



CHƯƠNG TRÌNH SẢN XUẤT MÁY BAY CỦA NAM TRIỀU TIỀN

Nam Triều Tiên đang tiến tới xây dựng ngành kỹ nghệ hàng không bằng cách hình thành những chương trình dài hạn cho sự phát triển của ngành kỹ nghệ này. Bước khởi đầu được tiến hành sau gần hai thập niên chuẩn bị.

Mục tiêu nhắm tới là đến năm 2000 họ sẽ trở nên một trong mười quốc gia hàng đầu thế giới trong lĩnh vực hàng không; chính phủ đặt niềm tin vào một nỗ lực tổng hợp bao gồm chính phủ, tư nhân, các đại học và các học viện nghiên cứu.

Chính phủ kỳ vọng vào sự sử dụng nhân công rẻ và hiệu quả sản xuất như là những công cụ chủ yếu cho sự phát triển ngành kỹ nghệ mới mẻ này, và coi đó như nền tảng cho sự phát triển kinh tế trong thập niên tới.

Một trong những dự án chủ yếu có thể giúp các công ty sản xuất máy bay Nam Triều Tiên thu lợi được những kinh nghiệm kỹ nghệ hàng không lớn lao hơn, đó là dự án IIX (IIX project), theo đó các công ty Nam Triều Tiên sẽ tham gia vào sự phát triển và cùng hợp tác sản xuất những phi cơ trực thăng thuộc thể hệ mới dành cho quân đội quốc gia. Họ đặt hy vọng lớn lao vào hai lý do:

- Nó sẽ tạo cho những công ty tham gia một chỗ đứng quan trọng trong các dự án hàng không trong tương lai.

- Và không giống như chương trình sản xuất phi cơ chiến đấu (Korea Lighter Program), chỉ gồm có một loại phi cơ và một hãng thầu chính (đó là công ty hàng không Sam-

sung), còn chương trình hai tỷ đô là sản xuất phi cơ trực thăng IIX sẽ tạo nhiều cơ hội hơn cho nhiều công ty hơn để phát huy vai trò chủ đạo của họ.

Ngoài những hy vọng lớn lao để mong đợi, dù sao dự án IIX không phải là không có những trở ngại đầy thách thức.

Trở ngại đầu tiên đơn giản là sự khởi đầu. Chính phủ đang phân vân xem loại phi cơ nào, và nhà sản xuất nước ngoài nào sẽ được chọn làm ứng cử viên cho sự phát triển chương trình IIX.

Mức độ quan tâm của chính phủ đối với kỹ nghệ sản xuất máy bay, khác biệt sâu sắc với các lĩnh vực kỹ nghệ nội địa khác.

Theo ông Ohyun Roh, Giáo sư kỹ thuật hàng không Đại học quốc gia Seoul, thì để phát triển kỹ nghệ hàng không, Nam Triều Tiên cần phải có một hệ thống hàng không thống nhất, đặt dưới quyền kiểm soát trực tiếp của Tổng thống Nam Triều Tiên.

"Đồng thời cần phải phát triển kỹ thuật hàng không. Sự giúp đỡ kỹ thuật cho các công ty hàng không tư nhân phải được chính phủ sắp xếp. Và chính phủ phải thiết lập những kế hoạch dài hạn để thúc đẩy ngành kỹ nghệ này đồng thời đề ra những dự án hàng không chiến lược khác nhau" ông Roh cho biết tiếp như trên.

Ông Roh còn đề nghị thành lập tại Nam Triều Tiên một cơ quan hàng không tương tự như Cơ quan hàng không và không gian quốc gia (NASA) của Hoa Kỳ (chính cơ quan này của Hoa Kỳ cũng đặt dưới sự kiểm soát trực tiếp của Tổng

thống Hoa Kỳ).

Sự huấn luyện nhân lực cho kỹ nghệ hàng không cũng quan trọng không kém, so với việc thành lập một cơ quan hàng không riêng biệt. Số kỹ sư hàng không có chất lượng ở Nam Triều Tiên hiện nay chỉ được vài nghìn người. Nhưng để phát triển kỹ nghệ hàng không trong nước ngang hàng với Đức hoặc Ý đến năm 2000, đòi hỏi phải có ít nhất 50.000 kỹ sư được huấn luyện tốt, điều đó có thể hiện được hay không là tùy thuộc vào các dự án về nhân lực của chính phủ.

Nhu cầu tương lai đối với các loại máy bay cũng như các dịch vụ hàng không lại là một nhân tố quan trọng khác, trong việc lập kế hoạch có thể thành công được trong tương lai của chương trình sản xuất máy bay của Nam Triều Tiên. Trong chương trình IIX, 100% nhu cầu trực thăng là từ phía quân đội. Nhưng để nâng đỡ các chương trình sản xuất máy bay trong tương lai của các công ty tham gia sản xuất, nhu cầu tương lai đối với các máy bay trực thăng, tiền khởi phải xuất phát từ các lĩnh vực tư nhân. Làm thế nào để các công ty Nam Triều Tiên có thể cạnh tranh được trong các thị trường quốc tế, đối với các hợp đồng tư nhân, vẫn còn nhiều quan ngại lắm. Và nhiều người cũng không tin rằng các nhu cầu nội địa có thể nâng đỡ dài hạn (nói cách khác có thể nuôi sống dài hạn) ngành sản xuất máy bay.

Nhưng những người đề xướng chương trình cho rằng những thay đổi cơ bản cần phải có trong vấn đề vận tải của Nam Triều Tiên trong thập

niên tới, thuận lợi cho sự rộng của các loại phi cơ r chằng hạn như trực thăng. Trước tình trạng đường xe đường xe lửa, xe điện ngày một đông đúc, nh người này cho rằng loại ph cổ nhỏ sẽ trở nên bộ phận yếu của hạ tầng cơ sở chu vận Nam Triều Tiên năm 20

"Sự phát sinh nhu mới đối với loại phi cơ c trong lĩnh vực dân sự có được mở rộng, bằng cách thiện các chính sách vận hàng không của chính phủ của cơ quan an ninh", ông l cho biết ý kiến.

Để phát triển kỹ n hàng không, theo ông Roh, phải có những điều kiện quyết sau đây:

- Tự do đi lại bằng đư hàng không.

- Mở rộng các tu hàng không khu vực.

- Giảm di hóa các thủ hoạt động đối với phi c nhân.

- Bảo đảm an toàn các phương tiện (các phi c các đài không lưu...) hạ cấ cất cánh.

Chương trình IIX kh chỉ giới hạn trong việc cung phi cơ trực thăng cho quân mà còn được coi như bả để phát triển kỹ nghệ h không quốc gia. Nhưng m được như thế cần phải có et sách nhân lực, luật lệ và nh động lực thị trường đúng trong những năm tới. Cí phủ sẽ phải đóng một vai chủ đạo trong cả ba lĩnh này.

TRẦN NGỌC XU

(Lược dịch K Economic Report 1.1991)