

**BỘ CÔNG THƯƠNG
VIỆN NGHIÊN CỨU CƠ KHÍ**

BÁO CÁO TỔNG KẾT ĐỀ TÀI

**ĐIỀU TRA, KHẢO SÁT, ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN
CHƯƠNG TRÌNH SẢN PHẨM CƠ KHÍ TRỌNG ĐIỂM
CỦA CHÍNH PHỦ. ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN
PHÙ HỢP TRONG QUÁ TRÌNH VIỆT NAM HỘI NHẬP WTO**

Chủ nhiệm đề tài: THS . ĐOÀN HỮU BẢY

6864

14/5/2008

HÀ NỘI - 2007

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU.....	2
1. Tính cấp thiết của đề tài	2
2. Mục đích, nhiệm vụ, phạm vi nghiên cứu của đề tài.....	2
3. Phương pháp nghiên cứu và nguồn tài liệu.....	3
4. Nội dung đề tài.....	3
CHƯƠNG I. TỔNG QUAN NGÀNH CƠ KHÍ VIỆT NAM	4
1.1. Tình hình phát triển cơ khí Việt Nam	4
1.2. Những thành tựu của ngành cơ khí Việt Nam.....	6
1.3. Những yếu kém.....	7
1.4. Nguyên nhân chủ yếu của những yếu kém.....	9
CHƯƠNG II. TỔNG HỢP ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CHƯƠNG TRÌNH SẢN PHẨM CƠ KHÍ TRỌNG ĐIỂM.....	12
2.1. Chế tạo thiết bị toàn bộ	16
2.2. Cơ khí đóng tàu thủy	26
2.2.1. Thực trạng năng lực hiện nay của ngành cơ khí đóng tàu thủy	26
2.2.2. Dự báo nhu cầu đóng mới và sửa chữa tàu thủy của Bộ GTVT	27
2.2.3. Thị trường trong và ngoài nước của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam.....	29
2.2.4. Chương trình hợp tác sản xuất, nội địa hoá sản phẩm	31
2.3. Cơ khí ô tô - cơ khí giao thông vận tải.....	34
2.3.1. Tình hình hoạt động của các doanh nghiệp FDI.....	35
2.3.2. Hiện trạng của các Công ty trong nước	38
2.3.3. Hiện trạng về nội địa hoá trong công nghiệp ô tô.....	39
2.3.4. Các đặc điểm chung của ngành công nghiệp sản xuất ô tô Việt Nam	40
2.4. Công nghiệp chế tạo thiết bị kỹ thuật điện.....	43
2.4.1. Máy điện quay.....	44
2.4.2. Các sản phẩm khác	48
2.5. Cơ khí xây dựng	52
2.6. Máy động lực	57
2.7. Cơ khí phục vụ nông- lâm- ngư nghiệp và công nghiệp chế biến.....	62
2.8. Ngành máy công cụ.....	63
ĐÁNH GIÁ CHUNG.....	66
1. Về tình hình thực hiện các dự án đầu tư và đề án sản xuất	66
2. Những kết quả	66
3. Những hạn chế	67
4. Những khó khăn, vướng mắc	67
CHƯƠNG III. ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN	69
3.1. Các giải pháp về thị trường	69
3.2. Các giải pháp về khoa học công nghệ và môi trường	69
3.3. Các giải pháp về đào tạo nguồn nhân lực.....	70
3.4. Các giải pháp về đầu tư.....	71
3.5. Các giải pháp về vốn	71
3.6. Các giải pháp về hợp tác quốc tế.....	72
3.7. Các giải pháp về thuế	72
KẾT LUẬN.....	73
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	74
CÁC PHỤ LỤC.....	75

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá của các quốc gia luôn gắn liền với sự phát triển của ngành cơ khí chế tạo máy, không có ngành nào, lĩnh vực kinh tế nào, kể cả trong đời sống xã hội lại không có sự hiện diện của cơ khí. Trong bộ Tư bản, C.Mác đã trình bày rất chi tiết về lịch sử phát triển của máy móc từ thủ công lên cơ khí. Lênin cũng đã khẳng định: “Cơ sở vật chất kỹ thuật của CNXH chỉ có thể là nền đại công nghiệp cơ khí”.

Nhận rõ tầm quan trọng của ngành cơ khí đối với sự nghiệp CNH-HĐH nên Bộ chính trị đã chỉ thị: “Phải coi cơ khí là một ngành công nghiệp nền tảng, có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo độc lập tự chủ về kinh tế, củng cố an ninh quốc phòng, góp phần nâng cao đời sống nhân dân”. Về phía Chính phủ đã có nhiều chính sách phục hồi và phát triển ngành cơ khí, đặc biệt là Quyết định 186/2002/QĐ-TTg phê duyệt chiến lược phát triển ngành cơ khí Việt Nam đến 2010, tầm nhìn tới 2020 với mục tiêu ưu tiên phát triển một số chuyên ngành và sản phẩm cơ khí trọng điểm.

Qua 5 năm thực hiện chương trình sản phẩm cơ khí trọng điểm của Chính phủ rất cần có nghiên cứu đánh giá đầy đủ và qua đó có giải pháp phát triển phù hợp trong quá trình hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế quốc tế, đặc biệt khi Việt Nam đã là thành viên của WTO.

2. Mục đích, nhiệm vụ, phạm vi nghiên cứu của đề tài.

* Mục đích nghiên cứu:

Mục đích của đề tài là thông qua việc điều tra khảo sát tình hình sản xuất các sản phẩm cơ khí trọng điểm của Việt Nam hiện nay để đề xuất một số giải pháp giúp các cơ quan quản lý và hoạch định chính sách điều chỉnh chiến lược phát triển phù hợp, đồng thời giúp các doanh nghiệp cơ khí nâng cao khả năng hợp tác, liên kết phân công lao động và khả năng cạnh tranh của sản phẩm trong quá trình hội nhập.

* Nhiệm vụ của đề tài:

- Đánh giá tình hình thực hiện các nhóm sản phẩm cơ khí trọng điểm đến năm 2007

- Đề xuất một số giải pháp về: chính sách, thị trường, nghiên cứu phát triển... phù hợp với quá trình Việt Nam hội nhập WTO.

* Phạm vi nghiên cứu của đề tài.

Đề tài tập trung nghiên cứu các kết quả của 8 nhóm sản phẩm cơ khí trọng điểm và đề xuất một số giải pháp phát triển phù hợp trong quá trình Việt Nam hội nhập WTO.

3. Phương pháp nghiên cứu và nguồn tài liệu.

* Phương pháp nghiên cứu.

- Phương pháp điều tra khảo sát thu thập số liệu;
- Tổng hợp phân tích đánh giá kết quả;
- Hội thảo chuyên gia;
- Tổng kết đề xuất giải pháp.

* Nguồn tài liệu.

- Các Nghị quyết của Đảng.
- Đề án phát triển ngành cơ khí của Bộ Công Thương.
- Các công trình nghiên cứu, sách đã công bố.
- Các tư liệu điều tra.

4. Nội dung đề tài

Ngoài phần mở đầu, kết luận và các phụ lục, đề tài gồm 3 chương:

Chương I: Tổng quan ngành cơ khí Việt Nam

Chương II: Tổng hợp đánh giá tình hình thực hiện chương trình sản phẩm cơ khí trọng điểm

Chương III: Đề xuất các giải pháp phát triển.

CHƯƠNG I. TỔNG QUAN NGÀNH CƠ KHÍ VIỆT NAM

1.1. Tình hình phát triển cơ khí Việt Nam

Ngành cơ khí Việt Nam được hình thành từ thời kỳ Pháp thuộc. Người Pháp xây dựng ở Việt Nam một số cơ sở cơ khí nhằm phục vụ cho các nhu cầu khai thác và đô hộ ở Việt Nam, thí dụ như các nhà máy để sửa chữa toa xe, các phương tiện giao thông như tàu thuyền và một số cơ sở cơ khí sửa chữa nhỏ, phục vụ cho nhu cầu trước mắt.

Trong giai đoạn 9 năm kháng chiến chống Pháp, để phục vụ cho việc chế tạo một số chủng loại vũ khí cho sự nghiệp kháng chiến, Nhà nước ta đã xây dựng các cơ sở cơ khí nhỏ trong chiến khu cách mạng (nhà máy cơ khí Trần Hưng Đạo v.v...). Các cơ sở cơ khí này mặc dù được trang bị hết sức thô sơ nhưng đã thực sự có những đóng góp tích cực cho công cuộc kháng chiến của dân tộc. Các chủng loại vũ khí như bazoka, lựu đạn, mìn đã làm cho giặc Pháp kinh hoàng.

Cơ khí Việt Nam chỉ thực sự hình thành và phát triển sau khi hoà bình được lập lại (1954). Đất nước bị chia cắt nên hình thành ở hai miền, hai nền cơ khí khác nhau.

Ở miền Bắc được sự giúp đỡ của các nước xã hội chủ nghĩa đặc biệt là Liên Xô (cũ) và Trung Quốc, cộng với sự nỗ lực của Nhà nước ta, một loạt các cơ sở cơ khí đã được xây dựng như Cơ khí Hà Nội, Nhà máy dụng cụ cắt, Cơ khí nông nghiệp Hà Tây, Diesel Sông Công, Cơ khí Duyên Hải...

Trong nhiều năm trước đây, ngành cơ khí được coi là ngành công nghiệp then chốt, đã phát huy tác dụng tích cực cho sự nghiệp chống Mỹ cứu nước và giải phóng miền Nam.

Tuy nhiên đây là giai đoạn bao cấp, kế hoạch sản xuất được điều tiết từ cấp vĩ mô, nên chưa phát huy hết được sức mạnh thực có của ngành cơ khí Việt Nam. Việc đầu tư các nhà máy cơ khí xuất phát từ các tư duy chủ quan, chưa thật sự bám sát vào nhu cầu của thị trường, đầu tư lại dàn trải, nên đầu tư nhiều song hiệu quả đầu tư không cao.

Năm 1986, trước đổi mới, cả nước có 610 xí nghiệp quốc doanh. Sau khi sắp xếp, giải thể, sáp nhập còn lại 393 doanh nghiệp quốc doanh, (175 của quốc doanh trung ương và 218 doanh nghiệp quốc doanh địa phương) chưa kể đến 30 doanh nghiệp cơ khí quốc phòng và các cơ sở sản xuất tập thể, doanh nghiệp tư nhân và hàng vạn hộ sản xuất cá thể. Tổng số lao động toàn ngành là 224.513

người (6/1988) bao gồm 71.169 lao động thuộc các doanh nghiệp quốc doanh trung ương và địa phương; 108.361 lao động cá thể; 26.582 lao động trong các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài và 18.698 lao động trong các hợp tác xã, Công ty TNHH, Công ty cổ phần...

Đến nay, tổng số vốn của ngành cơ khí quốc doanh có khoảng 500 triệu USD (năm 2000), giá trị sản xuất công nghiệp toàn ngành cơ khí năm 2000 gấp 2,26 lần so với năm 1995. Năm 1995 đạt 8.490 tỷ đồng đã tăng lên 19.175,5 tỷ đồng vào năm 2000, chiếm khoảng 10% giá trị sản xuất công nghiệp của công nghiệp cả nước. Tốc độ tăng trưởng chung về giá trị sản xuất công nghiệp của toàn ngành cơ khí trong giai đoạn 1996-2000 là 17,7%/năm (giá so sánh 1994).

Đầu tư nước ngoài (FDI) vào ngành cơ khí có tổng vốn đăng ký vào khoảng 2,2 tỷ USD, trong đó hơn 50% vốn đầu tư tập trung vào lĩnh vực lắp ráp ô tô - xe máy và các mặt hàng tiêu dùng khác; các dự án đầu tư FDI thuộc ngành tư liệu sản xuất máy nông nghiệp và máy móc cơ khí khác còn rất ít và nhỏ bé, trừ lĩnh vực sửa chữa và đóng tàu thủy.

Chúng ta luôn nêu khẩu hiệu cơ khí là then chốt, song nếu nghiên cứu tổng số vốn của toàn ngành cơ khí năm 2000 là khoảng 500 triệu USD nghĩa là chỉ tương đương với vốn để đầu tư vào gần 3 nhà máy xi măng lò quay 1,2 triệu tấn năm (Nhà máy xi măng Võ Nhai tổng số vốn đầu tư là khoảng 200 triệu USD). Điều này nói lên, cơ khí Việt Nam với tiềm lực như vậy thì không thể là then chốt trong nền kinh tế nước nhà và càng không thể là động lực phát triển của nền kinh tế cả nước.

Trong những năm đầu của thời kỳ đổi mới, ngành cơ khí không kịp chuyển đổi, các nhà hoạch định chính sách cũng chưa có các chính sách tạo động lực phát triển cho cơ khí, với tình hình như vậy nên cơ khí không đáp ứng được nhu cầu của đất nước và bị hàng ngoại chèn ép, kể cả những sản phẩm từng là thế mạnh hàng chục năm trước như: máy công cụ, máy động lực nhỏ, máy kéo nhỏ, xe đạp, quạt điện, máy bơm nước v.v...

Tuy nhiên mấy năm gần đây, cùng với sự hoàn thiện dần các chính sách của Nhà nước đối với ngành cơ khí và sự nỗ lực chủ quan của các doanh nghiệp cơ khí, ngành cơ khí Việt Nam đã dần dành lại được vị thế của mình và đóng góp phần xứng đáng của mình trong sự nghiệp công nghiệp hoá- hiện đại hoá đất nước.

1.2. Những thành tựu của ngành cơ khí Việt Nam

- Về giá trị sản xuất công nghiệp toàn ngành cơ khí năm 2003 đã tăng gấp 4.68 lần so với năm 1995. Nếu như vào những năm đầu năm 1990, ngành cơ khí mới đáp ứng được khoảng 8-10% nhu cầu trong nước thì ở giai đoạn 2007 đã đáp ứng được trên 40% nhu cầu.

- Về tốc độ tăng trưởng chung của toàn ngành cơ khí trong 6 năm 1995 – 2000 là 40,74% năm; trong giai đoạn 2001 – 2003 là 26,31%; giai đoạn 2004-2007 khoảng trên 40%/ năm. Giá trị xuất khẩu các sản phẩm cơ khí năm 2006 đạt 1,175 tỷ USD, năm 2007 đạt khoảng 2,0 tỷ USD. Giá trị nhập khẩu máy móc, thiết bị, dụng cụ, phụ tùng năm 2000 là 4.781,5 triệu USD, năm 2001 là 4.949,0 triệu USD, năm 2002 là 6.314,6 triệu USD, năm 2003 là 8.257,37 triệu USD, năm 2004 là 9.000 triệu USD...

- Về sản phẩm:

Công nghiệp đóng tàu, chúng ta đã có thể chế tạo được các loại tàu có chất lượng, đạt tiêu chuẩn quốc tế như tàu chở hàng tải trọng từ 6.500 tấn đến 53.000 tấn, các loại tàu cao tốc phục vụ cho an ninh, quốc phòng, các loại tàu chở hàng container, tàu chở dầu thô cỡ 115.000 DWT.... Hiện ngành đóng tàu đã có thể hoàn toàn thỏa mãn nhu cầu trong nước và đã ký được nhiều hợp đồng đóng tàu xuất khẩu cho các nước xuất khẩu khu vực Châu Âu, Nhật Bản, Hàn Quốc,...

Thiết bị toàn bộ ngành cơ khí cũng đã đạt được nhiều thành tích đáng kể: Tổng công ty LILAMA đã trở thành nhà tổng thầu EPC đầu tiên của Việt Nam khi trúng thầu các gói thầu số 2 và 3 của Nhà máy lọc dầu Dung Quất, tiếp đến là chế tạo và lắp đặt phần lớn các thiết bị chính của nhà máy nhiệt điện Na Dương, Nhà máy nhiệt điện Phú Mỹ 3, 4; Tổng công ty cũng đã được Thủ Tướng Chính phủ giao làm nhà tổng thầu EPC dự án nhà máy nhiệt điện Uông Bí mở rộng công suất 300MW với tổng vốn đầu tư lên tới 300 triệu USD, Nhà máy điện Cà Mau công suất 750 MW...

Công nghiệp ô tô, xe máy: Chúng ta đang thực hiện Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020. Hiện nay ngành công nghiệp ô tô trong nước đã có thể thỏa mãn nhu cầu trong nước về các loại xe buýt với tỷ lệ nội địa hóa khoảng 40%, các loại xe tải nhẹ công suất dưới 5 tấn. Ngành công nghiệp xe gắn máy đã có những tiến bộ vượt bậc trong khoảng 5 năm trở lại đây: Không những thỏa mãn nhu cầu trong nước mà còn xuất khẩu khoảng 150.000 xe/năm (chủ yếu là các doanh nghiệp FDI). Tỷ lệ nội địa hóa các loại xe gắn máy do trong nước sản xuất đạt khoảng 80 – 90%.

Đối với các nhà máy thủy điện có công suất đến 300MW, trước đây chúng ta vẫn phải nhập khẩu cả các thiết bị cơ khí thủy công thì nay toàn bộ phần này có thể do cơ khí trong nước đảm nhận.

Các ngành sản xuất cơ khí khác như sản xuất động cơ Diesel các loại, sản xuất xe đạp, máy bơm nước, các loại cần trục, cầu trục, cơ khí xây dựng v.v...đều đạt được những thành tích đáng kể. Ngành xe đạp với năng lực sản xuất trong nước khoảng 3,1 triệu xe/năm đã xuất khẩu sang thị trường Châu Âu trong giai đoạn 2001 – 2005 các sản phẩm với giá trị khoảng 760 triệu USD. Chúng ta đã có sản phẩm động cơ Diesel nhỏ xuất khẩu sang các nước Trung Đông, các nước ASEAN v.v...(xem Phụ lục 1,2)

1.3. Những yếu kém

1/ Tuy là một ngành công nghiệp quan trọng, nhưng ngành cơ khí chỉ được đầu tư chủ yếu trong thời bao cấp, vốn đầu tư thêm trong giai đoạn đầu đổi mới hầu như không đáng kể, không tương xứng với việc đáp ứng các nhu cầu của nền kinh tế quốc dân.

+ Những năm gần đây trong thời kỳ đổi mới, đầu tư thêm cho ngành cơ khí cũng không đáng kể: tổng vốn đầu tư cho toàn ngành cơ khí trong 5 năm 1990-1995 chỉ có 180.000 tỷ đồng. Thành phố Hồ Chí Minh trong 18 năm 1975-1993 đầu tư cho cơ khí có 0,687 triệu USD, Hà Nội trong năm 1991-1995 đầu tư thêm cho cơ khí quốc doanh địa phương có 2,3 triệu USD. Tổng Công ty máy động lực và máy nông nghiệp (VEAM) được đầu tư khoảng 6 triệu USD. Tổng Công ty máy và thiết bị công nghiệp (MIE) khoảng 8 triệu USD trong giai đoạn 1991-1998.

Riêng trong giai đoạn 1996-2000 các doanh nghiệp cơ khí thuộc Bộ Công nghiệp chỉ được đầu tư (bằng mọi nguồn vốn) thêm là 342 tỷ đồng, bằng 0,6% tổng vốn đầu tư của toàn ngành công nghiệp thuộc Bộ Công nghiệp.

2/ Đầu tư quá phân tán, rải mỏng trong cả nước; khắp các tỉnh, thành phố, huyện đều có các nhà máy cơ khí. Trong tổng số 393 xí nghiệp cơ khí còn lại chỉ có 70 doanh nghiệp là đáng kể, trong đó chỉ có hơn 40 doanh nghiệp có tài sản trên 70 tỷ đồng và hơn một nửa là các doanh nghiệp cơ khí sửa chữa ô tô, máy kéo, tàu thuyền, máy móc xây dựng công trình...

3/ Phần lớn công nghệ và thiết bị vụn vặt cũ kỹ lạc hậu hàng 30 - 40 năm so với khu vực và 50 - 60 năm so với thế giới, 95% là các thiết bị lẻ không đồng bộ, không có chuyển giao công nghệ, hầu hết đã hết khấu hao.

4/ Một nghịch lý đang diễn ra ở ngành cơ khí từ nhiều năm nay là mặc dù quy mô và đầu tư cho ngành cơ khí Việt Nam chưa lớn, nhưng ngành cơ khí Việt Nam vẫn thường xuyên thiếu công ăn việc làm, không có đơn hàng khai thác hết được năng lực. Trong khi thị trường và nhu cầu sản phẩm cơ khí trong nước lại tăng rất nhanh về giá trị, chủng loại, cũng như số lượng các sản phẩm (từ các máy móc, thiết bị, đến các sản phẩm cơ khí tiêu dùng), năng lực nhân rồi nhưng ngành cơ khí Việt Nam lại chỉ mới khai thác được khoảng 10% nhu cầu của đất nước, đó là một trong những bất cập lớn nhất của Ngành cơ khí Việt Nam từ nhiều năm sau đổi mới.

Giải thích nghịch lý này có thể đi từ cách bố trí của Ngành cơ khí trong tất cả nền kinh tế quốc dân. Cơ khí chúng ta đã bé nhỏ về mặt năng lực tiền vốn, lại đứng chơi vơi giữa cơ chế thị trường thì việc thiếu công ăn việc làm là điều khó tránh khỏi.

Ở nước ta cơ khí phục vụ chung chung mà không nằm ở một phạm vi ngành nghề nào cả. Kinh nghiệm ở Hồng Kông, Hàn Quốc thì việc tổ chức khác ta, thí dụ cơ khí gia công gỗ thì nằm trong tập đoàn chế biến gỗ. Tập đoàn chế biến gỗ, người ta có nhu cầu cơ khí để sửa chữa, chế tạo thiết bị để cung cấp cho họ và để xuất khẩu thiết bị, do vậy người ta đầu tư vào cơ khí, với cách làm như vậy thì cơ khí có đầu ra và cơ khí gắn kết với thị trường, do vậy phát triển.

Thực tế ở ta trước đây như Nhà máy Cơ khí trung tâm Cẩm Phả và Nhà máy Cơ khí Động lực là các ví dụ rất điển hình. Trước đây các Nhà máy này nằm ngoài Tổng Công ty than, nên hầu như không có công ăn việc làm. Từ khi các nhà máy được sáp nhập về Tổng Công ty than Việt Nam, thì hoạt động của Nhà máy được khởi sắc, do Nhà máy được gắn kết với nhu cầu cơ khí của ngành than. Cách tổ chức các doanh nghiệp cơ khí của ta tách biệt với các Tổng công ty sản xuất, thì việc điền đầy công ăn việc làm là điều không tưởng.

5/ Việc tổ chức sắp xếp lại ngành cơ khí cả nước đã đề ra từ nhiều năm trước đây nhưng chưa làm được bao nhiêu, ngoài việc tổ chức một số Tổng công ty chuyên ngành 90-91. Tổ chức sản xuất nhìn chung còn khép kín, thiếu chuyên môn hoá, mức độ hợp tác hoá còn thấp.

Đây là một điều bất hợp lý, làm giảm đi tiềm năng sẵn có (vốn đã nhỏ bé) của ngành cơ khí Việt Nam.

Công tác nghiên cứu và phát triển (R&D) của Ngành cơ khí còn yếu mặc dù đã có 12 Viện công nghiệp cơ khí chuyên ngành. Vì nhiều lý do, các Viện này ít phát huy được tác dụng trong sản xuất và chưa phục vụ thiết thực cho sự phát triển của ngành cơ khí.

Công tác tư vấn thiết kế, công nghệ, thiết bị còn yếu đã hạn chế nhiều đến khả năng làm chủ việc chế tạo các sản phẩm cơ khí phức tạp, có yêu cầu kỹ thuật cao, nhất là trong lĩnh vực thiết bị toàn bộ. Một trong những nguyên nhân là các Viện cơ khí lại không trực thuộc các Tổng Công ty chuyên ngành, thí dụ Viện Cơ khí làm về thiết bị xi măng, nhưng Viện đó lại không nằm trong Tổng Công ty xi măng. Hay nói cách khác, Tổng Công ty xi măng lại không có Viện Cơ khí để giải quyết vấn đề thiết kế và chế tạo thiết bị cho xi măng. Điều này dẫn đến một hệ quả là cả về phía Viện và phía các Tổng công ty đều không phát huy được sức mạnh của mình, không chuyên môn hoá và không có một định hướng lâu dài, mặc dù lý thuyết là có. Tình trạng này rất trì trệ khi giải quyết các vấn đề về thiết bị toàn bộ.

Có thể nói đây là khâu yếu nhất của ngành cơ khí Việt Nam hiện nay và là một trong các nguyên nhân cơ bản làm giảm tốc độ phát triển của ngành cơ khí.

Nguồn nhân lực cho ngành cơ khí còn nhiều bất cập, số thợ giỏi có tay nghề cao giảm sút nhanh chóng, số người học nghề và học đại học ngành cơ khí cũng ít do bản thân ngành sa sút không còn hấp dẫn cho họ (tuy nhiên gần đây tình hình đào tạo công nhân và kỹ sư cơ khí đã được cải thiện hơn).

Mặc dù đi vào cơ chế thị trường một cách bị động, thiếu sự chuẩn bị trong khi tài sản và vốn của ngành cơ khí còn rất nhỏ bé, đầu tư thêm không đáng kể, nhưng ngành cơ khí vẫn duy trì được tốc độ tăng trưởng ở mức 12÷13%/năm là một cố gắng rất lớn. Nhiều doanh nghiệp cơ khí đã kiên định đường lối phát triển công nghiệp của Đảng và Nhà nước, vươn lên tìm kiếm và mở rộng thị trường, dần dần lại thể đứng và làm chủ được thị trường nội địa, đẩy lùi hàng ngoại, bước đầu xuất khẩu và hội nhập vào thị trường thế giới

Như vậy, so với tiềm năng và cơ sở vật chất hiện có còn quá nhỏ bé của ngành cơ khí thì sự phát triển và thành quả của ngành cơ khí trong những năm gần đây là rất đáng khích lệ; nhưng vẫn là bất cập trước nhiệm vụ to lớn của đất nước trong giai đoạn công nghiệp hoá- hiện đại hoá, đặc biệt về nhu cầu máy móc, thiết bị toàn bộ và hàng tiêu dùng cao cấp.

1.4. Nguyên nhân chủ yếu của những yếu kém

- Nhận thức của các cấp, các ngành trong việc quán triệt các Nghị quyết của Đảng và Nhà nước về phát triển cơ khí còn chưa được triệt để, có lúc đã buông lỏng quản lý. Quá trình chuyển đổi từ cơ chế kế hoạch hóa tập trung và bao cấp sang cơ chế thị trường còn có tư tưởng ngành cơ khí bị thả nổi hoàn toàn như các ngành công nghiệp khác.