

NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA VỀ HỖ TRỢ ĐÓNG TÀU MỚI TRONG NGHỊ ĐỊNH SỐ 67/2014/NĐ-CP CỦA CHÍNH PHỦ Ở QUẢNG BÌNH

VĂN LẠC

Những hiệu quả bước đầu

Năm 2014, Thủ tướng Chính phủ ký ban hành Nghị định số 67/2014/NĐ-CP về một số chính sách phát triển thủy sản, trong đó quy định chính sách về đầu tư, tín dụng, bảo hiểm; chính sách ưu đãi thuế và một số chính sách khác áp dụng đối với tổ chức, cá nhân Việt Nam hoạt động thủy sản; tổ chức, cá nhân (gọi là chủ tàu) đặt hàng đóng mới tàu, nâng cấp tàu phục vụ hoạt động khai thác thủy sản. Sau gần 3 năm triển khai, đến nay Quảng Bình đã hoàn thành đóng mới 85 tàu cá, (trong đó có 29 tàu vỏ thép), đúng theo chỉ tiêu phân bổ của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, với tổng số vốn đầu tư 1.242 tỷ đồng (gồm 990 tỷ vay ngân hàng và vốn tự có 252 tỷ đồng), được Tổng cục Thủy sản đánh giá là một trong 5 tỉnh triển khai tốt Nghị định số 67/2014/NĐ-CP của Chính phủ.

Điều đáng nói hơn hết là sau khi đóng mới, các chủ tàu đã kịp thời đưa ngay tàu vào sản xuất, khai thác có hiệu quả; qua thực tiễn đã minh chứng rõ nhất là các tàu có nghề chụp mực, câu và nghề lưới vây. Theo số liệu của Chi cục Khai thác và Bảo vệ nguồn lợi thủy sản Quảng Bình, đến tháng 5/2017 đã có 55 tàu thực hiện được 366 chuyến đi biển xa bờ và thu được 82,4 tỷ đồng, nếu trừ chi phí thì thu lãi ròng 28,7 tỷ đồng, các chủ tàu đã chấp hành tốt hợp đồng tín dụng với ngân hàng, trong đó trả nợ gốc được 3,20 tỷ và lãi đầy đủ đúng hạn.

Chủ tàu Nguyễn Văn Dương, ở thôn Sa động, xã Bảo Ninh, thành phố Đồng Hới đã có 24 năm đi biển cho biết: Khi tiếp thu Nghị định số 67/2014/NĐ-CP của Chính phủ, anh đã quyết tâm đổi mới tư duy bán con tàu vỏ gỗ để đóng mới bằng tàu vỏ thép công suất 850CV. Quyết định là như vậy nhưng đêm nằm vẫn luôn trăn trở vì đây là một sự “đột phá” đáng

kể; xưa nay quản lý tàu vỏ gỗ, nay quản lý tàu vỏ thép liệu có an toàn không? Trăn trở mãi nhưng cuối cùng được bà con và Hội Nông dân thành phố động viên, anh đã quyết định vay Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển nông thôn 20 tỷ đồng để đóng tàu vỏ thép tại doanh nghiệp tư nhân cơ khí đóng tàu thủy Nguyễn Văn Tuấn (tỉnh Thái Bình) với số vốn gần 23 tỷ đồng. Là người từng tích lũy nhiều kinh nghiệm nên anh không rập khuôn theo mẫu thiết kế có sẵn mà anh đã thay thế một số hạng mục cho phù hợp với đặc điểm ngư trường và nghề đánh bắt ở Quảng Bình. Tết Đinh Dậu vừa rồi tàu anh đã hoàn thành. Chuyến đi biển đầu tiên vào tháng 4/2017 đã thu được 300 triệu đồng và chuyến đi đầu tháng 5 đạt doanh thu 740 triệu đồng. Đặc biệt tại ngư trường Hoàng Sa, sau 12 ngày bám biển cùng 12 ngư dân đã đánh bắt được 15 tấn mực, 30 tấn cá nục suôn và nhiều hải sản khác.

Trường hợp của ông Nguyễn Chiến Trường ở thôn Cồn Sẻ, xã Quảng Lộc, thị xã Ba Đồn, cuối năm 2016, tàu vỏ thép công suất 829CV của ông được hoàn thành, đến nay đã thực hiện 5 chuyến đi biển cho hiệu quả kinh tế cao. Chuyến đầu do mới làm quen với tàu nên doanh thu chỉ đạt 200 triệu đồng, đến chuyến tiếp theo vào đầu tháng 4/2017 đã đạt doanh thu 600 triệu đồng. Chia sẻ nỗi vui mừng đó, ông còn cho biết thêm: tàu của ông đánh bắt hải sản bằng nghề lưới rê, xưa nay thông thường chỉ dài 8km nhưng tàu vỏ thép của ông đầu tư vàng lưới dài 18km, lắp thêm tời thủy lực thu lưới nên đánh bắt ngày càng tốt hơn.

Ông Nguyễn Tuấn Anh đánh bắt cá ở ngư trường vịnh Bắc Bộ từ đầu năm đến nay doanh thu đã đạt 1,4 tỷ đồng. Với kết quả khả quan đó, nên vợ chồng anh đang làm thủ tục vay vốn đóng mới thêm một con tàu có công suất lớn



Tàu có công suất máy hơn 800CV với tổng mức đầu tư hơn 16 tỷ đồng từ nguồn vốn vay Ngân hàng NN&PTNT chi nhánh Quảng Bình

Ảnh: V.L

hơn nữa để bám biển đánh bắt hiệu quả cao hơn.

Qua các trường hợp trên đã minh chứng và càng thôi thúc nhiều chủ tàu đóng thêm nhiều tàu mới. Nắm bắt thị trường Quảng Bình là một thị trường còn nhiều nhu cầu đóng mới tàu vỏ thép, tháng 5/2018, doanh nghiệp tư nhân cơ khí công nghiệp đóng tàu thủy vỏ thép Nguyễn Văn Tuấn (tỉnh Thái Bình) đã đến Quảng Bình để xúc tiến đầu tư xây dựng nhà máy đóng tàu sông Gianh, dự kiến số vốn 100 tỷ đồng (Đây là doanh nghiệp đã thực hiện đóng mới 15 tàu trong số 29 tàu vỏ thép cho tỉnh Quảng Bình).

Những vấn đề đặt ra

Bên cạnh những kết quả đáng ghi nhận, qua thực tiễn vẫn còn nhiều vấn đề đặt ra cần có sự tháo gỡ cho người dân.

Thứ nhất, hạ tầng nghề cá chưa phát triển. Ở các tỉnh miền Trung nói chung, Quảng Bình nói riêng nhiều cửa biển đã bị bồi lắng, tàu vỏ gỗ vào ra đã khó, nay vỏ thép càng khó hơn. Trong 5 cửa biển ở Quảng Bình chỉ còn cửa sông Gianh là tàu vỏ thép có thể ra vào, neo đậu được, nhưng lại quá tải gây khó khăn cho nhiều chủ tàu có tàu vỏ thép. Bởi cầu tàu cảng

cá sông Gianh đã được xây dựng cách đây hơn 20 năm và chỉ dùng cho tàu có công suất 300CV, nay những tàu gần 1.000CV cập cảng thì cảng khó khăn hơn. Chỉ một tàu vỏ thép đậu là chiếm gần hết cầu cảng, các tàu khác phải chờ đợi rất lâu. Cũng vì lý do đó mà gần một nửa trong số 237 tàu đánh cá xa bờ của xã Đức Trạch, huyện Bố Trạch phải “tá túc” ở cảng cá của Việt (tỉnh Quảng Trị) hoặc Thọ Quang (thành phố Đà Nẵng). Đây là một nguyên nhân cơ bản ảnh hưởng lớn đến tiêu thụ sản phẩm, luân chuyển vốn và tất yếu ảnh hưởng khả năng trả nợ ngân hàng đúng hạn.

Thứ hai, nhiều chủ tàu khi đóng tàu vỏ thép thiếu kinh nghiệm thực tiễn, lại nhờ tư vấn “không chuyên nghiệp” nên hầu hết sử dụng mẫu thiết kế, dự toán và chủng loại vật tư vật liệu có sẵn. Sau khi đưa tàu vào vận hành đã bộc lộ rất nhiều khiếm khuyết, chủ tàu phải mua sắm, thay thế các vật tư, vật liệu cho phù hợp với thực tế ngư trường và nghề đánh bắt, làm phát sinh khá lớn chi phí, phải vay ngân hàng tăng lên và đương nhiên ảnh hưởng đến khả năng trả nợ dẫn đến phải chịu nợ quá hạn. Ngư dân Nguyễn Văn Dương ở xã Bảo Ninh,

thành phố Đồng Hới là một ví dụ: phải bỏ ra 500 triệu đồng để thay thế một số bộ phận, thiết bị không phù hợp trên tàu như tăng chiều dài tăng gông, cải tiến hệ thống tời, đầu tư vàng lưới mới dài và sâu hơn. Nhiều chủ tàu còn đầu tư trang bị thêm máy dò ngang 360 độ với giá trị hơn 1,6 tỷ đồng, lắp thêm tời thủy lực thu lưới... để nâng cao hiệu quả đánh bắt.

Thứ ba, nhu cầu vốn lưu động lâu nay cho chi phí đánh bắt trên biển dài ngày và thu mua nguyên liệu thủy sản vẫn còn đòi hỏi nhiều, nay thông thường chi phí cho chuyến đi biển đối với tàu vỏ thép phải gấp rưỡi tàu vỏ gỗ. Chủ tịch UBND xã Đức Trạch, huyện Bố Trạch, Hồ Đăng Chiến cho biết thêm: 237 tàu đánh bắt vùng biển xa của xã một chuyến đi biển phải mua hơn 30 tỷ đồng tiền dầu chưa kể các khoản chi phí khác. Nhu cầu thì rất lớn, lâu nay đã thiếu vốn lưu động, nay càng căng thẳng hơn nhưng thủ tục vay ở các ngân hàng thương mại còn nhiều rườm rà nên một số ngư dân vẫn còn phải vay của “nậu cá”.

Thứ tư, Nghị định số 67/2014/NĐ-CP hết hiệu lực từ 31/12/2016, nhưng sau đó ngày 31/03/2017 Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 113/NQ-CP kéo dài thời hạn thực hiện các chính sách quy định tại Nghị định số 67/2014/NĐ-CP đến hết ngày 31/12/2017. Theo tinh thần đó, Bộ Tài chính đã gửi công văn yêu cầu UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đồng thời chỉ đạo 4 doanh nghiệp bảo hiểm (Bảo hiểm Bảo Việt, Bảo hiểm PVI, Bảo Minh, Bảo hiểm Petrolimex) được phép tham gia triển khai bảo hiểm theo Nghị định số 67/2014/NĐ-CP đến hết ngày 31/12/2017.

Như vậy, nếu chính sách bảo hiểm dừng đến đó thì chính sách trở nên khép kín: thời gian hỗ trợ bảo hiểm chỉ đến hết năm 2017, trong khi các khoản vay kéo dài đến 11 năm nên khó khăn cho ngân hàng để bảo toàn nguồn vốn vay. Đó là một tồn tại vướng mắc mà ngư dân mong được giải đáp. Tuy thế đã đến nay nhưng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 67/2014/NĐ-CP mà Thủ tướng Chính phủ giao cho Bộ Nông nghiệp và Phát

triển nông thôn vẫn đang còn là bản dự thảo.

Một số đề nghị

Để có thể tháo gỡ một số vướng mắc nói trên, giúp ngư dân tiếp tục đóng mới tàu có công suất lớn vươn khơi xa, xin có một số đề nghị sau:

Thứ nhất, UBND các tỉnh, thành miền Trung nói chung và UBND tỉnh Quảng Bình nói riêng cùng các ngành liên quan nghiên cứu xem xét lại hạ tầng các cảng cá để có giải pháp nâng cấp hoặc cải tạo các cảng đã có sẵn, tạo điều kiện cho các chủ tàu có tàu lớn vào ra thuận lợi, rút ngắn chu kỳ một chuyến đi biển, nâng cao hơn nữa hiệu quả của Nghị định số 67/2014/NĐ-CP.

Thứ hai, đề nghị Bộ Tài chính cho phép chủ tàu khi cần đóng mới tàu có công suất lớn được thuê Công ty tư vấn chuyên nghiệp để tư vấn có trách nhiệm xem xét lại thiết kế và dự toán có sẵn trước khi đi vào thi công đóng mới. Công ty tư vấn hoàn toàn chịu trách nhiệm về sự chuẩn xác đó. Chi phí được phép hạch toán vào giá thành công trình.

Thứ ba, đề nghị Ngân hàng Nhà nước tỉnh Quảng Bình cần tăng cường kiểm tra việc thực hiện các cơ chế, quy trình cho vay vốn lưu động của các ngân hàng thương mại; xem xét lại các cơ chế, quy trình cho vay vốn lưu động; xem lại những thủ tục còn rườm rà để đề xuất cấp trên nghiên cứu sửa đổi bổ sung. Đồng thời tạo thêm nguồn vốn lưu động dồi dào hơn để có thể thỏa mãn nhu cầu vốn lưu động cho tàu cá đánh bắt xa bờ ngày càng lớn.

Thứ tư, đề nghị Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn cùng các ngành hữu quan hoàn thành dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 67/NĐ/2014/NĐ-CP mà Chính phủ đã giao nhiệm vụ để trình Chính phủ, sớm được ban hành. Đây là sự trông đợi của nhiều ngư dân đang có nhu cầu đóng mới tàu đánh cá xa bờ. Có như vậy mới thực sự hỗ trợ người dân giảm bớt khó khăn và yên tâm khi hoạt động sản xuất trên biển, đảm bảo an toàn cho người và tàu cá trên biển cũng như bảo đảm tài sản thế chấp cho nguồn vốn vay đóng mới, nâng cấp ■