

Tạp chí Công sản

CƠ QUAN LÝ LUẬN VÀ CHÍNH TRỊ CỦA TRUNG ƯƠNG ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM



Số 818 (12-2010)



Tạp chí Công sản

CƠ QUAN LÝ LUẬN VÀ CHÍNH TRỊ CỦA
TRUNG ƯƠNG ĐẢNG CÔNG SẢN VIỆT NAM

Số 818

12-2010

MỤC LỤC

Tiến tới Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI của Đảng

TRƯƠNG TẤN SANG	Di sản tư tưởng - lý luận của Ph.Ăng-ghe-n sống mãi với cách mạng Việt Nam	3
PHẠM GIA KHIÊM	Nhiệm kỳ Chủ tịch ASEAN 2010 của Việt Nam: Thành công của ASEAN và dấu ấn Việt Nam	8
PHÙNG QUANG THANH	Từng bước hiện đại hóa Quân đội nhân dân Việt Nam trong thời kỳ hội nhập, phát triển	16
NGUYỄN VĂN CHI	Công tác kiểm tra, giám sát góp phần thực hiện thắng lợi Nghị quyết Đại hội X của Đảng	21
HUYỀN ĐẰM	Phát huy sức mạnh đại đoàn kết toàn dân tộc để xây dựng và bảo vệ Tổ quốc	29

Nghiên cứu - Trao đổi

PHẠM TẮT THẮNG	Một số vấn đề trong đổi mới công tác tư tưởng, lý luận	35
VƯƠNG QUÂN HOÀNG	Tái cấu trúc Vinashin: Cần đổi xứng thông tin về hoạt động của doanh nghiệp	40
CHU TIẾN QUANG	Về phát triển nông nghiệp các vùng ven biển	45
CHU THÁI THÀNH	Mở rộng và nâng cao hiệu quả xây dựng đời sống văn hóa ở cơ sở	50
NGUYỄN THÀNH LỢI	Về vấn đề đào tạo và sử dụng nhân tài ở nước ta hiện nay	56

Thực tiễn - Kinh nghiệm

NIÊ THUẬT	Đặc Lắc nâng cao chất lượng hoạt động của hệ thống chính trị cơ sở	61
PHƯƠNG MINH HÒA	Quân chủng Phòng không - Không quân học tập và làm theo tấm gương đạo đức Hồ Chí Minh	65
ĐOÀN THẾ HANH	Đề Bắc Kạn thoát nghèo từ lợi thế của mình	71
NGUYỄN DUY HÙNG	Nhà xuất bản Chính trị quốc gia - Sự thật: 65 năm một chặng đường phát triển	76
PHẠM MẠNH HÙNG	Những bài học trong công tác phòng, chống HIV/AIDS	80

Thế giới: Vấn đề - Sự kiện

LÊ VĂN PHONG	Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào: Thành tựu 35 năm xây dựng và phát triển	87
ĐỖ SON HẢI	Năm mươi năm quan hệ Việt Nam - Cu-ba: Thành tựu và triển vọng	92
VŨ TUYẾT LOAN	Quan hệ Việt Nam - In-đô-nê-xi-a hướng tới đối tác chiến lược và toàn diện	97
NGUYỄN VĂN THANH	Về một chủ nghĩa tư bản mới	103

Qua sách báo nước ngoài

***	Trung Quốc với vấn đề già hóa dân số	108
-----	--------------------------------------	-----

● Bộ Biên tập:

Số 28 Trần Bình Trọng, Hà Nội

Điện thoại : (04) 39 429 753

Fax : (04) 39 429 754

Email: bbtccs@hn.vnn.vn

● Cơ quan thường trực tại miền Trung - Tây Nguyên:

Số 26 Trần Phú, thành phố Đà Nẵng

Điện thoại : (080) 51 301

Fax : (080) 51 303

● Cơ quan thường trực tại miền Nam:

Số 19N Nguyễn Hữu Cảnh, phường 19, quận Bình Thạnh, Thành phố Hồ Chí Minh

Điện thoại : (08) 35 180 132

Fax : (08) 35 180 244

● Tạp chí Cộng sản điện tử:

<http://www.tapchicongsan.org.vn>

● Tổng Biên tập:

TẠ NGỌC TẤN



Bìa 1: Một góc Bảo tàng Hà Nội
Ảnh: TTXVN

TÁI CẤU TRÚC VINASHIN: CẦN ĐỐI XỨNG THÔNG TIN VỀ HOẠT ĐỘNG CỦA DOANH NGHIỆP

VƯƠNG QUÂN HOÀNG*

Trong nhiều tháng qua, vấn đề khủng hoảng tại Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (Vinashin) liên tục là tâm điểm của các hệ thống truyền thông, giới nghiên cứu chính sách, cộng đồng kinh doanh và đông đảo quần chúng nhân dân. Những sai phạm tại Vinashin cần xử lý nghiêm khắc, từng cá nhân sẽ phải nhận đầy đủ trách nhiệm, song việc quan trọng hơn hết là tái cấu trúc lại ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam. Với lợi ích quốc gia được đặt lên hàng đầu, tỉnh táo phân tích thực trạng Vinashin với các số liệu trung thực và công khai để xây dựng các giải pháp, kịch bản phục hồi là việc trọng yếu và cần được ưu tiên đặc biệt vào lúc này.

1 - Bất đối xứng thông tin về hoạt động doanh nghiệp của Vinashin

Trong các luồng thông tin về Vinashin thời gian qua, vấn đề được nhắc tới nhiều lần là năng lực quản lý hạn chế, đầu tư tràn lan vào nhiều lĩnh vực không liên quan tới chức năng kinh doanh cốt lõi của tập đoàn, đội ngũ lãnh đạo có những biểu hiện chuyên quyền, độc đoán, báo cáo không đúng về thực trạng sử dụng vốn, kết quả đầu tư và khai thác kinh doanh.

Với cách thức hoạt động như vậy, lại gặp bối cảnh kinh tế toàn cầu suy thoái, ngành đóng tàu và sửa chữa tàu biển thế giới phải đối mặt nhiều khó khăn, Vinashin lâm vào tình trạng thua lỗ nặng nề, vay nợ lớn và có nguy cơ mất khả năng thanh toán, phá sản, đông đảo công nhân bị nợ lương, bị mất việc làm hoặc chuyển việc.

Điều đáng nói là, trong bối cảnh đó, những thông tin về Vinashin đều thể hiện quan điểm và

góc nhìn từ bên ngoài vào hệ thống này, còn thông tin được đưa ra từ Vinashin lại vắng bóng. Trên các phương tiện truyền thông đại chúng, thông tin và phân tích của chính Vinashin có thể nói là không hề xuất hiện.

Mặt khác, thông tin được công bố chính thức về các vấn đề và khó khăn của Vinashin nhiều, nhưng nội dung giống nhau, dừng lại ở các con số cộng gộp nên khó sử dụng cho phân tích sâu, không khắc họa được đầy đủ bức tranh toàn cảnh về Vinashin cũng như việc xây dựng các kịch bản vận hành trong tương lai. Thông báo của Văn phòng Chính phủ về “*Tình hình hoạt động và chủ trương, giải pháp để ổn định, phát triển Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam*”, vào ngày 4-8-2010, cho đến nay là tài liệu chính thức có mô tả đầy đủ nhất về hiện trạng của Vinashin.

* TS, Công ty Nghiên cứu kinh tế DHVP

Tăng trưởng “nóng”, mãi mê theo đuổi những mục tiêu lớn trong khi trình độ quản lý không theo kịp là nguyên nhân chính đưa con tàu Vinashin bị cuốn vào vòng xoáy khủng hoảng.

Đối diện với khủng hoảng nhiều mặt, song Vinashin chưa cung cấp đầy đủ thông tin và bình luận cho công luận. Công bố cáo báo hoạt động thường niên là việc bình thường và quen thuộc đối với các tổ chức kinh doanh quy mô lớn, tuy nhiên, những báo cáo này của Vinashin thì chưa ai thấy.

Thực tế này dẫn tới tình trạng bất đối xứng thông tin trong tiếp cận và tìm kiếm lời giải cho bài toán tái cấu trúc Vinashin. Trong lúc mối quan tâm của công chúng đặt phần lớn vào các vụ bất tạm giam một số thành viên lãnh đạo Vinashin, điều chuyển nhân sự quản lý cấp cao mới cho Tập đoàn, việc lắng nghe các ý kiến phê bình và phân tích nguyên nhân dẫn tới hiện trạng khó khăn của Vinashin, những tín hiệu kinh doanh khởi sắc, kết quả lao động của tập thể đội ngũ Vinashin trong vài tháng qua dường như chưa đủ để lấy lại niềm tin của công chúng về một thương hiệu công nghiệp có quy mô lớn của Việt Nam.

2 - Thực trạng và các vấn đề cơ bản cần giải quyết của Vinashin hiện nay

Được thừa hưởng một quá trình xây dựng năng lực lâu dài, bền bỉ của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam

Tổng Công ty Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam được Thủ tướng Chính phủ ký quyết định thành lập năm 1996, năm 2003 chuyển sang hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con. Tới năm 2006, Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam được Chính phủ quyết định thí điểm hình thành. Năm 2006 có thể xem như mốc đánh dấu quan trọng nhất trong quá trình phát triển của Vinashin khi Tập đoàn này được giao sử dụng

nguồn vốn 750 triệu USD từ phát hành trái phiếu quốc tế của Chính phủ. Như vậy, trong lịch sử hơn 50 năm phát triển của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam, thời gian Vinashin hiện diện và hoạt động mạnh mẽ, về cơ bản, chỉ trong 5 năm trở lại đây.

Đóng tàu là ngành công nghiệp nặng, sử dụng nhiều lao động, nhưng đồng thời cũng đòi hỏi sự phát triển đồng bộ của nhiều ngành công nghiệp hỗ trợ. Bởi vậy, từ việc xác định tầm nhìn tới thực thi và đạt tới những kết quả đầu tiên là một quá trình lao động lâu dài và bền bỉ. Tập đoàn công nghiệp nặng Hyundai (Hyundai Heavy Industries) - hãng đóng tàu lớn nhất thế giới với 12% thị phần toàn cầu - khởi sự năm 1972 (trên nền tảng một tập đoàn xây dựng đã hoạt động từ năm 1947) và đến năm 1986 mới ghi nhận mốc thành tựu đầu tiên khi hạ thủy thành công tàu chở quặng trọng tải 365.000 dwt. Năng lực chế tạo tàu hàng trọng tải 53.000 dwt, tàu chở dầu thô trọng tải 105.000 dwt của Vinashin ở hiện tại là thành tựu mang tính chất nền tảng rất đáng khích lệ cho những bước phát triển tiếp theo.

Trong lịch sử phát triển kinh tế Việt Nam, từng có thời điểm nước ta đạt tới trình độ đóng tàu khá cao. Thời Gia Long đã bắt đầu tổ chức các đội thợ đóng tàu. Năm 1893, dựa theo cách thức phương Tây, đội thợ Việt Nam đã đóng thành công chiếc tàu thủy chạy bằng máy hơi nước đầu tiên. Rất tiếc là, dưới triều Nguyễn, sau vài chục năm phát triển ngành đóng tàu đã bị dừng lại. Triều đình nhà Nguyễn chuyển sang mua sắm tàu mới từ nước ngoài.

Vinashin thực sự có năng lực đóng và sửa chữa tàu. Năng lực này cần được tích lũy và cần có thời gian để phát triển, thể hiện ra thành sản phẩm. Xây dựng năng lực là một quá trình, phải tích lũy đủ về lượng thì mới đạt tới chuyển đổi về chất. Vinashin cần được tái cơ cấu theo hướng tiếp tục làm trụ cột phát triển ngành công nghiệp đóng tàu của Việt Nam, gắn liền với chiến lược biển và bảo đảm quốc phòng, an ninh. Quá trình xây dựng năng lực cho Vinashin nếu bị đứt đoạn sẽ biến các chi phí và đầu tư trong quá khứ chuyển thành thua lỗ và không thể thu hồi (sunk-cost).

Về năng lực tài chính và trạng thái nợ

Sự thiếu vắng các báo cáo tài chính và dữ liệu công bố chính thức về các khoản nợ cụ thể của Vinashin là nguyên nhân của nhiều câu hỏi nghi vấn, cả về kỹ thuật, tài chính lẫn tính minh bạch trong việc điều hành Tập đoàn này. Theo thông báo của Chính phủ, tính đến tháng 6-2010, tổng dư nợ của Vinashin là 86.000 tỉ đồng. Đây là số tiền rất lớn, gây ảnh hưởng rất lớn với dư luận xã hội, đặc biệt khi đất nước ta vừa ra khỏi tình trạng nghèo và nhân dân liên tục phải chịu nhiều thiên tai. Tất nhiên, lời giải của bài toán tài chính này đòi hỏi sự suy xét thấu đáo và những tính toán cụ thể.

Sức ép cải thiện năng lực tài chính với Vinashin hiện rất lớn khi tỷ lệ nợ phải trả so với vốn chủ sở hữu tới gần 11 lần. Nếu chỉ có nỗ lực và quyết tâm lao động miệt mài của tập thể hàng chục vạn cán bộ công nhân viên Vinashin sẽ không giải tỏa nổi sức ép này, nếu không có trợ giúp từ Chính phủ, sự ủng hộ của cộng đồng kinh doanh Việt Nam, sự chia sẻ và cảm thông của toàn xã hội. Vi phạm của những người điều hành Tập đoàn phải được xử lý nghiêm minh. Kết quả làm việc của từng người lao động Vinashin phải được ghi nhận xứng đáng. Công sức đội ngũ nhiều thế hệ lao động ngành đóng tàu không thể nào bị phủ nhận chỉ bởi sai lầm của một số cá nhân lãnh đạo.

Khác với những thiệt hại thiên tai, tiền vay nợ không phải những khoản mất không. Số tiền này khi được sử dụng hợp lý, có năng lực tạo ra giá trị mới, mang lại nguồn thu để hoàn trả tiền vay (cả gốc và lãi) cũng như tích lũy lợi nhuận. Ngoài ra, con số thống kê cộng gộp không gợi mở những giải pháp tháo gỡ. Gánh nặng nợ tại Vinashin cần được phân loại theo từng nhóm tiêu chí thích hợp mới có thể thiết kế các phương án quy hoạch nguồn lực và tập trung hoạt động sản xuất, kinh doanh cho các dự án, công trình và hợp đồng sớm mang lại doanh thu. Tổng số dư nợ có thể chia theo kỳ thanh toán thành dài hạn, trung hạn và ngắn hạn làm cơ sở ước tính áp lực tài chính vào mỗi thời điểm. Số tổng này cũng có thể phân theo mục đích sử dụng, đâu là vốn vay để đầu tư dài hạn, đâu là vốn vay để ứng

trước cho sản xuất hoàn thành hợp đồng, đâu là nợ đọng do nhận tiền ứng trước của khách hàng... Từ đó, Tập đoàn mới xây dựng các phương án thuyết phục với chủ nợ, nhà đầu tư, khách hàng để tái cấu trúc các khoản phải trả.

Muốn nhận được tương trợ, trước tiên và trên hết, Vinashin phải gây dựng được niềm tin từ công chúng, bạn hàng và đối tác. Sớm công bố đầy đủ và minh bạch hiện trạng tài chính của Tập đoàn, cùng lúc với sự khẳng định quyết tâm khôi phục hình ảnh và năng lực sản xuất qua các hợp đồng được hoàn thành, sản phẩm được bàn giao là nhiệm vụ quan trọng của Vinashin lúc này.

Về tổ chức nguồn lực và hệ thống kinh doanh

Bố trí nguồn lực và tổ chức lại hệ thống kinh doanh tại Vinashin là nội dung cần được cân nhắc thấu đáo và xem xét giải pháp trên nhiều phương diện (khả thi kinh doanh, hiệu quả tài chính, ổn định tâm lý và bảo đảm đời sống cho người lao động, gìn giữ và kế tục các quan hệ hợp tác kinh doanh...). Phương án tái cấu trúc bước đầu đã có những sàng lọc hợp lý và cần tiếp tục dứt khoát loại bỏ các đơn vị thành viên kinh doanh kém hiệu quả, chuyển nhượng các dự án đang dang dở và không nằm trong lĩnh vực

Những khó khăn trước mắt của Vinashin không thể là lực cản của chiến lược xây dựng ngành công nghiệp đóng tàu, vừa giữ vai trò mũi nhọn kinh tế, vừa bảo đảm năng lực chủ động công nghệ quốc phòng, an ninh trên biển của Việt Nam. Vị trí thứ năm trên bảng xếp hạng năng lực đóng tàu của thế giới năm 2008 của Việt Nam (1,5% thị phần), sau Nhật Bản (3,7%), EU (5,7%), Trung Quốc (34,4%), Hàn Quốc (50,6%) cần được xem như nền tảng vững chãi cần được kế thừa và phát huy cho những bước phát triển tiếp theo.

chở rằng hai tập đoàn này nhiều khả năng cần thêm 215 tỉ USD tiền cứu trợ của Chính phủ Mỹ để có thể tiếp tục vận hành ổn định.

Giải quyết khủng hoảng tại Vinashin cần tới sự hỗ trợ và chỉ đạo từ các bộ, ngành. Tuy nhiên, cần xác định rõ, đây là vấn đề của một tổ chức kinh doanh, với quy mô rất lớn. Không chỉ người dân Việt Nam mà giới đầu tư, kinh doanh quốc tế cũng rất chú ý theo dõi quá trình xử lý những vấn đề tại Vinashin, bởi từ đây, họ có thể hình dung về hiệu quả vận hành của các tập đoàn kinh tế nhà nước, rộng hơn là hệ thống doanh nghiệp nhà nước tại Việt Nam. Vì vậy, các giải pháp với Vinashin cần bảo đảm tính ổn định cho cả hệ thống kinh tế quốc gia. Cộng đồng quốc tế sẽ đánh giá cao tiềm năng của nền kinh tế Việt Nam, coi Việt Nam là điểm đầu tư an toàn và hiệu quả, nếu như những vấn đề tại Vinashin được giải quyết triệt để và hiệu quả.

Công tác truyền thông cần tích cực, nhưng phải thật sự đúng đắn, trong việc thông tin về Vinashin, góp phần gìn giữ và phát triển thương hiệu của ngành đóng tàu Việt Nam. Các ý kiến phản biện, phân tích nhiều chiều về những nguyên nhân tạo ra khủng hoảng nhiều mặt tại

Vinashin là cần thiết, hỗ trợ thúc đẩy tiến trình xây dựng các giải pháp nhằm nhanh chóng đưa Tập đoàn trở lại quỹ đạo vận hành bình thường, khởi đầu cho thời kỳ phát triển mới. Công tác phản biện, vì vậy, cần có định hướng truyền thông đúng đắn. Một mặt, thẳng thắn nêu vấn đề, chỉ rõ trách nhiệm. Mặt khác, kiên quyết không để các thế lực phản động, lực lượng thù địch lợi dụng để bôi xấu và xuyên tạc chính sách đổi mới của Đảng, phủ nhận thành quả lao động của hàng ngàn người.

Tiến trình tái cấu trúc Vinashin cần được thực thi với nguyên tắc trên hết là vì lợi ích quốc gia. Tập đoàn đang đứng trước một ngã rẽ quan trọng với mục tiêu đã được xác định là gìn giữ những giá trị và thành tựu lao động gây dựng trong những năm qua về đội ngũ lao động có kỹ năng chuyên sâu, về bí quyết công nghệ và kỹ thuật, về thương hiệu và thị phần quốc tế. Mọi nỗ lực mổ xẻ nguyên nhân, phân tích hiện trạng đều cùng hướng tới mục tiêu kiến thiết và đề xuất những giải pháp phát triển năng lực cạnh tranh, hoàn thiện mô hình tổ chức và cơ chế chính sách điều hành. □

Re-structuring Vinashin: Symmetric information on the enterprise's business is needed

VUONG QUAN HOANG

Ph.D., DHVP Research

The Group of Vietnamese Shipbuilding Industry (Vinashin) has fell into crisis due to management and administrative mistakes. However, the mass media has paid the most attention to the violations by Vinashin and not remarked the most important task which is finding effective solutions for re-structuring this significant industry. This article exposes some principal issues to be addressed, such as how to ensure confidence of the people and business partners, to reallocate resources, to operate the systems of business; and to guide the mass media in information provision. One of the paramount matters is providing symmetric information which can contribute to resolving the current difficulties of Vinashin.