

TĂNG CƯỜNG QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG SẢN PHẨM CỦA CÁC DOANH NGHIỆP ĐÓNG TÀU VIỆT NAM

Lê Thị Kim Chi*

1. Tầm quan trọng của quản lý chất lượng ở các doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam.

Nâng cao chất lượng sản phẩm tàu thủy trong ngành công nghiệp đóng tàu luôn là một vấn đề cần thiết đặt ra cho các doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam. Để sản phẩm tàu được đóng ra đạt các chỉ tiêu chất lượng thì cần tăng cường khâu quản lý chất lượng sản phẩm. Quy trình quản lý tốt sẽ mang lại hiệu quả sản xuất kinh doanh, tăng cạnh tranh cho các doanh nghiệp đóng tàu và khẳng định vị thế chất lượng tàu của Việt Nam trong hội nhập kinh tế quốc tế.

Trong gần 20 năm tiến hành công cuộc đổi mới, các doanh nghiệp Việt Nam đã có nhiều chuyển biến, thậm chí có những tiến bộ vượt bậc so với thời kỳ kế hoạch hóa tập trung trên nhiều lĩnh vực. Mặc dù vậy, điểm bất cập của nhiều doanh nghiệp nước ta hiện nay vẫn là tình trạng chất lượng sản phẩm còn thấp, giá thành lại cao và các dịch vụ sau khi bán gần như không được quan tâm từ phía nhà kinh doanh. Đây chính là điểm yếu kém cơ bản mà các nước đang phát triển phải khắc phục trước tiên trong nền kinh tế thị trường, đặc biệt là trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế.

Suốt cả thế kỷ 20, các nước công nghiệp phát triển cạnh tranh với nhau về chất lượng sản phẩm và giá thành thông qua việc áp dụng các tiêu chuẩn quốc gia, quốc tế và việc phấn đấu đạt dấu chứng nhận hợp chuẩn quốc gia cho sản phẩm. Mãi đến hai thập niên cuối của thế kỷ 20

họ mới tiêu chuẩn hóa được quá trình quản lý chất lượng ở quy mô quốc tế, đưa nó vào hệ thống. Từ đó, xuất hiện hoạt động chứng nhận hợp chuẩn hệ thống quản lý. Tiêu chuẩn quốc tế ISO 9000 về hệ thống quản lý chất lượng ra đời là một thành tựu lớn của hoạt động tiêu chuẩn hóa quốc tế cuối thế kỷ 20. Tuy nhiên cần thấy rằng, thành tựu đó có được là nhờ ở hoạt động kiên trì, thường xuyên của các doanh nghiệp, của các quốc gia để triển khai tiêu chuẩn hóa các sản phẩm của doanh nghiệp, thông qua việc xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn xí nghiệp và tiêu chuẩn quốc gia.

Vấn đề đặt ra là, liệu ISO 9000 có trở thành "cứu cánh" cho các doanh nghiệp Việt Nam để tăng được sức cạnh tranh trong hội nhập. Với một số doanh nghiệp, điều này hoàn toàn đúng nhưng với hàng vạn doanh nghiệp thuộc nhiều thành phần kinh tế của ta hiện nay, nhất là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, thì việc thực hiện ISO 9000 tuy có thể mang lại một số hiệu quả nhất định nhưng không thể giúp giải quyết được những điểm yếu đặc thù. Trong việc này, không ai "cứu" được các doanh nghiệp, trừ phi các doanh nghiệp "tự cứu" mình để vươn lên trong hội nhập đó là tăng cường áp dụng các tiêu chuẩn một cách có khoa học và triệt để.

Nhận thức được tầm quan trọng của việc áp dụng các tiêu chuẩn ISO, đến năm 1997 các doanh nghiệp đóng tàu lớn như: Bạch Đằng, Nam Triệu, Hạ Long,

* Lê Thị Kim Chi, Thạc sỹ kinh tế, Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam.

Bến Kiên... đã triển khai áp dụng hệ thống quản lý chất lượng theo ISO 9000 và đã đạt được những kết quả nhất định. Cụ thể là:

- *Về mặt thị trường*: nâng cao uy tín và hình ảnh của doanh nghiệp với khách hàng, nâng cao năng lực cạnh tranh nhờ nâng cao hiệu quả kinh tế trong hoạt động môi trường. Phát triển bền vững nhờ đáp ứng các yêu cầu của cơ quan quản lý môi trường và cộng đồng xung quanh.

- *Về mặt kinh tế*: giảm thiểu mức sử dụng tài nguyên, nguyên liệu đầu vào, giảm thiểu mức sử dụng năng lượng và nâng cao hiệu suất các quá trình sản xuất và cung cấp dịch vụ. Giảm thiểu lượng rác thải tạo ra và chi phí xử lý, tái sử dụng các nguồn lực/tài nguyên, tránh các khoản tiền phạt về vi phạm yêu cầu pháp luật về môi trường, giảm thiểu chi phí đóng thuế môi trường, hiệu quả sử dụng nhân lực cao hơn nhờ sức khỏe được đảm bảo trong môi trường làm việc an toàn, giảm thiểu các chi phí về phúc lợi nhân viên liên quan đến các bệnh nghề nghiệp, giảm thiểu tổn thất kinh tế khi có rủi ro và hoặc tai nạn xảy ra.

- *Về mặt quản lý rủi ro*: thực hiện tốt việc đề phòng các rủi ro và hạn chế thiệt hại do rủi ro gây ra, điều kiện để giảm chi phí bảo hiểm, dễ dàng hơn trong làm việc với bảo hiểm về tổn thất và bồi thường.

- Tạo cơ sở cho hoạt động chứng nhận, công nhận và thừa nhận: được sự đảm bảo của bên thứ ba, vượt qua rào cản kỹ thuật trong thương mại và cơ hội cho quảng cáo, quảng bá.

2. Những tiến bộ ngành đóng tàu đã đạt được trong thời gian qua

Với sự nỗ lực không mệt mỏi của các doanh nghiệp, ngành đóng tàu Việt Nam trong một thời gian không dài vừa qua đã đạt được những thành tựu chủ yếu sau đây:

Một là, xây dựng, nâng cấp và đổi mới một loạt các doanh nghiệp.

Trong thời gian qua, ngành công nghiệp đã đầu tư, xây dựng và cải tạo nâng cấp mạng lưới các doanh nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu ở khắp 3 khu vực Bắc, Trung, Nam. Các doanh nghiệp đóng tàu: Nam Triệu, Bạch Đằng, Phà Rừng ra đời, được trang bị các thiết bị sản xuất và dây chuyền công nghệ đóng tàu hiện đại nhằm thực hiện mục tiêu đến năm 2010, công nghiệp tàu thủy Việt Nam đạt 1 tỷ USD tàu xuất khẩu, 3 triệu tấn tàu các loại cho các ngành vận tải biển, dầu khí v.v..

Hai là, đóng và sửa chữa thành công nhiều loại tàu xuất khẩu.

Về đóng mới: miền Bắc có các doanh nghiệp đóng tàu lớn như: Nam Triệu, Hạ Long, Bạch Đằng, Phà Rừng, Bến Kiên, Sông Cấm..., có thể đóng được các loại tàu chở hàng rời có trọng tải 53.000dwt đến 56.000dwt, tàu chở container có sức chở đến 1.700 TEU, tàu dầu và hóa chất đến 13.500 dwt, tàu chở ô tô 4.900 xe đến 6.900 xe, kho chứa dầu nổi 150.000dwt, các loại tàu hút, kéo đẩy, tàu tuần tra, tìm kiếm cứu nạn v.v... Tại miền Trung có doanh nghiệp đóng tàu Dung Quất có thể đóng được các loại tàu chở hàng rời có trọng tải 53.000dwt đến 56.000dwt, tàu chở dầu thô 105.000dwt v.v... Tại miền Nam có các doanh nghiệp đóng tàu Hyundai-Vinashin, Nha Trang, Sài Gòn, Cần Thơ, có thể đóng được các loại tàu chở hàng có trọng tải đến 56.000dwt và các loại tàu công tác chuyên dụng v.v..

Về sửa chữa: miền Bắc có các doanh nghiệp Bạch Đằng, Phà Rừng, Nam Triệu được trang bị các ụ nổi 9.200T, 4.500T và 4.200T chuyên dùng để sửa chữa các loại tàu có trọng tải tới 30.000dwt. Tại miền Nam có các doanh nghiệp đóng tàu Hyundai-Vinashin, chuyên sửa chữa cho các tàu nước ngoài và đặc biệt là đã hoàn

cải và nâng cấp hàng loạt tàu chở ô tô cho Na Uy. Doanh nghiệp sửa chữa tàu biển Sài Gòn với ụ nổi 8.500T cũng có thể sửa chữa hàng loạt các tàu cho các chủ tàu trong và ngoài nước.

Ba là, tỷ lệ nội địa hóa sản phẩm ngành đóng tàu tăng đáng kể.

Tỷ lệ nội địa hóa 30-40% đến năm 2010 là mục tiêu khiêm tốn mà Việt Nam phải phấn đấu thực hiện. Ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam không thể tiến xa hơn nếu các ngành công nghiệp phụ trợ không được phát triển. Vì vậy, dự kiến sau năm 2015 sẽ cung cấp được một số vật tư, máy móc thiết bị cho ngành đóng tàu đảm bảo tỷ lệ nội địa hóa khoảng 60-70% tổng giá trị con tàu.

Hiện nay các ngành công nghiệp phụ trợ phục vụ đóng tàu bao gồm: công nghiệp chế tạo thép đóng tàu, công nghiệp chế tạo hệ thống hộp số, trục và chân vịt tàu thủy; Công nghiệp chế tạo trang thiết bị điện tàu thủy, công nghiệp chế tạo nghi khí hàng hải, công nghiệp chế tạo thiết bị trên boong, công nghiệp chế tạo máy phụ tàu, công nghiệp chế tạo vật liệu phụ trong đóng tàu, công nghiệp chế tạo vật liệu nội thất và trang bị nội thất tàu thủy... đang được khuyến khích phát triển.

Bốn là, đã bước đầu hình thành được một số khu công nghiệp tàu thủy.

Ngành công nghiệp đóng tàu đang tập trung đầu tư phát triển các khu công nghiệp tàu thủy để xây dựng các doanh nghiệp phụ trợ phục vụ đóng tàu gồm:

- Khu Công nghiệp Cái Lân - Quảng Ninh: với các doanh nghiệp cán nóng thép tấm đóng tàu, sản xuất thép hình, doanh nghiệp sản xuất chi tiết, phụ kiện, kết cấu thép, doanh nghiệp cửa tàu thủy.

- Khu Công nghiệp An Hồng - Hải Phòng: với các doanh nghiệp sản xuất động cơ diesel, nhà máy sản xuất nồi hơi

tàu thủy, nhà máy sản xuất nội thất tàu thủy và các nhà máy sản xuất các loại tời, thiết bị trên boong.

- Khu Công nghiệp Lai Vu - Hải Dương: với tổ hợp gia công cơ khí chính xác, cơ khí nặng chuyên chế tạo các loại pistong thủy lực, nhà máy sản xuất container, nhà máy sản xuất block tàu thủy, nhà máy gỗ nội thất, nhà máy chế tạo tủ bảng điện, dây cáp điện, nhà máy sản xuất các loại phụ kiện đường ống, nhà máy sản xuất dây thép cường độ cao, nhà máy sản xuất xe máy và phụ tùng tàu thủy.

Ngoài ra, ngành công nghiệp đóng tàu đang thảo luận với các đơn vị công nghiệp cơ khí chế tạo trong Bộ Quốc phòng, Bộ Công thương, đặc biệt là thông qua sự phối hợp với Hiệp hội Cơ khí Việt Nam đã và đang triển khai một số ngành công nghiệp phụ trợ trong lĩnh vực cơ khí chế tạo và sản xuất vật liệu, vật tư đóng tàu.

Bên cạnh những kết quả, thành tựu đã đạt được, trong hoạt động nói chung, cũng như trong lĩnh vực quản lý chất lượng nói riêng, ngành đóng tàu Việt Nam vẫn còn một số hạn chế sau đây:

+ Các nhà máy đóng tàu của Việt Nam hiện vẫn còn nhỏ do đầu tư manh mún, phân tán, công nghệ lạc hậu.

+ Phụ thuộc vào nhập siêu nguyên vật liệu chính và thiết bị chính: điều này sẽ làm mất tính chủ động trong việc thi công lắp đặt thiết bị lên tàu. Mặt khác, công nghiệp đóng tàu của ta còn phụ thuộc nhiều vào các chuyên gia giám sát, tư vấn viên... dẫn đến việc không kiểm định được trình độ chuyên gia.

+ Trình độ quản lý, tay nghề công nhân còn rất nhiều hạn chế.

+ Chưa thực sự vận hành ISO một cách khoa học: làm ảnh hưởng tới các quy trình công nghệ đóng như: hàn, làm sạch, sơn, đấu ghép tổng đoạn...

3. Biện pháp nhằm tăng cường quản lý chất lượng của các doanh nghiệp đóng tàu trong thời gian tới

3.1. Đổi mới công nghệ

Trong thời gian tới, ngành đóng tàu Việt Nam cần tập trung đầu tư chiều sâu, đổi mới công nghệ, thiết bị, hiện đại hoá một số khâu then chốt trong chế tạo, chú trọng công nghiệp đóng tàu và sửa chữa tàu, đặc biệt là các loại tàu lớn. Đây là phương hướng để giúp cho các doanh nghiệp đóng tàu có điều kiện mở rộng ra nhiều lĩnh vực để hội nhập với thế giới và nội địa hoá các sản phẩm của mình. Trước hết cần tăng cường hợp tác kinh doanh trên cơ sở các bên cùng có lợi với các hãng, doanh nghiệp đóng tàu và sản xuất cung ứng vật tư thiết bị tàu thủy ở các nước có nền công nghiệp tiên tiến. Từ đó, tạo môi trường tốt nhất để học hỏi kinh nghiệm, kiến thức, tiếp nhận khoa học công nghệ tiên tiến. Bên cạnh việc đổi mới công nghệ, hiện đại hóa một bước trình độ sản xuất, nâng cao năng lực sản xuất cho các doanh nghiệp.

Việc đổi mới công nghệ cần triển khai theo một số định hướng sau đây:

Một là, hoàn thiện công nghệ đóng tàu theo hướng áp dụng tự động hoá: xuất phát từ thực trạng lạc hậu của các khâu trong công nghệ đóng tàu và thực tiễn tiếp cận các công nghệ mới từ nước ngoài, cũng như kế thừa các kết quả nghiên cứu của các đề tài cấp nhà nước, cấp bộ, dự án đã chọn các khâu công nghệ quan trọng nhất để hoàn thiện theo hướng áp dụng tự động hoá đó là phóng dạng, hạ liệu (lập thảo đồ và cắt tôn), hàn tự động và bán tự động các chi tiết, phân đoạn và tổng đoạn.

Hai là, hoàn thiện công nghệ phóng dạng, công nghệ tự động cắt tôn vỏ tàu bằng máy cắt CNC. Mục tiêu của việc hoàn thiện các bước công nghệ này là: giảm hẳn khâu phóng dạng, hạ liệu thủ

công đòi hỏi phải xây dựng sàn phóng theo tỷ lệ 1/1 chiếm diện tích mặt bằng lớn, tốn nhiều nhân công và thời gian của quá trình đóng tàu. Tận dụng được tối đa thép tấm, tiết kiệm nguyên liệu nhờ công nghệ cắt thép tấm tối ưu (tỷ lệ phế liệu chỉ còn từ 6 đến 7%), ấn định trước góc vát mép hàn cho máy cắt CNC, xác định bộ khuôn xoay tối ưu trong không gian 3D cho phép thực hiện các công việc hàn, lắp thuận tiện và chất lượng, giảm được giàn dáo, nâng cao độ an toàn cho công nhân khi thi công. Cung cấp nhiều thông tin chi tiết và cần thiết cho quá trình công nghệ đóng tàu và quản lý sản xuất (các loại thép tấm với chiều dày khác nhau, các loại thép hình, số lượng que hàn, diện tích sơn, quy cách sơn... cần cấp cho phân xưởng để thi công một tổng đoạn). Chất lượng sản phẩm áp dụng các công nghệ hoàn thiện trên phải được cơ quan Đăng Kiểm chấp thuận. Để đạt được các mục tiêu trên đây, các quy trình công nghệ chi tiết đã được tiến hành xây dựng, bao gồm: quy trình xây dựng tuyến hình 3D phục vụ phóng dạng, quy trình phóng dạng, hạ liệu kết cấu thân tàu bằng phần mềm shipconstructor, quy trình lấy dấu và ký hiệu chi tiết trên thảo đồ, hướng dẫn sử dụng phần mềm cắt tôn tấm, quy trình kiểm tra cắt tôn trên máy cắt CNC.

Ba là, hoàn thiện công nghệ hàn bán tự động và tự động: trình tự hàn tự động và bán tự động được áp dụng trong quá trình hàn lắp kết cấu vỏ tàu từ các cụm chi tiết đến phân đoạn, tổng đoạn và đầu đà, bao gồm: hàn tự động và bán tự động trong các quá trình chế tạo hệ dầm vỏ tàu, hệ khung vỏ tàu, cụm chi tiết tấm vỏ, phân đoạn, tổng đoạn và đầu tổng đoạn, công nghệ chuẩn hàn tự động tổng đoạn, quy trình hoàn thiện để kiểm tra hàn.

Bốn là, hoàn thiện các giải pháp đầu tư, tổ chức sản xuất và đào tạo nguồn nhân lực phục vụ quá trình áp dụng công nghệ tự động hoá.

Năm là, giải pháp hoàn thiện tổ chức và quản lý sản xuất: để phát huy hiệu quả áp dụng tự động hoá trong đóng tàu, mô hình tổ chức quản lý tại các doanh nghiệp đóng tàu đang được hoàn thiện. Tiến tới mô hình quản lý điều hành trực tuyến - chức năng, trong đó áp dụng hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO, sản phẩm được sản xuất theo công nghệ thiết lập đồng bộ từ khâu thiết kế thi công đến khi bàn giao sản phẩm.

Sáu là, giải pháp đào tạo nguồn nhân lực.

Bảy là, hiệu quả về khoa học công nghệ: trước kia, việc thiết kế và đóng tàu là hai khâu tương đối độc lập. Ngày nay, nhờ việc áp dụng công nghệ tự động hoá, quá trình thiết kế và đóng tàu trở thành một quá trình liên tục, khép kín. Đây là một sự đổi mới công nghệ quan trọng trong sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá ngành đóng tàu đã và đang được triển khai tại nhiều doanh nghiệp.

3.2. Tái cấu trúc doanh nghiệp và xây dựng tiêu chuẩn hóa trong doanh nghiệp

Bên cạnh đổi mới công nghệ, các doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam cũng cần chú ý đến việc cấu trúc lại doanh nghiệp và xây dựng tiêu chuẩn hóa trong doanh nghiệp. Việc sắp xếp lại, tiến hành cơ cấu lại mô hình của tổ chức trong ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam và các doanh nghiệp đóng tàu thành viên. Với việc xây dựng lại toàn bộ sơ đồ cơ cấu tổ chức, thậm chí thay đổi bề mặt, có tính hình thức các phòng ban chức năng, thay tên gọi. Cấu trúc lại nhằm xây dựng hệ thống mới phù hợp và chuyên nghiệp trong phương thức thực hiện công việc, phối hợp công việc và điều hành công việc. Trong điều kiện hiện như vậy, đòi hỏi các doanh nghiệp đóng tàu phải thay đổi tư duy quản lý, cải cách về quản lý, tái cấu trúc lại các quá trình kinh doanh, trên cơ sở đó định hình mô hình và cơ

cấu tổ chức phù hợp với điều kiện và định hướng kinh doanh của doanh nghiệp.

Việc xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn hóa trong doanh nghiệp là một quá trình lâu dài, mất nhiều thời gian và có không ít khó khăn. Trong quá trình này, các doanh nghiệp đóng tàu cần phải:

- Đưa ra những tiêu chuẩn về định nghĩa, các thuật ngữ, quy định các ký hiệu, dấu hiệu để dùng chung cho toàn ngành đóng tàu. Ví dụ ký hiệu tượng trưng các bộ phận, chi tiết trên bản vẽ, ký hiệu vật liệu... nhằm tạo thuận lợi cho trao đổi thông tin trong doanh nghiệp đóng tàu.

- Đưa ra những tiêu chuẩn về các chi tiết, thiết bị, công nghệ, nguyên vật liệu, điển hình như bu lông, đai ốc, vít, đinh tán, thép định hình (I, U, L, T), động cơ, hộp đổi tốc, bánh răng, đai truyền (curoa), các kích thước lắp ráp; bóng đèn, dui đèn... Mục đích là tạo thuận lợi cho phân công, hợp tác sản xuất, tăng năng suất lao động, thuận tiện khi sử dụng, sửa chữa, đem lại hiệu quả kinh tế. Phục vụ cho mục đích này là việc đơn giản hoá, thống nhất hoá trong các doanh nghiệp.

- Đưa ra các tiêu chuẩn về môi trường nước, không khí, tiếng ồn, an toàn cho sản phẩm, thiết bị điện (động cơ, bàn là, bếp điện, máy giặt, dụng cụ bảo hộ lao động: kính, găng, ủng, mặt nạ phòng độc). Phục vụ cho mục đích này là đảm bảo vệ sinh, an toàn cho người sử dụng và người tiêu dùng.

- Phân tích việc hoà nhập tiêu chuẩn giữa các nước xuất khẩu và nhập khẩu tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại toàn cầu như trao đổi hàng hoá sản phẩm và trao đổi thông tin... nhằm thúc đẩy thương mại toàn cầu: thúc đẩy áp dụng kỹ thuật mới, nâng cao năng suất lao động xã hội, ổn định và nâng cao chất lượng sản phẩm, công trình; sử dụng hợp lý tài nguyên tiết kiệm nguyên vật liệu,

đảm bảo an toàn lao động, sức khỏe con người, phục vụ tốt nhu cầu quốc phòng và phát triển hợp tác quốc tế khoa học kỹ thuật, đẩy mạnh xuất khẩu, hướng dẫn nhập khẩu.

3.3. Áp dụng hệ thống quản lý chất lượng thích hợp (QCT) vào các doanh nghiệp

Mục đích của hệ thống quản lý chất lượng này nhằm tìm kiếm một phương thức quản lý thích hợp với tình hình, điều kiện và khả năng của các doanh nghiệp đóng tàu, để có thể khắc phục nhanh những điểm yếu kém, "tiêu hoá" được những thành tựu thích hợp của thế giới, tăng sức mạnh, khả năng cạnh tranh, tăng khả năng hợp tác với bên ngoài, thực hiện được phương châm "đi tắt đón đầu".

Phương thức quản lý chất lượng thích hợp đáp ứng được các yêu cầu cơ bản sau đây: giúp các doanh nghiệp nước ta tự đánh giá, tìm ra được mặt mạnh, mặt yếu của mình. Qua đó, tự chọn ra những yếu tố có thể giúp khắc phục được một cách cơ bản những khuyết nhược điểm hiện có. Đồng thời, phát huy được thế mạnh nhằm cải tiến và nâng cao được cả chất lượng sản phẩm lẫn chất lượng của các quá trình quản lý chất lượng trong doanh nghiệp. Mang tính phổ cập, có thể áp dụng cho mọi loại hình doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, mọi quy mô, mọi ngành nghề, có tính linh hoạt, dễ điều chỉnh để luôn đáp ứng được những biến động của môi trường. Đảm bảo sự phát triển nhanh, nhưng bền vững, dựa trên một bộ khung những quan điểm, nguyên tắc và những yếu tố cơ bản với sự kết hợp sáng tạo, hợp lý chúng với nhau để khai thác tối đa những năng lực nội sinh với sự tận dụng triệt để các nhân tố bên ngoài. Kết hợp hiện đại với truyền thống, tận dụng thích hợp những thành tựu trên thế giới, nhất là QCT và ISO 9000 cùng với việc phát huy bản lĩnh

văn hóa dân tộc để thích hợp với yêu cầu của thời đại mới. Tập trung thực hiện chất lượng tổng hợp: chất lượng, giá thành sản phẩm và dịch vụ sau bán hàng. Đồng thời hướng tới chất lượng toàn diện: đáp ứng nhanh, linh hoạt, kịp thời trước những thay đổi của nhu cầu và của thị trường. Đảm bảo độ tin cậy cao của sản phẩm và của các hoạt động quản lý. Khai thác triệt để yếu tố thời gian và các cơ hội tiềm năng.

Mô hình quản lý chất lượng thích hợp QCT gồm các yếu tố cơ bản, tạo thành ba phần chính như sau: 1) Phần các yếu tố nền tảng, gồm các yếu tố: yếu tố con người, yếu tố quản lý, yếu tố công nghệ, yếu tố thông tin và yếu tố tài chính; 2) Phần các yếu tố chủ yếu, gồm các yếu tố: chính sách, chiến lược, mục tiêu, chương trình và kế hoạch; cơ cấu tổ chức; đào tạo và giáo dục; an toàn vệ sinh, môi trường sinh thái; tiêu chuẩn hóa, tự động hóa; đánh giá và cải tiến hoặc đổi mới; 3) Phần các yếu tố nòng cốt, gồm các yếu tố: giai đoạn tiền sản xuất, giai đoạn sản xuất, giai đoạn lưu thông và giai đoạn dịch vụ sau bán hàng.

Trong quá trình áp dụng QCT, cần chú ý đến các yếu tố bên ngoài tác động trực tiếp và có ảnh hưởng lớn tới hoạt động của doanh nghiệp như: khách hàng, người cung ứng, đối thủ cạnh tranh, các cơ quan và tổ chức có liên quan. Đồng thời phải quan tâm đến các yếu tố vĩ mô (quốc tế, quốc gia, địa phương) có tác động tới doanh nghiệp như: môi trường tự nhiên, môi trường kinh tế, môi trường chính trị, môi trường pháp lý, môi trường khoa học - kỹ thuật - công nghệ và môi trường xã hội - đạo đức - văn hóa.

5. Kết luận.

Tóm lại, việc tăng cường quản lý chất lượng sản phẩm là rất cần thiết đối với các doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam hiện nay. Việc áp dụng các tiêu chuẩn chất

lượng một cách có tuần tự, khoa học vào các công đoạn đóng tàu: từ thi công, hạ liệu, lắp ráp và hàn tự động kết cấu thép vỏ tàu... cho phép rút ngắn được thời gian và nâng cao chất lượng sản phẩm, tăng năng suất lao động, giảm thời gian giao tàu và hạ giá thành sản phẩm, đáp ứng tốt hơn nhu cầu ngày càng cao của khách hàng trong và ngoài nước. Đồng thời đây cũng là yếu tố làm cho một doanh nghiệp đóng tàu trở nên hài hoà, khoa học từ khâu quản lý đến khâu sản xuất.

Để ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam ngày một lớn mạnh hơn, các doanh nghiệp đóng tàu cần phải tăng cường áp dụng quản lý chất lượng một cách toàn diện và sâu rộng, trong đó việc áp dụng các tiêu chuẩn chất lượng là yếu tố quan trọng đầu tiên. Điều này chỉ có thể đạt được với sự đồng sức, đồng lòng của cộng đồng các doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam và hy vọng rằng với việc tăng cường công tác quản lý chất lượng, ngành đóng tàu Việt Nam sẽ có bước phát triển mạnh

mẽ và có vị trí xứng đáng trên bản đồ thế giới./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Nguyễn Đình Phan (2009), *Giáo trình Quản lý chất lượng*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
- Thông tin từ các trang web:
www.vinashin.com.vn;
www.bachdangshincorp.com.vn;
<http://giaothongvantai.com.vn>;
www.google.com.vn
- Lê Thị Kim Chi (2010), "Đổi mới công nghệ nhằm nâng cao chất lượng và giảm ô nhiễm môi trường ở các doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam", *Tạp chí Kinh tế và Phát triển*, Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội, số 157(II)/2010.
- Hoàng Mạnh Tuấn (2001), *Quản lý chất lượng thích hợp trong các doanh nghiệp Việt Nam*, Nhà xuất bản Thống kê, 2001.
- Hoàng Mạnh Tuấn (2005), *QCT - Phương thức quản lý chất lượng thích hợp với doanh nghiệp Việt Nam*, Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật, 2005.