

Gặp ông già “thất thập” say mê với ngành

ô tô



Ông Bùi Ngọc Huyền với mô hình xe ô tô do Công ty sản xuất

● NGUYỄN ĐỪNG

Tại buổi tọa đàm “Công nghiệp ô tô ở Việt Nam - Định hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030” do Bộ Công Thương tổ chức mới đây, có một tham luận đã để lại nhiều ấn tượng cho các đại biểu về sự hiểu biết sâu về ngành sản xuất ô tô của một doanh nhân tuổi ngoài 70. Giờ giải lao, tôi tranh thủ gặp ông. Khi biết tôi muốn tìm hiểu kỹ hơn những điều ông vừa phát biểu, ông cho tôi địa chỉ rồi bảo: Lúc nào rảnh, mời nhà báo sang Công ty, mình sẽ trao đổi nhiều hơn.

Đã hẹn trước, tôi đến Công ty CP Ô tô Xuân Kiên - Vinaxuki. Ông Bùi Ngọc Huyền - Chủ tịch HĐQT Công ty dẫn tôi lên phòng khách. Với vẻ mặt khắc khổ, nhưng thông minh và đầy lạc quan của người đứng đầu doanh nghiệp, của người đã biết vượt qua nhiều áp lực của thương trường, ông Chủ tịch nói một hồi vì sao ông lại “một sống, một chết”, thậm chí dành gần trọn cả cuộc đời mình cho ngành sản xuất ô tô. Thì ra, những năm tháng chiến tranh, ông cũng đã từng là bộ đội lái xe chở hàng đến vĩ tuyến 17 chi viện cho miền Nam đánh Mỹ, rồi chuyển sang dân sự chạy tuyến Việt - Lào. Năm 1968, ông được cử về học tại Trường Đại học Giao thông rồi về công tác tại Cục Vận tải đường bộ.

Năm 1993, cái khát vọng “làm ô tô” cứ cháy bỏng và lớn dần trong ông nên mặc dù mới ở tuổi 51, nhưng ông Huyền đã xin nghỉ hưu non để thực hiện “hoài bão” của mình. Ông bảo, để làm ô tô thời điểm đó đâu có dễ vì quan niệm “lệch lạc” của cơ quan chức năng khi cho rằng, với một ngành sản xuất lớn như thế phải là Nhà nước, chứ tư nhân không đủ lực. “Vậy bác làm gì để có một Vinaxuki như hôm nay”, tôi hỏi. Ông buồn một tiếng thở dài. Mười năm trước nhiều người chưa tin Việt Nam có thể sản xuất được ô tô, bởi ngay mấy cái phụ tùng, phụ kiện mình còn chưa làm nổi, nhưng mình lại nghĩ khác. Đã có biết bao quy hoạch, chiến lược mang tầm vĩ mô rồi mà sao các ngành mũi nhọn như đóng tàu, ô tô, điện tử... không đạt được theo định hướng đề ra? Nói ra chắc sẽ đụng chạm đấy, nhưng cách đây mấy năm, ngay cả hội thảo chiến lược của một viện đầu ngành mà người phát biểu chỉ được chủ tọa cho phép 5 phút, chủ yếu là đồng

tình, ủng hộ, kết thúc hội thảo thì vỗ tay hoan hô thì làm sao có kết quả tốt được. Có lẽ những nhà hoạch định chính sách đã “quên” lấy ý kiến của dư luận xã hội, của báo chí, của các nhà khoa học, chuyên gia, các bộ, ngành và nếu không nội địa hóa được phụ tùng, phụ kiện thì chiến lược sản xuất ô tô ở nước ta sẽ bị phá sản.

Ông Huyền trầm ngâm một lúc rồi nói tiếp: Nếu mình nội địa hóa được các chi tiết của ô tô thì vô cùng lợi, bởi ngay như Trung Quốc, luật quy định, muốn tham gia vào hoạt động sản xuất doanh nghiệp thì phải nội địa hóa, mà đã là đầu tư nước ngoài thì nước ngoài hỗ trợ, còn trong nước thì chính phủ hỗ trợ. Họ dùng tiền ngân sách cho vay lãi suất bằng 0 trong vòng 10 năm, nếu trả đúng hạn còn thưởng khuyến khích, trong khi doanh nghiệp Việt Nam lại ít có cơ hội được Nhà nước hỗ trợ. Ông tâm sự, vì được đi nhiều nơi, nhiều quốc gia và vùng lãnh thổ nên thấy ngay như doanh nghiệp Nhật Bản khi trúng thầu, đầu tư vào Việt Nam, Chính phủ

đều cho vay ưu đãi, lãi suất thấp, còn Trung Quốc thì hỗ trợ doanh nghiệp bởi không muốn doanh nghiệp của họ bị “lép vế” với các doanh nghiệp nước ngoài.

Không để ông sa đà vào câu chuyện cơ chế, chính sách, tôi chuyển hướng lái ông sang chuyện khác. “Vậy khi bước vào đầu tư làm ô tô, bác đã làm thế nào để Vinaxuki có được vị trí là một trong hai doanh nghiệp sản xuất ô tô hàng đầu nước ta”? Giọng ông bồi hồi: “Lại phải vừa tích lũy, vừa chờ thời cơ và may sao, từ 2004 - 2009, doanh nghiệp nào đủ lực thì cứ thỏa sức bung ra, được đầu tư, vay vốn... và Xuân Kiên tập trung đầu tư chiều sâu”. Trước đây, Công ty chỉ sản xuất các loại xe tải, bán tải, nhưng giờ là lúc chuyển hướng sản xuất cả các loại xe con từ 4 chỗ trở lên, nhưng muốn vậy cần phải có nhà máy sản xuất phụ kiện. Hiện Vinaxuki có hàng chục hecta đất xây dựng nhà máy tại các huyện Đông Anh, Mê Linh (Hà Nội), Phổ Yên (Thái Nguyên) và Hậu Lộc (Thanh Hóa). Như để minh chứng cho chiến lược của mình, ông dẫn tôi xuống nhà máy ở xã Tiên Phong (Mê Linh). Người làm không nhiều, chủ yếu là máy móc hoạt động theo cơ chế tự động hóa hàng loạt. Các dây chuyền ép robot tự động, cứ 15 giây cho ra một sản phẩm thân vỏ xe. Máy cắt tia laser cũng bằng robot, được lập trình trên máy tính. Ông Chủ tịch Vianaxuki cho biết, hiện Xuân Kiên đang dồn sức để hoàn thành các dự án nội địa hóa ô tô. Tất cả thiết bị, công nghệ do Nhật Bản cung cấp và chuyển giao, đang được coi là hiện đại nhất Việt Nam. Ưu điểm của chương trình nội địa hóa là



Dây chuyền hàn vỏ, sản xe ô tô của công ty.

Ảnh: CTV



dùng nguyên liệu trong nước 100% như gang, fero crom, fero silic, fero mangan, sắt vụn..., mà các nguyên liệu trên hiện có sẵn ở các tỉnh Cao Bằng, Lào Cai, Hà Tĩnh, Sơn La, Thanh Hóa... Nhân chuyện nói về tận dụng nguyên liệu trong nước, ông Huyền cũng không quên bình luận rằng, việc khai thác khoáng sản alumin tại Đắk Nông là chủ trương đúng đắn của Chính phủ, nhưng nếu doanh nghiệp đầu tư cả khai thác và xây dựng nhà máy điện phân nhôm, để không xuất khẩu sản phẩm thô (giá rẻ) ra nước ngoài, để rồi lại phải nhập sản phẩm tinh (giá cao) của họ, thì nguyên liệu nhôm cho sản xuất đồ dùng sinh hoạt, cho xây dựng, công nghiệp, cho xuất khẩu sẽ không thiếu và chắc chắn, dư luận cũng không ồn ào như thời gian vừa qua.

Trời giữa hè đi trong xưởng sản xuất ô tô hầm hập nóng, mồ hôi túa ra, nhưng ông già vẫn đi phẳng phẳng. Bỗng ông quay lại tôi, giọng như trùng xuống: Muốn làm lắm, muốn sản phẩm ô tô các loại ra thị trường nhanh hơn, nhưng thiếu vốn quá. Một doanh nghiệp tử tế, vay

vài trăm tỷ đồng để đầu tư nhà máy đúc khuôn, nhìn đã thấy có lãi rồi, được các Bộ Công Thương; Khoa học Công nghệ; Kế hoạch Đầu tư và cả Bộ Tài chính thẩm định, đồng ý, nhưng sang bộ khác lại phản đối, bảo rằng đúc khuôn không đúng chức năng của doanh nghiệp ô tô. Cơ chế vay vốn của ta cũng hết sức “nghiệt ngã”, chỉ quy định 2 - 3 năm phải hoàn vốn, mà nội địa hóa ô tô thì cũng cần phải tính chuyện dài hơi đến 10 - 15 năm để doanh nghiệp có điều kiện thu hồi, bảo toàn vốn chứ? Rồi nét mặt ông rạng lên, “có thể trước mắt, vẫn còn hàng loạt doanh nghiệp khó khăn, nhưng niềm tin vào ngành công nghiệp ô tô sẽ phát triển bởi xã hội từng ngày phát triển”. Ông nói như khẳng định: Nếu Nhà nước có chính sách giảm thuế cho xe nội địa hóa, khuyến khích người dân sử dụng xe phân khối nhỏ thì sẽ rất hiệu quả, bởi tốn ít nhiên liệu; hạn chế ô nhiễm môi trường; diện tích sử dụng mặt đường nhỏ, tai nạn giao thông so với đi xe máy cũng giảm đi nhiều và chắc chắn, chỉ dăm ba năm nữa, nhà báo sẽ thấy, nhu cầu sử dụng xe con ở Việt Nam là rất lớn, 70% người dân đi

làm bằng ô tô và xe máy sẽ dần được thay thế”.

Chia tay Chủ tịch Bùi Ngọc Huyền, ông nắm tay tôi nói trong tự tin: Khó khăn đấy, nhưng mình sẽ không bỏ cuộc đâu. Nếu không vay được vốn, có thể, mình sẽ phải nhượng bán một phần đất ở Thanh Hóa, một số tài sản để tiếp tục đầu tư, hoàn thiện dự án nhà máy luyện đúc khuôn ở Thái Nguyên. Ông bảo, phải quyết tâm và vẫn tin vào sự sáng suốt của Chính phủ, bởi cơ chế chính sách khi ban hành có thể còn nhiều cái sai, còn bất cập, nhưng Chính phủ sẽ điều chỉnh, sẽ đúng.

Hãy ủng hộ những người có tâm huyết, có lòng tin, những doanh nghiệp dám đi đầu vì một ngành công nghiệp ô tô non trẻ. Và tự đáy lòng mình, xin chúc Công ty Ô tô Xuân Kiên - Vinaxuki cũng như các doanh nghiệp khác sớm vượt qua thách thức, thực hiện thắng lợi kế hoạch sản xuất kinh doanh của mình, đáp ứng nhu cầu của người dân trong nước và góp phần quan trọng vào “Chiến lược phát triển công nghiệp ô tô ở Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” ■