PHẦN VĂN BẢN KHÁC

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ	CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: 2290/QĐ-TTg	*Hà Nội, ngày 27 tháng 11 năm 2013*

QUYẾT ĐỊNH
Về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;

Căn cứ Nghị quyết số 27/2007/NQ-CP ngày 30 tháng 5 năm 2007 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa X về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020;

Xét đề nghị của Bộ Giao thông vận tải tại Tờ trình số 12102/TTr-BGTVT ngày 11 tháng 11 năm 2013 về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

I. QUAN ĐIỂM PHÁT TRIỂN

1. Quy hoạch phát triển tổng thể ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam phải đáp ứng yêu cầu thực hiện Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, góp phần phát triển kinh tế - xã hội; tận dụng được các điều kiện sẵn có về tài nguyên biển, lao động và xu thế phát triển của ngành công nghiệp tầu thủy thế giới. Quy hoạch hệ thống các nhà máy được phân bố một cách hợp lý, tập trung tại các vùng có lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, thị trường, thương mại và khu vực hàng hải truyền thống. Gắn kết chặt chẽ việc phát triển ngành công nghiệp tầu thủy với phát triển công nghiệp quốc phòng, công nghiệp hỗ trợ và các ngành kinh tế khác.

2. Lựa chọn phương hướng và bước đi thích hợp, kết hợp giữa tự lực với nhập khẩu và hợp tác; khuyến khích các nguồn lực để xây dựng và phát triển ngành công nghiệp tầu thủy theo quy hoạch có hiệu quả, đồng thời có cơ chế, chính sách phù hợp để phát triển đáp ứng nhu cầu thực tế.

3. Mở rộng hợp tác liên doanh, liên kết với nước ngoài; tăng cường thu hút đầu tư công nghệ đóng tầu tiên tiến bằng chính sách linh hoạt, tạo bước đột phá trong thu hút đầu tư; tạo dựng và củng cố liên kết sản xuất giữa doanh nghiệp nước ngoài và doanh nghiệp trong nước; mở rộng khối lượng và nâng cao giá trị sửa chữa tầu trong và ngoài nước. Từng bước xây dựng và phát triển ngành công nghiệp tầu thủy gắn với tăng trưởng xanh, tiết kiệm năng lượng, đảm bảo các yêu cầu về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

II. MỤC TIÊU

1. Mục tiêu tổng quát

Xây dựng và phát triển ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam đến năm 2020 và định hướng phát triển đến năm 2030 nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế biển phù hợp với Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội; góp phần củng cố quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền quốc gia trên các vùng biển và hải đảo của Tổ quốc.

2. Mục tiêu cụ thể

a) Đến năm 2020: Duy trì và phát huy năng lực của các cơ sở đóng và sửa chữa tầu thuyền hiện có; phát triển các cơ sở đóng mới và sửa chữa tầu thuyền đáp ứng nhu cầu của thị trường trong nước, nước ngoài; hình thành một số trung tâm sửa chữa tầu có quy mô lớn gắn liền với hệ thống cảng biển và các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng; có công nghệ sửa chữa tầu tiên tiến, thân thiện với môi trường; đảm bảo chất lượng và giá thành sửa chữa cạnh tranh; có thể đảm nhận sửa chữa đồng bộ các loại tầu thuyền trong nước và nước ngoài có trọng tải đến 300.000 tấn;

b) Đến năm 2030: Phát triển dài hạn ngành công nghiệp tầu thủy phù hợp với nhu cầu của thị trường, khả năng tài chính và năng lực quản lý; hình thành một số trung tâm có khả năng đóng mới tầu thuyền chuyên dụng có công nghệ cao, giá trị kinh tế lớn, bao gồm cả tầu container, tầu chở dầu, tầu chở hàng rời, ụ nổi và kho nổi chứa dầu đến 100.000 tấn đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về chất lượng, phục vụ nhu cầu thị trường trong nước và xuất khẩu.

III. NỘI DUNG QUY HOẠCH

1. Về cơ sở đóng mới tầu thuyền: Duy trì các trung tâm đóng mới tầu thuyền, cụ thể như sau:

a) Khu vực phía Bắc: Tập trung tại Hải Phòng, Quảng Ninh trên cơ sở các Nhà máy đóng tầu Hạ Long, Phà Rừng và Bạch Đằng, trong đó Nhà máy đóng tầu Hạ

Long chuyên môn hóa đóng mới các gam tầu vận tải phức tạp, có yêu cầu công nghệ cao như tầu chở ô tô, tầu container, tầu tổng hợp đến 70.000 tấn. Nhà máy đóng tầu Phà Rừng chuyên môn hóa đóng mới các gam tầu cỡ trung bình từ 10.000 đến 40.000 tấn, loại tầu chính là tầu chở hóa chất, tầu chở dầu và tầu chở hàng rời. Nhà máy đóng tầu Bạch Đằng chuyên môn hóa đóng mới các gam tầu, thiết bị nổi phức tạp, có yêu cầu công nghệ cao như: Tầu chở khí hóa lỏng (LPG), tầu container có trọng tải đến 30.000 tấn. Định hướng từ nay đến năm 2020, giữ lại một phần nhà máy đóng tầu Nam Triệu để di chuyển Nhà máy đóng tầu Bạch Đằng ra khỏi khu vực nội thành thành phố Hải Phòng;

Các nhà máy còn lại thực hiện đóng các gam tầu thuyền thông thường hoặc đóng vai trò là các cơ sở vệ tinh cho các nhà máy đóng tầu lớn trong khu vực. Cụ thể, Công ty đóng tầu Thịnh Long đóng tầu kiểm ngư, tầu cá, tầu hàng có trọng tải đến 25.000 tấn; Nhà máy đóng tầu Nam Triệu được quy hoạch giữ lại một phần phục vụ di dời Nhà máy đóng tầu Bạch Đằng ra khỏi trung tâm thành phố, phần còn lại sẽ được bán, chuyển nhượng, hợp tác đầu tư theo quy định. Công ty cơ khí đóng tầu Vinacomin đóng các gam tầu hàng rời có trọng tải từ 15.000 đến 30.000 tấn và làm vệ tinh cho Nhà máy đóng tầu Hạ Long. Công ty chế tạo thiết bị và đóng tầu Hải Phòng (LISEMCO) đóng để xuất khẩu các gam tầu container cỡ nhỏ có trọng tải đến 6.500 tấn. Các nhà máy đóng tầu vận tải hiện có dọc theo các sông Văn Úc, Kinh Môn, Thái Bình, Trà Lý, Sông Hồng, Ninh Cơ, Sông Đáy và sông Đào Nam Định thuộc địa phận các tỉnh, thành phố Hải Phòng, Quảng Ninh, Hải Dương, Hà Nội, Phú Thọ, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình là các cơ sở đóng tầu có trọng tải dưới 5.000 tấn hoặc làm vệ tinh cho các nhà máy đóng tầu khác trong khu vực, được phát triển phù hợp với quy hoạch của địa phương, phù hợp với nhu cầu của thị trường và các quy hoạch chuyên ngành khác của địa phương và khu vực;

Các cơ sở đóng mới tầu thuyền chuyên dụng, đặc biệt, phương tiện nổi phục vụ hoạt động của các lực lượng vũ trang; tầu công trình, tầu tìm kiếm, cứu nạn, tầu nghiên cứu biển tại khu vực phía Bắc được xây dựng tập trung tại khu vực Hải Phòng (trên cơ sở các nhà máy đóng tầu Damen, Sông Cấm, 189, Hồng Hà và X46);

Thực hiện di dời các Nhà máy sông Cấm, X46 ra khỏi trung tâm thành phố Hải Phòng, trong đó, sáp nhập Nhà máy đóng tầu Bến Kiền vào Nhà máy đóng tầu Sông Cấm; xây dựng hoàn thiện cơ sở II của X46 tại bờ Bắc sông Cấm để xây dựng thành trung tâm đóng, sửa chữa tầu chuyên dụng và làm vệ tinh cho các nhà máy đóng tầu khác trong khu vực.

b) Khu vực miền Trung: Tập trung tại các tỉnh Quảng Ngãi, Khánh Hòa trên cơ sở các nhà máy lớn hiện có, trong đó Nhà máy đóng tầu Dung Quất chuyên môn hóa đóng tầu dầu cỡ lớn có trọng tải đến 100.000 tấn, kho nổi chứa dầu và kết cấu giàn khoan phục vụ ngành dầu khí; sau năm 2015, tìm kiếm đối tác mạnh về

công nghệ, thị trường và vốn để liên doanh, liên kết, hợp tác đầu tư hoàn chỉnh nhà máy theo quy hoạch, có thể đóng tầu theo đơn đặt hàng xuất khẩu các gam tầu ổn định. Nhà máy tầu biển Hyundai - Vinashin đóng mới các gam tầu tổng hợp có trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn phục vụ xuất khẩu. Nhà máy đóng tầu Cam Ranh, sau năm 2015 tập trung đóng mới các gam tầu hàng rời, hàng tổng hợp và tầu chở dầu có trọng tải đến 50.000 tấn. Nhà máy đóng tầu Oshima - Cam Ranh đóng mới các gam tầu vận tải có trọng tải từ 30.000 đến 50.000 tấn phục vụ xuất khẩu. Các nhà máy còn lại tập trung đóng các loại tầu du lịch, thủy sản, tầu chuyên dụng và làm vệ tinh cho các Nhà máy nêu trên, phát triển phù hợp với quy hoạch của địa phương, phù hợp với nhu cầu thị trường và quy hoạch chuyên ngành của địa phương và khu vực;

Các cơ sở đóng mới tầu thuyền chuyên dụng, đặc biệt, phương tiện nổi phục vụ hoạt động của các lực lượng vũ trang; tầu công trình, tầu tìm kiếm, cứu nạn, tầu nghiên cứu biển tại khu vực miền Trung được xây dựng tập trung tại Đà Nẵng, Cam Ranh (trên cơ sở các nhà máy Sông Thu và X52).

c) Khu vực phía Nam: Tập trung khai thác có hiệu quả các nhà máy đóng tầu hiện có (gồm Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Công nghiệp tầu thủy Sài Gòn và Nhà máy đóng và sửa chữa tầu biển Long Sơn), trong đó Nhà máy của Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Công nghiệp tầu thủy Sài Gòn đóng mới các gam tầu dịch vụ kỹ thuật dầu khí, phà chở khách, tầu chở khách và tầu chở hàng có trọng tải đến 25.000 tấn, kết hợp sửa chữa tầu vận tải. Nhà máy đóng và sửa chữa tầu biển Long Sơn đóng tầu vận tải có trọng tải đến 50.000 tấn phục vụ xuất khẩu. Các nhà máy đóng tầu vận tải khác (bao gồm nhà máy đóng tầu Ba Son, An Phú, PTSC Ship Yard, nhà máy đóng tầu đặc chủng và sản xuất trang thiết bị tầu thủy Nhơn Trạch (Đồng Nai), Caric, X51, Bảo Tín, Sài Gòn Ship Yard, nhà máy của các công ty đóng tầu trong khu công nghiệp Đông Xuyên) đóng tầu chuyên dụng, các loại tầu du lịch, tầu nghiên cứu biển, tầu dịch vụ dầu khí, tầu khách... và làm vệ tinh cho các nhà máy nêu trên, được phát triển phù hợp với quy hoạch của địa phương, phù hợp với nhu cầu thị trường và quy hoạch chuyên ngành của địa phương và khu vực;

Các cơ sở đóng mới tầu thuyền chuyên dụng, đặc biệt, phương tiện nổi phục vụ hoạt động của các lực lượng vũ trang; tầu công trình, tầu tìm kiếm, cứu nạn, tầu nghiên cứu biển tại khu vực phía Nam được xây dựng tập trung tại Vũng Tầu, Đồng Nai, Sài Gòn (trên cơ sở các nhà máy X51, Ba Son, PTSC Ship Yard, Nhà máy đóng tầu đặc chủng và sản xuất trang thiết bị tầu thủy Nhơn Trạch, Đồng Nai, Nhà máy Caric, Sài Gòn Ship Yard và các công ty đóng tầu trong khu công nghiệp Đông Xuyên). Khu vực phía Nam (tại các tỉnh miền Tây Nam Bộ như Long An, Hậu Giang, Cần Thơ, Kiên Giang) ưu tiên phát triển các nhà máy đóng tầu,

phương tiện thủy nội địa, tầu đánh cá và tầu ven biển cỡ nhỏ phục vụ nhu cầu thị trường phía Nam.

2. Về cơ sở sửa chữa tầu thuyền

Các cơ sở sửa chữa tầu thuyền được xây dựng, phát triển gắn liền với quy hoạch xây dựng, phát triển các cơ sở đóng mới, quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, trong đó khu vực phía Bắc gắn liền với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh được quy hoạch gồm nhà máy sửa chữa tầu biển Nosco-Vinalines, nhà máy của Công ty trách nhiệm hữu hạn sửa chữa tầu biển Vinalines Đông Đô, các Nhà máy đóng tầu Phà Rừng, Bạch Đằng và Hạ Long. Khu vực miền Trung, các nhà máy sửa chữa tầu biển được ưu tiên phát triển tại các vịnh khu vực Nam Trung Bộ có quy mô xây dựng đáp ứng một phần nhu cầu sửa chữa đội tầu quốc tế hoạt động trên các tuyến hàng hải quốc tế qua khu vực Biển Đông và hỗ trợ cho đội tầu ra vào các cảng biển thuộc Nhóm cảng biển số 5; hạn chế phát triển các cơ sở đóng mới và sửa chữa tầu biển do không còn quỹ đất và khó khăn trong giải quyết vấn đề môi trường, bao gồm cơ sở sửa chữa của Công ty Cam Ranh, Dung Quất, Hyundai - Vinashin, đầu tư thiết bị công nghệ phù hợp với yêu cầu về bảo vệ môi trường để tham gia vào thị trường sửa chữa tầu có trọng tải từ 100.000 đến 300.000 tấn khi nhu cầu sửa chữa tăng cao. Khu vực phía Nam, đầu tư hoàn chỉnh các nhà máy hiện có hoặc đang thực hiện đầu tư nhằm hình thành hệ thống các nhà máy sửa chữa tầu thuyền gắn với hệ thống cảng biển lớn đã được quy hoạch, phục vụ hệ thống cảng biển khu vực Cái Mép - Thị Vải, Soài Rạp, Nhà Bè, Sài Gòn, bao gồm Nhà máy X51, cơ sở sửa chữa của Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên đóng tầu và công nghiệp hàng hải Sài Gòn, Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Công nghiệp tầu thủy Sài Gòn; phục vụ hệ thống cảng biển trên sông Hậu, khu vực Trà Vinh; phục vụ hệ thống các cảng biển khu vực vịnh Thái Lan, khu vực Cà Mau, Kiên Giang.

3. Về cơ sở phá dỡ tầu cũ

Định hướng phát triển các cơ sở phá dỡ tầu cũ tập trung tại khu vực Hải Phòng và một số tỉnh miền Trung có điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội phù hợp theo nguyên tắc tận dụng tối đa cơ sở hạ tầng sẵn có của các nhà máy đóng mới và sửa chữa tầu thuyền; phá dỡ tầu thuyền phải bảo đảm an toàn, an ninh, phòng, chống cháy, nổ và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, bảo vệ môi trường.

Vị trí, quy mô các cơ sở phá dỡ tầu cũ do Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài nguyên và Môi trường và các địa phương xác định, xây dựng và công bố quy hoạch cụ thể.

4. Về phát triển công nghiệp phụ trợ phục vụ công nghiệp tầu thủy

Mạng lưới các nhà máy công nghiệp phục vụ ngành công nghiệp đóng tầu được quy hoạch xây dựng gắn với quy hoạch ngành công nghiệp hỗ trợ trên cả

nước, trong đó: Khu vực phía Bắc xây dựng các khu công nghiệp tầu thủy (hiện có khu Công nghiệp tầu thủy An Hồng, Shinec, Cái Lân) theo đúng quy hoạch được duyệt. Khu vực miền Trung tận dụng triệt để năng lực gia công của các dây chuyền sản xuất ống, mạ, đúc, rèn; dây chuyền sửa chữa động cơ diezen tầu thủy của các đơn vị quân đội; ưu tiên dành quỹ đất trong các khu công nghiệp Phú Yên, Khánh Hòa để xây dựng các nhà máy công nghiệp phụ trợ hỗ trợ các trung tâm đóng, sửa chữa tầu miền Trung. Khu vực phía Nam tận dụng triệt để năng lực gia công của các dây chuyền sản xuất ống, mạ, đúc, rèn; dây chuyền sửa chữa động cơ diezen tầu thủy và các nhà máy cơ khí công nghiệp tầu thủy đóng tầu của các đơn vị quân đội, các doanh nghiệp trong khu công nghiệp Đông Xuyên và các khu công nghiệp khác.

Xây dựng các trung tâm xử lý chất thải rắn, kim loại nặng và chất thải công nghiệp tại các khu công nghiệp gắn với các trung tâm đóng, sửa chữa tầu các khu vực, phía Bắc đặt tại Khu công nghiệp Cái Lân, Khu công nghiệp Phà Rừng; miền Trung đặt tại Khu công nghiệp Dung Quất, Nam Vân Phong, Cam Ranh; miền Nam đặt tại Khu công nghiệp Cái Mép - Thị Vải và các khu công nghiệp khác phù hợp với quy hoạch chuyên ngành của địa phương và khu vực.

5. Về cơ sở đào tạo, dạy nghề và nghiên cứu thiết kế tầu thuyền

Từng bước xây dựng hoàn chỉnh hệ thống đào tạo công nhân kỹ thuật, trình độ trung cấp, cao đẳng nghề và trình độ đại học phục vụ ngành công nghiệp tầu thủy gắn liền với hệ thống các trường, cơ sở đào tạo, cơ sở dạy nghề hiện có, trong đó: Đối với đào tạo đại học và sau đại học, nghiên cứu bổ sung các chuyên ngành công nghiệp tầu thủy tại các trường đại học hiện có (Đại học Bách khoa, Hàng hải, Giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh). Đối với đào tạo nghề, tiếp tục duy trì và đầu tư chiều sâu về cơ sở vật chất các trường, cơ sở thực hành; nâng cao chất lượng giảng viên, cải tiến chương trình đào tạo tại các trường hiện có, liên kết đào tạo với nước ngoài để đào tạo lao động có chứng chỉ quốc tế tại các khu vực Bắc, Trung và Nam. Đẩy mạnh hợp tác liên kết các cơ sở thiết kế tầu trong nước và quốc tế. Đầu tư trung tâm nghiên cứu, bể thử mô hình tầu thủy đạt tiêu chuẩn quốc tế thông qua chương trình phòng thí nghiệm trọng điểm quốc gia. Hoàn thiện hệ thống quy chuẩn kỹ thuật đóng tầu phù hợp với yêu cầu hội nhập quốc tế về công nghiệp đóng tầu.

6. Định hướng quy hoạch phát triển công nghiệp tầu thủy đến năm 2030

Sau năm 2020 đến 2030 tiếp tục đầu tư chiều sâu các nhà máy, cơ sở công nghiệp và đào tạo thuộc ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam nhằm nâng cao công suất khai thác của các nhà máy đã đầu tư; xem xét đầu tư một số nhà máy tiềm năng với quy mô phù hợp, đáp ứng nhu cầu thị trường.

7. Tiến độ thực hiện

a) Giai đoạn từ nay đến năm 2015: Tiếp tục tái cơ cấu toàn diện ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam một cách cơ bản, bảo đảm giữ được các cơ sở đóng, sửa chữa tầu thủy được đề cập trong quy hoạch phục vụ nhu cầu của thị trường; duy trì cơ bản năng lực của ngành đóng tầu đáp ứng các nhu cầu trong nước và xuất khẩu; chuyển đổi công năng, sáp nhập hoặc giải thể theo quy định để tránh tình trạng kinh doanh thua lỗ và đầu tư dàn trải đối với các cơ sở đóng mới và sửa chữa tầu hoạt động không hiệu quả, thua lỗ kéo dài;

b) Giai đoạn từ năm 2016 đến năm 2020: Thực hiện di chuyển dần một số nhà máy ra khỏi trung tâm đô thị (Sông Cấm, Bạch Đằng tại khu vực Hải Phòng) và xây dựng hoàn chỉnh các nhà máy đóng, sửa chữa tầu có vốn đầu tư nước ngoài theo quy hoạch để đến năm 2020 hình thành các trung tâm đóng, sửa chữa tầu tại 03 khu vực Bắc, Trung, Nam đạt mức công nghệ và năng suất tương đương với các nước trong khu vực; từng bước nâng dần sản lượng tầu xuất khẩu với các sản phẩm có khả năng cạnh tranh của Việt Nam như các tầu vận tải có yêu cầu độ phức tạp cao, bao gồm tầu chở ô tô, tầu container, tầu chở dầu, một số gam tầu chở hóa chất, tầu tổng hợp; xuất khẩu một số tầu chuyên dụng như tầu tuần tra cao tốc, tầu tìm kiếm cứu nạn, tầu công trình và du thuyền với số lượng tầu xuất khẩu dự tính khoảng 1,67 - 2,16 triệu tấn/năm, bao gồm cả các đơn đặt hàng của các doanh nghiệp có vốn nước ngoài thực hiện gia công xuất khẩu cho các công ty mẹ.

8. Các cơ chế, chính sách và giải pháp chủ yếu

a) Ưu tiên sắp xếp lại các nhà máy đóng và sửa chữa tầu phù hợp với các đề án tái cơ cấu Tập đoàn Công nghiệp tầu thủy Việt Nam và các doanh nghiệp khác hoạt động trong lĩnh vực tầu thủy;

b) Lựa chọn đối tác chiến lược cho ngành công nghiệp tầu thủy, đồng thời thúc đẩy các doanh nghiệp tham gia vào chuỗi giá trị các tập đoàn đa quốc gia;

c) Đẩy mạnh phát triển công nghiệp phụ trợ phục vụ ngành công nghiệp tầu thủy; đẩy mạnh đổi mới công nghệ đóng mới và sửa chữa tầu;

d) Xây dựng cơ chế, chính sách về vốn, thuế phục vụ nhu cầu phát triển công nghiệp tầu thủy theo quy hoạch; cơ chế, chính sách tiêu thụ sản phẩm, dịch vụ đóng tầu và sửa chữa tầu trong nước;

đ) Dành quỹ đất thích hợp tại các địa phương phục vụ phát triển công nghiệp tầu thủy; các cơ sở đóng mới và sửa chữa tầu được sử dụng nguồn vốn từ việc chuyển đổi công năng khi phải di dời theo quy hoạch;

e) Áp dụng chính sách như đối với kho ngoại quan đối với việc nhập khẩu vật tư, thiết bị của các nhà máy đóng tầu xuất khẩu.

9. Nguồn vốn thực hiện

Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng công nghiệp tầu thủy. Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế (cả trong và ngoài nước) tham gia đầu tư xây dựng phát triển các cơ sở đóng mới và sửa chữa tầu, công nghiệp phụ trợ bằng các hình thức phù hợp theo quy định hiện hành. Nguồn vốn ngân sách chỉ tập trung đầu tư hỗ trợ một phần các hạng mục công trình hạ tầng thiết yếu phục vụ sản xuất (các hạng mục công trình công cộng, hạ tầng kết nối đến các nhà máy) cho các nhà máy thực hiện nhiệm vụ mục tiêu chiến lược quốc gia.

Điều 2. Trách nhiệm thực hiện

1. Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý thực hiện quy hoạch; tổ chức thỏa thuận đối với các dự án đầu tư cụ thể theo quy hoạch được duyệt; phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có liên quan nghiên cứu, lập quy hoạch chi tiết các cơ sở đóng và sửa chữa tầu; trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định điều chỉnh quy hoạch này khi cần thiết. Tổ chức rà soát, hoàn thiện chính sách ưu tiên sử dụng sản phẩm, dịch vụ đóng mới và sửa chữa tầu trong nước; chương trình, nội dung đào tạo, dạy nghề phục vụ ngành công nghiệp tầu thủy; hệ thống các quy chuẩn kỹ thuật ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam. Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường và các địa phương có liên quan xác định vị trí, xây dựng và công bố quy hoạch các cơ sở phá dỡ tầu cũ theo quy định.

2. Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các địa phương và các cơ quan liên quan xây dựng quy hoạch phát triển ngành công nghiệp phụ trợ hỗ trợ ngành công nghiệp tầu thủy trong phạm vi cả nước. Nghiên cứu, xây dựng các cơ chế, chính sách khuyến khích sử dụng các sản phẩm cơ khí sản xuất trong nước, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

3. Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Ngân hàng Nhà nước Việt Nam và các cơ quan liên quan nghiên cứu, xây dựng các cơ chế, chính sách để huy động, thu hút các nguồn vốn trong và ngoài nước nhằm khuyến khích phát triển ngành công nghiệp tầu thủy Việt Nam, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định.

4. Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì nghiên cứu chính sách phát triển khoa học công nghệ và chuyển giao công nghệ đóng, sửa chữa tầu, chính sách đầu tư phòng thí nghiệm trọng điểm - bể thử mô hình tầu thủy theo chương trình trọng điểm quốc gia.

5. Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện chương trình, nội dung đào tạo, dạy nghề đáp ứng nhu cầu phát triển nhân lực cho ngành công nghiệp tầu thủy.

6. Các Bộ, ngành khác và địa phương có chính sách khuyến khích sử dụng sản phẩm, dịch vụ đóng mới và sửa chữa tầu trong nước.

Điều 3. Điều khoản thi hành

Quyết định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chịu trách nhiệm thi hành Quyết định này./.

THỦ TƯỚNG

Nguyễn Tấn Dũng