

Kinh nghiệm một số nước đã thành công phát triển nhanh như Mỹ, Ý, Nhật, Hàn quốc cho thấy việc phát triển nhanh gắn liền với việc xây dựng được một số ngành công nghiệp đầu tàu, tỷ như công nghiệp làm xe ô tô (Mỹ, Nhật) xe gắn máy (Vespa, Lambetta - nước Ý), Nhật (xe ô tô, xe gắn máy, máy điện tử). Gần đây, Mỹ phát triển khá trở lại cũng nhờ đứng đầu ngành vi tính. Việt Nam hiện nay có mục tiêu công nghiệp hoá, hiện đại hoá. Rõ ràng rằng việc này sẽ có nhiều hy vọng thành công hơn, nếu như tại Việt Nam có được một số nhà máy xe ô tô, máy vi tính, xe gắn máy, máy điều hòa không khí, tóm lại là một số nhà máy làm những hàng tiêu dùng cao cấp, giá bán rất cao trên thị trường và đem lại doanh thu và lợi nhuận rất cao cho những người sản xuất. Tỷ như việc

PHÍ BẤT BIẾN, PHÍ BIẾN ĐỔI VÀ CHÍNH SÁCH ĐỐI VỚI ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI, THỰC HIỆN CÔNG NGHIỆP HOÁ, HIỆN ĐẠI HOÁ QUỐC GIA

LÊ TIẾN HÙNG

xuất khẩu hàng 3 triệu tấn gạo năm chỉ đủ tiền mua xe gắn máy. Vậy nếu làm được xe gắn máy, một số xe ô tô, máy điều hòa không khí, không những thỏa mãn được tiêu dùng trong nước mà còn xuất khẩu được ra nước ngoài, sẽ thúc đẩy nhanh nhịp phát triển và đồng thời còn là điều kiện thành công của việc hoàn thành mục tiêu công nghiệp hoá, hiện đại hoá. Rõ ràng rằng là khi ta sản xuất được xe gắn máy, xe ô tô, máy điều hòa không khí, máy cày, thì Việt Nam đã công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

I Phí bất biến, phí biến đổi và chính sách đầu tư, xây dựng những công trình, các nhà máy sản xuất hàng tiêu dùng công nghiệp có quy mô lớn, kỹ thuật hiện đại.

Để sản xuất các mặt hàng trên, Việt Nam chỉ nên có một vài nhà máy sản xuất xe ô tô hay xe gắn máy mà thôi chứ không nên cho nước ngoài đầu tư làm trên 10 nhà máy xe ô tô, trên 3 nhà máy xe gắn máy như hiện nay. Bởi vì khi lập 1 nhà máy sản xuất xe ô tô thì nó phải sản xuất ít ra hàng nhiều trăm ngàn xe ô tô mỗi năm thì mới có lãi, bằng không doanh nghiệp sẽ lỗ to.

Lý do là các xe ô tô, xe gắn máy, máy điều hòa không khí được sản xuất bằng các dây chuyền sản xuất, trong các dây chuyền sản xuất này, mỗi một máy công cụ chỉ có khả năng sản xuất 1 phần nhỏ của một bộ phận trong máy, hàng ngàn máy công cụ được nối liền với nhau, vật tư như sắt còn nóng được di chuyển qua lần lượt các máy công cụ mỗi máy công cụ chỉ có một động tác giản đơn

hoàn thành, để rồi cuối cùng sau khi di chuyển qua tất cả các máy công cụ, sẽ biến thành một bộ phận của chiếc xe. Nhà máy phải sản xuất ít ra hàng trăm ngàn đơn vị xe ô tô mỗi năm, nếu như ít hơn chỉ vài ngàn chiếc thì nhà máy không áp dụng được lối sản xuất theo dây chuyền, mà chỉ sản xuất theo phương pháp thủ công làm từng cái một, rất chậm và rất tốn kém, chất lượng thấp so với phương pháp sản xuất từng loạt theo lối dây chuyền.

Đề lập những dây chuyền sản xuất như trên, các người đầu tư phải trang bị rất tốn kém. Hàng ngàn máy công cụ nối liền nhau sẽ trị giá đến hàng nhiều tỷ USD, trên một diện tích ít ra hàng trăm ha, sản phẩm làm ra nhiều trăm ngàn đơn vị năm. Các dây chuyền sản xuất phải chạy ngày đêm không nghỉ, và phải sản xuất hàng nhiều trăm ngàn xe ô tô, xe gắn máy mỗi năm vì những xe này phải có thị trường tiêu thụ.

Một lý do nữa rất quan trọng, là các phí của nhà máy được chia làm 2 loại: phí bất biến và phí biến đổi. Phí bất biến gồm có: tiền vay ngân hàng để lập nhà máy; dù doanh nghiệp chỉ sản xuất và bán được 1/5 hay 1/10 công suất thiết kế thì vẫn phải trả đầy đủ tiền lãi cho ngân hàng, tiền thuê mặt bằng, và sự lỗi thời của nhà máy, (chỉ trong vài năm, sẽ có những nhà máy tối tân hơn được thiết lập, do đó phải sản xuất gấp đôi khi nhà máy trở nên lạc hậu thì nhà máy đã được khấu hao đầy đủ, còn nếu không sản xuất đủ công suất thiết kế thì nhà máy cũng không tránh được sự lạc hậu. Do đó phí "lỗi thời" được coi là phí bất biến dù nhà máy sản xuất ít hay nhiều). Tiền lương nhân công cũng là phí bất biến, vì dù thợ không có việc làm cũng phải trả lương gần như đầy đủ so với các công nhân có việc làm. Chỉ có rất ít phí có thể coi như biến chuyển với số lượng đơn vị sản xuất: tiêu hao vật tư, điện.

Để có thể hình dung rõ tác dụng của phí bất biến và phí biến đổi đối với giá thành, chúng tôi xin trình bày 1 thí dụ giả định như sau:

Một nhà máy sản xuất xe ô tô có những phí bất biến và biến đổi như sau:

Công suất thiết kế :	300.000 chiếc xe
Giá thành 10.000 USD/chiếc hay tổng phí là	3.000.000.000 USD
Phân chia ra làm	
Phí bất biến	2.000.000.000 USD
Phí biến đổi	1.000.000.000 USD

Khi sản xuất được 100% công suất thiết kế phí biến đổi phân bổ cho mỗi chiếc xe là :

- Phí bất biến 2 tỷ USD : 300.000 chiếc xe	= 6.666,7 USD chiếc
- Phí biến đổi 1 tỷ USD : 300.000 chiếc xe	= 3.333,3 USD chiếc
Tổng cộng : Giá thành 1 chiếc xe là	= 10.000 USD

Trường hợp chỉ sản xuất và bán được 100.000 chiếc xe mà thôi hay 1/3 công suất thiết kế, nhà máy vẫn phải chịu 2 tỷ phí bất biến, phân bổ cho 100.000 chiếc xe, vậy mỗi xe chịu phí bất biến là: 2 tỷ USD : 100.000 xe = 20.000 USD chiếc

Còn phí biến đổi vẫn giữ nguyên là = 3.333,3 USD

Vậy giá thành 1 xe là 23.333,3 USD chiếc, đắt hơn khi sản xuất được 300.000 chiếc xe là 13.333,3 USD mỗi chiếc xe. Nếu như bị khủng hoảng kinh tế nặng, chỉ sản xuất và bán được 50.000 chiếc mà thôi, thì số phí bất biến 2 tỷ USD phân bổ cho 50.000 chiếc xe, mỗi chiếc chịu đến 2 tỷ : 50.000 = 40.000 USD chiếc. Mỗi chiếc xe sẽ giá đến 43.333,3 đồng, giá rất cao.

Chính vì như vậy, mỗi doanh nghiệp đều cố gắng khuyến mãi, hầu sản xuất được 100% công suất thiết kế, hay ít ra khoảng 70-80 % nếu không thì giá thành trở nên quá cao và doanh nghiệp bị lỗ.

Để kết luận, cái khó khi công nghiệp hoá và hiện đại hoá là phải thiết lập các nhà máy có quy mô sản xuất lớn, phải chịu phí bất biến rất cao. Nhưng nhà máy này chỉ sử dụng được một thời gian độ năm bảy năm, sau đó phải thay bằng những nhà máy mới. Như vậy mới mong thành công đứng đầu trên mũi nhọn kỹ thuật của thế giới và cạnh tranh thắng lợi với các nước khác vì sản phẩm làm

ra vừa hiện đại, vừa rẻ tiền.

II. Thị trường tiêu thụ xe ô tô Việt Nam: quy mô quá nhỏ và các phương án để thiết lập nhà máy ô tô Việt Nam

Ngay từ bây giờ, số xe ô tô tư nhân chưa nhiều, đường sá đã trở nên quá chật hẹp. Khả năng tiêu thụ xe ô tô được ước khoảng 20.000 đến 50.000 chiếc/năm là tối đa. Có thể áp dụng những phương án nào để có một công nghiệp xe ô tô ở Việt Nam:

Giải pháp 1: Chấp thuận cho tất cả những nhà đầu tư nước ngoài có đơn xin lập nhà máy xe ô tô được phép đầu tư lập nhà máy xe ô tô ở Việt Nam. Theo các tin được công bố, đã có trên 10 doanh nghiệp nước ngoài xin lập và được chấp thuận xây dựng nhà máy xe ô tô ở Việt Nam. Như vậy, sẽ không có nhà máy xe ô tô nào đạt được công suất ráp lắp trên 10.000 chiếc ô tô/năm, những năm đầu, giá trị các bộ phận làm tại Việt Nam làm tối đa là 5 hay 10%. Mặt khác, giá thành các xe sẽ rất cao. Tất cả các nhà máy xe ô tô - xe gắn máy - TV màu v.v.... của nước ta đều là những nhà máy nhập linh kiện rời rời "vận đĩnh ốc" sẽ biến thành hàng cao cấp ngoại 100%. Tóm lại, các nhà máy xe ô tô, xe gắn máy, v.v.... đều là những doanh nghiệp nhập khẩu linh kiện, không có khả năng biến thành nhà máy tự sản xuất 50-60% linh kiện "made in Việt Nam"

- Thứ hai là tại Việt Nam có hàng chục nhãn hiệu xe ô tô, xe gắn máy v.v.... khác nhau. Mỗi nhãn hiệu, như Toyota, Peugeot, v.v... đều sử dụng những phụ tùng riêng. Phụ tùng của hiệu xe này không thể dùng cho hiệu xe khác. Do đó, phải nhập khẩu hàng chục nhãn hiệu phụ tùng khác nhau, vừa rất khó quản lý và vừa giá cao nên giải pháp này đem đến nhiều thiệt thòi cho Việt Nam. Tuy nhiên, các nước ngoài hoan nghênh giải pháp này, vì nước nào cũng được quyền mở nhà máy "vận đĩnh ốc" để xuất khẩu xe của họ với giá do họ ấn định sang Việt Nam.

Giải pháp 2: Xe ô tô mới rất đắt giá. Vì vậy, các nhà xuất khẩu nước ngoài để nghị biện pháp sau đây: xe đã dùng 3-4 năm rồi, bán lại cho Việt Nam "với giá rẻ", bằng 2/3 hay 1/3 giá xe mới. Làm như vậy, nước ngoài có nhiều lợi: (a) ở nước ngoài, không ai sửa chữa các xe cũ, vì giá nhân công rất đắt, mua xe mới có lợi hơn (b) người nước ngoài luôn luôn được đi xe mới, công nghiệp xe ô tô cũng sản xuất hàng loạt xe mới giúp cho nhân công có công ăn việc làm. Phía Việt Nam tuy có xe ô tô chạy, nhưng phải sửa chữa luôn và do mua ô tô cũ rẻ hơn ô tô mới nên trong nước khó xây dựng được công nghiệp nhà máy xe ô tô mới vì thị trường đã nhỏ lại còn chia thành thị trường xe ô tô cũ và mới. Đồng thời các linh kiện phụ tùng giá rất đắt vì lẽ các hãng nước ngoài có chính sách bán linh kiện đắt: nhập khẩu các linh kiện để ráp máy thường khi lại giá cao hơn nhập khẩu chiếc xe nguyên chiếc.

Giải pháp 3: Chỉ có một nhà đầu tư duy nhất nước ngoài được lập nhà máy ráp xe ô tô, xe gắn máy, TV màu v.v.... ở Việt Nam. Phía Việt Nam cam kết dành 100% thị trường Việt Nam cho nhà máy "được quyền ưu tiên" này. Thị trường Việt Nam sẽ giúp cho doanh nghiệp ký được giao kèo đầu tư "nhà máy vận đĩnh ốc" tăng gia đáng kể sản lượng. Lẽ dĩ nhiên, phía bên nước ngoài cũng phải có phần đáp ứng lại ưu tiên mà Việt Nam dành cho họ: (a) giá xe và nhất là giá phụ tùng phải chăng (b) phải chuyển giao kỹ thuật làm xe tân tiến nhất, (c) ngay từ năm đầu phải đầu tư làm được một bách phân trị giá xe khoảng 30 - 40%, sau đó các năm sau nhanh chóng đưa lên từ 50 đến 100%.

Giải pháp 4: Chấp thuận dùng chiếc xe ô tô "made in Việt Nam" xấu hơn các xe nước ngoài. Tỷ như trước năm 1975, ở Sài Gòn có chiếc xe La Dalat: nó nom rất xấu xí vì không có máy lạnh, radio, khung xe hình vuông, thanh cản chống đụng của nó ở phía trước và phía sau chỉ là thanh sắt tròn. Mặt kiếng trước chỉ là tấm gương

phẳng. Tuy xấu nhưng nó có những ưu điểm sau: (a) giá xe rất rẻ, (b) 40-50% trị giá xe là do phía Sài Gòn làm như khung xe, cản chống đụng, bình ắc quy, đèn, mặt kiếng trước v.v.... (c) nó rất bền vì ruột máy là đồ "gìn" của hãng Peugeot cung cấp với giá thỏa thuận rẻ hơn so với giá các nhà cung cấp nước ngoài khác. Nếu chấp thuận giải pháp 4 (dùng hàng xấu hơn hàng ngoại) thì ngay năm đầu tiên, do phía bên Việt Nam đã có thể tự sản xuất lấy 40-50% xe ô tô, xe gắn máy, máy điều hòa không khí v.v.... Nhập khẩu sẽ giảm nhiều tỷ USD/năm và có thể dùng số tiền này để thuê nước ngoài làm các công trình vượt khỏi tầm tay Việt Nam, tỷ như với chỉ trên 100 triệu USD, Việt Nam đã thuê được Hàn Quốc làm đường ống dẫn khí vào đến Phú Mỹ, từ đó tiết kiệm được hàng nhiều triệu tấn dầu dùng để chạy các máy nhiệt điện ở Phú Mỹ. Mùa khô năm 1998, các đập nước ở thủy điện Đa Nhim, Trị An đều cạn kiệt, nếu như không có điện Phú Mỹ thì diện đã sẽ bị cúp luân phiên nhiều ngày.

III. Trong tương lai, thị trường Việt Nam có thể có quy mô hàng trăm ngàn xe ô tô năm:

Trước 1975, mặc dù xe La Dalat xấu xí, nhưng cũng đã từng xuất khẩu sang Campuchia, Lào và Thái Lan. Ở nhiều nước kém mở mang, vấn đề chất lượng nhiều khi không được coi quan trọng bằng giá các loại hàng. Giá chiếc xe ô tô hiện nay "lắp ráp ở Việt Nam" rất đắt, như có hãng rao bán đến 25.000 USD chiếc 4-5 chỗ ngồi trong khi các chiếc xe mini-bus nhập khẩu nguyên chiếc có máy lạnh và 12 chỗ ngồi hiện đang chạy tại TP Hồ Chí Minh chỉ khoảng 12.000 USD. (Lắp ráp trong nước lại đắt hơn nhập khẩu xe nguyên chiếc).

Nếu chấp thuận giải pháp 4 thì chiếc xe có thể sụt giá xuống khoảng 2/3 do "nhà máy ô tô mẹ" ở nước ngoài phải chấp thuận bán các bộ phận "gìn" với giá rẻ và các bộ phận trong nước làm như kiếng phía trước, cản, bình ắc quy, v.v.... sẽ rẻ hơn sản phẩm nhập nhiều. Do đó giá chiếc xe có thể sụt xuống khá nhiều, và thị trường ở Việt Nam thay vì là 20 đến 50.000 chiếc có thể tăng lên cả trăm ngàn chiếc. Do nhà máy "ô tô mẹ" cam kết chuyển giao kỹ thuật cho Việt Nam để có độc quyền bán xe ô tô và nhất là phụ tùng ở Việt Nam, nên Việt Nam có thể nhanh chóng nâng cấp một số phụ tùng và dần dần chiếc xe ô tô Việt Nam được "made in Việt Nam" khoảng 60-70%, giá rẻ, sẽ có hình dáng bớt thô sơ hơn và có thể xuất khẩu một số sang các nước láng giềng.

Để các nước ngoài chấp thuận việc cộng tác với Việt Nam trong chính sách đầu tư mới trên đây, Việt Nam có thể công khai hóa các đơn đấu thầu. Doanh nghiệp "ô tô mẹ" nước nào cung cấp phụ tùng linh kiện với giá rẻ nhất, giúp Việt Nam sản xuất được 1 bách phân trị giá thêm vào chiếc xe cao nhất sẽ được ưu tiên hưởng độc quyền cung cấp xe ô tô và phụ tùng vào Việt Nam. Như vậy, ở Việt Nam, sẽ chỉ có 1 nhãn hiệu xe ô tô, nếu xe bị hư, việc tìm phụ tùng để thay thế và sửa chữa sẽ dễ dàng hơn so với việc nhập khẩu hàng chục nhãn hiệu hiện nay. Chính sách này không những áp dụng với việc nhập khẩu xe ô tô, mà đối với việc nhập khẩu một số thiết bị khác, như máy vi tính, máy điều hòa không khí, xe gắn máy v.v.... khi mua nhiều và hàng loạt, tất nhiên sẽ rẻ hơn so với việc mua lẻ tẻ, đồng thời còn giúp cho nền công nghiệp non trẻ ở Việt Nam có công ăn việc làm qua việc sản xuất ngay từ năm đầu một bách phân khá cao - 10-15-20-30 % so với việc nhập khẩu gần 100% linh kiện như hiện nay.

Việc sản xuất ngay từ năm đầu 10-15-20-30% các linh kiện rời - dù dưới hình thức thô sơ chăng nữa - xe ô tô, xe gắn máy, máy vi tính, máy điều hòa không khí, máy cày v.v.... sẽ tạo công ăn việc làm cho hàng triệu người và tạo một chu kỳ phân vinh kinh tế chưa từng thấy ở Việt Nam. Sản xuất công nghiệp sẽ tăng không phải là 13% / năm mà có thể nhiều hơn khá nhiều ■