

Chuyện Việt nam ngày Thứ tư 01 tháng 11 năm 2023

Quê Hương tổng hợp

Tham vọng sản xuất linh kiện bán dẫn của Việt Nam : Một kế hoạch tốn kém, khó thu hút đầu tư Mỹ ?

Thu Hằng /RFI

01/11/2023

Việt Nam thúc đẩy đàm phán với nhiều công ty Mỹ nhằm thu hút đầu tư và thực hiện tham vọng xây dựng nhà máy sản xuất chip điện tử đầu tiên từ nay đến năm 2030, song song với hoạt động lắp ráp, đóng gói, kiểm tra. Tuy nhiên, chi phí để theo đuổi mục tiêu này sẽ rất tốn kém, theo cảnh báo của một số quan chức trong ngành công nghiệp linh kiện điện tử Mỹ.



Ảnh minh họa : Cơ sở sản xuất chip điện tử của tập đoàn Mỹ Intel (DR) tại Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam, ngày 29/10/2010. ASSOCIATED PRESS - Le Quang Nhat

Tại Hội nghị cấp cao về công nghiệp bán dẫn, tổ chức tại Hà Nội chiều 29/10/2023, Mạng lưới bán dẫn Việt Nam đã chính thức ra mắt để khẳng định cam kết « *trở thành đối tác tin cậy và là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng sản xuất bán dẫn toàn cầu* », theo phát biểu của bộ trưởng Kế Hoạch và Đầu Tư Nguyễn Chí Dũng. Việt Nam đang nghiên cứu một chiến lược để thu hút thêm đầu tư trong lĩnh vực này, đặc biệt là phần đúc chip điện tử, trước mắt có thể là

sẽ sản xuất những loại chip ít tinh vi hơn, ví dụ loại chip được sử dụng trong ô tô hoặc các ứng dụng truyền thông.

Việt Nam muốn xây dựng nhà máy sản xuất chip điện tử đầu tiên

Để từng bước thực hiện tham vọng này, nhiều cuộc họp đã được tổ chức trong những tuần qua giữa Việt Nam và khoảng 6 doanh nghiệp chip điện tử Mỹ, trong đó có nhiều nhà sản xuất lớn, theo phát biểu với Reuters của ông Vũ Tú Thành, trưởng văn phòng Việt Nam của Hội đồng Kinh doanh Hoa Kỳ-ASEAN (USABC) nhưng không tiết lộ thông tin vì vẫn trong giai đoạn đàm phán sơ khởi.

Còn một quan chức khác ẩn danh cho biết GlobalFoundries, nhà sản xuất linh kiện bán dẫn theo hợp đồng lớn thứ ba thế giới và tập đoàn Đài Loan PSMC cũng có mặt trong các cuộc họp. GlobalFoundries từng được đích thân tổng thống Mỹ mời tham gia một cuộc họp cấp cao nhân chuyến công du Hà Nội. Nhưng kể từ đó, tập đoàn Mỹ chưa thể hiện quan tâm đầu tư vào Việt Nam. Một người phát ngôn của GlobalFoundries « *không bình luận tin đồn trên thị trường* ». Còn PSMC không hồi âm đề nghị phản hồi của Reuters.

Các cuộc gặp ở giai đoạn hiện tại chủ yếu nhằm khảo sát lợi ích và thảo luận về những chương trình khuyến khích và hỗ trợ trong tương lai, kể cả về cung ứng điện, cơ sở hạ tầng và nguồn nhân lực có tay nghề. Để khẳng định quyết tâm của Việt Nam, tại Hội nghị cấp cao về công nghiệp bán dẫn, bộ trưởng Nguyễn Chí Dũng cho biết : « *Việt Nam đã xây dựng đề án phát triển nguồn nhân lực với mục tiêu hình thành đội ngũ 50.000 kỹ sư cho ngành công nghiệp này đến năm 2030. Đồng thời xây dựng nhiều cơ chế ưu đãi đầu tư hấp dẫn cho các công ty, tập đoàn ngành bán dẫn. Các dự án đầu tư ngành bán dẫn thuộc lĩnh vực công nghệ cao được áp dụng những ưu đãi cao nhất trong khuôn khổ pháp luật Việt Nam* ».

Những trở ngại trước mắt

Tuy nhiên, thách thức lớn trước mắt của Việt Nam là thiếu kỹ sư công nghệ thông tin. Mỗi kỹ sư cần đến 4 năm đào tạo và nếu chờ thế hệ kỹ sư mới, Việt Nam sẽ bỏ lỡ cơ hội. Cho nên, theo ông Nguyễn Thiện Nghĩa, phó cục trưởng phụ trách Cục Công nghiệp Công nghệ Thông tin và

Truyền Thông, bộ Văn Hóa-Thông Tin, được trang VnBusiness trích dẫn ngày 31/10, Việt Nam có thể tận dụng đội ngũ kỹ sư công nghệ thông tin khoảng 300.000 người để phát triển thêm các năng lực, kỹ năng để có thể trở thành lực lượng lành nghề trong thiết kế chip.

Về hỗ trợ từ phía chính phủ cho cơ sở hạ tầng, một chuyên gia phụ trách chương trình chuỗi cung ứng, Đại Học Quốc Gia Hà Nội, cho rằng Việt Nam có thể hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước, như tập đoàn Viettel, xây dựng các nhà máy với trang thiết bị nhập khẩu.

Tuy nhiên, ông Robert Li, phó chủ tịch Synopsys Mỹ, một công ty thiết kế chip điện tử Mỹ hiện hoạt động ở Việt Nam, kêu gọi chính phủ « *suy nghĩ kỹ* » trước khi tài trợ xây dựng nhà máy. Tại Hội nghị cấp cao về công nghiệp bán dẫn, ông nhấn mạnh đến chi phí xây dựng một nhà máy sản xuất có thể lên đến 50 triệu đô la, cùng với nguy cơ cạnh tranh về trợ cấp với Trung Quốc, Mỹ, Hàn Quốc và Liên Hiệp Châu Âu, trong khi những bên này cũng lần lượt công bố kế hoạch tài trợ sản xuất chip điện tử từ 50 đến 150 tỉ đô la.

Còn đối với ông John Neuffer, chủ tịch Hiệp hội Mỹ công nghiệp linh kiện bán dẫn, chính phủ Việt Nam nên tập trung vào những lĩnh vực liên quan đến chip điện tử mà Việt Nam có thể mạnh, như lắp ráp, đóng gói và kiểm tra. Việt Nam hiện là đối tác lý tưởng của nhiều tập đoàn trong lĩnh vực này, trong đó có các doanh nghiệp Mỹ.

Từ 10 năm qua, tập đoàn Mỹ Intel đã đặt nhà máy lắp ráp, đóng gói và thử nghiệm chip lớn nhất thế giới tại Việt Nam, với vốn đầu tư hơn 1 tỉ đô la. Ngày 11/10/2023, tập đoàn Amkor đã khánh thành nhà máy Amkor Technology Việt Nam (ATV) tại khu công nghiệp Yên Phong II-C, tỉnh Bắc Ninh, tập trung vào việc cung cấp các giải pháp lắp ráp và kiểm tra cho các công ty sản xuất điện tử và bán dẫn hàng đầu thế giới. Đây là giai đoạn I trị giá 520 triệu đô la trong dự án có tổng vốn đầu tư 1,6 tỉ đô la của Amkor.

Hãng xe Thành Bưởi trong "trận đánh đẹp" truyền thông

tuankhanh

31/10/2023



Xe khách Thành Bưởi gây tai nạn tại Đồng Nai.

Câu chuyện hãng xe vận tải Thành Bưởi từ lúc có những tin tức “tố cáo” của báo chí cho đến lúc phải ngừng hoạt động, phải nói là một vụ đánh thần tốc. Mọi diễn biến được tính toán đưa lên trên mặt trận truyền thông khiến bộ mặt của một hãng xe trở nên đen đủi dần, tệ hại dần, và cuối cùng bị gọi tên như tội phạm, dù chưa có toà án nào kết luận.

Nếu nói về hoạt động truyền thông của Việt Nam, từ vụ Ngọc Trinh qua đến Thành Bưởi, có thể nói đây là một cột mốc quan trọng đánh dấu ngày báo chí Việt Nam đã bước vào giai đoạn phối hợp nghiêm, “đánh đẹp” trong sự nhất quán quan điểm, tuần tự và trật tự trên không gian mạng. Gần như không tìm thấy bất cứ một góc nhìn cân đo nào khác, đối với ‘người có tội’ theo chủ trương.

Sự kiện hàng đầu của hãng xe Thành Bưởi, được Sở GTVT TPHCM chỉ ra là vụ nhà xe này gây tai nạn khiến năm người chết và nhiều người bị thương ở Đồng Nai ngày 30 Tháng Chín 2023. Rồi sau đó, đẩy dần lên là chuyện trốn thuế, tài xế chạy nhanh nhiều lần bị phạt, giao xe cho tài xế có sai phạm về hợp đồng và giấy phép...

Quả thật, gây tai nạn là chuyện phải làm nghiêm. Trốn thuế phải phạt, sai phạm về người và giấy phép lái xe phải bị xử lý. Nhưng theo mô tả của của nhiều tờ báo, truyền hình trong cơ

say đắm tổ có những điều mà người ta tưởng chừng như, cả nước đang vào cuộc lật mặt một tổ chức xã hội đen đang lũng đoạn đất nước.

Gây tai nạn trong công việc vận tải, thiết nghĩ không chỉ có Thành Bưởi. Nhiều hãng xe hoạt động trên các tuyến đường miền Nam mòn mỏi lâu nay không được nâng cấp, đã làm đủ mọi cách để làm được công việc của mình. Và khi tai nạn xảy ra, có tên nhiều hãng xe lớn, kể cả đối thủ của Thành Bưởi. Ví dụ tai nạn “nghiêm trọng” như báo chí mô tả về Thành Bưởi, hãng xe Phương Trang cũng nhiều lần [lật xe](#), làm bị thương nhiều hành khách. Mà chuyện lật xe của Phương Trang cũng thường xảy ra từ [cả chục năm](#) nay. Kể cả [chết người](#), hãng xe Phương Trang cũng có. Chuyện mới nhất còn gần hơn cả Thành Bưởi, xảy ra vào đầu [Tháng Mười](#) này.

Duy nhất trên báo [Tri Thức & Cuộc Sống](#), một dòng ngắn nằm chen lẫn giữa các lời “tố cáo”, như đánh thức mơ hồ về mặt khác của “trận đánh đẹp” phối hợp, đang tập trung vào Thành Bưởi. “Thực tế, thời gian qua, không chỉ có nhà xe Thành Bưởi có dấu hiệu vi phạm mà nhiều nhà xe khác cũng có nhiều tai tiếng, nhưng chưa được xử lý triệt để, toàn diện”, trích bài viết.

Để nhấn mạnh vào tính “xã hội đen” của hãng xe Thành Bưởi, các tờ báo thay phiên nhau đặt những tựa rất kêu như “sự lộng hành của Thành Bưởi”, “Nhà xe công khai thách thức pháp luật”, thậm chí có báo còn đặt câu hỏi đầy trong sáng và đạo đức “ai chống lưng cho Thành Bưởi?”. Liệu đây là một câu hỏi tu từ hay là một khát vọng đi tới sự thật của báo chí Việt Nam? Và nếu có một quan chức nào đó chống lưng, tờ báo nào sẽ là nơi đầu tiên công khai tên nhân vật đó?

Thậm chí, câu chuyện tai nạn do xe Thành Bưởi gây ra, được giật tít là nguyên cơ của sự lên án tập thể, không có một tờ báo nào quan tâm đến nạn nhân, để phỏng vấn chi tiết công ty này về cách thức giải quyết hậu sự cho người bị nạn, và chuyện này sẽ là tiền đề cho việc các tai nạn xe trong tương lai thế nào, chẳng hạn?

Trên trang Facebook của nhà báo [Huy Đức](#) có một nhận định đáng suy nghĩ về “trận đánh đẹp”, rầm rập thẳng hàng của truyền thông nhà nước: “*Nên cá thể hóa các sai phạm [của các cá nhân trong Thành Bưởi] để xử lý theo đúng pháp luật thay vì nhắm vào doanh nghiệp*”.

Quả vậy, trong sự phát triển của Việt Nam, đời sống kinh tế có muôn điều cần giải quyết. May thay, Việt Nam là một quốc gia có công bố luật pháp của mình. Ai làm nấy chịu, và cần thì phạt nặng. Trịnh Văn Quyết đang ngồi chờ ra tòa, bị truy tố, nhưng hãng hàng không Bamboo vẫn hoạt động, không thể đóng cửa vì gắn với tên ông ta. Ông Trần Bắc Hà khi bị giam giữ, nhưng không có nghĩa hệ thống ngân hàng BIDV bị giải thể vì ông ta là người đứng đầu.

Việc xử lý vi phạm của công ty Thành Bưởi là chuyện phải làm, theo luật pháp Việt Nam. Nhưng những “trận đánh đẹp” của báo chí Việt Nam lúc này, là một ví dụ buồn chán về sự ăn theo thông tin, hừng hực tố giác trong khung được phép, thậm chí làm hỗn loạn cả các tin tức và thái độ của người dân.

Những trận đánh đẹp rồi có thể được in thành sách, một ngày nào đó, trong cơn hăng say tuyên vận, nhưng nhiều năm nữa, khi đọc lại, có thể là điều vô cùng bẽ bàng về sự thô lậu của nghề làm báo. Thậm chí, có thể là nỗi nhục âm thầm của những người làm báo chân chính vì không đủ sức để cưỡng lại được dòng chảy một chiều ghê sợ lúc này.

‘Bộ GD biên soạn SGK sẽ quay lại độc quyền, đi ngược xu hướng quốc tế’



Đại biểu Nguyễn Duy Thanh – Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Cà Mau. (Ảnh: quochoi.vn)

Theo đại biểu Nguyễn Duy Thanh, đoàn giám sát đề nghị Bộ GD-ĐT tạo biên soạn một bộ SGK phổ thông là quay lại tình trạng độc quyền, đi ngược xu hướng quốc tế.

Chiều ngày 31/10, Quốc hội thảo luận về tình hình kinh tế – xã hội. Về việc Bộ GD-ĐT có nên biên soạn một bộ SGK hay không, ĐB Nguyễn Duy Thanh (đoàn Cà Mau) cho rằng điều này không phù hợp với Nghị quyết 122/2020 của Quốc hội và Luật Giáo dục năm 2019.

Theo ông Thanh, về cơ sở thực tiễn, việc giao Bộ GD-ĐT biên soạn một bộ SGK không phù hợp chủ trương xã hội hóa.

“Tôi tin rằng nếu đoàn giám sát của Ủy ban Thường vụ Quốc hội có đầy đủ thông tin về chính sách biên soạn sách giáo khoa của các nước trên thế giới thì sẽ không nêu kiến nghị Bộ GD-ĐT tạo biên soạn một bộ sách giáo khoa phổ thông”.

“Việc này dễ dẫn đến triệt tiêu xã hội hóa, quay lại tình trạng độc quyền, trái với chủ trương khuyến khích xã hội hóa và đi ngược lại xu hướng quốc tế”, ông Thanh nói.

Dẫn báo cáo của đoàn giám sát nêu giai đoạn 2015-2022, Chính phủ bố trí 213.400 tỷ đồng cho đổi mới sách giáo khoa phổ thông, trong đó chi thường xuyên 81.000 tỷ đồng, chi đầu tư 131.600 tỷ đồng, ông Thanh đề nghị cung cấp số liệu cho biết mức chi nói trên vượt bao nhiêu so với chi bình thường hàng năm cho giáo dục phổ thông theo quy định.

“Chi đổi mới sách giáo khoa là bao nhiêu, gồm những khoản nào? Nếu không tách bạch các khoản chi này sẽ gây hiểu nhầm về số tiền khổng lồ và cách Chính phủ chi tiêu ngân sách”, ông Thanh nói.

Ông Thanh đề nghị làm rõ trong việc xã hội hóa sách giáo khoa, đóng góp của doanh nghiệp bao nhiêu, nhà nước chi bao nhiêu và ngân sách tiết kiệm được bao nhiêu tiền, từ đó đánh giá đầy đủ chủ trương này.

Đại biểu Lưu Bá Mạc (Sở KH&CN Lạng Sơn) cũng cho rằng thời điểm này, không nên giao cho Bộ GD-ĐT biên soạn SGK mà Bộ nên tập trung nghiên cứu, lựa chọn hiệu quả các bộ SGK đã và đang sử dụng hiện tại.

Theo ông Mạc, việc biên soạn bộ SGK mới tại thời điểm này là không thực sự cấp thiết. Trên cơ sở các bộ SGK hiện tại, lựa chọn bộ SGK phù hợp với năng lực giảng dạy của giáo viên, đồng thời phù hợp với năng lực học tập của học sinh từng trường, từng địa phương.

Minh Long

Hàng không Vietnam Airlines lỗ thêm hơn 2.270 tỷ đồng trong quý 3/2023



Lũy kế 9 tháng năm 2023, Vietnam Airlines lỗ hơn 3.700 tỷ đồng, ghi nhận 15 quý lỗ liên tiếp.

(Ảnh minh họa: EQRoy/Shutterstock)

Trong quý 3/2023, Hãng Hàng không Quốc gia Việt Nam (Vietnam Airlines) tiếp tục báo lỗ sau thuế hơn 2.270 tỷ đồng, ghi nhận 15 quý lỗ liên tiếp. Theo báo cáo gửi CMSC, hãng bay này dự báo lỗ hơn 4.500 tỷ đồng năm 2023.

Vietnam Airlines (Mã chứng khoán: HVN) công bố kết quả kinh doanh hợp nhất quý 3 với doanh thu thuần đạt gần 23.570 tỷ đồng, tăng 11% so với cùng kỳ năm trước, kéo theo lãi gộp đạt 1.240 tỷ đồng.

Sau khi trừ đi tất cả các chi phí, Vietnam Airlines báo lỗ sau thuế hơn 2.270 tỷ đồng trong quý 3/2023, ghi nhận 15 quý lỗ liên tiếp từ quý 1/2020 đến nay.

Tính chung 9 tháng đầu năm 2023, lỗ sau thuế cổ đông công ty mẹ HVN là 3.743 tỷ đồng, thấp hơn phân nửa so với con số cùng kỳ năm trước (lỗ 7.790 tỷ đồng).

Lũy kế, lỗ sau thuế chưa phân phối tính đến thời điểm cuối tháng 9 lên đến hơn 37.930 tỷ đồng.

Chi phí tài chính vẫn là gánh nặng đối với hãng bay này. Cụ thể, chi phí tài chính quý 3 ghi nhận 1.895 tỷ đồng, tăng 24% so với cùng kỳ năm trước, trong đó chi phí lãi vay chiếm 397 tỷ đồng. Chi phí bán hàng và quản lý tăng lần lượt 61% và 8%.

Nợ phải trả cuối kỳ là gần 74.280 tỷ đồng, tăng 5% sau 3 tháng. Vay và nợ thuê tài chính chiếm hơn 28.580 tỷ đồng, tương đương với 38%. Vốn chủ sở hữu đang âm đến 13.950 tỷ đồng.

Vietnam Airlines vẫn chưa tổ chức Đại hội đồng cổ đông thường niên 2023. Theo thông báo mới đây, công ty dời tổ chức từ 15/11 sang 22/11, ngày đăng ký cuối cùng giữ nguyên là 12/10.

Theo báo cáo vào tháng 9 của Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp (CMSC) gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư, ước tính Vietnam Airlines có thể lỗ trước thuế 4.515 tỷ đồng trong năm nay.

Căn cứ quy định tại điểm e khoản 1 Điều 120 tại Nghị định số 155/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Chứng khoán ngày 26/11/2019. Cổ phiếu của công ty đại chúng bị hủy bỏ niêm yết khi xảy ra một trong các trường hợp sau đây:

- Kết quả sản xuất, kinh doanh bị thua lỗ trong 3 năm liên tục;
- Hoặc tổng số lỗ lũy kế vượt quá số vốn điều lệ thực góp;
- Hoặc vốn chủ sở hữu âm trong báo cáo tài chính kiểm toán năm gần nhất trước thời điểm xem xét.

Theo các chuyên gia, với kết quả kinh doanh nói trên, Vietnam Airlines đã vi phạm cả 3 quy định này và nhiều khả năng sẽ bị hủy niêm yết trên thị trường chứng khoán.

Đức Minh