

Ngày 8 tháng 2, năm 2015

Một khảo sát về ngành công nghiệp đóng tàu ở Việt Nam

Công ty cổ phần World Link Japan

Ito Junichi

Trong 19 năm từ năm 1969 đến năm 1988, tôi đã làm việc liên quan tới ngành đóng tàu và vận tải hàng hải của Nhật. Và trong thời gian đó, 4 năm từ năm 1983 đến 1987, đã trực ở Jakarta vì Dự án phát triển ngành đóng tàu Indonesia.

Với kinh nghiệm trên, tôi xin trình bày ý kiến về Quyết định thủ tướng số 1901/QĐ-TTg. (Xin bổ sung thêm rằng mặc dù trong Quyết định này liệt kê các loại tàu như “tàu thương mại thông thường”, “tàu bắt cá” hay “tàu khai thác dầu khí” v.v. ngang nhau nhưng trong cuộc khảo sát này chỉ nói về “tàu thương mại thông thường”.)

Công nghiệp đóng tàu là ngành sử dụng lao động điển hình, nên cần nhiều lao động công nghệ thấp. Và tỷ lệ chi phí lao động chiếm trên giá tàu cao đến 30%. Với 2 yếu tố là “nhiều lao động công nghệ thấp” và “chi phí lao động cạnh tranh”, trung tâm công nghiệp đóng tàu trên thế giới đã chuyển từ Anh sang Mỹ, rồi Nhật, Hàn Quốc, và Trung Quốc.

Những năm 1960 và 1970, chi phí lao động của Hàn Quốc được coi là rẻ hơn của Nhật 50%. Vì vậy Hàn Quốc hồi đó có thể đóng tàu được rẻ hơn 15%. Và công nghiệp đóng tàu chuyển từ Nhật sang Hàn Quốc vào đầu những năm 1970, rồi Hàn Quốc vượt Nhật để trở thành “Vương quốc đóng tàu sản lượng nhiều nhất thế giới”.

Còn tiền lương cho lao động trong ngành đóng tàu Trung Quốc hiện nay chỉ 1/7 của Nhật và Hàn Quốc. Vì vậy vào những năm 1990 ngành đóng tàu chuyển từ Hàn Quốc sang Trung Quốc, và bây giờ Trung Quốc đã phát triển như là một phần của “Vương quốc đóng tàu trên thế giới”.

Lịch sử ngành đóng tàu ở Nhật Bản bắt đầu từ 120 năm trước, thời kỳ Minh Trị. Vào năm 1945, tức 70 năm trước, đã nâng cao công nghệ để tự đóng tàu chiến “Yamato”, lớn nhất thế giới hồi đó. Người ta đã nhận xét chung rằng chính vì nền tảng này Nhật Bản đã trở thành “Vương quốc đóng tàu nhất thế giới” ngay lập tức sau Thế chiến II.

Tuy nhiên, cả ngành đóng tàu Hàn Quốc lẫn ngành đóng tàu Trung Quốc chưa có lịch sử tự đóng tàu thật lớn và cần công nghệ cao như tàu chiến Yamato. Vậy tại sao Hàn Quốc phát triển được để trở thành Vương quốc đóng tàu sau Nhật Bản mất chỉ 30 năm, Trung Quốc sau Hàn Quốc mất chỉ 20 năm?

Tôi nghĩ phải để ý đến điểm trên khi suy nghĩ về sự phát triển công nghiệp đóng tàu ở Việt Nam

(1) Ngành đóng tàu là Kỹ thuật kinh nghiệm tới đơn vị Centimet

Tàu có nhiều loại khác nhau. Có loại tàu cần năng lực thiết kế và đóng tàu cao cấp như tàu chở khách, tàu LNG, tàu hóa chất, tàu chở container, và cũng có loại tàu đóng tương đối đơn giản miễn đủ năng lực đóng tàu (con người) và thiết bị, như tàu chở hàng rời rạc. Trước mắt phải nhận thức rằng loại tàu rất đa dạng.

Vào những năm 1970, Hàn Quốc đầu tiên đã đóng tàu chở hàng rất phổ thông, một loại tàu có thể đóng được tương đối đơn giản. Họ đã mua từ Nhật tất cả các nguyên vật liệu và thiết bị cần thiết để đóng tàu như tấm thép, động cơ, máy móc trên boong v.v., và mua cả bản thiết kế từ Nhật, tuyển kỹ sư người Nhật nữa.

Họ vẫn có thể đóng tàu rẻ hơn Nhật Bản hơn 15% vì chi phí lao động thấp hơn 50% so với Nhật. Xưởng đóng tàu Hàn Quốc sản xuất đại trà những loại tàu đơn giản mà không sinh lời khi đóng ở Nhật. Từ khi đó Hàn Quốc rộ lên cơn sốt đóng tàu.

Nhiều người trẻ Hàn Quốc đến xưởng đóng tàu xin việc, số lượng sinh viên học công nghệ đóng tàu tăng, số công nhân giỏi và nhiều kinh nghiệm cũng tăng, thành ra phương thức đóng tàu hiệu quả riêng của Hàn Quốc cũng được tạo ra, và giá tàu trong ngành công nghiệp đóng tàu Hàn Quốc càng rẻ và cạnh tranh thêm. Hiện nay trình độ lên cao đến mức có thể đáp ứng năng lực thiết kế và đóng tàu như tàu chở khách hoặc tàu LNG.

Tuy nhiên, hồi ban đầu Hàn Quốc phải nhập từ Nhật Bản và Châu Âu là những phụ tùng chính mà chiếm đa số trên giá tàu, như động cơ chính, máy móc trên boong, chân vịt, trục cơ (crankshaft), v.v. Đáng chú ý ở đây là một sự thật rằng “tình trạng không có ngành công nghiệp phụ trợ” đã không trở ngại lớn đối với sự phát triển của ngành đóng tàu Hàn Quốc.

Hiện nay Hàn Quốc đạt tỷ lệ cung ứng nội địa khoảng 85%, nhưng điều đó là kết quả các nhà sản xuất phụ tùng tàu thủy nước ngoài đến Hàn Quốc hoạt động theo xu hướng tăng sản lượng tàu, chứ không phải “quốc sách xúc tiến công nghiệp phụ trợ”. Ở Trung Quốc cũng tình hình tương tự. Mặc dù tỷ lệ cung ứng nội địa ở Trung Quốc coi như số không, nhưng đứng thứ 3 thế giới về số lượng tàu

đóng, cũng là một phần “Vương quốc đóng tàu thế giới”.

Ngành đóng tàu là một công nghiệp lắp ráp quy mô lớn với đơn vị chính xác tới Centimet. Ở chính điểm này là khác biệt lớn với các công nghiệp với đơn vị Milimet hay Micromet như ngành ô tô hay đồ điện. Và quan trọng nhất là sự chênh lệch Centimet này sẽ được điều chỉnh bởi bàn tay của “công nhân nhiều kinh nghiệm tại hiện trường” hay “lao động công nghệ thấp”.

Tại Nhật Bản hay Hàn Quốc hiện nay, ngành đóng tàu bị coi là 3K (chữ đầu của 3 từ theo tiếng Nhật “Kitanai” - bẩn, “Kitsui” - vất vả, “Kiken” – nguy hiểm), nên trở thành một nghề không được giới trẻ ưa thích. Vì vậy dần lão hóa tại hiện trường, giảm mạnh số công nhân đủ kinh nghiệm, không được chuyển giao công nghệ sang thế hệ trẻ, không hoàn tất được khâu cuối để điều chỉnh bằng tay. Có áp dụng máy móc hóa, tự động hóa để đối phó, nhưng máy móc hóa và tự động hóa trong ngành đóng tàu có sự hạn chế. Nếu cứ tiếp tục tình trạng này, tính ưu thế của ngành đóng tàu Trung Quốc sẽ được duy trì trong một thời gian vì họ có thể đảm bảo nhiều lao động công nghệ thấp. Tuy nhiên, như lịch sử của ngành đóng tàu trên thế giới đã cho thấy, vị trí công nghiệp đóng tàu của Trung Quốc cũng sẽ bị đe dọa trong tương lai bởi những nước mà chi phí lao động thấp như Ấn Độ hay Việt Nam.

Tôi muốn nói ở đây là, lịch sử phát triển ngành đóng tàu Hàn Quốc và Trung Quốc đã chứng minh rõ ràng rằng ngành công nghiệp đóng tàu có một mô hình phát triển chung, tức là “Việc sản xuất nhiều con tàu có thể đào tạo con người thông qua lao động tích lũy kinh nghiệm tại hiện trường, rồi tạo ra năng lực thiết kế cao, và công nghiệp phụ trợ cũng sẽ phát triển một cách tự nhiên”.

(2) Việt Nam có thể trở thành “Vương quốc đóng tàu” thế hệ mới?

Ngành đóng tàu là công nghiệp tập trung 3 yếu tố là lao động, nguồn vốn (thiết bị) và công nghệ, và như đã nói trên, trong 3 yếu tố đó chi phí lao động rất quan trọng.

Tuy nhiên, như đã nói trên, môi trường làm việc ở ngành đóng tàu rất khó khăn. Tại các nước đã phát triển, công nghiệp đóng tàu khó hấp dẫn người trẻ để họ đi làm. Các lãnh đạo của ngành đóng tàu ở Nhật Bản và Hàn Quốc thường xuyên đau đầu vì vấn đề sự thiếu lao động có tay nghề và sự cao tuổi hóa. Sớm muộn Trung Quốc cũng sẽ phải đối mặt vấn đề tương tự.

Khi nhìn qua tình hình như vậy, không phải nói quá rằng nếu có thể “đóng nhiều con tàu và làm cho người trẻ tích lũy kinh nghiệm” thì tính khả thi của sự phát triển ngành đóng tàu Việt Nam sẽ được mở rộng.

Vậy tôi xin trình bày tình hình 3 yếu tố - lao động, nguồn vốn (thiết bị) và công nghệ tại Việt Nam như thế nào.

(A) Năng lực về công nghệ (năng lực thiết kế và đóng tàu)

Quyết định thủ tướng số 1901/QĐ-TTg có đề cập việc đưa bể thử mô hình hay tăng cường khoa công nghiệp đóng tàu ở các trường đại học Bách Khoa, Hàng Hải và Giao thông vận tải để nâng cao năng lực thiết kế. Tuy nhiên, người trẻ hiện nay né tránh nơi làm việc không có tương lai. Ở Nhật Bản và Hàn Quốc hiện tại, các lãnh đạo ngành đóng tàu đau đầu vì nhiều sinh viên tốt nghiệp khoa công nghiệp đóng tàu không xin việc ở ngành đóng tàu mà đi xin ở ngành khác, và ngành đóng tàu không thể thu hút được người trẻ mà có tài. Điều này là vì do người trẻ ở hai nước đang coi ngành đóng tàu như là một ngành suy thoái, khác với ngành công nghệ thông tin hay tài chính. Mặt khác, ở Trung Quốc nhiều người trẻ có tài vào khoa công nghiệp đóng tàu ở đại học rồi xin việc ở ngành đóng tàu, vì có triển vọng đầy cơ hội đóng tàu mới, có thể sản xuất được tàu cần công nghệ cao như tàu khách, tàu hóa chất hay tàu LNG trong tương lai nữa.

Nếu ngành đóng tàu ở Việt Nam chứng minh được sự sôi nổi và có tương lai so với các ngành khác, thì nhiều người trẻ sẽ đi xin việc vào xưởng đóng tàu, và số người sinh viên vào khoa công nghiệp đóng tàu cũng sẽ tăng. Năng lực thiết kế sẽ được đào tạo thông qua kinh nghiệm tại hiện trường. Sau việc tích lũy kinh nghiệm khi có ý chí mạnh “muốn đóng tàu loại mới” thì bể thử mô hình mới phát huy được chức năng của nó, chứ không phải bể thử mô hình là nguồn phát triển ngành đóng tàu.

(B) Nguồn vốn (thiết bị)

Ngành đóng tàu là ngành cần đầu tư thiết bị lớn, cũng như ngành xi-măng hay ngành thép. Để đầu tư thiết bị lớn, cần nguồn vốn khổng lồ, và chi phí đóng tàu cũng lớn. Tuy nhiên, cả Nhật Bản, Hàn Quốc, hay Trung Quốc không phải có thiết bị hiện đại từ đầu.

Năm 1989, tôi cùng một ông kỹ sư đóng tàu mới nghỉ hưu công ty đóng tàu lớn ở Nhật Bản đã đến thăm một xưởng đóng tàu ở gần Hải Phòng. Xưởng rộng như nhà thi đấu thể thao, trong đó họ tự sản xuất tất cả các nguyên liệu phụ tùng cần thiết để đóng tàu, như chân vịt hay rive để đính tán tấm thép, và tháo gỡ sửa chữa động cơ cũ và trục chân vịt.

Nhìn cảnh đó, với nước mắt sắp rơi, kỹ sư lão già Nhật Bản này nói, “Hoàn toàn giống như khi tôi mới đi làm. Chợt nhớ hồi trẻ. Thiết bị để đóng tàu đều bị phá hoại, nên sử dụng lại

nguyên vật liệu và máy móc trong tay thôi. Khi thấy những người làm ở xưởng này tôi thấy rằng người Việt Nam có tiềm năng và tinh thần sản xuất giống như người Nhật. Việt Nam chắc chắn sẽ trở thành Vương quốc đóng tàu lớn như Nhật Bản”.

Những năm 1970, các kỹ sư đóng tàu làm việc tại hiện trường có ý chí “Miễn có bãi rộng gần bờ biển có thể đóng tàu đơn giản như tàu chở hàng được”.

Năm 2004 tôi có dịp đến thăm một xưởng đóng tàu ở Việt Nam. Thiết bị ở đó có nhiều máy móc đầy đủ đến mức các xưởng vừa và nhỏ của Nhật Bản cũng thèm muốn. Tuy nhiên, vấn đề ở đây là, với máy móc thiết bị hiện đại như vậy, họ sản xuất được bao nhiêu chiếc tàu và làm cho lao động công nghệ thấp tích lũy bao nhiêu kinh nghiệm.

Tức là, nếu mất cả 1 năm để sản xuất được chỉ 1 chiếc tàu 10,000DWT đơn giản, sẽ không có sự phát triển ngành đóng tàu.

(c) Sức lao động

Như đã nói trên, lịch sử ngành đóng tàu là của những nước đảm bảo được số người lao động công nghệ thấp lần lượt trở thành Vương quốc đóng tàu. Ở chính điểm “có thể đảm bảo được số người lao động công nghệ thấp”, Việt Nam ngang với Ấn Độ cùng tiềm năng lớn để trở thành Vương quốc đóng tàu thế giới.

Các xưởng đóng tàu lớn ở Nhật Bản đã tiếp nhận nhiều người Việt Nam “tu nghiệp sinh”. Số người lũy kế được coi lên đến 2,000 hoặc có thể 3,000 người. Họ chủ yếu được đào tạo hàn, sơn, trang bị (lắp ráp các loại máy và phụ tùng trên tàu) tại hiện trường. Thời gian thực tập ngắn hạn chỉ khoảng 3 năm, nhưng họ được đánh giá chung là thực tập công nghệ rất nhanh và kỹ năng cũng giỏi. Có một tổ chức kiểm tra công nghệ đóng tàu, tên là NK (Hiệp hội hàng hải Nhật Bản). NK đánh giá các tàu có được đóng đúng theo quy định hay không rồi xếp hạng. Một cán bộ của tổ chức này khen ngợi rằng “công nghệ hàn của người Việt Nam rất giỏi, có thể nói được là đứng đầu thế giới”. Những người Việt Nam “tu nghiệp sinh” giỏi này, sau 3 năm thực tập thì phải về Việt Nam, và theo luật Nhật Bản không cho phép xưởng Nhật Bản tuyển họ tiếp (Gần đây quy định có sự thay đổi nên thời gian thực tập kéo dài từ 3 năm đến 5 năm). Và rất tiếc là sau khi những người Việt Nam tu nghiệp sinh về nước họ không thể phát huy được kỹ năng đó vì Việt Nam hồi đó không ở tình trạng sản xuất nhiều tàu, thành ra nhiều tu nghiệp sinh đã về quê phục vụ nông nghiệp.

Tôi muốn nói ở đây là trong 3 yếu tố lớn để phát triển ngành đóng tàu – công nghệ, nguồn vốn (thiết bị), lao động - thì Việt Nam có “lao động” - yếu tố quan trọng nhất - sẵn rồi, vấn

đề là hiện tại chưa có môi trường phát huy sức lao động đó.

(3) Nên làm gì bây giờ vì sự phát triển của ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam?

Như tôi đã trình bày đến nay, chỉ cần nghĩ “Với mục đích phát triển ngành đóng tàu Việt Nam, nên làm gì để sản xuất nhiều tàu và làm cho lao động ở ngành đóng tàu tích lũy kinh nghiệm đa dạng?”.

Phương án cụ thể như sau:

(Phương án 1) Tích cực kêu gọi xưởng đóng tàu nước ngoài.

Nếu tích cực kêu gọi xưởng đóng tàu 100% vốn nước ngoài, thì có thể làm cho lao động người Việt Nam tích lũy kinh nghiệm đa dạng trong thời gian ngắn.

(Phương án 2) Mở cửa các xưởng đóng tàu có sẵn ở Việt Nam kêu gọi xưởng đóng tàu nước ngoài đầu tư vào cũng có thể cho họ sở hữu đại đa số.

(Phương án 3) Mở cửa xưởng đóng tàu có sẵn ở Việt Nam làm xưởng đóng tàu phụ phục vụ cho xưởng đóng tàu của nước ngoài.

Phương thức này tương đương xưởng may trong ngành dệt may. Xưởng đóng tàu nước ngoài sẽ cung cấp tất cả những gì cần thiết để đóng tàu, từ bản thiết kế đến nguyên vật liệu, và xưởng đóng tàu Việt Nam sử dụng nó để sản xuất. Chỉ tiền công thôi mới được trả cho phía Việt Nam. Trước đây các xưởng đóng tàu Đài Loan, Indonesia, hay Hàn Quốc cũng áp dụng phương thức này.

(Phương án 4) Đóng tàu trọn gói

Xưởng đóng tàu Việt Nam tự nhập những gì cần thiết để đóng tàu như đã nêu trong phương án 3, ví dụ bản thiết kế, nguyên vật liệu, tấm thép đóng tàu, thép hình ống, van... từ xưởng đóng tàu nước ngoài mà có uy tín, rồi tự đóng tàu. Nếu xưởng đóng tàu Việt Nam có sức lao động tiềm năng và phù hợp với việc sản xuất những chiếc tàu tính năng đặc biệt như tàu tuần tra, tàu bắt cá, thuyền cung cấp để được sử dụng cho việc khai thác dầu khí, thì có thể sản xuất 2 đến 3 chiếc ban đầu, sau đó tự sản xuất được gồm cả khâu thiết kế.

(4) Những vấn đề nên lưu ý trong ngành đóng tàu

(a) Sự phát triển vận tải hàng hải

Các nước được gọi Vương quốc đóng tàu có một đặc điểm chung, đó là ngành vận tải hàng hải của các nước cũng phát triển, tức là nhu cầu nội địa là nền tảng của sự phát triển đó. Anh,

Nhật, Hàn và Trung Quốc... những nước này vừa là Vương quốc đóng tàu vừa là nước phát triển vận tải hàng hải hàng đầu thế giới. Việt Nam có thể kỳ vọng ở nhu cầu nội địa về ngành liên quan dầu khí, ngư nghiệp, tuy nhiên, vận tải hàng hải cả nội địa cả quốc tế đều chưa phát triển nhiều lắm. Phải lưu ý rằng sự phát triển ngành đóng tàu có liên quan chặt chẽ với sự phát triển của ngành vận tải hàng hải.

(b) Vấn đề vị trí xưởng đóng tàu

Bờ biển Việt Nam trải dài, nhưng về mặt địa hình, việc tìm vị trí phù hợp để xây dựng cảng thương mại tiếp nhận tàu vận tải quốc tế lớn thì khó, còn địa điểm xưởng đóng tàu đủ điều kiện tốt thì rất ít. Phải ghi nhận rằng, dù có thể có vị trí phù hợp nhưng vẫn phải để ý đến vấn đề liên quan tới các ngành khác như khu công nghiệp, cảng quân đội, cảng thương mại, khu du lịch, ngư nghiệp, v.v. nên khó có thể hình thành cụm liên kết ngành đóng tàu, không như Nhật, Hàn, hay Trung Quốc được. Vậy nên nghiên cứu kỹ địa điểm xưởng đóng tàu có sẵn, rồi thống nhất giữa các công ty đóng tàu về vấn đề xưởng nào đóng loại tàu nào. Việc hình thành “cụm liên kết ngành đóng tàu (việc đóng tàu + công nghiệp phụ trợ)” có phát triển theo nguyên tắc nền kinh tế. Nếu các xưởng đóng tàu bị nằm ở vị trí không thuận tiện về vận tải và rải rác trên toàn quốc nữa, thì giá các nguyên vật liệu đóng tàu sẽ cao, không có triển vọng về việc “hình thành ngành công nghiệp phụ trợ”.

<Kết luận>

Ngành đóng tàu tập trung tất cả các công nghệ có sẵn. Khu ở thì áp dụng công nghệ của ngành nhà ở, phòng động cơ thì áp dụng kỹ thuật công nghiệp như động cơ, bơm, van, nồi hơi, điều khiển, hoặc kỹ thuật các ngành như thép, ống, sơn, nhựa, và máy móc hàng hải thì áp dụng công nghệ điện tử hiện đại như ra-đa, máy vi tính, viễn thông. Sự phát triển của ngành đóng tàu gắn bó sâu sắc với sự phát triển công nghiệp của nước đó một cách toàn diện. Sự phát triển công nghiệp của những nước được gọi là Vương quốc đóng tàu như Anh, Mỹ, Nhật, Hàn và Trung Quốc là bằng chứng.

Tôi nghĩ Việt Nam nên phát triển ngành đóng tàu cho là một công nghiệp cơ bản là vì, như đã nói trên, theo lịch sử ngành đóng tàu, nước Việt Nam rất tiềm năng để trở thành Vương quốc đóng tàu thế hệ tiếp theo, và nữa là vì người Việt Nam có tiềm năng và tố chất sản xuất như người Nhật.

Còn về vấn đề Nhật Bản làm được gì để đóng góp cho sự phát triển ngành đóng tàu Việt Nam, tôi dự định trình bày trong một công trình riêng.