

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 1904/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 22 tháng 10 năm 2014

**QUYẾT ĐỊNH**

**Phê duyệt Kế hoạch hành động phát triển Ngành Công nghiệp đóng tàu thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam-Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030**

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2011;

Căn cứ Quyết định số 1043/QĐ-TTg ngày 01 tháng 7 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam-Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải,

**QUYẾT ĐỊNH:**

**Điều 1.** Ban hành kèm theo Quyết định này Kế hoạch hành động phát triển Ngành Công nghiệp đóng tàu thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam-Nhật Bản hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030 theo Quyết định số 1043/QĐ-TTg ngày 01 tháng 7 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ.

**Điều 2.** Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

**Điều 3.** Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các đơn vị, cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

**Nơi nhận:**

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- HĐND, UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng Bí thư;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Tòa án nhân dân tối cao;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;
- Ngân hàng Chính sách xã hội;
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;
- UBTW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- Các tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước;
- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Cổng TTĐT, các Vụ: TH, KTN, KTTH, ĐMDN, V.III, Công báo;
- Lưu: VT, QHQT (XH) (3b). 365

**THỦ TƯỚNG**



**Nguyễn Tấn Dũng**

**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

**KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG**

**Phát triển ngành công nghiệp đóng tàu thực hiện Chiến lược công nghiệp hóa  
của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam-Nhật Bản  
hướng đến năm 2020, tầm nhìn 2030**

*(Ban hành kèm theo Quyết định số 1901/QĐ-TTg ngày 22 tháng 10 năm 2014  
của Thủ tướng Chính phủ)*

**I. PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG**

**1. Thế giới và khu vực**

Thị trường đóng mới tàu quốc tế chỉ tăng trưởng mạnh trong giai đoạn 2003-2007, sau đó sụt giảm đột ngột vào các năm 2008-2009 do tác động của khủng hoảng tài chính toàn cầu. Số đơn hàng tàu hàng khô năm 2008 là 295 triệu DWT, đến năm 2009 là 288 triệu DWT. Mặc dù phục hồi nhẹ vào năm 2010, thị trường đóng tàu mới tiếp tục sụt giảm vào năm 2011-2012 do kinh tế thế giới chậm phục hồi, khủng hoảng nợ công ở khu vực đồng Euro và giảm tín dụng cho ngành đóng tàu. Dữ liệu thống kê toàn ngành công nghiệp cho thấy, tính đến cuối tháng 9 năm 2013, ngành công nghiệp đóng tàu toàn cầu đã đạt hiệu quả kinh doanh vượt mức năm 2012. Khối lượng đơn đặt hàng tăng khoảng 63% so với cùng kỳ năm 2012. Trong năm 2013, các công ty đóng tàu trên thế giới nhận được đơn đặt hàng cung cấp 3.159 tàu với tổng trọng tải là 101.343GT.

Kể từ thập kỷ 1980, ngành đóng tàu thế giới đã có sự chuyển dịch mạnh mẽ từ khu vực châu Âu sang châu Á. Đến đầu thập kỷ 1990, châu Á đã trở thành trung tâm đóng tàu mới của thế giới. Cho đến năm 2011, Trung Quốc chiếm tỷ trọng cao nhất về số đơn hàng, trong khi ngành đóng tàu ở Hàn Quốc phục hồi vị thế hàng đầu. Các nước như Ấn Độ, Việt Nam, Bra-xin, Phi-lip-pin và Thổ Nhĩ Kỳ đang nỗ lực để gia tăng thị phần của mình.

Châu Âu vẫn giữ thế mạnh về tàu cao cấp, trong khi Trung Quốc đang chiếm lĩnh thị trường tàu cấp thấp. Xu hướng dịch chuyển ngành đóng tàu sẽ tiếp tục từ Châu Âu chuyển sang Châu Á. Hàn Quốc và Nhật Bản vẫn dẫn đầu thế giới về khả năng đóng các tàu phức tạp như các tàu LNG và tàu chở container cỡ lớn. Các nhà máy Hàn Quốc đang mở rộng sang các thị trường chuyên ngành mới như tàu khoan, giàn khoan và năng lượng tái tạo, sử dụng cơ sở hạ tầng và nhân công trước đây dùng để đóng tàu thương mại.

Ngành đóng tàu đang chứng kiến những thay đổi lớn như: tăng các loại tàu phục vụ khai thác dầu khí, tàu chở khí, các loại tàu mới phải đảm bảo các yêu cầu cao về tiêu chuẩn môi trường, giảm khí thải, tiết kiệm năng lượng, ứng dụng mạnh các công nghệ tự động hóa, công nghệ thông tin... Bên cạnh đó, các định chế tài chính tập trung nguồn vốn hơn cho các ngành liên quan đến năng lượng, và ít chú trọng hơn đến ngành đóng tàu.

## **2. Vị trí, vai trò của ngành đóng tàu ở Việt Nam**

Việt Nam có bờ biển dài 3.260 km, và vùng đặc quyền kinh tế trên biển Đông rộng hơn 1.000.000 km<sup>2</sup>, là một trong 10 quốc gia có chỉ số cao nhất về độ dài của bờ biển ở ba hướng Đông, Nam và Tây Nam; có vị trí thuận lợi cho phát triển ngành đóng tàu.

Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 xác định kinh tế biển là động lực để lôi kéo, thúc đẩy các vùng khác phát triển; tạo sự chuyển biến cơ bản và toàn diện cơ cấu kinh tế biển theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Một giải pháp quan trọng để thực hiện Chiến lược biển đến năm 2020 là phát triển công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển. Chính phủ vừa quyết định phát triển năm nhóm khu kinh tế ven biển để tập trung đầu tư phát triển từ nguồn ngân sách Nhà nước giai đoạn 2013 - 2015: Khu kinh tế Chu Lai (tỉnh Quảng Nam) và Dung Quất (tỉnh Quảng Ngãi); khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải (thành phố Hải Phòng); khu kinh tế Nghi Sơn (Thanh Hóa); khu kinh tế Vũng Áng (Hà Tĩnh); khu kinh tế đảo Phú Quốc và cụm đảo Nam An Thới (Kiên Giang). Các khu kinh tế ven biển hình thành sẽ tạo môi trường đầu tư thuận lợi hơn cho một số vùng ven biển và có thể kích thích phát triển ngành đóng tàu.

Chiến lược phát triển kinh tế xã hội 10 năm 2011-2020 được Đại hội lần thứ XI của Đảng thông qua nhấn mạnh: “Phát triển mạnh kinh tế biển tương xứng với vị thế và tiềm năng biển của nước ta, gắn phát triển kinh tế biển với đảm bảo an ninh, quốc phòng, bảo vệ chủ quyền vùng biển. Phát triển nhanh một số khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển, ưu tiên phát triển các ngành công nghiệp năng lượng, đóng tàu, xi măng, chế biến thủy sản chất lượng cao... Phát triển cảng biển, dịch vụ cảng biển và vận tải biển, sông - biển; phát triển các đội tàu, công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển”.

Chiến lược phát triển thủy sản Việt Nam đến năm 2020 yêu cầu phải phát triển ngành cơ khí đóng, sửa chữa tàu thuyền và dịch vụ hậu cần nghề cá: Tập trung đầu tư củng cố phát triển đồng bộ công nghiệp cơ khí, đóng, sửa chữa tàu cá... Đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng công nghệ tiên tiến vào sản xuất vỏ tàu, máy tàu, ngư cụ...

## **3. Thực trạng phát triển ngành đóng tàu**

Ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam bắt đầu được đầu tư mạnh mẽ từ năm 2002, và mới chỉ đang trong giai đoạn tiếp nhận chuyển giao từ các trung tâm đóng tàu lớn ở châu Á. Khủng hoảng tài chính thế giới từ năm 2008 đã khiến cho toàn

ngành đóng tàu chịu ảnh hưởng nặng nề và dẫn đến quá trình tái cơ cấu toàn diện Tập đoàn công nghiệp tàu thủy (Vinashin).

Ngoài Vinashin được thành lập từ năm 2006 (nay là Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC)) giữ vai trò nòng cốt, ngành đóng tàu của Việt Nam còn có các cơ sở đóng tàu thuộc sở hữu của các đơn vị sau: (1) Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, (2) Tập đoàn dầu khí quốc gia Việt Nam và một số tập đoàn và Tổng công ty Nhà nước khác, (3) các cơ sở đóng tàu thuộc quản lý của Bộ Quốc phòng, (4) các doanh nghiệp địa phương và tư nhân, và (5) doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

**Năng lực đóng và sửa chữa tàu:** Việt Nam có 120 nhà máy đóng, sửa chữa tàu với trọng tải trên 1.000 DWT, với 170 công trình nâng hạ thủy (chủ yếu cho tàu dưới 5.000 DWT, chỉ có 2 công trình cho tàu 300 - 400 nghìn DWT). Tổng công suất thiết kế của các nhà máy khoảng 2,6 triệu DWT/năm, nhưng năng lực thực tế đạt 800.000 - 1.000.000 DWT/năm (31-39% công suất thiết kế), trong đó đảm nhận 50% nhu cầu trong nước (300.000 - 400.000DWT/năm); xuất khẩu 500.000 - 600.000 DWT/ năm chiếm 0,3 - 0,4% thị phần đóng tàu thế giới. Về sửa chữa mới đáp ứng 41,7 - 46% đội tàu quốc gia, một phần do hầu hết các công trình nâng hạ thủy là phục vụ cho đóng mới. Tính trong năm 2010 tàu Việt Nam ra nước ngoài sửa chữa hết khoảng 75 triệu USD. Do đó, thị trường trong nước và thế giới vẫn còn tiềm năng, phụ thuộc vào mức độ phục hồi của kinh tế thế giới và bản thân nỗ lực của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam trong việc nâng cao hiệu quả quản trị, hiệu quả tổ chức sản xuất, cải thiện chất lượng và tính cạnh tranh về giá của sản phẩm. Mặc dù năng lực sản xuất về trọng tải đảm bảo được, song tiến độ giao tàu và tỉ lệ nội địa hóa không đạt.

**Về công nghiệp hỗ trợ:** Quyết định số 2840/QĐ-BCT ngày 28/5/2010 của Bộ Công Thương ban hành danh mục máy móc, thiết bị, vật tư, nguyên liệu trong nước đã sản xuất được trong đó có một số thiết bị sử dụng cho ngành đóng tàu gồm: Nồi hơi công suất đến 25kg/h; Động cơ diesel 50 HP (sử dụng cho các xuồng cỡ nhỏ); một số máy gia công như: máy tiện, máy khoan, máy bào, máy nén khí; lắp đặt được một số loại cần trục tàu, chế tạo máy bơm, van. Tổng Công ty máy Động lực và máy Nông nghiệp sản xuất được một số loại xích neo, vòng bi, máy phát điện. Một số cơ sở liên doanh và 100% vốn nước ngoài sản xuất nồi hơi, chân vịt, trang thiết bị điện, sơn, nội thất, cần cẩu, xuồng cứu sinh; một số cơ sở tư nhân sản xuất máy neo, neo, xích neo, chân vịt, thiết bị trên boong, vật liệu hàn, hệ trục... Tuy nhiên tiến độ phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ còn chậm; đầu tư dàn trải, chưa đạt được mục tiêu tỉ lệ nội địa hóa.

**Về lao động:** tính đến năm 2010, toàn ngành có khoảng gần 100.000 lao động, trong đó Vinashin có khoảng 43.797 lao động (đến 7/2013 còn khoảng 26.000 lao động), song các lao động có chứng chỉ quốc tế còn rất ít so với yêu cầu.

**Về thiết kế:** Có thể thực hiện khâu thiết kế công nghệ phục vụ thi công của các nhà máy. Khâu thiết kế kỹ thuật chỉ đáp ứng được yêu cầu cho các dòng tàu nhỏ, thông dụng. Chưa có bề thử mô hình đạt tiêu chuẩn quốc tế để phát triển các mẫu thiết kế mới, toàn bộ thiết kế kỹ thuật của các tàu xuất khẩu vẫn mua của nước ngoài. Đây là điểm yếu nhất của ngành đóng tàu Việt Nam hiện nay và sẽ còn là điểm yếu trong thời gian tới nếu không có chính sách ưu tiên đầu tư, đào tạo đội ngũ kỹ sư thiết kế.

**Về đăng kiểm:** Cục Đăng kiểm Việt Nam là thành viên của Hiệp hội các tổ chức giám sát kỹ thuật và phân cấp tàu quốc tế (OTNK), thành viên sáng lập của Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu châu Á (ACS), đồng thời có mối quan hệ song phương, thay thế lẫn nhau với hầu hết các thành viên của Hiệp hội các tổ chức phân cấp tàu quốc tế (IACS), song chưa tham gia nhiều vào các hợp đồng đóng tàu xuất khẩu cũng như đăng kiểm độc lập với một số đơn hàng đóng tàu lớn cho các chủ tàu trong nước.

**Về đào tạo:** ngoài các trường Đại học: Bách khoa, Hàng hải, Giao thông vận tải và các trường nghiệp vụ GTVT còn có các cơ sở đào tạo kỹ thuật nghiệp vụ và trung cấp nghề với năng lực đào tạo 8.000-10.000 lao động trung, sơ cấp đủ đáp ứng về số lượng, song chất lượng chưa đáp ứng được yêu cầu của ngành.

#### **4. Vấn đề tồn tại đối với ngành công nghiệp đóng tàu**

*Thứ nhất,* thiếu tầm nhìn chiến lược và chương trình hành động cụ thể hướng đến phát triển ngành công nghiệp đóng tàu phù hợp với diễn biến phát triển mang tính chu kỳ của ngành công nghiệp đóng tàu thế giới. Hiện chưa có cơ quan nghiên cứu được giao làm nhiệm vụ thống kê, dự báo, nghiên cứu chiến lược nên ngành luôn ở thế bị động, phát triển thiếu bền vững.

*Thứ hai,* Hầu hết các công trình nâng hạ thủy của các nhà máy đóng tàu trong nước đều phục vụ cho đóng mới. Hiệu quả sử dụng hạ tầng ngành đóng tàu còn thấp; đầu tư dàn trải, trang thiết bị chưa đồng bộ. Hiệu quả quản trị và ứng dụng IT để quản trị hệ thống (thiết kế-sản xuất-tài chính) còn thấp, chưa đảm bảo được quản trị chi phí và giao tàu đúng hạn.

*Thứ ba,* Năng lực nghiên cứu và phát triển (R&D) còn yếu; đầu tư cho R&D trong ngành hàng hải và công nghiệp đóng tàu hầu như không đáng kể; kỹ năng và đội ngũ nhân lực chưa được tăng cường theo kịp yêu cầu phát triển của ngành. Nhân lực/kỹ sư thiết kế còn rất yếu, ngay cả SBIC tỷ lệ kỹ sư thiết kế cũng thấp, khoảng trên 1%. Tiến trình đào tạo thiết kế, kỹ sư hàng hải, chuyên gia hoạch định sản xuất và kỹ sư đóng tàu còn tụt hậu xa so với các tiêu chuẩn quốc tế. Không đủ khả năng để thiết kế tàu theo kịp yêu cầu thị trường. Những khó khăn kinh tế nói chung và của các cơ sở đóng tàu nói riêng trong thời gian gần đây cũng ảnh hưởng đáng kể đến môi trường và động lực làm việc của nhân lực trong ngành.

*Thứ tư,* hiện có quá nhiều nhà máy đóng tàu được phân tán ở nhiều địa phương trong cả nước. Nhiều nhà máy đầu tư chưa hoàn thiện, đầu tư chắp vá qua nhiều giai

đoạn, ít có nhà máy đạt chuẩn quốc tế. Thiếu sự gắn kết hữu cơ giữa các ngành kinh tế khác như vận tải, công nghiệp dầu khí, du lịch và thủy sản với công nghiệp đóng tàu.

*Thứ năm*, công nghiệp phụ trợ trong nước phát triển tự phát, thiếu đồng bộ, phụ thuộc quá lớn vào các nhà sản xuất vật tư thiết bị tại Trung Quốc và các nước Châu Á khác cũng như tại Châu Âu.

*Thứ sáu*, các công ty vận tải hàng hải trong nước gặp nhiều khó khăn trong tìm kiếm nguồn vốn để đầu tư mở rộng đội tàu.

Cuối cùng, năng lực quản lý và tổ chức sản xuất, quản lý kinh tế, tính minh bạch thông tin ở phần lớn các nhà máy đóng tàu còn yếu.

## II. MỤC TIÊU ĐẾN NĂM 2020

Đưa ngành đóng tàu trở thành ngành mũi nhọn trong thực hiện Chiến lược kinh tế biển; tập trung vào sản xuất một số gam sản phẩm phù hợp với điều kiện phát triển của Việt Nam; xác lập lòng tin trên thị trường thế giới về Việt Nam là một quốc gia có ngành đóng tàu với chất lượng cao. Một số chỉ tiêu định lượng đến năm 2020:

- Tốc độ tăng giá trị sản lượng toàn ngành: 5-10%.

- Dành 70-80% năng lực sản xuất phục vụ nhu cầu đóng tàu các loại ở trong nước, phục vụ phát triển kinh tế, xã hội, quốc phòng, an ninh, trừ một số loại tàu như: tàu ngầm, tàu tuần dương hạm, tàu chiến đấu, đòi hỏi công nghệ và kỹ thuật cao.

- Từ 3-10% dành cho xuất khẩu; Số lượng tàu xuất khẩu dự kiến 1,67-2,16 triệu tấn/năm.

Các nhiệm vụ cụ thể như sau:

1. Hình thành 3 cụm liên kết ngành đóng tàu ở ba miền Bắc, Trung, Nam. Tập trung vào ưu tiên sản xuất một số gam tàu có nhu cầu cao trên thị trường trong nước và thế giới trên cơ sở tận dụng cơ sở hạ tầng đã có và hợp tác với các đối tác có nhiều kinh nghiệm và trình độ khoa học - kỹ thuật cao như Nhật Bản và Hàn Quốc.

**Chỉ tiêu trung gian:** giảm mạnh số nhà máy lắp ráp tàu đi liền với hình thành/củng cố một số ít các doanh nghiệp cốt lõi, xóa bỏ từng bước tình trạng đầu tư dàn trải, phân tán.

Nhóm tàu tập trung phát triển: Ngày 27/11/2013, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 2290/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 theo đó xác định duy trì và phát huy năng lực của các cơ sở đóng và sửa chữa tàu hiện

có, đáp ứng nhu cầu của thị trường trong nước và ngoài nước. Đóng mới tàu biển tập trung vào nhóm tàu có trọng tải 30.000-50.000 DWT phù hợp với nhu cầu sử dụng của chủ tàu trong nước bao gồm: tàu khách, tàu vận tải cỡ nhỏ, tàu tìm kiếm cứu nạn xa bờ, tàu tuần tra, tàu vận tải thông thường như tàu hàng khô, tàu container, tàu chở hóa chất, tàu hàng rời tới 50.000 tấn, tàu chở xi măng rời tới 30.000 tấn; và các tàu đặc chủng dành cho thị trường xuất khẩu như tàu phục vụ khai thác dầu khí, tàu đánh bắt thủy sản, tàu công trình, tàu lai dắt, tàu kéo, tàu cuốc, tàu hút.

2. Xây dựng ba trung tâm sửa chữa tàu hạng thấp đến trung theo hướng tập trung ở các vùng có lợi thế về vị trí địa lý, gần các cảng biển lớn và/hoặc tuyến hàng hải quốc tế.

Theo Quyết định số 2290/QĐ-TTg ngày 27/11/2013 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020 đề cập đến vấn đề sửa chữa tàu biển: đầu tư thiết bị phù hợp với yêu cầu bảo vệ môi trường để có thể sửa chữa tàu có tải trọng từ 100.000 - 300.000 tấn khi nhu cầu tăng cao.

**Chỉ tiêu trung gian:** đến năm 2020, các trung tâm sửa chữa tàu có khả năng đáp ứng 90% nhu cầu sửa chữa của tàu hạng thấp và 60-70% nhu cầu sửa chữa tàu hạng trung.

3. Nâng cao tỷ lệ nội địa hóa trên cơ sở bảo đảm liên kết giữa ngành đóng tàu và các ngành công nghiệp hỗ trợ trong nước và khuyến khích thu hút đầu tư nước ngoài vào các ngành công nghiệp hỗ trợ cho ngành đóng tàu, trước hết ưu tiên cho một số gam tàu có thị trường tiêu thụ trong và ngoài nước và có lợi thế cạnh tranh.

4. Xây dựng thể chế, hệ thống văn bản pháp lý cho ngành, phát triển các loại hình sản phẩm, quy mô sản phẩm, nâng cao năng lực R&D.

### **III. TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030**

1. Phát triển công nghiệp tàu thủy dài hạn phù hợp với nhu cầu của thị trường, khả năng tài chính và năng lực quản lý.

2. Hình thành một số trung tâm có khả năng đóng mới tàu chuyên dụng công nghệ cao, giá trị kinh tế lớn bao gồm cả tàu container, tàu chở dầu, kho nổi chứa dầu đến 100.000 tấn đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế, phục vụ trong nước và xuất khẩu.

### **IV. NHỮNG VẤN ĐỀ MANG TÍNH CHIẾN LƯỢC**

1. Tái cơ cấu (sắp xếp, tổ chức lại...) hệ thống nhà máy đóng tàu cả nước hiện có theo hướng sử dụng tập trung cơ sở hạ tầng và nguồn nhân lực hiện có.

2. Phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành đóng tàu (các loại máy, thiết bị điện chuyên dụng, động cơ diesel cỡ nhỏ, máy phát điện cỡ nhỏ, trục chân vịt, thép tấm, thép hình, ống ...) và bảo đảm quan hệ cung ứng-hợp tác giữa các ngành này.

Đến năm 2020: tập trung vào các loại phụ tùng máy thủy, thiết bị, phụ kiện boong, ống điện chuyên dụng và cơ khí; từng bước hình thành công nghiệp sản xuất thép vỏ tàu cho các tàu hạng thấp đến trung.

3. Phát triển thị trường trong nước và xuất khẩu tàu thủy và dịch vụ sửa chữa tàu; ưu tiên một số gam tàu có thị trường tiêu thụ và có lợi thế cạnh tranh. Thực hiện nhiệm vụ chung trong chiến lược phát triển thủy sản Việt Nam đến năm 2020: “củng cố, phát triển ngành cơ khí đóng, sửa chữa tàu cá, có lộ trình phù hợp chuyển nhanh các tàu cá vỏ gỗ sang vỏ thép, vật liệu mới...”.

4. Đào tạo nhân lực có trình độ cao, chuyên nghiệp ở tất cả các cấp từ quản lý, kỹ sư, đến công nhân, đặc biệt ưu tiên đội ngũ kỹ sư thiết kế tàu thủy, quản lý dự án đóng tàu.

5. Xây dựng năng lực R&D, phục vụ cho ba cụm liên kết ngành ở ba miền Bắc, Trung, Nam.

6. Cơ chế giám sát.

## V. KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG

1. Tái cơ cấu hệ thống nhà máy đóng tàu cả nước hiện có theo hướng sử dụng tập trung cơ sở hạ tầng và nguồn nhân lực đã có

TT	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
1.1	<p>Hình thành 3 cụm liên kết ngành đóng tàu và xây dựng một số ít các doanh nghiệp cốt lõi của ngành:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đánh giá, lựa chọn, xác định các doanh nghiệp cốt lõi, là các doanh nghiệp hoạt động hiệu quả, có vị trí thuận lợi, cơ sở vật chất được trang bị tương đối tốt và có khả năng liên kết với các cơ sở đóng tàu trong nước.</li> <li>- Tiếp tục thực hiện tái cơ cấu để đạt mục tiêu: hình thành ba cụm liên kết ngành đóng tàu và xây dựng một số ít các doanh nghiệp cốt lõi, thúc đẩy các doanh nghiệp tham gia chuỗi giá</li> </ul>	Bắt đầu từ Quý IV/2014 và hoàn thành vào Quý II/2015	Bộ Giao thông vận tải.	Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Khoa học và Công nghệ, Hiệp hội Doanh nghiệp Cơ khí Việt Nam



	trị của các tập đoàn đa quốc gia.			
1.2	<p>Liên doanh đóng tàu với nước ngoài:</p> <p>Lựa chọn 01 nhà máy để liên doanh đóng tàu với đối tác chiến lược, các dòng tàu sử dụng năng lượng hiệu quả, han thiện với môi trường</p>	Bắt đầu từ Quý IV/2014 đến Quý I/2018.	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Kế hoạch và Đầu tư

## 2. Phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành đóng tàu

TT	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
2.1	<p>Về chính sách thuế:</p> <p>Rà soát lại toàn bộ thuế suất ưu đãi đối với nhập khẩu nguyên liệu, linh kiện và đề xuất thuế nhập khẩu/danh mục nguyên liệu, linh kiện được hưởng ưu đãi. Xem xét lại cơ chế, chính sách thuế đang áp dụng với các doanh nghiệp sản xuất trang thiết bị tàu thủy đang xuất khẩu, hướng ưu đãi khi họ bán được cho nhà máy đóng tàu trong nước. Cần rà soát toàn bộ các văn bản hiện hành liên quan, ưu đãi đối với phát triển công nghiệp hỗ trợ, ưu đãi trong chương trình cơ khí trọng điểm kết hợp với lộ trình giảm thuế theo AFTA và WTO, đề xuất danh mục/thuế suất ưu đãi theo lộ trình.</p>	Bắt đầu từ Quý IV/2014 và hoàn thành vào Quý II/2015	Bộ Tài chính	Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương
2.2	<p>Ưu đãi thuế:</p> <p>Rà soát các ưu đãi về thuế: (1) thuế thu nhập doanh nghiệp; (2) thuế ưu đãi đối với sản xuất sản phẩm công nghệ cao, đối với sản</p>	Bắt đầu từ Quý IV/2014 và hoàn thành vào Quý	Bộ Tài chính	

	xuất sản phẩm trung gian cho ngành đóng tàu.	II/2015		
2.3	<p>Thủ tục hải quan và thuế:</p> <p>Xây dựng và công khai hóa các thủ tục, tiêu chuẩn áp dụng cho các doanh nghiệp.</p> <p>Rà soát, đơn giản hóa và giảm thiểu thủ tục hành chính; thực hiện hiện đại hóa khâu thủ tục hành chính và hải quan; thủ tục và quy trình thẩm định để được ưu đãi.</p> <p>Áp dụng cơ chế kho ngoại quan cho các cơ sở đóng tàu xuất khẩu (Đơn giản hóa các thủ tục) giảm chi phí, thời gian của quá trình nhập khẩu, đóng tàu, tái xuất tàu.</p>	Bắt đầu từ Quý IV/2014 và hoàn thành vào Quý II/2015	Bộ Tài chính	
2.4	<p>Tạo cơ chế tín dụng:</p> <p>Hình thành Quỹ hỗ trợ phát triển ngành đóng tàu trong giai đoạn 2015-2020</p>	Bắt đầu từ Quý IV/2014 và hoàn thành vào Quý III/2015	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư
2.5	<p>Giảm chi phí tiếp cận vốn và vay vốn:</p> <p>Thực hiện chế độ bảo lãnh khi dự án có chủ trương cấp bảo lãnh, thời điểm thực hiện phải phù hợp với tiến độ dự án và thời hạn vay, lãi suất vay phù hợp đảm bảo hiệu quả dự án.</p>	Bắt đầu từ Quý IV/2014 và hoàn thành Quý II/2015	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam
2.6	<p>Quy hoạch ngành:</p> <p>Thực hiện theo Quy hoạch ngành được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 2290/QĐ-TTgCP ngày 27/11/2013.</p>	Bắt đầu từ Quý I/2014 và thực hiện đến quý IV/2020	Bộ Giao thông vận tải	

2.7	Xây dựng quan hệ đối tác chiến lược: Thiết lập đối tác chiến lược giữa các nhà đầu tư tiềm năng vào các doanh nghiệp đóng tàu nhằm xây dựng và củng cố quan hệ cung ứng – hợp tác, hình thành công nghiệp hỗ trợ.	Bắt đầu thực hiện Quý IV/2014	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Kế hoạch và Đầu tư
2.8	Áp dụng tiêu chuẩn quốc tế: Xây dựng và ban hành Bộ tiêu chuẩn Ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam, từng bước áp dụng tiêu chuẩn quốc tế về công nghệ, bảo vệ môi trường vào ngành đóng tàu Việt Nam.	Bắt đầu thực hiện Quý I/2015 hoàn thành Quý I/2018	Bộ Giao thông vận tải	

### 3. Phát triển thị trường tiêu thụ tàu và dịch vụ sửa chữa tàu trong nước và xuất khẩu

TT	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
3.1	Nghiên cứu, xác định một số gam tàu có thị trường tiêu thụ trong và ngoài nước và Việt Nam có lợi thế cạnh tranh, trên cơ sở đó phát triển công nghiệp hỗ trợ, trước hết ưu tiên cho sản xuất các gam tàu này:  Nghiên cứu, ban hành cơ chế, chính sách để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp đóng tàu trong nước đối với các gam tàu mà Việt Nam có điều kiện phát triển và tăng cường mối liên kết giữa các ngành kinh tế khác với công nghiệp với đóng	Bắt đầu thực hiện Quý IV/2014 hoàn thành quý II/2015	Bộ Giao thông vận tải	

	tàu			
3.2	Thực hiện nhiệm vụ chung trong chiến lược phát triển thủy sản Việt Nam đến năm 2020: “củng cố, phát triển ngành cơ khí đóng, sửa chữa tàu cá, có lộ trình phù hợp chuyển nhanh các tàu cá vỏ gỗ sang vỏ thép, vật liệu mới...”: Tìm kiếm nguồn vốn từ các nước đối tác để tài trợ cho chương trình đóng mới tàu cá vỏ thép, vật liệu mới tại Việt Nam. Đối tác có thể hỗ trợ tư vấn thiết kế, công nghệ đóng tàu cho các nhà máy đóng tàu tại Việt Nam, đồng thời phối hợp với các nhà máy đóng tàu chuyên giao công nghệ đánh bắt, bảo quản thủy sản cho ngư dân.	Bắt đầu thực hiện từ Quý IV/2014	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Tài chính
3.3	Đơn giản hóa thủ tục bán hàng tại thị trường nội địa của doanh nghiệp xuất khẩu nhằm phát triển các doanh nghiệp hỗ trợ và tăng tỷ lệ nội địa hóa đối với doanh nghiệp đóng tàu.	Bắt đầu thực hiện từ Quý IV/2014 và hoàn thành Quý II/2015	Bộ Công Thương	

**4. Đào tạo nhân lực có trình độ cao, chuyên nghiệp, đẳng cấp quốc tế cho tất cả các cấp**

TT	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
	Đào tạo nhân lực chất lượng cao: Rà soát lại các chương trình đào tạo; nhất là đào tạo nhân lực chất lượng cao đang được thực hiện (cả giáo viên và học viên); rà soát lại các cơ sở đào tạo, dạy nghề có đào tạo về kỹ	Bắt đầu thực hiện Quý IV/2014 hoàn thành Quý IV/2015	Bộ Giao thông vận tải.	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Lao động Thương binh và Xã hội, Bộ Giáo dục và Đào tạo.

	<p>năng tay nghề liên quan đến lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp đóng tàu; đánh giá nội dung đào tạo; chương trình đào tạo, sửa đổi chương trình cho phù hợp với nhu cầu phát triển công nghiệp hỗ trợ và công nghiệp đóng tàu như đã trình bày.</p> <p>Lựa chọn 01 cơ sở giáo dục Đại học và 02 cơ sở đào tạo nghề hợp tác với nước ngoài để nâng cấp, nhằm đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành đóng tàu.</p> <p>Về kinh phí đào tạo:</p> <p>Hỗ trợ kinh phí đào tạo nghề, phân bổ chỉ tiêu đào tạo nước ngoài cho ngành công nghiệp hỗ trợ, tập trung ở các nước có ngành đóng tàu phát triển;</p> <p>Xây dựng tiêu chuẩn kiểm tra đánh giá tay nghề trong ngành công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp đóng tàu.</p>			
--	---	--	--	--

**5. Xây dựng năng lực R&D, phục vụ cho ba cụm liên kết ngành ở ba miền Bắc, Trung, Nam**

TT	Kế hoạch hành động	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì	Cơ quan phối hợp
	Xây dựng 01 trung tâm R&D ở phía Bắc nhằm phục vụ chung cho ba cụm ngành với sự tham gia của Nhà nước và của doanh nghiệp.	Bắt đầu thực hiện Quý II/2015 hoàn thành	Bộ Giao thông vận tải	Bộ Kế hoạch và Đầu tư

		Quý IV/2019		
--	--	----------------	--	--

## **VI. TỔ CHỨC THỰC HIỆN VÀ CƠ CHẾ GIÁM SÁT**

### **1. Phân công nhiệm vụ**

a. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

- Thành lập Nhóm công tác với sự tham gia của các bên liên quan để tổ chức thực hiện Kế hoạch hành động đồng bộ, hiệu quả.

- Đôn đốc, kiểm tra các cơ quan, đơn vị, địa phương triển khai thực hiện Kế hoạch; hàng năm tổng hợp tình hình thực hiện, báo cáo Ban Chỉ đạo; định kỳ tiến hành sơ kết, tổng kết đánh giá kết quả, hiệu quả thực hiện Kế hoạch hành động, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

b. Các Bộ, ngành liên quan có trách nhiệm:

- Tổ chức xây dựng và thực hiện các nội dung, nhiệm vụ của Kế hoạch hành động phù hợp với chức năng nhiệm vụ của mình nêu tại phần V của Kế hoạch.

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải đánh giá kết quả, hiệu quả thực hiện các nhiệm vụ, nội dung được phân công để tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

c. Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực công nghiệp đóng tàu căn cứ nội dung, nhiệm vụ trong Kế hoạch hành động này, chủ động xây dựng các đề án, dự án cụ thể để đầu tư triển khai thực hiện.

### **2. Giám sát tình hình thực hiện kế hoạch hành động**

Bộ Giao thông vận tải thực hiện giám sát tình hình triển khai Kế hoạch hành động và báo cáo tại các cuộc họp của Tổ Công tác Chiến lược công nghiệp hoá mỗi năm một lần. Tổ Công tác sẽ báo cáo kết quả giám sát lên Ban Chỉ đạo Chiến lược công nghiệp hoá.

### **3. Điều chỉnh Kế hoạch hành động**

Trong quá trình thực hiện Kế hoạch, nếu có khó khăn, vướng mắc, các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp phản hồi về Bộ Giao thông vận tải và Tổ Công tác Chiến lược công nghiệp hoá để xem xét giải quyết.

Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Tổ Công tác Chiến lược công nghiệp hoá và các Bộ, ngành liên quan tổng hợp và đánh giá kết quả thực hiện đến năm 2016 cũng như kinh nghiệm phù hợp của phía Nhật Bản, trên cơ sở đó sẽ điều chỉnh lại Kế hoạch hành động cần được thực hiện từ năm 2017.

#### 4. Nguồn kinh phí

Nguồn vốn thực hiện Kế hoạch hành động được huy động từ các nguồn: ngân sách trung ương; ngân sách địa phương; vốn viện trợ quốc tế; vốn huy động xã hội, cộng đồng và các nguồn vốn hợp pháp khác./.

THỦ TƯỚNG



Nguyễn Tấn Dũng