eng
4. Hiệp Hội đóng tàu Hoa Kỳ: http://www.americanshipbuilding.com/
5. Ngành đóng tàu thế giới: www.coltoncompany.com; http://www.lr.org; www.clarksons.net
6. Vinashin: www.vinashin.com.vn