

ISSN 0868-3806

TRUNG TÂM KINH TẾ CHÂU Á - THÁI BÌNH DƯƠNG

Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương

ASIA - PACIFIC ECONOMIC REVIEW

Nâng cao hiệu quả xuất khẩu hạt điều

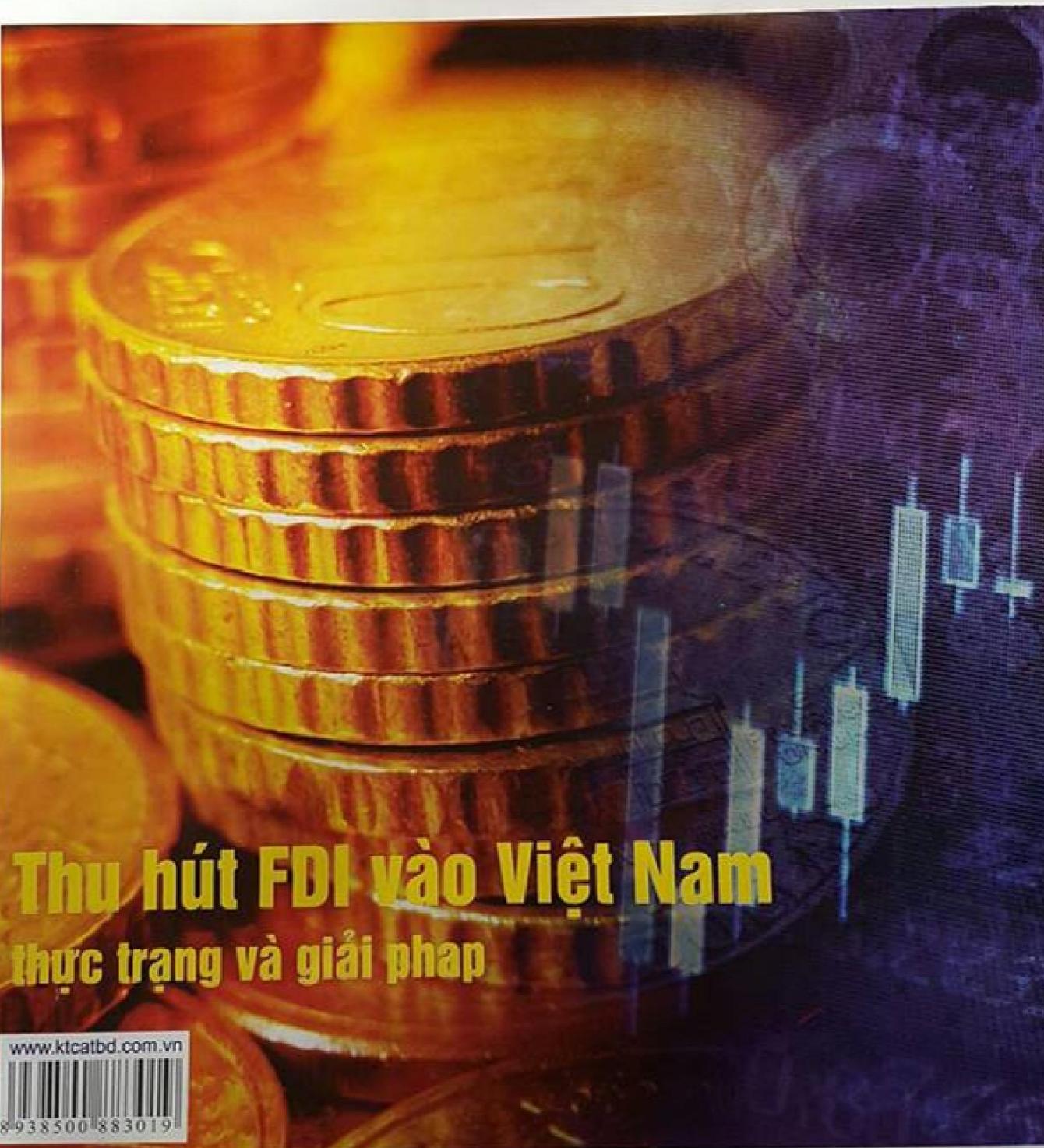
Chi trả dịch vụ mòn trường và giảm nghèo

Quyền lực mềm của Trung Quốc và Đông Nam Á

Nguyên nhân và dự báo giá dầu thô thế giới

Rủi ro trong tác nghiệp ngàn hàng

Số Cuối tháng 7 năm 2016



www.ktcatbd.com.vn



8 938500 883019

TRƯỞNG BỘ: GS. TS. Trần Văn Thảo
176 Thái Hà, Đống Đa, Hà Nội

VĂN PHÒNG GIAO DỊCH
18 ngõ 49 Linh Lang, Ba Đình, Hà Nội
ĐT/Fax: (04) 38574312
Email: ktcattbd@gmail.com

TỔNG BIÊN TẬP
PGS. TS. Lê Văn Sang

PHÓ TỔNG BIÊN TẬP
TS. Lê Kim Sa (Việt Hả)
Nguyễn Hồng Phối

HỘI ĐỒNG KHOA HỌC
GS. TS. Trần Văn Thảo
TS.KH. Võ Đại Lực
GS. TS. Nguyễn Xuân Thành
PGS. TS. Trần Định Thiên
PGS. TS. Đặng Nguyên Anh
PGS. TS. Lê Bộ Linh
TS. Nguyễn Đức Thành
PGS. TS. Trần Đức Hiệp
TS. Lê Văn Chiến

BAN TRÍ SỰ
Hồng Huệ: 0962002215
Email: khonghue0511@gmail.com

BAN THỦ KÝ - BIÊN TẬP
Hoàng Dũng: 0938016618
Email: hoangdung.brand@gmail.com
Văn Anh: 0903833489
Email: ktcattbd.nc@gmail.com

BAN ÁN PHẨM ĐỐI NGOAI
Asia-Pacific Economic Review
Khanh Huyền: 0915470968
Email: khanhhuyenkttn@gmail.com

BẢN TIN ANH
Nguyễn Tất Lộc: 0908288346
Email: lctnguyentat@gmail.com

Văn phòng đại diện tại Tp. Hồ Chí Minh
14 Út Tịch, P.4, Q. Tân Bình, Tp. HCM
ĐT: (08).38117227 Fax: (08).38117997
Email: ktcattbd.hcm@gmail.com

Thương trú tại Tp. Hồ Chí Minh
Ngọc Thảo: 0933.69.38.98
Email: nhabangocthuy@gmail.com

GIẤY PHÉP XUẤT BẢN: 1545/BC-GPKB;
175/GP-BVHTT; 11/GP-SDBS-GPHĐBC;
274/GP-BTTTT

In tại Công ty In My link
Giá: 25.000 VND

04. Ảnh hưởng của marketing mối quan hệ lên lòng trung thành của khách hàng trực tuyến tại Việt Nam *TS. Hoàng Lê Chi, PGS. TS. Hồ Tiến Dũng*
10. Nâng cao hiệu quả xuất khẩu hạt điều sang thị trường Úc *TS. Phạm Hùng Cường, Th.S. Lưu Thị Bích Hạnh*
13. Vận dụng marketing địa phương xây dựng mô hình các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định đầu tư của doanh nghiệp vào khu kinh tế *Th.S. Lê Thị Lan*
16. Các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ tin dụng đối với khách hàng cá nhân tại Vietcombank Quảng Nam *Th.S. Trần Thị Diệu Hương*
20. Doanh nghiệp tư nhân trong nông nghiệp tại các huyện giáp biển ở tỉnh Nghệ An hiện nay *Th.S. Nguyễn Văn Thành*
23. Tác động của đầu tư trực tiếp nước ngoài đối với các ngành công nghiệp tỉnh Thái Nguyên *Th.S. Nguyễn Thị Thúy Vân, Th.S. Nguyễn Xuân Vinh*
26. Chi trả dịch vụ môi trường: lời giải cho bài toán môi trường và giảm nghèo bền vững ở Việt Nam *Th.S. Phạm Thị Linh*
29. Yêu cầu khách quan tăng cường quản lý nhà nước bằng pháp luật đối với hoạt động thương mại ở Lào hiện nay *Keovichith Khaykhamphithuone*
32. Chiến lược triển khai quyền lực mềm của Trung Quốc trong quan hệ với các nước Đông Nam Á giai đoạn hiện nay *Phạm Thị Nhuận*
35. Tổng quan nghiên cứu về phát triển công nghiệp hỗ trợ và bài học cho Việt Nam *Dương Quỳnh Liên*
38. Hoạt động thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài tại Việt Nam *Bua Thong Xay-pan-nha-xit*
41. Nguyên nhân và dự báo giá dầu thô thế giới trong năm 2015 *Nguyễn Văn Hải*
43. Hợp tác xã nông nghiệp và vai trò của hợp tác xã nông nghiệp đối với phát triển kinh tế - xã hội hiện nay *Th.S. Dương Thị Bảo Anh, Th.S. Khương Phú Tùng*
45. Tác động của phần thưởng đến sự động viên đối với nhân viên trình độ cao *TS. Trần Đăng Khoa*
48. Thực hiện có hiệu quả Nghị quyết Trung ương 4 (Khóa XI) nhằm nâng cao tinh kỷ luật trong Đảng theo lời Lê Nin *Th.S. Khương Phú Tùng*
50. Đánh giá việc thực hiện một số quyền của người sử dụng đất trên địa bàn huyện Nghĩa Đàn, tỉnh Nghệ An *Th.S. Đinh Thị Thanh Huyền*
53. Vai trò của báo cáo trách nhiệm xã hội đối với hoạt động của doanh nghiệp *Th.S. Hoàng Thị Mai Anh*
56. Chính sách tiền tệ với mục tiêu ổn định kinh tế vĩ mô Việt Nam *NCS. Th.S. Nguyễn Thị Văn Anh*
60. Về vấn đề rủi ro tác nghiệp trong ngân hàng hiện nay *Th.S. Lâm Tấn Hùng*
63. Thu hút đầu tư: Nghệ An không ngồi chờ một cách thụ động *Nguyễn Kim Diệp Long*

66. Một số quan điểm về chính sách dài hạn với nhà quản lý cấp cao
Nguyễn Thị Hạnh, Nguyễn Thị Thành Loan
69. Lợi nhuận: Bài toán khó đối với các doanh nghiệp nhỏ và vừa thời kỳ hội nhập
Th.S. Phạm Thị Minh Phương
71. Hoạt động thống kê tiền mặt tại ngân hàng nhà nước
Phạm Thị Thành Thủy
73. Vấn đề quản trị rủi ro tác nghiệp tài các ngân hàng thương mại
Th.S. Phạm Thu Hạnh
76. Sử dụng vốn trong doanh nghiệp nhà nước: thực trạng và những vấn đề đặt ra
Phạm Thị Thu Trang
79. Ngân hàng thương mại với tin dụng hỗ trợ người dân theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP
Đặng Việt Tiến, Lê Danh Lượng
82. FDI tại Việt Nam giai đoạn 2001-2015: thực trạng và giải pháp
Th.S. Phạm Thị Nhị An
85. Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thành lập doanh nghiệp nhỏ và vừa tại Việt Nam:
Một nghiên cứu tại địa bàn tỉnh Lâm Đồng
Trương Quang Thái, Trần Đình Thực, Phan Minh Đức, Võ Thành Nhân
88. Ảnh hưởng của hoạt động khai thác, chế biến quặng sắt, vật liệu xây dựng đến đất đai, sinh kế và
việc làm của người dân huyện Thanh Sơn, tỉnh Phú Thọ
*Nguyễn Văn Huân, Trần Văn Cường, Nguyễn Hồng Ngọc,
Nguyễn Quang Huy, Phạm Thị Hương Liên, Phan Thị Lan Anh*

Ngân hàng thương mại với tín dụng hỗ trợ ngư dân theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP

Đặng Việt Tiến

Lê Danh Lượng

Học viện Ngân hàng- Phân viện Bắc Ninh

Nghị định 67/2014/NĐ-CP, của Chính phủ về chính sách phát triển thủy sản đã ban hành được hai năm, và sự ra đời của nghị định 89 sửa đổi Nghị định 67 đã tháo gỡ nhiều vướng mắc, tạo điều kiện, mở rộng đối tượng vay vốn với ngư dân. Nhưng việc triển khai còn những vướng mắc về tín dụng, nhất là cho vay đóng tàu vỏ thép, khiến hiệu quả chưa đạt được như mong đợi. Vậy những "vướng mắc" đó là gì? Và làm cách nào tháo gỡ những "vướng mắc đó" là mục tiêu bài viết này hướng tới.

1.Chính sách tín dụng- ND67 VÀ ND89 [2,3]

Ngày 7/7/2014, Thủ tướng Chính phủ ban hành ND 67 "Về một số chính sách phát triển thủy sản" quy định chính sách về đầu tư, tín dụng, bảo hiểm, ưu đãi thuế... nhằm phát triển thủy sản, trong đó có chính sách tín dụng đóng mới tàu vỏ gỗ, vỏ thép, hỗ trợ ngư dân phát triển nghề cá. Nghị định thể hiện rõ chủ trương hỗ trợ ngư dân đóng tàu sắt khai thác và đánh bắt thủy hải sản xa bờ với gói hỗ trợ 16.000 tỷ đồng của Chính phủ.

ND 67 là một hệ thống chính sách đóng bộ lớn nhất từ trước đến nay để hỗ trợ ngư dân đóng mới, nâng cấp tàu công suất lớn, do chưa có tiền lệ nên đã phát sinh những vướng mắc trong quá trình triển khai. Để kịp thời điều chỉnh, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 89/2015/NĐ-CP, ngày 7/10/2015 về sửa đổi, bổ sung một số điều của ND 67 để tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc. ND 89 sửa đổi, bổ sung quy định về hạn mức vay, lãi suất vay và mức bù chênh lệch lãi suất, cụ thể:

- Đối với đóng mới tàu dịch vụ hậu cần khai thác hải sản xa bờ, bao gồm cả máy móc, trang thiết bị hàng hải; máy móc thiết bị bảo quản hải sản; bảo quản hàng hóa; bốc xếp hàng hóa:

+ Trường hợp đóng mới tàu vỏ thép, vỏ liệu mới: Chủ tàu được vay vốn ngân hàng thương mại tối đa 95% tổng giá trị đầu tư đóng mới với lãi suất 7%/năm, trong đó chủ tàu trả 1%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 6%/năm.

+ Trường hợp đóng mới tàu vỏ gỗ: Chủ tàu được vay vốn ngân hàng thương mại tối đa 70% tổng giá trị đầu tư đóng mới, với lãi suất 7% /năm, trong đó chủ tàu trả 3%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 4%/năm.

- Đối với đóng mới tàu khai thác hải sản xa bờ, bao gồm cả máy móc, trang thiết bị hàng hải; thiết bị phục vụ

khai thác; ngư lưới cụ; trang thiết bị bảo quản hải sản:

+ Trường hợp đóng mới tàu vỏ thép, vỏ vật liệu mới có tổng công suất máy chính từ 400CV đến dưới 800CV: Chủ tàu được vay vốn ngân hàng tối đa 90% tổng giá trị đầu tư đóng mới tàu với lãi suất 7%/năm, trong đó chủ tàu trả 2%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 5%/năm.

+ Trường hợp đóng mới tàu vỏ thép, vỏ vật liệu mới có tổng công suất máy chính từ 800CV trở lên: Chủ tàu được vay vốn ngân hàng thương mại tối đa 95% tổng giá trị đầu tư đóng mới tàu với lãi suất 7%/năm, trong đó chủ tàu trả 1%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 6%/năm.

+ Trường hợp đóng mới tàu vỏ gỗ; đóng mới tàu vỏ gỗ đóng thời gia cố vỏ thép, bọc vỏ vật liệu mới cho tàu, chủ tàu được vay ngân hàng thương mại tối đa 70% giá trị đầu tư mới với lãi suất 7%/năm, trong đó chủ tàu trả 3%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 4% /năm.

- Đối với nâng cấp tàu vỏ gỗ, vỏ vật liệu mới có tổng công suất máy chính dưới 400CV thành tàu có tổng công suất máy chính từ 400CV trở lên và nâng công suất máy đối với tàu có tổng công suất máy chính từ 400CV trở lên, trường hợp gia cố bọc vỏ thép; bọc vỏ vật liệu mới; máy móc trang thiết bị bảo quản sản phẩm, trang thiết bị bốc xếp hàng hóa, chủ tàu được vay vốn ngân hàng thương mại tối đa tổng giá trị đầu tư đóng mới với lãi suất 7%/năm, trong đó chủ tàu trả 3%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 4%/năm.

ND 89 đã sửa đổi thời hạn cho vay hỗ trợ lãi suất là 11 năm đối với trường hợp đóng mới tàu gỗ hoặc nâng cấp tàu; 16 năm đối với đóng mới tàu vỏ thép hoặc vỏ vật liệu mới. Năm đầu tiên kể từ ngày giải ngân khoản vay đầu tiên, chủ tàu được miễn lãi chưa phải trả nợ gốc, ngân sách nhà nước cấp bù số lãi vay của chủ tàu được miễn năm đầu cho các ngân hàng thương mại. Quy định này được áp dụng với những Hợp đồng vay vốn ngân hàng thương mại đóng mới tàu vỏ thép, vỏ vật liệu mới theo quy định tại ND67 đã ký kết trước ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 25/11/2015[2,3].

2. Kết quả thực hiện Nghị định 67

Trong thời gian qua, tại các địa phương, ngành ngân hàng đã chủ động, tích cực tiếp cận ngư dân để triển khai ND 67. Chi nhánh Ngân hàng nhà nước

(NHNN) Việt Nam tại các địa phương đã chỉ đạo các chi nhánh ngân hàng thương mại (NHTM) trên địa bàn chủ động tiếp cận các chủ tàu; tổ chức ký hợp đồng tín dụng và cam kết cho vay đóng mới tàu cá tại địa phương; phối hợp tích cực với các Sở, Ban, Ngành tham mưu cho Ủy ban nhân dân (UBND) tỉnh trong việc thực hiện chính sách tín dụng theo ND 67. Có NHNN còn thông báo "đường dây nóng" của mình để tiếp nhận và xử lý kịp thời những vướng mắc của người dân cũng như các NHTM liên quan. Ngoài ra còn tổ chức khảo sát, tiếp cận để nắm bắt nhu cầu vay vốn của người dân nhằm khai thông thông tin về số người dân có nhu cầu vay vốn đóng tàu.

Ngay khi ND 67 có hiệu lực 5 NHTM nhà nước đã cam kết dành 14.000 tỷ đồng để cho vay, trong đó Agribank cam kết dành nguồn vốn 5.000 tỷ đồng, BIDV 3000 tỷ đồng, Vietinbank 3000 tỷ đồng, MHB 2000 tỷ đồng, Vietcombank 1000 tỷ cho Chương trình này.

Ngay sau khi NHNN ban hành Thông tư 22/2014/NHNN-TT hướng dẫn thực hiện chính sách tín dụng theo ND 67, ngày 29/8/2014, Agribank đã ban hành quyết định 888/QĐ-NHNN-HSX về việc ban hành quy định cho vay đối với khách hàng vay vốn theo ND 67. Kết quả đến 29/2/2016, Agribank đã triển khai cho vay 152 tàu, trong đó đóng mới 138 tàu và nâng cấp 14 tàu. Tổng số tiền Agribank cam kết theo hợp đồng tín dụng đã ký kết là 1.241,3 tỷ đồng, và đã giải ngân được 768,39 tỷ đồng. Đồng thời Agribank cũng giải ngân đúng tiến độ đám náo thời gian hạ thủy. Ngoài ra, Agribank còn đang thẩm định 65 tàu với số tiền vay dự kiến 736,63 tỷ đồng. Với những kết quả trên, số tàu mà Agribank cho vay chiếm 38% tổng số tàu cho vay theo ND 67 của toàn hệ thống ngân hàng[4].

Bên cạnh đó, Ngân hàng Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BIDV) cũng là một trong những ngân hàng tích cực triển khai ND 67 trong cả nước. Ngay sau khi ND 67 được ban hành, BIDV đã thành lập Ban chỉ đạo triển khai ND 67 của Chính phủ và Thông tư 22 của NHNN. BIDV đã tổ chức tập huấn cho 54 chi nhánh tại 28 tỉnh, thành phố; làm việc trực tiếp với chính quyền các địa phương để nắm bắt nhu cầu và thống nhất phương án phối hợp triển khai cho vay; giới thiệu chương trình cho vay đánh bắt xa bờ và đê án cho vay theo chuỗi giá trị cá ngừ đại dương. BIDV đã xây dựng quy trình, hướng dẫn thủ tục cho vay đối với khách hàng ngán gọn, đơn giản, phù hợp với ND 67[5].

Tính đến ngày 7/3/2016, các NHTM đã nhận 605 bộ hồ sơ đề nghị vay vốn của các chủ tàu tại 27 tỉnh, thành phố. Trong đó đã ký hợp đồng tín dụng để đóng mới, nâng cấp 385 tàu (đóng mới 365 tàu và nâng cấp 20 tàu) với tổng số tiền gần 3.900 tỷ đồng và đã giải ngân gần 2.000 tỷ đồng. Với mức cho vay theo nhu cầu của chủ tàu từ 60% đến 955 tổng giá trị đầu tư mới, nâng cấp tàu. Ngoài ra, các NHTM còn giải ngân cho 204 lượt khách hàng vay vốn lưu động với tổng số tiền gần 64 tỷ đồng[4].

3. Những vướng mắc

Thực tiễn cho thấy còn nhiều ách tắc trong việc thực hiện ND 67, mặc dù người dân muốn vay vốn và ngân hàng cũng luôn sẵn sàng cho vay. Một trong những lý do quan trọng khiến việc giải ngân chậm là do mẫu tàu thiết kế đã được Bộ nông nghiệp & Phát triển nông thôn (NN-PTNT) phê duyệt. Ngoài do còn phải kể đến là "nút thắt" từ quy trình phê duyệt hồ sơ ở địa phương và vốn đối ứng của người dân.

Chạm trễ chủ yếu là do công bố mẫu thiết kế chậm, hồ sơ gửi ngân hàng chưa hoàn thiện. Có 21 mẫu tàu của Bộ NN-PTNT thiết kế cho các vùng biển cá nước, tuy nhiên do từng chủ tàu với kinh nghiệm, ngư trường khác nhau, họ muốn đóng tàu phù hợp với ngư trường đã quen để điều khiển con tàu được tốt nhất, vỏ hình tròn kéo dài thời gian thực hiện và phát sinh chi phí điều chỉnh thiết kế đối với chủ tàu.

Việc thẩm định giá thành đóng tàu còn nhiều lung túng do chưa quy định rõ cơ quan thẩm định giá. Việc triển khai thiết kế chi tiết đối với các tàu theo 21 mẫu thiết kế đã được công bố, còn gặp khó khăn, người dân chưa được hỗ trợ chi phí sửa đổi thiết kế; chưa có thiết kế mẫu đối với các tàu Composite và vỏ gỗ.

Việc thương thảo, thỏa thuận hợp đồng vay vốn giữa chủ tàu và các NHTM cũng gặp khó khăn do chưa thống nhất được cách tính toán, đánh giá phương án vay vốn khi chưa có thiết kế tàu, dự toán chi phí, hợp đồng đóng tàu.

Về vấn đề vốn đối ứng, khi vay vốn theo ND 67, mức vốn tự có được quy định tối thiểu là 5% đến 30%, tùy từng loại tàu. Tương ứng với thực tế, các chủ tàu khi vay vốn phải đảm bảo mức vốn đối ứng từ 450 triệu đồng đến hơn hai tỷ đồng. Trong thực tiễn, chủ tàu chỉ có thể dựa vào tài sản là nhà đất hoặc tàu cá đang sử dụng làm vốn đối ứng. Nhưng giá trị tàu cũ và nhà đất tại các vùng nông thôn ven biển lại rất thấp. Người dân đa phần chưa làm thủ tục chứng minh quyền sở hữu tài sản gắn liền với đất vì vậy thủ tục pháp lý để vay vốn không đảm bảo.

Về vấn đề lựa chọn, xét duyệt hồ sơ: Dân nộp hồ sơ, ngân hàng tiếp nhận nhưng sau đó không trả lời, hỏi thì nói cứ chờ. Hầu hết khi người dân đến ngân hàng nộp hồ sơ xin vay vốn đóng tàu vỏ sắt, không ai được viết giấy hẹn. Để xây dựng một bộ hồ sơ, bà con người dân mất cả tháng ròng, chạy lên chạy xuống bổ sung cho đủ 12 loại thủ tục giấy tờ. Từ đó nhiều người dân cho rằng ngân hàng gây khó khăn trong việc vay vốn.

Về các văn bản pháp qui: Các văn bản hướng dẫn của Bộ tài chính và tổng cục thuế không thống nhất, Cục thuế các địa phương không triển khai thực hiện được, gây khó khăn, thiệt thòi cho chủ tàu, trái với tinh thần của ND 67 về việc ưu đãi hoàn thuế giá trị gia tăng (VAT) cho chủ tàu. Chính sách hoàn thuế giá trị gia tăng (VAT) đối với tàu cá vỏ thép chưa thật phù hợp. Vì theo Nghị định 12/2015/NĐ-CP và Thông tư số 26/2015/TT-BTC thì tàu đánh bắt xa bờ thuộc đối tượng

không chịu thuế. Vì vậy, đơn vị đóng tàu xuất hóa đơn cho ngư dân không có VAT và VAT liên quan đến tàu cá thì tính vào chi phí sản xuất, khiến giá thành đóng tàu cho ngư dân tăng.

Thực tế triển khai cho thấy việc tính giá thành đóng tàu vỏ thép thường vượt dự toán do Bộ NN- PTNT đưa ra. Tại một số đại phuơng, dự toán chi phí đóng tàu sát có độ chênh lệch rất lớn. Điều này gây nhiều khó khăn cho ngân hàng trong quá trình thẩm định. Kinh phí đầu tư tàu sắt cao, như tàu 400CV kinh phí đầu tư khoảng từ 5-7 tỷ đồng là một rào cản cản khó vượt. Điều này dẫn đến tình trạng ngư dân đăng ký đóng tàu sắt nhưng rồi lại rút hết đơn.

4. Khuyến nghị

Để ND 67 đi vào cuộc sống và phát huy hiệu quả như mong đợi của Quốc hội, của Chính phủ và của ngư dân trong chiến lực phát triển kinh tế biển nói chung và ngành đánh bắt xa bờ nói riêng, bài viết này xin đưa ra những khuyến nghị sau:

Thứ nhất: Bộ NN&PTNT cần sớm ban hành các định mức kỹ thuật cũng như giá khái toán của các loại tàu, làm cơ sở để các NHTM thẩm định giá, hạn chế sự chênh lệch giữa giá thẩm định và chi phí đóng tàu của các cơ sở đóng tàu đưa ra.

Thứ hai: Với đặc thù của ngành khai thác đánh bắt thủy sản, đặc biệt là đánh bắt xa bờ tiềm ẩn rất nhiều rủi ro, và việc thẩm định tàu các khía cạnh tạp, nên Bộ Giao thông vận tải cần phối kết hợp với Bộ NN&PTNT hỗ trợ các NHTM trong giải quyết những vấn đề liên quan đến đăng kiểm, thẩm định kỹ thuật của tàu cá, kiểm soát lộ trình của các chuyến đi biển để nâng cao hiệu quả cho vay.

Thứ ba: Chính quyền các đại phuơng cần tạo cơ chế để các cơ quan chức năng có thể vào cuộc nhanh chóng. Cần đẩy nhanh hơn nữa tiến độ lựa chọn hồ sơ đến, phê duyệt và hoàn thiện danh sách các chủ tàu dù điều kiện vay vốn theo ND 67 đến việc giám sát đóng tàu. Đồng thời, tăng cường công tác thông tin về đường lối chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển ngành khai thác thủy sản xa bờ nói chung và các chính sách phát triển thủy sản theo ND 67 nói riêng để ngư dân biết, hiểu và tham gia.

Thứ tư: Thực tiễn cho thấy ngư dân gặp rất nhiều khó khăn trong việc lập hồ sơ và hiểu các chính sách tín dụng của ngân hàng. Vì vậy, các ngân hàng cần tăng cường hơn nữa việc tổ chức tốt các buổi tiếp xúc với ngư dân để giúp ngư dân tháo gỡ khó khăn trong việc làm thủ tục- hồ sơ vay vốn, đồng thời phổ biến để ngư dân hiểu rõ hơn về chính sách tín dụng ưu đãi. Qua đó giúp ngư dân dễ dàng hơn trong việc lập hồ sơ vay vốn theo đúng yêu cầu, giảm thiểu các trường hợp ngư dân phải làm lại hồ sơ nhiều lần dẫn đến kéo dài thời gian giải ngân nguồn vốn.

Thứ năm: Nên cho phép ngư dân chủ động ký hợp đồng với cơ sở đóng tàu và tham gia ở khâu thiết kế lắn

giám sát thực hiện. Việc tham gia vào quá trình này cũng sẽ khiến ngư dân có ý thức, có trách nhiệm hơn với tài sản của mình. Một trong những nguyên nhân làm hạn chế kết quả của chương trình trên là cách triển khai chưa hợp lý, việc thiết kế tàu chưa phù hợp cùng thói quen và tập quán khai thác của ngư dân.

Thứ sáu: Các đơn vị thiết kế tàu cần phối kết hợp với ngư dân ở các địa phuơng để thiết kế tàu phù hợp. Mặt khác, các ngành chức năng giải quyết thủ tục nhanh gọn, nên tổ chức một bộ phận tư vấn đứng ra giao dịch với cơ quan nhà nước để ngư dân sớm nhận được nguồn vốn. Tuy nhiên, đóng tàu sắt chi phí rất cao, Chính phủ nên hỗ trợ vốn 100% để ngư dân yên tâm đóng tàu và làm ăn để hoàn vốn.

Thứ bảy: Khi có tàu hiện đại thì nguồn nhân lực cũng cần được đào tạo lại một cách bài bản, chính quy để có thể vận hành và khai thác hiệu quả.

5. Kết luận

Có thể thấy, "con tàu 67" tuy có sự hỗ trợ lớn của Nhà nước, nhưng giữa ngân hàng và ngư dân vẫn là quan hệ tín dụng (vay — trả), nó phải bảo đảm những điều kiện tín dụng cụ thể để đảm bảo hiệu quả kinh tế. Trong quá trình triển khai, các ngân hàng thương mại phải đạt được mục tiêu không chỉ thu hồi được nguồn vốn cho vay mà còn phải gia tăng lợi ích kinh tế cho các địa phuơng. Việc nhận thức được những "vướng mắc" trong triển khai thực hiện là rất quan trọng, nhưng quan trọng hơn, các cấp, các ngành phải tìm được cách khơi thông ách tắc, bắt tay phối hợp cùng ngư dân sớm giải quyết vốn cho ngư dân. Để giải quyết các khó khăn, cần những giải pháp căn cơ và lâu dài và sự phối hợp chặt chẽ của các địa phuơng và các bộ, ngành, đặc biệt là Bộ NN-PTNT, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính...

Tài liệu tham khảo

1. Đỗ Hoài Linh, Tín dụng hỗ trợ ngư dân đóng tàu theo Nghị định 67/2014/NĐ- CP và các khuyến nghị, Tạp chí Ngân hàng số 11/2015.
2. Nghị định số 67/2014/NĐ-CP, về một số chính sách phát triển thủy sản, ngày 07 tháng 07 năm 2014
3. Nghị định số 89/2015/NĐ- CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 67/2014/NĐ- CP của Chính phủ.
4. <http://agribank.com.vn/31/820/tin-tuc/hoat-dong-agribank/2016/03/9952/so-ket-thuc-hien-nghi-dinh-67-agribank-cung-nganh-ngan-hang-tao-buoc-dot-phat-trien-nganh-thuy-san-07-3-2016>
5. <http://baodautu.vn/nghi-dinh-67-buoc-dot-pha-chinh-sach-phat-trien-nganh-thuy-san-d40770>
6. <http://www.fistenet.gov.vn/d-khai-thac-bao-ve/a-ktts/van-111e-giai-ngan-nghi-111inh-67-kho-khan-va-giai-phap>