

ĐỀ TÀI

Ngành sản xuất các sản phẩm cao su tại Việt Nam hiện nay - Tình hình và triển vọng

MỞ ĐẦU	3
I. CÁC SẢN PHẨM CAO SU - CƠ CẤU VÀ NHU CẦU THỊ TRƯỜNG	4
2.1. Các sản phẩm lớp bom hơi	6
a) <i>Nhu cầu sảm lớp ô tô hiện nay:</i>	8
b) <i>Nhu cầu sảm lớp xe máy hiện nay:</i>	10
c) <i>Nhu cầu sảm lớp xe đạp hiện nay:</i>	11
2.2. Các sản phẩm cao su kỹ thuật	11
a. <i>Giao thông vận tải:</i>	12
b. <i>Ngành công nghiệp dệt may:</i>	13
c. <i>Ngành thủy lợi</i>	14
d. <i>Cao su kỹ thuật phục vụ quốc phòng</i>	15
2.4. Các sản phẩm cao su khác	15
II. TÌNH HÌNH SẢN XUẤT CÁC SẢN PHẨM CAO SU TRÊN THẾ GIỚI	16
Sản xuất và tiêu thụ lớp ô tô:	16
III. CÔNG NGHỆ SẢN XUẤT LỚP CAO SU	18
1. Phân loại lớp bom hơi	18
2. Các dạng cấu trúc của lớp	18
3. Xu hướng phát triển cấu trúc lớp ô tô	19
4. Công nghệ sản xuất	22
5. Nguyên liệu để sản xuất các sản phẩm cao su	27
<i>Nguyên liệu cao su thiên nhiên:</i>	28
<i>Nguyên liệu cao su tổng hợp</i>	29
<i>Các nguyên liệu khác:</i>	32
1.1 Các cơ sở trực thuộc Tổng Công ty:	33
1.2. Các cơ sở liên doanh với Tổng Công ty:	36
<i>Nhận xét:</i>	40
5. Khả năng tài chính	46
6. Các đối thủ cạnh tranh và khả năng cạnh tranh, tình hình thị phần	49
a) <i>Đối với sảm lớp ô tô:</i>	49
b) <i>Đối với sảm lớp xe máy:</i>	50
c) <i>Đối với sảm lớp xe đạp:</i>	50
7. Ảnh hưởng của các yếu tố hội nhập	51
<i>Nhận xét:</i>	54
V. PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN	56
1. Dự báo nhu cầu thị trường tới năm 2005	56
a) <i>Lớp ô tô:</i>	56
b) <i>Lớp xe máy:</i>	57
c) <i>Lớp xe đạp:</i>	57
d) <i>Một số sản phẩm cao su kỹ thuật:</i>	58
2. Mục tiêu	59
3. Giải pháp thực hiện	60
1. Đối với Nhà nước	64
2. Đối với Tổng Công ty	66
TÀI LIỆU THAM KHẢO VÀ NGUỒN TƯ LIỆU	67

MỞ ĐẦU

Ngày nay, các sản phẩm cao su đang được sử dụng rộng rãi trong hầu hết các lĩnh vực cuộc sống. Một số chủng loại sản phẩm cao su được sản xuất với sản lượng lớn hàng năm và đóng vai trò quan trọng thiết yếu trong nền kinh tế của tất cả các quốc gia, từ những nước công nghiệp đến các nước đang phát triển. Đặc biệt, nếu hệ thống giao thông vận tải được coi là một trong những huyết mạch quan trọng nhất của bất kỳ nền kinh tế nào, thì một yêu cầu có ý nghĩa rất lớn là sản xuất và cung ứng những sản phẩm sẫm lốp có chất lượng để góp phần đảm bảo cho huyết mạch đó lưu thông thông suốt và an toàn.

Trong những năm qua, kinh tế nước ta liên tục phát triển với tốc độ tăng trưởng GDP trên 8%/năm. Nhu cầu về các sản phẩm cao su nhờ đó cũng liên tục tăng. Đặc biệt là nhu cầu đi lại của người dân đô thị và nhu cầu vận tải hàng hoá của nền kinh tế ngày càng tăng, kéo theo nhu cầu về các sản phẩm sẫm lốp.

Việt Nam là nước có nguồn tài nguyên lớn về cao su tự nhiên. cây cao su được trồng trên những diện tích lớn, sản lượng, chất lượng ngày càng tăng. Đây là một trong những yếu tố khách quan thuận lợi cho sự phát triển của ngành sản xuất các sản phẩm cao su.

Với sự ra đời của Nhà máy Cao su Sao vàng, ngành sản xuất các sản phẩm cao su ở Việt Nam đã có truyền thống gần 40 năm và đang ngày càng phát triển cả về chiều rộng lẫn chiều sâu. Bên cạnh ngành sản xuất các hoá chất phục vụ nông nghiệp (phân hoá học, thuốc bảo vệ thực vật, ...), ngành sản xuất các sản phẩm cao su hiện là một trong những lĩnh vực sản xuất trọng điểm của Tổng công ty hoá chất Việt Nam. Hiện nay, xét về giá trị sản xuất công nghiệp và

doanh thu, các công ty sản xuất các sản phẩm cao su chiếm khoảng 17% tỷ trọng trong Tổng công ty.

Các sản phẩm cao su thuộc vào nhóm sản phẩm mà thị trường có nhiều triển vọng phát triển, hơn nữa lại sử dụng chủ yếu nguyên liệu trong nước, nên có năng lực cạnh tranh cao. Vì vậy, theo định hướng đầu tư và phát triển của TCty HCVN cho những năm tới, ngành sản xuất các sản phẩm cao su thuộc vào một trong 4 ngành được Tổng công ty ưu tiên tập trung đầu tư (phân bón, hoá chất bảo vệ thực vật, hoá chất vô cơ cơ bản, sản phẩm cao su).

Trong quá trình phát triển kinh tế hướng tới mục tiêu công nghiệp hoá đất nước vào năm 2020, như chiến lược phát triển kinh tế Việt Nam đã đề ra, chắc chắn nhu cầu về các sản phẩm cao su sẽ còn tăng mạnh, vai trò của ngành sản xuất các sản phẩm cao su trong nền kinh tế cả nước sẽ ngày càng lớn.

Đồng thời, trong bối cảnh hội nhập quốc tế và xu hướng toàn cầu hoá hiện nay, nhiều cơ hội và thách thức mới đang đặt ra trước nền kinh tế Việt Nam nói chung và ngành sản xuất các sản phẩm cao su nói riêng.

I. CÁC SẢN PHẨM CAO SU - CƠ CẤU VÀ NHU CẦU THỊ TRƯỜNG

Sản phẩm cao su bao gồm các chủng loại sau:

- Các loại săm lốp
- Các sản phẩm cao su kỹ thuật
- Giày dép, ủng cao su

- Găng tay cao su
- Các sản phẩm cao su xốp
- Cao su bọc cáp, vật liệu cách điện
- Các sản phẩm cao su khác

1. Cơ cấu thị trường:

Các sản phẩm cao su đang được sử dụng rộng rãi trong nhiều lĩnh vực sản xuất và đời sống. Trên cơ sở nguyên liệu cao su tổng hợp, cao su tự nhiên, các phụ liệu như than đen, vải mảnh, tanh, hoá chất, phụ gia đến nay người ta đã sản xuất được vô số các sản phẩm cao su công nghiệp như săm lốp ô tô, xe máy, băng tải, dây cưa roa, gioăng đệm, tấm lót . . .

Cơ cấu thị trường đối với các sản phẩm cao su trên thế giới dao động như sau:

<i>Sản phẩm</i>	<i>Cơ cấu (%)</i>
1. Săm lốp các loại	40 - 60
2. Cao su kỹ thuật	15 - 23
3. Giày dép	6 - 20
4. Vật liệu cách điện	1,5 - 5
5. Các sản phẩm cao su khác	7 - 11

Xét về các mặt sản lượng và giá trị sản xuất công nghiệp, hai nhóm sản phẩm đứng đầu là sắt thép và các sản phẩm cao su kỹ thuật.

Tại Việt Nam, các sản phẩm sắt thép cũng chiếm tỷ trọng lớn nhất và đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với ngành sản xuất các sản phẩm cao su.

2. Nhu cầu thị trường

2.1. Các sản phẩm lớp bơm hơi

Nền kinh tế Việt Nam hiện nay đang phát triển ổn định với mức tăng trưởng cao (GDP tăng trung bình 8-9% /năm), đời sống nhân dân được nâng cao, lưu thông hàng hoá phát triển mạnh, nhu cầu về phương tiện đi lại và phương tiện giao thông vận tải ngày càng tăng.

Trên thực tế, từ đầu thập niên 90 đến nay, lượng xe máy và ô tô đăng ký mới ở nước ta ngày càng gia tăng, năm sau cao hơn năm trước. Đặc biệt, nhu cầu xe máy và ô tô trong các năm 2000, 2001 đã gia tăng đột biến. Theo dự báo cách đây 5 năm của Công ty Honda, năm 2001 có khoảng 5,5 triệu xe máy mới và cũ được lưu hành tại Việt Nam. Nhưng trên thực tế, theo thống kê mới đây của Bộ giao thông vận tải, trong năm 2001 vừa qua tổng số xe máy mới và cũ lưu hành đang lưu hành tại Việt Nam đã lên đến trên 8,3 triệu chiếc, vượt xa mức dự báo nói trên. Lượng xe ô tô nhập (chiếm khoảng 50% tổng số xe ô tô mới hàng năm) năm 2001 cũng tăng đột biến là 85% so với năm 2000.

Trong thời kỳ 1990 - 1995 cả nước có thêm 2.569.000 xe máy đăng ký mới, tăng bình quân mỗi năm 428.000 chiếc. Trong thời kỳ 1996 - 2001, cả nước có thêm 4.905.798 xe máy đăng ký mới, tức là tăng bình quân mỗi năm 815.000

chiếc, gấp đôi so với thời kỳ 1990 - 1995. Đặc biệt, năm 2000 tăng khoảng 1,8 triệu chiếc và năm 2001 tăng khoảng 1,9 triệu chiếc.

Trong thời kỳ 1990-1995 cả nước có thêm 113.502 ô tô đăng ký mới, tăng bình quân mỗi năm 18.197 chiếc. Trong thời kỳ 1996-2001, cả nước có thêm 216.312 ô tô đăng ký mới, tăng bình quân mỗi năm 36.052 chiếc, gấp đôi so với mức tăng tương đương thời kỳ 1990-1995.

Theo dự báo của Bộ công nghiệp, đến năm 2010 nhu cầu ô tô của Việt Nam sẽ vào khoảng 100.000 xe/năm, và nếu cơ sở hạ tầng được giải quyết tốt, giá thành ô tô hợp lý thì nhu cầu có thể tăng lên đến 200.000 - 300.000 xe/năm.

Để đáp ứng nhu cầu giao thông vận tải ngày càng tăng trong những năm gần đây, thực tế trong lĩnh vực sản xuất lắp ráp ô tô xe máy đã xuất hiện những động thái sau:

Tốc độ lắp ráp và nhập khẩu xe máy, xe ô tô tăng nhanh:

* Sản lượng lắp ráp xe máy trong hai năm 2000-2001 tăng trung bình 46%, sản lượng ô tô tăng trung bình 85%.

* Năm 2001, cả nước đã lắp ráp 461.100 xe máy và 19.097 ô tô.

* Lượng xe ô tô nhập khẩu năm 2001 lên tới 22.266 chiếc, tăng 85% so với năm 2000.

* Trong 8 tháng đầu năm 2002, sản lượng ô tô trong nước tăng 51,1%, sản lượng xe máy tăng 56,5% so với thời gian cùng kỳ 2001.

Nhiều công ty nước ngoài như Honda, Toyota, Ford, Suzuki, Yamaha, VMEP, Lifan,... đã đầu tư xây dựng những nhà máy lắp ráp ô tô, xe máy tại Việt Nam. Nước ta hiện có 11 liên doanh sản xuất, lắp ráp ô tô, với công suất thiết kế gần 149.000 xe/ năm, và 62 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe máy, với tổng công suất khoảng 4 triệu xe máy / năm.

Nhiều công ty lắp ráp xe máy dạng CKD, IKD đã được thành lập và đang lắp ráp xe máy với khối lượng lớn.

Tình hình thị trường xe có động cơ và tình hình lắp ráp ô tô, xe máy như trên đòi hỏi phải có một lượng sảm lốp lớn tương ứng, vừa để đảm bảo cho nhu cầu lắp mới xe, vừa để đảm bảo cho nhu cầu thay thế sửa chữa đối với số xe đang lưu thông.

Đồng thời, một chủ trương lớn của chính phủ trong chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô - xe máy của Việt Nam là thực hiện chương trình nội địa hoá. Theo Bộ công nghiệp, đến năm 2005 tỷ lệ nội địa hoá ít nhất phải là 60% đối với ô tô và 80% đối với xe máy. Nếu chương trình này đi vào cuộc sống, nhu cầu sảm lốp cho ô tô xe máy chắc chắn sẽ còn tăng cao.

a) Nhu cầu sảm lốp ô tô hiện nay:

Theo số liệu điều tra của Cục đăng kiểm Bộ Giao thông Vận tải, tổng lượng xe ô tô hiện đang lưu hành ở nước ta như sau (kể cả xe đã đăng ký trước 1975):

<i>Chủng loại xe</i>	<i>Số lượng (chiếc)</i>
-----------------------------	--------------------------------

1. Xe con du lịch cỡ vành 12-16, chứa 4-15 chỗ ngồi	220.000 - 230.000
2. Xe chở khách cỡ vành 20	150.000
3. Xe ô tô tải nhẹ cỡ vành 12-16	160.000
4. Xe ô tô tải nặng cỡ vành 20 (Không kể xe công nông, máy cày, máy tuốt lúa)	150.000
Tổng cộng	680.000 - 690.000

Nhu cầu lớp cho các loại xe ô tô nêu trên như sau:

Chủng loại xe ô tô	Giả thiết lớp thay thế (chiếc/xه/năm)	Nhu cầu lớp ô tô (chiếc)
1. Xe con du lịch cỡ vành 12-16, chứa 4-15 chỗ ngồi	2	460.000

2. Xe chở khách cỡ vành 20	4	600.000
3. Xe ô tô tải nhẹ cỡ vành 12-16	3	480.000
4. Xe ô tô tải nặng cỡ vành 20	5	750.000
Tổng cộng		2.290.000

* Ghi chú: Giả thiết về số lượng lốp thay thế căn cứ theo thực tế điều tra.

b) Nhu cầu sắm lốp xe máy hiện nay:

Theo số liệu thống kê từ Bộ Giao thông Vận tải, số lượng xe gắn máy đang lưu hành trong toàn quốc năm 2001 khoảng trên 8 triệu chiếc.

Nếu giả thiết nhu cầu lốp thay thế là 0,85 chiếc/xe/năm và lốp lắp mới gấp 2 lần số xe mới tăng thêm trong năm, thì nhu cầu lốp xe máy hiện nay như sau:

Năm	Số lượng xe máy (triệu chiếc)	Giả thiết số lượng lắp lốp (chiếc/xe/năm)	Nhu cầu lốp xe máy (triệu chiếc)
2001	- Xe cũ: 6	- Thay thế: 0,85	5,1
	- Xe mới: 8,1	- Lắp mới: 2	4,2
			Tổng số: 9,3

2002	- Xe cũ:	- Thay thế: 0,85	7,0
	- Xe mới: 1,5	- Lắp mới: 2	3,0
Tổng số: 10,0			

* Ghi chú: Giả thiết về số lượng lắp ráp căn cứ theo thực tế điều tra.

c) Nhu cầu sắm lốp xe đạp hiện nay:

Trong 8 tháng đầu năm 2002, sản lượng xe đạp sản xuất trong cả nước đã tăng 42,9% so với thời gian cùng kỳ 2001. Hiện nay, thị trường nước ta đang có nhu cầu lớn về các sản phẩm sắm lốp xe đạp (năm 2001 Tổng Công ty HCVN sản xuất và tiêu thụ khoảng 14 triệu chiếc/năm). Song nhìn chung, cùng với sự tăng trưởng kinh tế, về lâu dài tỷ trọng các sản phẩm phục vụ sản xuất, sửa chữa xe đạp khó có xu hướng tăng. Tốc độ tăng trưởng sản xuất lốp xe đạp năm 2000 chỉ đạt khoảng 5% so cùng kỳ, năm 2001 giảm 3,5%.

2.2. Các sản phẩm cao su kỹ thuật

Nước ta cũng có nhu cầu lớn đối với các sản phẩm cao su kỹ thuật, chúng đóng vai trò quan trọng trong nhiều lĩnh vực sản xuất, phục vụ sản xuất, thủy lợi và quốc phòng. Hiện nay chúng ta vẫn phải nhập nội phần lớn các mặt hàng cao su kỹ thuật này.

Về mặt khối lượng, tuy các sản phẩm cao su kỹ thuật chiếm tỷ trọng không lớn, song chúng có giá trị kinh tế và kỹ thuật rất cao. Giá cả các mặt hàng cao su kỹ thuật thường rất đắt, đồng thời các đơn vị sản xuất kinh doanh thường phải

nhập nhiều chủng loại sản phẩm cao su kỹ thuật với số lượng từng chủng loại không lớn, nên càng phải chịu giá cao mà không phải lúc nào cũng có thể tìm ngay được nhà cung ứng. Do đó, một trong những hướng đi quan trọng của ngành sản xuất các sản phẩm cao su ở nước ta là cần tăng dần tỷ trọng cao su kỹ thuật, giảm sự phụ thuộc vào nhập khẩu, góp phần đảm bảo cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các ngành kinh tế khác.

Trước đây Công ty Cao su Sao vàng có dây chuyền sản xuất băng tải công suất 50.000 m² /năm và dây chuyền sản xuất dây cua roa công suất 600.000 chiếc /năm, Công ty Cao su Đà Nẵng có công suất 300.000 dây cua roa/năm. Tuy nhiên do công nghệ và thiết bị quá lạc hậu, nguyên vật liệu không đủ quy cách, nên sản phẩm sản xuất ra kém chất lượng, khó tiêu thụ phải ngừng sản xuất.

Hiện nay, tại Cty cao su Miền Nam, Xí nghiệp cao su Điện Biên đang sản xuất một số mặt hàng cao su kỹ thuật phục vụ xuất khẩu và nhu cầu trong nước, Xí nghiệp găng tay cao su Việt-Hung chuyên sản xuất các loại găng tay cao su xuất khẩu và thay hàng nhập khẩu trong nước. Công ty cao su Miền Nam cũng đầu tư xây dựng dây chuyền sản xuất các loại ống cao su kỹ thuật xuất sang Nhật Bản, với công suất 100 tấn / năm.

Các sản phẩm cao su kỹ thuật được sử dụng chủ yếu trong những lĩnh vực sau:

a. Giao thông vận tải:

* Giao thông đường bộ:

- Đệm giảm chấn ô tô, tấm ngăn cách giữa các làn đường giao thông, gờ đỡ cầu đường, các loại gioăng, các loại cua roa, các loại tấm bịt cho cầu đường,...

* Giao thông đường sắt:

- Đệm cao su và cần cao su-nhựa cho tà cết đường ray, guốc hãm, ống chịu áp, gối đỡ, các loại cua roa,... cho toa xe và đầu máy.

* Giao thông đường thủy:

- Đệm chắn nước, ống chịu áp, phao, cua roa, gioăng,... cho tàu thuyền, đệm chịu va đập, băng tải bốc dỡ hàng, rulô, truyền động, phao,cho cảng, ống cao su mềm chịu áp cho tàu nạo vét sông biển.

b. Ngành công nghiệp dệt may

Công nghiệp dệt may hiện đang phát triển nhanh để trở thành một trong những ngành kinh tế mũi nhọn của nước ta, là một trong những ngành xuất khẩu hàng đầu, mang lại những nguồn thu ngoại tệ quan trọng cho đất nước và có tác động rất lớn trong việc giải quyết vấn đề công ăn việc làm. Đặc biệt, sau khi nước ta ký Hiệp định thương mại Việt-Mỹ ngành dệt may càng có cơ hội phát triển rất thuận lợi. Trong tương lai, việc nước ta gia nhập tổ chức thương mại thế giới WTO cũng là một động lực lớn cho sự phát triển của ngành dệt may. Cùng với sự gia tăng phát triển của ngành dệt may, nhu cầu các sản phẩm cao su kỹ thuật cho ngành này cũng sẽ tăng rất mạnh trong thời gian trước mắt và lâu dài. Đây là những sản phẩm cần được thay thế thường xuyên hàng năm, nên nhu cầu thực tế hàng năm rất lớn.

Ngành dệt may hiện cần những sản phẩm cao su kỹ thuật sau với số lượng lớn (hàng chục nghìn đến hàng triệu đơn vị/năm):

- suốt cao su,
- vòng kéo dẫn cho máy kéo sợi
- dây săng cho máy sợi
- băng dẫn cho máy dệt kiếm
- lô cao su cho máy hồ vải sợi và máy nhuộm
- cọc sợi con
- các loại dây đai, cua roa
- băng tải, băng lót máy in hoa
- đầu đánh thoi
- má phanh, keo dán nóng má phanh
- bánh răng truyền động
- bạc đỡ trục

c. Ngành thủy lợi

Các sản phẩm cao su kỹ thuật có thể được ứng dụng với khối lượng lớn (hàng trăm nghìn tấn/năm) cho những lĩnh vực sau trong ngành thủy lợi:

- đập cao su dùng cho các hồ chứa nước, công điều tiết mức nước và lưu lượng nước

- đập ngăn mặn, đê chắn sóng vùng ven biển
- gioăng cửa cống cho các kênh thủy lợi, hồ chứa nước
- ống cao su dẫn nước tưới tiêu

d. Cao su kỹ thuật phục vụ quốc phòng

Các sản phẩm cao su kỹ thuật dùng cho quốc phòng là những sản phẩm có yêu cầu đặc biệt cao về chất lượng, độ chính xác, độ bền,... Khối lượng các sản phẩm cao su kỹ thuật dùng cho quốc phòng khá lớn vì nhu cầu sửa chữa, thay thế hàng năm rất lớn. Các sản phẩm cao su kỹ thuật được sử dụng trong trang bị tác chiến và huấn luyện của quân đội, bao gồm chủ yếu các loại sau:

- sảm lớp máy bay
- lớp đặc và các chi tiết cao su cho xe, pháo,...
- các chi tiết cao su cho xe tăng, xe lội nước,...
- tấm phủ ngụy trang, tấm phủ bảo quản dùng cho khí tài, thiết bị quân sự.
- khí tài phòng hoá: ủng, quần áo bọc cao su chống hơi chất độc, vi sinh vật,...

2.4. Các sản phẩm cao su khác

Các sản phẩm cao su kỹ thuật còn được sử dụng nhiều trong các lĩnh vực sản xuất và dân dụng như sau:

- băng tải cao su dùng cho các ngành sản xuất, khai thác, vận chuyển, chế biến nguyên liệu ...
- phụ tùng cao su phục vụ cho khai thác dầu khí (giống, phớt, curoa, ống dẫn,..)
- vật liệu bọc cáp, vật liệu cách điện, cách nhiệt
- rulô xay xát gạo
- vật liệu cao su trong xây dựng
- keo dán cao su
- găng tay cao su

II. TÌNH HÌNH SẢN XUẤT CÁC SẢN PHẨM CAO SU TRÊN THẾ GIỚI

Sản xuất và tiêu thụ lốp ô tô:

Một số nét về tình hình sản xuất lốp xe ô tô trên thế giới hiện nay:

Sản lượng lốp ô tô trên toàn cầu đạt khoảng 1000 triệu chiếc. Trong đó công suất và sản lượng lốp ô tô tại một số nước và khu vực như sau:

- Khu vực thương mại tự do Bắc Mỹ: 250 triệu chiếc/ năm
- Châu Á: 500 triệu chiếc /năm

- Trung Quốc: sản lượng lốp ô tô năm 1996 đạt 90 triệu chiếc/ năm, trong đó xuất khẩu trên 65 triệu chiếc. Hiện Trung Quốc có 47 nhà máy, tổng công suất 150 triệu bộ/năm các loại lốp ô tô, máy công nghiệp. Trung Quốc là một trong những nước dẫn đầu về xuất khẩu lốp. Hiện nay nhiều công ty nước ngoài sản xuất lốp ô tô đang đổ xô vào Trung Quốc để tận dụng cơ hội do việc nước này gia nhập WTO mang lại.
- Nga: sản lượng lốp 28 triệu chiếc/ năm. Tháng 5-2002, công ty Pirelli (Italia) đã ký Hợp đồng trị giá 10 triệu USD với công ty ISG Nga để cung cấp bí quyết và thiết bị cho nhà máy sản xuất 2 triệu lốp radian /năm.
- Ấn Độ: sản lượng lốp năm 2000 đạt 8,6 triệu chiếc (Ấn Độ có 29 công ty sản xuất lốp ô tô với tổng công suất 90 triệu chiếc/ năm). Trong những năm gần đây, thị phần quốc tế về lốp ô tô của Ấn Độ đang bị thu hẹp dần, chủ yếu do sức ép cạnh tranh của Trung Quốc.
- Nhật Bản: có 8 công ty với tổng công suất 68 triệu bộ/năm
- Hàn Quốc: có 4 công ty với tổng công suất 82 triệu bộ/năm
- Thái Lan: có 10 công ty với tổng công suất 22 triệu bộ/năm
- Indônêxia: sản lượng lốp năm 1998 đạt khoảng 20 triệu chiếc (trong đó xuất khẩu 10,9 triệu chiếc). Dự báo đến năm 2010 công suất lốp của Indônêxia sẽ đạt 70 triệu chiếc / năm. Năm 1998 lốp ô tô nhập lậu từ Trung Quốc đã tràn ngập Indônêxia, khiến sản lượng lốp của nước này giảm 14%. Indônêxia đã đưa đơn kiện Trung Quốc bán phá giá lốp ô tô.

III. CÔNG NGHỆ SẢN XUẤT LỚP CAO SU

1. Phân loại lớp bơm hơi

Có thể phân loại lớp theo công dụng như sau:

- lớp ô tô loại nhẹ: dùng cho xe ô tô con, xe tải tải trọng nhỏ
- lớp ô tô loại nặng: dùng cho xe tải lớn, xe buýt, ô tô điện
- lớp máy bay
- lớp máy nông nghiệp
- lớp xe máy
- lớp xe đạp

Theo cấu trúc, người ta phân loại lớp thành các kiểu sau:

- lớp bố chéo
- lớp hướng tâm
- lớp không hộp

2. Các dạng cấu trúc của lớp

a/ Loại cấu trúc chéo

ở các lớp loại này, sợi mảnh của lớp cốt vào lớp lót được bố trí chéo một góc với mặt phẳng đứng. Sợi mảnh của các lớp cốt chéo nhau tạo thành một mạng

lưới. Số lớp cốt và lớp lót thường là chẵn. Góc xiên của sợi cốt trong lớp lót bằng góc xiên của sợi ở lớp cốt theo đường bề dọc lớp. Trong loại lớp này, lớp lót có tác dụng tăng cường độ bền liên kết giữa lớp mặt của lớp và các sợi lớp cốt vải mảnh cao su có độ cứng khác nhau.

b/ Loại cấu trúc chéo kiểu đai

Đây là một dạng khác của lớp cấu trúc chéo. Dải mảnh của lớp lót rộng được sản xuất từ loại sợi mảnh có môđun cao, với góc đặt sợi lớn hơn (không dưới 50) so với góc đặt sợi của lớp cốt theo đường bề dọc lớp.

c/ Loại lớp hướng tâm (lớp radial)

Từ năm 1921 người ta đã đưa ra ý tưởng bố trí các sợi mảnh của lớp cốt theo đường thẳng đứng (kinh tuyến) sao cho các sợi này không bị chéo nhau mà xếp hướng vào tâm, từ mép nọ tới mép kia, song song với nhau ở tất cả các lớp. Cấu trúc này là lý tưởng đối với độ bền vững của sợi mảnh và chất lượng các lớp cốt của lớp. Tuy nhiên, các thử nghiệm ban đầu cho thấy loại lớp này làm tăng tính mài mòn, làm mất nhiều công suất xe, và gây mất ổn định hướng cũng như độ vững chãi của xe khi chạy. Kết quả là ý tưởng về lớp hướng tâm chỉ được áp dụng vào thực tế sau vài chục năm nghiên cứu và cải thiện tiếp.

Năm 1964, người ta đã bổ sung vào lớp cốt thẳng đứng của lớp hướng tâm những dải lót cứng có hướng của sợi gần với vòng lớp. Thay cho sợi mảnh kim loại, có thể sử dụng sợi vải dệt làm dải mảnh của lớp lót.

3. Xu hướng phát triển cấu trúc lớp ô tô

Một trong những xu hướng cơ bản để hoàn thiện lốp ô tô loại nhẹ là: nâng cao độ an toàn, hiệu quả kinh tế, tiện ích và hình thức bề ngoài. Cấu hình của loại lốp radial có mặt cắt thấp cần đảm bảo không những chỉ tăng tuổi thọ lốp mà còn phải nâng cao độ bền của xe, cho phép sử dụng vành bánh xe có đường kính lớn để tạo cho phanh xe có nhiều khoảng trống tự do.

Ở một mức độ nhất định, kiểu hoa mắt lốp có tính chất quyết định đối với độ an toàn khi xe chạy và độ bền của lốp. ở các loại lốp chịu tải trọng nhẹ, yêu cầu chủ yếu đối với hoa mắt lốp là đảm bảo độ bám đường tốt hơn trên mặt đường ướt và lầy lội, và đảm bảo cho lốp có độ bền mài mòn cao, xe chạy ít tiếng ồn. Mặc dù người ta vẫn tiếp tục nghiên cứu ảnh hưởng của hoa mắt lốp và đơn phối liệu cao su đối với tính bám mặt đường của lốp xe, nhưng hiện nay chỉ bằng cách thay đổi các đặc tính của lốp xe thì khó có thể nâng cao hơn nữa tính bám mặt đường. Vì vậy, cần có sự hợp tác chặt chẽ giữa các nhà sản xuất lốp với các kỹ sư làm đường, để từ đó có thể đưa ra những loại lốp có cấu trúc mới. Một số nước đã thử nghiệm các loại lốp phủ kiểu mới cho mặt đường ô tô, có khả năng giữ được lâu dài độ nhám của mặt đường, giảm sự mài mòn bởi các phương tiện giao thông, đồng thời giảm tiếng ồn và nước bắn (khi xe chạy trên đường ướt). Điều quan trọng là những kiểu lốp phủ mới này có giá thành thấp, có thể được áp dụng rộng rãi.

Mục tiêu nghiên cứu chủ yếu trong lĩnh vực các loại lốp chịu tải trọng lớn là giảm chi phí trên một đơn vị hành trình xe chạy. Để đạt được mục tiêu này, có thể đi theo mấy hướng sau: tăng độ bền của lốp vỏ lốp, giảm trọng lượng lốp để tăng tải trọng hữu ích, giảm trở lực lăn của lốp để giảm tiêu hao nhiên liệu, và nâng cao độ tin cậy của lốp.

Độ tin cậy của lốp là một trong những yếu tố có ý nghĩa quyết định. Hiện nay, lý thuyết và thực tiễn đều khẳng định cấu trúc hướng tâm ở lốp radial đảm bảo cho lốp có độ tin cậy cao, vì ngoài việc hạn chế sự sinh nhiệt nó còn đảm bảo cho lốp có tuổi thọ cao.

Yêu cầu tiếp theo trong việc cải thiện tính năng lốp là tạo được cấu trúc có mặt cắt thấp để giảm tiêu hao nhiên liệu và tăng tuổi thọ của lốp bề mặt lốp. Có thể nói, một trong những mục tiêu nghiên cứu hoàn thiện lốp chịu tải trọng lớn là hướng tới việc tạo ra các loại lốp có mặt cắt thấp.

Ngày nay, nhiều kiểu hoa mắt lốp đang được sử dụng đã làm tăng mô men xoắn, nhất là đối với các loại lốp xe tải nặng, tạo ra tiếng ồn lớn. Vì vậy một nhiệm vụ được đặt ra cho các nhà sản xuất lốp là đơn giản hoá cấu trúc hoa mắt lốp sao cho vẫn đảm bảo độ bám mặt đường tốt và tuổi thọ cao cho lốp bề mặt lốp. Điều này có thể đạt được với các loại lốp radial có cấu trúc hướng tâm và mặt cắt thấp.

Các nhà nghiên cứu cũng quan tâm nhiều đến việc bảo toàn hướng chuyển động cho xe ô tô chạy trên mặt đường xấu. Người ta đã phát triển một số cấu trúc lốp và vành xe có khả năng đảm bảo sự chuyển động và hướng chuyển động của xe ngay cả khi áp suất lốp bị giảm. Đặc biệt, có thể đạt được hiệu quả này bằng cách sử dụng cao su xốp và lớp lót bằng chất dẻo trong cấu trúc lốp.

Cấu trúc hướng tâm ở lốp radial với mảnh sợi kim loại đảm bảo bịt chặt lỗ khi lốp bị thủng. Đặc biệt, ở bên trong loại lốp này có một lớp dạng tổ ong được làm từ cao su xốp biến tính và lớp phủ polyetylen. Khi lốp bị đâm thủng, áp

suất cao được bảo toàn trong mạng lỗ của cao su xốp sẽ làm cho lớp cao su xốp giãn nở ra và bịt kín chỗ thủng.

Nói tóm lại, cấu trúc của lớp cần đảm bảo tính an toàn cao ngay cả khi lớp bị sụt áp. Việc sản xuất những loại lớp như vậy là cần thiết đối với tất cả các loại xe và là một trong những nhiệm vụ quan trọng nhất của ngành sản xuất lốp ô tô.

4. Công nghệ sản xuất

4.1. Công nghệ sản xuất các sản phẩm cao su nói chung.

Nói chung, công nghệ sản xuất các sản phẩm cao su bao gồm 5 công đoạn chủ yếu sau:

- Nghiền hoá dẻo
- Phối trộn phụ gia
- Sản xuất bán sản phẩm hoặc dung dịch cao su
- Định hình
- Lưu hoá

a/ Nghiền hoá dẻo

Trước tiên, cao su tự nhiên dạng nguyên liệu thô được nghiền hoá dẻo trong máy nghiền cán và máy ngào trộn công suất cao, hoặc trong máy nghiền gia nhiệt. Trong quá trình này, chuỗi phân tử cao su mạch dài bị cắt nhỏ. Mục đích của công đoạn nghiền hoá dẻo - cắt nhỏ mạch phân tử cao su là làm cho cao su

có khả năng hấp thụ các phụ gia phối trộn khác nhau để trở thành hỗn hợp cao su có khả năng lưu hoá. Nhờ đó, cao su sẽ trở nên dẻo và dễ định hình, vì vậy từ dạng cao su này người ta có thể sản xuất các bán sản phẩm hoặc các mặt hàng cao su.

b/ Phối trộn phụ gia

Sau khi nghiền hoá dẻo, cao su được phối trộn với phụ gia để trở thành hỗn hợp có thể lưu hoá. Các phụ gia được sử dụng cho công đoạn này là: phụ gia tăng tốc và giảm tốc lưu hoá, chất độn tăng cứng (muội than), chất độn làm sáng màu (các chất có gốc $-SiO_2$, kẽm oxit, Fe_2O_3) - những chất này còn có tác dụng quan trọng là nâng cao tính chất cơ học của cao su (độ bền, độ dẻo uốn, độ bền ma sát), các chất tạo màu (kẽm oxit, titan oxit, sắt oxit, Fe_2O_3), các chất làm mềm như dầu, hắc ín, nhựa, axit béo), các chất có tác dụng chống oxy hoá để chống lão hoá và hiện tượng môi vật liệu ở cao su (các phenol, amin, Fe_2O_3), các chất bảo vệ chống hiện tượng nứt của cao su khi đặt ngoài không khí, các chất cải thiện mùi cao su, các chất chống cháy cho cao su, Fe_2O_3 . Ngoài ra còn một số phụ gia với những tác dụng đặc biệt.

c/ Sản xuất bán sản phẩm hoặc dung dịch cao su

Từ hỗn hợp cao su và phụ gia, người ta sản xuất ra cao su bán thành phẩm hoặc dung dịch cao su. Cụ thể là:

- sử dụng máy cán tráng nhiều trục để sản xuất bán sản phẩm cao su dạng tấm, màng, vải tráng cao su hoặc các tấm định hình theo mẫu

- sử dụng máy phun để sản xuất các ống cao su, dây cao su và các chi tiết cao su định hình

- sử dụng máy khuấy để sản xuất dung dịch cao su

d/ Định hình

Bán sản phẩm cao su được định hình trong các khuôn trước khi đưa vào công đoạn tiếp theo là lưu hoá, hoặc định hình đồng thời với quá trình lưu hoá trong các máy ép có gia nhiệt.

e/ Lưu hoá

Mục đích của lưu hoá là làm cho sản phẩm cao su có tính đàn hồi tốt trong phạm vi nhiệt độ rộng (từ -60°C đến khoảng 100°C) và đạt độ bền cao.

Có hai phương pháp lưu hoá là lưu hoá nóng và lưu hoá nguội.

Ở phương pháp lưu hoá nóng, người ta phối trộn thuần tuý bằng cơ học cao su nguyên liệu với lưu huỳnh mịn và các chất phụ gia thích hợp. Sau đó, hỗn hợp này được gia công tiếp trên các máy cán tráng, máy đùn ép, máy phun ép, máy căng rộng. Quá trình lưu hoá chỉ thực sự xảy ra khi hỗn hợp cao su được gia nhiệt đến $100 - 180^{\circ}\text{C}$.

Quá trình lưu hoá nóng có thể được thực hiện bằng hai cách:

- Lưu hoá đồng thời với sự định hình nóng của hỗn hợp cao su, ví dụ trong các khuôn được ép trong máy nén ép, hoặc

- Trước tiên, gia công định hình cao su ở nhiệt độ dưới nhiệt độ lưu hoá, sau đó lưu hoá các bán sản phẩm thu được trong các nồi lưu hoá bằng hơi nước hoặc không khí nóng.

Thời gian lưu hoá có thể kéo dài từ vài phút đến vài giờ.

Để giảm thời gian lưu hoá, người ta sử dụng các chất tăng tốc lưu hoá là các hợp chất nitơ và lưu huỳnh như amin, xanthogenat, dithiocacbammat, thiazol, hoặc các chất vô cơ như manhê oxit, canxi hydroxit, antimon tri- hoặc pentasulphit, As_2S_3 . Bằng cách này, thời gian lưu hoá có thể được giảm xuống chỉ còn vài phút.

Sau khi lưu hoá, tùy theo hàm lượng lưu huỳnh mà người ta thu được cao su mềm (chứa 5-10% lưu huỳnh) hoặc cao su cứng (chứa 30-50% lưu huỳnh).

Cao su mềm là dạng sản phẩm cao su chủ yếu của ngành sản xuất các sản phẩm cao su. Phần lớn các sản phẩm cao su như xăm lốp, cao su kỹ thuật, giày dép, găng tay cao su, As_2S_3 đều là cao su mềm.

Cao su cứng có tính cách điện rất tốt, ngoài ra nó còn rất bền trước các tác động của hoá chất như axit, kiềm đặc hoặc loãng và dung môi. Vì vậy, cao su cứng được sử dụng chủ yếu trong ngành điện để làm vật liệu cách điện hoặc được sử dụng trong công nghiệp hoá chất để làm các tấm bảo vệ chống gỉ và các tấm lót cho các bình, bể hoá chất.

Ở phương pháp **lưu hoá nguội**, người ta sử dụng lưu huỳnh diclorua S_2Cl_2 thay cho lưu huỳnh. Tuy nhiên, phương pháp lưu hoá này chỉ được áp dụng hạn chế cho những sản phẩm mỏng, vì lưu huỳnh diclorua chỉ có khả năng thâm nhập

không sâu vào trong nguyên liệu cao su. ở phương pháp này, người ta nhúng bán sản phẩm cao su vào dung dịch max. 6% lưu huỳnh diclorua trong xăng, benzen, cacbon disulphua, với thời gian nhúng chỉ vài giây.

Trước khi lưu hoá, phần lớn các bán sản phẩm cao su đều phải được định hình gần hoàn toàn (ví dụ đối với các sản phẩm lốp) hoặc định hình hoàn toàn (ví dụ đối với giày cao su và ống cao su). Trong một số trường hợp khác, người ta lưu hoá trực tiếp các bán sản phẩm đi ra từ máy phun (ví dụ để sản xuất ống cao su dùng cho phòng thí nghiệm, các chi tiết cao su định hình, các dải lót viền cửa sổ), hoặc lưu hoá các bán sản phẩm cao su trong những khuôn đặc biệt để sản xuất các sản phẩm theo khuôn. Những khuôn này phải được quét chất chống dính như huyền phù dầu silicon, polyetylenglycol, dung dịch xà phòng, hoặc trong trường hợp lưu hoá trong khuôn, cao su được định hình và đồng thời được lưu hoá bằng máy ép thuỷ lực có gia nhiệt.

Khác với các quá trình lưu hoá bán sản phẩm cao su như trên, dung dịch cao su được sử dụng để tẩm các loại vải hoặc sản xuất các mặt hàng nhúng, sau đó người ta lưu hoá để thu được các sản phẩm như vải bọc cao su làm áo mưa, quần áo bảo hộ lao động, giày ủng cao su, găng tay cao su, bóng bay,

- *Công đoạn luyện*: Cao su tự nhiên, cao su tổng hợp, than đen và các hoá chất được định lượng theo công thức và được luyện.

- *Công đoạn cán tráng*: Hỗn hợp cao su luyện được cán vào mảnh nilông để đưa vào khâu tạo thành lốp.

- *Công đoạn cắt chéo*: Mảnh lớp sau công đoạn cán tráng được cắt chéo theo kiểu đặc biệt.
- *Công đoạn bọc tanh*: Tanh được phủ hỗn hợp cao su luyện và bọc cao su để tạo thành các tanh mép lớp.
- *Công đoạn ép xuất*: Hỗn hợp cao su luyện được ép xuất để tạo bán thành phẩm mặt lớp.
- *Công đoạn thành hình*: Lớp sống được thành hình từ các bán thành phẩm mảnh, cao su mặt lớp, tanh bọc.
- *Công đoạn lưu hoá*: Lớp sống được lưu hoá để tạo sản phẩm lớp cuối cùng.

5. Nguyên liệu để sản xuất các sản phẩm cao su

Nguyên liệu để sản xuất các sản phẩm cao su bao gồm:

- cao su thiên nhiên
- cao su tổng hợp
- hoá chất lưu hoá và gia tốc lưu hoá
- phụ gia tăng cường (muội than)
- chất độn (bột nhẹ, ZnO,...)
- bột màu (Cr_2O_3 , TiO_2 , Fe_2O_3 ,...)
- hoá chất làm mềm (dầu, hắc ín, nhựa, axit béo,...)

- hoá chất chống lão hoá, chống hiện tượng mỏi vật liệu (các phenol, amin, Æ có tác dụng chống oxy hoá).

Nguyên liệu cao su thiên nhiên:

Cao su thiên nhiên chiếm khoảng 30% khối lượng nguyên liệu dùng để sản xuất các sản phẩm cao su.

Cây cao su đã được đưa vào trồng ở Việt Nam từ những năm cuối của thế kỷ 19. Trong những năm tiếp theo, cây cao su được trồng nhiều ở các vùng cao nguyên và đồng bằng Nam Bộ. Thời kỳ chiến tranh chống Mỹ, diện tích trồng cao su bị thu hẹp do bom đạn và chất độc tàn phá. Từ năm 1975 trở lại đây, ngành cao su đã phục hồi và ngày càng phát triển.

Hiện nay, Việt Nam là thành viên Hiệp hội các nước sản xuất cao su (ANRPC) và Hiệp hội các nước phát triển cao su (IRRDB). Nước ta hiện có khoảng 400 nghìn ha cao su, sản lượng hàng năm ước đạt 230 nghìn tấn quy khô. Năng suất vườn cao su trung bình đạt khoảng 1,41 tấn / ha, có nơi đạt 1,6-1,8 tấn / ha, tương đương năng suất thế giới. Sáu tháng đầu năm 2002, lượng cao su đã sản xuất và tiêu thụ là 114.756 tấn, trong đó xuất khẩu chiếm 80%. Do những tiến bộ KHKT và do đầu tư tập trung vào công nghệ sơ chế, cao su Việt Nam hiện nay hầu hết là cao su định chuẩn kỹ thuật có chất lượng cao. Đồng thời, nhờ giảm chi phí sản xuất, tiết kiệm nhiên liệu, nguyên liệu, giá thành 1 tấn sản phẩm cao su đã ngày càng giảm. Năm 2002 giá thành 1 tấn cao su đã giảm xuống 7,6 triệu đồng / tấn so với 9 triệu đồng/ tấn trong năm 1997.

Chính phủ Việt Nam đang khuyến khích phát triển diện tích trồng cao su. Dự kiến, đến năm 2005, diện tích trồng cao su sẽ tăng đến 500-700 nghìn ha, sản lượng cao su tăng đến 330-380 nghìn tấn. Đây là những yếu tố khách quan thuận lợi cho sự phát triển của ngành sản xuất các sản phẩm cao su.

Tuy nhiên, vấn đề xây dựng kho dự trữ cao su tự nhiên để đảm bảo cho sản xuất liên tục trong năm, tránh tình trạng thiếu nguyên liệu khi hết vụ thu hoạch cao su hoặc phải mua nguyên liệu giá cao, là điều mà các doanh nghiệp đang cần phải quan tâm giải quyết.

Nguyên liệu cao su tổng hợp

Trong sản xuất lốp cao su, cao su tổng hợp thường được sử dụng để tráng vải màn hình bọc lốp. Nhưng một số loại săm, lốp đặc chủng như lốp máy bay được sản xuất hoàn toàn từ cao su tổng hợp. Một trong những xu hướng mới hiện nay cũng là sản xuất những loại săm, lốp bằng 100% cao su tổng hợp, ô tô, xe máy sử dụng săm, lốp kiểu này có thể tiếp tục chạy nhiều ngày ngay cả khi lốp đã bị đâm phải đinh.

Lượng cao su tổng hợp trong thành phần một chiếc lốp là khoảng 10-15%. Hiện nay trong nước chưa sản xuất được loại nguyên liệu này mà phải nhập ngoại hoàn toàn, chủ yếu là hai loại BR (cao su butyl) và SBR (cao su butyl-styren).

Căn cứ nhu cầu về lốp ô tô, xe máy, xe đạp năm 2002, có thể tạm ước tính nhu cầu về cao su tổng hợp để sản xuất lốp ở nước ta cho thời gian hiện nay như sau (không kể xe dùng trong nông nghiệp):

Qua các số liệu trên, có thể thấy nhu cầu cao su tổng hợp của nước ta còn ở mức rất khiêm tốn. Vì vậy, nếu xây dựng nhà máy sản xuất cao su tổng hợp ở quy mô đảm bảo hiệu quả kinh tế (khoảng 100.000 tấn / năm) thì cần khảo sát kỹ thị trường khu vực và thế giới để đánh giá khả năng xuất khẩu.

Các nguyên liệu khác:

Việt Nam hiện cũng có nhiều nguồn nguyên liệu hoá chất khác phục vụ cho sản xuất các sản phẩm cao su, như ZnO , Fe_2O_3 , SiO_2 , ... Nhưng chất lượng của các nguyên liệu này còn thấp, cần được nghiên cứu nâng cao để đạt tiêu chuẩn quốc tế.

IV. HIỆN TRẠNG TÌNH HÌNH SẢN SUẤT CÁC SẢN PHẨM CAO SU TẠI VIỆT NAM

Các sản phẩm chính của ngành sản xuất các sản phẩm cao su Việt Nam là săm lốp ô tô máy kéo, săm lốp xe máy, xe đạp, với tổng sản lượng năm 2001 đạt 21,2 triệu chiếc các loại.

Ngoài các loại săm lốp kể trên, ngành còn sản xuất hàng nghìn bộ lốp máy bay các loại, khoảng vài triệu lốp xe đẩy, xe công nghiệp và nhiều sản phẩm cao su kỹ thuật khác như các loại đệm cầu cảng, khe co giãn cầu, các loại ống dẫn và phụ tùng ô tô xe máy, các sản phẩm cao su công nghiệp phục vụ cho ngành lắp ráp ô tô và cho nhiều lĩnh vực khác như cơ khí chế tạo, máy móc cơ khí hoá chất, máy móc nông nghiệp,...Ngành cũng thực hiện việc đắp lại hàng chục nghìn lốp ô tô các loại, trong đó có hàng nghìn lốp xe Ben phục vụ cho khai thác mỏ.

Năm 2001, tổng doanh thu toàn ngành sản xuất các sản phẩm cao su đạt 1332 tỷ đồng, tăng 14,9% so với năm 2000 và chiếm 16,6% tổng doanh thu của Tổng công ty HCVN.

Song song với việc nâng cao sản lượng, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, các công ty sản xuất các sản phẩm cao su đã quan tâm đúng mức tới việc nâng cao chất lượng sản phẩm, cải tiến mẫu mã cho hợp nhu cầu và thị hiếu của người tiêu dùng.

Đồng thời với việc đáp ứng nhu cầu trong nước, một số sản phẩm cao su đã được xuất khẩu và được thị trường nước ngoài tiếp nhận. Năm 2002, ngoài việc xuất khẩu những sản phẩm truyền thống như xăm lốp xe đẩy công nghiệp, xăm lốp xe đạp, găng tay cao su, các đơn vị trong Tổng công ty còn xuất khẩu một số sản phẩm mới như lốp ô tô, lốp xe máy, lốp xe đạp leo núi. Giá trị kim ngạch xuất khẩu của ngành hiện nay đạt khoảng 6-7 triệu USD / năm.

1. Tình hình sản xuất kinh doanh các năm 2000 - 2001

Tổng Công ty hiện có 3 đơn vị sản xuất các sản phẩm xăm lốp ô tô, xe máy, xe đạp, găng tay cao su và các sản phẩm cao su công nghiệp là Công ty Cao su Sao vàng, Công ty Cao su Đà Nẵng, Công ty Công nghiệp Cao su Miền Nam. Đồng thời Tổng Công ty còn tham gia 2 liên doanh sản xuất xăm lốp ô tô, xe máy, xe đạp và xe đẩy (Liên doanh Inoue Việt Nam và Yokohama Việt Nam).

Tình hình sản xuất kinh doanh của các đơn vị trên trong 3 năm qua như sau:

1.1 Các cơ sở trực thuộc Tổng Công ty:

<i>Nội dung</i>	<i>Đơn vị</i>	<i>Sản lượng</i>			<i>Tăng trưởng trung bình</i>
		1999	2000	2001	
<u>1. Sản phẩm:</u>					
* Lớp ô tô, máy kéo:	bộ	312.300	459.925	573.031	
- Cao su Sao Vàng		135.300	160.877	130.485	
- Cao su Đà Nẵng		146.000	201.048	310.346	
- Cao su Miền Nam		31.000	98.000	132.200	
* Lớp xe máy:	1000	2.368	3.893	5.408	
- Cao su Sao Vàng	chiếc	600	759	1.201	
- Cao su Đà Nẵng		68	192	282	
- Cao su Miền Nam		1.700	2.942	3.925	
* Lớp xe đạp:	1000	13.512	14.207	13.745	
- Cao su Sao Vàng	chiếc	7.617	8.013	6.895	
- Cao su Đà Nẵng		1.664	1.674	1.786	
- Cao su Miền Nam		4.240	4.520	5.064	
<u>2. Doanh thu:</u>	Tỷ đồng	771,6	1.036,4	1.188,2	
- Cao su Sao Vàng		271,9	334,5	340,9	12,45%
- Cao su Đà Nẵng		199,7	297,0	376,6	37,75%
					25,58%

- Cao su Miền Nam		300,0	404,9	470,7	
3. Lãi trước thuế:	Tỷ đồng	23,69	22,72	22,404	
- Cao su Sao Vàng		3,5	2,924	1,015	-41%
- Cao su Đà Nẵng		4,99	3,266	4,039	-5,7%
- Cao su Miền Nam		15,2	16,53	17,35	6,7%
4. Nộp ngân sách:	Tỷ đồng	66,70	64,96	68,36	
- Cao su Sao Vàng		20,11	15,58	13,20	-19%
- Cao su Đà Nẵng		17,97	16,12	20,58	8,68%
- Cao su Miền Nam		28,62	32,96	34,58	10,02%

Tổng sản lượng lớp bơm hơi của các công ty thuộc Tổng Cty trong 9 tháng đầu năm 2002 như sau:

Lớp ô tô, máy kéo: 558.580 bộ (bằng 141,62% cùng kỳ năm trước)

Lớp xe đạp : 8.983.000 chiếc (bằng 96,23% cùng kỳ năm trước)

Lớp xe máy : 3.237.000 chiếc (bằng 79,86% cùng kỳ năm trước)

Trong 9 tháng đầu năm 2002, sản lượng lớp ô tô máy kéo tăng 170.000 bộ, còn sản lượng lớp xe đạp, xe máy giảm, nhưng lượng tiêu thụ thực tế không giảm

do các đơn vị thuộc Tổng công ty có các biện pháp duy trì và mở rộng thị trường, đẩy mạnh công tác tiêu thụ sản phẩm.

Tuy nhiên, trong quý 3 -2002 một số nguyên liệu đầu vào như cao su tự nhiên (sản xuất trong nước) và một số vật tư nhập khẩu tăng giá nên ảnh hưởng đến chi phí sản xuất trong ngành sản xuất các sản phẩm cao su, dẫn đến lợi nhuận của ngành bị giảm.

1.2. Các cơ sở liên doanh với Tổng Công ty:

Nội dung	Đơn vị	1999	2000	2001
<u>1. Sản lượng:</u>				
* Lớp ô tô:	chiếc			
- Yokohama		16.000	13.000	32.834
- Inoue		0	0	0
* Lớp xe máy:	chiếc			
- Yokohama		75.000	109.00	179.357
- Inoue		713.714	1.253.737	1.264.593
* Lớp xe đẩy	chiếc			
- Yokohama		0	0	0
- Inoue		206.406	122.927	112.480

2. Doanh thu:	Tỷ đồng			
- Yokohama		15,97	12,59	28,3
- Inoue		65,13	107,42	107

Đánh giá chung:

Liên tiếp trong các năm 2000, 2001, cả ba công ty sản xuất các sản phẩm cao su là Cty Cao su Sao Vàng, Cty Cao su Đà Nẵng và Cty CN Cao su Miền Nam đều thuộc vào nhóm 10 công ty đứng đầu Tổng công ty HCVN về giá trị sản xuất công nghiệp và doanh thu.

<i>Nội dung</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Tăng trưởng (%)</i>
Giá trị sản xuất công nghiệp của 3 công ty trực thuộc Tổng công ty	15,3%	1105 tỷ đồng	18.0
Tỷ trọng trong toàn Tổng Công ty		16,7%	
Doanh thu của 3 công ty trực thuộc Tổng công ty	1039 tỷ đồng	1197 tỷ đồng	

Tỷ trọng trong toàn Tổng Công ty	13,1%	14,8%	15,2
Doanh thu của 3 công ty trực thuộc và 2 liên doanh	1159 tỷ đồng	1332 tỷ đồng	14,9
Tỷ trọng trong toàn Tổng Công ty	14,6%	16,6%	

Công ty Cao su Đà Nẵng và Công ty CN Cao su Miền Nam là 2 trong số 10 công ty đạt mức tăng trưởng cao nhất Tổng công ty HCVN trong các năm 2000-2001, với mức tăng trưởng tương ứng năm 2001 là 34,5% và 23,6%.

Trong 6 tháng đầu năm 2002, Công ty Cao su Đà Nẵng cũng đạt mức tăng trưởng 43,7%, cao hơn mức tăng trưởng bình quân của toàn Tổng công ty.

Tình hình cụ thể ở từng công ty trực thuộc Tổng công ty:

*** Công ty Cao su Sao vàng:**

- Sản lượng lốp ô tô năm 2001 giảm khoảng 19%, lốp xe đạp giảm khoảng 14%, lốp xe máy tăng 58% so với năm 2000.

- Doanh thu trung bình 3 năm 1999-2001 đạt tăng trưởng khoảng 12,45%, trong đó mức tăng trưởng doanh thu năm 2001 chỉ đạt 1,9% so với năm 2000.

- Lãi thực hiện trước thuế trung bình 3 năm 1999-2001 giảm 41% (năm 2000: -17% so cùng kỳ, năm 2001: -65% so cùng kỳ). Năm 2001 lợi nhuận trên doanh thu đạt ở mức 0,29%.

- Nộp ngân sách trung bình 3 năm 1999-2001 giảm khoảng 19%.

*** Công ty Cao su Đà Nẵng:**

- Sản lượng lốp ô tô năm 2001 tăng khoảng 54%, lốp xe máy tăng 47%, lốp xe đạp tăng 6,6% so cùng kỳ.

- Doanh thu trung bình 3 năm 1999-2001 đạt mức tăng trưởng ở mức cao 37,75%.

- Lãi thực hiện trước thuế năm 2001 đạt mức tăng trưởng 23,6% so cùng kỳ. Tuy nhiên so với năm 1999 (4,99 tỷ VNĐ), lãi năm 2000 giảm 35%, năm 2001 giảm 19%. Lợi nhuận trên doanh thu năm 2001 đạt mức 1,06%.

- Nộp ngân sách năm 2001 đạt mức tăng trưởng 25% so cùng kỳ. Tuy nhiên so với năm 1999, nộp ngân sách năm 2000 giảm 10%.

*** Công ty Công nghiệp Cao su Miền Nam:**

- Sản lượng lốp ô tô năm 2001 tăng khoảng 34,7%, lốp xe máy tăng 33,4%, lốp xe đạp tăng 11% so cùng kỳ.

- Doanh thu trung bình 3 năm 1999-2001 đạt mức tăng trưởng cao, khoảng 25,58%.

- Lãi thực hiện trước thuế trung bình 3 năm 1999-2001 đạt mức tăng trưởng 6,7%. Lợi nhuận trên doanh thu năm 2001 đạt ở mức 3,68%
- Nộp ngân sách trung bình 3 năm 1999-2001 đạt mức tăng trưởng 10,02%.

Nhận xét:

- Tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty Cao su Sao vàng hiện đang gặp nhiều khó khăn cần tháo gỡ.
- Tình hình sản xuất kinh doanh của Công ty Cao su Đà Nẵng và Công ty Công nghiệp Cao su Miền Nam có nhiều thuận lợi (tăng trưởng sản lượng và doanh số đạt mức cao). Năm 2002 Cty CN cao su MN đã ký Hợp đồng xuất khẩu 20.000 bộ lốp ô tô, trị giá 1 triệu USD. Từ đầu năm đến nay, mỗi tháng công ty sản xuất đều đặn 2000 bộ lốp ô tô.
- Chỉ số lợi nhuận trước thuế trên doanh thu của Công ty Cao su Sao vàng, Cao su Đà Nẵng và Cao su Miền Nam năm 2001 ở mức từ 0,29% tới 3,68% là tương đối thấp nếu so sánh với các công ty sản xuất các sản phẩm cao su tương tự trong khu vực (theo báo cáo tài chính của các đối tác tham gia liên doanh Inoue Việt Nam, chỉ số lợi nhuận trước thuế trên doanh thu trung bình của Công ty Fung Keong Rubber Co. - Malayxia ở mức khoảng 5,75%, chỉ số lợi nhuận sau thuế trên doanh thu trung bình của Công ty Inoue Rubber Co. tại Thái Lan ở mức khoảng 7,98%). Đây là vấn đề đáng lưu tâm từ góc độ hiệu quả sản xuất kinh doanh và khả năng cạnh tranh của các công ty Việt Nam.

- Hoạt động sản xuất kinh doanh của 2 công ty liên doanh hiện còn gặp khó khăn do phải cạnh tranh gay gắt với các sản phẩm nhập lậu và các cơ sở sản xuất trong nước.

2. Tình hình đầu tư xây dựng

Trong các năm 2000-2001, Tổng công ty đã hoàn thành đưa vào sản xuất và tiến hành triển khai những dự án đầu tư sau trong lĩnh vực các sản phẩm cao su :

Dự án nâng công suất lốp ô tô và lốp ô tô đặc chủng lên 200.000 bộ/ năm, triển khai dự án nâng công suất lốp ô tô lên 500.000 bộ / năm tại Công ty cao su Đà Nẵng.

Chuẩn bị đầu tư mở rộng nâng công suất lốp ô tô lên 500.000 bộ/ năm tại Công ty Cao su Sao Vàng

Mở rộng sản xuất lốp xe đạp tại chi nhánh Thái Bình và Xí nghiệp Cao su Nghệ An

Đầu tư mở rộng sản xuất lốp ô tô tại Bình Lợi

Nâng công suất sản xuất lốp ô tô, xe máy tại Công ty Cao su Miền Nam, tháng 4-2002 khởi công xây dựng xưởng luyện cao su tại Bình Dương với tổng vốn đầu tư 85 tỷ đồng. Trong tương lai, đây sẽ là xí nghiệp cao su lớn và hiện đại ở Miền Nam.

Đầu tư xây dựng dây chuyền sản xuất sản phẩm ô tô công suất 400.000 chiếc / năm tại Xí nghiệp Cao su Hóc Môn thuộc Công ty công nghiệp Cao Su Miền Nam.

Nghiên cứu sản xuất lốp ô tô theo công nghệ radian tại Công ty công nghiệp Cao su Miền Nam

Nói chung, các công trình đầu tư xây dựng tại các nhà máy Cao su Sao vàng, Cao su Đà Nẵng, Cao su CN Miền Nam đều thuộc vào các dự án trọng điểm của Tổng công ty. Tổng công ty đang tập trung nhân lực, chỉ đạo kịp thời và khai thông các vướng mắc để đẩy nhanh tiến độ các công trình này.

3. Tình hình công nghệ và thiết bị

Trong thập kỷ 90, ngành cao su của Tổng Công ty đã có nhiều cố gắng trong cải tạo, đầu tư mới máy móc thiết bị khâu luyện, thành hình, lưu hoá, đồng thời thay thế một số loại nguyên liệu chủ yếu như thay mảnh sợi bông bằng sợi polyamid, sử dụng cao su tổng hợp kết hợp với cao su tự nhiên v.v. . .

Năm 2000 các công ty đã sử dụng cao su butyl để sản xuất sản phẩm ô tô; sản xuất màng hơi, cốt hơi cho lốp xe đạp, xe máy và xe tải nhẹ; thực hiện tự động hoá nhiều khâu trong sản xuất. Nhờ vậy, các sản phẩm cao su ngày càng có tín nhiệm vì chất lượng cao, mẫu mã kiểu dáng công nghiệp đẹp.

Từ tháng 8-2000, lốp xe máy của Công ty Công nghiệp Cao su Miền Nam đã được Nhật Bản công nhận đạt tiêu chuẩn JIS K6367-1999. Sản phẩm lốp ô tô cỡ vành 20 của công ty được chứng nhận đạt tiêu chuẩn D 4230 của Nhật Bản và tiêu chuẩn an toàn DOT 5G của Mỹ. Sản phẩm Casumina 6 năm liền được bình chọn là "Hàng Việt Nam chất lượng cao", đạt giải thưởng chất lượng Nhà nước

Việt Nam và top 5 (1997-2002). Công ty cao su Miền Nam cũng là nhà sản xuất cao su đầu tiên của Việt Nam được tổ chức quốc tế OMS và Quacert cấp giấy chứng nhận hệ thống quản lý chất lượng ISO 9002.

Năm 2001 các công ty đã triển khai xây dựng và ứng dụng phần mềm vi tính vào thiết kế sảm lốp ô tô, xe máy; tiến hành nhiều biện pháp tiết kiệm năng lượng (điện, hơi nước, khí nén), rút ngắn thời gian lưu hoá, tăng sản lượng trong điều kiện không đầu tư thêm máy móc thiết bị.

Công ty Cao su Miền Nam đã đầu tư xây dựng dây chuyền luyện kín, áp dụng các công nghệ tiên tiến khác như cán luyện tự động, ép cao su bọc tanh, thành hình lưu hoá, đưa chương trình kỹ thuật số vào điều khiển máy lưu hoá lốp và sảm xe máy, nhờ đó chất lượng lốp ô tô xe máy đã tăng đột biến. Công ty đã chế tạo và sử dụng máy lưu hoá lốp 6 tầng khuôn, chế tạo và sử dụng máy lưu hoá sảm lốp xe đạp, xe máy, tăng năng suất gấp 2-5 lần. Công ty Cao su Miền Nam cũng chế tạo thành công lần đầu tiên các máy thành hình và lưu hoá lốp ô tô tải nhẹ, nhờ đó không còn phải nhập ngoại loại thiết bị này.

Đặc biệt, Công ty Cao su Miền Nam đang triển khai dự án sản xuất thử nghiệm lốp radian, đã nghiên cứu thành công và triển khai sử dụng nitơ thay nước nóng quá nhiệt làm nội áp trong lưu hoá lốp ô tô với mục đích giảm định mức tiêu hao và tăng thời gian sử dụng màng lưu hoá. Đây là một giải pháp công nghệ lần đầu tiên được áp dụng tại Việt Nam.

Để tranh thủ trình độ khoa học công nghệ quốc tế, trong thời gian qua Công ty Cao su Đà Nẵng và Công ty Cao su Sao vàng đã triển khai hợp tác khoa học kỹ thuật với Viện Nghiên cứu khoa học công nghiệp sảm lốp Maxcova - LB Nga

để tối ưu hoá kết cấu, các đơn pha chế hỗn hợp cao su và công nghệ chế tạo nhằm nâng cao chất lượng sản phẩm lốp ô tô phù hợp với điều kiện khí hậu Việt Nam.

Tuy nhiên, hiện trạng công nghệ của một số công đoạn chủ chốt trong sản xuất các sản phẩm cao su còn có một số yếu kém như sau:

- **Công đoạn luyện:** Đây là công đoạn gây ra nhiều tác nhân ảnh hưởng tới môi trường sinh thái như bụi (than, lưu huỳnh, bột tan, hoá chất), tiếng ồn, tiếng rung khi máy luyện hoạt động. Mặc dù đã được đầu tư thêm máy luyện kín, song tại các cơ sở hệ thống luyện vẫn còn chưa hoàn chỉnh, nhất là khâu nạp liệu vẫn chưa được cơ giới hoá và tự động hoá hoàn toàn. Trong khi đó, tại 2 liên doanh là Inoue Việt Nam và Yokohama Việt Nam, quá trình luyện đã được tiến hành toàn bộ trong các máy luyện kín có hệ thống hút bụi và quạt gió tốt.

- **Các công đoạn tạo bán thành phẩm** (như cán tráng, ép xuất, định hình, lưu hoá) của ta còn chưa đồng bộ, nhiều công đoạn sản xuất còn gián đoạn, thủ công (như khâu nạp liệu, vận chuyển . . .). Do đó chất lượng bán thành phẩm chưa đồng đều, gây hư hỏng và dẫn đến năng suất lao động còn thấp, tiêu hao năng lượng và vật chất còn cao. Ngược lại, các liên doanh có trình độ cơ giới hoá cao, thiết bị sản xuất có các tính năng kỹ thuật tốt, chính xác (phần lớn được nhập từ Nhật Bản), do đó đã tiết kiệm được nguyên liệu, năng lượng, ít phế thải, sản phẩm đạt chất lượng cao.

- Trong lĩnh vực sản xuất các sản phẩm cao su, về nguyên lý các máy móc, thiết bị không thay đổi nhiều. Sự khác nhau ở đây là cơ giới hoá, tự động hoá và công suất. Các nước tiên tiến có trình độ tự động hoá hơn chúng ta hàng vài

chục năm, nên năng suất rất cao và chi phí sản xuất giảm tới mức tối thiểu. Một điều khác biệt giữa nước ta và các nước tiên tiến nữa là **khâu thiết kế sản phẩm**. Đây là phần dễ tiếp cận về mặt lý thuyết, nhưng cực kỳ khó khi khai triển do phải giải quyết nhiều yếu tố kỹ thuật ở trình độ cao và hiện đại.

- Ngoài ra, về **mặt hoá học**, nhiều cơ sở sản xuất các sản phẩm cao su của ta vẫn sử dụng cao su lưu hoá đơn thuần, sử dụng lưu huỳnh với tỷ lệ cao, ít phối trộn với các polyme khác, khiến tính năng các sản phẩm cao su kỹ thuật còn chưa cao.

Qua phân tích ở trên có thể nhận xét rằng trình độ công nghệ, thiết bị của các cơ sở sản xuất sản phẩm cao su trong Tổng Công ty ở mức trung bình yếu trong khu vực. Trình độ công nghệ, thiết bị của 2 liên doanh với Tổng Công ty ở mức trung bình tiên tiến.

4. Trình độ quản lý, đội ngũ cán bộ

Tình trạng lao động tại các cơ sở sản xuất các sản phẩm cao su của Tổng Công ty như sau :

<i>Tên công ty</i>	<i>Số LĐ năm 1999 (người)</i>	<i>Số LĐ năm 2000 (người)</i>	<i>Số LĐ năm 2001 (người)</i>
Cao su Sao Vàng	2.769	2.873	3.100
Cao su Đà Nẵng	1.142	1.277	1.400
Cao su Miền Nam	2.295	2.536	2.450

Tổng cộng:	6.206	6.686	6.950
Yokohama	31	36	53
Inoue	224	316	382

Nhận xét:

Số lao động toàn ngành cao su của Tổng Công ty năm 2001 là 6.950 người. Trong 10 năm qua đội ngũ cán bộ quản lý, kỹ thuật, kinh doanh ngành cao su đã từng bước trưởng thành qua kinh nghiệm thực tiễn, thể hiện bản lĩnh vững vàng trước sự thử thách, cạnh tranh quyết liệt của nền kinh tế thị trường. Các cơ sở đã thực hiện hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001, song do mới ở thời kỳ đầu đang đi vào nề nếp, nên chưa thực sự đáp ứng được các yêu cầu trong tình hình mới, đặc biệt đội ngũ cán bộ kỹ thuật đầu ngành, cán bộ khâu tiếp thị, thị trường, bán hàng, quảng cáo, khuyến mại còn yếu.

Để nâng cao trình độ đội ngũ công nhân viên đáp ứng với tình hình mới, cần phát triển nguồn nhân lực, đặc biệt là về chất lượng để tương xứng với tốc độ tăng trưởng, phù hợp với các chương trình đầu tư mới, đầu tư chiều sâu, cải tiến công nghệ và thiết bị, đổi mới năng lực quản lý (đặc biệt là cán bộ kỹ thuật đầu ngành về lớp radial, cao su kỹ thuật, bộ phận kinh doanh, thị trường v.v. . .).

5. Khả năng tài chính

Tình trạng vốn cho hoạt động sản xuất kinh doanh tại các cơ sở của Tổng Công ty như sau:

<i>Nội dung</i>	<i>Đơn vị</i>	<i>Năm 1999</i>	<i>Năm 2000</i>	<i>Năm 2001</i>
Cao su Sao Vàng:				
<i>1. Vốn kinh doanh:</i>	Tỷ đồng	231,05	270,35	322,38
1.1. Vốn ngân sách		65,0	66,64	66,64
1.2. Vốn bổ xung		21,2	21,89	21,88
1.3. Vốn vay		141,9	181,08	233,72
1.4. Vốn huy động khác		-0,05	0,12	0,1
<i>2. Tổng nợ phải trả:</i>		165,47	227,66	233,83
2.1. Nợ ngân sách		0,64	1,30	5,28
2.2. Nợ ngân hàng		81,9	111,99	194
<i>3. Tổng nợ phải thu:</i>		25,24	40,95	83,3
3.1. Trong đó có nợ khó đòi:		0,14	0,14	0,12
Cao su Đà Nẵng:				
<i>1. Vốn kinh doanh:</i>	Tỷ đồng	98,0	165,84	212,46
1.1. Vốn ngân sách		16,4	16,89	17,89
1.2. Vốn bổ xung		5,5	5,89	5,89
1.3. Vốn vay		76,5	142,86	187,38
1.4. Vốn huy động khác		-0,4	0,2	1,3
<i>2. Tổng nợ phải trả:</i>		93,8	155,31	199,61
2.1. Nợ ngân sách		-0,64	0,93	1,36
2.2. Nợ ngân hàng		76,37	129,78	187,38

<i>3. Tổng nợ phải thu:</i>		19,04	38,54	40,88
3.1. Trong đó có nợ khó đòi:		0,07	0,072	0
Cao su Miền Nam:				
<i>1. Vốn kinh doanh:</i>	Tỷ đồng	102,9	144,78	05,12
1.1. Vốn ngân sách		33,7	33,71	34,107
1.2. Vốn bổ xung		13,4	19,83	20,868
1.3. Vốn vay		48,9	86,47	144,745
1.4. Vốn huy động khác		6,9	4,77	5,4
<i>2. Tổng nợ phải trả:</i>		78,5	117,09	144,75
2.1. Nợ ngân sách		3,68	5,78	
2.2. Nợ ngân hàng		34,8	68,35	126,89
<i>3. Tổng nợ phải thu:</i>		32,02	50,88	46,57
3.1. Trong đó có nợ khó đòi:		0,01	0	0

Nhận xét:

Qua các số liệu trên, có thể thấy tình hình tài chính của các cơ sở ở mức an toàn, sản xuất kinh doanh có hiệu quả. Tuy nhiên tình trạng thiếu vốn của các cơ sở ngày càng trở nên trầm trọng. Việc đầu tư chiều sâu, cải tiến công nghệ, thiết bị cũng như đầu tư mới đòi hỏi vốn lớn, trong khi giá sản phẩm trên thị trường biến động thất thường, giá nguyên liệu đầu vào cao đã gây nhiều khó khăn cho việc đầu tư.

Để đáp ứng nhu cầu vốn, cần phát huy cao độ quỹ tập trung của Tổng Công ty, vốn KHCB và vốn tự bổ sung của doanh nghiệp cho các dự án đầu tư; vay nguồn vốn nhân rỗi trong CNVC; vay thương mại cho các dự án nhỏ, dự án đầu tư chiều sâu; vay vốn theo kế hoạch nhà nước cho các công trình có nhu cầu vốn lớn; thực hiện phát hành trái phiếu công trình; tranh thủ nguồn vốn tài trợ, vốn vay nước ngoài để mua thiết bị máy móc, chuyển giao công nghệ.

6. Các đối thủ cạnh tranh và khả năng cạnh tranh, tình hình thị phần

Các đối thủ cạnh tranh chủ yếu về lốp ô tô và xe máy tại thị trường Việt Nam là các công ty có vốn đầu tư nước ngoài, các cơ sở trong nội bộ Tổng Công ty, các cơ sở địa phương, các tổ hợp tư nhân và các sản phẩm nhập ngoại. Sản phẩm săm lốp xe đạp chủ yếu bị cạnh tranh nội bộ vì các cơ sở sản xuất trong nước đã đáp ứng đủ nhu cầu. Các sản phẩm cao su kỹ thuật và một số sản phẩm lốp ô tô đặc chủng, chất lượng cao, hoặc lốp radial do trong nước chưa sản xuất được nên vẫn phải nhập ngoại.

a) Đối với săm lốp ô tô:

- Nhu cầu các loại lốp ô tô hiện nay là 2.290.000 chiếc. Năm 2001 toàn Tổng Công ty sản xuất được 573.000 chiếc (không kể liên doanh Yokohama) và tiêu thụ 551.000 chiếc, chiếm khoảng 24% thị phần (không tính đến các loại lốp phục vụ máy cày, máy tuốt lúa với sản lượng hiện khoảng 40.000 chiếc/năm).

- Nhu cầu lốp cho xe con du lịch cỡ vành 12-16, 4-15 chỗ ngồi hiện nay là 460.000 chiếc. Do chủng loại lốp này (lốp radial) trong nước chưa sản xuất, nên phải nhập khẩu, Tổng Công ty hoàn toàn bỏ trống thị trường này.

- Tổng nhu cầu lốp xe chở khách cỡ vành 20 (600.000 chiếc/n), xe tải nặng cỡ vành 20 (750.000 chiếc/n) là 1.350.000 chiếc/năm. Năm 2001 Tổng Công ty sản xuất và tiêu thụ được 330.000 chiếc (trong tổng số 551.000 chiếc), chiếm **24,4% thị phần.**

- Nhu cầu lốp xe tải nhẹ là 480.000 chiếc. Năm 2001 Tổng Công ty sản xuất và tiêu thụ được 180.000 chiếc (trong tổng số 551.000 chiếc), chiếm **37,5% thị phần.**

Thị phần còn lại cho các loại xe nói trên là lốp ngoại nhập với các nhãn mác như BILAR, APOLO, MRF của Ấn Độ, BRIGESTONE, SYAMTIRE của Thái Lan và KUMHO, HANKOOK của Hàn Quốc (theo số liệu thống kê của Trung tâm Thông tin, tổng số lốp ô tô các loại nhập khẩu năm 2001 xấp xỉ 1,5 triệu bộ).

b) Đối với sản phẩm lốp xe máy:

- Nhu cầu cả nước về lốp xe máy các loại năm 2001 là 9,3 triệu chiếc. Năm 2001 Tổng Công ty sản xuất 5,4 triệu chiếc, tiêu thụ khoảng 5,3 triệu chiếc, chiếm **57% thị phần.**

- Dự kiến nhu cầu cả nước năm 2002 khoảng 10 triệu chiếc. Năm 2002 mục tiêu Tổng Công ty đạt 6,2 triệu chiếc, chiếm khoảng **62% thị phần.**

c) Đối với sản phẩm lốp xe đạp:

Trong những năm trước, các cơ sở sản xuất của Tổng Công ty đã có chỗ đứng vững chắc trên thị trường sản phẩm lốp xe đạp. Tuy nhiên, trong vài năm trở lại đây,

thị phần lớp xe đạp của Tổng công ty đang bị thu hẹp, phải nhường lại một phần cho các cơ sở tư nhân.

Tình hình tiêu thụ lớp xe đạp ở Việt Nam năm 2000 khoảng 18,4 triệu chiếc, Tổng Công ty HCVN đáp ứng được khoảng 14,2 triệu chiếc, chiếm **77% thị phần**.

Năm 2001 cả nước sản xuất 21,7 triệu lớp xe đạp, trong đó các cơ sở của Tổng công ty sản xuất được 15,0 triệu chiếc, chiếm 69% thị phần. Tức là Tổng công ty đã bị mất đi 8% thị phần so với năm trước, tuy sản lượng lớp xe đạp thực tế có tăng 800.000 chiếc. Có thể nói, nguyên nhân chủ yếu là do các cơ sở tư nhân đã gia tăng sản xuất khá mạnh trong lĩnh vực lớp xe đạp.

Về sản phẩm xe đạp, năm 2001 cả nước sản xuất được 18,7 triệu chiếc, trong đó các cơ sở của Tổng công ty sản xuất được 18,0 triệu chiếc, chiếm **96% thị phần**.

7. Ảnh hưởng của các yếu tố hội nhập

Hiện nay khả năng cạnh tranh với hàng nhập ngoại là tương đối thuận lợi do được Nhà nước bảo hộ về thuế nhập khẩu, lớp nhập ngoại phải chịu chi phí vận chuyển xa và khả năng thích nghi với điều kiện Việt Nam còn hạn chế.

Lịch trình cắt giảm thuế quan tổng thể ngành cao su của Việt Nam để thực hiện khu vực mậu dịch tự do ASEAN giai đoạn 2001-2006 như sau:

Mã HS	Mô tả hàng hoá	T/s	Ký	T/s CEPT
--------------	-----------------------	------------	-----------	-----------------

	mm								
	Loại khác								
401	<i>Lớp bơm hơi cũ hoặc đắp lại bằng cao su:</i>								
4012.10.10	Loại dùng cho ô tô con	30	G						
4012.10.21	Loại cho ô tô buýt,tải có chiều rộng ,lớp đến 450mm	30	G						
4012.10.21	Loại cho ô tô buýt, tải khác	5	G						
4012.10.30	Loại dùng cho máy bay	5	G						
4012.10.40	Loại dùng cho mô tô	50	G						
4012.10.50	Loại dùng cho xe đạp	50	G						
4013	<i>Săm các loại bằng cao su</i>								
4013.10.10	Cho loại xe chiều rộng lớp đến 450mm (ô tô con,buýt,vận tải)	30	G			20	15	10	5
4013.10.90	Cho loại xe chiều rộng lớp	5	I	5	5	5	5	5	5

4013.90.10	trên 450mm (ô tô con, buýt,vận tải)	5	I	5	5	5		5	5
	Loại dùng cho máy bay						5		
4015.11.00		20	I	10	10	10		5	5
	Găng tay								
4015.19.00		20	I	5	5	5	5	5	5
	Dùng cho phẫu thuật								
	Loại khác						5		

Nguồn: Tài liệu thuế nhập khẩu Việt Nam trong AFTA 2001-2006 của Bộ Tài chính và Phòng Thương mại Công nghiệp VN

Ký hiệu: I- thuộc danh mục cắt giảm (IL)

T- thuộc danh mục loại trừ tạm thời (TEL)

S- thuộc danh mục nhạy cảm (SEL)

G- thuộc danh mục loại trừ hoàn toàn.

T/s- thuế suất

Nhận xét:

- Hiện nay các sản phẩm sãm lốp ô tô, xe máy, xe đạp được Nhà nước bảo hộ bằng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi ở mức 30-50% và găng tay cao su ở mức 20%. Theo CEPT/AFTA, sãm lốp ô tô, xe máy, xe đạp ở danh mục loại trừ tạm

thời, găng tay cao su ở mức 10%. Cũng theo CEPT/AFTA, từ năm 2003 mức thuế suất thuế nhập khẩu bắt đầu giảm xuống còn 20% đối với sản phẩm ô tô, xe máy, xe đạp và 5% đối với găng tay cao su và tới 2006 tất cả các sản phẩm này sẽ chỉ còn ở mức 5%. Như vậy ngành cao su Tổng Công ty sẽ gặp phải thách thức rất lớn là đến năm 2003 mặt bằng giá phải giảm từ 10-30% đối với các sản phẩm ô tô, xe máy và xe đạp, 5% đối với sản phẩm găng tay cao su và từ 2004-2006 phải giảm tiếp mỗi năm 5% đối với các sản phẩm trên (trừ găng tay cao su).

- Khi hội nhập AFTA, các sản phẩm tương tự của các nước ASEAN (lốp xe đạp từ Indônêxia, lốp xe máy từ Thái Lan và lốp ô tô từ các nước Thái Lan, Indônêxia, Malaysia, Singapore) sẽ tràn vào Việt Nam gây nhiều bất lợi cho các nhà sản xuất trong nước. Sản phẩm của các nước trên có các lợi thế là : giá thành sản phẩm cạnh tranh hơn (quy mô, công suất và năng suất lao động cao hơn Việt Nam, đồng thời các nước này có khả năng tự sản xuất nhiều loại nguyên liệu đầu vào, trong khi các cơ sở trong nước đang trong thời kỳ khấu hao, chi phí sản xuất lớn, hơn 80% vật tư sản xuất sản phẩm ô tô phải nhập ngoại), chất lượng đáp ứng cho nhiều chủng loại hơn (lốp xe chạy tốc độ cao, chạy đường dài), phương pháp tiếp thị bài bản, linh hoạt và hiệu quả hơn, đặc biệt là có thể đánh vào tâm lý người tiêu dùng Việt Nam thường hướng ngoại. Một bài học thực tế gần đây là năm 1998 đã xảy ra tình trạng lốp xe Trung Quốc tràn ngập thị trường Indônêxia, khiến sản lượng lốp của Indônêxia bị giảm 2,7 triệu chiếc (giảm 14%), làm cho ngành sản xuất lốp của nước này phải lao đao.

- Việc thực thi Hiệp định thương mại Việt Mỹ và việc Việt Nam tham gia tổ chức thương mại thế giới WTO sau này sẽ làm cho cuộc cạnh tranh với các đối thủ nước ngoài trở nên gay gắt hơn trên sân nhà, trong khi phần lớn các sản phẩm cao su của ta khó có khả năng xuất khẩu, vì thị trường thế giới thường đòi hỏi rất cao về chất lượng và có nhiều quy định khắt khe về kiểm định hàng khi nhập cảnh, cũng như giá cả phải ở mức cạnh tranh.

V. PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN

1. Dự báo nhu cầu thị trường tới năm 2005

Nhu cầu thị trường các sản phẩm cao su tới năm 2005 như sau:

a) *Lốp ô tô:*

Chủng loại xe Giả thiết tốc độ tăng trưởng lốp ô tô* (%/năm) Nhu cầu lốp (chiếc)

Chủng loại xe	Giả thiết tốc độ tăng trưởng lốp ô tô* (%/năm)	Nhu cầu lốp (chiếc)
1. Xe con du lịch cỡ vành 12-16, chứa 4-15 chỗ ngồi	9%	600.000
	9%	780.000

2. Xe chở khách cỡ vành 20	9%	620.000
3. Xe ô tô tải nhẹ cỡ vành 12-16	9%	<u>970.000</u>
4. Xe ô tô tải nặng cỡ vành 20		2.970.000
Tổng cộng:		

* Ghi chú: Giả thiết tốc độ tăng trưởng lớp ô tô căn cứ trên kế hoạch tăng trưởng kinh tế 5 năm 2001-2005 ở mức trung bình trên 6%/năm và tương ứng là mức tăng trưởng số lượng xe ô tô bình quân 9%/năm.

b) Lớp xe máy:

<i>Số lượng lớp năm 2002 (triệu chiếc)</i>	<i>Giả thiết tăng trưởng * (triệu chiếc/năm)</i>	<i>Nhu cầu lớp năm 2005 (triệu chiếc)</i>
10,0	1,5	14,5

(Nguồn: Bộ Giao thông và TCty HCVN)

* Ghi chú: Giả thiết tăng trưởng lớp xe máy căn cứ vào tình hình thực tế điều tra.

c) Lớp xe đạp:

Dự kiến nhu cầu lốp xe đạp năm 2005 ở mức 22-25 triệu chiếc (theo Kế hoạch 5 năm 2001-2005 của TCty HCVN, căn cứ vào số liệu Niên giám thống kê năm 2001 (sản lượng tiêu thụ đạt 21,7 triệu chiếc) và tình hình tăng trưởng dự báo ở mức 3-4%/năm.

d) Một số sản phẩm cao su kỹ thuật:

<i>Sản phẩm</i>	<i>Nhu cầu năm 2005</i>
1. Các loại băng tải	550.000 m ²
Trong đó:	
(Băng tải chiều rộng từ 800-1100mm)	(100.000 m ²) 3.500.00 AM
2. Dây cưa roa hình thang	950.000 m ²
3. Băng truyền	

Nhận xét:

- Qua các số liệu trên chúng ta thấy nhu cầu lốp ô tô các loại ở nước ta còn quá nhỏ bé so với khu vực Châu á (Trung Quốc: 47 nhà máy, tổng công suất 150 triệu bộ/năm lốp ô tô, máy công nghiệp các loại; ấn Độ: 29 công ty, tổng công suất 90 triệu bộ/năm; Nhật Bản: 8 công ty, tổng công suất 68 triệu bộ/năm; Hàn Quốc: 4 công ty, tổng công suất 82 triệu bộ/năm; Indônêxia: 9 công ty, tổng

công suất 35 triệu bộ/năm; Thái Lan: 10 công ty, tổng công suất 22 triệu bộ/năm).

Đặc biệt, nhu cầu lốp xe con du lịch cỡ vành 12-16 (lốp radial) ở nước ta chỉ ở mức 600.000 chiếc/năm. Do đó, việc đầu tư nhà máy để sản xuất lốp ô tô với qui mô lớn (2-3 triệu bộ/năm) cần được xem xét kỹ lưỡng về quy mô công suất, chủng loại sản phẩm và công nghệ sử dụng để không những đáp ứng được các yêu cầu về chất lượng và giá cả cho thị trường trong nước mà còn phải tính đến khả năng xuất khẩu sản phẩm.

- Sản lượng lốp ô tô năm 2001 của cả 3 cơ sở Tổng Công ty đạt 573.000 chiếc, trong đó tiêu thụ 330.000 chiếc lốp xe chở khách và xe tải nặng cỡ vành 20 và 180.000 chiếc lốp xe tải nhẹ. Theo kế hoạch 2001-2005, Tổng Công ty sẽ đạt qui mô 1,3 triệu bộ lốp/năm (Cao su Sao vàng 0,5 triệu bộ, Cao su Đà Nẵng 0,5 triệu bộ, Cao su Miền Nam 0,3 triệu bộ) vào năm 2005. Đây vẫn là qui mô thấp so với khu vực, do đó cần đặc biệt lưu ý về khả năng cạnh tranh khi Việt Nam tham gia hội nhập khu vực vào 2006 (bảo hộ chỉ còn ở mức 5%).

2. Mục tiêu

Mục tiêu cần đạt trong giai đoạn trước mắt và lâu dài là đầu tư nâng cao trình độ công nghệ, hiện đại hoá hệ thống thiết bị sản xuất, đổi mới, hoàn thiện công tác quản lý, đẩy mạnh công tác kinh doanh, tiếp thị, tăng cường công tác đào tạo nhằm nâng cao sức cạnh tranh các sản phẩm ngành cao su của Tổng Công ty, tạo đà giữ vững và phát triển thị phần trong nước, đồng thời từng bước tham gia xuất khẩu.

3. Giải pháp thực hiện

Để có thể đáp ứng các thách thức trước mắt và tương lai, đứng vững và phát triển trước sức ép cạnh tranh gay gắt trong bối cảnh toàn cầu hoá kinh tế, các cơ sở sản xuất các sản phẩm cao su cần phải:

- Chủ động hội nhập, phát triển song song cả thị trường trong nước và xuất khẩu.
- Đa dạng hoá mẫu mã sản phẩm, đưa ra nhiều quy cách với nhiều loại giá khác nhau phù hợp với từng đối tượng khách hàng ở các vùng, các miền trong nước và trên thế giới.
- Tăng tốc đầu tư, nhanh chóng nâng cao năng lực sản xuất với quy mô lớn theo hướng hiện đại hoá.
- Đầu tư chuyên sâu đồng bộ máy móc thiết bị, công nghệ tiên tiến gắn với tổ chức, sắp xếp lại sản xuất theo hướng chuyên môn hoá, hợp tác liên hoàn, khai thác triệt để thế mạnh sẵn có về nhà xưởng, thiết bị, lao động của chính mình.
- Giảm chi phí sản xuất, hạ giá thành sản phẩm hàng năm theo một tốc độ hợp lý, đảm bảo đến năm 2005 trở đi giá bán sản phẩm sẽ có sức cạnh tranh cao trên thị trường trong nước và khu vực, đẩy mạnh xuất khẩu sang các khu vực khác trên thế giới.
- Chăm lo đào tạo đội ngũ cán bộ quản lý, cán bộ kỹ thuật, công nhân lành nghề, cán bộ nhân viên làm công tác thị trường, kinh doanh xuất nhập khẩu.

- Làm tốt công tác giáo dục chính trị, tư tưởng, nâng cao đời sống vật chất, văn hoá, tinh thần cho người lao động để người lao động yên tâm làm việc và gắn bó với công ty của mình.

Cụ thể, trong thời gian tới cần tập trung vào những việc sau:

a. Công tác thị trường:

- Tập trung các nguồn lực vào việc đánh giá và dự báo thị trường những năm tới, đánh giá chi tiết các chủng loại lốp ô tô, xe máy, sản phẩm cao su kỹ thuật sản xuất trong nước, phân nhập khẩu và xuất xứ để xây dựng chương trình, kế hoạch và lộ trình đầu tư, đa dạng hoá sản phẩm cho phù hợp.

- Tổ chức tốt mạng lưới tiêu thụ, phương thức tiếp thị, bán hàng trên cơ sở tìm hiểu kỹ thuật nhu cầu từng khách hàng, từng ngành kinh tế, từng địa phương, vùng lãnh thổ và tìm kiếm các cơ hội xuất khẩu các sản phẩm cao su.

b. Đa dạng hoá sản phẩm:

- Đối với sản phẩm lốp ô tô: Tiếp tục đa dạng hoá mẫu mã, kiểu hoa mắt lốp; tập trung sản phẩm lốp ô tô cho xe nông nghiệp, xe tải cỡ nhẹ và cỡ trung; nghiên cứu sản xuất lốp phù hợp cho xe tốc hành và xe tải đường dài, lốp chuyên dùng, lốp radial.

- Đối với sản phẩm lốp xe máy: Tiếp tục sản xuất các sản phẩm hiện có, nghiên cứu sản xuất sản phẩm lốp xe máy từ cao su butyl và một số quy cách lốp xe máy không xăm.

- Đối với sản phẩm lốp xe đạp: Tiếp tục sản xuất các sản phẩm truyền thống, nghiên cứu sản xuất các loại sản phẩm lốp xe đạp phục vụ thể thao và xuất khẩu.
- Đối với các sản phẩm cao su kỹ thuật: Nghiên cứu đầu tư các sản phẩm hiện tại chưa sản xuất.

c. Đầu tư:

Tập trung đầu tư có chọn lọc để đến 2005 nâng năng lực sản xuất lốp ô tô lên 2,5-3 triệu bộ/năm, lốp xe máy lên 7 triệu chiếc/năm và lốp xe đạp lên 20 triệu chiếc/năm, thỏa mãn nhu cầu trong nước và xuất khẩu. Cụ thể:

**** Đối với lốp ô tô:***

+ Đầu tư nâng công suất dây chuyền sản xuất lốp ô tô của Công ty Cao su Sao vàng từ 200.000 bộ/năm lên 500.000 bộ/năm theo công nghệ lốp mảnh chéo, vốn đầu tư khoảng 273 tỷ đồng, giai đoạn 2001-2003.

+ Mở rộng sản xuất sản phẩm lốp ô tô Công ty Cao su Đà Nẵng từ 200.000 bộ/năm lên 500.000 bộ/năm trong giai đoạn 2001-2003.

+ Mở rộng sản xuất sản phẩm lốp ô tô của Công ty Công nghiệp Cao su Miền Nam từ 70.000 bộ/năm lên 300.000 bộ/năm trong giai đoạn 2001-2005.

**** Đối với sản phẩm lốp xe máy và xe đạp:***

Tập trung đổi mới công nghệ thiết bị, nâng công suất sản xuất lốp xe máy, xe đạp tại các cơ sở sản xuất lên 7 triệu lốp xe máy/năm và 20 triệu lốp xe đạp/năm.

** Các sản phẩm cao su kỹ thuật:*

+ Đầu tư sản xuất tại Công ty Cao su Sao vàng dây chuyên dây curoa công suất 5 triệu bộ/năm, băng tải công suất 500 ngàn m² /năm, thời gian: 2003-2005, tổng vốn đầu tư khoảng 50 tỷ đồng.

+ Đầu tư sản xuất các sản phẩm cao su kỹ thuật tại Công ty Cao su Sao vàng công suất 350 tấn/năm, thời gian: 2002-2003, tổng vốn đầu tư 8 tỷ đồng.

d. Khoa học công nghệ:

- Cải tiến thiết kế, đơn pha chế cao su nhằm giảm sinh nhiệt, tăng bền, tăng dính, chịu mài mòn cao.

- Chuyển lưu hoá sấm xe máy bằng hơi nóng sang hệ thống lưu hoá bằng không khí nóng áp lực cao.

- Hợp tác kỹ thuật công nghệ với các nước tiên tiến để hoàn thiện và nâng cao chất lượng sản phẩm các loại.

- Nghiên cứu sản xuất cao su nhiệt dẻo để đáp ứng nhu cầu về các sản phẩm cao su chất lượng cao, phù hợp với xu thế phát triển của nền kinh tế theo hướng công nghiệp hoá.

e. Công tác quản lý:

- Cải tiến, nâng cao năng lực điều hành của bộ máy quản lý, giảm mức tiêu hao nguyên vật liệu, năng lượng, phát huy sáng kiến, cải tiến kỹ thuật, năng suất lao động để nâng cao chất lượng và hạ giá thành sản phẩm.

- áp dụng và thực hiện nghiêm túc các quy định đảm bảo chất lượng ISO 9002.
- Điều hành chính sách tập trung về giá cả, tránh cạnh tranh nội bộ trong Tổng Công ty.

g. Đào tạo:

- Tăng cường kinh phí cho các chương trình đào tạo nguồn nhân lực về quản lý, khoa học và công nghệ.
- Đổi mới phương thức đào tạo linh hoạt, kết hợp đào tạo trong nước, ngoài nước và đào tạo cán bộ tại chỗ.

VI. MỘT SỐ Ý KIẾN CỦA CÁC CƠ QUAN VÀ CHUYÊN GIA NGÀNH

(*)

1. Đối với Nhà nước

Để tạo điều kiện phát triển ngành cao su của Tổng Công ty trong bối cảnh tham gia hội nhập kinh tế quốc tế, Nhà nước cần quan tâm giải quyết một số vấn đề sau:

1. Thực hiện chính sách ưu tiên cân đối vốn cho các công trình đầu tư lớn của Ngành cao su với mức lãi suất ưu đãi nhất.

2. Để ngành sản xuất các sản phẩm cao su có thể chủ động trong sản xuất kinh doanh, tăng cường đầu tư chiều sâu đổi mới công nghệ thiết bị, Nhà nước nên giảm thuế VAT cho ngành, có cơ chế đảm bảo đủ 30% vốn lưu động cho

các doanh nghiệp nhà nước, đồng thời cho phép các doanh nghiệp tự cân đối quỹ lương và mức chi trả lương để tạo điều kiện thu hút cán bộ có năng lực.

3. Một trong những lợi thế cạnh tranh của các sản phẩm cùng loại trong khu vực là giá đầu vào thấp (như nguyên liệu, điện, than, xăng dầu, dịch vụ vận tải, viễn thông v.v. . .), Nhà nước nên có chính sách ưu đãi về điện năng, cũng như duy trì ổn định các loại giá đầu vào khác để tạo điều kiện tăng sức cạnh tranh các sản phẩm cao su của Tổng Công ty.

4. Một trong những biện pháp huy động vốn cho các cơ sở trong Tổng Công ty là chủ trương cổ phần hoá, Nhà nước nên cho phép Tổng Công ty được sử dụng nguồn vốn thu được từ cổ phần hoá để tái đầu tư cho các đơn vị thành viên trong Tổng Công ty trong đó có Ngành cao su.

5. Nhà nước cần tạo điều kiện để được trợ giúp về vốn, kỹ thuật và đào tạo trong các chương trình hợp tác với các nước và các tổ chức quốc tế (như ODA, ASEM, GAP . . .) cho Ngành cao su.

6. Nhà nước nên xem xét, đưa ra các chính sách khuyến khích, hỗ trợ xuất khẩu, tăng cường các hoạt động xúc tiến thương mại, tìm hiểu thị trường, tìm kiếm cơ hội xâm nhập các thị trường mới, tạo điều kiện giúp các doanh nghiệp mở rộng thị trường (như thiết lập các văn phòng xúc tiến thương mại tại nước ngoài, cung cấp thông tin miễn phí về thị trường thế giới, tăng cường các hiệp định về trao đổi hàng hoá, xuất khẩu sản phẩm).

Đề nghị quỹ hỗ trợ xuất khẩu của Nhà nước hỗ trợ kinh phí cho các doanh nghiệp sản xuất các sản phẩm cao su khi thực hiện các biện pháp tìm kiếm thị

trường, tổ chức hội chợ, triển lãm, giới thiệu sản phẩm của Việt Nam ra nước ngoài, lập các kho hàng, các văn phòng đại diện.

7. Nhà nước nên có các biện pháp cụ thể, quyết liệt trong việc tăng cường quản lý thị trường, chống nhập lậu, xử lý những đơn vị kinh tế cạnh tranh không lành mạnh làm thiệt hại cho người tiêu dùng và uy tín của các nhà sản xuất.

2. Đối với Tổng Công ty

1- TCty cần tập trung chỉ đạo quyết liệt trong việc hỗ trợ các biện pháp tạo vốn cho hoạt động sản xuất kinh doanh, đầu tư chiều sâu và đầu tư mới của các cơ sở Ngành cao su.

2- Có biện pháp chỉ đạo tập trung phát triển thị trường trong và ngoài nước cho từng Ngành, cân đối kế hoạch hợp lý trên cơ sở cung cầu có tính đến các yếu tố hội nhập. Có biện pháp giải quyết cạnh tranh nội bộ giữa các cơ sở sản xuất.

3- Cần thành lập các tiểu ban nghiên cứu về thị trường cho Ngành, hỗ trợ các cơ sở trong việc cập nhật các thông tin về đối tác, thị trường, tiến bộ khoa học kỹ thuật trong nước, khu vực và trên thế giới.

4- Cần nghiên cứu, xây dựng chiến lược đào tạo, huấn luyện đội ngũ nhằm đáp ứng các yêu cầu mới.

TÀI LIỆU THAM KHẢO VÀ NGUỒN TƯ LIỆU

* Tổng Công ty Hóa chất Việt Nam

* Bộ Công nghiệp

* Bộ Thương mại

* Cục đăng kiểm Bộ Giao thông vận tải

* Bộ Giao thông vận tải

* Tổng cục Cao su Việt Nam

* Trung tâm Nghiên cứu thị trường và phát triển Liên hiệp các hội KHKT Việt Nam

* Nguyễn Quang Hào - Phó giám đốc Xí nghiệp cao su 3 - Công ty Cao su Sao Vàng.