

MỤC LỤC

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT TRONG LUẬN VĂN.....	6
DANH MỤC CÁC BẢNG TRONG LUẬN VĂN	6
DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ TRONG LUẬN VĂN.....	6
1. Lý do lựa chọn đề tài.....	8
2. Mục tiêu của luận văn:	9
3. Phương pháp nghiên cứu của luận văn:	10
4. Đối tượng nghiên cứu của luận văn:	10
5. Phạm vi nghiên cứu của luận văn:	10
6. Cơ sở khoa học và thực tiễn:.....	10
7. Kết quả đạt được:	11
8. Một số khái niệm:.....	11
CHƯƠNG 1	20
TỔNG QUAN HIỆN TRẠNG VỀ VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG, QUẢNG NINH VÀ KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU TRÊN THẾ GIỚI	20
1.1. Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội và phát triển cụm kinh tế tại Việt Nam.....	20
1.1.1. Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội.....	20
1.1.2. Hiện trạng quy hoạch xây dựng cụm kinh tế tại Việt Nam.	20
1.1.3. Hiện trạng về các chủ trương, chính sách phát triển của Nhà nước.	22
1.1.4. Kết quả đạt được hiện nay.	23
1.1.5. Hiện trạng những nguyên nhân làm hạn chế sự hình thành cụm kinh tế tại Việt Nam.....	24
1.2. Hiện trạng ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh. 25	25

1.2.1. Hiện trạng ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh hiện nay.....	25
1.2.2. Hiện trạng công nghiệp phụ trợ đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.....	29
1.2.3. Hiện trạng phát triển nguồn nhân lực ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng, Quảng Ninh.....	31
1.2.4. Hiện trạng khoa học – công nghệ ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.....	34
1.2.5. Hiện trạng các yếu tố liên quan khác.....	38
1.3. Hiện trạng về ngành công nghiệp đóng tàu phục vụ du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh.....	40
1.3.1. Hiện trạng về ngành công nghiệp đóng tàu phục vụ du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh hiện nay.	40
1.3.2. Hiện trạng tàu du lịch đang hoạt động tại Hải Phòng và Quảng Ninh. ...	40
1.4. Kinh nghiệm phát triển các cụm kinh tế đóng tàu trên thế giới.	42
1.4.1. Kinh nghiệm của Hàn Quốc.	42
1.4.2. Kinh nghiệm của Đức.	45
1.5. Những vấn đề chung cho việc quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu phục vụ du lịch biển tại Hải Phòng – Quảng Ninh.	49
1.5.1. Về quan điểm, lý luận hành lang pháp lý.	49
1.5.2. Về các vấn đề thực tiễn.....	50
CHƯƠNG 2.....	52
CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ NGÀNH DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH.....	52
2.1. Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên và đặc điểm kinh tế - xã hội tại Hải Phòng và Quảng Ninh.....	52

2.1.1.	Vị trí địa lý.....	52
2.1.2.	Điều kiện tự nhiên.	52
2.1.3.	Đặc điểm kinh tế - xã hội.....	54
2.2.	Cơ sở pháp lý.....	57
2.2.1.	Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. (số 2290/QĐ-TTg).....	57
2.2.2.	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 (số 1901/QĐ-TTg).....	59
2.2.3.	Các chủ trương, chính sách có liên quan khác.	60
	Bảng 7: Các chủ trương, chính sách có liên quan khác.....	60
2.3.	Cơ sở hình thành cụm kinh tế đóng tàu.....	60
2.3.1.	Sự cần thiết của việc hình thành cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.....	60
2.3.2.	Trình tự các bước hình thành cụm kinh tế.....	61
2.3.3.	Các dạng hình thành cụm kinh tế.	63
2.4.	Cơ sở về mô hình tổ chức cụm kinh tế	64
2.4.1.	Cụm kinh tế dạng mạng lưới (Networked Cluster).	64
2.4.2.	Cụm kinh tế dạng trục bánh xe và nan hoa (Hub and Spoke Cluster)....	64
2.4.3.	Cụm kinh tế dạng vệ tinh (Satellite Platform Cluster).	65
2.4.4.	Cụm kinh tế nhà nước (Institutional Cluster).	66
2.5.	Cơ sở chức năng cụm kinh tế đóng tàu.....	67
2.5.1.	Quy mô:	67
2.5.2.	Các thành phần chức năng:.....	67

2.6. Cơ sở cho việc đóng tàu phục vụ cho du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh.....	70
2.6.1. Phát triển du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh.....	70
2.6.2. Dự báo về nhu cầu tàu du lịch tại Hải Phòng và Quảng Ninh.....	71
CHƯƠNG 3	74
ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH.....	74
3.1. Quan điểm và nguyên tắc chung về việc QHXD cụm kinh tế đóng tàu phục vụ du lịch biển tại Hải Phòng và Quảng Ninh.	74
3.1.1. Quan điểm chung	74
3.1.2. Nguyên tắc chung.	76
3.1.3. Các nguyên tắc quan trọng quyết định tới việc hình thành và phát triển cụm kinh tế đóng tàu.....	77
3.2. Lựa chọn địa điểm, quy mô xây dựng và mô hình tổ chức cụm kinh tế đóng tàu.....	81
3.2.1. Lựa chọn địa điểm khu đất xây dựng.	81
3.2.2. Dự báo về quy mô cụm kinh tế đóng tàu.....	81
3.2.3. Đề xuất giải pháp tổ chức cụm kinh tế đóng tàu	82
3.3. Quy hoạch hệ thống mạng lưới cụm kinh tế đóng tàu.	84
3.3.1. Hệ thống mạng lưới nội tại bên trong cụm kinh tế đóng tàu:.....	84
3.3.2. Hệ thống mạng lưới công trình bên ngoài cụm kinh tế đóng tàu.	84
3.3.3. Liên kết giữa cụm kinh tế đóng tàu với các khu vực kinh tế (khu vực đô thị, vùng kinh tế) tại địa phương và khu vực khác:	86
3.4. Đề xuất giải pháp quy hoạch không gian cụm kinh tế đóng tàu.	87
3.4.1. Quy hoạch chung cụm kinh tế đóng tàu.	87

3.4.2.	Đề xuất giải pháp bố trí các khu vực chức năng cụm kinh tế đóng tàu...	88
3.4.3.	Quy hoạch xây dựng các khu vực chức năng cụm kinh tế đóng tàu.	89
3.5.	Quy hoạch giao thông và hệ thống hạ tầng kỹ thuật cụm kinh tế đóng tàu.....	95
3.5.1.	Quy hoạch hệ thống giao thông.	95
3.5.2.	Quy hoạch san nền.	96
3.5.3.	Quy hoạch cấp nước.	97
3.5.4.	Quy hoạch thoát nước thải, quản lý chất thải rắn.	98
3.5.5.	Quy hoạch cấp điện.	99
3.5.6.	Hệ thống thông tin, liên lạc.	99
3.6.	Giải pháp về thiết kế công trình kiến trúc.....	100
3.6.1.	Giải pháp thiết kế hình khối công trình.	100
3.6.2.	Giải pháp về kỹ thuật.	100
3.7.	Giải pháp về đầu tư xây dựng, quản lý và vận hành cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.	102
3.7.1.	Giải pháp về đầu tư xây dựng.	102
3.7.2.	Giải pháp về quản lý, vận hành.	102
	KẾT LUẬN	104
A.	Kết luận:.....	104
B.	Kiến nghị.....	105
	TÀI LIỆU THAM KHẢO	106
	PHỤ LỤC	108

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT TRONG LUẬN VĂN

Chữ viết tắt	Diễn giải
KCN	Khu công nghiệp
Cụm CN/CCN	Cụm công nghiệp
CLKN	Cụm liên kết ngành
KH - CN	Khoa học và công nghệ
NCKH	Nghiên cứu khoa học

DANH MỤC CÁC BẢNG TRONG LUẬN VĂN

Bảng 1: Phân tích SWOT đối với ngành đóng tàu.

Bảng 2: Thị phần đóng tàu của Việt Nam (2009-2015).

Bảng 3: Số lượng lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc tại một số tỉnh giai đoạn 2010 – 2015.

Bảng 4: Số nghiên cứu khoa học tại Hải Phòng, Quảng Ninh năm 2015

Bảng 5: Vốn đầu tư phát triển xã hội cả năm 2015 của cả nước và một số tỉnh, thành phố.

Bảng 6: Vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài năm 2015 của cả nước và một số tỉnh, thành phố.

Bảng 7: Các chủ trương, chính sách có liên quan khác

Bảng 8: Cơ cấu chức năng trong nhà máy đóng tàu.

Bảng 9: Đề xuất một số dạng mặt cắt đường trong cụm kinh tế đóng tàu.

DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ TRONG LUẬN VĂN

Hình 1.1: Lý do chọn đề tài, đối tượng nghiên cứu và phạm vi nghiên cứu.

Hình 1.2: Mục tiêu của luận văn, phương pháp nghiên cứu và cấu trúc luận văn.

Hình 1.3: Khái niệm cụm kinh tế.

Hình 1.4: Khái niệm cụm kinh tế đóng tàu.

Hình 1.5: Ví dụ minh họa một số cụm kinh tế trên thế giới.

Hình 2.1: Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội và phát triển cụm kinh tế tại Việt Nam hiện nay.

Hình 2.2: Ví dụ minh họa về một số khu công nghiệp tiêu biểu hiện nay.

Hình 2.3: Tổng quan hiện trạng ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh

Hình 2.4: Hiện trạng vị trí các công trình và các khu công nghiệp trong ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

Hình 2.5: Kinh nghiệm phát triển cụm kinh tế đóng tàu tại Hàn Quốc.

Hình 2.6: Kinh nghiệm phát triển cụm kinh tế đóng tàu tại Đức.

Hình 2.7: Hiện trạng ngành công nghiệp đóng tàu phục vụ du lịch biển, đảo và những vấn đề đặt ra cho nghiên cứu.

Hình 3.1: Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên và sơ đồ giao thông, liên hệ vùng của Hải Phòng và Quảng Ninh.

Hình 3.2: Cơ sở pháp lý.

Hình 3.3: Cơ sở hình thành cụm kinh tế.

Hình 3.4: Cơ sở về mô hình tổ chức cụm kinh tế.

Hình 3.5: Cơ sở chức năng cụm kinh tế.

Hình 3.6: Cơ sở cho việc đóng tàu phục vụ du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

Hình 4.1: Quan điểm và nguyên tắc chung.

Hình 4.2: Lựa chọn địa điểm, mối liên kết giữa đô thị và cụm kinh tế đóng tàu; giải pháp quy hoạch hệ thống mạng lưới.

Hình 4.3: Cơ cấu chức năng trong cụm kinh tế đóng tàu.

Hình 4.4: Bố trí cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

Hình 4.5: Định hướng phát triển không gian cụm kinh tế đóng tàu.

Hình 4.6: Quy hoạch hệ thống giao thông và kiến trúc cảnh quan.

Hình 4.7: Thiết kế công trình, giải pháp đầu tư xây dựng và vận hành.

Hình 4.8: Kết luận và kiến nghị.

MỞ ĐẦU

1. Lý do lựa chọn đề tài.

Việt Nam là một quốc gia nằm trên bờ biển Đông, có địa thế đường bờ biển dài 3.260km và trên 1 triệu km² vùng đặc quyền kinh tế biển, sở hữu vị trí địa kinh tế và địa chính trị rất đặc biệt. Dưới áp lực các nguồn tài nguyên thiên nhiên trên đất liền đang ngày càng cạn kiệt, phát triển kinh tế biển hiện là ưu tiên hàng đầu trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam trong thời gian tới. Ngành đóng tàu là một trong những ngành công nghiệp quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế biển của nước ta và có truyền thống phát triển lâu dài qua nhiều thời kỳ. Bên cạnh đó, theo “*Chiến lược công nghiệp hóa Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản đến 2020*”, có 6 ngành công nghiệp ưu tiên tập trung phát triển để trở thành ngành công nghiệp chủ lực của nền kinh tế đất nước, trong đó có ngành công nghiệp đóng tàu. Tuy nhiên, những đóng góp của ngành đóng tàu cho nền kinh tế nước ta hiện nay là rất hạn chế. Mặc dù đã có sự hồi phục sau một thời gian khủng hoảng từ vụ Vinashin, nhưng tình trạng hủy đơn hàng, doanh nghiệp phá sản, lao động thất nghiệp vẫn ở mức cao. Trước tình hình xuất khẩu gặp nhiều khó khăn, cần phải có một hướng đi mới nhằm thay đổi. Trong vài năm gần đây, du lịch biển, đảo tại nước ta có xu hướng phát triển mạnh., đặc biệt tại các địa phương như Hải Phòng, Quảng Ninh, Đà Nẵng, Nha Trang... Tuy số lượng du khách quốc tế và cả du khách nội địa đang tăng rất nhanh, nhưng cơ sở vật chất phục vụ du lịch biển lại không đủ để đáp ứng nhu cầu, ví dụ như: tàu du lịch trong các vịnh hay tàu du lịch chạy tuyến.

Tình hình kết quả không tốt của ngành đóng tàu hiện nay cũng chính là thực trạng chung của nền công nghiệp Việt Nam, bởi một số lợi thế từ mô hình công nghiệp đang áp dụng như: nguồn tài nguyên dồi dào, nhân công rẻ...đang mất dần. Mặc dù, kể từ những ngày đầu phát triển công nghiệp tại nước ta, các khu công nghiệp (KCN), cụm công nghiệp (CCN) đã đem lại rất nhiều kết quả tích cực. Tuy nhiên, cho đến nay, nền công nghiệp thế giới đã có nhiều sự thay đổi, mô hình

KCN, CCN hiện nay đang cho thấy rất nhiều vấn đề và không còn phù hợp cho sự phát triển lâu dài, nếu không kịp thời tháo gỡ sẽ là một lực cản rất lớn đối với sự phát triển nền kinh tế, dẫn tới không đạt được mục tiêu ban đầu mà chính phủ đề ra. Nhận thấy, việc đề xuất mô hình công nghiệp mới phù hợp với xu thế phát triển là điều hết sức cần thiết. Trên thế giới, đã có khá nhiều mô hình công nghiệp được nghiên cứu và xây dựng, tuy vậy, thực tế cho thấy mô hình Cụm kinh tế (Business Cluster) là nổi bật hơn cả và đang được áp dụng tại rất nhiều quốc gia có nền công nghiệp phát triển. Từ quá trình hình thành và phát triển, cụm kinh tế đã chứng tỏ được vai trò hết sức quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của một quốc gia đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp.

Cùng với mong muốn nâng cao năng lực cạnh tranh cho các ngành công nghiệp Việt Nam nói chung và ngành công nghiệp đóng tàu nói riêng nói riêng. Dựa trên cơ sở về những điều kiện sẵn có tại Hải Phòng và Quảng Ninh để hình thành nên cụm kinh tế đóng tàu, nhận thấy rằng đề tài "*Cơ sở khoa học cho việc quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu phục vụ du lịch biển tại Hải Phòng và Quảng Ninh*" là phù hợp để thực hiện luận văn thạc sỹ trong bối cảnh hiện nay

2. Mục tiêu của luận văn:

- Đánh giá thực trạng việc QHXD cụm kinh tế đóng tàu và ngành công nghiệp đóng tàu phục vụ du lịch biển tại Hải Phòng – Quảng Ninh.
- Từ kinh nghiệm của thế giới, nhận diện các vấn đề thực tiễn và áp lực cần thay đổi trong việc QHXD cụm kinh tế đóng tàu phục vụ du lịch biển tại Hải Phòng – Quảng Ninh.
- Xác định cơ sở khoa học cho việc quy hoạch xây dựng mô hình cụm kinh tế đóng tàu phục vụ ngành du lịch biển tại Hải Phòng- Quảng Ninh.
- Đề xuất các giải pháp quy hoạch xây dựng mô hình cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng- Quảng Ninh.
- Là tài liệu tham khảo về tổ chức, quản lý cụm kinh tế đóng tàu phục vụ ngành du lịch biển tại Hải Phòng- Quảng Ninh nói riêng và mô hình các cụm kinh tế khác trên cả nước nói chung.

3. Phương pháp nghiên cứu của luận văn:

- Tiến hành nghiên cứu đồng bộ các vấn đề lý luận và thực tiễn về phát triển cụm kinh tế trong và ngoài nước có liên quan, để có thể hình thành một hệ thống cơ sở khoa học cho Quy hoạch xây dựng Cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh, cũng như làm tiền đề cho việc quy hoạch xây dựng cụm kinh tế tại Việt Nam trong tương lai.
- Việc đề xuất sẽ tập trung đưa ra các mô hình cho việc quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh.
- Đánh giá tổng quan ngành đóng tàu và đề xuất quan điểm cho việc đóng tàu phục vụ du lịch biển.
- Phương pháp phân tích, tổng hợp và đánh giá: Tìm hiểu các tài liệu có liên quan đến đề tài luận văn qua báo đài, internet để từ đó rút ra các đánh giá phục vụ cho hướng nghiên cứu và không để luận văn trùng lặp với các hướng nghiên cứu trước đã đi.

4. Đối tượng nghiên cứu của luận văn:

- Quan điểm, lý luận về QHXD cụm kinh tế tại Việt Nam và trên thế giới;
- Các cơ chế, chính sách hay quy định có liên quan tới việc hình thành và phát triển cụm kinh tế đóng tàu tại Việt Nam hiện nay;
- Tổng quan ngành đóng tàu và các yếu tố quyết định đến việc hình thành và phát triển cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh;
- Dự báo nhu cầu đóng tàu phục vụ du lịch biển;
- Các cơ sở khoa học cho việc hình thành cụm kinh tế đóng tàu;
- Các giải pháp quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh.

5. Phạm vi nghiên cứu của luận văn:

- Phạm vi nghiên cứu không gian: khu vực Hải phòng – Quảng Ninh.

6. Cơ sở khoa học và thực tiễn:

Đưa ra được lý luận chứng minh sự cần thiết cho việc quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu, để từ đó vạch ra các giải pháp, chiến lược thực hiện, góp phần

nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành công nghiệp nói chung và ngành đóng tàu nói riêng.

Định hướng sản xuất nhằm đáp ứng nhu cầu về tàu du lịch, du thuyền phục vụ du lịch biển đảo tại Việt Nam nói chung và Hải Phòng – Quảng Ninh nói riêng.

7. Kết quả đạt được:

Qua các báo cáo về tình hình phát triển kinh tế – xã hội của nước ta cho thấy, việc khai thác các nguồn lợi từ biển phục vụ phát triển kinh tế đất nước hiện không đạt hiệu quả.

Cụm kinh tế về bản chất cũng giống với KCN, đều là khu vực phát triển mà trong đó yếu tố sản xuất đóng vai trò hàng đầu tuy nhiên về khái niệm thì khác nhau.

Kinh nghiệm thế giới cho thấy, việc đầu tư xây dựng hệ thống căn bản, phải có sự tác động mạnh mẽ từ phía Nhà nước, nhà nước tham gia với vai trò chủ đạo, kết hợp với các bên có liên quan nhằm xây dựng mô hình phát triển bền vững cho đất nước. Cụm kinh tế đóng tàu được đầu tư xây dựng và vận hành hiệu quả sẽ là động lực to lớn nhằm thúc đẩy nền kinh tế của địa phương và của cả đất nước trong tương lai.

8. Một số khái niệm:

8.1. Khái niệm về cụm kinh tế.

a) Khái niệm chung.

Cụm kinh tế (*Business Cluster*) – hay còn có tên gọi khác là **Cụm công nghiệp** (*Industrial Cluster*), là một khái niệm được phát triển bởi Giáo sư Michael E.Porter, thuộc trường đại học Harvard, trong đó, một nhóm các doanh nghiệp có sự tương đồng hoặc tương hỗ trong 1 lĩnh vực cụ thể liên kết lại với nhau (cùng với các thể chế hỗ trợ) và cùng quy tụ tại một khu vực địa lý nhất định. Các doanh nghiệp có quan hệ mật thiết và liên đới với nhau trong cạnh tranh, hoặc được mở rộng thành các doanh nghiệp cung cấp sản phẩm bổ sung, liên hệ với nhau qua kỹ năng, công nghệ hay các nguyên liệu chung.

Bên cạnh đó, là sự tham gia trực tiếp của các cơ sở đào tạo hay các viện nghiên cứu nhằm cung cấp nhân lực chất lượng cao, nghiên cứu khoa học và chuyển giao

công nghệ cho cụm. Mức độ liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp sản xuất với các tổ chức/viện nghiên cứu KH – CN đóng vai trò hết sức quan trọng cho việc phát triển cụm kinh tế.

Ngoài ra, việc liên kết, hợp tác giữa các thành viên trong cụm sẽ giúp tiết kiệm chi phí, tăng khả năng đổi mới và sáng tạo, chuyển giao công nghệ, từ đó làm tăng năng suất lao động và khả năng cạnh tranh của cụm kinh tế cũng như của doanh nghiệp.

Đến nay, sau nhiều năm phát triển, đã có rất nhiều mô hình lý thuyết về cụm kinh tế được đưa ra từ các nhà nghiên cứu nhằm tìm ra được mô hình tối ưu nhất. Tùy vào điều kiện của mỗi quốc gia và ngành công nghiệp, không phải mô hình nào cũng đem lại thành công. Nguyên nhân là do những cách tiếp cận khác nhau, sự khác biệt về trình độ nền sản xuất công nghiệp cũng như các điều kiện kinh tế xã hội tại mỗi quốc gia, đã dẫn tới có khá nhiều quan điểm và cách hiểu khác nhau về cụm kinh tế (hay còn gọi là cụm công nghiệp).

b) Đặc điểm của cụm kinh tế.

Cụm kinh tế có một số đặc điểm cơ bản như sau:

(1) - **Tập trung về mặt địa lý:** Cụm kinh tế là một khu vực bao gồm nhiều doanh nghiệp tập trung sản xuất các mặt hàng có liên quan với nhau, nhờ có tính tập trung về mặt địa lý, chi phí sản xuất và chi phí quản lý của các doanh nghiệp trong cụm kinh tế được tiết kiệm đáng kể. Ngoài ra, sự tập trung theo địa lý của các doanh nghiệp cũng tạo ra các thể chế thúc đẩy sự hình thành và phát triển các mối quan hệ, sự hợp tác và cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong cùng một lãnh thổ. Đồng thời, một mạng lưới các nhà cung cấp mang lại sự đổi mới và lợi ích chung cho các thành viên trong cùng lãnh thổ.

(2) - **Có tính chuyên môn hóa:** Trong cụm kinh tế, việc chuyên môn hoá vào một ngành nghề không những tiết kiệm được chi phí sản xuất, gia tăng tổng mức hàng hoá, dịch vụ mà còn, tăng hiệu quả trong công tác quản lý, nâng cao trình độ lao động và khoa học công nghệ, giúp sản phẩm sản xuất ra đảm bảo chất lượng, tạo vị trí trong nền kinh tế.

(3) - Mối liên kết chặt chẽ giữa các doanh nghiệp, tổ chức: Theo như khái niệm cụm kinh tế đã trình bày, sản phẩm sản xuất ra của các doanh nghiệp trong cụm phải tương tự hoặc có liên quan tới nhau, là lợi thế vừa tạo ra thị trường chung vừa gia tăng chất lượng sản phẩm. Ngoài ra các doanh nghiệp có thể sản xuất những sản phẩm có mối liên hệ với nhau, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh và tạo quan hệ hợp tác trong toàn cụm, bên cạnh đó, còn tránh được tình trạng sản xuất trùng lặp của nhiều doanh nghiệp hiện nay, dẫn tới việc cạnh tranh không lành mạnh.

Thêm vào đó, việc tạo mối liên kết chặt chẽ và trao đổi với các tổ chức nghiên cứu, các trường đại học trong khu vực, các doanh nghiệp sẽ có cơ hội hơn để tiếp cận những thành tựu mới nhất của khoa học và công nghệ.

(4) - Tạo cơ sở hạ tầng đồng bộ: Các cụm kinh tế đã thành công đều xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh như đường xá, điện nước, viễn thông... tạo thuận lợi cho việc liên kết, kết nối, vận tải, thông tin liên lạc, các yếu tố đầu vào của các doanh nghiệp. Rõ ràng yếu tố cơ sở hạ tầng hiện đại và đồng bộ là yếu tố gắn liền với sự phát triển của cụm kinh tế.

c) Phân biệt giữa cụm kinh tế và khu công nghiệp (Industrial Zone).

Trên thực tế, khái niệm về KCN và cụm kinh tế (hay còn có tên gọi khác là Cụm công nghiệp) (Business Cluster/Industrial Cluster) tuy có liên quan đến nhau nhưng lại không hoàn toàn giống nhau. Cả hai đều là nơi tập trung sản xuất sản phẩm công nghiệp hoặc cung cấp dịch vụ công nghiệp. Tuy nhiên, giữa KCN và cụm kinh tế có những điểm khác nhau như:

(1) - Về ranh giới địa lý.

– *Khu công nghiệp:* KCN thường được quy hoạch và xây dựng trên 1 khu đất có ranh giới đã được xác định rõ ràng.

– *Cụm kinh tế:* Việc mở rộng quy mô là hết sức quan trọng cho sự phát triển của cụm, vì vậy, không có ranh giới nào cho việc QHXD cụm kinh tế.

(2) - Về khái niệm.

– *Khu công nghiệp:* KCN thường đề cập tới địa điểm tập trung các hoạt động sản xuất phục vụ nền kinh tế.

– *Cụm kinh tế*: Giống với KCN, đặc điểm của cụm kinh tế cũng là tập trung tại 1 địa điểm cho các hoạt động sản xuất, tuy nhiên, còn có cả sự góp mặt của các hoạt động kinh tế bên trong cụm. Tất cả những hoạt động trong cụm đều phải có sự tương đồng về sản phẩm và có sự liên kết với nhau trong chuỗi giá trị sản xuất.

(3) - Về sự hình thành.

– *Khu công nghiệp*: Các KCN hiện nay thường được thành lập theo điều kiện, trình tự và thủ tục nhất định.

– *Cụm kinh tế*: Sự hình thành của cụm kinh tế không nhất thiết phải theo một trình tự nhất định nào, có nhiều cụm hiện nay tồn tại theo dạng tự phát.

(4) - Về bản chất.

– *Khu công nghiệp*: KCN có thể tồn tại hoặc không tồn tại sự hợp tác, liên kết giữa các doanh nghiệp.

– *Cụm kinh tế*: Đối với cụm kinh tế, sự hợp tác, liên kết giữa các tổ chức, doanh nghiệp bên trong cụm là một trong những tiêu chí để xác định, đánh giá mức độ phát triển của cụm kinh tế.

d) *Cơ cấu chức năng trong cụm kinh tế.*

Trong sản xuất công nghiệp, cơ cấu cụm kinh tế bao gồm các doanh nghiệp trong chuỗi sản xuất, các tổ chức, hiệp hội và cả cơ quan chính quyền. Cụ thể như:

– Các doanh nghiệp lắp ráp, sản xuất sản phẩm hay dịch vụ cuối; các doanh nghiệp thượng nguồn (công nghiệp phụ trợ); các doanh nghiệp hạ nguồn (các kênh phân phối hoặc người tiêu dùng).

– Các tổ chức cung cấp hoạt động đào tạo chuyên môn, giáo dục, thông tin, nghiên cứu và hỗ trợ khoa học kỹ thuật (như các trường Đại học, trường Dạy nghề, các cơ quan nghiên cứu khoa học, kỹ thuật).

– Các nhà cung cấp hạ tầng chuyên dụng, các doanh nghiệp tư vấn.

– Cơ quan quản lý nhà nước

– Các hiệp hội, tổ chức về thương mại, tài chính và các tổ chức tư nhân hỗ trợ.

e) *Những yếu tố tác động cho việc hình thành và phát triển cụm kinh tế.*

– Hình thành cụm kinh tế: **Mô hình kim cương của Michael Porter.**

Trên thế giới, đã có rất nhiều quốc gia áp dụng mô hình cụm kinh tế vào các lĩnh vực công nghiệp trong nước nhằm mục đích thúc đẩy nền kinh tế, tuy nhiên, không phải quốc gia nào cũng thành công khi triển khai mô hình này. Lý do là bởi những yếu tố nội tại trong mỗi quốc gia sẽ đóng vai trò quyết định về khả năng thành công hay thất bại khi áp dụng mô hình cụm kinh tế. Theo mô hình kim cương của M.E.Porter, có 4 điều kiện quan trọng sẽ định hình về năng lực và môi trường cạnh tranh của cụm kinh tế, đó là:

(1) **Các điều kiện về yếu tố sản xuất (đầu vào):** Vị thế của quốc gia về các yếu tố sản xuất đầu vào như về cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực hay khoa học công nghệ là cần thiết cho cạnh tranh trong một ngành công nghiệp nhất định.

(2) **Các điều kiện cầu:** Đặc tính của nhu cầu trong nước đối với sản phẩm hoặc hàng hóa của ngành công nghiệp đó.

(3) **Các ngành công nghiệp phụ trợ và liên quan:** Sự tồn tại hay thiếu hụt của những ngành công nghiệp phụ trợ và liên quan quyết định tới khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế của quốc gia đó.

(4) **Chiến lược doanh nghiệp, cấu trúc ngành và cạnh tranh nội địa:** Những điều kiện trong một quốc gia liên quan đến việc thành lập, tổ chức và quản lý doanh nghiệp, cũng như đặc tính của cạnh tranh trong nước.

– **Phát triển cụm kinh tế: Nghiên cứu của Tapan Munroe về “Các yếu tố làm nên sự thành công của Thung lũng Silicon”.**

Năm 1950, Thung lũng Silicon (Silicon Valley) ra đời tại thành phố San Francisco, bang California, Mỹ; có nguồn gốc từ khu công nghiệp Stanford; đây là cụm kinh tế đầu tiên được hình thành trên thế giới. Lĩnh vực hoạt động chính trong Thung lũng Silicon là công nghiệp công nghệ cao, nghiên cứu và triển khai khoa học công nghệ. Sự ra đời và phát triển thành công của Thung lũng Silicon là khuôn mẫu mà nhiều nhà nghiên cứu chính sách, phát triển kinh tế vùng học tập và làm theo với hi vọng sẽ mang lại thành công giống như vậy. Để minh chứng cho điều này, trên thế giới hiện nay có khoảng 59 cụm công nghiệp công nghệ cao gắn với từ “Silicon”, ví dụ như: Silicon Alley (New York, Mỹ), Silicon Wadi (Israel), Silicon Plateau Bangalore (Ấn Độ)...

Nhà kinh tế học người Mỹ, *Tapan Munroe* đã tiến hành các nghiên cứu về Thung lũng Silicon qua các thời kỳ phát triển và xác định được một số yếu tố quan trọng của sự phát triển bền vững Thung lũng Silicon, đó là:

(1) **Trường đại học nghiên cứu** - là yếu tố cốt lõi, nguồn gốc sản sinh ra các nghiên cứu có tính đổi mới, sáng tạo cao. Các trường đại học nghiên cứu cũng là nguồn cung ứng lao động đã qua đào tạo cho các công ty và cung cấp các dịch vụ nghiên cứu, sử dụng phòng thí nghiệm và thiết bị công nghệ cao. Ngoài ra, hầu hết các trường đều tham gia tích cực vào hoạt động kinh doanh, thương mại, mua bán trao đổi nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ.

(2) **Tinh thần doanh nghiệp** - những người/công ty đã góp phần thương mại hóa các nghiên cứu khoa học, biến các ý tưởng nghiên cứu thành sản phẩm.

(3) **Vốn đầu tư** - được ví như mạch máu nuôi dưỡng sự sống và những hoạt động đổi mới, sáng tạo. Đầu tư mạo hiểm và đầu tư nói chung cung cấp tài chính cần thiết, để biến các nghiên cứu, ý tưởng táo bạo thành sản phẩm cung cấp cho thị trường.

(4) **Lực lượng lao động** - Thung lũng Silicon có được thành công như hôm nay, chính là nhờ vào những lao động có tay nghề, kiến thức chuyên môn cao, cùng với vô số các kỹ năng mà để có được phải trải qua nhiều khóa đào tạo chuyên sâu.

(5) **Văn hóa hợp tác** - Mặc dù môi trường kinh doanh trong cụm có mức độ cạnh tranh cao, thế nhưng, để thành công, cụm kinh tế phải tạo ra một môi trường mà các thành viên trong cụm có nhiều cơ hội trao đổi thông tin, ý tưởng và có sự kết nối chia sẻ tự do.

(6) **Môi trường kinh doanh** - là yếu tố quan trọng nhằm đẩy mạnh sự phát triển của cụm kinh tế. Quan niệm về môi trường kinh doanh gồm có: Cơ chế, chính sách của trung ương, địa phương và các hiệp hội, tổ chức tài chính với các doanh nghiệp thành viên trong cụm. Ngoài ra, còn có những yếu tố quan trọng khác như: dịch vụ tư vấn tài chính, luật, đầu tư...

(7) **Chất lượng môi trường sống** - là những yếu tố đánh giá về tiện nghi môi trường sống của con người như: chất lượng không khí, cảnh quan, hệ thống hạ tầng (trường học, bệnh viện, các điểm vui chơi văn hóa, nhà hàng, siêu thị...). Một khu

vực mà có chất lượng môi trường sống cao sẽ thu hút được những lao động tinh túy nhất đến để sống và làm việc.

(8) Tổ chức hợp tác - là những tổ chức có vai trò “chất xúc tác” kích thích tạo điều kiện kết nối các nhà nghiên cứu, phát minh và doanh nghiệp với các nguồn lực cần thiết để đảm bảo sự thành công. Các tổ chức này có thể là nguồn cung cấp quan trọng về công nghệ, kiến thức, thông tin và tài chính.

g) Phân loại cụm kinh tế.

- Phân loại cụm kinh tế theo tính chất ngành:

+ *Cụm ngành công nghiệp công nghệ cao:* là cụm kinh tế chuyên sản xuất và cung cấp ra thị trường những sản phẩm công nghệ cao như: vật liệu mới, công nghệ viễn thông – thông tin liên lạc, chế phẩm sinh học mới.

+ *Cụm ngành công nghiệp sản xuất và chế tạo:* là cụm kinh tế chuyên sản xuất và cung cấp ra thị trường những sản phẩm máy móc thiết bị, sản phẩm tiêu dùng đòi hỏi trình độ công nghệ vừa phải.

+ *Cụm ngành công nghiệp truyền thống:* là cụm kinh tế chuyên sản xuất và cung cấp ra thị trường những sản phẩm gia dụng truyền thống, thủ công, mỹ nghệ.

- Phân loại cụm kinh tế theo kích thước cụm:

Có một số hình thức và mức độ hợp tác kích thích khả năng cạnh tranh và tạo điều kiện cho doanh nghiệp phát triển hết khả năng. Cụm kinh tế tạo ra môi trường cho các doanh nghiệp hợp tác, đặc biệt là các doanh nghiệp tham gia chuỗi cung ứng, chuỗi giá trị sản xuất. Căn cứ vào quy mô hợp tác, cụm kinh tế có thể được phân chia thành 3 dạng, đó là: Cụm kinh tế quy mô hoàn chỉnh, cụm kinh tế quy mô bán hoàn chỉnh và cụm kinh tế quy mô tối thiểu

8.2. Khái niệm về cụm kinh tế đóng tàu.

a) Khái niệm chung.

Cụm kinh tế đóng tàu được định nghĩa như sau: Khi các doanh nghiệp ngành đóng tàu, doanh nghiệp phụ trợ và các tổ chức nghiên cứu, đào tạo hay những hiệp hội trong ngành công nghiệp đóng tàu liên kết lại với nhau và cùng tập trung trong một phạm vi địa lý nhất định. Các thành viên trong cụm thúc đẩy việc hợp tác và bổ sung cho nhau trong trong một chuỗi giá trị sản xuất.

Chức năng hoạt động chính của cụm kinh tế đóng tàu bao gồm: thiết kế, chế tạo, lắp ráp và hoàn thiện sản phẩm tàu thủy. Ngoài ra, trong cụm cũng thực hiện công tác sửa chữa định kỳ các con tàu nhằm khắc phục những hư hỏng, mòn gi của các bộ phận riêng rẽ của tàu thủy.

b) Cấu trúc của cụm kinh tế đóng tàu.

Cấu trúc trong cụm kinh tế đóng tàu có thể được chia thành 4 nhóm chính, đó là: *Nhóm các doanh nghiệp chủ đạo; nhóm doanh nghiệp phụ trợ; cơ sở hạ tầng mềm và cơ sở hạ tầng cứng.*

<1>. **Các doanh nghiệp chủ đạo**: là những doanh nghiệp đóng tàu lớn hoặc một nhóm các doanh nghiệp đóng tàu vừa và nhỏ, đóng vai trò trung tâm của cụm và quy tụ các doanh nghiệp khác hỗ trợ cho mình nhằm hoàn thiện sản phẩm.

<2>. **Các doanh nghiệp phụ trợ**: là những doanh nghiệp trực tiếp và gián tiếp hỗ trợ cho doanh nghiệp chủ đạo. Có thể bao gồm các doanh nghiệp sản xuất và cung ứng máy móc thiết bị, vật liệu chế tạo chuyên ngành, các công ty dịch vụ tài chính, tư vấn, thiết kế, marketing... Những doanh nghiệp này có mức độ chuyên môn hóa cao, nằm gần với doanh nghiệp chủ đạo.

<3>. **Cơ sở hạ tầng xã hội**: Để một cụm kinh tế đóng tàu phát triển thành công, đạt hiệu quả kinh tế cao, các doanh nghiệp chủ đạo và doanh nghiệp hỗ trợ phải có mối liên kết chặt chẽ với nhau chứ không phải là những cá thể độc lập được ghép ở gần nhau. Bên cạnh đó, còn có sự tham gia của các tổ chức khác như:

- **Trường đại học, cao đẳng** đóng vai trò là những cơ sở đào tạo và cung ứng nguồn nhân lực đồng thời hỗ trợ cho doanh nghiệp trong quá trình nghiên cứu phát triển sản phẩm.

- **Viên nghiên cứu, phòng thí nghiệm** là những cơ sở chuyên sâu về lĩnh vực khoa học công nghệ, đóng vai trò hỗ trợ cho doanh nghiệp các vấn đề trong công nghệ sản xuất như: đổi mới, sáng tạo công nghệ, chuyển giao công nghệ...

- **Hiệp hội ngành nghề** với vai trò là cầu nối giữa các thành viên trong cụm kinh tế đóng tàu thành một tổ chức đoàn kết, hợp tác, hỗ trợ, bảo vệ và góp phần vận động các tổ chức hỗ trợ khác trong quá trình phát triển.

- Cơ quan quản lý nhà nước là những tổ chức cung cấp dịch vụ công, tạo môi trường đầu tư kinh doanh công khai, minh bạch, bình đẳng, hiệu quả, hỗ trợ cho việc hợp tác, liên kết, phát triển cụm kinh tế đóng tàu

Cơ sở hạ tầng mềm đóng vai trò hết sức quan trọng trong việc phát triển cụm kinh tế nói chung, mức độ liên kết của các tổ chức, doanh nghiệp sẽ là yếu tố quyết định tới năng suất và khả năng cạnh tranh của cụm kinh tế đóng tàu.

<4>. Cơ sở hạ tầng kỹ thuật: là hệ thống cơ sở hạ tầng như đường giao thông, bến cảng, sân bay, thông tin liên lạc, cấp điện, cấp nước, xử lý chất thải...Chất lượng cơ sở hạ tầng này phải phù hợp với việc phát triển cụm kinh tế đóng tàu và có lợi thế cạnh tranh với các địa phương khác.

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN HIỆN TRẠNG VỀ VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG, QUẢNG NINH VÀ KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU TRÊN THẾ GIỚI

1.1. Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội và phát triển cụm kinh tế tại Việt Nam.

1.1.1. Hiện trạng phát triển kinh tế - xã hội.

Từ sau năm 1975 cho đến nay, Việt Nam đang có các bước đổi mới mạnh mẽ về thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, từ nền kinh tế nông nghiệp sang nền kinh tế công nghiệp, nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế và doanh nghiệp, thúc đẩy tốc độ phát triển kinh tế và xã hội để tận dụng cơ hội và vượt qua được các thách thức trong quá trình hội nhập quốc tế. Với mục tiêu từ quốc gia có mức thu nhập thấp sang thu nhập trung bình và từng bước trở thành một quốc gia công nghiệp phát triển có thu nhập cao, Việt Nam đang nỗ lực nhằm tận dụng tối đa các nguồn lực sẵn có và thúc đẩy các hợp tác quốc tế.

Mặc dù đã ra khỏi nhóm quốc gia nghèo, kém phát triển, trở thành nước có thu nhập trung bình nhưng vẫn cho thấy còn nhiều vấn đề còn tồn tại trong việc ổn định kinh tế vĩ mô, nâng cao chất lượng tăng trưởng, tăng cường năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, cải thiện môi trường kinh doanh và thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các vùng, các khu vực trong nước, giữa Việt Nam với khu vực và thế giới.

Tăng trưởng GDP của Việt Nam cao nhất kể từ năm 2008, nền tảng vĩ mô tiếp tục ổn định: Tăng trưởng GDP năm 2015 đạt 6,68% là mức cao nhất trong vòng 8 năm trở lại đây, lạm phát chỉ tăng 0,63% là mức thấp nhất trong vòng 14 năm qua; tín dụng tăng tốc, đạt mức tăng khoảng 18% tổng cầu của nền kinh tế (bao gồm cầu tiêu dùng và đầu tư, cải thiện); thu hút FDI ở mức cao kỷ lục (22,76 tỷ USD).

1.1.2. Hiện trạng quy hoạch xây dựng cụm kinh tế tại Việt Nam.

a) Đặc điểm của công nghiệp Việt Nam.

Trong báo cáo của Bộ Công Thương, tính đến giữa năm 2015, cả nước có 602 cụm công nghiệp đã đi vào hoạt động, trong đó có hơn 300 KCN, 16 KKT và còn lại là các cụm công nghiệp quy mô nhỏ. Vị trí các KCN hiện nay rải rác trên khắp

cả nước và hầu như tại tỉnh nào cũng phải có ít nhất một hoặc hai KCN đang hoạt động trên địa bàn.

Theo Kuchiki, cụm công nghiệp là sự tập trung về mặt địa lý trong một quốc gia hoặc một vùng của các công ty liên kết với nhau, các nhà cung cấp chuyên biệt, các nhà cung cấp dịch vụ và cả tổ chức liên quan thuộc một lĩnh vực công nghiệp cụ thể. Tuy nhiên, nhiều chuyên gia cho rằng các mô hình này mới chỉ phát huy lợi thế quy mô tập trung về mặt địa lý, còn các liên kết kinh tế rất lỏng lẻo. Đặc biệt là sự xuất hiện của các doanh nghiệp thuộc nhiều ngành nghề, lĩnh vực không liên quan đến nhau chỉ trong phạm vi của một KCN hay CCN, ví dụ như: May mặc, Cơ khí hay chế biến nông sản...Nguyên nhân là do ban quản lý các KCN này muốn thu hút càng nhanh càng tốt nhằm lấp đầy KCN.

b) Quy hoạch xây dựng cụm kinh tế tại Việt Nam hiện nay.

Tại Việt Nam, hiện đang tồn tại một thuật ngữ “**Cụm công nghiệp**” nhưng xét về bản chất lại không giống với khái niệm về “**Cụm kinh tế**” đã trình bày ở trên. Khi Quyết định số 105/2009/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về “Quy chế Quản lý Cụm công nghiệp” được ban hành vào ngày 19/08/2009, thì cụm công nghiệp tại Việt Nam được hiểu là một khu công nghiệp thu nhỏ, tập trung hướng đến các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Vì vậy, có thể nói về bản chất, khu công nghiệp (Industrial Zone) hay cụm công nghiệp ở Việt Nam chỉ là một.

- Tại khu vực Hải Phòng và Quảng Ninh:

Tính đến năm 2013, trên địa bàn thành phố Hải Phòng có khoảng 18 khu, cụm công nghiệp và 1 khu kinh tế (khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải), tập trung chủ yếu vào các lĩnh vực như: đóng tàu, dịch vụ cảng biển, cơ khí chế tạo, sản xuất kim loại, dệt may... Về phía tỉnh Quảng Ninh, trên địa bàn tỉnh hiện có 11 khu, cụm công nghiệp và 1 khu kinh tế (khu kinh tế Vân Đồn), hoạt động chủ yếu trong các lĩnh vực như: khai thác than, cơ khí, đóng tàu, sản xuất nguyên vật liệu xây dựng và chế biến thủy hải sản...

Hải Phòng – Quảng Ninh là một trọng điểm kinh tế tại khu vực phía Bắc của đất nước và có nền công nghiệp phát triển so với trung bình cả nước. Đến nay, tuy chưa có một cụm kinh tế nào đang hoạt động trên địa bàn, nhưng cũng đã xuất hiện

những khu công nghiệp có tính chuyên môn hóa như KCN Nomura, KCN Đình Vũ (Hải Phòng) và KCN Cái Lân, KCN cảng biển Hải Hà (Quảng Ninh).

1.1.3. Hiện trạng về các chủ trương, chính sách phát triển của Nhà nước.

Kinh nghiệm từ các nước đã áp dụng thành công mô hình cụm kinh tế cho thấy, chính sách phát triển ngành nghề và mức độ ưu tiên đối với ngành nghề đó của mỗi quốc gia là yếu tố rất quan trọng để có thể xác định được quy mô của cụm kinh tế. Hơn nữa, chính những ngành này sẽ trở thành thương hiệu đặc trưng của quốc gia đó, ví dụ như: ngành công nghiệp phần mềm tại Mỹ, ngành điện tử tại Nhật Bản... Đến nay, đã có khoảng 74 chiến lược và kế hoạch tổng thể phát triển ngành tại Việt Nam giai đoạn đến 2020 và xa hơn. Tuy nhiên, các chính sách phát triển ngành ở Việt Nam hầu như không có mục tiêu rõ ràng và cũng không có sự ưu tiên rõ ràng đối với ngành nghề nào. Tất cả những kế hoạch được ban hành nhằm tập trung phát triển lĩnh vực được chọn, nhưng lại không dựa trên tiêu chí khoa học nào, theo báo cáo năng lực cạnh tranh Việt Nam năm 2010. Những giải pháp đưa ra thường mang tính chất can thiệp, bảo hộ hay trợ giá nhằm bảo vệ ngành khỏi sự cạnh tranh.

Mặc dù những năm gần đây Nhà nước đã bắt đầu có sự quan tâm đến vai trò của cụm liên kết ngành trong phát triển kinh tế, như tháng 01/2015 Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 32/QĐ-TTg về Quy hoạch Phát triển các cụm liên kết ngành, nhưng cho tới nay Quyết định này vẫn chưa đi vào thực tế, các doanh nghiệp cũng như các nhà quản lý chưa thật sự được tiếp cận các chính sách, quyết định của chính phủ một cách đầy đủ.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư vừa đề nghị lựa chọn và xây dựng thí điểm một số mô hình cụm liên kết ngành công nghiệp trong các lĩnh vực tiềm năng để có cơ chế hỗ trợ phát triển trong giai đoạn 2013 – 2016. Đây là một trong nhóm 6 giải pháp chủ yếu để phát triển CLKN trong *dự thảo Đề án Phát triển CCN, KCN gắn với phát triển CNHT tạo mạng liên kết sản xuất và hình thành chuỗi giá trị*. Mục tiêu là nhằm đưa mô hình này trở thành công cụ hữu hiệu giúp các doanh nghiệp Việt Nam tăng cường liên kết, nâng cao năng lực cạnh tranh, tham gia sâu hơn và có hiệu quả hơn vào chuỗi giá trị toàn cầu. Các cụm liên kết ngành được đề xuất nghiên cứu để củng cố các cụm liên kết đã manh nha bao gồm: *Cụm làng dệt lụa truyền thống khu*

vực Hà Nội mới; Cụm nông sản vùng đồng bằng sông Cửu Long; Cụm dệt may ở khu vực thành phố Hồ Chí Minh; Cụm du lịch miền Trung ở Huế - Quảng Nam - Đà Nẵng. Cùng với đó, dự thảo Đề án cũng đề xuất nghiên cứu, thí điểm *cụm điện tử* ở khu vực thành phố Hồ Chí Minh và *Cụm cơ khí ô tô - xe máy* ở khu vực xung quanh Hà Nội.

1.1.4. Kết quả đạt được hiện nay.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, thị trường quốc tế bị chi phối bởi các chuỗi giá trị sản xuất toàn cầu do các tập đoàn xuyên quốc gia nắm giữ, các quốc gia đang phát triển như Việt Nam đang gặp nhiều bất lợi trong cạnh tranh do việc tổ chức sản xuất, tiêu thụ bị phân mảnh, do đó luôn ở thế yếu đối trọng trong đàm phán thị trường và phân chia lợi ích. Để có thể tham gia bình đẳng trong các chuỗi giá trị sản xuất toàn cầu do các tập đoàn đa quốc gia nắm giữ, việc thay đổi từ mô hình hoạt động của các KCN hiện nay là rất cấp bách. Theo đánh giá của rất nhiều chuyên gia về phát triển công nghiệp tại Việt Nam (trong đó có cả những chuyên gia kinh tế như Michael Porter hay Akifumi Kuchiki), chính thực tế tại các KCN, CCN hiện nay đang hạn chế sự liên kết giữa các doanh nghiệp, cản trở quá trình phân công sản xuất và đặc biệt là không có sự tham gia của các trường đào tạo nghề, viện nghiên cứu phục vụ cho các hoạt động của doanh nghiệp.

Trong mấy năm trở lại đây, một số khu công nghiệp có tính chuyên môn hóa đã xuất hiện tại Việt Nam, thường được áp dụng ở các ngành công nghiệp công nghệ cao. Khu công nghiệp Bắc Thăng Long, Hà Nội có thể được xem là một ví dụ điển hình cho dạng KCN này, mà ở đó hai công ty lớn là Canon và Panasonic đóng vai trò là doanh nghiệp chủ chốt (mỏ neo). Sau khi đầu tư vào KCN, hai công ty này đã kéo theo hàng loạt các doanh nghiệp hỗ trợ khác cùng đầu tư vào, ví dụ như Cty Nissei Electric (chuyên sản xuất trục kim loại cho máy in), Cty Santomas (chi tiết nhựa), Cty Fujipla (bánh răng nhựa điện tử) ... và gần đây nhất có thể nhắc tới Khu công nghệ cao Hòa Lạc tại Hà Nội. Có thể thấy, ý đồ của các nhà hoạch định chính sách khi xây dựng khu này là biến nơi đây thành CCN hiện đại, có sự liên kết chặt chẽ giữa các cơ quan nghiên cứu với doanh nghiệp. Hay làng nghề gốm sứ Bát

Trang liên kết các cơ sở sản xuất và thương mại, xuất nhập khẩu, các cơ sở làm men, lắp đặt lò, chế biến đất, thiết kế, tạo dáng, trang trí, nung đốt...

Có một thực tế ở Việt Nam là các KCN, CCN đang phát triển tràn lan, thiếu quy hoạch. Trong khi đó, các CLKN hình thành tự phát phát triển không bền vững, kém năng động, liên hệ lỏng lẻo, đặc biệt có rất ít liên kết giữa các doanh nghiệp trong cụm với các doanh nghiệp và chủ thể kinh tế khác bên ngoài cụm. Bên cạnh đó, yếu tố quan trọng nhất đó là sự thiếu hụt của các trung tâm nghiên cứu và trung tâm dạy nghề trong các KCN, đây chính là yếu tố rất quan trọng trong phát triển bền vững.

1.1.5. Hiện trạng những nguyên nhân làm hạn chế sự hình thành cụm kinh tế tại Việt Nam.

(1) - **Nhân thức không đầy đủ về cụm kinh tế:** Khái niệm về cụm kinh tế vẫn còn rất mới mẻ tại Việt Nam. Về bản chất, cụm kinh tế chính là khu công nghiệp, nhưng ở dạng sơ khai nhất. Hiện nay, các cụm kinh tế phát triển với quy mô lớn và đặc biệt là không có ranh giới bằng tường rào như các KCN hiện nay. Bên cạnh đó, vấn đề chuyên môn hóa ngành nghề, cũng với sự hiện diện của các cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu và các tổ chức liên quan khác chính là điều kiện cơ bản để trở thành một cụm kinh tế đúng nghĩa.

(2) - **Chính sách phát triển ngành của nhà nước không có mục tiêu ưu tiên rõ ràng:** Các chính sách phát triển ngành của Chính phủ cho thấy, nước ta hiện nay đang có quá nhiều ngành mũi nhọn, ngành nghề nào cũng được coi là động lực để phát triển trong khi chưa có nghiên cứu kỹ lưỡng về các nguồn lực của đất nước.

(3) - **Không có định hướng phát triển thành cụm kinh tế đối với các khu công nghiệp:** Các khu công nghiệp tại Việt Nam hiện nay chỉ đóng vai trò như là một giải pháp về mặt bằng công nghiệp, chứ không phải là một mắt xích trong chuỗi liên kết ngành. Mục tiêu chính của các KCN hiện nay, đó là làm sao để có thể lấp đầy càng nhanh càng tốt, ngoài ra không còn mục tiêu phát triển nào khác.

(4) - **Ngành công nghiệp phụ trợ của Việt Nam còn yếu:** Một thực trạng hiện nay cho thấy, mặc dù có rất KCN, nhưng Việt Nam chủ yếu chỉ có thể “gia công” chứ không thể “chế tạo” sản phẩm. Trong hầu hết các ngành công nghiệp, tỷ lệ nội địa hóa là rất thấp. Các doanh nghiệp sản xuất trong nước, lần doanh nghiệp đầu tư

nước ngoài (FDI) đều phải nhập khẩu linh kiện với tỷ lệ rất lớn, dẫn tới giá trị gia tăng của sản phẩm luôn ở mức thấp.

(5) - **Các doanh nghiệp hoạt động chủ yếu mang tính đơn lẻ**: Giá trị cốt lõi của một cụm kinh tế đó chính là sự hợp tác, liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất, các trường đào tạo nghề, viện nghiên cứu và nhiều tổ chức khác. Hiện nay, nhiều doanh nghiệp Việt Nam hoạt động trong cùng một ngành và đều cùng sản xuất ra 1 loại sản phẩm giống nhau, không hề có bản sắc riêng của doanh nghiệp trong từng sản phẩm. Hơn nữa, công nghệ sản xuất của các doanh nghiệp hiện rất lạc hậu bởi không có sự tham gia hỗ trợ từ các tổ chức nghiên cứu và chuyên gia công nghệ.

1.2. Hiện trạng ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

1.2.1. Hiện trạng ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh hiện nay.

a) Thực trạng ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

Hải Phòng và Quảng Ninh là hai địa bàn có các nhà máy đóng tàu biển được xây dựng đầu tiên tại miền Bắc. Đây cũng là khu vực đóng mới và sửa chữa tàu biển chủ yếu tại Việt Nam. Nhờ vào điều kiện thuận lợi về yếu tố địa lý, tự nhiên cùng với hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật, xã hội được đầu tư đồng bộ, rất nhiều cơ sở sản xuất đã được xây dựng nhờ vốn đầu tư từ các nước có nền công nghiệp đóng tàu phát triển và định hướng xây dựng một cơ sở công nghiệp lớn phục vụ đóng, sửa chữa tàu trong khu vực. Ngành công nghiệp đóng tàu Hải Phòng – Quảng Ninh vẫn đang nỗ lực không ngừng vươn lên tiếp nhận, học hỏi và làm chủ những kỹ thuật công nghệ sản xuất tiên tiến hiện đại. Tuy nhiên có một thực trạng đặt ra là các nhà máy đóng tàu của Việt Nam có quy mô còn nhỏ so với thế giới, trình độ công nghệ lạc hậu, không có khả năng đảm nhận những đơn hàng lớn có thời hạn giao hàng nhanh. Tỷ lệ nội địa hóa của ngành đạt thấp, chưa thực sự làm chủ được công nghệ đóng tàu, còn phụ thuộc nhiều vào chuyên gia nước ngoài, máy móc thiết bị vật tư tàu thủy còn phải nhập ngoại làm cho giá trị gia tăng trên mỗi con tàu đóng ra không cao.

Năm 2010, quá trình tái cơ cấu toàn diện của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy (Vinashin) đã để lại hậu quả nặng nề cho ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng

– Quảng Ninh, do hầu hết các công ty đóng tàu đều trực thuộc Tập đoàn Vinashin. Sự đổ vỡ đó đã kéo theo hàng loạt các nhà máy đóng tàu bị hủy đơn hàng, không có việc làm dẫn tới việc giải thể, phá sản doanh nghiệp khiến cho hàng chục nghìn lao động lâm vào cảnh khó khăn, nền kinh tế đất nước đi xuống. Đến nay, sau quá trình tái cơ cấu toàn diện, ngành công nghiệp đóng tàu hiện vẫn là ngành công nghiệp chủ lực của các tỉnh vùng ven biển như Hải Phòng – Quảng Ninh. Sau bài học từ Vinashin, đã có nhiều chủ trương, chính sách được đưa ra nhằm phát triển ngành đóng tàu một cách đồng bộ hơn.

Bảng 1: Phân tích SWOT đối với ngành đóng tàu.

Điểm mạnh	Điểm yếu
<ul style="list-style-type: none"> - Vị trí địa lý và tài nguyên biển; - Chi phí lao động thấp; - Chất lượng dịch vụ đóng mới và sửa chữa tàu; - Nhu cầu sử dụng lớn; - Thương hiệu Vinashin – nay là SBIC - Có sự hiện diện của các công ty đóng tàu nước ngoài; 	<ul style="list-style-type: none"> - Thiết kế mẫu mã, ứng dụng công nghệ hiện đại và thử nghiệm sản phẩm còn yếu; - Không có chiến lược rõ ràng đối với ngành; - Thiếu nguồn cung cấp các yếu tố đầu vào (thép tấm, lao động, máy móc); - Lao động trẻ thiếu kỹ năng nghề; - Yếu kém trong quản lý Nhà nước; lộ trình tái cơ cấu Vinashin còn chậm chạp;
Cơ hội	Thách thức
<ul style="list-style-type: none"> - Chính sách hỗ trợ; - Nhu cầu trong các thị trường khác nhau; - Tạo liên kết với các ngành công nghiệp khác; - Có khả năng thu hút vốn FDI 	<ul style="list-style-type: none"> - Rủi ro trong việc tái cơ cấu Vinashin và nâng cao khả năng cạnh tranh; - Tính bền vững của giá trị gia tăng; - Khả năng đạt được tính kinh tế theo quy mô;

(Nguồn: CIEM, 2013).

b) Thực trạng năng lực của các doanh nghiệp đóng tàu đang hoạt động trên địa bàn.

Về năng lực đóng mới, hiện nay có khoảng hơn 20 nhà máy đóng tàu trên địa bàn Hải Phòng – Quảng Ninh, đạt năng lực đóng mới > 1.000 DWT. Tuy nhiên, chỉ có một số nhà máy đóng tàu lớn thuộc sở hữu của Tổng công ty Công nghiệp Tàu Thủy – SBIC (năng lực đóng mới >5.000DWT) là có năng lực đủ mạnh để có thể

tham gia cạnh tranh trên thị trường quốc tế, đó là các nhà máy như Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng; Nhà máy đóng tàu Phà Rừng; Nhà máy đóng tàu Hạ Long và Nhà máy đóng tàu Nam Triệu.

Những nhà máy ở trên là có khả năng đầu tư, phát triển nhằm cạnh tranh với các nước trong khu vực và quốc tế, cũng như việc đáp ứng nhu cầu trong nước về các chủng loại tàu. Còn những nhà máy còn lại (có năng lực đóng mới dưới 5.000 DWT) là những nhà máy đóng tàu vừa và nhỏ, phần lớn trong số các cơ sở đó đều đưa ra nhiệm vụ giống nhau, năng lực sản xuất thấp (1-2 chiếc/xưởng/năm), công nghệ lạc hậu, chỉ tập trung thực hiện những gam tàu vận tải nội địa thông thường.

Danh mục những loại tàu được sản xuất bởi các nhà máy đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh:

- **Tàu vận tải hàng hóa**, bao gồm: Tàu chở hàng rời (trọng tải lên đến 70.000DWT); Tàu tanker (tàu chở hàng lỏng tổng hợp – chở dầu thô, hóa chất, khí hóa lỏng...); Tàu chở container (lên đến 1.700TEU); Tàu chở hàng tổng hợp; Tàu LPG (tàu chở khí hóa lỏng); Tàu MPP container (tàu hàng khô tổng hợp); Tàu chở ô tô; Kho nổi chứa và xuất dầu (FSO) (tải trọng lên đến 150.000 DWT).

- **Tàu du lịch**, bao gồm: Tàu chở khách (khoảng 200 chỗ ngồi); Thuyền tốc độ cao (tối đa 30 dặm/giờ); Du thuyền cỡ nhỏ.

- **Các loại tàu khác**, bao gồm: Tàu hút bùn (tối đa 1500m³/giờ); Tàu đánh cá (tối đa 600CV); Tàu kéo, sà lan và tàu tìm kiếm cứu nạn.

Về sửa chữa tàu biển, các cơ sở sửa chữa tàu thuyền được xây dựng, phát triển gắn liền với quy hoạch xây dựng, phát triển các cơ sở đóng mới và quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển quốc gia. Trong đó, cảng biển tại Hải Phòng – Quảng Ninh được gắn liền với khu vực phía Bắc với các nhà máy sửa chữa tàu vận tải > 5.000 DWT như: Nhà máy sửa chữa tàu biển Nosco – Vinalines, nhà máy của Công ty TNHH sửa chữa tàu biển Vinalines Đông Đô, các nhà máy đóng tàu Phà Rừng, Bạch Đằng và Hạ Long... Theo đánh giá của Bộ GTVT, các cơ sở sửa chữa tàu trong nước hiện chỉ đáp ứng được 41,7 - 46% nhu cầu của đội tàu quốc gia, một phần do hầu hết công trình nâng hạ thủy chỉ phục vụ cho đóng mới. Chính vì vậy,

dù có tới 120 nhà máy đóng mới, sửa chữa trên cả nước nhưng mỗi năm, Việt Nam vẫn phải tốn ít nhất 75 triệu USD để đưa tàu ra nước ngoài sửa chữa.

c) Thực trạng hoạt động thương mại của ngành công nghiệp tàu thủy trong thời gian gần đây.

- Thị trường nội địa:

Các phương tiện vận tải thủy do ngành công nghiệp đóng tàu biển tạo ra phục vụ cho các nhu cầu vận tải trong nước, cho xuất khẩu hàng hoá của Việt Nam. Tuy nhiên chúng ta chưa đáp ứng đủ nhu cầu vận tải hàng hoá cũng như chuyên chở hành khách. Hiện nay, Việt Nam có 1.840 tàu, chiếm tổng trọng tải 7,3 triệu tấn, đang thực thi thị phần 10-12% tổng lượng hàng hóa XNK. Các tàu chở hàng đang chủ yếu là tàu trọng tải nhỏ và chở hàng tổng hợp, thiếu các tàu chở container, hóa chất, xi măng, khí hóa lỏng. Đối với đội tàu nội địa, hiện nay lượng tàu vận tải container trong đội vận tải nội địa chỉ chiếm 3%, nếu so với mức trung bình của thế giới là 14% có thể thấy nhu cầu vận chuyển container đang có nhu cầu rất lớn về phương tiện. Trong đội tàu biển của ngành hàng hải Việt Nam, phương tiện đóng mới trong nước chỉ chiếm 17,5% tổng trọng tải; trung bình 56,15% trên tổng số tàu, còn lại chúng ta vẫn phải sử dụng tàu được đóng ở nước ngoài (14 nước khác nhau) dưới hình thức vay mua tàu cũ.

Ngoài ra, một số khách hàng truyền thống như Vinalines vẫn đang còn gặp rất nhiều khó khăn; thị trường quân đội đóng tàu kiểm ngư vẫn còn hạn chế và rồi đến lúc đơn hàng sẽ cạn dần. Hiện nay, các nhà máy đóng tàu (phần lớn trực thuộc SBIC) đang tập trung sản xuất loại tàu cá vỏ thép cho ngư dân, sau khi Nghị định 67/2014/NĐ-CP của Chính phủ được ban hành. Trong năm 2015, theo báo cáo của SBIC, các nhà máy đóng tàu của công ty đã đóng được 254 sản phẩm, gồm 15 tàu kiểm ngư, 20 tàu cá, 143 sản phẩm khác và phương tiện thủy nội địa...; bàn giao 178 trong số 254 sản phẩm, lợi nhuận đạt hơn 1.000 tỷ đồng.

- Xuất khẩu:

Tình hình chung của thị trường đóng tàu thế giới hiện nay cho thấy, sau cuộc khủng hoảng tài chính thế giới năm 2008, từ năm 2009 cho đến nay, ngành công nghiệp đóng tàu thế giới đang trong tình trạng suy giảm chưa từng thấy. Theo báo

cáo từ công ty tư vấn hàng hải Clarkson, thì vào năm 2011 trên toàn thế giới có tổng cộng 28,9 triệu tấn (CGT), còn năm 2012 tổng cộng là 40,9 triệu CGT. Tuy nhiên, nếu so sánh năm 2012 với mức kỷ lục của năm 2007 là 93,3 triệu CGT và năm 2008 là 53,7 triệu CGT thì mức giảm đột ngột rất lớn, tương ứng từng năm là 77% và 60%. Điều này cho thấy, ngành công nghiệp đóng tàu thế giới đang phải đối mặt với thiếu việc làm và lợi nhuận thấp hơn trong bối cảnh giảm mạnh số đơn đặt hàng đóng mới và giá đóng mới.

Trong khó khăn chung của toàn cầu, ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam cũng không phải là ngoại lệ, tình trạng hủy hợp đồng đóng mới xảy ra liên tục, khiến người lao động không có việc làm. Từ năm 2009 cho đến nay, ngành đóng tàu của Việt Nam chỉ chiếm ít hơn 1% thị phần đóng tàu thế giới.

Bảng 2: Thị phần đóng tàu của Việt Nam (2009-2015).

Năm	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Số lượng tàu	92	132	103	105	75	93	90
CGT (triệu tấn)	0,351	0,560	0,659	0,884	0,542	0,378	591
Thị phần (%)	0,5	0,6	0,6	0,9	0,8	0,6	0,9

(Nguồn: Hiệp hội đóng tàu Nhật Bản - SAJ, 2016).

Năm 2015, xuất khẩu của ngành đóng tàu nước ta chiếm 0,9% thị phần đóng tàu toàn cầu, đứng thứ 6 trên thế giới, sau các quốc gia như: Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Philippines, EU và Đài Loan. Bên cạnh đó, chỉ riêng 3 nước là Trung Quốc, Hàn Quốc và Nhật Bản đã chiếm hơn 90% thị phần đóng tàu thế giới, ngoài ra còn có 2 quốc gia khác cũng thuộc Châu Á. Điều này cho thấy Việt Nam sẽ gặp rất nhiều khó khăn trong việc xuất khẩu tàu biển, bởi hầu hết các quốc gia có ngành đóng tàu mạnh đều nằm trong khu vực.

1.2.2. Hiện trạng công nghiệp phụ trợ đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

a) Tổng quan hiện trạng ngành công nghiệp phụ trợ đóng tàu trên cả nước

Công nghiệp phụ trợ là khái niệm chỉ những ngành công nghiệp sản xuất ra những sản phẩm nhằm hỗ trợ cho sự sản xuất các sản phẩm khác. Trước đây, Việt Nam không chú trọng tới sự phát triển của các ngành công nghiệp phụ trợ nên một

số ngành công nghiệp phải nhập khẩu phần lớn các thiết bị phục vụ cho sản xuất. Điều này đã làm giảm hiệu quả trong sản xuất kinh doanh.

Hiện nay, ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam vẫn chỉ là gia công, tỷ lệ nội địa hoá rất thấp, chỉ đạt khoảng 20% - 30%. Các loại vật tư thép vỏ, máy móc thiết yếu hầu như phải nhập từ nước ngoài. Hướng tới mục tiêu nâng tỷ lệ nội địa hoá các sản phẩm đóng mới đạt 60% - 70%, ngành đang chú trọng tới việc đầu tư phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ, một số cụm công nghiệp phụ trợ được xây dựng và thực hiện thành công một số dự án sản xuất thiết bị vật liệu cho đóng tàu. Tuy nhiên tốc độ phát triển ngành công nghiệp phụ trợ còn rất chậm, lượng sản phẩm đưa ra thị trường còn hạn chế. Số lượng các sản phẩm sản xuất trong nước đáp ứng được các tiêu chuẩn tế để lắp đặt trên tàu lớn là không đáng kể; mà chủ yếu các sản phẩm trong nước sản xuất ra chủ yếu là đóng các tàu nhỏ ven biển.

Năm 2012, Việt Nam nhập khẩu 7,6 triệu tấn thép các loại và nguyên liệu thép. Trái ngược với tình hình thiếu nguồn cung phải nhập khẩu của thép dẹt. Nguồn cung thép xây dựng trong nước hiện nay đã vượt xa nhu cầu, năm 2013 sản xuất thép xây dựng đạt 11 triệu tấn trong khi nhu cầu tiêu thụ thép hiện nay chỉ khoảng 5 triệu tấn/năm. Hầu hết các doanh nghiệp thép xây dựng hiện nay chỉ hoạt động cầm chừng khoảng 40– 60% công suất. Lượng thép xây dựng sản xuất trong tháng 6/2013 ước đạt 360.000 tấn, giảm 8,63% so với tháng trước và tăng 17,73% so với cùng kỳ năm ngoái, 6 tháng đầu năm, tổng sản lượng thép sản xuất đạt 2,254 triệu tấn, giảm 1,4% so với cùng kỳ năm 2012.

b) Hiện trạng ngành công nghiệp phụ trợ đóng tàu tại Hải Phòng, Quảng Ninh.

- Hiện trạng ngành công nghiệp phụ trợ đóng tàu tại Hải Phòng, Quảng Ninh.

Trong những năm qua, ngành công nghiệp phụ trợ đã được chú ý đầu tư nhưng do nguồn vốn hạn chế nên hiện nay hầu như nền công nghiệp phụ trợ đóng tàu hầu như là không có. Hầu hết toàn bộ máy móc phục vụ cho đóng tàu đều phải nhập khẩu. Theo ước tính, trên 90% vật liệu phục vụ cho đóng tàu và sửa chữa tàu biển trong nước phải nhập khẩu từ nước ngoài. Hiện nay, theo quy hoạch chỉ có khu công nghiệp Cái Lân (Quảng Ninh) và khu công nghiệp tàu thủy An Hồng (Hải Phòng) là tập trung sản xuất sản phẩm phụ trợ ngành đóng tàu và ngoài ra, còn có

một số dự án được đầu tư, xây dựng tại các nhà máy đóng tàu như: Dự án sản xuất dây hàn và que hàn tại Công ty công nghiệp tàu thủy Nam Triệu - Hải Phòng; Dự án sản xuất thiết bị nội thất tàu thủy tại Công ty cổ phần Shinec - Hải Phòng. Tuy nhiên sản lượng của các nhà máy lại không đáp ứng đủ so với nhu cầu của thị trường hiện nay.

- Các khu công nghiệp phụ trợ đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh hiện nay:

Trên địa bàn Hải Phòng – Quảng Ninh, SBIC đang tập trung đầu tư phát triển các khu công nghiệp tàu thủy mà trong đó sẽ bao gồm cả các nhà máy sản xuất thiết bị phụ trợ đóng tàu như:

+ ***Khu công nghiệp Cái Lân*** (Quảng Ninh): các nhà máy cán nóng thép tấm đóng tàu, sản xuất thép hình, nhà máy sản xuất chi tiết, phụ kiện, kết cấu thép, nhà máy cửa tàu thủy...

+ ***Khu công nghiệp An Hồng*** (Hải Phòng): các nhà máy sản xuất động cơ diesel, nhà máy sản xuất nồi hơi tàu thủy, nhà máy sản xuất nội thất tàu thủy và các nhà máy sản xuất các loại tời, thiết bị trên boong...

+ Ngoài ra, còn có những doanh nghiệp cung ứng trực thuộc Bộ Quốc Phòng, Vinacomin, Lilama và cả những doanh nghiệp có quy mô vừa và nhỏ nằm rải rác tại các khu công nghiệp trên địa bàn.

Tại các tỉnh lân cận như tỉnh Hải Dương, có khu công nghiệp Lai Vu với tổ hợp gia công cơ khí chính xác, cơ khí nặng chuyên chế tạo các loại pit-tông thủy lực, nhà máy sản xuất container, nhà máy sản xuất block tàu thủy, nhà máy gỗ nội thất, nhà máy chế tạo tủ bảng điện, dây cáp điện, nhà máy sản xuất các loại phụ kiện đường ống, nhà máy sản xuất dây thép cường độ cao và nhà máy sản xuất phụ tùng tàu thủy...

1.2.3. Hiện trạng phát triển nguồn nhân lực ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng, Quảng Ninh.

a) Số lượng lao động.

Theo số liệu năm 2015, khu vực đồng bằng Sông Hồng có tổng cộng 12 triệu lao động (độ tuổi từ 15 trở lên), chiếm 22,21% số lượng lao động trên cả nước. Trong đó, tại thành phố Hải Phòng, số lượng lao động năm 2015 là 1.128.100 người,

chiếm 0,02% số lượng lao động cả nước. Về phía tỉnh Quảng Ninh, năm 2015 trên địa bàn tỉnh hiện có 692.400 lao động, chiếm 0,012% số lượng lao động cả nước.

Bảng 3: Số lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc tại một số tỉnh giai đoạn 2010 – 2015.

(Đơn vị: 1.000 người)

STT	Tỉnh	Số lượng lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc qua các năm				
		2010	2012	2013	2014	2015
1	Hải Phòng	1062,7	1089,0	1125,6	1127,7	1128,1
2	Quảng Ninh	659,6	691,9	711,4	697,3	692,4
3	Hà Nội	3581,3	3702,5	3799,6	3832,4	3820,9
4	Hải Dương	1048,1	1060,6	1077,0	1049,5	1037,5
5	Hung Yên	689,1	702,0	708,3	705,0	702,4

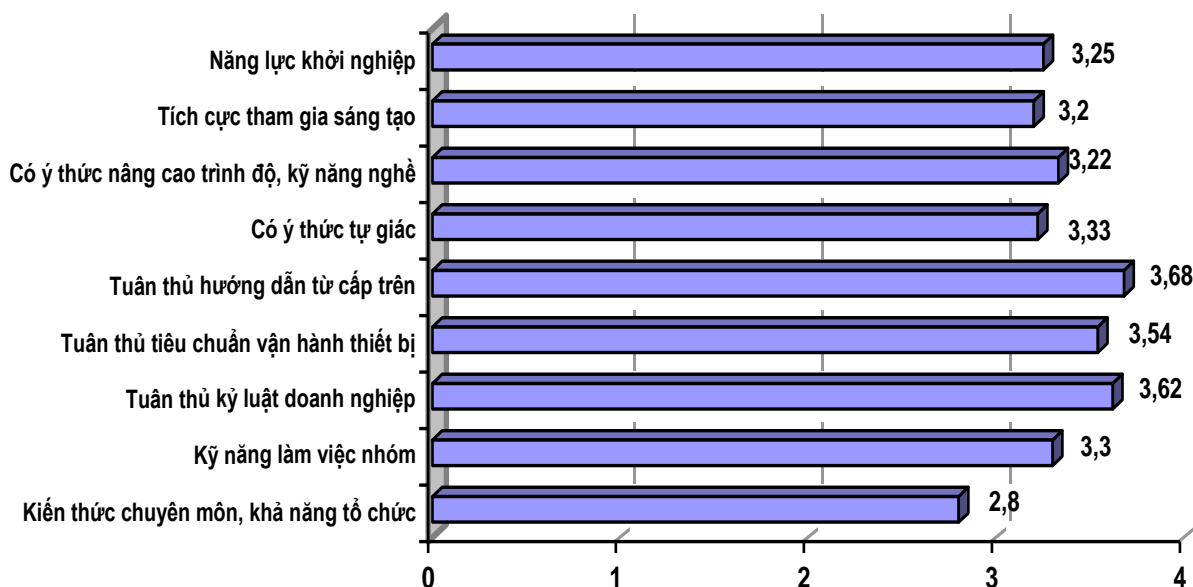
(Nguồn: Niên giám thống kê 2015)

Trong ngành công nghiệp đóng tàu, số lượng lao động đang làm việc tại các doanh nghiệp trong ngành là 102.782 người, theo số liệu thống kê năm 2015. Chỉ riêng số lao động đang làm việc cho SBIC đã chiếm tới gần 1/3 số lượng lao động trong toàn ngành. Năm 2011, số lượng lao động trong ngành đóng tàu là 115.647 người, nhưng kể từ đó đến nay, số lượng đã giảm dần qua từng năm.

b) Trình độ lao động ngành công nghiệp đóng tàu

Hiện nay, thành phố Hải Phòng có hơn 20.000 lao động ngành công nghiệp đóng tàu, lao động có trình độ trung cấp nghề hoặc trung học chuyên nghiệp chiếm 43,2%, lao động có trình độ cao đẳng hoặc cao đẳng nghề chiếm 32,15%, đại học và trên đại học chiếm tỷ lệ 14,06% và còn lại 10,59% là tỷ lệ lao động chưa qua đào tạo về nghề. Về phía tỉnh Quảng Ninh, theo dữ liệu thống kê năm 2015, trình độ lao động tại Quảng Ninh như sau: lao động chưa qua đào tạo về nghề chiếm tỷ lệ lớn (29%), tiếp theo là lao động có trình độ trung cấp nghề và trung học chuyên nghiệp (39%), cao đẳng và cao đẳng nghề (11%), đại học và trên đại học (21%).

Theo đánh giá tổng quát hiện nay về phát triển nguồn nhân lực của Hải Phòng – Quảng Ninh nói chung đó là sự bất cập của nguồn nhân lực chất lượng cao, trình độ ngoại ngữ, tin học còn hạn chế; cơ cấu, trình độ, độ tuổi còn mất cân đối.



Đánh giá kỹ năng chung của HS-SV tốt nghiệp ở một số ngành công nghiệp

(Nguồn: *Hauji Jica, 2013*)

Nhân lực khoa học công nghệ còn mỏng và yếu, chưa đáp ứng yêu cầu nghiên cứu một số vấn đề phức tạp, đòi hỏi hàm lượng khoa học và công nghệ cao; mất cân đối về ngành nghề đào tạo, thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ CNH - HĐH với yêu cầu phát triển và yếu tố đặc thù của khu vực như những ngành, lĩnh vực: công nghệ biển, công nghệ vật liệu mới, công nghệ nanô, công nghệ sinh học... và đặc biệt còn thiếu cán bộ đầu đàn ở một số lĩnh vực khoa học, đặc biệt là thiếu cán bộ trẻ kế cận có trình độ cao.

c) Hệ thống cơ sở đào tạo ngành công nghiệp đóng tàu.

Trên địa bàn Hải Phòng – Quảng Ninh hiện nay có khoảng 13 trường ĐH – CĐ đào tạo các lĩnh vực có liên quan tới ngành công nghiệp đóng tàu. Tuy nhiên, chỉ có Hải Phòng là có cơ sở đào tạo chuyên sâu về lĩnh vực đóng tàu như: trường ĐH Hàng Hải, trường CĐ giao thông vận tải TW2, trường CĐ Hàng Hải 1, trường CĐ nghề Duyên Hải và trường CĐ nghề Bách Nghệ. Ngoài ra, các cơ sở khác chủ yếu tập trung đào tạo chuyên sâu các lĩnh vực thuộc ngành công nghiệp phụ trợ đóng

tàu như: chế tạo vỏ, gia công thép, cơ khí hay điện, điện tử. Những cơ sở này chủ yếu tập trung tại khu vực trung tâm thành phố Hải Phòng. Về phía tỉnh Quảng Ninh, hiện nay trên địa bàn tỉnh hiện không có cơ sở đào tạo nào cho lĩnh vực đóng tàu. (xem Bảng, phụ lục)

Bên cạnh đó, cũng có những cơ sở đào tạo tại Hà Nội đào tạo chuyên ngành liên quan đến đóng tàu như trường ĐH Bách Khoa Hà Nội, trường ĐH Giao thông vận tải... Những trường này chủ yếu đào tạo chuyên sâu về các lĩnh vực như kỹ thuật tàu thủy, tự động hóa, kỹ thuật điện hay công nghệ thông tin cho tàu thủy.

Ngoài các cơ sở đào tạo là các trường ĐH & CĐ, trên địa bàn Hải Phòng – Quảng Ninh còn có các trung tâm đào tạo và phát triển nguồn nhân lực trực thuộc các tổ chức liên hiệp, hội như Trung tâm phát triển kỹ năng nguồn nhân lực (Hội khoa học phát triển nguồn nhân lực – nhân tài Việt Nam), Trung tâm nghiên cứu giáo dục và đào tạo (Liên hiệp các hội KH&KT thành phố Hải Phòng)...

- Thực trạng về sự liên kết, hợp tác giữa các cơ sở đào tạo và các doanh nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh.

Hiện nay, hoạt động mang tính đơn lẻ đang là tình trạng chung của hầu hết các doanh nghiệp ở nước ta. Mặc dù, các trường Đại học hiện nay vẫn luôn tăng cường việc liên kết, hợp tác, tuy nhiên, các trường thường chỉ chú trọng vào việc hợp tác quốc tế, trong khi đó, quan hệ hợp tác với doanh nghiệp sản xuất gần như là không có. Việt Nam là quốc gia có lực lượng lao động trẻ, năng động, tuy nhiên kỹ năng làm việc trong môi trường thực tế lại rất yếu.

Trong ngành đóng tàu, dù hàng năm lượng sinh viên ra trường là không hề nhỏ, nhưng do sinh viên mới ra trường còn quá nặng về lý thuyết nên doanh nghiệp phải mất một khoảng thời gian từ vài tháng cho đến vài năm để đào tạo lại, cho thấy sự bất cập trong việc tuyển chọn nhân lực chất lượng cao.

1.2.4. Hiện trạng khoa học – công nghệ ngành công nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

a) Hiện trạng năng lực R&D (nghiên cứu và phát triển) ngành đóng tàu.

Hiện tại, năng lực nghiên cứu – phát triển (R&D) của ngành đóng tàu tại Việt Nam nói chung và tại Hải Phòng – Quảng Ninh nói riêng còn rất yếu, đầu tư cho

R&D trong ngành đóng tàu cũng như ngành hàng hải 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.

Tại các cơ sở đào tạo hàng đầu của về lĩnh vực đóng tàu tại khu vực phía Bắc như trường ĐH Hàng Hải hay trường ĐH Bách Khoa đều có những trung tâm, phòng thí nghiệm cho việc NCKH và phát triển ngành đóng tàu; ngoài ra còn có cả Viện Khoa học và Công nghệ Tàu thủy trực thuộc SBIC và một số các cơ sở nghiên cứu quy mô nhỏ khác. Theo số liệu thống kê từ Sở Khoa học và Công nghệ của Hải Phòng và Quảng Ninh, tổng số đề tài nghiên cứu của cả 2 địa phương là 523 đề tài NCKH thuộc mọi lĩnh vực, trong đó, Hải Phòng có 309 đề tài và Quảng Ninh có 214 đề tài NCKH.

Bảng 4: Số nghiên cứu khoa học tại Hải Phòng, Quảng Ninh năm 2015.

Lĩnh vực nghiên cứu	Hải Phòng	Quảng Ninh
Khoa học tự nhiên	96	88
Khoa học kỹ thuật và công nghệ	48	23
Khoa học y, dược	7	4
Khoa học nông nghiệp	23	25
Khoa học xã hội	89	61
Khoa học nhân văn	46	13
Tổng số đề tài	309	214

(Nguồn: Thống kê từ Sở KH-CN Hải Phòng và Sở KH-CN Quảng Ninh, 2013)

b) Trình độ công nghệ ngành công nghiệp đóng tàu.

Tại Hải Phòng – Quảng Ninh hiện nay, các công ty đóng tàu đã quan tâm đổi mới, nâng cao trình độ công nghệ. Chủ trương thực hiện cơ cấu công nghệ kết hợp nhiều trình độ, gắn hiệu quả kinh tế – xã hội với bảo vệ môi trường trong hoạt động đổi mới và nâng cao trình độ công nghệ đã được quan tâm. Nhiều chỉ tiêu quan trọng tác động lớn đến trình độ công nghệ đã được nâng lên và cao hơn nhiều so với

bình quân chung cả nước. Tuổi trung bình của thiết bị là 11,59 năm; tốc độ đổi mới giá trị thiết bị đạt 10,76%/năm; tỷ trọng giá trị thiết bị hiện đại chiếm 43,98%.

Tỷ trọng vốn đầu tư mở rộng, phát triển sản xuất, đổi mới thiết bị công nghệ ở các doanh nghiệp đóng tàu tăng nhanh, trình độ công nghệ của ngành đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh được nâng lên một bước. Các thiết bị, công nghệ mới được đầu tư chủ yếu có xuất xứ từ các nước công nghiệp và các nước đang phát triển như Nhật, EU, Mỹ... tỷ lệ thiết bị điều khiển tự động và bán tự động ngày càng tăng. Các thiết bị công nghệ được đầu tư cũng chủ yếu có xuất xứ từ các nước công nghiệp và các nước đang phát triển (các nước công nghiệp chiếm 42%, các nước đang phát triển chiếm 35%, Việt nam sản xuất 23%). Tỷ lệ thiết bị lạc hậu chiếm 10,24%, trung bình và khá chiếm 68,82%, thiết bị tiên tiến chiếm 20,94%.

Theo thống kê trên cả nước, phần lớn các doanh nghiệp nước ta đang sử dụng công nghệ tụt hậu so với mức trung bình của thế giới 2 – 3 thế hệ; 80 – 90% công nghệ nước ta sử dụng là công nghệ ngoại nhập. Có 76% máy móc, dây chuyền công nghệ nhập thuộc thế hệ 1960 – 1970, 75% số thiết bị đã hết khấu hao, 50% là thiết bị tân trang.

c) Các tổ chức nghiên cứu khoa học – công nghệ.

Theo số liệu thống kê của Hải Phòng – Quảng Ninh năm 2014, có tổng cộng 89 tổ chức KH – CN trên địa bàn, trong đó, thành phố Hải Phòng hiện có 55 tổ chức KH – CN thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau và tỉnh Quảng Ninh có 34 tổ chức đang hoạt động.

Trong ngành công nghiệp đóng tàu, số lượng tổ chức KH – CN phục vụ ngành tại Hải Phòng hiện có khoảng 23 cơ sở. Những tổ chức này chủ yếu trực thuộc các cơ quan quản lý nhà nước, các trường đại học, cao đẳng trên địa bàn, còn lại một số đơn vị thuộc sở hữu của các doanh nghiệp đóng tàu. Hiện nay, đóng vai trò chủ đạo trong các hoạt động KH – CN của thành phố là những tổ chức trực thuộc các cơ quan quản lý nhà nước và trường đại học Hàng Hải, những cơ sở này chiếm ưu thế hơn các cơ sở KH – CN khác ở hầu hết tất cả các mặt như: số lượng các cơ sở, quy mô lao động, nhân lực KH – CN, năng lực hoạt động và có mối quan hệ hợp tác với trung ương cũng như các quốc gia khác. Về phía tỉnh Quảng Ninh, trên địa bàn tỉnh

có khoảng 10 tổ chức KH – CN hoạt động liên quan tới ngành đóng tàu, những tổ chức này cũng chủ yếu trực thuộc cơ quan quản lý nhà nước hay trường đại học, cao đẳng, nhưng về quy mô và vai trò đối với ngành đóng tàu thì không bằng được những tổ chức KH – CN tại Hải Phòng.

Nhìn chung, các tổ chức KH – CN tại Hải Phòng – Quảng Ninh hiện nay, ngoài những tổ chức do trung ương, địa phương quản lý ra, thì những đơn vị còn lại thường trong tình trạng hoạt động không hiệu quả, nhiều đơn vị có chức năng nhiệm vụ chồng chéo, trong khi đó một số lĩnh vực quan trọng như công nghiệp, công nghệ thông tin lại rất yếu và thiếu. Ngoài ra, còn có một số tổ chức chuyển sang kinh doanh là chính.

d) Hợp tác khoa học – công nghệ.

- Hợp tác với các tổ chức KH&CN khác:

Việc hợp tác về KH&CN ngành đóng tàu đang từng bước được đẩy mạnh tại Hải Phòng – Quảng Ninh với sự tham gia giữa các trường Đại học, cao đẳng và hàng chục tổ chức KH&CN ở Trung ương trên toàn quốc. Các đơn vị trên địa bàn đã tổ chức trao đổi thông tin, học tập kinh nghiệm, ký kết các biên bản ghi nhớ về KH&CN với nhiều tổ chức khoa học công nghệ, trường đại học và các tỉnh khác trong cả nước. Hải Phòng – Quảng Ninh cũng đã ký kết văn bản hợp tác toàn diện với Viện Khoa học Công nghệ Việt Nam (VAST) và Viện Khoa học Công nghệ Tàu Thủy (SSTI) nhằm mục tiêu khai thác cơ sở vật chất, năng lực KH&CN của các cơ sở khoa học lớn, tranh thủ nguồn nhân lực KH&CN, tài chính từ các viện nghiên cứu, các trường đại học nhằm từng bước nâng cao hiệu quả, năng lực hoạt động KH&CN của ngành công nghiệp tàu thủy và các lĩnh vực khác.

- Hợp tác với các doanh nghiệp đóng tàu:

Hiện nay, ngành đóng tàu nước ta gặp rất nhiều khó khăn là do công nghệ đóng tàu của nước ta hiện thua kém rất nhiều so với các quốc gia đóng tàu khác. Nguyên nhân có thể kể đến những lý do như:

- Các trung tâm, viện nghiên cứu dù có sự hợp tác với các doanh nghiệp sản xuất, nhưng mối liên kết giữa các bên gần như không có.

– Phần lớn các NCKH hiện nay đều được thực hiện theo dạng tự phát, không theo quy trình và không phù hợp với thực tiễn.

– Trong các nhà máy đóng tàu tại nước ta nói chung hay tại Hải Phòng – Quảng Ninh nói riêng, hầu như không có các khu vực dành cho việc nghiên cứu và phát triển công nghệ, dẫn tới việc khoa học – công nghệ không bám sát được với quá trình sản xuất.

1.2.5. Hiện trạng các yếu tố liên quan khác.

a) Về cơ chế, chính sách ưu đãi:

Theo Quyết định số 1901/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về kế hoạch hành động phát triển ngành công nghiệp đóng tàu trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản đến năm 2020, tầm nhìn 2030, với mục tiêu “đưa Việt Nam trở thành một quốc gia có ngành đóng tàu đạt chất lượng cao”. Từ những quan điểm đó, Chính phủ đã ban hành những chính sách ưu đãi đầu tư cho các dự án sản xuất tàu biển và hỗ trợ cho ngành công nghiệp phụ trợ. (Chi tiết xem Bảng ,Phụ lục)

b) Môi trường cạnh tranh:

Thời gian vừa qua, Hải Phòng – Quảng Ninh luôn nỗ lực cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh bằng nhiều giải pháp chính sách khác nhau. Tạo điều kiện cho môi trường đầu tư phát triển. Cũng giống như mọi ngành nghề khác, ngành đóng tàu là nơi diễn ra cạnh tranh những cạnh tranh khốc liệt cả trong và ngoài nước, đặc biệt là khối doanh nghiệp tư nhân.

Sau cuộc khủng hoảng ngành đóng tàu năm 2009, các nhà máy đóng tàu chấp nhận các hợp đồng lỗ để khai thác hết năng lực, đồng thời làm cho giá đóng mới liên tục giảm. Mức giá đóng mới rất thấp đã thu hút các chủ tàu đặt đóng tàu mới. Nhưng giá đóng mới thấp làm ảnh hưởng tiêu cực đến cước vận tải của những tàu đang chạy được đóng với giá cao hơn. Thêm 1 vấn đề đặt ra nữa là các cơ sở đóng tàu, đặc biệt là các cơ sở quy mô vừa và nhỏ, thường sản xuất theo dạng tự phát, thiếu định hướng thị trường, đóng nhiều mẫu sản phẩm tương tự nhau. Điều này dẫn tới việc cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp, đẩy mạnh tình trạng dư thừa 1 chủng loại tàu, trong khi những chủng loại khác còn đang thiếu.

c) Khả năng tiếp cận đất đai

Nhằm xem xét tiêu chí tiếp cận đất đai (tỷ lệ doanh nghiệp có mặt bằng và sở hữu đầy đủ các Giấy tờ chứng nhận Quyền sử dụng đất) để sản xuất kinh doanh, doanh nghiệp đóng tàu tại vùng Đồng bằng Sông Hồng nói chung và tại Hải Phòng – Quảng Ninh nói riêng gặp không ít khó khăn trong việc kiếm một địa điểm kinh doanh ổn định, điều này gây trở ngại cho việc ổn định sản xuất và khả năng tiếp cận vốn của doanh nghiệp.

d) Vốn đầu tư.

Theo số liệu thống kê năm 2015, tổng số vốn đầu tư phát triển trên cả nước đạt 1.367 tỷ đồng (tăng 10,71% so với năm 2014), trong đó vốn đầu tư phát triển của Hải Phòng đạt 48,8 tỷ đồng (tăng 8,1% so với năm 2014), chiếm 0,035% tổng số vốn đầu tư của cả nước, tỉnh Quảng Ninh đạt 51,32 tỷ đồng (tăng 12,5% so với năm 2014), chiếm 0,037% tổng số vốn đầu tư của cả nước.

Bảng 5: Vốn đầu tư phát triển xã hội cả năm 2015 của cả nước và một số tỉnh, thành phố.

(Đơn vị: Tỷ đồng).

Chỉ tiêu	Cả nước	Hải Phòng	Quảng Ninh	Hà Nội	TP.HCM	Hải Dương
Vốn đầu tư phát triển	1.367,205	48,807	51,320	352,685	280,767	26,979
Chỉ số (%)	100%	0,035%	0,037%	25,74%	20,48%	0,019%

(Nguồn: Cục Thống kê Thành phố Hải Phòng, 2015)

Về nguồn vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài (FDI), trong cả năm 2015, Việt Nam đã huy động được tổng số vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài đạt 24,1 tỷ USD (tăng 9,1% so với năm 2014), trong đó Hải Phòng đạt 902,5 triệu USD, chiếm 3,74% tổng số vốn đầu tư của nước ngoài, tỉnh Quảng Ninh đạt 438,9 triệu USD, chiếm 1,4% tổng số vốn đầu tư của nước ngoài.

Bảng 6: Vốn đầu tư trực từ nước ngoài năm 2015 của cả nước và một số tỉnh, thành phố.

(Đơn vị: Triệu đô la Mỹ - Mill.USD).

Chỉ tiêu	Cả nước	Hải Phòng	Quảng Ninh	Hà Nội	Bắc Ninh	Hải Dương
Vốn đầu tư nước ngoài	24.115,0	902,7	438,9	1.126,9	3.663,0	407,2
Chỉ số (%)	100%	3,74%	1,4%	4,66%	15,2%	1,68%

(Nguồn: Niên giám thống kê năm 2015)

1.3. Hiện trạng về ngành công nghiệp đóng tàu phục vụ du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

1.3.1. Hiện trạng về ngành công nghiệp đóng tàu phục vụ du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh hiện nay.

Công nghiệp đóng tàu phục vụ cho du lịch hiện nay tại Hải Phòng – Quảng Ninh hiện không mấy phát triển mà thường tập trung vào đóng mới những loại tàu chèo hàng, tàu container, tàu chở dầu...

Về năng lực đóng tàu phục vụ cho ngành du lịch biển, vào giai đoạn 1970 – 2000, ngành công nghiệp đóng tàu cho ra mắt loại tàu vỏ thép loại chở 200 khách phục vụ khách du lịch đi các tuyến Hà Nội, Hải Phòng, Nam Định, Quảng Ninh... và một số tàu vỏ gỗ chở 200 khách hoạt động tại khu vực Vịnh Hạ Long. Từ năm 2001 đến nay, ngành đóng tàu cho ra mắt thêm loại tàu du lịch, tàu chở khách 300 khách và kỹ thuật đóng tàu đã có đổi mới về thiết kế cũng như công nghệ theo xu hướng hiện đại hơn, ví dụ như tàu khách 2 thân vỏ composite tốc độ cao 200 chỗ, tàu cánh ngầm 120 chỗ nhưng chưa được sử dụng rộng rãi trên cả nước.

Về quy mô, các nhà máy đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh hiện nay có khá nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ trên địa bàn, vốn đầu tư không lớn, cơ sở vật chất, trang thiết bị nghèo nàn và lạc hậu, cùng với đó, việc sản xuất tự phát thiếu định hướng khiến cho những cơ sở này không đủ khả năng để đóng được loại tàu du lịch hiện đại, đạt tiêu chuẩn quốc tế.

1.3.2. Hiện trạng tàu du lịch đang hoạt động tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

Tại Quảng Ninh, các loại tàu du lịch hiện có là 553 tàu trong đó có trên 300 tàu chở khách và 200 tàu có cơ sở lưu trú, tập trung chủ yếu ở khu vực Vịnh Hạ Long. Chất lượng của các loại tàu chủ yếu được xếp theo tiêu chuẩn từ 1 đến 3 sao. Trong

số 553 tàu du lịch hiện nay, mới có 102 tàu sử dụng vỏ thép, còn lại là tàu vỏ gỗ, không đảm bảo được các tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường và phòng chống cháy nổ. Ngoài phần lớn tàu du lịch vỏ gỗ không đạt chất lượng, vẫn còn có những loại tàu du lịch, du thuyền vỏ thép chất lượng cao, đạt tiêu chuẩn 4-5 sao, sức chứa từ 50 đến 100 khách, tuy nhiên giá thành cho 1 tour ngắn ngày trên loại tàu này vẫn còn khá cao, chỉ dành cho một lượng nhỏ khách du lịch.

Ngoài ra, còn có 1 số tàu cao tốc hoạt động trên các tuyến như Hạ Long – Móng Cái, Hạ Long – Hải Phòng và tuyến chở khách từ Hạ Long đi Trung Quốc, thí dụ như: Tàu cao tốc Hoa Sen, có tiêu chuẩn 3 sao, tối đa trọng tải chở được 1.000 hành khách và ô tô mang theo; Tàu cao tốc RoRo, tiêu chuẩn 3 – 4 sao, có sức chở 1.000 hành khách và 500 ô tô mang theo... Những loại tàu này hầu hết được nhập khẩu từ nước ngoài và một số tàu đã có niên hạn sử dụng trên 10 năm.

Số lượng tàu tuy nhiều nhưng nếu so với nhu cầu về chất lượng của du khách đi thăm vịnh, thì cơ bản là vẫn còn thiếu. Du lịch tham quan vịnh Hạ Long diễn ra quanh năm, lượng tàu chất lượng tốt đang trở nên thiếu trầm trọng vào các dịp lễ tết, hội hè cũng như vào mùa du lịch khi lượng khách du lịch tăng đột biến. Đến nay một số tàu nhỏ vẫn còn sử dụng, có tàu đã sử dụng trên 10 năm, không đảm bảo an toàn cũng như các tiện nghi đáp ứng nhu cầu ngày càng được nâng cao của du khách. Do đó, những tàu du lịch này cần phải bị hạn chế, đặc biệt khi đi những chuyến xa bờ, để nâng cao chất lượng hoạt động của du lịch biển ở đây.

- Danh mục các loại tàu du lịch tại Hải Phòng và Quảng Ninh hiện nay:

+ *Tàu gỗ 10 - 15 chỗ và tàu gỗ 15 - 25 chỗ*: Loại tàu nhỏ, 1 tầng, chạy chậm khoảng 8 đến 13 km/h.

+ *Tàu gỗ 35 - 60 chỗ*: có .

+ *Tàu vỏ thép 60 - 70 chỗ*: đây là loại tàu chuyên dụng được sửa lại làm tàu du lịch.

+ *Ca nô cao tốc*: loại tàu nhỏ có 10 - 15 chỗ. Chạy tốc độ khoảng 40 km/h.

+ *Tàu du lịch 2 tầng*: Tàu này sử dụng trang thiết bị hiện đại, có sân thượng, đạt tiêu chuẩn 3 - 5 sao. Tàu có 40-50 chỗ và 6 phòng ngủ có công trình phụ riêng biệt.

1.4. Kinh nghiệm phát triển các cụm kinh tế đóng tàu trên thế giới.

1.4.1. Kinh nghiệm của Hàn Quốc.

a) Tổng quan ngành đóng tàu công nghiệp Hàn Quốc.

Ngành công nghiệp đóng tàu của Hàn Quốc, cũng giống các ngành công nghiệp khác bắt đầu phát triển sau khi kết thúc chiến tranh Triều Tiên năm 1953. Trong giai đoạn khởi đầu phát triển công nghiệp, hệ thống cơ sở hạ tầng, kỹ thuật bị phá hủy nặng nề, công nghiệp trong nước hầu hết là công nghiệp nhẹ và có xuất phát điểm là đất nước nằm trong danh sách 10 quốc gia nghèo nhất trên thế giới. Thế nhưng, cho đến nay, ngành công nghiệp Hàn Quốc nói chung và ngành công nghiệp đóng tàu nói riêng đã có quá trình phát triển thần kỳ (hay còn được gọi là “Kỳ tích sông Hàn”), tạo ra rất nhiều cụm kinh tế. Các cụm kinh tế đóng tàu tại Hàn Quốc hiện nay, ngoài chuỗi sản xuất đã được định hình với sự đóng góp của các doanh nghiệp thượng nguồn và hạ nguồn, chuỗi giá trị bao gồm nhiều hoạt động từ khâu thiết kế tàu cho đến khâu dịch vụ sau bán hàng cũng như kết nối với các lĩnh vực khác như Logistic hay công nghệ thông tin, góp phần tăng tính phức tạp trong quy trình sản xuất đòi hỏi phải có sự tham gia của nhiều đơn vị sản xuất khác nhau, chất lượng và giảm giá thành sản phẩm. Đồng thời học hỏi, đổi mới công nghệ từ nước ngoài; xây dựng các trung tâm nghiên cứu và công nghệ R&D; phát triển nhân lực chất lượng cao.

b) Vị trí cụm kinh tế đóng tàu tại Hàn Quốc.

Cụm kinh tế đóng tàu của Hàn Quốc nằm tại vùng Gyeongnam, về phía Đông Nam của Hàn Quốc. Các cơ sở tập trung chủ yếu ở những vùng như Ulsan, Busan và huyện Geoje, bởi có lợi thế từ vùng nước sâu.

c) Doanh nghiệp đóng tàu chủ chốt.

Theo dữ liệu KOSHIPA (Korea Offshore and Shipbuilding Association - Hiệp hội Đóng tàu biển Hàn Quốc), được cung cấp bởi chính phủ Hàn Quốc năm 2013, đã có tổng cộng 80 cơ sở đóng tàu trên toàn lãnh thổ, trong đó, có 9 cơ sở có năng lực đóng những loại tàu trọng tải lớn, độ phức tạp cao và 71 cơ sở còn lại là các doanh nghiệp vừa và nhỏ (DNVVN). Quy mô của các nhà máy đóng tàu thuộc khối DNVVN tại Hàn Quốc là tương đối nhỏ so với Nhật Bản hay Bồ Đào Nha. Sản

lượng tàu đóng mới tập trung chủ yếu vào 9 công ty đóng tàu lớn nhất Hàn Quốc thuộc KOSHIPA, nằm tại vùng Gyeongnam, về phía Đông Nam của Hàn Quốc. Các cơ sở tập trung chủ yếu ở những vùng như Ulsan, Busan và huyện Geoje, bởi có lợi thế từ vùng nước sâu. Năng lực đóng mới của 9 công ty (thuộc KOSHIPA) đứng đầu ngành đóng tàu đạt khoảng 95% tổng sản lượng tàu đóng mới trên toàn quốc. Riêng 3 công ty đứng đầu là Hyundai Heavy Industries (HHI), Daewoo Shipbuilding&Marine Engineering (DSME) và Samsung Heavy Industries (SHI) đã có năng lực sản xuất chiếm 58,4% tổng sản lượng. Phân khúc trong ngành cũng đc chia sẻ rõ ràng nhằm tránh việc các công ty lớn chèn ép các công ty nhỏ hơn. Trên thị trường, các công ty đóng tàu lớn sẽ tập trung vào những loại tàu có trọng tải lớn, công nghệ phức tạp và các công ty thuộc DNVVN sẽ đóng những loại tàu có trọng tải nhỏ và những loại tàu vận tải ven sông, biển.

d) Ngành công nghiệp phụ trợ đóng tàu.

Ngành công nghiệp thép bao giờ cũng là ngành công nghiệp phụ trợ quan trọng nhất của ngành đóng tàu. Hàn Quốc là nhà sản xuất thép lớn thứ 6 trên thế giới, với sản lượng 66,1 triệu tấn (mmt) vào năm 2013 (hoặc xấp xỉ 4% tổng sản lượng thép toàn cầu). Ngành đóng tàu là ngành tiêu thụ thép chính tại Hàn Quốc với 20,8% tổng nhu cầu về thép của đất nước năm 2012, tương đương với 5,6 triệu tấn (mmt) và 77,6% lô hàng thép phẳng của Hàn Quốc đã phục vụ cho ngành đóng tàu (theo KOSA 2013). Ngành công nghiệp thiết bị hàng hải cũng là một phần quan trọng trong chuỗi cung ứng đóng tàu. Theo báo cáo từ Hiệp hội trang thiết bị Hàng hải Hàn Quốc (KOMEA), hiện đang có khoảng hơn 1.000 công ty có liên quan đến trang thiết bị hàng hải.

e) Phát triển nguồn nhân lực đóng tàu.

Đã có một số báo cáo về trình độ giáo dục của lực lượng lao động trong ngành đóng tàu Hàn Quốc. Theo báo cáo của KOSHIPA (2014), được chính phủ Hàn Quốc cung cấp, trong ngành có 64,2 % kỹ sư có trình độ đại học; 6,4% kỹ sư có bằng Thạc sỹ; 3,4% kỹ sư có bằng Tiến sỹ và số lượng còn lại là lực lượng lao động có trình độ từ trung học phổ thông cho đến trường Cao đẳng. Trong ngành công nghiệp R&D, số lượng người có bằng Thạc sỹ và Tiến sỹ đã tăng lên theo thời gian.

Các doanh nghiệp đóng tàu luôn thúc đẩy, tăng cường các mối liên kết tổng hợp với các trường Đại học. Ví dụ: Công ty đóng tàu thuộc tập đoàn Samsung (SHI) đã kết hợp với khoa Đóng Tàu thuộc trường Đại học Quốc gia Pusan và Cục kỹ thuật Hàng hải, triển khai các khóa học nhằm mục đích mở rộng cơ hội đào tạo công nhân có tay nghề đóng tàu và nâng cao trình độ của nhân viên.

g) Khoa học - Công nghệ.

Trong những năm vừa qua, ngành công nghiệp đóng tàu Hàn Quốc đã đẩy mạnh đầu tư vào phát triển công nghệ R&D. Năm 2011, tổng mức đầu tư cho công nghệ R&D của ngành đóng tàu Hàn Quốc đã tăng 74% so với năm 2005. Theo một số báo cáo (chưa có sự xác nhận thông qua báo chí), các doanh nghiệp đóng tàu lớn tại Hàn Quốc đang nỗ lực tăng cường thêm sức mạnh cho hoạt động R&D. Công ty DSME công bố công ty sẽ thiết lập Trung tâm R&D về công nghiệp Đóng tàu và kỹ thuật Hàng Hải tại Seoul năm 2017, trong khi đó, công ty SHI đã cho ra mắt Trung tâm R&D của mình tại Seoul vào năm 2014 và đồng thời di dời tất cả các hoạt động về nghiên cứu của công ty về đây (theo Digital Times, 2013).

Hiện nay, có rất nhiều tổ chức nghiên cứu, đổi mới và sáng tạo cho ngành công nghiệp đóng tàu tại Hàn Quốc. Các tổ chức này có sự liên kết chặt chẽ với các công ty đóng tàu nhằm mục đích tìm kiếm, nghiên cứu và phát triển sản phẩm mới đóng góp vào chuỗi giá trị và thúc đẩy giá trị gia tăng của con tàu. Dưới đây là một số viện nghiên cứu có liên quan tới ngành đóng tàu tại Hàn Quốc:

– *Viện nghiên cứu khoa học và công nghệ biển Hàn Quốc (KIOST)*: Là một viện nghiên cứu được chính phủ tài trợ với mục đích tiến hành nghiên cứu và phát triển cơ bản và ứng dụng công nghệ trên biển.

– *Viện nghiên cứu thiết bị biển Hàn Quốc (KOMERI)*: được thành lập vào năm 2001, viện KOMERI đóng một vai trò quan trọng trong việc nghiên cứu R&D về thiết bị hàng hải và sở hữu một phòng thí nghiệm chuyên cung cấp các dịch vụ thử nghiệm cho các công ty chế tạo thiết bị Hàng hải và được công nhận đạt tiêu chuẩn quốc tế.

– *Viện nghiên cứu các doanh nghiệp đóng tàu vừa và nhỏ (RIMS)*: viện RIMS tập trung chủ yếu vào công nghệ R&D liên quan đến công nghiệp đóng tàu và công

nghệ cho trang thiết bị nội thất trên tàu, thích hợp cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ tại Hàn Quốc.

h) Thương mại.

Ngành công nghiệp đóng tàu đã có sự đóng góp đáng kể vào tổng sản lượng hàng hóa xuất khẩu của Hàn Quốc. Xuất khẩu tàu thủy tại Hàn Quốc (căn cứ vào ngày hoàn thiện, bàn giao) có xu hướng tăng gần như liên tục, cả về giá trị gia tăng lẫn số lượng tàu đóng mới. Năm 1994, tàu xuất khẩu của Hàn Quốc đạt 4,9 tỷ USD, chiếm 5% tổng kim ngạch xuất khẩu. Đến năm 2009, nhờ vào sự bùng nổ về số lượng các hợp đồng đóng mới tàu trước năm 2008, giá trị xuất khẩu đã tăng lên đáng kể đạt 42 tỷ USD, chiếm 11,7% tổng kim ngạch xuất khẩu của Hàn Quốc. Để có thể kiểm chứng những chỉ số về xuất khẩu tàu của Hàn Quốc đạt được hiệu quả ra sao, hãy xem xét các số liệu trong khoảng thời gian tương đương tại các cường quốc đóng tàu khác. Tại Nhật Bản, năm 1994, xuất khẩu tàu đạt 11,7 tỷ USD (chiếm 2,9% tổng kim ngạch xuất khẩu), tuy nhiên, đến năm 2009, giá trị xuất khẩu tàu biển chỉ đạt 22 tỷ USD (chiếm 3,8% tổng kim ngạch xuất khẩu tại Nhật Bản). Với trường hợp của Trung Quốc, xuất khẩu tàu biển đã tăng đáng kể từ 0,5 tỷ USD vào năm 1994 lên đến 28,4 tỷ USD vào năm 2009 (ứng với nó là từ 0,5% lên 2,4% tổng kim ngạch xuất khẩu tại Trung Quốc). Qua thống kê trên, chúng ta có thể thấy được thấy được sự phát triển thần kỳ của ngành công nghiệp đóng tàu Hàn Quốc trong vòng hơn một thập kỷ, từ khâu sản xuất, chế tạo, ứng dụng khoa học công nghệ vào sản xuất và các yếu tố về thương mại.

1.4.2. Kinh nghiệm của Đức.

a) Tổng quan chung về ngành công nghiệp đóng tàu tại Đức.

Ngành công nghiệp đóng tàu chiếm một thành phần tương đối nhỏ trong cả tổng thể nền kinh tế nước Đức. Tuy vậy, công nghiệp đóng tàu là hoạt động kinh tế quan trọng trong khu vực biển Baltic và biển Bắc, nơi tập trung các nhà máy đóng tàu. Phần lớn các nhà máy đóng tàu tại Đức có quy mô tương đối nhỏ và thuộc sở hữu gia đình, nếu so với các nhà máy thuộc quyền sở hữu của nhà nước hoặc nhà máy chi nhánh của các tập đoàn đóng tàu lớn tại các quốc gia khác trên thế giới. CHLB Đức là đất nước có ngành công nghiệp đóng tàu lớn thứ 6 trên thế giới (sau Trung

Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Philippines và Đài Loan), thế nhưng, thị phần đóng tàu của nước Đức là khá thấp, chiếm ít hơn 1% thị phần đóng tàu của thế giới, theo báo cáo năm 2014.

Sau ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới, ngành công nghiệp đóng tàu tại Đức hiện nay đã trở nên chuyên biệt hóa, tập trung vào những sản phẩm có sự tùy chỉnh về mẫu mã, trang thiết bị và đòi hỏi một hệ thống kỹ năng tích hợp tuyệt vời. Đối với nhóm tàu vận tải biển, ngành công nghiệp đóng tàu của Đức đứng đầu trên thế giới trong việc đóng mới dòng tàu du lịch cỡ lớn, thị trường dành cho loại tàu này nhỏ nhưng nhu cầu thì lại rất lớn. Vị thế hàng đầu thế giới ngành đóng tàu nước Đức trong thị trường này đã phát triển trong 1 thời gian dài. Hiện tại, chỉ có khoảng 3 nước khác (2 trong số đó thuộc châu Âu) là cạnh tranh trong thị trường tàu du lịch với Đức. Ngoài việc chế tạo tàu du lịch (sản phẩm này chỉ được sản xuất bởi 2 công ty là Meyer Werft và Lloyd Werft), các nhà máy đóng tàu khác tại Đức hiện đang tập trung vào những sản phẩm khác như tàu nghiên cứu, tàu tuần tra, du thuyền cỡ lớn và tàu đặc dụng chuyên cung cấp cho các giàn khoan ngoài khơi.

b) Vị trí cụm kinh tế đóng tàu.

Cụm kinh tế đóng tàu nằm tại khu vực thuộc phía Bắc nước Đức. Các cơ sở thường tập trung chủ yếu tại khu vực lân cận của các thành phố như Hamburg, Bremen, Kiel...

c) Doanh nghiệp đóng tàu chủ chốt.

Theo tính toán sơ bộ, hiện tại trên nước Đức có khoảng 2.800 công ty, bao gồm các công ty đóng tàu và các công ty thuộc ngành công nghiệp phụ trợ. Ngành công nghiệp đóng tàu chỉ chiếm một vai trò tương đối nhỏ nhưng quan trọng trong nền kinh tế nước Đức. Các cơ sở đóng tàu được xây dựng tập trung tại các khu vực thuộc phía Bắc nước Đức. Sau vài thập kỷ trải qua các biến đổi, phần lớn các nhà máy đóng tàu tại Đức hiện nay chủ yếu thuộc quyền sở hữu của các gia đình hoặc tư nhân. Nổi bật là 8 tập đoàn đóng tàu lớn sở hữu tổng cộng 24 nhà máy đóng tàu trên nước Đức, cùng với 3 công ty đóng tàu khác, chiếm 85% số lượng lao động trong toàn ngành công nghiệp đóng tàu tại Đức; các cơ sở đóng tàu còn lại (đều có số lượng lao động nhỏ hơn 150 người) chủ yếu chỉ tập trung vào mảng sửa chữa, bảo

trì tàu và chuyên đổi mục đích sử dụng. Cơ sở đóng tàu lớn nhất tại Đức là Meyer Werft, theo sau là ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), theo số liệu thống kê năm 2014. Về quy mô, các cơ sở đóng tàu tại Châu Âu nói chung có quy mô nhỏ hơn nhiều so với các cơ sở đóng tàu tại Châu Á. Nhà máy Hyundai Heavy Industries, cơ sở đóng tàu lớn nhất thế giới, sản lượng GT của cơ sở này đã cao hơn sản lượng GT của 20 cơ sở đóng tàu lớn nhất tại Châu Âu kết hợp lại.

d) Ngành công nghiệp phụ trợ đóng tàu

Tại Đức, ngành công nghiệp phụ trợ đóng một vai trò rất quan trọng đối với nền kinh tế nói chung và ngành công nghiệp đóng tàu nói riêng, những nhà máy thuộc ngành công nghiệp phụ trợ đã cung cấp cho các cơ sở đóng tàu nhiều nguồn nguyên liệu và trang, thiết bị lên đến 70% giá trị con tàu khi nó xuất xưởng. Trên bình diện châu Âu, Đức là đất nước hàng đầu về công nghiệp phụ trợ, về cả sản xuất lẫn xuất khẩu, sản xuất của Đức đạt 12,8 tỷ Euro chiếm 21% toàn EU, xuất khẩu đạt 7,4 tỷ Euro chiếm 27% toàn EU. Ngành công nghiệp phụ trợ của Đức có vị thế dẫn đầu trên giới trong một số lĩnh vực như: Sản xuất động cơ diesel, hệ thống động lực (động cơ, cánh quạt), công nghệ tự động hóa và công nghệ thân thiện môi trường.

e) Phát triển nguồn nhân lực ngành đóng tàu.

Theo thống kê năm 2014, các công ty đóng tàu (những cơ sở có trên 50 lao động) đã sử dụng khoảng 18.000 lao động và được hỗ trợ bởi 2.700 công ty sản xuất thiết bị phụ trợ với 62.700 lao động. Có khoảng 69% nhân viên tại các nhà máy đóng tàu được kết hợp sản xuất với thương mại, còn lại 31% nhân viên tập trung vào mảng bán hàng cho quân sự. Khâu thiết kế và lập kế hoạch cho tàu thủy yêu cầu một số lượng kỹ sư và nhân viên kỹ thuật, cũng như một lượng lớn người lao động tham gia khâu lắp ráp mạch. Tỷ trọng của các kỹ sư và kỹ thuật viên đã tăng tại các cơ sở đóng tàu nước Đức, từ 16,8% năm 2013 đến 19,1% vào năm 2014 và dự kiến sẽ tiếp tục tăng lên 22,7% trong năm 2015. Điều này cho thấy các dự báo về sự chuyển đổi sang những dạng tàu có tính phức tạp cao hơn.

Ngành công nghiệp đóng tàu tại Đức có mối quan hệ chặt chẽ với các tổ chức khoa học và các cơ sở đào tạo. Các nhà máy đóng tàu và các công ty sản xuất thiết bị phụ trợ đã góp phần vào sự phát triển của các chương trình đào tạo (đặc biệt là

cho kỹ sư) và phát triển kỹ năng cho nhân viên. Có 6 trường Đại học tập trung cho ngành hàng hải tại Berlin, Bremen, Duisburg, Hamburg, Kiel và Rostock đã cùng với các công ty đóng tàu phát triển các chương trình đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao và cùng với đó là trường ĐH Flenburg đào tạo chuyên sâu về kỹ thuật hàng hải. Trong chương trình, các sinh viên được kết hợp đào tạo, ngoài việc học về lý thuyết tại các trường Đại học, họ còn được đào tạo thực hành tại các nhà máy, những nơi mà sau này có thể là nơi làm việc của họ.

g) Khoa học - Công nghệ.

Đổi mới và sáng tạo khoa học công nghệ là rất quan trọng cho ngành công nghiệp đóng tàu Đức có thể duy trì và nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành với các cường quốc đóng tàu khác trên thế giới. Trong khoảng thời gian từ 2008 – 2012, mức độ chi tiêu cho R&D của ngành công nghiệp đóng tàu có xu hướng tăng theo từng năm, từ 4,4% tổng giá trị gia tăng ngành công nghiệp đóng tàu năm 2008 lên đến 10,2% vào năm 2012, cho thấy sự đầu tư mạnh mẽ vào các phát kiến mới và cải tiến sản phẩm.

Các công ty đóng tàu và sản xuất thiết bị phụ trợ tại Đức đang tập trung phát triển kỹ thuật ở ba lĩnh vực “E” chính, đó là: *kiểm soát khí thải* (emissions), *tăng cường hiệu quả* (efficiency) và *cải thiện môi trường* (enviroment). Trong công tác “*kiểm soát khí thải*”, đã cho triển khai thực hiện một số biện pháp như: Cọ rửa cho khí Desulphurisation, sử dụng chất xúc tác nhằm làm giảm nitơ ôxit và nghiên cứu sử dụng khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) như một dạng nguyên liệu đang được mở rộng. Đối với “*tăng cường hiệu quả*”, các nhà máy, viện nghiên cứu và thử nghiệm cũng như các công ty kỹ thuật hàng hải đang nghiên cứu, kiểm tra các phương án như: Cải thiện hình dạng của tàu thủy (theo hướng gia tăng hiệu quả năng lượng), tăng cường hồi phục năng lượng và tăng cường sử dụng nguồn năng lượng tái tạo.

Hiện nay, BMWi đang giám sát chương trình nghiên cứu có tên gọi là “Thế hệ công nghệ hàng hải kế tiếp”, trong khoảng thời gian từ năm 2011 – 2015 và đã được mở rộng đến năm 2017. Chương trình được hoạt động bởi Ban quản lý dự án Julich, dưới sự hỗ trợ của chính phủ CHLB Đức và các tiểu Bang, cũng như Ủy ban châu Âu trong việc thực hiện nghiên cứu các mục tiêu về chính sách với tập trung tài trợ

cho dự án. Đến nay, khoảng 150 triệu Euro đã dành cho toàn bộ chương trình trong giai đoạn 2011 – 2015. Trong giai đoạn này, 188 dự án đã được phê duyệt, tổng cộng tài trợ 97,7 triệu Euro (nguồn từ chính phủ liên bang), các dự án được tài trợ dao động từ 50.000 Euro đến 4 triệu Euro.

h) Thương mại.

Thị trường tàu biển Châu Âu đã trải qua thời kỳ tăng trưởng trong một thời gian dài, với vô số hợp đồng được ký kết trong khoảng thời gian 10 năm (2000-2010), sau đó rơi vào suy thoái từ năm 2012 – 2014, hậu quả của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới. Thị phần tàu biển của Châu Âu từ vị trí đứng đầu thế giới vào những năm 1950, thì trong những năm gần đây, chỉ còn chiếm một phần tương đối nhỏ trong thị phần tàu biển thế giới. Đức là quốc gia đóng tàu lớn nhất tại Châu Âu (theo thống kê năm 2014), dựa trên sản lượng tổng tấn (GT) từ các hợp đồng đóng mới đã được ký kết. Sản lượng tàu biển của Đức chiếm hơn 1/4 trên tổng sản lượng tàu biển của cả Châu Âu, đứng thứ hai sau Đức về sản lượng tàu biển là Romania. Trong năm 2014, Đức sản xuất tổng cộng 500.000 GT (chiếm 0,8% sản lượng tàu biển toàn cầu), đứng vị trí thứ 6 trên thế giới, sau các quốc gia như: Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Philippines và Đài Loan (thống kê của HIS, năm 2014).

Theo thống kê từ năm 2007 – 2014, trung bình sản lượng GT của thế giới đạt 79.3 triệu GT/năm. Sản lượng GT của Đức chỉ chiếm 2,7% trên tổng sản lượng GT toàn cầu và chiếm ít hơn 1% trên tổng sản lượng đối với các loại tàu vận tải hàng hóa. Đóng tàu du lịch mới là lĩnh vực chủ lực của ngành công nghiệp đóng tàu tại Đức, khi mà sản lượng tàu du lịch của Đức hiện đang chiếm tới hơn 1/3 tổng sản lượng tàu thế giới và là quốc gia đóng tàu du lịch đứng đầu thế giới, tiếp theo là Pháp, Ý và các nước khác.

1.5. Những vấn đề chung cho việc quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu phục vụ du lịch biển tại Hải Phòng – Quảng Ninh.

1.5.1. Về quan điểm, lý luận hành lang pháp lý.

– Nhận thức không rõ ràng của Nhà nước về Khu công nghiệp (KCN), Cụm công nghiệp (CCN) khiến công nghiệp nước ta chậm phát triển.

- Cơ chế, chính sách phát triển công nghiệp không rõ ràng. Thiếu định hướng phát triển KCN thành cụm kinh tế.
- Phát triển công nghiệp tại Việt Nam hiện nay chủ yếu vẫn thực hiện trên quan điểm làm sao để có thể lấp đầy KCN chứ chưa chú trọng đến tính chuyên môn của các ngành trong KCN.
- Hầu hết các doanh nghiệp sản xuất tại Việt Nam hoạt động mang tính đơn lẻ, chỉ tập trung vào các khâu như: sản xuất, bán hàng, mà không chú trọng vào vấn đề liên kết, hợp tác với các trường đại học/viện nghiên cứu nhằm nghiên cứu sản phẩm mới, chuyển giao công nghệ.
- Ngành công nghiệp phụ trợ nước ta rất yếu. Nhiều sản phẩm lắp ráp trong nước phải nhập linh kiện từ nước ngoài, dẫn tới tỷ lệ nội địa hóa thấp.

1.5.2. Về các vấn đề thực tiễn.

- Để có thể hoàn thành được mục tiêu đề ra trong Chiến lược phát triển ngành đóng tàu đến năm 2020, tầm nhìn 2030, qua phân tích hiện trạng ngành đóng tàu cùng với tình hình các doanh nghiệp chủ yếu hoạt động đơn lẻ như hiện nay, nhà nước cần phải có những thay đổi mang tính đột phá và thực hiện những hành động quyết liệt thì mới có thể thực hiện được các mục tiêu đã đề ra.
- Phát triển cụm kinh tế phải có sự tham gia của tất cả các bên liên quan, trong đó, nhấn mạnh tầm quan trọng của hệ thống cơ sở hạ tầng, công nghiệp phụ trợ và khoa học công nghệ. Bên cạnh đó, nhà nước với vai trò là cơ quan đứng đầu, sẽ là nhân tố quyết định tới khả năng thành công của cụm kinh tế đóng tàu trong tương lai.
- Các nhà máy đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh được bố trí rải rác khắp nơi trên địa bàn, nhiều nhà máy xây dựng không theo quy hoạch chung. Công nghiệp phụ trợ cho ngành đóng tàu nhìn chung là còn yếu, một số nguyên liệu đầu vào quan trọng vẫn phải nhập khẩu. Tốc độ đổi mới công nghệ, thiết bị thấp. Chất lượng nguồn nhân lực không cao.
- Với tình trạng phát triển kinh tế – xã hội như hiện nay, cơ quan nhà nước đã có những thay đổi về chính sách phát triển công nghiệp. Từ sự thành công của các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài tại Việt Nam, đã có một số KCN chuyên môn hóa được hình thành, đặc biệt là trong lĩnh vực công nghệ cao. Tuy nhiên, do thực hiện

một cách vội vàng mà bỏ qua những nghiên cứu, đánh giá về các điều kiện quan trọng cho việc phát triển, nên những KCN đó trở nên thiếu hấp dẫn đối với các nhà đầu tư và không tạo được sức lan tỏa nhằm thúc đẩy kinh tế của địa phương, cũng như của đất nước.

- Trong các cơ chế, chính sách phát triển công nghiệp và phát triển ngành nói chung hiện nay, các giải pháp đưa ra chủ yếu mang tính chất đối phó ngắn hạn, mà thiếu đi những phương án dài hạn cùng kế hoạch hành động cụ thể.

CHƯƠNG 2

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ NGÀNH DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

2.1. Vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên và đặc điểm kinh tế - xã hội tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

2.1.1. Vị trí địa lý.

Hải Phòng nằm ở phía Đông Miền Duyên Hải Bắc Bộ là thành phố loại một cấp quốc gia, có diện tích tự nhiên là 1.507,57 km² chiếm 0,45% diện tích tự nhiên của cả nước, với dân số trên 1,775 triệu người, gồm 5 quận, 9 huyện và một thị xã Đồ Sơn. Sở dĩ Hải Phòng được mệnh danh là Thành phố Cảng - Thành phố của ngành công nghiệp đóng tàu, vì đây là một trong những nơi có hệ thống đường sông, đường biển đầy tiềm năng

Quảng Ninh nằm ở địa đầu phía Đông Bắc Việt Nam, tọa độ địa lý khoảng 106o26' đến 108o31' kinh độ Đông và từ 20o40' đến 21o40' vĩ độ Bắc. Quảng Ninh là một trọng điểm kinh tế, một đầu tàu của vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc đồng thời là một trong bốn trung tâm du lịch lớn của Việt Nam với di sản thiên nhiên thế giới vịnh Hạ Long.

2.1.2. Điều kiện tự nhiên.

a) Địa hình, địa mạo.

Địa hình phía bắc của Hải Phòng là vùng trung du, có đồi xen kẽ với đồng bằng và ngả thấp dần về phía nam ra biển. Diện tích tự nhiên là. Địa hình bờ biển Hải Phòng chủ yếu là đồng bằng tích tụ, bằng phẳng, cấu tạo bờ là đất đá bờ rời đệ tứ, nguồn gốc sông-biển và sông biển-đầm lầy hỗn hợp.

Quảng Ninh là tỉnh miền núi, trung du nằm ở vùng duyên hải, với hơn 80% đất đai là đồi núi. Diện tích của toàn tỉnh Quảng Ninh là 8.239,243 km². Đặc điểm địa hình bờ biển Quảng Ninh về phía lục địa là vùng núi thấp và vùng đồi bát úp. Ngoài ra, Quảng Ninh có danh thắng nổi tiếng là vịnh Hạ Long đã được UNESCO công nhận là di sản thiên nhiên thế giới và di sản thế giới bởi giá trị địa chất địa mạo. Vịnh Hạ Long là địa điểm du lịch lý tưởng của Quảng Ninh cũng như Việt Nam.

b) Sông ngòi, biển và bờ biển.

Hệ thống sông ngòi:

Quảng Ninh có một hệ thống sông ngòi dày đặc, các sông đều nhỏ, ngắn và dốc và đều có cửa sông đổ trực tiếp ra biển nên vừa chịu ảnh hưởng của chế độ dòng chảy thượng nguồn vừa chịu ảnh hưởng của chế độ thủy triều vịnh Bắc Bộ. Tiêu biểu cho các sông suối Khu vực này là sông Ka long, Hà Cối, Đàm Hà, Tiên Yên, Ba Chẽ, Mông Dương.

Hải Phòng do địa hình bị chia cắt mạnh nên có nhiều sông suối nhỏ chảy qua các vùng có cấu trúc địa chất khác nhau. Các cửa sông ở bờ biển đồng bằng Hải Phòng thường rộng và có nhiều bãi triều, dạng hình phễu (estuary) như cửa Văn Úc và châu thổ (delta) như các Cửa Lạch Huyện, Nam Triệu, Cửa Cấm.

Biển và bờ biển:

Hải Phòng – Quảng Ninh có nhiều bãi biển đẹp. Riêng QN có hơn 100 bãi, trong đó có những bãi thuộc loại đẹp nhất Việt Nam như Trà Cổ, Vĩnh Thực, Cô Tô, Thanh Lân, Minh Châu, Quan Lạn. HP có khoảng 40 bãi, đáng chú ý là bãi Đồ Sơn (I, II, III), Cát Cò (I, II, III), Cát Dứa, Đương Gianh, Tây Tắm, Cát Quyên. Các bãi cát nhỏ thơ mộng ở Hạ Long, Cát Bà, Bái Tử Long cũng có sức hút lớn đối với khách quốc tế.

Trong khu vực phát triển địa hình karst ngập mặn ở Hạ Long, Cát Bà, Bái Tử Long có rất nhiều đảo sót, hình thái muôn hình vạn trạng, cực kỳ sinh động, đặc biệt hấp dẫn du khách trong nước và quốc tế. Bờ biển Hải Phòng - Quảng Ninh có độ khúc khuỷu lớn, nhiều đảo ven bờ, kín gió, tạo ra nhiều vịnh khác nhau, thuận lợi cho việc xây dựng các cảng biển.

c) Khí hậu – hải văn.

Vùng ven bờ biển Hải Phòng – Quảng Ninh có khí hậu nóng ẩm và gió mùa, chịu ảnh hưởng nhiều của biển. Về cơ bản có thể chia làm 2 mùa: mùa đông (từ tháng 11 đến tháng 3) thời tiết lạnh và khô; mùa hè (từ tháng 4 đến tháng 10) thời tiết nóng và ẩm. Nhiệt độ không khí trung bình năm khoảng 22-24°C. Bức xạ thực tế tổng cộng trung bình năm khoảng 105-107 Kcal/cm². Hàng năm có 1500-1900 giờ chiếu nắng, thuận tiện cho việc tổ chức du lịch ngoài trời.

Nhiệt độ nước biển mùa hè thường cao hơn 25°C thuận lợi cho các hoạt động du lịch dưới nước. Mùa đông nhiệt độ thường thấp hơn 20°C nhưng không lạnh dưới 10°C.

2.1.3. Đặc điểm kinh tế - xã hội.

a) Đặc điểm dân số.

Dân số các huyện ven biển của Quảng Ninh (ước tính đến 31 tháng 12 năm 2011) là 854.311 người chiếm 72,8% dân số toàn tỉnh. Dân số các huyện ven biển của TP Hải Phòng là 903.710 người, chiếm 48% dân số toàn tỉnh.

- Tỷ lệ dân thành thị: Tỷ lệ dân số thành thị của Quảng Ninh năm 2011 là 53,8%, đứng thứ 3 trên toàn quốc (sau TP Hồ Chí Minh và TP Đà Nẵng) với số dân thành thị là 631.531 người. Tỷ lệ dân số thành thị của Hải Phòng năm 2011 là 47,3% với số dân thành thị là 870.700 người.

b) Cơ sở hạ tầng.

Hải Phòng – Quảng Ninh là hai địa phương thuộc vùng đồng bằng Sông Hồng, đây là khu vực có hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc vào loại tốt trên cả nước. Sau gần 30 đổi mới, cùng với việc quy hoạch vùng kinh tế trọng điểm, hệ thống cơ sở hạ tầng của Hải Phòng – Quảng Ninh ngày càng đồng bộ, hiện đại và phục vụ đắc lực cho quá trình phát triển kinh tế - xã hội nói chung và phát triển ngành đóng tàu nói riêng.

- Hệ thống giao thông đường bộ:

Bao gồm có hệ thống mạng lưới giao thông liên tỉnh, liên huyện, liên xã có kết cấu đường bê tông nhựa, đường bê tông. Bên cạnh đó, phải kể đến các dự án đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng; Hà Nội – Quảng Ninh hay Hải Phòng – Hạ Long...được đưa vào khai thác sử dụng góp phần làm cho giao thông vùng.

- Hệ thống cảng biển:

Trong vùng đã hình thành các cảng biển nước sâu, sân bay quan trọng, tập trung trên 40% công suất cảng biển của cả nước. Hệ thống cảng biển, cảng sông đang được nâng cấp, trong đó nổi bật cảng Hải Phòng. Cảng Hải Phòng là đầu mối giao thông biển quan trọng và là cửa ngõ chính ra biển của các tỉnh miền Bắc nói chung và vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ nói riêng. Hệ thống cảng Hải Phòng lớn thứ hai

Việt Nam sau cảng Sài Gòn với sản lượng hàng hóa thông qua cảng liên tục tăng hàng năm đến năm 2012 đạt công suất 18,1 triệu tấn. Cảng Hải Phòng được xây dựng theo tiêu chuẩn chất lượng cao và chia theo từng khu vực chuyên dùng phù hợp với điều kiện bảo quản, bốc xếp, vận chuyển từng loại hàng hóa. Tuy nhiên lượng hàng hóa qua cảng Hải Phòng đi qua các nơi khác chủ yếu vẫn bằng đường bộ, mạng lưới đường sắt còn hạn chế kết nối với cảng.

Quảng Ninh có bờ biển dài, vịnh nước sâu được bao kín bởi các hòn đảo nhỏ nằm sát đất liền, kín gió, lại tập trung nhiều đầu mối giao thông nên được đánh giá là nhiều tiềm năng về phát triển cảng biển. Quảng Ninh có đa dạng các loại cảng như cảng tổng hợp Cái Lân, cảng chuyên dụng than như cảng Cửa Ông, cảng Cẩm Phả, cảng tàu khách Hòn Gai... Trong đó, cảng Cái Lân và Cửa Ông là cảng nước sâu, cho phép tàu lớn có thể ra vào. Tuy nhiên, hệ thống cảng ở Quảng Ninh gặp tình trạng chung là chưa đáp ứng được nhu cầu.

– Hệ thống sân bay:

Thành phố Hải Phòng có sân bay Cát Bi, chủ yếu khai thác tuyến nội địa Hải Phòng – Đà Nẵng, Hải Phòng – Macao. Trong thời gian tới, cảng hàng không quốc tế Cát Bi sẽ được nâng cấp với quy mô khoảng 6000ha cùng số vốn đầu tư lên tới 8 tỷ USD.

Về phía tỉnh Quảng Ninh, trong năm 2017, tỉnh sẽ khánh thành sân bay Vân Đồn nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại, giao thương và tham quan du lịch cho khách du lịch trong nước và quốc tế. Sân bay Vân Đồn hiện đang xây dựng tại huyện Vân Đồn, diện tích gần 284,6ha. Theo quy hoạch, sân bay đạt tiêu chuẩn 4E (tiêu chuẩn của Tổ chức Hàng không dân dụng thế giới – ICAO), là sân bay nội địa nhưng đón được các chuyến bay quốc tế.

– Hệ thống đường sắt:

Ngoài ra còn có tuyến đường sắt, đường cao tốc quan trọng như Hà Nội – Hải Phòng, góp phần tăng thêm các năng lực vận tải của vùng. Tuy nhiên, mạng lưới đường sắt tại Hải Phòng – Quảng Ninh hiện nay chưa được nối với các cảng cảng.

Hải Phòng có một tuyến đường sắt là tuyến Hà Nội - Hải Phòng, do Pháp xây dựng từ năm 1901. Hiện được sử dụng để vận chuyển hành khách và hàng hóa,

tuyến đường sắt này đang có kế hoạch được nâng cấp và điện khí hóa tuyến đường sắt này dài 102 km, gần như song song với quốc lộ 5A, đi qua địa phận các tỉnh thành: Hải Phòng, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Nội. Ga Hải Phòng là ga hành khách cuối cùng trên tuyến đường sắt Hà Nội- Hải Phòng. Về phía tỉnh Quảng Ninh, hiện nay tỉnh còn có 65 km đường sắt quốc gia thuộc tuyến Kép - Hạ Long và hệ thống đường sắt chuyên dùng ngành than.

- Hệ thống bưu chính – viễn thông:

Mạng lưới bưu chính viễn thông phát triển nhanh, đang được hiện đại hóa. Tất cả các xã/phường của Hải Phòng – Quảng Ninh đều được phủ sóng điện thoại, tỷ lệ người dân sử dụng điện thoại cũng vào loại cao so với cả nước.

- Hệ thống cấp điện, cấp nước:

Nước sạch ở đô thị được cung cấp tăng đáng kể (chiếm 45% tổng lượng nước sạch cung cấp cho cả nước). Hệ thống điện phủ khắp toàn vùng, 100% hộ dân ở nông thôn có điện. Mạng lưới trạm biến áp, đường dây tải điện được nâng cấp, tạo ra năng lực mới cho sự phát triển kinh tế - xã hội và phục vụ đời sống nhân dân trong vùng.

Về mạng lưới điện trong giai đoạn 2015 – 2020, trong vùng sẽ xây dựng mới 655km đường dây 500kV, tổng dung lượng mới và cải tạo trạm 500kV là 6450 MVA; xây dựng mới và cải tạo 960km đường dây 220kV và 1091km đường dây 100kV là 11998MVA. Kế hoạch đầu tư mạng lưới điện nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu điện cho phát triển kinh tế - xã hội.

- Nhân xét chung:

Sau nhiều năm phát triển, cơ sở hạ tầng tại Hải Phòng - Quảng Ninh được đánh giá là tốt so với các địa phương khác trên cả nước. Tuy nhiên vẫn còn nhiều tồn tại nhất định. Mạng l giao thông còn nhiều bất cập so với yêu cầu phát triển (các trục giao thông chính có lòng đường còn hẹp, mặt đường xấu, chịu tải yếu, đường sắt còn tồn tại nhiều đường khác nhau, tốc độ chậm, thường xảy ra sự cố; giao thông nội đô ở thành phố lớn còn hạn chế, gây ách tắc giao thông). Tình trạng thiếu điện, cắt điện luân phiên thường xuyên xảy ra, gây ra không ít khó khăn cho sinh hoạt và

sản xuất. Mạng lưới cấp thoát nước còn lạc hậu (nhiều đô thị về mùa mưa ngập úng, thiếu nước sạch vào mùa hè).

c) Các hoạt động phát triển kinh tế.

Đặc điểm chung của khu vực là cả hai Thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh đều có tốc độ tăng trưởng kinh tế mạnh. Tốc độ tăng trưởng GDP hàng năm của Quảng Ninh trong giai đoạn từ năm 2005-2011 khá nhanh (từ 10,6 đến 13,8%/năm) và cao gần gấp hai lần hơn so với mức tăng trưởng trung bình của cả nước. Tốc độ tăng trưởng GDP của Hải Phòng năm 2011 gấp 1,8 lần so với bình quân chung của cả nước đạt gần 12%; cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng tăng tỷ trọng nhóm ngành dịch vụ và giảm tỷ trọng nhóm ngành nông nghiệp. GDP ngành nông nghiệp chiếm 9,83%, nhóm ngành công nghiệp và xây dựng chiếm 37,04% và nhóm dịch vụ chiếm tỷ trọng cao nhất là 53,13% GDP của Thành phố.

Ngành công nghiệp tỉnh Quảng Ninh phát triển với tốc độ nhanh, bình quân tăng 15,8%/năm, trong khi Hải Phòng có tốc độ tăng trưởng công nghiệp đạt 10,02%. Các khu, cụm công nghiệp chủ yếu nằm tại các huyện thị ven biển với các ngành sản xuất chính như khai thác than, nhiệt điện chạy than (tại Quảng Ninh), xi măng, đóng tàu, sản xuất vật liệu xây dựng, sắt thép, sản xuất hóa chất, phân bón, sản xuất và phân phối điện, chế biến thực phẩm và chế biến hải sản.

Trên địa bàn Quảng Ninh đến nay đã có 4/11 KCN đã thành lập (KCN Việt Hưng, KCN Hải Yên, KCN Cái Lân đã đi vào hoạt động và KCN Đông Mai đang giải phóng mặt bằng). Tổng cộng đã có 26 dự án đi vào hoạt động (trong đó, KCN Cái Lân đã có 22 dự án đi vào hoạt động, KCN Việt Hưng có 01, KCN Hải Yên có 03 dự án), 7 dự án đang xây dựng. Trên địa bàn Hải Phòng đã hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật của 7 khu cụm công nghiệp là KCN Đình Vũ, KCN Đồ Sơn, KCN Tràng Duệ, KCN Nomura, KCN Vinashin-Shinec, cụm CN Tân Liên và cụm CN Vĩnh Niệm.

2.2. Cơ sở pháp lý.

2.2.1. Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. (số 2290/QĐ-TTg)

Theo quyết định số 2290/QĐ-TTg đã được Thủ tướng chính phủ phê duyệt về Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 với những nội dung chủ yếu sau:

a) Quan điểm phát triển

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 tàu thủy với phát triển công nghiệp quốc phòng, công nghiệp hỗ trợ và các ngành kinh tế khác.

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 tàu 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.

Mở rộng hợp tác liên doanh, liên kết với nước ngoài; tăng cường thu hút đầu tư công nghệ đóng tàu tiên tiến bằng chính sách linh hoạt, tạo bước đột phá tổng 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 tàu trong và ngoài nước. Từng bước xây dựng và phát triển ngành công nghiệp tàu 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.

b) Mục tiêu phát triển

– *Đến năm 2020*: Duy trì và phát huy năng lực của các cơ sở đóng và sửa chữa tàu thuyền hiện có; phát triển các cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu thuyền đáp ứng nhu cầu của thị trường trong nước, nước ngoài; hình thành một số trung tâm sửa chữa tàu 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 tàu 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 tàu thuyền trong nước và nước ngoài có trọng tải đến 300.000 tấn;

– *Đến năm 2030*: Phát triển dài hạn ngành công nghiệp tàu 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 tàu thuyền chuyên dụng có công nghệ cao, giá trị kinh tế lớn.

c) Nội dung quy hoạch (khu vực phía Bắc) (Chi tiết xem Bảng ,Phụ lục)

2.2.2. 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 (số 1901/QĐ-TTg).

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

b) Nhiệm vụ cụ thể.

- Hình thành 3 cụm liên kết ngành đóng tàu ở ba miền Bắc, Trung, Nam.
- 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 hoặc tuyến hàng hải quốc tế.
- 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.
- 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.

c) Tầm nhìn đến năm 2030.

- 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.
- 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.

d) Những vấn đề mang tính chiến lược.

– 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.

– Phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành đóng tàu và bảo đảm quan hệ cung ứng-hợp tác giữa các ngành này.

– Phát triển thị trường trong nước và xuất khẩu tàu thủy và dịch vụ sửa chữa tàu.

– 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.

– Xây dựng trung tâm R&D, phục vụ cho ba cụm liên kết ngành ở ba miền Bắc, Trung, Nam.

e) Kế hoạch hành động. (Chi tiết xem Phụ lục).

2.2.3. Các chủ trương, chính sách có liên quan khác.

Bảng 7: Các chủ trương, chính sách có liên quan khác

TT	Văn bản	Đơn vị thực hiện	Nội dung
1	880/2014/QĐ-TTg	Bộ Công Thương	Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp Việt Nam 2020 - 2030
2	117/2000/QĐ-TTg	Bộ Giao thông vận tải	Một số chính sách và cơ chế tài chính cho các dự án đóng tàu biển của Việt Nam
3	2457/2000/QĐ-TTg	Bộ Khoa học và Công Nghệ	Chương trình quốc gia phát triển công nghệ cao đến năm 2020
4	347/2013/QĐ-TTg	Bộ Công Thương	Chương trình phát triển một số ngành công nghiệp công nghệ cao thuộc Chương trình quốc gia phát triển công nghệ cao.
5	Nghị định 29/2008/NĐ-CP	Bộ Kế hoạch và Đầu tư	Quy định về Khu công nghiệp, Cụm công nghiệp, Khu chế xuất và Khu kinh tế.

(Nguồn: Tác giả)

2.3. Cơ sở hình thành cụm kinh tế đóng tàu.

2.3.1. Sự cần thiết của việc hình thành cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam - Nhật Bản hướng đến năm 2020 tầm nhìn đến năm 2030 đã lựa chọn ra 6 ngành công nghiệp ưu tiên phát triển, gồm: *điện gia dụng/điện tử; chế biến thực phẩm; đóng tàu; máy nông nghiệp; môi trường và tiết kiệm năng lượng; công nghiệp ô tô và sản xuất phụ tùng ô tô*. Hơn nữa, Việt Nam là một quốc gia biển, vì vậy bắt buộc phải trang bị công nghiệp đóng tàu để tạo thành sức mạnh trên biển của quốc gia đó, để phục vụ cho việc bảo vệ đất nước.

Hải Phòng – Quảng Ninh là 2 địa bàn đã có truyền thống phát triển ngành đóng tàu từ lâu, đóng góp tới 30 – 35% sản lượng tàu đóng mới của cả nước. Ngoài ra, còn có cụm cảng biển lớn thứ 2 trên cả nước đó là Cảng Hải Phòng, với vai trò là cửa ngõ quốc tế của Việt Nam thông thương với các nước trong khu vực và quốc tế. Vì vậy, với những điều kiện, cơ sở vật chất đã có tại Hải Phòng – Quảng Ninh, việc hình thành cụm kinh tế đóng tàu tại đây là hoàn toàn có cơ sở

2.3.2. Trình tự các bước hình thành cụm kinh tế

Theo nghiên cứu của Kuchiki và cộng sự, ông đã tiến hành nghiên cứu, phân tích cạnh tranh, hợp tác và quá trình tích tụ của các cụm kinh tế chủ yếu ở Nhật Bản, Mỹ, Italia, Trung Quốc, Ấn Độ, Thái Lan và Mexico. Dựa trên đặc điểm khác biệt của các nền kinh tế phát triển với nền kinh tế đang phát triển, Kuchiki đã chỉ ra rằng để hình thành cụm kinh tế mà phải đáp ứng đầy đủ cả 4 yếu tố trên của Michael Porter cùng một lúc sẽ là rất khó khăn đối với hầu hết các nước đang phát triển trên thế giới (thí dụ như Việt Nam). Mô hình của Kuchiki cũng dựa vào 4 yếu tố như mô hình của Michael Porter nhưng được sắp xếp dưới dạng sơ đồ phát triển theo từng bước, trong đó, ông nhấn mạnh vai trò đầu tư vào nguồn nhân lực cụm kinh tế, tận dụng doanh nghiệp vốn đầu tư nước ngoài (FDI) để đào tạo nguồn nhân lực và chuyển giao công nghệ. Theo mô hình này, các doanh nghiệp chủ đạo (Anchor firms) đóng vai trò rất quan trọng trong việc tạo ra sự tập trung trong công nghiệp và chính quyền địa phương sẽ đóng vai trò quyết định cho việc thúc đẩy cụm kinh tế hình thành và phát triển.

Trình tự các bước phát triển cụm kinh tế theo nghiên cứu của Kuchiki như sau:

Bước 1: Tập trung

Đầu tiên, Kukichi đặt vấn đề về sự tồn tại của các KCN. Tiếp theo, sẽ là việc đánh giá về cơ sở hạ tầng (nguồn cấp điện, cấp nước, hạ tầng viễn thông, giao thông) có đủ cung cấp cho khu công nghiệp hay không?. Sau đó, Chính phủ cần xây dựng hệ thống thuế ưu đãi và chính quyền địa phương cần thực hiện điều tương tự để đồng bộ hóa chính sách.

Một cụm kinh tế khi bắt đầu sẽ thường phải đối mặt với việc thiếu hụt nguồn nhân lực có trình độ cao, khi một địa phương có tỷ lệ lao động phổ thông biết chữ cao sẽ là lợi thế để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài vào tận dụng nguồn lao động giá rẻ. Bởi vậy, các *trường Đại học và trung tâm dạy nghề* đóng vai trò hết sức quan trọng để có thể tiếp tục phát triển cụm kinh tế.

Ngoài ra, điều kiện về cơ sở hạ tầng xã hội tại địa phương (như trường học, bệnh viện, an ninh...) sẽ là cơ sở để đánh giá khả năng thu hút các doanh nghiệp nước ngoài hay các doanh nghiệp chủ chốt trong nước (doanh nghiệp sản xuất chính và trung tâm sự liên kết trong các mối quan hệ bên trong cụm)

Bước 2: **Đổi mới và sáng tạo.**

Để cụm kinh tế có thể đổi mới và sáng tạo, các điều kiện cần có của bước này là:

- Các dịch vụ liên quan: *Tài chính, bảo hiểm, hậu cần, quảng cáo...*
- Các dịch vụ chuyên biệt khác: *Luật sư, nhà hàng, siêu thị...*

Các nhân tố tối thiểu để thực hiện được bước 2, đó là: **(1) Các trường Đại học/Viện nghiên cứu; (2) Phát triển năng lực cơ sở hạ tầng kỹ thuật, xã hội, nguồn nhân lực và cải cách hành chính; (3) Các doanh nghiệp chủ đạo.** Sau đó, khi đã thỏa mãn đầy đủ các điều kiện trên, những hoạt động tiếp theo cần thực hiện là: **(a) Hỗ trợ các trung tâm dạy nghề tập trung; (b) Thiết lập các dự án hợp tác; (c) Thành lập các hiệp hội doanh nghiệp trong cụm; (d) Thực hiện các chiến lược quảng bá thương hiệu.**

Ngoài ra, cũng cần phải có các hoạt động thuộc về chính sách như: *Cải thiện hệ thống chính sách; Thiết lập chương trình nhằm cung cấp dịch vụ chuyển giao công nghệ; Chính sách thúc đẩy liên kết và hợp tác giữa các doanh nghiệp trong cụm kinh tế.* Theo Kuchiki, các chính sách cụm kinh tế thông thường được hình thành dựa trên sự tồn tại của KCN. Mục tiêu thúc đẩy doanh nghiệp chủ đạo tăng sản

lượng theo quy mô. Khi doanh nghiệp chủ đạo đạt được điều này sẽ là sức hút cho các doanh nghiệp liên quan tham gia đầu tư vào cụm kinh tế.

2.3.3. Các dạng hình thành cụm kinh tế.

a) Cụm kinh tế tự phát.

– Khái niệm.

+ Cụm kinh tế dạng tự phát là kết quả từ sự tập trung lại của các doanh nghiệp, tổ chức tư nhân dựa trên các điều kiện cụ thể, mà không có sự định hướng, cam kết từ phía cơ quan nhà nước.

+ Hình thức này chủ yếu xuất hiện tại Mỹ và Anh.

– Các yếu tố quan trọng dẫn tới việc hình thành.

+ Sự hiện diện của tổ chức khoa học – công nghệ có uy tín.

+ Kết quả từ các khoản đầu tư của người dân cho việc nghiên cứu cơ bản

+ Cơ chế khai thác các nghiên cứu khoa học, cơ chế chuyển giao công nghệ phát huy hiệu quả nhờ vào sự hỗ trợ từ các tổ chức như: văn phòng hợp tác công nghiệp, trung tâm chuyển giao công nghệ, dịch vụ hỗ trợ chuyển giao công nghệ,...sau đó được các doanh nghiệp tiếp cận.

+ Xu hướng thương mại hóa mạnh mẽ các kết quả nghiên cứu của đội ngũ nhà khoa học.

+ Thu hút được các cơ chế tài trợ cho nghiên cứu sáng tạo.

b) Cụm kinh tế có sự định hướng từ chính quyền.

– Khái niệm.

+ Cụm kinh tế dạng này được hình thành từ những kế hoạch hành động đã được thông qua trong các chính sách phát triển kinh tế của Chính phủ.

+ Có 2 loại chính sách, đó là: *Chính sách chuyển dịch cơ cấu ngành công nghiệp* và *Chính sách phát triển công nghiệp*,

– Các yếu tố quan trọng dẫn tới việc hình thành.

+ Ủng hộ sự lan tỏa trong văn hóa kinh doanh, tạo điều kiện thuận lợi cho các công ty mới.

+ Hỗ trợ cơ chế chuyển giao công nghệ và khai thác kết quả của các nghiên cứu khoa học.

+ Hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng và các dịch vụ hỗ trợ cho các doanh nghiệp đầu tư. Thúc đẩy việc thành lập các “vườn ươm” và “công viên” khoa học – công nghệ

+ Thiết lập khung pháp lý rõ ràng, công khai, minh bạch, bình đẳng.

2.4. Cơ sở về mô hình tổ chức cụm kinh tế .

2.4.1. Cụm kinh tế dạng mạng lưới (*Networked Cluster*).

Cụm kinh tế dạng mạng lưới được hình thành từ các công ty vừa và nhỏ trong một quốc gia, là kết quả của sự phát triển hợp tác và cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong vùng ở trình độ cao vì sự tồn tại và khả năng thích ứng với thị trường.

Trong cụm, các doanh nghiệp có mối liên kết chặt chẽ với nhau qua những hợp đồng dài hạn hoặc cam kết và có rất ít mối liên kết hoặc hợp tác với doanh nghiệp khác bên ngoài phạm vi cụm.

– Ưu điểm: Điểm nổi bật nhất của cụm là thường xuyên cho ra mắt những mẫu sản phẩm mới và đầy sáng tạo, điều này có được nhờ vào phần lớn các doanh nghiệp nhỏ với rất nhiều ý tưởng khởi nghiệp mới mẻ. Ngoài ra, đây cũng là môi trường phát triển tốt nhất dành cho những doanh nghiệp vừa và nhỏ.

– Nhược điểm: Các doanh nghiệp hoạt động trong cụm gặp khó khăn trong việc thu lợi ích từ những phát minh, sáng kiến, bởi vì phần lớn các công ty trong cụm là công ty nhỏ, nguồn lực hạn chế nên ít có khả năng bảo vệ sáng kiến thông qua cơ chế bảo hộ.

Thung lũng Silicon (Mỹ) là ví dụ minh họa điển hình nhất cho mô hình cụm kinh tế dạng mạng lưới trên thế giới.

2.4.2. Cụm kinh tế dạng trục bánh xe và nan hoa (*Hub and Spoke Cluster*).

Cụm kinh tế dạng trục bánh xe và nan hoa là mô hình được hình thành từ một hoặc số ít các công ty lớn đóng vai trò làm “trục bánh xe” (doanh nghiệp chủ đạo) liên kết với các doanh nghiệp vừa và nhỏ được bố trí như những vệ tinh xung quanh, đóng vai trò làm “nan hoa” bánh xe.

Những công ty đóng vai trò là “trục bánh xe” trong cụm sẽ có khả năng chi phối mức độ hợp tác đối với các doanh nghiệp lớn nhỏ trong vùng. Các giao dịch chủ yếu thường diễn ra giữa các doanh nghiệp đầu mối với các nhà cung cấp nhỏ địa phương. Tuy nhiên, các hoạt động hợp tác giữa các đối thủ cạnh tranh bên trong cụm là rất hạn chế. Do bản chất cụm như vậy, nên sự năng động của cụm kinh tế dạng này phần lớn được quyết định bởi các công ty “trục bánh xe”.

– *Ưu điểm*: Cụm kinh tế dạng này có tác động tích cực đến việc mở rộng quy mô nền kinh tế địa phương, tạo ra nhiều công ăn việc làm. Các công ty nhỏ trong hệ thống sẽ có những thuận lợi nhất định nhờ vào tiềm lực tài chính, R&D, công nghệ mạnh...

– *Nhược điểm*: Mức độ hợp tác giữa các doanh nghiệp trong cụm hạn chế. Thị trường lao động nội bộ kém linh hoạt, dễ có xu hướng chuyển từ doanh nghiệp nhỏ sang doanh nghiệp lớn. Khả năng phát triển dài hạn của cụm phụ thuộc vào chiến lược của các công ty chi phối và sự phát triển của ngành công nghiệp.

– Ví dụ minh họa cho trường hợp cụm kinh tế dạng này đó là: **Cụm kinh tế ô tô tại Detroit** (Mỹ), nơi mà có 3 hãng ô tô lớn nhất nước Mỹ (General Motor, Ford và Chrysler), các nhà sản xuất ô tô này thống trị nền kinh tế khu vực và được bao quanh bởi một số nhà cung cấp lớn và nhỏ.

2.4.3. Cụm kinh tế dạng vệ tinh (Satellite Platform Cluster).

Cụm kinh tế dạng vệ tinh thường bao gồm tập hợp các nhà máy chi nhánh có liên kết với tổ chức bên ngoài (hay nói cách khác là vệ tinh cho các doanh nghiệp mẹ tại nước ngoài), liên kết giữa các doanh nghiệp trong cụm mờ nhạt bởi chịu sự chi phối từ các công ty mẹ tại nước ngoài nhưng cùng quy tụ tại một vùng. Những công ty chi nhánh này có thể là các công ty công nghệ cao hoặc là các công ty tìm cách khai thác nguồn tài nguyên địa phương (VD: lao động giá rẻ, tài nguyên thiên nhiên).

Hoạt động trao đổi, mua bán, hợp tác giữa các công ty trong cụm là tối thiểu, hầu hết các liên kết thường hướng tới bên ngoài và các cơ sở khác của công ty mẹ trong cùng chuỗi cung ứng.

– Ưu điểm: Cụm tác động tích cực làm gia tăng quy mô nền kinh tế địa phương, tạo ra nhiều công ăn việc làm. Các doanh nghiệp địa phương có cơ hội tiếp cận, cập nhật những công nghệ tiên tiến mới nhất.

– Nhược điểm: Môi trường kinh doanh không đảm bảo bởi phụ thuộc vào những công ty bên ngoài cụm. Mức độ hợp tác giữa các doanh nghiệp trong cụm thấp. Đặc biệt là thiếu sự xuất hiện của các hiệp hội thương mại, cơ sở đào tạo, chuyển giao công nghệ...

– Ví dụ minh họa cho dạng cụm này là **cụm tài chính Bristol nước Anh**. Trước năm 1970, ngành tài chính tại thành phố này gần như không có gì, nhưng sau đó, một loạt các công ty tài chính lớn của London (Clerical Medical, Sun Life, Nat West Life và Lloyds TSB Retail Banking) đã di chuyển một số mảng kinh doanh chuyên sâu cùng các công ty thành viên ra khỏi London nhằm cắt giảm chi phí và hình thành nên các chi nhánh tại cụm tài chính Bristol. Những nhân viên cao cấp thường không có xu hướng di chuyển giữa công ty trong cụm mà thay vào đó họ di chuyển trong phạm vi công ty mẹ được phân tán nhiều nơi trên thế giới.

2.4.4. **Cụm kinh tế nhà nước (Institutional Cluster).**

Cụm kinh tế nhà nước là nơi mà tổ chức nhà nước (có thể là tổ hợp quốc phòng, trung tâm nghiên cứu hay một trường đại học...) đóng vai trò là doanh nghiệp chủ đạo trong cụm và cũng là trung tâm liên kết của các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Về hình thức, cụm kinh tế nhà nước khá tương đồng với cụm kinh tế dạng “trục bánh xe và nan hoa”, chỉ có sự khác nhau ở doanh nghiệp chủ đạo của cụm không phải là doanh nghiệp tư nhân mà là một tổ chức Nhà nước. Cụm thu hút một lượng lớn các nhà cung cấp nhằm đáp ứng nhu cầu của tổ chức trung tâm và tổ chức trung tâm đóng vai trò chủ đạo trong việc duy trì mối quan hệ với các nhà cung cấp là công ty tư nhân. Quy mô thương mại trong cụm kinh tế nhà nước là tương đối cao trong những khu vực công.

– Ưu điểm: Khả năng tập trung nguồn lực lớn của đất nước cho việc hình thành ngành sản xuất quan trọng như công nghiệp quốc phòng, công nghệ mới. Cụm có mức độ giao dịch thương mại lớn và không bị chi phối bởi các đối tượng bên ngoài.

– Nhuộc điểm: Mức độ hợp tác với các doanh nghiệp khu vực tư nhân trong việc chia sẻ rủi ro, chia sẻ chi phí tương đối thấp. Vai trò của hiệp hội thương mại trong cụm mờ nhạt. Triển vọng phát triển dài hạn phụ thuộc vào mức độ đầu tư của Nhà nước.

– Ví dụ minh họa cho dạng cụm này là *căn cứ quân sự lớn của Mỹ* được bao quanh bởi rất nhiều công ty nhỏ, hưởng lợi từ các hợp đồng hợp tác công – tư.

2.5. Cơ sở chức năng cụm kinh tế đóng tàu.

2.5.1. Quy mô:

Tùy thuộc vào chính sách phát triển ngành của nhà nước, địa phương và một số yếu tố khác có liên quan khác, quy mô của một cụm kinh tế đóng tàu có thể dao động từ 50ha (bằng với quy mô của nhà máy đóng tàu hiện nay) cho tới phạm vi của một thành phố hay một vùng.

2.5.2. Các thành phần chức năng:

Dựa theo cơ sở cấu trúc hoạt động với 4 nhóm chính trong cụm kinh tế đóng tàu đã phân tích ở trên, ta có thể đưa ra những thành phần chức năng chính như sau:

– Nhóm doanh nghiệp chủ đạo: là nhóm các nhà máy đóng tàu liên kết lại với nhau trong 1 khu vực nhất định. Cơ cấu chức năng của nhà máy đóng tàu chủ yếu bao gồm nhiều phân xưởng chế tạo, liên kết lại với nhau theo dây chuyền sản xuất. Bên cạnh đó còn có hệ thống công trình thủy công, đây là khu vực quan trọng nhất đối với một nhà máy đóng tàu.

Bảng 8: Cơ cấu chức năng các phân xưởng trong nhà máy đóng tàu.

TT	Hạng mục công trình (Đóng mới)	TT	Hạng mục công trình (Sửa chữa)
1	Xưởng gia công ngoài	9	Xưởng kết cấu thép
2	Xưởng ống	10	Xưởng máy
3	Xưởng chế tạo tổng đoạn	11	Xưởng mộc
4	Xưởng lắp trang thiết bị	12	Xưởng điện
		13	Xưởng sửa chữa nổi
5	Xưởng sơn		

6	Thiết bị nâng chuyên
7	Bộ lắp ráp
8	Bền trang trí

(Nguồn: AVEVA, 2010).

– **Nhóm doanh nghiệp phụ trợ:** là nhóm các doanh nghiệp phụ trợ sản xuất cho các nhà máy đóng tàu chính và trong lý thuyết cụm kinh tế, các doanh nghiệp này được gọi là doanh nghiệp thượng nguồn và doanh nghiệp hạ nguồn.

Nhóm doanh nghiệp thượng nguồn, có những thành phần chính như:

+ **Cung cấp trang thiết bị, máy móc,** gồm có: nhà máy Cơ khí chế tạo; nhà máy chế tạo trang thiết bị, phụ tùng...

+ **Cung cấp nguyên, vật liệu chế tạo,** gồm có: nhà máy đúc (gang, thép, tấm kim loại...); nhà máy rèn (gia công chi tiết)...

+ **Cung cấp cơ sở hạ tầng chuyên biệt,** gồm có: các doanh nghiệp Công nghệ thông tin, phần mềm, viễn thông, thông tin địa lý...

Nhóm doanh nghiệp hạ nguồn, có những thành phần chính như:

+ Dịch vụ tài chính, ngân hàng.

+ Tư vấn, thiết kế sản phẩm.

+ Bán hàng và marketing.

+ Logistic

– **Cơ sở hạ tầng xã hội:** là hệ thống các công trình chức năng quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp tới khả năng phát triển của cụm kinh tế đóng tàu. Có thể kể đến như:

+ Khu vực nghiên cứu khoa học và chuyển giao công nghệ: *Khu công nghệ cao* hoặc *Trung tâm nghiên cứu và phát triển (R&D)*, trong đó:

a. **Khu công nghệ cao:**

Khu công nghệ cao thường được áp dụng cho những cụm kinh tế có quy mô cấp tỉnh/thành phố trở lên. Đây là khu vực được quy hoạch và thiết kế nhằm: **(1)** - “Khai thác mối quan hệ với các trường đại học/viện nghiên cứu để nghiên cứu, cải tiến và chuyển giao công nghệ” và **(2)** - “Dành cho các doanh nghiệp kỹ thuật cao

với mục tiêu áp dụng, triển khai các thành tựu khoa học công nghệ mới nhất cũng như cải tiến chúng”. Trong một khu công nghệ cao thường tập trung nhiều ngành nghề khác nhau, nhưng được giới hạn trong một số lĩnh vực được quan tâm, chú trọng đầu tư của vùng .

Cơ sở chức năng của Khu công nghệ cao, gồm có:

- Khu trung tâm điều hành và dịch vụ.
- Khu vực văn phòng, nghiên cứu và thí nghiệm.
- Trung tâm đào tạo, dạy nghề chất lượng cao.
- Khu vực sản xuất công nghệ, thử nghiệm và triển khai ứng dụng khoa học kỹ thuật mới.

- Khu vực sản xuất công nghiệp phụ trợ công nghệ cao.
- Khu vực kho tàng và hạ tầng kỹ thuật.
- Khu vực công cộng, nghỉ ngơi, ăn uống và giải trí.
- Khu vực cây xanh, mặt nước cảnh quan.

b. Trung tâm nghiên cứu và phát triển (R&D):

Trung tâm R&D có chức năng bao gồm việc đầu tư, tiến hành mua bán các nghiên cứu, công nghệ mới phục vụ cho quá trình tồn tại và phát triển của doanh nghiệp. Công tác nghiên cứu và phát triển cũng nhằm khám phá những tri thức mới về các sản phẩm, quá trình và dịch vụ, sau đó áp dụng những tri thức đó để tạo ra sản phẩm, quá trình và dịch vụ mới, có tính cải tiến để đáp ứng nhu cầu của khách hàng hoặc của thị trường tốt hơn.

Hoạt động R&D được chia thành 3 lĩnh vực tùy theo mục đích nghiên cứu:

- *R&D cho các hoạt động kinh doanh hiện tại:* Nhằm bảo vệ, duy trì vị thế hiện tại, đảm bảo sản phẩm không bị lạc hậu và cạnh tranh được trên thị trường.
- *R&D có các hoạt động kinh doanh mới:* Nhằm tạo ra các hoạt động kinh doanh mới. Mục tiêu của R&D trong trường hợp này là tạo ra sản phẩm mới.
- *R&D cho nghiên cứu thăm dò:* Nhằm tích lũy kiến thức trong lĩnh vực mà đơn vị đang hoạt động, cũng như kiến thức trong lĩnh vực khác mà doanh nghiệp cho là quan trọng trong tương lai.

Có 2 dạng trung tâm R&D cho ngành công nghiệp đóng tàu, đó là: *Trung tâm R&D cấp nhà nước* và *Trung tâm R&D cấp doanh nghiệp*.

– *Trung tâm R&D cấp nhà nước*: Về cơ bản trung tâm dạng này cũng có cơ cấu chức năng giống với khu công nghệ cao, tuy nhiên có quy mô nhỏ hơn và chức năng nghiên cứu chuyên biệt hơn. Chức năng hoạt động chủ yếu phục vụ cho 1 lĩnh vực nhất định. Được hình thành bởi cơ quan nhà nước.

– *Trung tâm R&D cấp doanh nghiệp*: Được hình thành và là một bộ phận của doanh nghiệp. Chức năng hoạt động chủ yếu tập trung vào việc nghiên cứu, phát triển và đào tạo nhân lực cho doanh nghiệp. Quy mô trung tâm R&D cấp doanh nghiệp thường nhỏ hơn so với trung tâm R&D cấp nhà nước bởi thiếu đi một số chức năng.

Ngoài ra, *cơ sở hạ tầng xã hội* còn có chức năng khác như:

- + Các cơ sở đào tạo, dạy nghề tại địa phương.
- + Chi nhánh của các tổ chức, hiệp hội doanh nghiệp ngành đóng tàu.
- + Cơ quan quản lý của nhà nước và địa phương.
- + Trung tâm thương mại, dịch vụ.
- + Hệ thống các công trình công cộng: trung tâm y tế; các công trình vui chơi, giải trí; công trình thể dục thể thao; công viên...
- *Cơ sở hạ tầng kỹ thuật*: bao gồm bãi đỗ xe, hệ thống đường giao thông, bến cảng, sân bay, thông tin liên lạc, cấp điện, cấp nước, xử lý chất thải.

2.6. Cơ sở cho việc đóng tàu phục vụ cho du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

2.6.1. Phát triển du lịch biển, đảo tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

Theo Định hướng Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020, xác định: Hải Phòng và Quảng Ninh là một trong 7 vùng trọng điểm của Du lịch Việt Nam (trong đó có khu du lịch Hạ Long – Cát Bà là 1 trong 4 khu du lịch tổng hợp quốc gia); sự liên kết giữa Hải Phòng và Quảng Ninh có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với phát triển du lịch vùng duyên hải Đông Bắc.

Trong những năm qua Quảng Ninh và Hải Phòng đã duy trì hợp tác phát triển trên nhiều lĩnh vực, trong đó có du lịch, đặc biệt là phát triển du lịch biển gắn với

hai địa danh nổi tiếng là Di sản thiên nhiên thế giới Vịnh Hạ Long và Khu dự trữ sinh quyển quần đảo Cát Bà. Theo đó, hai bên đã tăng cường hợp tác phát triển các sản phẩm du lịch, tuyến du lịch trên Vịnh Hạ Long, Cát Bà, phát triển hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy, xây dựng đồng bộ và hiện đại hoá cơ sở hạ tầng du lịch, quản lý tàu du lịch tại các vùng giáp ranh, xúc tiến nhiều chương trình quảng bá hoạt động du lịch trong và ngoài nước. Đặc biệt là tăng cường sự giao lưu, phối hợp với nhau tìm ra những giải pháp nhằm đa dạng hoá sản phẩm du lịch và tạo được ấn tượng trong lòng du khách.

Mỗi năm, Quảng Ninh đón hàng trăm tàu biển du lịch quốc tế đến Vịnh Hạ Long, trong số đó có rất nhiều đoàn khách du lịch nội tour sang tham quan các điểm du lịch tại Hải Phòng. Sức hấp dẫn của du lịch Quảng Ninh và Hải Phòng được thể hiện qua kết quả hoạt động kinh doanh với tốc độ tăng trưởng đi lên ở mỗi năm. Theo số liệu thống kê được công bố tại hội nghị đánh giá kết quả hợp tác giữa 2 địa phương vừa tổ chức dịp tháng 8/2009 ở Hạ Long, tổng lượng khách du lịch của hai địa phương đạt 8,2 triệu lượt trong năm 2008. Trong đó, khách du lịch quốc tế 3,1 triệu lượt; khách lưu trú 2,4 triệu lượt. Tổng doanh thu đạt 3.560 tỷ đồng.

2.6.2. Dự báo về nhu cầu tàu du lịch tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

a) Nhu cầu về tàu du lịch.

Dịch vụ tàu du lịch Hải Phòng là loại hình đang phát triển rất mạnh, nhất là với đặc thù du lịch biển đảo Cát Bà, Đồ Sơn. Do vậy, ngoài việc tăng cường kiểm tra, xử lý, kiên quyết loại bỏ tàu du lịch không đạt chuẩn cả về chất lượng phương tiện và thái độ phục vụ của mỗi lái tàu, nhân viên thì việc sớm phát triển đội tàu, chuẩn hóa, tạo thương hiệu dịch vụ tàu du lịch cũng cần có giải pháp triển khai hiệu quả.

Trong đợt kiểm tra của các ngành chức năng huyện Cát Hải, thành phố Hải Phòng về chất lượng tàu du lịch tại vịnh Cát Bà, trong số 71 tàu du lịch chỉ có 31 chiếc đạt chuẩn về điều kiện kinh doanh, vận chuyển khách (chưa đến 50% trong tổng số tàu du lịch đang hoạt động) và chưa kể một số tàu còn chưa có giấy phép hoạt động. Bên cạnh đó, thêm một vấn nạn nữa là việc rất nhiều tàu du lịch (trong đó có nhiều tàu không đạt tiêu chuẩn) chạy tuyến từ Bến Bính ra đảo Cát Bà (Hải Phòng) trong tình trạng chở khách quá số lượng quy định, không đảm bảo ATGT

đường thủy cho dù các cảng bến đều có lực lượng chức năng kiểm soát. Từ đó có thể thấy rằng lượng tàu du lịch tại Hải Phòng hiện nay hiện đang trong tình trạng vừa thiếu lại vừa không đạt tiêu chuẩn cho phép.

Mới đây, các lực lượng chức năng của tỉnh Quảng Ninh đã bắt đầu tiến hành kiểm tra toàn bộ 489 tàu du lịch đang hoạt động, trong đó có 422 tàu vỏ gỗ của khoảng 200 doanh nghiệp, cá nhân. Kết quả, chỉ có 62/489 tàu du lịch (chiếm 12,7%) chấp hành đầy đủ, nghiêm túc các quy định về phòng cháy chữa cháy còn lại tới 427/489 tàu (chiếm 87,3%) còn thiếu sót về an toàn phòng cháy chữa cháy. Dù đã nỗ lực đưa ra nhiều giải pháp nhằm phát triển dịch vụ hoạt động tàu du lịch, thế nhưng, trong văn bản mới đây gửi tới Thủ tướng Chính phủ, tỉnh Quảng Ninh cũng nêu ra các khó khăn. Điều này cho thấy nhu cầu về tàu du lịch đảm bảo an toàn, đạt chất lượng cao là hết sức cấp bách và cần thiết.

b) Tiềm năng phát triển công nghiệp du thuyền tại Việt Nam nói chung và khu vực Hải Phòng và Quảng Ninh nói riêng.

Trong các bến cảng của Hải Phòng – Quảng Ninh hiện nay, đã xuất hiện ngày một nhiều những chiếc du thuyền có giá trị lên đến hàng triệu USD, mà chủ nhân của chúng không chỉ là người nước ngoài đến du lịch mà còn có cả người Việt Nam. Nhu cầu về việc sở hữu chiếc du thuyền của những người có thu nhập cao ngày càng tăng, cho thấy rằng, thú chơi đẳng cấp này đang dần dần xuất hiện tại Việt Nam. Với tiềm năng phát triển của các hoạt động du lịch biển, đảo tại Việt Nam nói chung và tại Hải Phòng – Quảng Ninh nói riêng (đặc biệt là khu vực quần đảo Cát Bà và vịnh Hạ Long) cho thấy nhu cầu về du thuyền sẽ ngày càng tăng cao.

Trên khắp cả nước, nhiều buổi hội thảo, triển lãm về du thuyền được tổ chức, thảo luận nhằm đưa ra phương hướng, chiến lược cụ thể và tìm kiếm cơ hội liên kết, hợp tác với các công ty chế tạo du thuyền trên thế giới để phát triển công nghiệp du thuyền tại Việt Nam. Công nghiệp chế tạo du thuyền ở nước ta hiện nay còn rất mới mẻ, chưa có bất kỳ nghiên cứu khoa học nào về phát triển và tác động của công nghiệp du thuyền đối với nền kinh tế địa phương. Thuế cho việc nhập khẩu du thuyền tại nước ta là khá cao, vì xác định du thuyền phục vụ cho người tiêu dùng có thu nhập cao, luật quy định mức thuế tiêu thụ đặc biệt là 30% (trừ loại sử dụng cho

mục đích kinh doanh vận chuyển hàng hoá, hành khách, khách du lịch). Vì giá thành cao, nên những người sở hữu du thuyền tại Việt Nam hầu hết là những người có thu nhập rất cao, tuy nhiên, trong vòng vài năm trở lại đây, tại Việt Nam đã xuất hiện những chiếc du thuyền mini, loại dành cho gia đình và giá của chúng chỉ dao động từ 800 triệu đồng đến hơn 1 tỷ đồng. Loại du thuyền mini này có độ dài trở lên từ 8m trở lên (những du thuyền lớn, giá thành cao thường có độ dài từ 50m trở lên), có từ 1 – 2 phòng ngủ, một phòng khách, chở được 8-10 người.

Qua những tổng hợp về tình hình du thuyền tại Việt Nam, cho thấy du thuyền vẫn còn rất mới mẻ đối với thị trường trong nước nhưng xu hướng đang ngày gia tăng bởi nhu cầu sở hữu loại thuyền này ngày càng nhiều. Du thuyền ngày nay rất đa dạng về chủng loại, mẫu mã nhằm hướng tới nhiều đối tượng khách hàng hơn, từ những loại du thuyền mini cho đến siêu du thuyền. Chế tạo du thuyền mini chính là cơ hội phát triển dành cho các cơ sở đóng tàu có quy mô vừa và nhỏ tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

CHƯƠNG 3

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

3.1. Quan điểm và nguyên tắc chung về việc QHXD cụm kinh tế đóng tàu phục vụ du lịch biển tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

3.1.1. Quan điểm chung.

a) Phát triển cụm kinh tế là động lực để nâng cao năng lực cạnh tranh của toàn nền kinh tế đất nước.

Hiện nay, cụm kinh tế đang là một xu thế tất yếu trong phát triển kinh tế của mọi quốc gia trên thế giới. Qua thực tiễn cho thấy việc phát triển cụm kinh tế sẽ tạo điều kiện giúp tăng năng lực cạnh tranh, nâng cao trình độ công nghệ trong nước, phát triển và chuyển đổi cơ cấu kinh tế địa phương, đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa, tạo việc làm và giải quyết các vấn đề phát triển kinh tế - xã hội khác.

b) Ngành đóng tàu là ngành công nghiệp tổng hợp, động lực thúc đẩy các ngành khác cùng phát triển.

Những quốc gia đóng tàu phát triển luôn sở hữu một nền công nghiệp phụ trợ mạnh mẽ, đảm bảo tỷ lệ nội địa hóa cao và có nền tảng khoa học – công nghệ phát triển. Chính sự phát triển của ngành công nghiệp phụ trợ sẽ là nền tảng cho sự phát triển của rất nhiều ngành công nghiệp khác, không chỉ riêng ngành đóng tàu.

c) Việt Nam phát triển cụm kinh tế đóng tàu trong bối cảnh:

– Ngành đóng tàu hiện nay đang gặp rất nhiều khó khăn, kể từ sau vụ Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (Vinashin) phải tái cơ cấu toàn diện.

– Trong bối cảnh toàn cầu hóa, thị trường quốc tế bị chi phối bởi các chuỗi giá trị sản xuất toàn cầu do các tập đoàn xuyên quốc gia nắm giữ, các quốc gia đang phát triển như Việt Nam đang gặp nhiều bất lợi trong cạnh tranh do việc tổ chức sản xuất, tiêu thụ bị phân mảnh.

– Mô hình tăng trưởng kinh tế dựa trên ưu thế về nhân công giá rẻ, nguồn tài nguyên dồi dào... đang mất dần lợi thế

- Phát triển các khu công nghiệp (KCN) và cụm công nghiệp còn dàn trải, thiếu quy hoạch về chiến lược và hạ tầng. Các KCN hiện nay chỉ đóng vai trò cung cấp mặt bằng công nghiệp, chưa đóng vai trò là hành lang để tạo ra các liên kết.

- Ngành Công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam còn hạn chế, chủ yếu phải nhập khẩu linh kiện, máy móc từ nước ngoài.

- Không có sự liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất với các trường đào tạo nghề hay viện nghiên cứu khoa học – công nghệ.

- Các dịch vụ tư vấn hỗ trợ kinh doanh chuyên nghiệp chưa phát triển. Ví dụ như tư vấn pháp luật, tư vấn quảng cáo, xây dựng thương hiệu, tư vấn phát triển và tư vấn quản lý đa ngành hiện còn rất sơ khai tại Việt Nam.

- Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong nước là rất yếu.

d) Trách nhiệm và vai trò của Nhà nước:

- Trước tiên, cơ quan nhà nước cần có nhận thức đúng đắn và đầy đủ về khái niệm và bản chất của cụm kinh tế để đưa ra những chiến lược phát triển đúng hướng.

- Nhà nước và địa phương nơi cụm kinh tế bắt đầu hình thành sẽ giúp quảng bá, nâng cao nhận biết về sự quan trọng của cụm kinh tế đến từng doanh nghiệp và cơ quan quản lý, giúp các doanh nghiệp nhận ra rằng tham gia vào cụm kinh tế sẽ tăng sức đề kháng cho doanh nghiệp vừa và nhỏ Việt Nam trước sự cạnh tranh khốc liệt về giá và chất lượng, quy mô của các sản phẩm ngoại.

- Định hướng phát triển cụm kinh tế ngay từ khi bắt đầu hình thành các khu công nghiệp trên toàn quốc và phải gắn liền với phát triển công nghiệp phụ trợ.

- Đặc điểm công nghiệp đóng tàu đòi hỏi đầu tư rất cao, hiệu quả thấp nên vai trò của Nhà nước ở đây là phải đầu tư rất lớn, vì vậy thị trường đóng tàu phải được Nhà nước đặc biệt quan tâm để tạo thành sức mạnh phòng thủ trên biển, tạo ra một đội tàu mạnh phục vụ cho vận tải, đi lại của nhân dân như du lịch, đánh cá... và nếu dư thừa thì mới xuất khẩu ra nước ngoài.

e) Trách nhiệm và vai trò của doanh nghiệp

- Việc tham gia vào cụm kinh tế sẽ giúp doanh nghiệp vượt qua được những khó khăn về cạnh tranh về giá, tạo ra các sản phẩm đa dạng, tiết kiệm chi phí mà

đáp ứng được nhu cầu ngày càng khẩn trương của thị trường nội địa cũng như xuất khẩu.

3.1.2. Nguyên tắc chung.

- Lựa chọn địa điểm cho cụm kinh tế đóng tàu cần phải là những địa bàn ven biển, với điều kiện, địa bàn đó phải đáp ứng được những điều kiện cần thiết như: về nguồn cung ứng nguyên liệu, cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực, nền tảng khoa học công nghệ, điều kiện cơ sở vật chất sẵn có và môi trường đầu tư kinh doanh

- Quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu phải dựa trên cơ sở hiện trạng phân bố các nhà máy đóng tàu, các khu công nghiệp và các công trình hiện có trên địa bàn.

- Tuân thủ các Quy chuẩn, tiêu chuẩn và tiêu chí QHXD đã được ban hành.

- Cụm kinh tế đóng tàu cần được xây dựng bổ sung các công trình chức năng còn thiếu, mở rộng các công trình hiện có để đảm bảo đầy đủ các công trình trong cụm kinh tế đóng tàu.

- Quy mô của cụm kinh tế có thể khác nhau do sự hợp tác, liên kết giữa các doanh nghiệp trong cụm.

- Đối với quy hoạch cụm kinh tế đóng tàu mới, cần bố trí các khu vực chức năng trong cụm sao cho các chức năng có thể phối hợp và hỗ trợ lẫn nhau một cách tối ưu nhất.

- Các loại lô đất xây dựng cần được lựa chọn hợp lý về quy mô và hình dáng, có khả năng thay đổi quy mô linh hoạt phù hợp với nhu cầu của các doanh nghiệp công nghiệp, cũng như các đơn vị/tổ chức khác mà không dẫn đến các thay đổi lớn hệ thống giao thông và hạ tầng kỹ thuật trong cụm.

- Cần tăng lệ diện tích cây xanh và tổ chức trồng cây xanh hợp lý nhằm nâng cao chất lượng về môi trường và cảnh quan toàn khu.

- Hạ tầng kỹ thuật trong cụm CN như giao thông, cấp điện nước, cấp nước, xử lý nước thải,... khi quy hoạch xây dựng cần quan tâm các thông số chỉ tiêu theo quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật chuyên ngành.

- Dự kiến phân kỳ xây dựng để thuận lợi cho việc đầu tư xây dựng và khai thác hệ thống hạ tầng kỹ thuật cũng như hoàn thiện cụm kinh tế đóng tàu.

3.1.3. Các nguyên tắc quan trọng quyết định tới việc hình thành và phát triển cụm kinh tế đóng tàu.

a) Xác định doanh nghiệp đóng tàu chủ chốt (mỏ neo) cho cụm kinh tế đóng tàu.

Qua kinh nghiệm phát triển cụm kinh tế trên thế giới, dựa vào quy hoạch ngành công nghiệp tổng thể và quy hoạch ngành, kết hợp với những báo cáo về ngành công nghiệp mũi nhọn, có thể thấy rằng việc xác định doanh nghiệp chủ chốt là hết sức quan trọng, làm tiền đề cho việc hình thành nên cụm kinh tế. Những doanh nghiệp này thường là những doanh nghiệp có quy mô lớn, thương hiệu mạnh và có thị phần cao trong thị trường nội địa, có thể ví dụ như: ngành thực phẩm nước ta có Vinamilk, Kinh Đô hay Masan,...ngành công nghiệp phần mềm tại Mỹ có Microsoft, Google,...và ngành đóng tàu tại Hàn Quốc có Hyundai, Samsung... Những doanh nghiệp này chính là động lực để thúc đẩy toàn bộ ngành công nghiệp của một quốc gia phát triển.

Đối với ngành đóng tàu nước ta hiện nay, Tổng công ty Công nghiệp Tàu thủy (SBIC) là đang doanh nghiệp lớn nhất cả nước. Mặc dù phải trải qua đợt tái cơ cấu toàn diện vừa qua, nhưng vị thế và thương hiệu của SBIC đối với thị trường trong nước vẫn rất mạnh. Tại Hải Phòng – Quảng Ninh hiện nay, hầu hết các nhà máy đóng lớn đều thuộc sở hữu của SBIC, năng lực đóng tàu có thể cạnh tranh được với các quốc gia khác trên thế giới. Ngoài ra, còn có những doanh nghiệp khác trong ngành đóng tàu như các doanh nghiệp liên doanh và một số doanh nghiệp trực thuộc Bộ Quốc Phòng.

b) Thiết lập mối liên kết, hợp tác với các doanh nghiệp cung ứng địa phương.

Theo đánh giá của nhiều chuyên gia, văn hóa hợp tác giữa các doanh nghiệp đang là khâu yếu của các doanh nghiệp Việt Nam. Để cụm kinh tế đóng tàu có thể phát triển bền vững, cần phải đẩy mạnh dự liên kết giữa các doanh nghiệp trong nước với nhau, đặc biệt là tại địa phương. Trong Quyết định số 1901/QĐ-TTg đã nêu rõ nhiệm vụ cụ thể đối với ngành đóng tàu đến năm 2020, đó là việc hình thành 3 cụm liên kết ngành đóng tàu tại ba miền Bắc, Trung, Nam và kế hoạch lập đối tác chiến lược giữa các nhà đầu tư với các doanh nghiệp đóng tàu nhằm xây dựng và

củng cố quan hệ cung ứng – hợp tác để hình thành công nghiệp hỗ trợ, những kế hoạch này sẽ do Bộ Giao thông Vận tải chịu trách nhiệm thực hiện.

Hải Phòng – Quảng Ninh là địa bàn có truyền thống trong ngành đóng tàu, bởi vậy, tại đây có khá nhiều doanh nghiệp cung ứng, phụ trợ sản xuất nằm trong các khu công nghiệp rải rác trên khắp địa bàn.

c) Đầu tư và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng hiện có trên địa bàn.

Hiện đại hóa cơ sở hạ tầng là một trong những điều kiện hết sức quan trọng trong việc thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước tham gia vào cụm kinh tế đóng tàu nhằm đem đến những sản phẩm đạt chất lượng cao nhất. Hiện đại hóa cơ sở hạ tầng sẽ góp phần giảm bớt những chi phí phát sinh không đáng có cho nhà đầu tư và giúp hàng hóa của họ lưu thông dễ dàng hơn trên thị trường.

Với vị thế hiện nay của Hải Phòng – Quảng Ninh (thành phố Hải Phòng là thành phố trực thuộc trung ương, còn tỉnh Quảng Ninh hiện đang là một trong bốn trung tâm du lịch lớn của Việt Nam), vì vậy chất lượng cơ sở hạ tầng tại đây thường cao hơn so với các địa phương khác trên cả nước.

Mạng lưới hạ tầng giao thông của Hải Phòng và Quảng Ninh hiện vẫn đang được chú trọng đầu tư nâng cấp, đặc biệt là các dự án xây dựng cảng hàng không mới ở Tiên Lãng (Hải Phòng) và Vân Đồn (Quảng Ninh).

d) Liên kết chặt chẽ với các cơ sở đào tạo nhằm phát triển và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực phục vụ ngành đóng tàu.

Nhìn chung, nước ta có lợi thế phát triển công nghiệp nhờ giá nhân công rẻ và sở hữu lực lượng lao động trẻ (lao động có độ tuổi từ 26 – 35 chiếm 80% tổng số lao động cả nước). Tuy nhiên, tình hình chung về chất lượng nguồn nhân lực ở nước ta hiện nay qua phân tích một số chỉ số như sau: Số có bằng cấp chứng chỉ nghề thấp so với tổng số lao động qua đào tạo, theo WB chất lượng lao động đạt 3,79 điểm, xếp thứ 11/12 nước ở châu Á; nhân lực đào tạo hàng năm tăng nhưng thiếu chuyên gia trình độ cao, thiếu công nhân lành nghề; chỉ số kinh tế tri thức (KEI) đạt 3,02 điểm, xếp thứ 102/133 quốc gia phân loại; chất lượng nhân lực còn nhiều yếu kém, năng suất lao động thấp so với các nước trong khu vực: năng suất lao động Trung Quốc gấp 2,5 lần, Malaysia 10 lần, Hàn Quốc 26 lần, đáng chú ý là

năng suất lao động của nước ta tăng chậm so với các nước đang phát triển trong khu vực. Từ kinh nghiệm phát triển cụm kinh tế trên thế giới, điển hình chính là trường hợp của Thung lũng Silicon, cho thấy một cụm kinh tế sẽ không thể nào phát triển được nếu không có một lực lượng lao động có tay nghề và kỹ thuật cao

e) Hình thành những khu vực nghiên cứu và phát triển tập trung cho ngành công nghiệp đóng tàu.

Mô hình cụm kinh tế về bản chất chính là hợp tác cùng phát triển, trong đó, ngoài sự hỗ trợ từ nhà nước, chính quyền địa phương thì các tổ chức như các trường đại học và các viện nghiên cứu cũng thường xuyên cung cấp, hỗ trợ kết quả nghiên cứu cho sự đổi mới và nâng cấp công nghệ trong cụm. Trong lĩnh vực đóng tàu và đặc biệt là ngành công nghiệp phụ trợ, yêu cầu đặt ra cho R&D và đổi mới trong sản xuất là rất lớn và cùng hợp tác với một số doanh nghiệp nhằm thành lập trung tâm nghiên cứu công nghệ sản xuất.

Hiện nay, từ sự thành công của những dự án cụm kinh tế do các công ty nước ngoài đầu tư vào Việt Nam, Chính phủ cũng đã có những hành động nhằm thúc đẩy hoạt động R&D, đào tạo nhân lực công nghệ cao nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho các ngành công nghiệp, điển hình như dự án Khu Công nghệ cao Hòa Lạc, hay dự án Khu công nghệ cao TP.HCM và trong tương lai, sẽ có ba trung tâm R&D phục vụ cho 3 cụm kinh tế đóng tàu tại miền Bắc, Trung và Nam.

f) Thúc đẩy vai trò của các tổ chức, hiệp hội ngành công nghiệp đóng tàu.

Các hiệp hội công nghiệp và các tổ chức dịch vụ trung gian khác là hiện tượng tương đối mới ở Việt Nam. Tuy nhiên, nhiều đơn vị trong số đó, đặc biệt là trong các cụm kinh tế, đã bắt đầu đóng vai trò hết sức quan trọng. Các công ty thành viên của Hiệp hội doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam sẽ có những đóng góp quan trọng cho cụm thông qua một số hoạt động như: kết nối chính quyền địa phương với công ty, giới thiệu công nghệ mới và góp phần nâng cao chất lượng sản phẩm đầu ra, giúp doanh nghiệp thâm nhập thị trường trong nước và nước ngoài thông qua tiếp thị và xây dựng thương hiệu, cung cấp thông tin dịch vụ, xúc tiến thương mại và cung cấp các dịch vụ đào tạo... Các hoạt động này sẽ hỗ trợ đáng kể cho doanh nghiệp đóng tàu trong nỗ lực nâng cấp vị thế cạnh tranh.

Để hỗ trợ cho cụm, cần xây dựng và phát triển một số trung tâm kiểm tra, trung tâm thông tin... các tổ chức này sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc đổi mới công nghệ và học tập kinh nghiệm phát triển.

g) Các yếu tố khác.

- Cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh của địa phương.

Để một cụm kinh tế có thể phát triển một cách bền vững, vai trò của cơ quan nhà nước là rất quan trọng trong việc thiết lập một môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi cho các doanh nghiệp. Để làm được như vậy đối với cụm kinh tế đóng tàu, các cơ quan trung ương, cũng như địa phương phải thực sự coi ngành công nghiệp đóng tàu là một ngành công nghiệp quan trọng và coi nó như là một động lực để phát triển các ngành công nghiệp khác, cũng như thúc đẩy nền kinh tế tại địa phương. Từ chiến lược phát triển ngành đóng tàu đến năm 2020, tầm nhìn 2030 cho thấy, Chính phủ đã đưa ra rất nhiều kế hoạch nhằm thúc đẩy một môi trường kinh doanh thuận lợi cho các doanh nghiệp, ví dụ như những chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp vừa và nhỏ; những chính sách về đất đai; chính sách thuế và cả những ưu đãi cho các doanh nghiệp đầu tư.

Trong mấy năm gần đây, có thể thấy những chính sách này đang đem lại những kết quả đáng ghi nhận đối với việc phát triển công nghiệp tại nước ta, đã có rất nhiều công ty nước ngoài đã tham gia đầu tư vào Việt Nam, đặc biệt là những tập đoàn lớn. Điều này cho thấy môi trường kinh doanh tại Việt Nam hiện nay, theo đánh giá của nhiều chuyên gia, là một môi trường kinh doanh đầy tiềm năng, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp đầu tư phát triển lâu dài.

- Hỗ trợ tài chính.

Theo Quyết định số 2290/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về “Quy hoạch tổng thể phát triển nhanh công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030”, về phần hỗ trợ tài chính cho ngành đóng tàu có nêu rõ: “Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng công nghiệp tàu 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 tàu, 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.” và chỉ đạo cho Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các ngân hàng và các cơ 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 tàu thủy Việt Nam.

3.2. Lựa chọn địa điểm, quy mô xây dựng và mô hình tổ chức cụm kinh tế đóng tàu.

3.2.1. Lựa chọn địa điểm khu đất xây dựng.

Lựa chọn địa điểm quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu phải tuân theo những yêu cầu như sau:

- Địa phương mà được chọn để QHXD cụm kinh tế đóng tàu phải là nơi có đủ nguồn lực để phát triển ngành đóng tàu, cùng với đó, cần đảm bảo hệ thống cơ sở hạ tầng cho việc phát triển công nghiệp.

- Khu vực được lựa chọn để QHXD cụm kinh tế đóng tàu cần phải có khoảng cách tiếp cận đủ gần với nguồn cung cấp nguyên vật liệu, trang thiết bị phụ trợ và xung quanh có quỹ đất trống đủ cho việc phát triển mở rộng trong tương lai.

- Cụm kinh tế đóng tàu nên được bố trí gần với khu đô thị đã có sẵn nhằm tận dụng được các công trình chức năng trong đô thị cùng với hệ thống giao thông công cộng.

- Bên cạnh đó, cũng cần phải xem xét những yếu tố khác như: sự cạnh tranh của các doanh nghiệp đang hoạt động tại địa phương, môi trường đầu tư kinh doanh và khả năng hỗ trợ tài chính cho việc phát triển.

3.2.2. Dự báo về quy mô cụm kinh tế đóng tàu.

a) Quy mô khu đất.

Để có thể xác định quy mô, tùy vào nguồn lực của doanh nghiệp và địa phương, cụm kinh tế đóng tàu tại mỗi khu vực sẽ có quy mô khác nhau, từ cụm kinh tế đóng tàu quy mô tối thiểu cho đến cụm kinh tế đóng tàu quy mô hoàn chỉnh.

– Quy mô của cụm kinh tế đóng tàu tối thiểu sẽ bằng với quy mô của một cụm công nghiệp hiện nay (khoảng 100 – 150ha) và tiếp tục mở rộng quy mô cụm thông qua việc liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp.

– Một cụm kinh tế đóng tàu hoàn chỉnh hay bán hoàn chỉnh thường được cấu thành bởi nhiều cụm kinh tế tối thiểu

– Do việc mở rộng quy mô không ngừng, cho nên việc xác định quy mô của cụm kinh tế đóng tàu bán hoàn chỉnh và cụm kinh tế đóng tàu hoàn chỉnh chỉ mang tính tương đối (ví dụ như: cấp thành phố, cấp tỉnh, cấp vùng...).

b) Khả năng phát triển mở rộng.

Một cụm kinh tế để có thể phát triển được thành công thì điều bắt buộc là nó phải được mở rộng. Nếu quỹ đất xung quanh hạn chế hay nằm gần khu dân cư thì việc mở rộng cho các chức năng hay vận tải sẽ gặp khó khăn, kể cả các khu vực trống nhưng địa chất không ổn định cũng là điều không thuận lợi. Vì vậy các vấn đề này cần phải được xem xét, bàn bạc kỹ lưỡng nhằm chọn ra khu đất tối ưu nhất.

c) Định hướng quy hoạch phát triển chung.

Định hướng phát triển của khu vực hay của đô thị cũng là yếu tố quan trọng trong việc lựa chọn địa điểm. Vì vậy, cần xem xét các xu thế phát triển hiện tại và xác định phương hướng phát triển tiếp theo.

3.2.3. Đề xuất giải pháp tổ chức cụm kinh tế đóng tàu .

a) Giải pháp quy hoạch cụm kinh tế đóng tàu có quy mô hoàn chỉnh.

Giải pháp này có nghĩa là toàn bộ các chức năng của cụm kinh tế đóng tàu liên kết với nhau tạo thành một hệ thống mạng lưới trong phạm vi một tỉnh/thành phố (hoặc có thể mở rộng hơn tùy vào khả năng liên kết của cụm).

– *Ưu điểm:*

+ Cụm dạng này là môi trường rất thuận lợi cho những doanh nghiệp vừa và nhỏ có cơ hội phát triển, đặc biệt là các doanh nghiệp phụ trợ, bởi sự tương đồng về quy mô doanh nghiệp và mạng lưới liên kết rộng lớn.

+ Tiết kiệm chi phí nhờ hệ thống cơ sở vật chất sẵn có

+ Liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp trong cụm chặt chẽ.

– *Nhược điểm:*

+ Để có thể áp dụng được mô hình này, địa phương cần phải có một hệ thống cơ sở hạ tầng và cơ sở vật chất tốt ngay từ ban đầu.

+ Cần phải có mạng lưới các doanh nghiệp cung ứng đảm bảo cho các nhà máy.

b) Giải pháp quy hoạch cụm kinh tế đóng tàu có quy mô bán hoàn chỉnh.

Đối với một số địa phương, để có thể áp dụng cụm kinh tế đóng tàu với quy mô tỉnh/thành phố sẽ là điều hết sức khó khăn, bởi nhiều yếu tố khác nhau (ví dụ như quy mô ngành chỉ phát triển tại một số huyện/thị xã hay cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ). Quy mô cụm kinh tế đóng tàu sẽ bao gồm một cụm bao gồm các quận/huyện/thị xã nằm cạnh nhau, có năng lực chuyên môn, cơ sở vật chất và hệ thống cơ sở hạ tầng ngành đóng tàu phát triển.

- Ưu điểm:

+ Tiết kiệm chi phí nhờ hệ thống cơ sở vật chất sẵn có

+ Môi trường rất thuận lợi cho những doanh nghiệp vừa và nhỏ có cơ hội phát triển.

- Nhược điểm: Khả năng phát triển tùy vào năng lực hợp tác của các doanh nghiệp đóng tàu với các tổ chức khác và khả năng cung ứng của các doanh nghiệp phụ trợ trên địa bàn.

c) Giải pháp quy hoạch mạng lưới này phù hợp với nhà máy đóng tàu hoặc cụm các nhà máy đóng tàu trực thuộc một doanh nghiệp có quỹ đất dự trữ phát triển.

Giải pháp quy hoạch mạng lưới này phù hợp với nhà máy đóng tàu hoặc cụm các nhà máy đóng tàu trực thuộc một doanh nghiệp có quỹ đất dự trữ phát triển. Trong cụm này, vai trò của doanh nghiệp đóng tàu là lớn nhất, chi phối hoạt động của những bộ phận chức năng khác nhằm phục vụ cho mình.

- Ưu điểm:

+ Có tác động tích cực đến việc mở rộng quy mô nền kinh tế địa phương, tạo ra nhiều công ăn việc làm.

+ Các công ty thành viên có nhiều tiếp cận được với công nghệ, nguồn tài chính hỗ trợ từ doanh nghiệp đóng tàu đóng vai trò chủ chốt trong cụm (trường hợp doanh nghiệp là các tập đoàn lớn).

- Nhược điểm: Sự liên kết, hợp tác giữa các thành viên trong cụm bị hạn chế. Chiến lược phát triển công ty thường bị chi phối bởi các doanh nghiệp chủ chốt trong cụm.

3.3. Quy hoạch hệ thống mạng lưới cụm kinh tế đóng tàu.

3.3.1. Hệ thống mạng lưới nội tại bên trong cụm kinh tế đóng tàu:

Do quy mô của cụm kinh tế đóng tàu thường khó có thể xác định được, bởi phụ thuộc vào khả năng liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp. Hệ thống mạng lưới nội tại bên trong cụm kinh tế đóng tàu sẽ bao gồm:

- Mạng lưới các nhà máy đóng tàu có khoảng cách gần nhau trong cùng một địa phương, những cơ sở này sẽ cùng liên kết vừa cạnh tranh, vừa hợp tác. Đây là những doanh nghiệp chủ chốt đóng vai trò thiết lập mạng lưới cung ứng và hỗ trợ cho mình.

- Mạng lưới các khu công nghiệp có những doanh nghiệp cung ứng trang thiết bị phụ trợ sản xuất ngành đóng tàu. Những KCN (hoặc doanh nghiệp) cung ứng này cũng cần có khoảng cách gần với mạng lưới các nhà máy đóng tàu ở trên.

- Mạng lưới các công trình chức năng bên trong khu công nghệ cao như: văn phòng, nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ, sản xuất thử nghiệm. (nếu có)

- Mạng lưới các công trình phụ trợ cho doanh nghiệp sản xuất như: trung tâm nghiên cứu và phát triển, các trường đào tạo nghề, hiệp hội doanh nghiệp ngành đóng tàu và các tổ chức có liên quan khác. Sự hiện diện của những cơ sở này là yếu tố quan trọng trong việc phát triển của cụm.

- Mạng lưới các công trình công cộng, thương mại dịch vụ tại khu vực đô thị.

- Mạng lưới các công trình hạ tầng kỹ thuật phục vụ cho cụm kinh tế đóng tàu.

3.3.2. Hệ thống mạng lưới công trình bên ngoài cụm kinh tế đóng tàu.

- Hoạt động công nghiệp tại Việt Nam hiện nay chủ yếu vẫn phụ thuộc vào các khu công nghiệp, mặc dù đã xuất hiện một số cụm liên kết ngành, đặc biệt là khu vực có các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài. Tuy nhiên, vẫn chưa có cụm liên kết ngành nào hội đủ các yếu tố để trở thành cụm kinh tế. Vì vậy, mạng lưới giữa các cụm kinh tế hiện nay là không có.

- Trong *Quyết định số 1901/QĐ-TTg* về “*Kế hoạch hành động phát triển ngành đóng tàu trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản đến năm 2020, tầm nhìn 2030*”, trong những năm tới đây, Nhà nước sẽ cho hình thành 3 cụm liên kết ngành đóng tàu tại 3 miền Bắc, Trung, Nam. Những cụm liên kết ngành này sẽ được định hướng phát triển để trở thành cụm kinh tế đóng tàu và tạo nên mạng lưới liên kết giữa các cụm kinh tế đóng tàu trên khắp cả nước thông qua các tuyến giao thông liên tỉnh. Trục đường quốc lộ 5B mới (Hà Nội – Hải Phòng) và trục quốc lộ 18 (Hà Nội – Quảng Ninh) đóng vai trò rất quan trọng cho việc tạo các mối liên kết, hợp tác đối với các khu vực kinh tế, hay các cơ sở chuyên môn có liên quan đến ngành công nghiệp đóng tàu bên ngoài phạm vi của địa phương.

- Hiện nay, có khá nhiều cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu cho ngành đóng tàu tại Hải Phòng, Quảng Ninh. Tuy nhiên, những cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu có chất lượng cao, cơ sở vật chất tốt lại rất ít. Ở Hà Nội, hiện nay cũng có một số trường đại học hàng đầu có các khoa chuyên đào tạo, nghiên cứu ngành đóng tàu, nhưng lại không đạt hiệu quả về chất lượng bởi một số nguyên nhân như: có khoảng cách xa với các nhà máy đóng tàu về mặt địa lý và thiếu liên kết với doanh nghiệp đóng tàu. Để cụm kinh tế đóng tàu phát triển thành công, các trường đại học, viện nghiên cứu tại Hà Nội cần hình thành nên những cơ sở chi nhánh tại Hải Phòng – Quảng Ninh. Các cơ sở chi nhánh này cùng với các cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu hiện có tại Hải Phòng, Quảng Ninh tạo thành mạng lưới hỗ trợ về chuyên môn cho cụm kinh tế đóng tàu.

- Một cụm kinh tế đóng tàu được gọi là thành công, ngoài việc liên kết và hợp tác giữa các bên, còn có một yếu tố rất quan trọng đó chính là mạng lưới cơ sở hạ tầng tại địa phương, bao gồm có mạng lưới các công trình thuộc cơ sở hạ tầng xã hội (như trường học, bệnh viện...) và mạng lưới các công trình thuộc cơ sở hạ tầng kỹ thuật (như cấp điện, cấp nước, internet...). Một khu vực có cơ sở hạ tầng tốt, sẽ là tiền đề giúp cho cụm kinh tế đóng tàu phát triển thuận lợi. Theo đánh giá, hiện nay, khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh có hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc loại tốt so với các khu vực khác trên cả nước.

3.3.3. Liên kết giữa cụm kinh tế đóng tàu với các khu vực kinh tế (khu vực đô thị, vùng kinh tế) tại địa phương và khu vực khác:

a) Nhận xét chung:

– Cụm kinh tế đóng tàu với hạt nhân là các nhà máy đóng tàu sẽ thúc đẩy việc liên kết, hợp tác với các doanh nghiệp cung ứng tại các khu công nghiệp hiện có nhằm tạo nên một mạng lưới cung ứng cho mình cả trong và ngoài phạm vi của địa phương.

– Cụm kinh tế đóng tàu sẽ thành công hơn nếu được đặt gần với hệ thống sân bay, cảng biển, trung tâm thương mại, dịch vụ có trước và có hệ thống giao thông công cộng kết nối với khu vực đô thị.

– Việc hình thành nên cụm kinh tế đóng tàu sẽ giúp thay đổi cơ cấu nền công nghiệp nước ta hiện nay, những khu công nghiệp sẽ dần được chuyên môn hóa. Các cơ sở đào tạo, viện nghiên cứu sẽ có gắn bó chặt chẽ hơn với các cơ sở sản xuất nhờ việc trao đổi thông tin trong cụm.

– Trong tương lai, cụm kinh tế đóng tàu sẽ cùng với các cụm kinh tế khác tại Hải Phòng, Quảng Ninh, với vai trò là khu vực kinh tế nội địa sẽ liên kết với mạng lưới các khu kinh tế (KKT) ven biển như KKT Vân Đồn (Quảng Ninh), KKT Đình Vũ-Cát Hải (Hải Phòng) và cả KKT cửa khẩu tạo thành các hành lang kinh tế, phát triển mở rộng về hướng Tây, dọc theo 2 tuyến quốc lộ chính là Quốc lộ 5B và Quốc lộ 18 cho tới thành phố Hà Nội. Với vai trò là cơ quan đầu não của đất nước, thành phố Hà Nội kết nối Hải Phòng và Quảng Ninh, tạo thành một tam giác kinh tế bền vững tại khu vực phía Bắc của đất nước, thúc đẩy không chỉ riêng ngành công nghiệp đóng tàu mà còn các ngành khác cùng phát triển.

b) Giải pháp quy hoạch cụm kinh tế đóng tàu tại vị trí gần với khu vực đô thị đã phát triển.

– Giải pháp quy hoạch này phù hợp với những nhà máy đóng tàu nằm tại vùng ven đô thị, có quy đất dự trữ dành cho việc phát triển mở rộng.

– Ưu điểm của giải pháp này là có thể phối hợp, tận dụng cơ sở vật chất sẵn có trong khu vực đô thị, giúp giảm bớt chi phí đầu tư.

c) Giải pháp quy hoạch cụm kinh tế đóng tàu tại vị trí cách xa khu vực đô thị đã phát triển .

– Trong giải pháp này, cụm kinh tế nằm tại vị trí hoàn toàn độc lập, do vị trí của nhà máy đóng tàu nằm cách xa so với khu vực đô thị trung tâm. Tại đây, sẽ hình thành nên một khu vực đô thị mới dành cho lao động làm việc trong cụm với hệ thống cơ sở vật chất mới nhưng vẫn phải có sự kết nối với khu vực đô thị đã phát triển của địa phương.

– Ưu điểm: Giải pháp này có ưu điểm là dễ thực hiện, vì chỉ cần khai thác được quỹ đất tại đâu thì xây dựng tại đó.

– Nhược điểm: Giải pháp này đòi hỏi phải có nguồn vốn đầu tư ban đầu lớn, bên cạnh đó, vấn đề khoảng cách kết nối với khu đô thị đã phát triển và điều kiện về cơ sở hạ tầng là yếu tố rất quan trọng cần phải xem xét một cách kỹ lưỡng trước khi triển khai xây dựng.

3.4. Đề xuất giải pháp quy hoạch không gian cụm kinh tế đóng tàu.

3.4.1. Quy hoạch chung cụm kinh tế đóng tàu.

a) Yêu cầu chung.

– Quy hoạch chung cụm kinh tế đóng tàu phải xác định được cấu trúc phát triển không gian nhằm thực hiện được viễn cảnh hay tương lai mong muốn của cụm kinh tế. Cấu trúc phát triển không gian của cụm kinh tế đóng tàu phải được xây dựng trên cơ sở của các nhà máy đóng tàu, các khu công nghiệp, trục giao thông huyết mạch nối từ Đông sang Tây, quy mô đất đai theo nhu cầu của các khu vực chức năng dự kiến và khả năng thu hút các nguồn lực đầu tư xây dựng.

– Hình thái không gian của cụm kinh tế đóng tàu: Một hoặc cụm nhà máy đóng tàu là không gian hạt nhân của cụm, các doanh nghiệp cung ứng và các khu công nghiệp xung quanh cùng liên kết tạo thành mạng lưới sản xuất phụ trợ cho khu vực hạt nhân (nhà máy đóng tàu). Bên cạnh đó, còn có thể phát triển thêm các khu công nghệ cao, trung tâm giáo dục chuyên nghiệp, đào tạo nguồn nhân lực nhằm hỗ trợ cho nhu cầu về nhân lực và sản xuất. Cụm kinh tế đóng tàu phải nằm gần và có sự kết nối với khu vực trung tâm đô thị.

- Quy hoạch chung xây dựng cụm kinh tế đóng tàu phải xác định được vị trí và quy mô của các nhà máy đóng tàu có vai trò là đơn vị hạt nhân, các khu công nghiệp có vai trò là đơn vị cung ứng, khu vực trung tâm đô thị gắn với cụm và các công trình trong khu vực chuyên môn (ví dụ như Khu công nghệ cao) hay các trung tâm đào tạo nghề; hệ thống các trục không gian chính làm cơ sở cho việc xác lập và liên kết không gian giữa các khu vực chức năng của cụm kinh tế đóng tàu.

- QH chung xây dựng cụm kinh tế đóng tàu là mô hình phát triển kinh tế, vì vậy QH xây dựng không chỉ bao gồm các nội dung đáp ứng các yêu cầu thông thường (như dự báo về quy mô dân số, dự báo lao động, cơ cấu ngành nghề...) mà còn phải bao gồm cả các vấn đề liên quan đến hoạt động kinh tế hay liên quan đến phát triển (tương tự như mô hình các KCN với các chỉ tiêu đánh giá nhằm thu hút đầu tư)

- Đề xuất các giải pháp trong thiết kế đô thị như hệ thống các không gian mở; các tuyến, điểm nhấn không gian chính; phong cách kiến trúc; cảnh quan đô thị theo điều kiện của từng vùng địa hình trong cụm kinh tế đóng tàu.

- Các định hướng phát triển không gian của cụm kinh tế đóng tàu phải được kết hợp đan xen với cấu trúc thành phần và khung hạ tầng kỹ thuật của địa phương.

b) Lựa chọn vị trí các khu vực chức năng.

Việc lựa chọn vị trí hợp lý bố trí các khu vực chức năng có ý nghĩa quyết định đến sự phát triển của toàn cụm kinh tế đóng tàu, cũng như các cụm kinh tế khác. Phân bố không hợp lý các khu vực chức năng sẽ gây ra nhiều vấn đề phức tạp trong việc triển khai các quy hoạch phân khu và quy hoạch chi tiết, thậm chí phải tiến hành điều chỉnh hoặc lập lại quy hoạch. Vì vậy, trong thực tế, các kiến trúc sư chủ trì đồ án QH chung cụm kinh tế đóng tàu (cũng như các loại đồ án QH chung cụm kinh tế khác khác) phải có kiến thức liên ngành, trải qua nhiều kinh nghiệm thực tế. Đặc biệt, đối với các cụm kinh tế có quy mô lớn, cần thiết phải hợp tác với các chuyên gia hoặc tổ chức tư vấn nước ngoài có kinh nghiệm để quy hoạch.

3.4.2. Đề xuất giải pháp bố trí các khu vực chức năng cụm kinh tế đóng tàu.

a) Về công tác đất đai.

- Tính toán quy mô đất đai của từng khu vực chức năng:

+ Trên cơ sở tổng hợp các thông tin về định hướng phát triển kinh tế - xã hội của toàn cụm kinh tế, đặc biệt là định hướng phát triển ngành đóng tàu, quy mô của khu vực sản xuất, quy mô của các hoạt động dịch vụ thương mại, đào tạo, nghiên cứu khoa học – công nghệ...tính toán sơ bộ nhu cầu về đất đai của từng khu vực chức năng.

- Đánh giá tổng hợp quỹ đất xây dựng:

+ Việc đánh giá tổng hợp quỹ đất xây dựng nhằm đạt tới mục tiêu là phân định được quỹ đất phù hợp với đặc điểm của các khu chức năng.

+ Với tình hình ngành đóng tàu hiện nay, cần ưu tiên hàng đầu địa điểm để xây dựng và phát triển ngành công nghiệp phụ trợ đóng tàu.

+ Hải Phòng, Quảng Ninh thuộc vùng đồng bằng sông Hồng, đây là khu vực có địa hình khá bằng phẳng, cơ sở hạ tầng thuộc hàng tốt nhất trên cả nước, rất thuận lợi để phát triển công nghiệp.

b) Phương án bố trí các khu vực chức năng.

- Về cơ bản, hiện nay số lượng nhà máy đóng tàu ở nước ta là khá nhiều, cơ sở vật chất tương đối ổn, vì vậy cụm kinh tế đóng tàu sẽ được xây dựng xung quanh không gian hạt nhân là nhà máy đóng tàu hiện có trên địa bàn, phát triển gắn liền với tuyến đường giao thông huyết mạch của quốc gia.

- Sau khi đã xác định được hạt nhân của cụm, cần phải thúc đẩy tìm kiếm các doanh nghiệp cung ứng cho ngành đóng tàu trong và ngoài địa phương. Những doanh nghiệp này sẽ tập trung lại thành từng cụm công nghiệp chuyên môn hóa và bố trí xung quanh khu vực hạt nhân là nhà máy đóng tàu.

- Trong trường hợp tại địa phương có cả cụm kinh tế lẫn khu kinh tế, nên bố trí xây dựng các khu công nghệ cao, trung tâm giáo dục chuyên nghiệp nhằm phục vụ nhu cầu phát triển của cả cụm kinh tế và khu kinh tế.

- Ngoài ra, cụm kinh tế đóng tàu nên được bố trí nằm gần với khu đô thị trung tâm và khu cảng thương mại để có thể kết nối với mạng lưới giao thông công cộng và tận dụng những công trình công cộng, thương mại và dịch vụ sẵn có.

3.4.3. Quy hoạch xây dựng các khu vực chức năng cụm kinh tế đóng tàu.

a) Khu vực sản xuất công nghiệp.

Trong cụm kinh tế đóng tàu, khu vực sản xuất công nghiệp là khu vực chính, đóng vai trò là trái tim của cụm. Có 2 nhóm sản xuất chính trong cụm kinh tế đóng tàu đó là: Nhóm sản xuất chủ đạo và nhóm sản xuất sản phẩm cung ứng cho ngành đóng tàu.

– Nhóm sản xuất chủ đạo:

Trong cụm kinh tế đóng tàu, nhóm sản xuất chủ đạo chính là những nhà máy đóng tàu, số lượng nhà máy có thể có một hoặc nhiều nhà máy đóng tàu liên kết lại với nhau thành cụm.

Khu đất xây dựng các nhà máy đóng tàu là các lô đất có đủ điều kiện về hạ tầng kỹ thuật; các nhà xưởng sản xuất, khu văn phòng điều hành quản lý; khu cây xanh cách ly và cây xanh công cộng; hệ thống xử lý hạ tầng kỹ thuật, đường giao thông và bãi đỗ xe.

Khu vực sản xuất chính gồm có 2 khu: Khu nhà xưởng và khu nước.

+ Khu nhà xưởng bao gồm có nhiều xưởng chế tạo, lắp ráp và hoàn thiện, được sắp xếp cùng nằm trong một khối nhà.

+ Khu nước bao gồm có các công trình thủy công và bến cảng.

Chỉ tiêu sử dụng đất xây dựng các nhà máy đóng tàu

+ Mật độ xây dựng bình quân: 40 - 60%.

+ Hệ số sử dụng đất bình quân: 0,44 – 1,22.

+ Tầng cao cho nhà xưởng: 4 – 7 tầng.

– Nhóm sản xuất sản phẩm cung ứng cho ngành đóng tàu:

Trong cụm kinh tế đóng tàu, có thể có một hay nhiều KCN, hoặc cụm CN chuyên sản xuất sản phẩm cung ứng cho ngành đóng tàu. Những KCN hay cụm CN này liên kết với nhau thành một mạng lưới cung ứng cho đơn vị hạt nhân. Tuy nhiên, cũng có trường hợp trong cụm kinh tế không có bất kỳ KCN hay cụm CN nào cả.

Phân khu chức năng trong KCN, hay cụm CN gồm có:

+ Ô đất xây dựng Trung tâm điều hành KCN, cụm CN.

+ Khu đất và các ô đất XNCN. Các ô đất được phân thành các lô đất xây dựng XNCN. Quy mô, kích thước các lô đất xây dựng XNCN được xác định căn cứ theo đặc điểm và loại hình công nghiệp dự kiến sẽ thu hút đầu tư vào KCN, cụm CN.

+ Khu đất và ô đất cây xanh KCN, cụm CN;

+ Khu đất xây dựng các công trình đầu mối hạ tầng kỹ thuật của KCN, cụm CN

Về cơ bản giải pháp quy hoạch KCN, cụm CN theo kiểu ô cờ, lấy giao thông làm trục tổ hợp. Các chỉ tiêu về các loại đất trong cụm CN, KCN được lấy theo Quy chuẩn Xây dựng

b) Khu vực khoa học - công nghệ cao.

Về cơ bản, đây là khu vực kinh tế mở, tập trung hoạt động trong các lĩnh vực thuộc công nghệ cao và đào tạo nhân lực chất lượng cao. Những chức năng chính của khu vực này gồm có: Thu hút đầu tư sản xuất sản phẩm công nghệ cao; Tổ chức các hoạt động nghiên cứu, ứng dụng và đào tạo nhân lực công nghệ cao; Ươm tạo công nghệ cao và doanh nghiệp công nghệ cao; Tổ chức các hoạt động dịch vụ hỗ trợ phát triển công nghệ cao.

Trong cụm kinh tế đóng tàu, tùy thuộc vào quy mô tổ chức trong cụm, mà khu vực này có nhiều dạng khác nhau như: Trung tâm R&D (cấp doanh nghiệp và cấp nhà nước) và Khu công nghệ cao.

- Đối với trung tâm R&D cấp doanh nghiệp:

Trung tâm R&D là công trình nghiên cứu phát triển công nghệ cao, do doanh nghiệp thành lập và chỉ phục vụ cho doanh nghiệp đó. Vị trí xây dựng thường được ưu tiên đặt gần với các cơ sở đào tạo chất lượng cao, nhưng cũng phải gần với cơ sở sản xuất nhằm tương tác lẫn nhau.

Quy mô khu đất xây dựng có thể rộng hàng ngàn m².

Xây dựng trung tâm R&D cần phải tuân theo các quy chuẩn Xây dựng tại Việt Nam hiện nay như: chỉ giới đường đỏ, chỉ giới xây dựng, quy định về mật độ xây dựng, tầng cao công trình...

Khu đất xây dựng cần đáp ứng đủ các điều kiện về hệ thống hạ tầng kỹ thuật, khu vực cây xanh cách ly, khu vực cảnh quan, bãi đỗ xe...

Chỉ tiêu sử dụng đất cho trung tâm R&D cấp doanh nghiệp:

+ Mật độ xây dựng: 25 – 35%.

+ Hệ số sử dụng đất: 1,3 – 2,0.

+ Số tầng cao: thường 5 – 8 tầng.

– Đối với trung tâm R&D cấp nhà nước hoặc khu công nghệ cao:

Cơ cấu chức năng của trung tâm R&D cấp nhà nước và khu công nghệ cao phần lớn là giống nhau. Tuy nhiên, khu công nghệ cao thường có quy mô lớn hơn và phục vụ cho nhiều ngành nghề khác nhau, còn trung tâm R&D cấp nhà nước thường chuyên biệt hóa hơn, chủ yếu tập trung vào 1 ngành nghề nhất định.

Quy mô khu đất xây dựng có thể lên tới hàng ngàn ha (đối với khu công nghệ cao)

Phân chia lô đất xây dựng các công trình chức năng cũng giống với quy hoạch KCN, tuy nhiên cần chú ý đến một số quy định, quy chế về khu công nghệ cao (Nghị định 99/2003/NĐ-CP).

c) Khu vực kho tàng và phân phối hàng hóa.

Khu vực kho tàng và phân phối hàng hóa (có những nơi gọi là Trung tâm Logistic) là khu vực tập trung các công trình nhà kho lưu trữ lớn, thường là các công trình thấp tầng thuận tiện cho vận chuyển, bốc xếp hàng hóa bằng xe tải hay xe container, phục vụ việc tập trung, trung chuyển và phân phối hàng hóa của các doanh nghiệp sản xuất hay buôn bán thương mại.

Trong cụm kinh tế đóng tàu, khu vực này thường nằm tại vị trí các cảng thương mại.

QH phân khu chức năng khu vực kho tàng và phân phối hàng hóa:

– Khu đất xây dựng trung tâm điều hành và dịch vụ vận chuyển.

– Khu vực các lô đất xây dựng nhà kho lưu trữ kết hợp với khu vực bốc xếp hàng hóa và bãi đỗ xe. Kết hợp bố trí các văn phòng làm việc, trưng bày và giới thiệu sản phẩm.

– Khu vực cây xanh, cảnh quan.

– Khu vực hạ tầng kỹ thuật.

d) Khu vực đô thị

QH phân khu và QH chi tiết khu vực dân dụng của đô thị là triển khai cụ thể hoá các khu chức năng trong QH chung, gồm:

Khu đất và các ô đất xây dựng công trình hành chính cấp đô thị và ngoài đô thị;

– Khu đất và các ô đất xây dựng công trình dịch vụ đô thị (bệnh viện, trường trung học phổ thông, viện nghiên cứu, đào tạo, dịch vụ thương mại, tài chính, bảo hiểm, bưu chính, viễn thông, văn phòng...);

– Hai khu chức năng trên tạo thành các khu trung tâm của đô thị.

– Khu đất và các ô đất xây dựng cây xanh công viên cấp đô thị; Tại đây bố trí các công trình thể dục thể thao cấp đô thị;

– Khu đất và các ô đất xây dựng công trình hành chính và dịch vụ đô thị cấp đơn vị ở (UBND phường, trạm y tế, chợ, trường trung học cơ sở, trường tiểu học, nhà trẻ, nhà văn hoá...).

– Khu đất, các ô đất, lô đất xây dựng nhà ở (bao gồm loại nhà chung cư, biệt thự, nhà ở có vườn, nhà liên kết); (có thể có)

– Khu đất và các ô đất xây dựng cây xanh vườn hoa cấp đơn vị ở, nhóm nhà...

Chỉ tiêu sử dụng đất các khu chức năng trong khu dân dụng được lấy theo Quy chuẩn và Tiêu chuẩn xây dựng.

e) Khu vực đầu mỗi hạ tầng kỹ thuật.

Khu vực đầu mỗi hạ tầng kỹ thuật bao gồm các công trình cung cấp và đảm bảo kỹ thuật cho toàn bộ hoạt động của cụm kinh tế đóng tàu như: trạm cấp nước, trạm điện, trạm xử lý chất thải, trạm xăng dầu, trạm gas, trạm cung cấp nước nóng...Hoặc liên quan đến công nghệ thông tin như: trạm host và hệ thống cáp vệ tinh, truyền hình, hệ thống internet và thông tin nội bộ bằng thông rộng.

f) Khu vực công viên, cây xanh.

Cảnh quan là một trong những phương tiện kinh tế và hiệu quả nhất, là yếu tố quan trọng không thể thiếu trong cụm kinh tế. Cảnh quan được quy hoạch và thiết kế đồng bộ với kiến trúc công trình sẽ tạo nên những ấn tượng tốt đẹp và đặc trưng nổi bật. Nhờ đó, giá trị của cụm trên thị trường cũng như trong cộng đồng được nâng cao.

Các vấn đề về môi trường và văn hóa là yếu tố quan trọng trong việc thiết kế cảnh quan. Ngay từ giai đoạn thiết kế ban đầu, các nhà thiết kế cảnh quan cần quan tâm đến hệ thống sinh học, sinh thái vùng, vị trí của khu đất dự án trong tổng thể địa hình vùng, các yêu cầu về môi trường... Đặc điểm kiến trúc, cấu trúc xã hội, đặc điểm văn hóa - xã hội truyền thống... cũng sẽ ảnh hưởng rất nhiều tới ý đồ thiết kế.

Những yêu cầu cơ bản khi thiết kế cảnh quan trong cụm kinh tế đóng tàu:

- Yêu cầu về cây xanh, mặt nước:

Việc bố trí cây xanh, vườn dạo hay công viên cần tận dụng tối đa các điều kiện cảnh quan tự nhiên của khu đất, bảo vệ hệ thống cây trồng hiện có. Ưu tiên những loại cây trồng địa phương, hài hòa với tự nhiên, dễ chăm sóc và xanh tốt quanh năm. Ngoài ra, cây xanh phải đảm bảo an toàn, đồng thời kích thích sự thụ cảm của các giác quan.

Mặt nước là yếu tố quan trọng không thể thiếu trong thiết kế cảnh quan đặc biệt trong công viên. Mặt nước vừa có tác dụng nâng cao chất lượng cảnh quan vừa có tác dụng giảm bớt các sức ép về nguồn nước tưới và thoát nước mưa.

- Yêu cầu về không gian trong cụm:

+ *Không gian đường phố:* Đường phố cần nhân mạnh và phục vụ người đi bộ cũng như đi trên các phương tiện giao thông. Các thành phần trong thiết kế cảnh quan đường phố chung gồm vỉa hè, lối đi bộ, kè đất bờ rào hay các lối mòn.

+ *Các khoảng không gian mở công cộng:* Các khoảng mở công cộng cần được bố trí tại những nơi dễ nhận biết, hấp dẫn và tạo điều kiện liên kết con người. Các sân chơi nhỏ, ghế ngồi nghỉ hay các điểm dừng chân cần được quan tâm đúng mức

+ *Các khu vực phụ trợ:* Các khu vực phụ trợ như chỗ đỗ xe tải, bãi bốc xếp hàng hóa, sân bãi lộ thiên, các khu vực kỹ thuật ngoài trời (điện, nước, thông tin, xăng dầu, gas,...) cũng cần phải được thiết kế cảnh quan, bao gồm các vùng đệm cây xanh, hàng rào cây, cây bụi, thảm cỏ hay các dạng cảnh quan khác tùy thuộc ý đồ của nhà thiết kế.

- Yêu cầu về trang thiết bị - vật liệu:

+ *Chiếu sáng:* Đảm bảo trang thiết bị chiếu sáng cần thiết, có thể tham gia các hoạt động ngoài trời vào buổi tối. Đặc biệt cần nhân mạnh các khu vực có yêu cầu

chiếu sáng thẩm mỹ cao như lối ra vào các công trình, mặt tiền các công trình, không gian mở, vườn hoa, các tiểu cảnh, biểu tượng, vòi phun nước...

+ *Biển hiệu*: Cần có một chương trình toàn diện về các biển hiệu ngay từ giai đoạn thiết kế ban đầu. Mẫu thiết kế, vật liệu sử dụng, màu sắc, chiếu sáng cần được nghiên cứu kỹ lưỡng cho từng loại biển hiệu và được quy định cụ thể trong bản quy hoạch và chỉ dẫn thiết kế.

+ *Ghế ngồi*: Ghế ngồi phải có tay vịn và tựa sau lưng.

+ *Vật liệu*: Vật liệu sử dụng an toàn và đảm bảo, thân thiện với môi trường, không gây lóa.

3.5. Quy hoạch giao thông và hệ thống hạ tầng kỹ thuật cụm kinh tế đóng tàu

3.5.1. Quy hoạch hệ thống giao thông.

Cụm kinh tế phải đảm bảo được bố trí nằm trên các trục đường của khu vực, giao thông có thể tiếp cận thuận lợi. Hệ thống đường giao thông cần phải được thiết kế tạo điều kiện linh hoạt nhất cho việc phân chia các lô đất: có thể gộp lại, chia nhỏ hay tái chia lại ranh giới. Tuyến xe tải cần tách biệt với các tuyến giao thông khác nhằm tránh ô nhiễm và ảnh hưởng giữa các lô đất với nhau.

Nếu mật độ người lao động cao, các tuyến đi xe đạp cần được xem xét và thiết kế riêng. Đặc biệt khi được quy hoạch và thiết kế trong phạm vi đi bộ thì một hệ thống đường đi bộ hoàn chỉnh là rất có ý nghĩa. Với mỗi chức năng sử dụng khác nhau như văn phòng, khu nghiên cứu, nhà kho hay công nghiệp thì mật độ giao thông tại mỗi khu vực sẽ khác nhau, vậy nên việc nghiên cứu về mật độ giao thông hay số lượt sử dụng giao thông sẽ là điều hết sức quan trọng để có thể thiết kế đường giao thông một cách hợp lý.

Các loại đường giao thông trong cụm kinh tế:

- Đường chính: Có nhiệm vụ liên kết các khu vực chức năng trong cụm kinh tế và kết nối với hệ thống giao thông bên ngoài, phục vụ việc đi lại của người lao động và các hoạt động giao dịch, thương mại, dịch vụ chung. Lòng đường thường cho 4-6 làn xe. Tiêu chuẩn 3,5 - 4,0m/làn xe.

- Đường nhánh: Phục vụ cho một hay một số khu vực chức năng nhất định trong cụm. Lòng đường thường cho 3-4 làn xe. Tiêu chuẩn 3,5 - 4,0m/làn xe.

- Đường hàng hóa: Cụm kinh tế đóng tàu thường sẽ có quy mô vận chuyển lớn (như trong các Khu kho tàng và phân phối hàng hóa), nên các tuyến giao thông vận tải hàng hóa có thể được tách riêng. Lòng đường thường cho 2-4 làn xe. Tiêu chuẩn 4,0m/làn xe.

- Đường xe đạp: Khi các lao động trong cụm có nhu cầu sử dụng xe đạp cao, các tuyến đi xe đạp cần được thiết kế riêng hay có thể là một phần tách riêng của các tuyến giao thông chính. Tiêu chuẩn thường là 1,5m/làn xe.

- Đường đi bộ: Có nhiệm vụ liên kết các công trình, các lô đất hay bến bãi đỗ xe với các khu vực phục vụ công cộng, vui chơi giải trí. Tiêu chuẩn 0,75-0,8m/tuyến người.

Bảng 9: Đề xuất một số dạng mặt cắt đường trong cụm kinh tế đóng tàu.				
Loại đường chính trong cụm kinh tế đóng tàu	Bề rộng đường	Lòng đường	Dải phân cách	Vĩa hè và dải cây xanh
Đường chính	27,5m	15,0m (4x3,75)	2,5m	Mỗi bên rộng 5,0m
	25,0m	15,0m (4x3,75)		Mỗi bên rộng 5,0m
Đường nhánh (đường phụ)	16,0m	7,0m (2x3,5)		Mỗi bên rộng 4,5m
Đường giao thông trong cụm kinh tế đóng tàu cần chú ý bán kính cong của đường để đảm bảo cho các loại xe giao thông thuận tiện, nhất là xe tải có rơ-mooc.				
Bán kính cong các loại đường vận chuyển là 25 m.				

3.5.2. Quy hoạch san nền.

Quy hoạch san nền nhằm đảm bảo thoát nước mưa cho bản thân cụm kinh tế đóng tàu với chi phí san nền thấp nhất, đồng thời phù hợp với cao độ san nền chung của khu vực đã được định hướng trong quy hoạch tổng thể. Hiện nay quy hoạch tổng thể của từng quận, huyện trên địa bàn Hải Phòng, Quảng Ninh đã được lập trong đó đã xác định cao độ nền xây dựng tại từng khu vực chức năng.

Khi thiết kế quy hoạch san nền cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng, Quảng Ninh cần các giải pháp sau:

- Đất đắp được lấy một phần từ đất nạo vét ở các sông, khối lượng đất còn lại lấy tại các mỏ đất trong khu vực.

- Độ dốc của nền $i > 0,004$ để đảm bảo thoát nước tự chảy. Thoát nước mưa nhanh nhưng không để mặt đất bị rửa trôi, sỏi mòn;

Chọn giải pháp san nền cục bộ cho cụm kinh tế đóng tàu: san nền khu đất xây dựng các XNCN, nơi mật độ xây dựng $> 20\%$, các hành lang cho các tuyến hạ tầng kỹ thuật và giao thông. Các khu vực còn lại khác có thể tận dụng cao độ nền tự nhiên để bố trí nhất là khu công viên cây xanh cách ly nếu đảm bảo không ngập giữ nguyên không tôn nền.

3.5.3. Quy hoạch cấp nước.

a) Các yêu cầu chung.

- Chỉ tiêu tính toán nhu cầu dùng nước; Quy mô đất đai tối thiểu của nhà máy lọc nước...được xác định theo Quy chuẩn quy hoạch xây dựng và các tiêu chuẩn chuyên ngành có liên quan.

- Xác định nguồn nước: Nguồn nước mặt từ các sông, hồ (trong khu vực cụm kinh tế đóng tàu hoặc bên ngoài); Nguồn nước ngọt từ việc biến đổi nước mặn và nguồn nước ngầm.

- Mạng lưới đường ống: mạng đường ống truyền tải chính phải được thiết kế thành mạch vòng và được tính toán thủy lực để đáp ứng được lượng nước chuyển và áp lực trong đường ống vào giờ dùng nước nhiều nhất và khi có cháy

b) Quy hoạch cấp nước cho toàn cụm kinh tế đóng tàu.

- Tính toán nhu cầu dùng nước được tính theo quy mô dân số tại các khu dân dụng và theo quy mô đất đai tại các cụm công nghiệp, KCN.

- Lựa chọn nguồn nước; Quy mô và địa điểm xây dựng các công trình đầu mối; Xác định được công nghệ xử lý nước.

- Quy hoạch hệ thống cấp nước gồm: Các công trình đầu mối (trạm bơm, hệ thống đường ống dẫn nước thô; nhà máy xử lý nước; hệ thống các đường ống truyền tải chính

- Tính toán nhu cầu dùng nước của từng bộ phận chức năng và ô đất xây dựng theo tính chất cụ thể của từng chức năng.
- Kiểm tra và cụ thể hoá giải pháp quy hoạch cấp nước trong quy hoạch chung.
- Tận dụng các sông, hồ, ao để dự trữ nước chữa cháy; Quy định về đường kính ống dẫn nước chữa cháy, các họng lấy nước chữa cháy theo Quy chuẩn xây dựng và tiêu chuẩn chuyên ngành có liên quan.

3.5.4. Quy hoạch thoát nước thải, quản lý chất thải rắn.

a) Các yêu cầu chung.

- Chỉ tiêu tính toán nhu cầu nước thải và rác thải phải thu gom xử lý; Quy định về xử lý và xả nước thải; Quy định khoảng cách an toàn về môi trường của trạm bơm, trạm xử lý nước thải; Quy định bố trí hệ thống thoát nước thải và trạm xử lý nước thải được xác định theo Quy chuẩn quy hoạch xây dựng và tiêu chuẩn chuyên ngành có liên quan;

- Cần thiết xây dựng trạm xử lý nước thải riêng cho khu dân dụng, khu khoa học công nghệ và cụm công nghiệp, KCN;

- Chất thải rắn nguy hại của các bệnh viện, KCN, cụm CN, khu khoa học công nghệ phải được phân loại, thu gom và xử lý riêng; Tỷ lệ thu gom chất thải rắn; Yêu cầu đối với trạm trung chuyển chất thải rắn; Quy định khoảng cách an toàn về môi trường được xác định theo Quy chuẩn quy hoạch xây dựng và tiêu chuẩn chuyên ngành có liên quan.

b) QH thoát nước thải, quản lý chất thải rắn cụm kinh tế đóng tàu.

- Dự báo tổng lượng nước thải, chất thải rắn;

- Quy hoạch hệ thống mạng lưới thoát nước thải gồm trạm xử lý nước thải, trạm bơm chuyển bậc và các tuyến ống thu gom nước thải tại các trục giao thông chính. Đề xuất công nghệ xử lý nước thải;

- Xác định vị trí và dự báo nhu cầu đất xây dựng các công trình trạm trung chuyển, cơ sở xử lý chất thải rắn;

- Tính toán nhu cầu thu gom xử lý nước thải và rác thải cho từng bộ phận chức năng và các ô đất xây dựng.

- Cụ thể hoá hệ thống thu gom nước thải đến từng ô đất xây dựng.

- Xác định vị trí các nhà vệ sinh công cộng.

3.5.5. Quy hoạch cấp điện.

a) Yêu cầu chung.

- Quy hoạch hệ thống cung cấp điện phù hợp với từng loại đồ án quy hoạch. Đồ án quy hoạch chung chủ yếu xác định nguồn điện cung cấp từ các nhà máy thủy điện, nhiệt điện và các trạm nguồn 500KV; 220KV và 110KV. Với KKTCK có quy mô lớn cần thiết phải xây dựng trạm nguồn 110 KV riêng. Quy hoạch phân khu xác định đến tuyến 22KV và trạm biến áp 110/22KV; Quy hoạch chi tiết xác định đến tuyến 0,4KV.

- Tận dụng các nguồn năng lượng từ thủy điện, năng lượng mặt trời, bioga...giảm bớt nhu cầu từ nguồn điện quốc gia.

- Chỉ tiêu nhu cầu dùng điện được xác định theo Quy chuẩn quy hoạch xây dựng và tiêu chuẩn chuyên ngành có liên quan.

b) Quy hoạch cấp điện toàn cụm kinh tế đóng tàu.

- Tính toán nhu cầu phụ tải cho toàn cụm kinh tế đóng tàu;

- Xác định nguồn cung cấp điện. Trong trường hợp phải xây dựng trạm nguồn 220/110/22KV cần bố trí vị trí xây dựng tuyến điện cao thế tới trạm nguồn.

- Dự kiến các tuyến truyền tải chính.

Tính toán nhu cầu phụ tải cho từng khu vực chức năng.

- Đối với quy hoạch phân khu tại các khu vực chức năng: Xác định vị trí và quy mô của các trạm biến thế 22/0,4KV đảm bảo bán kính phục vụ của mỗi trạm hạ thế khoảng 300-400m. Cụ thể hoá các tuyến truyền tải căn cứ theo nhu cầu phụ tải và vị trí xây dựng trạm hạ thế, đảm bảo khả năng dự phòng cho mỗi tuyến phụ tải. Đề xuất các tuyến 22KV đi ngầm hoặc nổi dọc theo các trục đường cấp khu vực.

- Đối với quy hoạch chi tiết tại khu vực đô thị: Xác định hệ thống điện phân phối (sinh hoạt, chiếu sáng) 0,4KV đến từng hộ phụ tải; Bố trí chiếu sáng đường...

- Đối với các KCN, cụm CN chỉ bố trí tuyến truyền tải 22KV đến hàng rào lô đất XNCN.

3.5.6. Hệ thống thông tin, liên lạc.

Hầu hết các doanh nghiệp hiện đại đều dựa trên nền tảng công nghệ thông tin cho các hoạt động của họ. Nhu cầu về các loại hình thông tin công nghệ cao như mạng internet, mạng LAN, điện thoại trực tuyến video, thông tin vệ tinh... bùng nổ nhanh chóng trong những năm gần đây. Việc đón đầu các công nghệ mới và xu thế phát triển của thông tin là thực sự cần thiết. Sự thành công của cụm kinh tế đóng tàu sẽ phụ thuộc rất nhiều vào vấn đề này, đặc biệt là đối với khu vực nghiên cứu khoa học và công nghệ cao hay khu trung tâm logistic.

Cụm kinh tế cần có một trung tâm thông tin với đầy đủ các công nghệ mới nhất và một hệ thống các đường cáp nối tới từng lô đất. Hệ thống này là một hệ thống mở, có thể thay thế nâng cấp dễ dàng nhưng vẫn đảm bảo tuyệt đối tính an toàn và bảo mật.

3.6. Giải pháp về thiết kế công trình kiến trúc.

3.6.1. Giải pháp thiết kế hình khối công trình.

– Mặc dù về đặc điểm và chức năng của mỗi công trình đều có sự khác nhau, tuy nhiên, các công trình trong một cụm kinh tế đóng tàu cần phải tuân thủ hoàn toàn các quy định kiểm soát phát triển chung để tạo nên một tổng thể kiến trúc thống nhất.

– Các công trình sản xuất, hạ tầng kỹ thuật hay các công trình nhà kho thường có diện tích, quy mô rất lớn, cao từ 1-2 tầng (từ 4 -7 tầng đối với nhà máy đóng tàu). Hình khối những công trình này thường rất mạnh mẽ, hiện đại và màu sắc sử dụng nhẹ nhàng tạo nên hình ảnh đặc trưng của công nghiệp và công nghệ.

– Các công trình văn phòng, thương mại hay nghiên cứu thường được thiết kế nhiều tầng hoặc cao tầng nhằm tiết kiệm đất và tăng hiệu quả sử dụng. Hình khối của những công trình này sẽ là hình ảnh đặc trưng của cụm kinh tế, nhằm thu hút các doanh nghiệp tham gia.

– Các công trình “xanh” hay công trình “thông minh” cần được ứng dụng một cách rộng rãi.

– Tôn trọng và dựa vào địa hình khu đất địa phương, thiết kế hình khối sao cho hài hòa với cảnh quan và khí hậu.

3.6.2. Giải pháp về kỹ thuật.

a) Kết cấu

– Đối với các công trình công nghiệp: Hệ kết cấu được sử dụng thường là những hệ kết cấu phức tạp, dành cho công trình sử dụng nhịp lớn như kết cấu dầm giàn, kết cấu khung, giàn không gian, dây treo...

– Đối với các công trình nhiều tầng hoặc cao tầng: Kết cấu chính của công trình thường là hệ khung dầm chịu lực BTCT hoặc khung thép lắp ghép.

– Đối với các công trình thấp tầng: chủ yếu sử dụng hệ khung dầm BTCT.

b) Vật liệu xây dựng.

– Lựa chọn các nguyên vật liệu xây dựng và sản phẩm có tính bền vững thông qua đánh giá một số đặc tính như: thành phần tái chế và tái sử dụng, khả năng giảm thiểu các khí độc hại, chất độc, tính bền vững, khả năng sản xuất tại địa phương.

– Áp dụng giải pháp quy hoạch đa chiều và các chiến lược sử dụng nguyên vật liệu hiệu quả. Các chiến lược này làm giảm lượng nguyên vật liệu xây dựng cần thiết cũng như cắt giảm chi phí xây dựng.

– Thiết lập kế hoạch quản lý, tái chế, tái sử dụng nguyên vật liệu từ khi xây dựng đến khi phá hủy công trình.

c) Cấu tạo kiến trúc.

– Lắp đặt hệ thống bao che cách nhiệt tốt. Sử dụng các vật liệu mái và tường có màu sáng, cách âm và cách nhiệt tốt. Hạn chế dùng vật liệu kính ở các hướng đông và tây.

– Thiết lập một hệ thống các nguyên tắc và giải pháp chiếu sáng tự nhiên cho công trình.

– Sử dụng các nguồn năng lượng có thể tái tạo như pin mặt trời, pin nhiên liệu hay năng lượng gió.

– Lựa chọn vật liệu sạch có khả năng kháng khuẩn cao, thiết kế hệ thống thoát nước mưa hợp lý, thoát nhanh, không gây đọng nước.

– Nghiên cứu giảm thiểu và có biện pháp chống ồn, bụi phát sinh trong quá trình xây dựng cũng như phá hủy công trình.

3.7. Giải pháp về đầu tư xây dựng, quản lý và vận hành cụm kinh tế đóng tàu tại Hải Phòng và Quảng Ninh.

3.7.1. Giải pháp về đầu tư xây dựng.

Đối với việc đầu tư xây dựng cụm kinh tế, chắc chắn không thể chỉ dựa vào nguồn vốn ngân sách để đầu tư phát triển. Ngoài nguồn lực này ra, Quỹ Phát triển Khoa học và Công nghệ Quốc gia, Quỹ Phát triển Khoa học và Công nghệ tỉnh, các quỹ khoa học công nghệ của doanh nghiệp và các nguồn vốn khác cũng cần phải huy động. Đặc biệt, nguồn vốn đầu tư nước ngoài có thể sẽ đóng vai trò chủ yếu.

Hiện nay, ở nước ta đang có khá nhiều những dự án hợp tác công – tư (PPP - Public-Private Partnership) với các hình thức thu hút nguồn vốn tư nhân, đây là phương pháp quan trọng nhằm giải quyết được những vấn đề nan giải về nguồn vốn. Cần đa dạng hoá các hình thức đầu tư nhằm khuyến khích các nguồn vốn cả trong và ngoài nước tham gia vào phát triển cụm kinh tế. Sử dụng các hình thức đầu tư BT, BOT,... để khuyến khích đầu tư tư nhân vào các dự án phát triển hạ tầng kỹ thuật và các dự án kinh doanh, sản xuất trong cụm kinh tế.

Thực hiện thống nhất, chủ động công tác vận động, xúc tiến đầu tư với sự tham gia tích cực, đồng bộ của các Bộ, ngành và chính quyền địa phương. Nhà nước cần dành kinh phí thoả đáng từ ngân sách Nhà nước cho công tác vận động xúc tiến đầu tư. Ngoài ra, cần tận dụng một cách có hiệu quả nguồn vốn hỗ trợ của các tổ chức quốc tế.

Đổi mới về nội dung và phương thức vận động, xúc tiến đầu tư theo một chương trình chủ động, có hiệu quả, phù hợp với từng địa bàn, loại hình doanh nghiệp.

Tổ chức công bố rộng rãi quy hoạch chi tiết, doanh mục các dự án ưu tiên đầu tư và các chính sách khuyến khích đầu tư vào cụm kinh tế

3.7.2. Giải pháp về quản lý, vận hành.

Các cơ sở chuyên môn của thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh như sở Quy hoạch Kiến trúc, sở Xây dựng sẽ quản lý về quy hoạch chung, quy mô và hình thức công trình, đảm bảo tính kỹ thuật và mỹ thuật cho công trình, quyết định vốn đầu tư cho từng hạng mục công trình, thường xuyên thành lập các tổ công tác kiểm tra tiến độ và chất lượng thi công, đảm bảo không có sự cố trong quá trình thi công

và sử dụng. Ngoài ra, còn có chủ đầu tư hoặc các cơ quan giám sát tham gia vào công tác quản lý xây dựng.

Các cụm kinh tế do Thủ tướng Chính phủ quyết định thành lập. Mỗi cụm kinh tế có Ban Quản Lý riêng. Trong trường hợp ở tỉnh đã có Ban Quản lý khu công nghiệp hoặc KKT thì hướng tới nên ở mỗi tỉnh chỉ cần một Ban Quản lý các khu kinh tế, bao gồm cả khu công nghiệp, cụm kinh tế và khu kinh tế ven biển (nếu có).

Ban quản lý cụm kinh tế là cơ quan trực thuộc Ủy Ban Nhân Dân cấp tỉnh; do Thủ tướng Chính phủ quyết định thành lập theo đề nghị của Chủ tịch Ủy ban Nhân Dân tỉnh và Bộ trưởng Bộ Nội Vụ

Chủ đầu tư nghiên cứu, đề xuất hoạt động, UBND tỉnh hoặc thành phố phê duyệt, giám sát hoạt động của cụm kinh tế. Thường xuyên tổ chức các hoạt động giao lưu, kết nối giữa các khu vực chức năng khác trong hệ thống. Chủ động và tích cực hợp tác, trao đổi với các cụm kinh tế đóng tàu trên thế giới để đa dạng hóa và nâng cao chất lượng hoạt động của cụm.

Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu để quản lý, nghiên cứu và phát triển hệ thống bên trong cụm kinh tế. Hệ thống này được vận hành dựa trên phần mềm công nghệ thông tin quản lý.

Ban quản lý cụm kinh tế có tư cách pháp nhân, có con dấu mang hình Quốc huy, có biên chế, có kinh phí quản lý hành chính nhà nước, kinh phí hoạt động sự nghiệp và vốn đầu tư phát triển do ngân sách nhà nước cấp theo kế hoạch hàng năm

Về kinh phí hoạt động: chủ yếu là vốn đầu tư nhà nước.

KẾT LUẬN

A. Kết luận:

– Với địa thế đường bờ biển dài 3.260km và trên 1 triệu km² vùng đặc quyền kinh tế biển, Việt Nam sở hữu một vị trí địa lý vô cùng đặc biệt, hội tụ đủ những điều kiện cần thiết để có thể phát triển mạnh về kinh tế biển. Tuy nhiên, qua các báo cáo về tình hình phát triển kinh tế – xã hội của nước ta cho thấy, việc khai thác các nguồn lợi từ biển phục vụ phát triển kinh tế đất nước hiện không đạt hiệu quả. Đã có nhiều nguyên nhân được đưa ra, trong đó vấn đề mấu chốt chính là sự thiếu định hướng, không có mục tiêu rõ ràng trong các chính sách về quy hoạch ngành mũi nhọn và phát triển công nghiệp của cơ quan nhà nước. Hiện nay, các nhà máy, các KCN, cụm CN xuất hiện tràn lan trên cả nước. Trong mỗi KCN, cụm CN, các doanh nghiệp thành viên hoạt động ở nhiều ngành nghề, lĩnh vực không liên quan đến nhau, cùng với đó là ngành công nghiệp phụ trợ của nước ta đang rất yếu dẫn tới giá trị gia tăng của sản phẩm thấp.

– Vị trí quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu ở Hải Phòng và Quảng Ninh là rất thuận lợi, là địa bàn có truyền thống trong lĩnh vực đóng tàu nên hệ thống cơ sở vật chất đã tương đối đầy đủ. Hệ thống cơ sở hạ tầng tại khu vực này được đánh giá là tốt so với các khu vực khác trên cả nước. Bên cạnh đó, theo quyết định số 1043/2013/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về “Chiến lược công nghiệp hóa của Việt Nam trong khuôn khổ hợp tác Việt Nam – Nhật Bản đến năm 2020, tầm nhìn 2030”, ngành công nghiệp đóng tàu là 1 trong 6 ngành mũi nhọn trong việc phát triển kinh tế Việt Nam trong tương lai và sau đó là Quyết định số 1901/2014/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ được ban hành về “Kế hoạch phát triển ngành đóng tàu” căn cứ vào Quyết định số 1043/QĐ-TTg trước đó, đã xác định khu vực phía Bắc là một trong ba cụm đóng tàu lớn của Việt Nam và Hải Phòng, Quảng Ninh chính là địa bàn thực hiện.

– Cụm kinh tế về bản chất cũng giống với KCN, đều là khu vực phát triển mà trong đó yếu tố sản xuất đóng vai trò hàng đầu tuy nhiên về khái niệm thì khác nhau. Đặc điểm nổi bật của cụm kinh tế khác với KCN chính là việc không có ranh

giới cố định bởi sự liên kết, hợp tác giữa các bên khiến quy mô cụm luôn được mở rộng. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp sản xuất trong cụm luôn nhận được sự hỗ trợ từ các trường đại học, viện nghiên cứu và các tổ chức liên quan khác thông qua các cơ sở chi nhánh, nhằm cải tiến sản phẩm cũng như nâng cao năng lực cạnh tranh cho bản thân doanh nghiệp.

– Kinh nghiệm thế giới cho thấy, việc đầu tư xây dựng hệ thống căn bản, phải có sự tác động mạnh mẽ từ phía Nhà nước, nhà nước tham gia với vai trò chủ đạo, kết hợp với các bên có liên quan nhằm xây dựng mô hình phát triển bền vững cho đất nước. Cụm kinh tế đóng tàu được đầu tư xây dựng và vận hành hiệu quả sẽ là động lực to lớn nhằm thúc đẩy nền kinh tế của địa phương và của cả đất nước trong tương lai.

– Trong ngành công nghiệp đóng tàu nước ta hiện nay, phần lớn các nhà máy đóng tàu đều tập trung sản xuất với mục đích xuất khẩu. Tuy nhiên, kể từ sau cuộc khủng hoảng tài chính thế giới năm 2008 và theo sau đó là sự đổ vỡ của Vinashin, các nhà máy đóng tàu hiện nay luôn trong tình trạng thiếu đơn hàng, lao động không có việc làm. Trong khi đó, nhu cầu tàu biển của nước ta đang tăng cao, đặc biệt trong ngành du lịch.

B. Kiến nghị.

– Cần có những chủ trương, chính sách cho việc hình thành cụm kinh tế thay thế cho mô hình các khu công nghiệp hiện nay, để hướng tới phát triển bền vững, không chỉ cho ngành đóng tàu mà còn cho những ngành nghề khác.

– Nghiên cứu xây dựng hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật riêng để quy hoạch và xây dựng cụm kinh tế nói chung và cụm kinh tế đóng tàu nói riêng.

– Cần có các cơ chế, chính sách hợp lý để khuyến khích các doanh nghiệp đóng tàu cũng như các doanh nghiệp cung ứng mạnh dạn đầu tư có chiều sâu, ổn định và bền vững dựa trên những tiềm năng sẵn có tại địa phương.

– Nhà nước cần đóng vai trò là cầu nối liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất với các trường đại học, viện nghiên cứu và các tổ chức có liên quan khác, cùng với đó, cần tạo mọi điều kiện cho các doanh nghiệp mới phát triển.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu Tiếng Việt :

1. Cục Hàng hải Việt Nam, *Báo cáo đầu kỳ về Quy hoạch chi tiết cơ sở phà đờ tàu đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, Hà Nội.
2. Vũ Đình Khoa, luận án tiến sỹ kinh tế “*Các nhân tố hình thành cụm ngành công nghiệp điện tử - nghiên cứu điển hình tại vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ*”, ĐH Kinh tế Quốc dân.
3. TS. Nguyễn Cao Lãnh, sách “*Quy hoạch phát triển các Business Park – mô hình tất yếu cho đô thị hiện đại*”, NXB Xây Dựng.
4. Michael E.Porter, sách “*Chiến lược cạnh tranh Quốc gia*”, NXB Trẻ.
5. PGS.TS. Phạm Đình Tài, “*Hình thành và phát triển cụm liên kết ngành ở Việt Nam, một số lựa chọn chính sách*”, Viện nghiên cứu Phát triển Kinh tế-Xã hội và Quản lý Doanh nghiệp
6. KTS. Trần Thanh Tịnh, luận án thạc sỹ kiến trúc “*Quy hoạch xây dựng các cụm công nghiệp chế biến thủy sản tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu*”, ĐH Xây Dựng Hà Nội.
7. TS. Phạm Đình Tuyên, bài giảng “*Quy hoạch xây dựng Khu kinh tế ven biển*”, Bộ môn Kiến trúc Công nghệ.
8. Tổng cục Thống kê, “*Niên giám thống kê 2015*”, NXB Thống Kê.
9. Quyết định số 2290/QĐ-TTg ngày 27/11/2013 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt về “*Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”
10. Quyết định số 1901/QĐ-TTg ngày 22/10/2014 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt về “*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*”.
11. Quyết định số 880/QĐ-TTg ngày 09/06/2014 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt về “*Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”.

12. Quyết định số 347/QĐ-TTg ngày 22/02/2013 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt về “*Chương trình phát triển một số ngành công nghiệp công nghệ cao thuộc Chương trình quốc gia phát triển công nghệ cao*”.

Báo chí, internet :

1. <http://bmktcn.com/>
2. <http://www.haiphong.gov.vn/>
3. <http://www.quangninh.gov.vn/>
4. <http://thuvienphapluat.vn/>
5. <http://vinashin.com.vn/default.aspx>
6. <http://www.vimaru.edu.vn/>

Tài liệu tiếng Anh:

1. Catalin Boja, “*Clusters Models, Factors and Characteristics*” (2011)
2. John Chen, “*Shipbuilding Cluster in the Republic of Korea*”, Harvard Business School.
3. Akifumi Kuchiki, “*Lessons from Asian Experiences of Industrial Agglomeration and Trade*”, Nihon University.
4. Akifumi Kuchiki, “*The Flowchart Model of Cluster Policy: The Automobile Industry Cluster in China*”, IDE-JETRO.
5. OECD, “*Peer Review of the German Shipbuilding Industry*” report (2015).
6. OECD, “*Peer Review of the Korean Shipbuilding Industry and Related Government Policies*” report (2014)..
7. The Shipbuilder’s Association of Japan, “*Shipbuilding Statistics*” (2015)

PHỤ LỤC

Phụ lục A. : Danh mục các nhà máy đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh.

HẢI PHÒNG			
TT	Nhà máy đóng tàu	Cơ sở vật chất	Năng lực đóng mới, sửa chữa
1	<i>Nhà máy đóng tàu Bạch Đằng</i> (quận Hồng Bàng)	- Quy mô: 26ha. - Đà tàu: 70.000DWT; Ụ nổi: 9.600T; Cầu: 50.000DWT. - Lao động: 500 lao động	- Tàu chở hàng khô đến 50.000DWT; - Tàu chở dầu đến 50.000DWT; - Các loại tàu kéo, tàu hút bùn... - Sửa chữa tàu trọng tải 10.000DWT.
2	<i>Nhà máy đóng tàu Phà Rừng</i> (huyện Thủy Nguyên)	- Quy mô: 130ha. - Đà tàu: 30.000DWT; Ụ khô: 12.500T và 6 cầu tàu (1170m) - Lao động: 820 lao động	- Tàu chở hàng rời 34.000DWT; - Tàu chở hóa chất 13.000DWT; - Sửa chữa đạt 36 tàu/năm, trọng tải tối đa là 16.000DWT.
3	<i>Nhà máy đóng tàu Nam Triệu</i> (huyện Thủy Nguyên)	- Đà tàu 70.000DWT; - Ụ nổi 9.600T; 01 ụ khô 3.000T; - cầu 50.000DWT - Lao động: 996 lao động	- Tàu chở hàng khô đến 70.000DWT; - Kho nổi lên đến 150.000DWT; - Tàu container 1.700TEU; - Sửa chữa tàu lên đến 30.000DWT.
4	<i>Nhà máy đóng tàu Sông Cấm</i> (quận Hồng Bàng)	- Quy mô: 5,6ha. - 01 ụ 5000T, 01 đà tàu, 03 cầu tàu - Lao động: 1.500 lao động	Tàu công trình, kiểm ngư, tàu cao tốc, tàu kéo, TKCN, tàu khách, du lịch có trọng tải ≤ 5.000DWT
5	<i>Nhà máy đóng tàu Damen - Sông Cấm</i> (huyện Thủy Nguyên)	- Quy mô: 42ha. - Cơ sở vật chất theo tiêu chuẩn của Châu Âu (HSEQ)	- Trung bình sản xuất 40 tàu/năm - Tàu công trình, kiểm ngư, tàu cao tốc, tàu kéo, TKCN, tàu khách, du lịch có trọng tải ≤ 5.000DWT
6	<i>Nhà máy đóng tàu Lisemco</i> (quận Hồng Bàng)	- Quy mô: 14,2ha. - 01 ụ khô 6.500DWT, 01 triền dọc, 01 cầu tàu - Lao động: 2.200 lao động	- Năng lực đóng mới 3 - 4 chiếc/năm cỡ tàu lớn nhất 6.500DWT; - Tổng năng lực Nhà máy đạt 20.000 – 25.000DWT/năm.
7	<i>Nhà máy đóng tàu Z173 - Cty đóng tàu Hồng Hà</i> (huyện An	- Máy ép thủy lực 20 tấn, 700 tấn; cầu chân đế 25 tấn, tầm vươn 16m;	- Tàu quân sự, tàu chiến - Tàu cảnh sát biển, tàu Asphalt 2.800 tấn

	Dương)	- Cầu trục lăn dầm thép 20 tấn,	- Nhiều loại tàu khác <5.000DWT
8	<i>Nhà máy đóng tàu Z189 - cơ sở 1</i> (quận Hải An)	- Quy mô: 32,4ha. Thuộc KCN Đình Vũ. - Sàn nâng 2.500T; cầu tàu 10.000T.	- Tàu vận tải dân sự < 5.000DWT - Du thuyền vỏ nhôm hai thân; xuồng cao tốc. - Sửa chữa tàu đến 500DWT
9	<i>Nhà máy đóng tàu Z189 – cơ sở 2</i> (quận Kiến An)	- Quy mô: 3,2ha. - Lao động: 680 lao động (cả 2 nhà máy)	- Tàu quân sự - Tàu vận tải quân sự đến 3.000DWT - Tàu tuần tra, tàu khách cao tốc
10	<i>Nhà máy đóng tàu X46–Hải Quân</i> (quận Hồng Bàng)	- Quy mô: 13ha.	- Chủ yếu sản xuất tàu quân sự - Tàu hàng tải trọng 500 tấn - Tàu ứng phó sự cố tràn dầu
11	<i>Nhà máy đóng tàu Đại Dương</i> (quận Kiến An)	- Lao động: hơn 100 lao động	- Tàu hàng 3.000DWT. - Tàu hút dầu - Sửa chữa tàu đến 500DWT
QUẢNG NINH			
TT	Nhà máy đóng tàu	Cơ sở vật chất	Năng lực đóng mới, sửa chữa
12	<i>Nhà máy đóng tàu Hạ Long</i> (T.p Hạ Long)	- Quy mô: 43,6ha. - Triển ngang 15.000DWT, 01 đà tàu 50.000DWT, 1 đà bán ụ 70.000DWT - Lao động: 5.017 lao động	- Đóng mới tàu lên đến 80.000DWT. - Tàu container 1.700TEU; - Tàu hàng 55.000DWT; - Tàu hàng rời 53.000DWT; - Sửa chữa 20 tàu/năm
13	<i>Cty Cơ khí và Đóng tàu Vinacomin</i> (T.p Hạ Long)	- Quy mô: 50ha. - 01 triển ngang 30.000DWT, 01 cầu tàu - Làm cơ sở vệ tinh cho NM đóng tàu Hạ Long	- Chuyên đóng các gam tàu hàng rời từ 15.000 – 30.000DWT phục vụ Tập đoàn CN Than Khoáng sản Việt Nam
14	<i>Cty Đóng tàu Đông Bắc</i> (T.p Cẩm Phả)	- Quy mô: 10ha.	- Tàu chở hàng đến 15.000DWT. - Tàu kéo, tàu đẩy. - Sà lan 750 tấn. - Sửa chữa tàu 4.000DWT
15	<i>Nhà máy sửa chữa tàu biển Nosco – Vinalines</i> (huyện Yên Hưng)	- Quy mô: 105,81ha. - Cầu tàu 70.000DWT, 03 cầu trục; - Nhà xưởng 3.600m ² .	- Năng lực sửa chữa đạt 120 tàu/năm

	- Lao động: 1120 lao động	
--	---------------------------	--

Phụ lục B. : Danh mục các cơ sở đào tạo có liên quan đến ngành đóng tàu tại Hải Phòng – Quảng Ninh – Hà Nội.

HẢI PHÒNG		
TT	Cơ sở đào tạo	Địa chỉ
1	<i>Trường Đại học Hàng Hải</i>	484 Lạch Tray, Kênh Dương, Hải Phòng, Đổng Quốc Bình, Ngô Quyền, Hải Phòng
2	<i>Trường Đại học Hải Phòng</i>	Số 171 Phan Đăng Lưu, Ngọc Sơn, Kiến An, Hải Phòng
3	<i>Trường Đại học Dân lập Hải Phòng</i>	36, Phố Dân Lập, Dư Hàng Kênh, Lê Chân, Hải Phòng
4	<i>Trường Cao đẳng Cộng đồng Hải Phòng</i>	Nam Sơn, Kiến An, Hải Phòng
5	<i>Trường Cao đẳng Cộng đồng Viettronics Hải Phòng</i>	118 Cát Bi, Hải An, Hải Phòng
6	<i>Trường Cao đẳng nghề Bách Nghệ Hải Phòng</i>	Số 17, đường Cầu Rào, P. Anh Dũng, Q. Dương Kinh, Anh Dũng, Dương Kinh, Hải Phòng
7	<i>Trường Cao đẳng nghề Bắc Nam – Trường Chinh</i>	90 Lãm Hà, Đồng Hòa, Kiến An, Hải Phòng
8	<i>Trường Cao đẳng nghề Giao thông Vận tải TW2</i>	Phía Bắc cầu Kiến An, Hồng Thái, An Dương, Hải Phòng
9	<i>Trường Cao đẳng nghề Duyên Hải</i>	156/109 Trường Chinh, Đồng Hòa, Kiến An, Đồng Hòa Kiến An Hải Phòng
10	<i>Trường Cao đẳng nghề Công nghiệp</i>	187 Tôn Đức Thắng, An Đồng, An Dương, Hải Phòng
11	<i>Trường Cao đẳng Hàng Hải 1</i>	498 Đà Nẵng, Đông Hải 1, Hải An, Hải Phòng
QUẢNG NINH		
TT	Cơ sở đào tạo	Địa chỉ

13	<i>Trường Đại học Công nghiệp Quảng Ninh</i>	Yên Thọ, Đông Triều, Quảng Ninh
14	<i>Trường Đại học Hạ Long</i>	Số 58, đường Nguyễn Văn Cừ, thành phố Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh
15	<i>Trường Cao đẳng Công nghiệp và Xây dựng Quảng Ninh</i>	Phương Đông, Tp. Uông Bí, Quảng Ninh
16	<i>Trường Cao đẳng Công nghiệp Cẩm Phả</i>	78, Nguyễn Văn Trỗi, Cẩm Thủy, Tp. Cẩm Phả, Quảng Ninh
17	<i>Trường Cao đẳng thực hành FPT Polytechnic</i>	Khu nhà C, Trung tâm GDTX và Đào tạo Cán bộ tỉnh, Vườn Đào, Bãi Cháy, Hạ Long, Quảng Ninh
HÀ NỘI		
TT	Cơ sở đào tạo	Địa chỉ
18	<i>Trường Đại học Bách Khoa Hà Nội</i>	1 Đại Cồ Việt, Lê Đại Hành, Hai Bà Trung, Hà Nội
19	<i>Trường Đại học Công nghiệp Hà Nội</i>	QL32, Nhôn, Minh Khai, Bắc Từ Liêm, Nhôn, Minh Khai Từ Liêm Hà Nội
20	<i>Trường Đại học Giao thông Vận tải Hà Nội</i>	Số 3 Cầu Giấy, Láng Thượng, Đống Đa, Hà Nội
21	<i>Trường Đại học Kinh tế - Kỹ thuật Công nghiệp</i>	456, Minh Khai, Hà Nội
22	<i>Trường Đại học Thủy Lợi</i>	175 Tây Sơn, Trung Liệt, Đống Đa, Hà Nội
23	<i>Trường Đại học Công nghệ - Đại học Quốc Gia Hà Nội</i>	144 Xuân Thủy, Dịch Vọng Hậu, Cầu Giấy, Hà Nội

**Phụ lục C: Danh mục các tổ chức Khoa học & Công nghệ tại Hải Phòng –
Quảng Ninh – Hà Nội.**

HẢI PHÒNG			
TT	Tên đơn vị	Địa chỉ	Đơn vị chủ quản
1	<i>Viện KH&CN Hàng hải</i>	484 Lạch Tray, Ngô Quyền, Hải Phòng	Trường Đại học Hàng Hải
2	<i>Trung tâm đào tạo tư vấn KH&CN bảo vệ môi trường thủy</i>		
3	<i>Trung tâm tư vấn phát triển công nghệ xây dựng hàng hải</i>		
4	<i>Trung tâm đào tạo & nghiên cứu kinh tế</i>		
5	<i>Trung tâm Ứng dụng và Phát triển công nghệ thông tin</i>		
6	<i>Trung tâm ứng dụng & chuyển giao công nghệ</i>	Số 02, Nguyễn Bình, Ngô Quyền Hải Phòng	Trường Cao đẳng cộng đồng Hải Phòng
7	<i>Trung tâm đào tạo, nghiên cứu ứng dụng & chuyển giao công nghệ</i>	243 Trường Chinh, Kiến An, Hải Phòng	Trường Cao đẳng nghề Bắc Nam
8	<i>Trung tâm nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao công nghệ môi trường</i>	Số 36, đường Dân lập, Dư Hàng Kênh, Lê Chân, Hải Phòng	Trường ĐH Dân lập Hải Phòng
9	<i>Trung tâm Thông tin KH&CN thành phố Hải Phòng</i>	Số 01 Phạm Ngũ Lão, Ngô Quyền, Hải Phòng	Sở KH&CN thành phố Hải Phòng
10	<i>Sàn giao dịch Công nghệ và Thiết bị Hải Phòng</i>	Số 01 Phạm Ngũ Lão, Ngô Quyền, Hải Phòng	Sở KH&CN thành phố Hải Phòng
11	<i>Liên hiệp KHSX sản phẩm kỹ</i>	Tầng 5, Số 01, Phạm	Sở KH&CN thành phố Hải

	<i>thuật cao</i>	Ngũ Lão, Ngô Quyền, Hải Phòng	Phòng
12	<i>Trung tâm kỹ thuật TC- ĐL- CL</i>	240 Văn Cao, Ngô Quyền, Hải Phòng	Sở KH&CN thành phố Hải Phòng
13	<i>Trung tâm nghiên cứu ứng dụng KH&CN</i>	Nhà A10 Đồng Tâm, Lạch Tray, Hải Phòng	Sở KH&CN thành phố Hải Phòng
14	<i>Trung tâm Tiết kiệm năng lượng & Sản xuất sạch hơn</i>	104 Nguyễn Đức Cảnh, Hải Phòng	Sở Công thương
15	<i>Trung tâm Khuyến công & Tư vấn phát triển công nghiệp Hải Phòng</i>	104 Nguyễn Đức Cảnh, Lê Chân, Hải Phòng	Sở Công thương
16	<i>Trung tâm Công nghệ phần mềm Hải Phòng</i>	213A Lạch Tray, Ngô Quyền, Hải Phòng	Sở Thông tin- Truyền thông
17	<i>Trung tâm Công nghệ thông tin</i>	Tầng 4, tòa nhà 275, Lạch Tray, Ngô Quyền, Hải Phòng	Sở Tài Nguyên-Môi trường
18	<i>Trung tâm Nghiên cứu khoa học và công nghệ</i>	17 Trần Hưng Đạo, Hồng Bàng, Hải Phòng	Liên hiệp các Hội KH&KT thành phố
19	<i>Trung tâm chuyển giao công nghệ khoa học</i>	73 Nguyễn Văn Linh, Hải Phòng	Công ty Hợp doanh công nghệ tàu thủy
20	<i>Trung tâm dịch vụ khoa học công nghệ STC</i>	175 Nguyễn Văn Linh	Công ty cổ phần phát triển công nghệ tàu thủy

QUẢNG NINH

TT	Tên đơn vị	Địa chỉ	Đơn vị chủ quản
21	<i>Trung tâm Ứng dụng tiến bộ Khoa học và Công nghệ</i>	Phường Hồng Hải - Hạ Long - Quảng Ninh	Sở Khoa học & Công nghệ tỉnh Quảng Ninh
22	<i>Trung tâm Kỹ thuật Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng</i>		
23	<i>Trung tâm Thông tin và Thống kê Khoa học và Công nghệ</i>		

HÀ NỘI			
TT	Tên đơn vị	Địa chỉ	Đơn vị chủ quản
24	Viện khoa học Công nghệ Tàu thủy	80B Trần Hưng Đạo, Hoàn Kiếm, Hà Nội	Tổng Công ty Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (SBIC)

Phụ lục D: Chính sách ưu đãi đầu tư sản xuất cho ngành đóng tàu và ngành công nghiệp phụ trợ đóng tàu.

TT	Hỗ trợ	Nội dung
1	Phát triển thị trường	Quảng bá, giới thiệu sản phẩm miễn phí trên các trang thông tin điện tử của Bộ Công thương và Sở Công thương
		Hỗ trợ kinh phí cho các chương trình xúc tiến thương mại và đầu tư
		Tạo điều kiện cho doanh nghiệp tham gia vào mạng lưới các doanh nghiệp cung ứng
2	Cơ sở hạ tầng	Ưu tiên quỹ đất thích hợp về diện tích, vị trí và thuê đất.
3	Khoa học công nghệ	Hỗ trợ một phần kinh phí chuyển giao công nghệ, mua bản quyền NCKH, thuê chuyên gia nước ngoài
		Hưởng chính sách nâng cao năng lực công nghệ
		Hỗ trợ một phần kinh phí đào tạo nhân lực
4	Cung cấp thông tin	Công thông tin điện tử Bộ, UBND tỉnh/thành phố thường xuyên cung cấp thông tin cập nhật về các văn bản pháp luật, thông tin công nghệ
5	Tài chính	Ưu đãi thuế xuất khẩu, nhập khẩu và thu nhập doanh nghiệp
		Hỗ trợ vay vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước

(Nguồn: Tổng hợp từ các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành, năm 2015)



LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

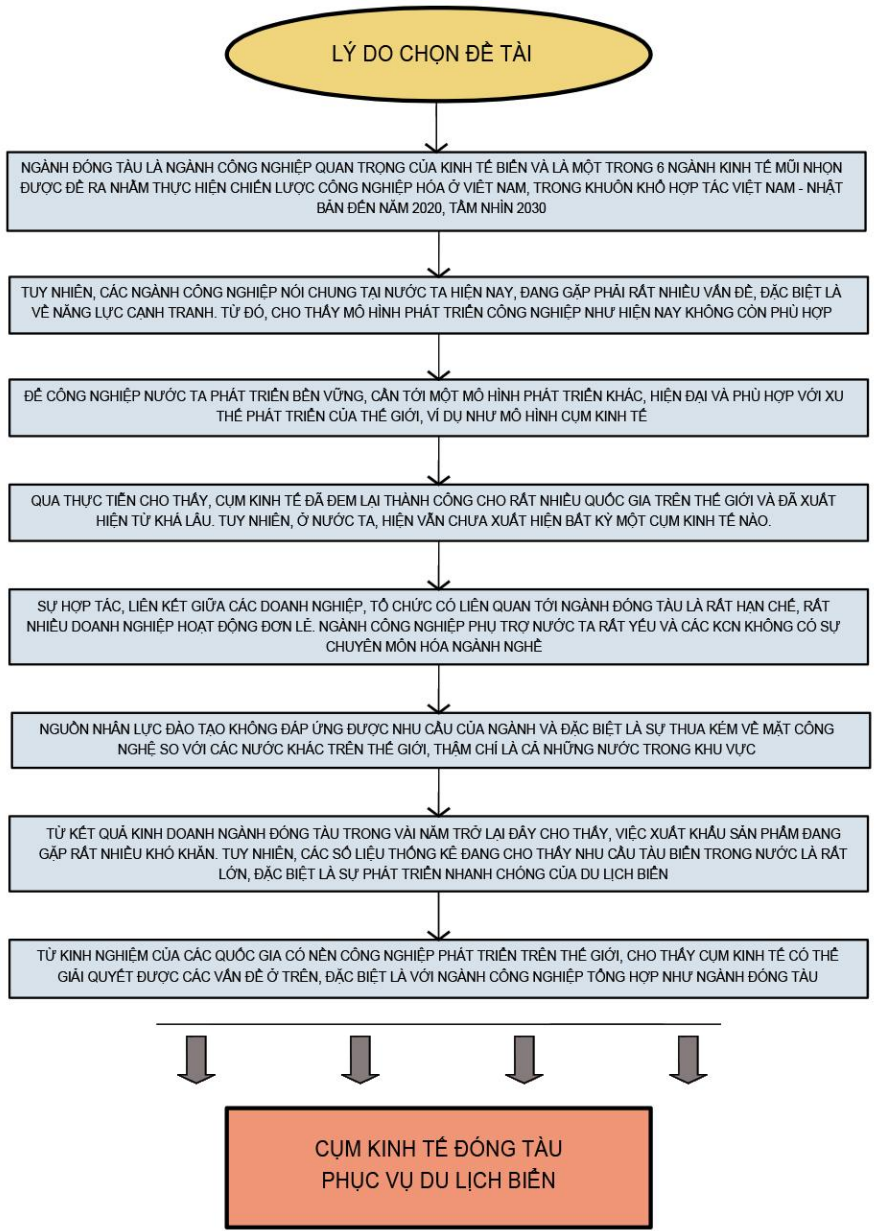
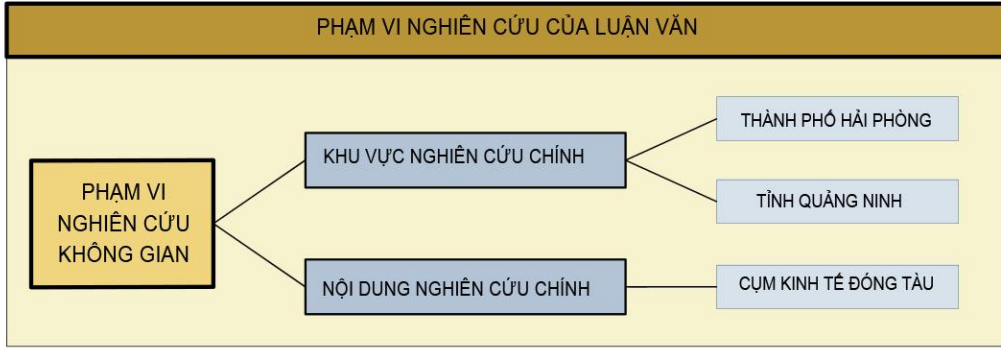
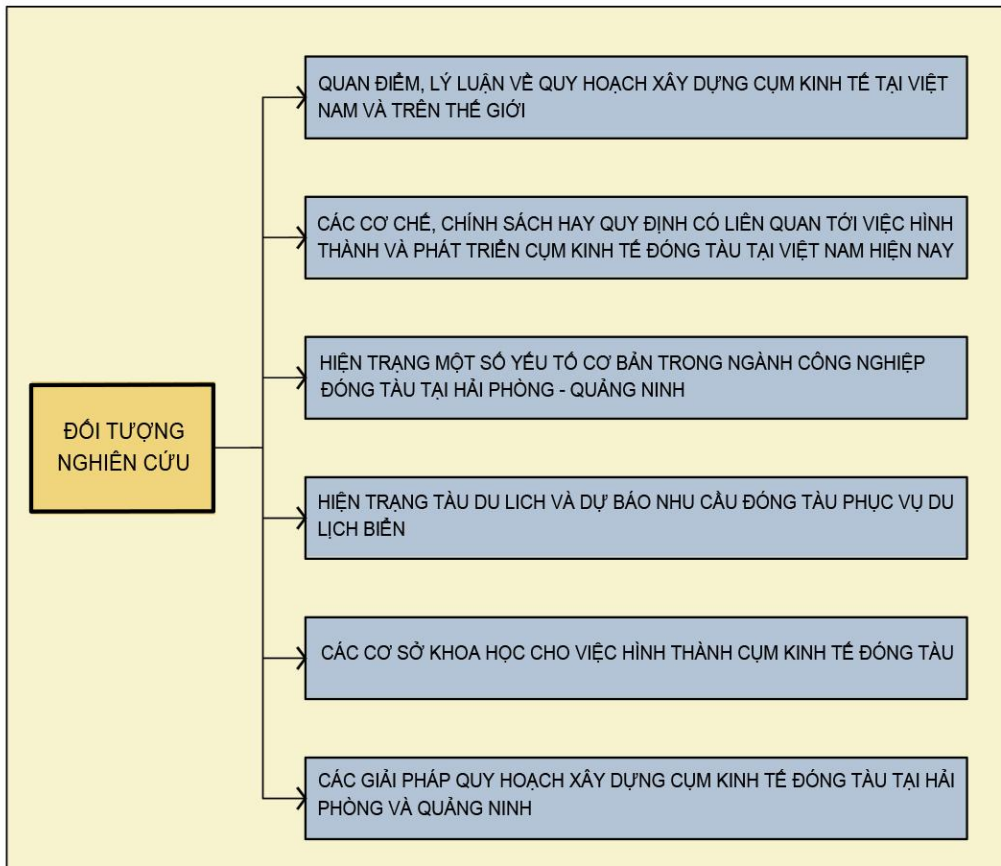
NGÀNH: KIẾN TRÚC
KHÓA: 2014 - 2016

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT
GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

1. PHẦN MỞ ĐẦU

LÝ DO CHỌN ĐỀ TÀI, ĐỐI TƯỢNG NGHIÊN CỨU VÀ MỤC TIÊU LUẬN VĂN

HÌNH VẼ
1.1





LUẬN VĂN THẠC SĨ
CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU
PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC
 KHÓA: 2014 - 2016

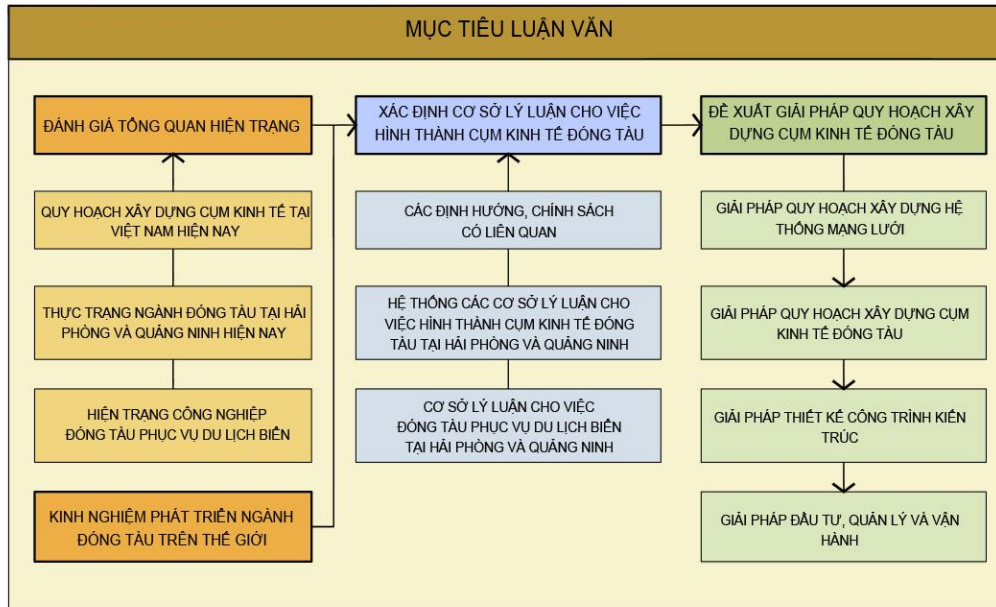
HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT
 GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

1. PHẦN MỞ ĐẦU

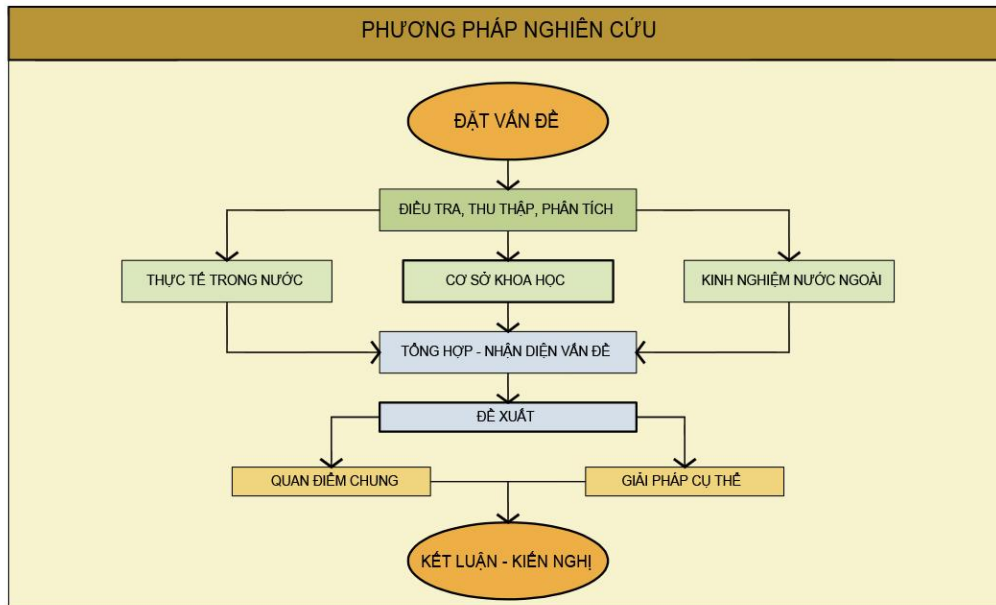
MỤC TIÊU LUẬN VĂN, PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU VÀ CẤU TRÚC LUẬN VĂN

HÌNH VẼ
1.2

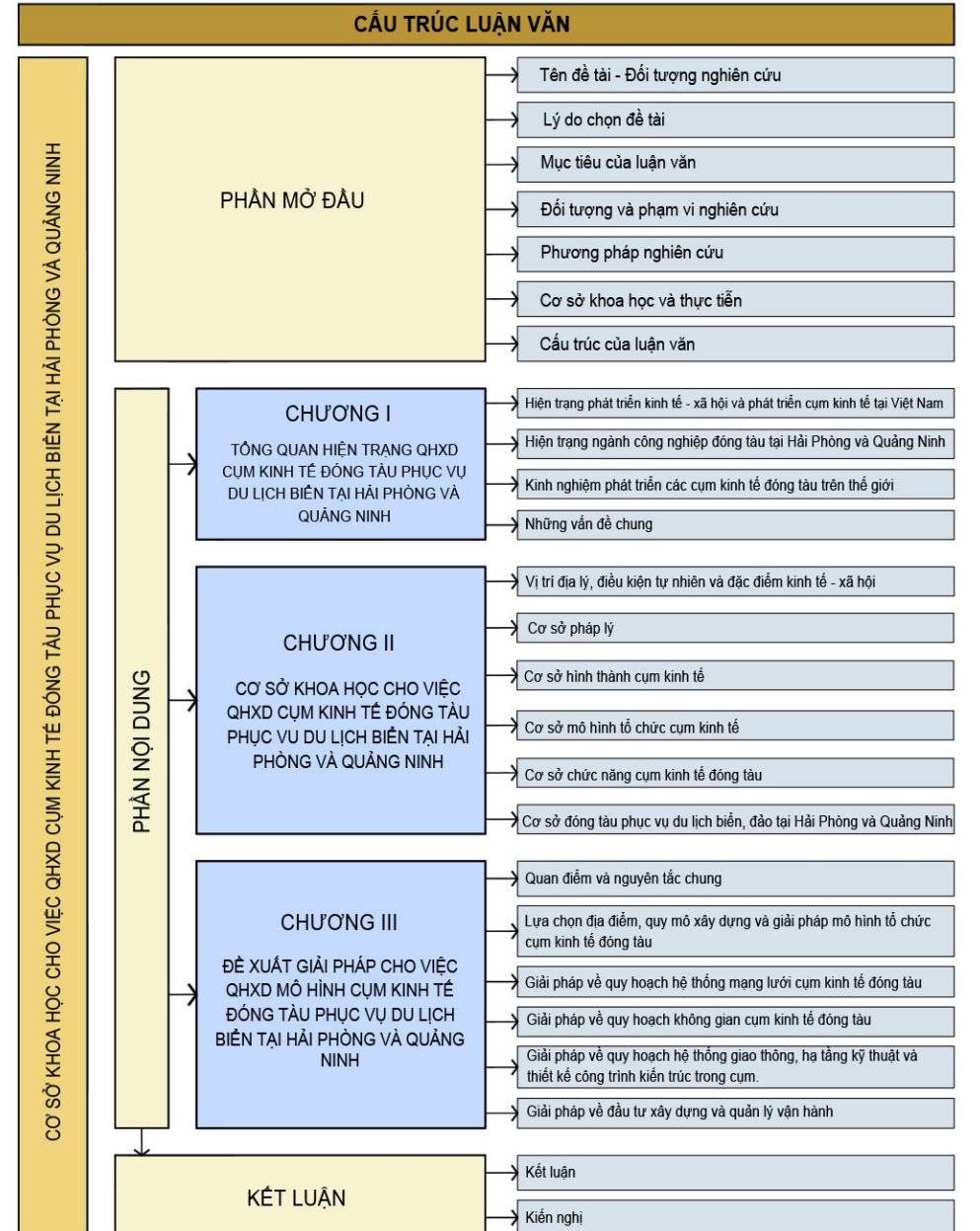
MỤC TIÊU LUẬN VĂN

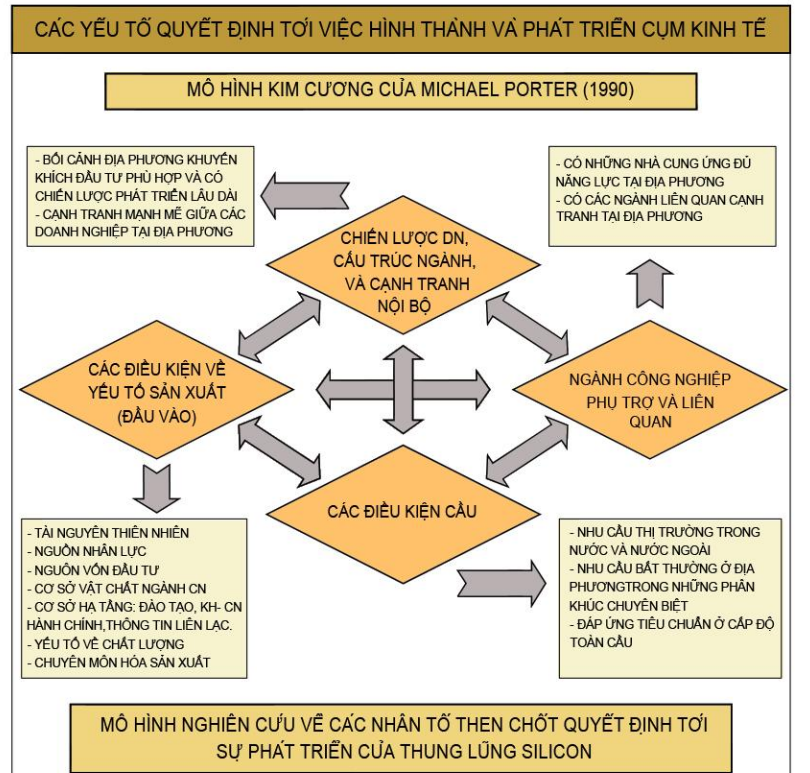
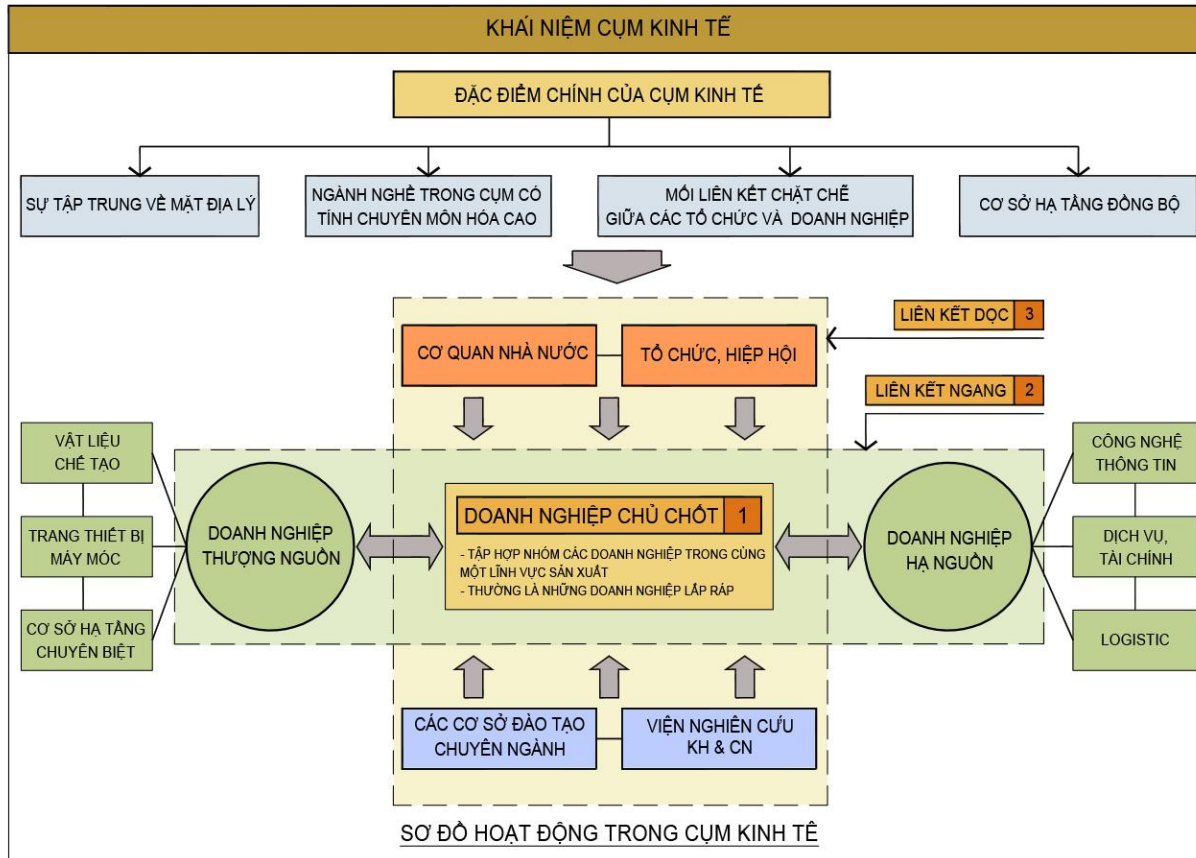


PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU



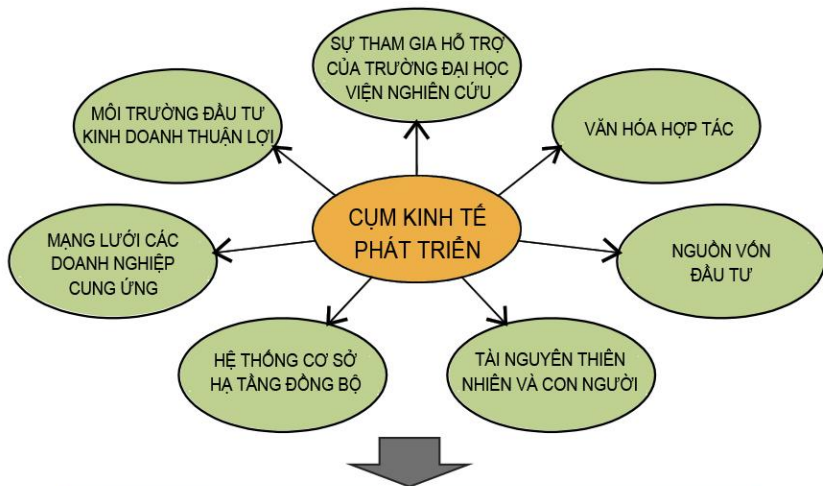
CẤU TRÚC LUẬN VĂN



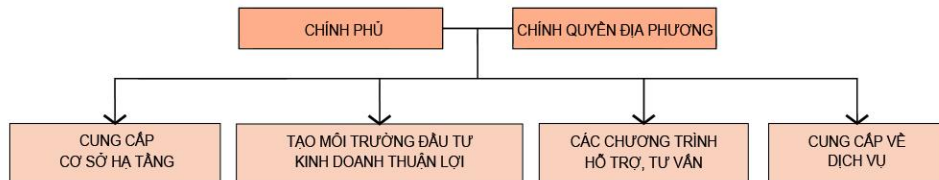


(Nguồn: Nghiên cứu của Tapan Monroe, 2009)

CÁC YẾU TỐ QUAN TRỌNG QUYẾT ĐỊNH TỚI SỰ PHÁT TRIỂN CỦA CỤM KINH TẾ



VAI TRÒ CỦA CƠ QUAN NHÀ NƯỚC



PHÂN LOẠI CỤM KINH TẾ

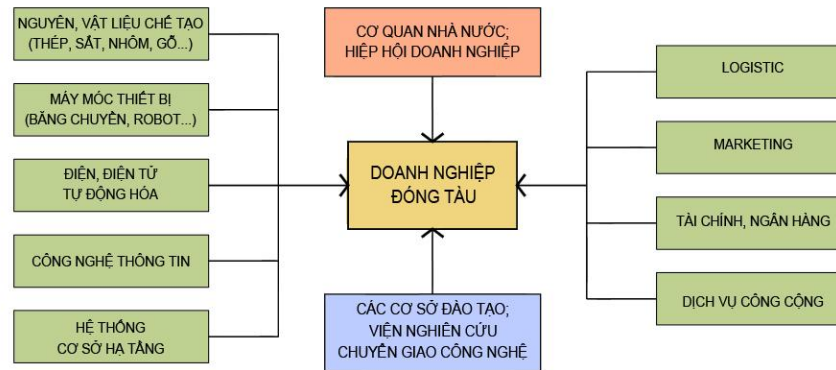


KHÁI NIỆM CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU

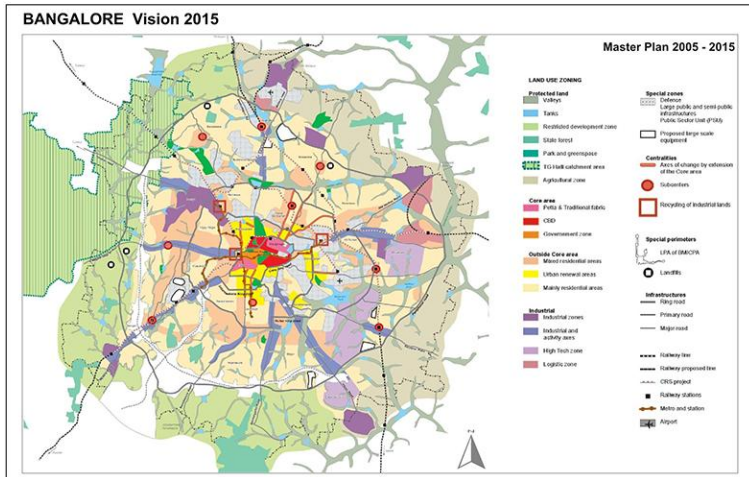
CẤU TRÚC CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU



SƠ ĐỒ HOẠT ĐỘNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU



1 CỤM CÔNG NGHIỆP CÔNG NGHỆ CAO: THÀNH PHỐ CÔNG NGHIỆP BANGALORE, AN ĐỘ (Nguồn: Bmktcn.com)



Viện khoa học Ấn Độ - IIS



Cảng hàng không quốc tế Bangalore

Thành phố Bangalore (Silicon Plateau Bangalore) là thành phố công nghiệp, nơi mà tập trung các doanh nghiệp công nghệ cao, chủ yếu trong những lĩnh vực nghiên cứu và phát triển (R&D), thiết bị điện tử và phần mềm. Thành phố còn được biết đến như một "Silicon Valley" của châu Á. Các tập đoàn, công ty công nghệ thông tin của Bangalore chủ yếu tập trung ở hai khu vực chính, đó là: **Thành phố Điện tử** (Electronics City) và **Công viên công nghệ quốc tế Bangalore** (International Tech Park Bangalore - ITPB).

Thành phố điện tử (Electronics City): Có quy mô 134ha, đây là khu vực mà trong đó có hơn 200 doanh nghiệp trong lĩnh vực công nghệ cao.
 - Thành phố điện tử được hình thành bởi các **cụm công viên công nghệ phần mềm**.
 - Thành phố là nơi cung cấp các dịch vụ về tư vấn, đào tạo và thực hiện các dịch vụ về công nghệ phần mềm.



Hình ảnh một số công trình kiến trúc trong thành phố Bangalore



Công viên công nghệ phần mềm Wipro Technology

Công viên công nghệ quốc tế Bangalore (ITPB): Có quy mô 28ha, đây là một khu vực phức hợp gồm nhiều chức năng khác nhau như nghiên cứu, ứng dụng công nghệ mới và sản xuất phần mềm, trung tâm mua sắm, quảng trường, công viên, khu thể thao...
 - ITPB là nơi làm việc của 27.000 chuyên gia về công nghệ đến từ 100 công ty trong các lĩnh vực như: Công nghệ thông tin, sinh học, viễn thông, điện tử và các ngành công nghệ cao khác.

Ngoài ra, tại thành phố Bangalore còn có những khu vực sản xuất như KCN dệt lụa, KCN sinh học, KCN sản xuất ô tô và điện thoại...

2 CỤM CÔNG NGHIỆP SẢN XUẤT, CHẾ TẠO: NHÀ MÁY SẢN XUẤT Ô TÔ ĐIỆN TESLA, MỸ (Nguồn: Bmktcn.com)



Phối cảnh nhà máy sản xuất ô tô điện Tesla

- **Nhà máy sản xuất ô tô điện Tesla (Tesla Factory)** có quy mô 51ha, là cơ sở sản xuất chính của công ty Tesla Motors, một công ty của Mỹ chuyên về thiết kế, sản xuất và phân phối sản phẩm ô tô điện và linh kiện cho phương tiện chạy điện.
 - Hầu hết quy trình sản xuất ô tô đều được thực hiện bên trong nhà máy, từ khâu thiết kế, cho đến chế tạo, lắp ráp các bộ phận của xe và cuối cùng là chạy thử nghiệm.
 - Ngoài khu vực sản xuất chính, Tesla còn cho xây dựng thêm các cơ sở hỗ trợ sản xuất như nhà máy đúc tại Lathrop.

- Dây chuyền sản xuất, trang thiết bị, máy móc bên trong nhà máy đều là những công nghệ mới nhất. Đây cũng là nhà máy sử dụng nhiều robot chế tạo nhất trên thế giới (khoảng 160 robot chuyên ngành).
 - Nghiên cứu và chế tạo các bộ phận, linh kiện đặc thù của sản phẩm Model S như: gói pin (battery pack), mô đun pin (module battery) và các đơn vị ổ đĩa (drive units).
 - Ngoài khu vực sản xuất chính, Tesla còn cho xây dựng thêm các cơ sở hỗ trợ sản xuất như nhà máy đúc tại Lathrop.



3 CỤM CÔNG NGHIỆP TRUYỀN THỐNG: CỤM CÔNG NGHIỆP LÀNG NGHỀ, VIỆT NAM.





LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC
KHÓA: 2014 - 2016

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT
GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

2. CHƯƠNG I

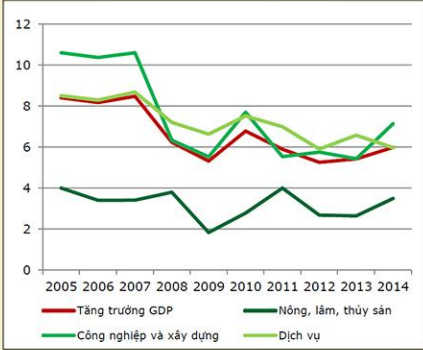
TỔNG QUAN HIỆN TRẠNG VỀ QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN KINH TẾ - XÃ HỘI
PHÁT TRIỂN CỤM KINH TẾ TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY

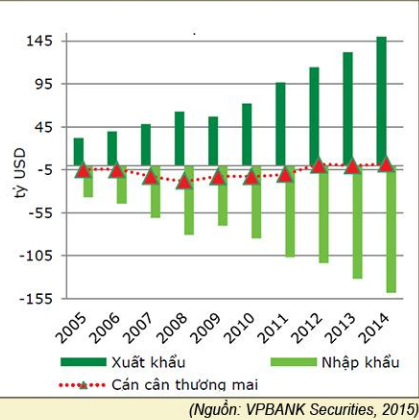
HÌNH VẼ
2.1

TÌNH HÌNH KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA VIỆT NAM

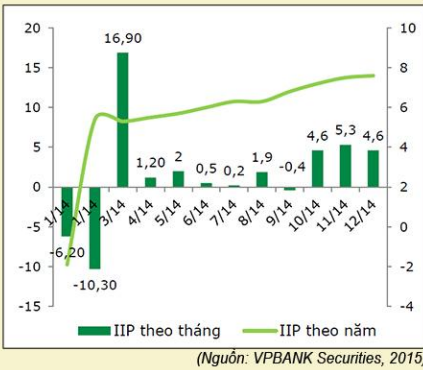
CƠ CẤU GDP CỦA VIỆT NAM



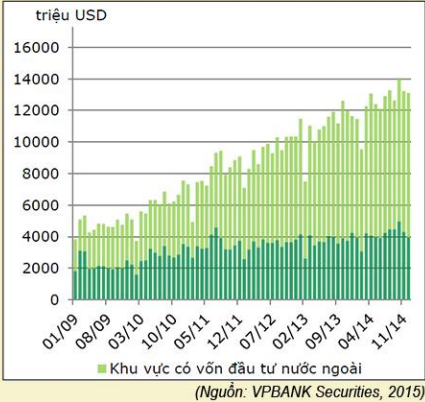
TỔNG KIM NGẠCH XUẤT NHẬP KHẨU VIỆT NAM



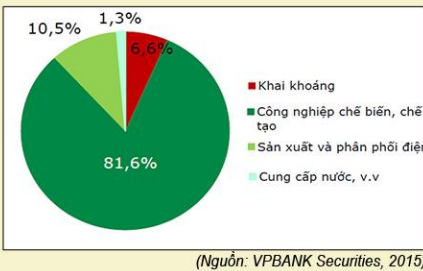
CHỈ SỐ IPP (SẢN XUẤT CÔNG NGHIỆP)



KIM NGẠCH XUẤT KHẨU THEO KHU VỰC KINH TẾ



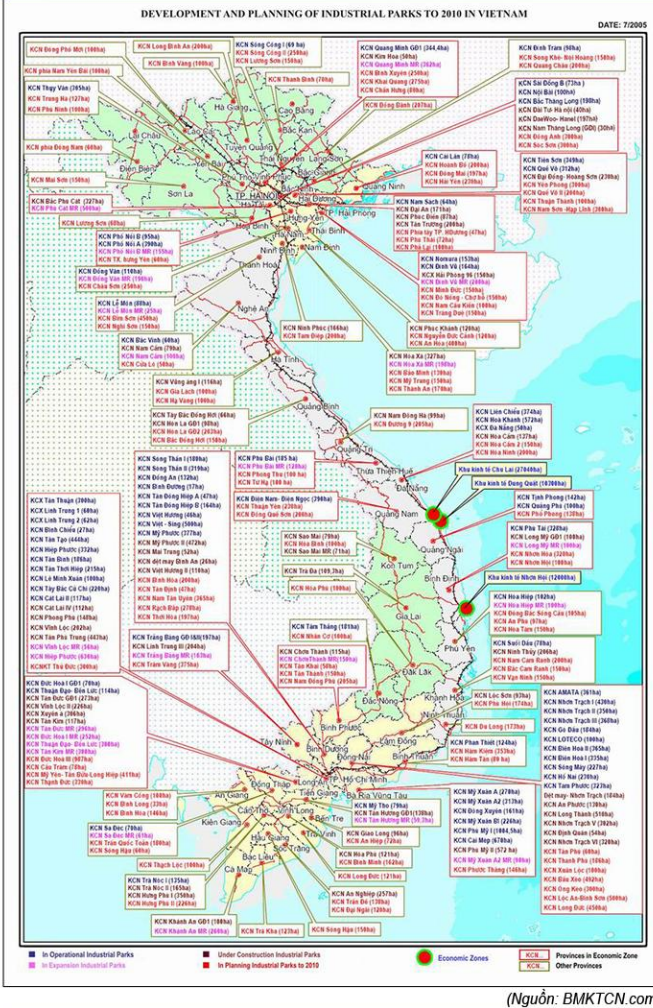
ĐÓNG GÓP VÀO MỨC TĂNG IIP CỦA TỪNG NGÀNH



ĐẶC ĐIỂM CỦA CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM

- Tính đến giữa năm 2015, cả nước có 602 cụm công nghiệp, trong đó có hơn 300 KCN, 16 KKT và còn lại là các cụm công nghiệp quy mô nhỏ.
- Vị trí các KCN hiện nay rất rải trên khắp cả nước.
- Chỉ phát huy lợi thế quy mô tập trung về mặt địa lý, còn các liên kết kinh tế rất lỏng lẻo, công nghiệp phụ trợ rất yếu.
- Có nhiều ngành nghề, lĩnh vực không liên quan đến nhau trong phạm vi của một KCN hay CCN.

BẢN ĐỒ CÁC KHU CÔNG NGHIỆP TẠI VIỆT NAM



MỘT SỐ NGUYÊN NHÂN HẠN CHẾ SỰ HÌNH THÀNH CỤM KINH TẾ TẠI VIỆT NAM

- TỪ NHẬN THỨC KHÔNG ĐẦY ĐỦ VỀ CỤM KINH TẾ ĐÃ DẪN TỚI VIỆC HIỆU SAI VỀ KHÁI NIỆM VÀ BẢN CHẤT
- CƠ QUAN NHÀ NƯỚC KHÔNG CÓ NHỮNG ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN TRỞ THÀNH CỤM KINH TẾ ĐỐI VỚI CÁC KHU CÔNG NGHIỆP
- ĐỦ ĐÃ TÍCH CỰC ĐẦU TƯ CHO HỆ THỐNG CƠ SỞ HẠ TẦNG TRONG THỜI GIAN GẦN ĐÂY, TUY NHIÊN VẤN XÂY RA TÌNH TRẠNG THIỂU ĐỒNG BỘ GIỮA CÁC KHU VỰC
- YẾU TỐ QUAN TRỌNG NHẤT ĐỂ HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN CỤM KINH TẾ ĐÓ LÀ CÔNG NGHIỆP PHỤ TRỢ, TUY NHIÊN, Ở MỨC TÀI HIỆN NAY LỢI VỰC NÀY RẤT YẾU
- CÁC DOANH NGHIỆP TRONG KHU CÔNG NGHIỆP, CỤM CÔNG NGHIỆP NƯỚC TA HOẠT ĐỘNG CHỦ YẾU MANG TÍNH ĐƠN LẺ

KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC

- HIỆN NAY TẠI VIỆT NAM ĐÃ XUẤT HIỆN MỘT SỐ CỤM LIÊN KẾT NGÀNH, CHỦ YẾU TRONG LĨNH VỰC CÔNG NGHỆ CAO
- PHẦN LỚN CỤM LIÊN KẾT NGÀNH TẠI VIỆT NAM ĐƯỢC HÌNH THÀNH BỞI CÁC DOANH NGHIỆP ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI.
- KHU CÔNG NGHỆ CAO HÒA LẠC LÀ MÔ HÌNH CỤM CÔNG NGHIỆP MỚI NHẤT DO QUỐC TẾ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG, HIỆN ĐÃ ĐI VÀO HOẠT ĐỘNG NHƯNG MANG LẠI HIỆU QUẢ
- TUY NHIÊN, TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY VẪN CHƯA CÓ MỘT CỤM KINH TẾ ĐÚNG NGHĨA, BỞI THIỂU HƯT NHỮNG YẾU TỐ QUAN TRỌNG ĐỂ TRỞ THÀNH CỤM KINH TẾ

Tháng 01/2015 Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 32/QĐ-TTg về Quy hoạch Phát triển các cụm liên kết ngành, nhưng cho tới nay Quyết định này vẫn chưa đi vào thực tế

Bộ Kế hoạch và Đầu tư vừa đề nghị lựa chọn và xây dựng thí điểm một số mô hình cụm liên kết ngành công nghiệp trong các lĩnh vực tiềm năng để có cơ chế hỗ trợ phát triển trong giai đoạn 2013 - 2016



LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC
KHÓA: 2014 - 2016

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT
GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

2. CHƯƠNG I

TỔNG QUAN HIỆN TRẠNG VỀ QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

VÍ DỤ MINH HỌA VỀ
MỘT SỐ KHU CÔNG NGHIỆP TIÊU BIỂU HIỆN NAY

HÌNH VẼ
2.2

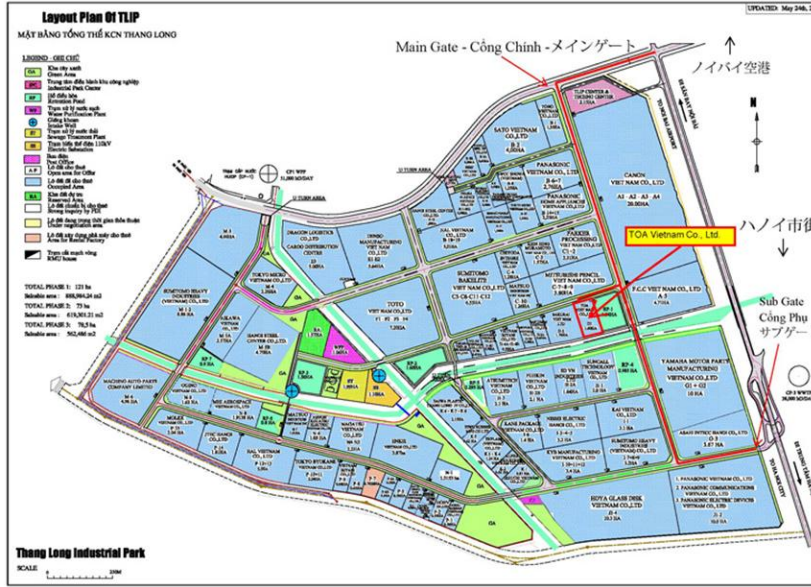
KHU CÔNG NGHIỆP THĂNG LONG (THANG LONG INDUSTRIAL PARK)

THÔNG TIN CHUNG:

- Dự án: Khu công nghiệp Thăng Long (Thang Long Industrial Park).
- Địa điểm: Đông Anh, Hà Nội, Việt Nam.
- Đơn vị tư vấn: Trung tâm Phát triển vùng SENA.
- Quy mô: khoảng 300ha.

ĐẶC ĐIỂM NỔI BẬT:

- Chủ đầu tư của KCN Thăng Long là Công ty TNHH KCN Thăng Long, liên doanh giữa tập đoàn Sumitomo (Nhật Bản) và Công ty cơ khí Đông Anh (Việt Nam).
- KCN Thăng Long là một trong những mô hình KCN tập trung đầu tiên tại Việt Nam, được quy hoạch và xây dựng vào cuối thế kỷ 20.
- KCN Thăng Long đã được lập đầy với 67 doanh nghiệp sản xuất và 20 văn phòng đại diện, có tổng số vốn đầu tư vào khoảng 660 triệu USD.
- Đây là KCN tập trung các doanh nghiệp FDI (Foreign Direct Investment) từ Nhật Bản, đầu tư dài hạn vào Việt Nam bằng cách thiết lập và quản lý cơ sở sản xuất kinh doanh. Một số doanh nghiệp thuộc các hãng có tên tuổi trong lĩnh vực điện tử như Canon, Panasonic...
- Về cơ bản là một loại mô hình kinh tế - xã hội đóng, chỉ liên quan đến hoạt động hay lợi ích trực tiếp của chính bản thân doanh nghiệp FDI.



THÀNH TỰU:

- Bổ sung cho nguồn vốn trong nước.
- Tăng nguồn thu cho ngân sách địa phương và quốc gia, do có doanh thu sản xuất lớn.
- Tạo thêm nhiều việc làm và góp phần đào tạo nhân công. KCN Thăng Long đã thu hút được trên 60 nghìn lao động với mức lương trung bình khoảng 250 USD/tháng (khoảng 5,5 triệu đồng).
- KCN Thăng Long là mô hình KCN tập trung thể hệ đầu tiên tại Việt Nam.

ĐIỂM TRƯ:

- Tại đây không tồn tại sự kết nối giữa các doanh nghiệp FDI với cộng đồng địa phương, cộng đồng doanh nghiệp và cộng đồng người lao động bản địa.
- Các trường đại học, viện nghiên cứu, doanh nghiệp và cộng đồng xã hội tại Hà Nội không tận dụng được cơ hội của các doanh nghiệp FDI để mở ra các liên kết nhằm trao đổi, tiếp thu công nghệ quản lý, sản xuất của họ.



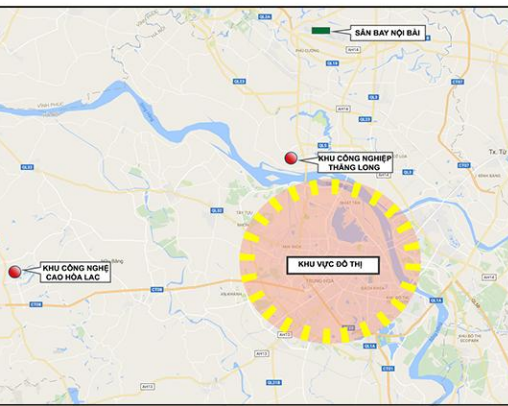
KHU CÔNG NGHỆ CAO HÒA LẠC (HOA LAC HI-TECH PARK)

THÔNG TIN CHUNG:

- Dự án: Khu công nghệ cao Hòa Lạc (Hoa Lac Hi-tech Park).
- Địa điểm: Huyện Thạch Thất, Hà Nội, Việt Nam. Cách trung tâm thành phố Hà Nội 30km về phía Tây, cách sân bay quốc tế Nội Bài 47 km
- Đơn vị tư vấn: Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).
- Quy mô: 1586ha.

ĐẶC ĐIỂM NỔI BẬT:

- Khu Công nghệ cao Hoà Lạc được xây dựng theo mô hình thành phố khoa học.
- Theo quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, khu CNC Hòa Lạc có các chức năng hoạt động chính như: *Đào tạo Nghiên cứu và phát triển (R&D); Thương mại hóa sản phẩm nghiên cứu, Sản xuất* (bao gồm cả DN lắp ráp và phụ trợ) và cùng các dịch vụ hỗ trợ khác.
- Tại đây chủ trọng phát triển các lĩnh vực công nghệ cao ưu tiên như *Công nghệ thông tin, truyền thông và công nghệ phần mềm; Công nghệ sinh học phục vụ nông nghiệp, thủy sản và y tế; Công nghệ vi điện tử, cơ khí chính xác, cơ - điện tử, quang điện tử và tự động hoá; Công nghệ vật liệu mới, công nghệ nano; Công nghệ thân môi trường, công nghệ năng lượng mới* ... và một số công nghệ đặc biệt khác.

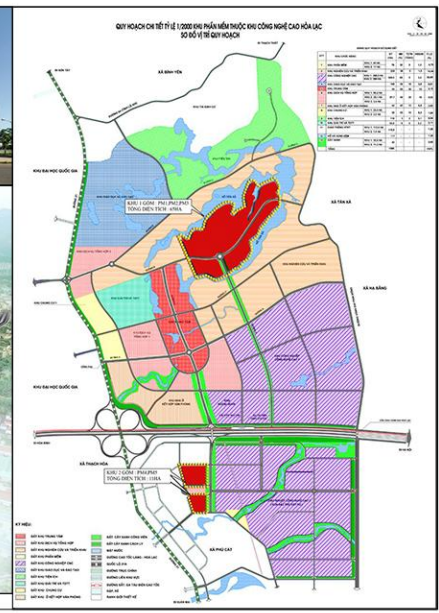


THÀNH TỰU:

- Đến nay, Ban quản lý Khu công nghệ cao Hòa Lạc đã cấp Giấy chứng nhận đầu tư cho 70 dự án, với tổng số vốn đầu tư đăng ký trị giá hơn 54.000 tỷ đồng trên diện tích 345,74 ha..

ĐIỂM TRƯ:

- Khu CNC Hòa Lạc là được coi mô hình giống với cụm kinh tế nhất, tuy nhiên, không có sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư. Có thể nhận thấy rằng, khu CNC Hòa Lạc không thỏa mãn được một vài yếu tố cơ bản cho việc phát triển cụm kinh tế như: Cách xa đô thị và thiếu liên kết với trường ĐH.





LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC

KHÓA: 2014 - 2016

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT

GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

2. CHƯƠNG I

TỔNG QUAN HIỆN TRẠNG VỀ QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

TỔNG QUAN HIỆN TRẠNG NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐỒNG TÀU TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

HÌNH VẼ

2.3

HIỆN TRẠNG NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐỒNG TÀU TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

ĐẶC ĐIỂM CHUNG

- Hải Phòng và Quảng Ninh là địa bàn có các nhà máy đóng tàu biển được xây dựng đầu tiên tại miền Bắc và là khu vực đóng mới, sửa chữa tàu biển chủ yếu tại khu vực phía Bắc.
- Các nhà máy đóng tàu tại Việt Nam nói chung và tại Hải Phòng, Quảng Ninh nói riêng, đều có quy mô nhỏ so với thế giới, trình độ công nghệ lạc hậu, không có khả năng đảm nhận những đơn hàng lớn có thời hạn giao hàng nhanh.
- Tỷ lệ nội địa hóa thấp, chưa thực sự làm chủ được công nghệ đóng tàu, còn phụ thuộc nhiều vào chuyên gia nước ngoài, máy móc thiết bị vật tư tàu thủy còn phải nhập ngoại làm cho giá trị gia tăng trên mỗi con tàu đóng ra không cao.
- Sự đổ vỡ của Vinashin năm 2010 đã kéo theo hàng loạt các nhà máy đóng tàu bị hủy đơn hàng, không có việc làm dẫn tới việc giải thể, phá sản doanh nghiệp khiến cho hàng chục nghìn lao động lâm vào cảnh khó khăn, nền kinh tế đất nước đi xuống.

PHÂN TÍCH SWOT NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐỒNG TÀU

ĐIỂM MẠNH	ĐIỂM YẾU
<ul style="list-style-type: none"> Vị trí địa lý và tài nguyên biển; Chi phí lao động thấp; Chất lượng dịch vụ đóng mới và sửa chữa tàu; Nhu cầu sử dụng lớn; Có sự hiện diện của các công ty đóng tàu nước ngoài; 	<ul style="list-style-type: none"> Thiết kế mẫu mã, ứng dụng công nghệ hiện đại và thử nghiệm sản phẩm còn yếu. Không chú trọng đầu tư cho R&D; Không có chiến lược rõ ràng đối với ngành; Thiếu nguồn cung cấp các yếu tố đầu vào (thép tấm, máy móc); Lao động trẻ thiếu kỹ năng nghề;
CƠ HỘI	THÁCH THỨC
<ul style="list-style-type: none"> Chính sách hỗ trợ; Nhu cầu trong các thị trường khác nhau; Tạo liên kết với các ngành công nghiệp khác; Có khả năng thu hút vốn FDI 	<ul style="list-style-type: none"> Rủi ro trong việc tái cơ cấu Vinashin và nâng cao khả năng cạnh tranh; Tính bền vững của giá trị gia tăng; Khả năng đạt được tính kinh tế theo quy mô;

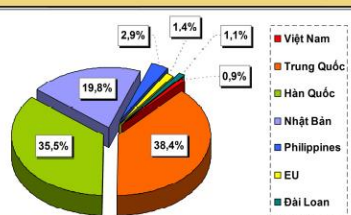
(Nguồn: CIEM, 2013)

HIỆN TRẠNG HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐỒNG TÀU

THỊ PHẦN ĐỒNG TÀU CỦA VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2009 - 2015

Năm	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Số lượng tàu	92	132	103	105	75	93	90
CGT (triệu tấn)	0,351	0,560	0,659	0,884	0,542	0,378	0,591
Thị phần (%)	0,5	0,6	0,6	0,9	0,8	0,6	0,9

THỊ PHẦN ĐỒNG TÀU CỦA VIỆT NAM (2015)



(Nguồn: Hiệp hội đóng tàu Nhật Bản - JICA, 2016)

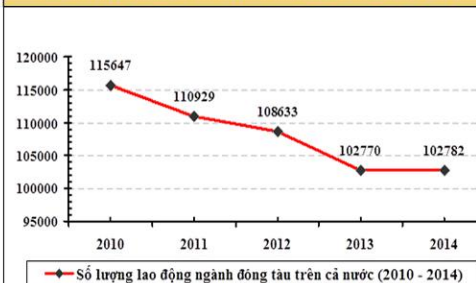
HIỆN TRẠNG NGÀNH CÔNG NGHIỆP PHỤ TRỢ ĐỒNG TÀU

ĐẶC ĐIỂM CHUNG

- Ngành công nghiệp phụ trợ đã được chú ý đầu tư nhưng do nguồn vốn hạn chế nên hiện nay hầu như nền công nghiệp phụ trợ đóng tàu hầu như là không có.
- Hầu hết toàn bộ máy móc phục vụ cho đóng tàu đều phải nhập khẩu từ nước ngoài (khoảng 90%).
- Các cơ sở sản xuất nguyên, vật liệu cung ứng cho ngành đóng tàu bố trí rải rác tại hầu hết các KCN trên địa bàn, có quy mô nhỏ và trang thiết bị, máy móc lạc hậu.
- Sản lượng của các nhà máy không đáp ứng đủ so với nhu cầu của thị trường hiện nay.

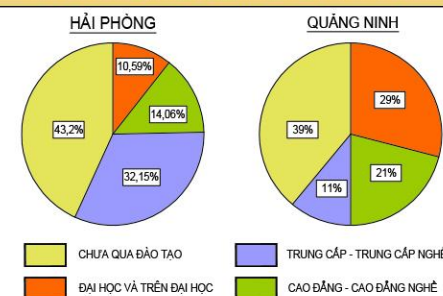
HIỆN TRẠNG NGUỒN NHÂN LỰC NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐỒNG TÀU

SỐ LƯỢNG LAO ĐỘNG NGÀNH ĐỒNG TÀU 2010 - 2014



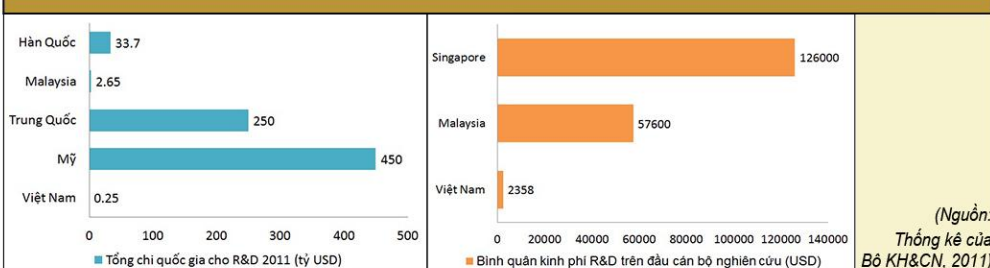
(Nguồn: Niên giám thống kê, 2015)

TRÌNH ĐỘ LAO ĐỘNG NGÀNH ĐỒNG TÀU NĂM 2015



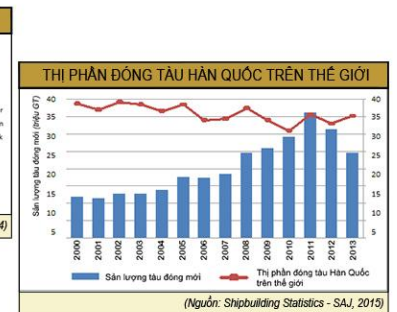
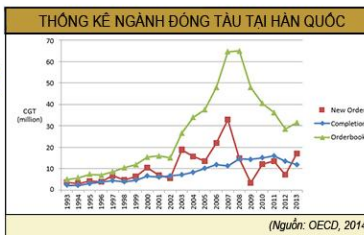
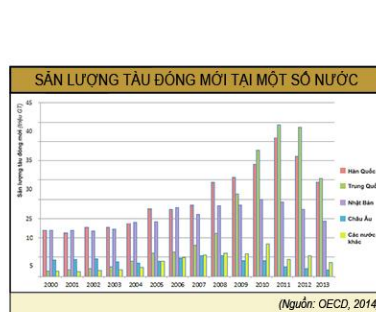
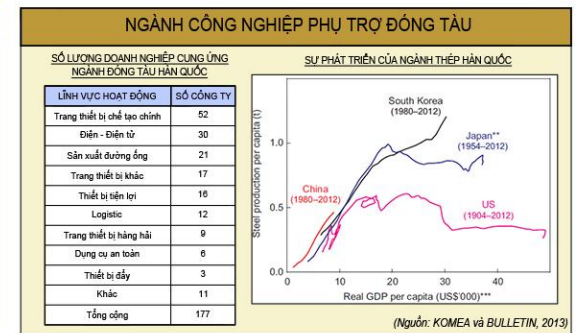
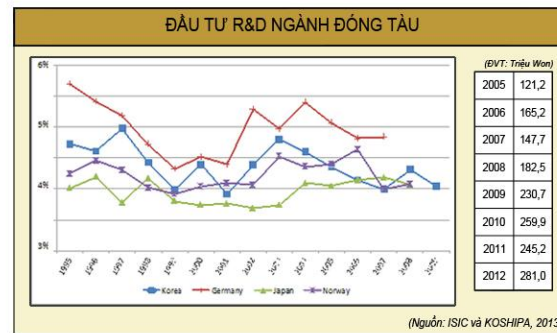
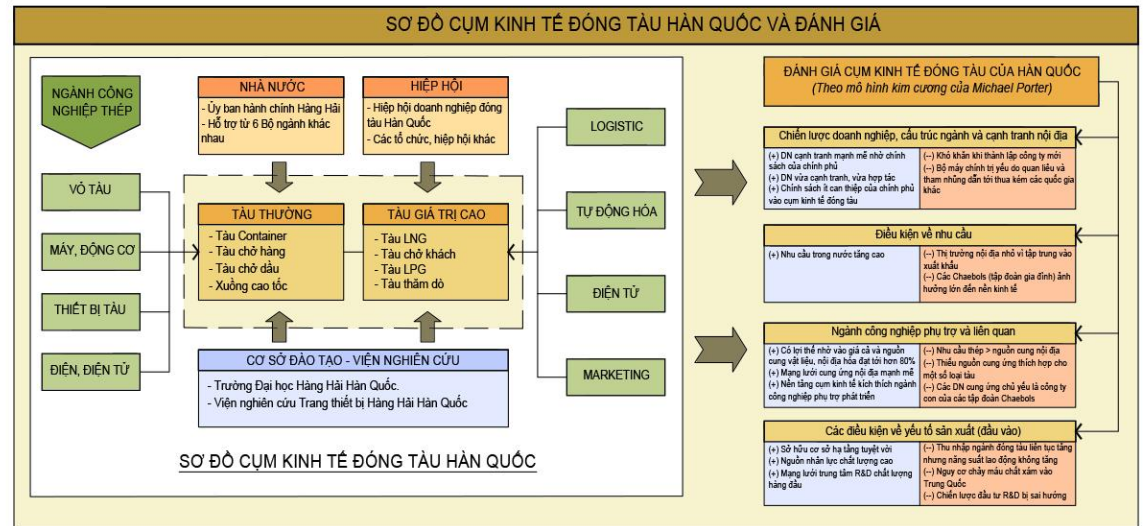
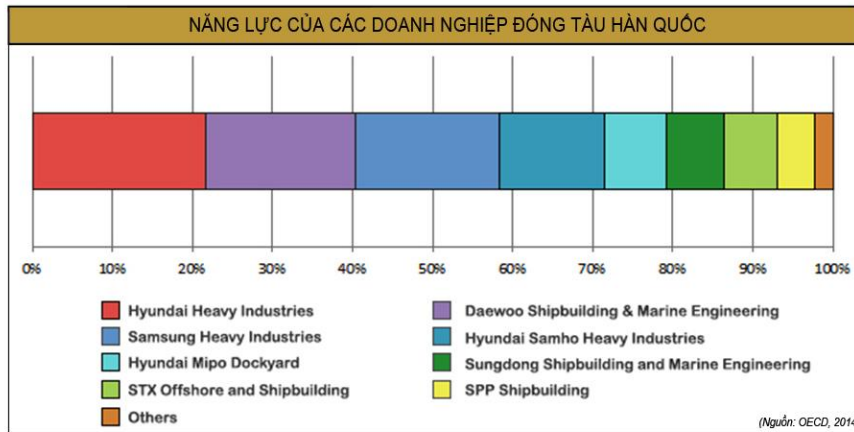
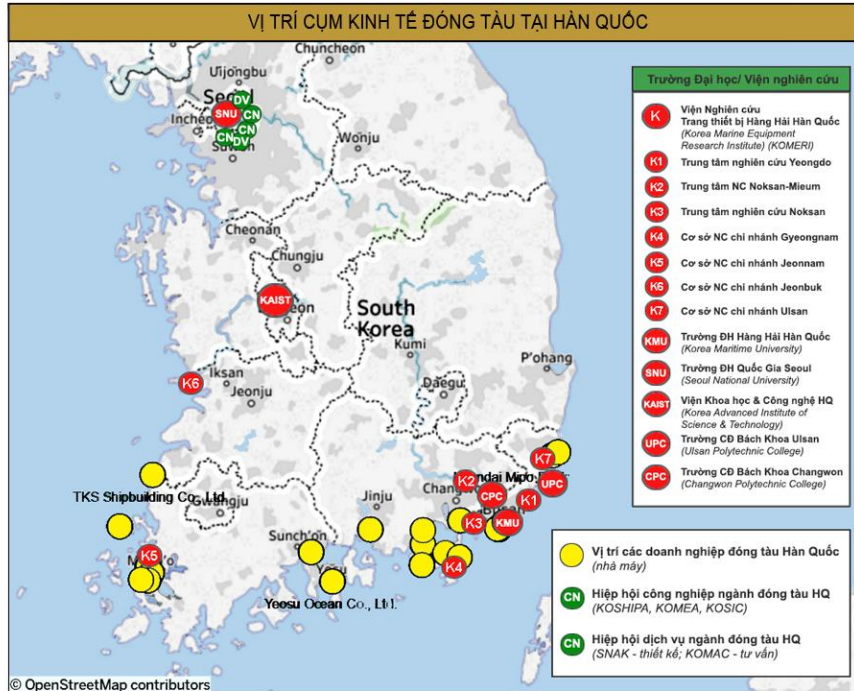
(Nguồn: Niên giám thống kê Hải Phòng và Quảng Ninh, 2015)

HIỆN TRẠNG ĐẦU TƯ CHO NGHIÊN CỨU VÀ PHÁT TRIỂN (R&D)

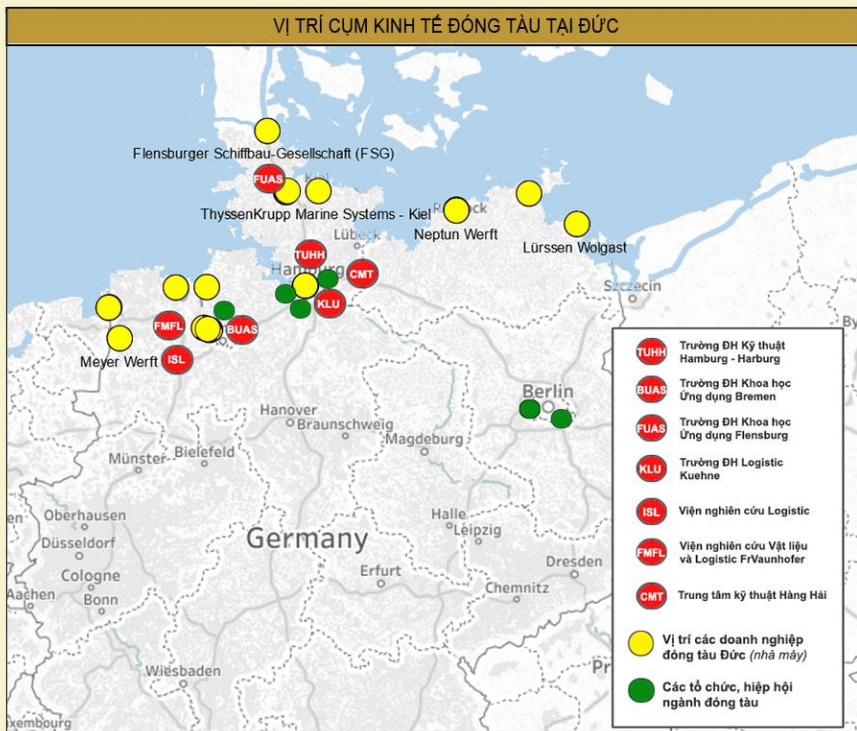


(Nguồn: Thống kê của Bộ KH&CN, 2011)

1 CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU TẠI HÀN QUỐC

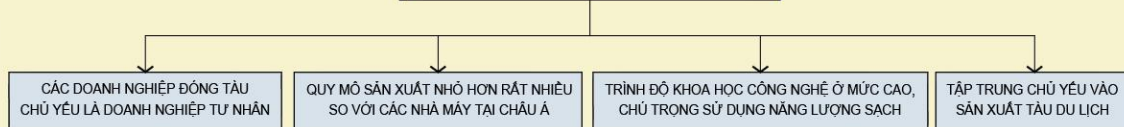


2 CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU TẠI ĐỨC



TT	DOANH NGHIỆP	CƠ SỞ ĐỒNG TÀU	TT	DOANH NGHIỆP	CƠ SỞ ĐỒNG TÀU
1	Meyer Werft Group	Meyer Werft, Papenburg	5	Blohm + Voss	Blohm + Voss Shipyards, Hamburg
		Neptun Werft, Rostock			Blohm + Voss Repair, Hamburg
2	ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS)	Blohm + Voss Naval, Hamburg	6	German Naval Yards Holdings	GERMAN NAVAL YARDS Kiel
		Howaldtswerke-Deutsche Werft, Kiel			NOBISKRUG (Rendsburg)
3	Lürssen Group	Fr. Lürssen Werft, Bremen	7	Petram Group	LINDENAU Werft (Kiel)
		Lürssen-Kröger Werft, Rendsburg			Lloyd Werft, Bremerhaven (LWB)
		Peene Werft, Wolgast			German Dry Docks, Bremerhaven
4	Nordic Yards	Nordic Yards Wismar, Wismar	8	Rönner Group	MWB, Bremerhaven
		Nordic Yards Warnemünde, Warnemünde			Bremerhaven Dock, Bremerhaven
		Nordic Yards Stralsund, Stralsund			Stahlbau Nord, Bremerhaven

ĐẶC ĐIỂM NGÀNH ĐỒNG TÀU TẠI ĐỨC



CƠ CẤU CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU Ở ĐỨC



NHỮNG YẾU TỐ ĐEM LẠI THÀNH CÔNG CHO CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU Ở ĐỨC

- Hệ thống cơ sở hạ tầng tuyệt vời
- Các dịch vụ hỗ trợ tương đối đầy đủ, chất lượng cao
- Mạng lưới dây đặc các doanh nghiệp cung ứng trong nước
- Nhận được hỗ trợ trực tiếp từ các trường ĐH/ Viện nghiên cứu hiện diện trong cụm
- Chuyên môn hóa trong cụm và trình độ công nghệ hàng đầu
- Việc tập trung sản xuất chủ yếu tàu du lịch, siêu du thuyền và tàu công tác đặc biệt mang lại hiệu quả tích cực
- Năng lực sản xuất của các doanh nghiệp đồng tàu Đức có trình độ rất cao, chế tạo được những sản phẩm rất phức tạp

ĐẦU TƯ CHO R&D NGÀNH ĐỒNG TÀU

Năm	Vốn đầu tư (triệu Euro)	Giá trị gia tăng tăng thêm (%)	Doanh thu (%)
2008	62,2	4,4	0,9
2009	72,1	6,9	1,5
2010	94,6	8,5	1,4
2011	120,8	9,7	2,1
2012	124,5	10,2	2,4

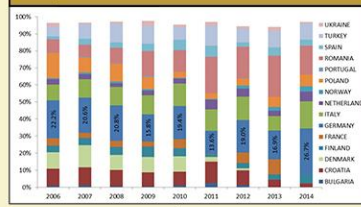
(Nguồn: OCED, 2015)

SẢN LƯỢNG ĐỒNG MỚI TOÀN CẦU NĂM 2014

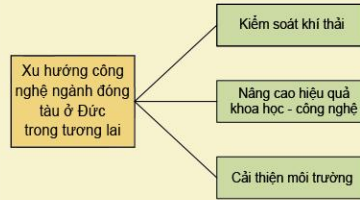
Nhà cung cấp	Sản lượng (GT)	Số lượng tàu	Giá trị tàu (Tỷ USD)
Châu Á	201,6	4,642	244,9
Trung Quốc	92,8	2,443	91,4
Hàn Quốc	62,9	879	103,0
Nhật Bản	38,0	987	37,4
Châu Âu	8,3	369	39,3
Đức	1,4	19	8,1
Khác	6,2	273	33,4
Tổng	261,1	5,284	317,6

(Nguồn: Clarkson, 2015)

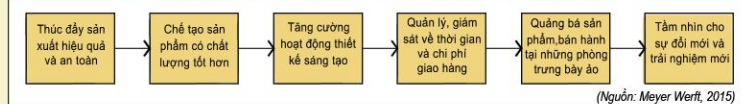
THỊ PHẦN ĐỒNG TÀU CỦA ĐỨC Ở CHÂU ÂU



(Nguồn: IHS World Fleet Register, 2006 - 2015)



TẦM NHÌN PHÁT TRIỂN NGÀNH ĐỒNG TÀU ĐỨC TRONG TƯƠNG LAI



(Nguồn: Meyer Werft, 2015)

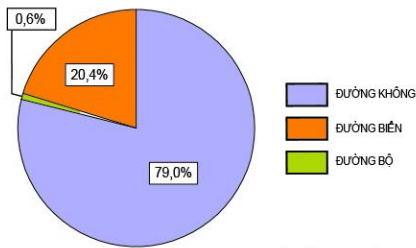
HIỆN TRẠNG NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN, ĐÀO

ĐẶC ĐIỂM CHÍNH

- Hải Phòng và Quảng Ninh là địa bàn tập trung các nhà máy đóng tàu biển có quy mô lớn tại khu vực phía Bắc cũng như trên cả nước. Năm 2008, sản lượng tàu biển của các nhà máy đạt 60% sản lượng tàu biển trên toàn quốc.
- Các nhà máy đóng tàu tại Hải Phòng, Quảng Ninh chủ yếu tập trung sản xuất những gam tàu vận tải phục vụ cho việc vận chuyển hàng hóa mà ít chú trọng tới tàu du lịch.
- Phần lớn các doanh nghiệp đóng tàu tại Hải Phòng, Quảng Ninh có quy mô vừa và nhỏ, công nghệ sản xuất lạc hậu nên luôn gặp khó khăn khi phải cạnh tranh với những nhà máy đóng tàu lớn (đều thuộc SBIC).
- Thị trường tàu biển thế giới hiện nay, kể từ sau cuộc khủng hoảng năm 2008, đang thể hiện sự ảm đạm chưa từng có. Tình trạng thiếu đơn hàng đang gây khó khăn cho cả những quốc gia mạnh về đóng tàu, ví dụ như Hàn Quốc.

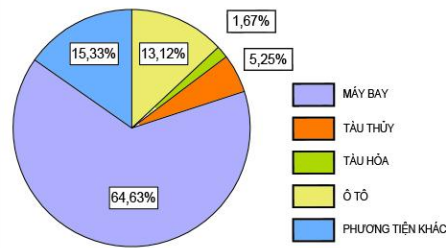
HIỆN TRẠNG PHƯƠNG TIỆN KHÁCH DU LỊCH ĐẾN VIỆT NAM

THÔNG KÊ PHƯƠNG TIỆN KHÁCH QUỐC TẾ ĐẾN VIỆT NAM NĂM 2014



(Nguồn: Tổng cục thống kê, 2014)

THÔNG KÊ PHƯƠNG TIỆN KHÁCH NỘI ĐỊA ĐI DU LỊCH NĂM 2014



(Nguồn: Tổng cục du lịch, 2014)

SỐ LƯỢNG VÀ DANH MỤC TÀU DU LỊCH TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

SỐ LƯỢNG TÀU DU LỊCH TRÊN ĐỊA BÀN

Năm	Số lượng tàu
2010	268 tàu
2012	~ 400 tàu
2014	498 tàu
2015	~ 540 tàu

DANH MỤC TÀU DU LỊCH ĐANG HOẠT ĐỘNG TRÊN ĐỊA BÀN

Chủng loại tàu	Chức năng	Tỷ lệ
Tàu gỗ 10 - 15 chỗ	Loại tàu nhỏ, 1 tầng, chạy chậm khoảng 8 đến 13 km/h	~ 80%
Tàu gỗ 15 - 25 chỗ		
Tàu gỗ 35 - 60 chỗ		
Tàu vỏ thép 60-70 chỗ	Loại tàu chuyên dụng được sửa lại làm tàu du lịch	~ 20%
Canô cao tốc	Loại tàu nhỏ có 10 - 15 chỗ, tốc độ khoảng 40 km/h.	
Tàu du lịch 2 tầng	Tàu có 40-50 chỗ, 6 phòng ngủ. Đạt tiêu chuẩn 3-5 sao	

NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA CHO VIỆC NGHIÊN CỨU

QUAN ĐIỂM, LÝ LUẬN HÀNH LANG PHÁP LÝ

NHÂN THỨC KHÔNG RÕ RÀNG CỦA NHÀ NƯỚC VỀ KHU CÔNG NGHIỆP (KCN), CỤM CÔNG NGHIỆP (CCN) KHIẾN CÔNG NGHIỆP NƯỚC TA CHẬM PHÁT TRIỂN.

SỰ THIỂU ĐÌNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN KHU CÔNG NGHIỆP NGAY TỪ BAN ĐẦU ĐÃ KHIẾN CHO CÁC KHU CÔNG NGHIỆP TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY CHỦ YẾU VẤN THỰC HIỆN TRÊN QUAN ĐIỂM LÂM SAO ĐỂ CÓ THỂ LẤP ĐẦY KCN CHƯA CHÚ TRỌNG ĐẾN TÍNH CHUYÊN MÔN CỦA CÁC NGÀNH TRONG KCN

CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP VÀ PHÁT TRIỂN NGÀNH KHÔNG RÕ RÀNG. NGÀNH NÀO CŨNG ĐƯỢC ĐỊNH HƯỚNG LÀ TRỌNG ĐIỂM ĐỂ PHÁT TRIỂN KINH TẾ MÀ CHƯA CHÚ TRỌNG VÀO VIỆC ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CHUYÊN SÂU MỘT NGÀNH NGHỀ CỤ THỂ

HẦU HẾT CÁC DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT TẠI VIỆT NAM HOẠT ĐỘNG MANG TÍNH ĐƠN LẺ, CHỈ TẬP TRUNG VÀO CÁC KHẨU NHƯ: SẢN XUẤT, BÁN HÀNG, MÀ KHÔNG CHÚ TRỌNG VÀO VẤN ĐỀ LIÊN KẾT, HỢP TÁC VỚI CÁC TRƯỜNG ĐẠI HỌC/VIỆN NGHIÊN CỨU NHẪM NGHIÊN CỨU SẢN PHẨM MỚI HAY CHUYỂN GIAO CÔNG NGHỆ.

NGÀNH CÔNG NGHIỆP PHỤ TRỢ NƯỚC TA RẤT YẾU. NHIỀU SẢN PHẨM LẤP RÁP TRONG NƯỚC PHẢI NHẬP LINH KIỆN TỪ NƯỚC NGOÀI, DẪN TỚI TỶ LỆ NỘI ĐỊA HÓA THẤP.

CÁC VẤN ĐỀ MANG TÍNH THỰC TIỄN

VỚI TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP NHƯ HIỆN NAY, NHÀ NƯỚC CẦN PHẢI CÓ NHỮNG THAY ĐỔI MANG TÍNH ĐỘT PHÁ VÀ THỰC HIỆN NHỮNG HÀNH ĐỘNG QUYẾT LIỆT THÌ MỚI CÓ THỂ THỰC HIỆN ĐƯỢC CÁC MỤC TIÊU ĐÃ ĐỀ RA.

PHÁT TRIỂN CỤM KINH TẾ PHẢI CÓ SỰ THAM GIA CỦA TẤT CẢ CÁC BÊN LIÊN QUAN, NHẤN MẠNH TẦM QUAN TRỌNG CỦA HỆ THỐNG CƠ SỞ HẠ TẦNG, CÔNG NGHIỆP PHỤ TRỢ VÀ KHOA HỌC CÔNG NGHỆ.

NHIỀU NHÀ MÁY XÂY DỰNG KHÔNG THEO QUY HOẠCH CHUNG. CÔNG NGHIỆP PHỤ TRỢ CHO NGÀNH ĐÓNG TÀU NHÌN CHUNG LÁ CỎN YẾU, MỘT SỐ NGUYÊN LIỆU ĐẦU VÀO QUAN TRỌNG VẤN PHẢI NHẬP KHẨU. TỐC ĐỘ ĐỔI MỚI CÔNG NGHỆ, THIẾT BỊ THẤP. CHẤT LƯỢNG NGUỒN NHÂN LỰC KHÔNG CAO.

TRONG CÁC CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP VÀ PHÁT TRIỂN NGÀNH NÓI CHUNG HIỆN NAY, CÁC GIẢI PHÁP ĐƯA RA CHỦ YẾU MANG TÍNH CHẤT ĐỐI PHÓ NGẮN HẠN, MÀ THIẾU ĐI NHỮNG PHƯƠNG ÁN DÀI HẠN CÙNG KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG CỤ THỂ.

VỊ TRÍ ĐỊA LÝ, ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN



VỊ TRÍ ĐỊA LÝ:

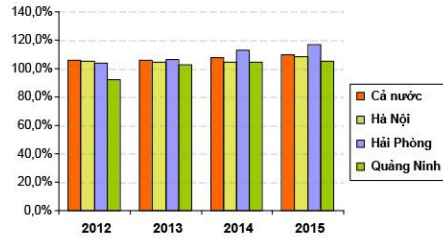
- Hải Phòng và Quảng Ninh là 2 tỉnh nằm ven biển, thuộc khu vực Đồng bằng Sông Hồng, phía Bắc Việt Nam.
- Diện tích tự nhiên của thành phố Hải Phòng là 1.507,57 km², còn tỉnh Quảng Ninh là 6.102,3 km².
- Dân số của Hải Phòng là 2.103.500 người, mật độ 1.377 người/km².
- Dân số của Quảng Ninh là 1.211.300 người, mật độ 199 người/km².

ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN:

- Hải Phòng có địa hình tương đối bằng phẳng.
- Quảng Ninh là tỉnh miền núi, trung du nằm ở vùng duyên hải, với hơn 80% đất đai là đồi núi.
- Khí hậu nhiệt đới gió mùa ẩm, phân chia thành 2 mùa rõ rệt, đó là mùa đông lạnh và mùa hè nóng.
- Hướng gió chủ đạo: gió mùa Đông Bắc, Đông Nam.

CÁC CHỈ SỐ KINH TẾ

CHỈ SỐ SẢN XUẤT CÔNG NGHIỆP GIAI ĐOẠN 2012 - 2015



(Nguồn: Niên giám thống kê, 2015)

VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN TẠI TỪNG ĐỊA PHƯƠNG NĂM 2015

Chỉ tiêu	Cả nước	Hải Phòng	Quảng Ninh	Hà Nội	TP.HCM	Hải Dương
Vốn đầu tư phát triển	1.367,205	48,807	51,320	352,685	280,767	26,979
Chỉ số (%)	100%	0,035%	0,037%	25,74%	20,48%	0,019%

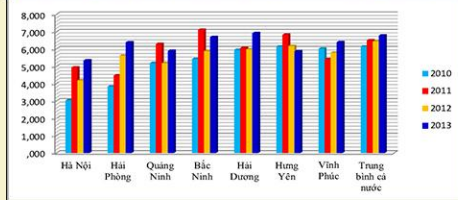
(Nguồn: Cục thống kê thành phố Hải Phòng, 2015)

VỐN ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI TẠI TỪNG ĐỊA PHƯƠNG NĂM 2015

Chỉ tiêu	Cả nước	Hải Phòng	Quảng Ninh	Hà Nội	Bắc Ninh	Hải Dương
Vốn đầu tư nước ngoài	24.115,0	902,7	438,9	1.126,9	3.663,0	407,2
Chỉ số (%)	100%	3,74%	1,4%	4,66%	15,2%	1,68%

(Nguồn: Niên giám thống kê, 2015)

CHỈ SỐ TIẾP CẬN ĐẤT ĐAI CỦA CÁC DOANH NGHIỆP (2010-2013)



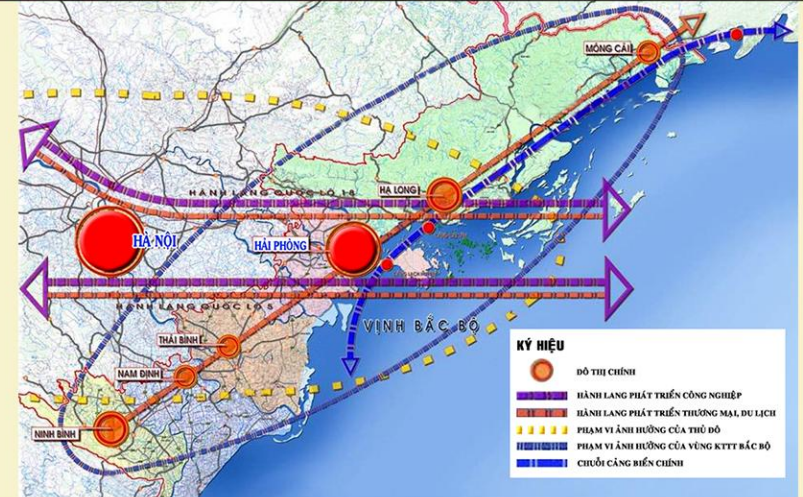
(Nguồn: Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, 2013)

(Đơn vị: 1000 người)

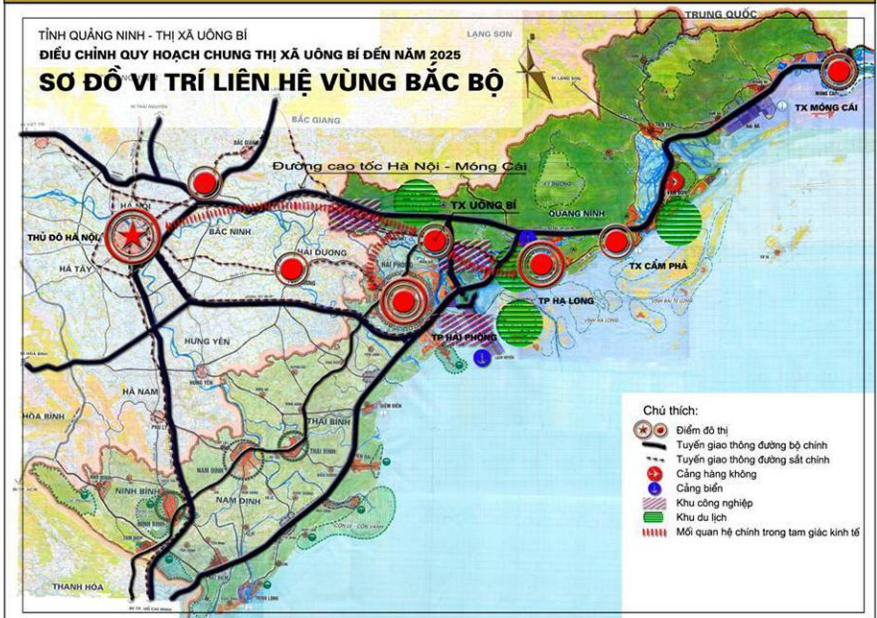
STT	Tỉnh	Số lượng lao động từ 15 tuổi trở lên đang làm việc qua các năm				
		2010	2012	2013	2014	2015
1	Hải Phòng	1062,7	1089,0	1125,6	1127,7	1128,1
2	Quảng Ninh	659,6	691,9	711,4	697,3	692,4
3	Hà Nội	3581,3	3702,5	3799,6	3832,4	3820,9
4	Hải Dương	1048,1	1060,6	1077,0	1049,5	1037,5
5	Hưng Yên	689,1	702,0	708,3	705,0	702,4

(Nguồn: Niên giám thống kê, 2015)

SƠ ĐỒ PHÂN TÍCH MÔI LIÊN HỆ VÙNG



SƠ ĐỒ GIAO THÔNG VÙNG





NGÀNH: KIẾN TRÚC
KHÓA: 2014 - 2016

LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU
PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT
GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

3. CHƯƠNG II

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU
PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

CƠ SỞ PHÁP LÝ

HÌNH VẼ
3.2

CÁC CHÍNH SÁCH CÓ LIÊN QUAN ĐẾN VIỆC QHXD CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU

QUYẾT ĐỊNH SỐ 2290/QĐ-TTg - NĂM 2013

QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN 2030



QUYẾT ĐỊNH SỐ 1901/QĐ-TTg - NĂM 2014

KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC CÔNG NGHIỆP HÓA CỦA VIỆT NAM TRONG KHUÔN KHÓ HỢP TÁC VIỆT NAM - NHẬT BẢN HƯỚNG ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN 2030

QUYẾT ĐỊNH SỐ 880/QĐ-TTg - NĂM 2014

QUY HOẠCH TỔNG THỂ PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2030

CÁC ĐỊNH HƯỚNG, MỤC TIÊU CỤ THỂ ĐẾN NĂM 2020, TẦM NHÌN 2030

Hình thành 3 cụm **LIÊN KẾT NGÀNH** đóng tàu ở ba miền Bắc, Trung, Nam. Trong đó, Hải Phòng và Quảng Ninh là khu vực trọng điểm của ngành đóng tàu tại khu vực phía Bắc.

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. 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.

Gắn kết chặt chẽ việc phát triển ngành công nghiệp tàu thủy với phát triển công nghiệp quốc phòng, công nghiệp hỗ trợ và các ngành kinh tế khác. Bảo đảm quan hệ cung ứng - hợp tác giữa các ngành này.

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 tàu thủy gắn liền với hệ thống các trường, cơ sở đào tạo, cơ sở dạy nghề hiện có.

Xây dựng năng lực R&D, phục vụ cho ba cụm liên kết ngành ở ba miền Bắc, Trung, Nam. Xây dựng trung tâm nghiên cứu, bệ thử mô hình tàu 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 tàu phù hợp với yêu cầu hội nhập quốc tế về công nghiệp đóng tàu.

Đẩy nhanh quá trình chuyển dịch cơ cấu ngành công nghiệp theo hướng tăng nhanh tỷ trọng đối với công nghiệp chế biến, chế tạo và hàm lượng công nghệ cao.

Phát triển ngành công nghiệp nền tảng để sản sàng đáp ứng nhu cầu về tư liệu sản xuất cơ bản của nền kinh tế trong giai đoạn phát triển tiếp theo.

Ưu tiên phát triển các ngành công nghiệp có lợi thế cạnh tranh, hướng đến sản xuất một số sản phẩm có thương hiệu tham gia vào chuỗi xuất khẩu trọng điểm.

Tập trung phát triển công nghiệp hỗ trợ, hình thành sự phân công sản xuất, liên kết, hợp tác tham gia chế tạo trong từng công đoạn sản phẩm.

Thực hiện phân bố không gian công nghiệp phù hợp nhằm phát huy lợi thế của mỗi vùng, miền và tạo điều kiện liên kết có hiệu quả.

KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI - Chủ trì (Quý IV/2014 - Quý II/2015)

BỘ CÔNG THƯƠNG, BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ, BỘ KH-CN - Phối hợp

- 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.
- 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 trị của các tập đoàn đa quốc gia.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI - Chủ trì (Quý IV/2014 - Quý IV/2015)

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ, BỘ GIÁO DỤC, BỘ THƯƠNG BINH & XH - Phối hợp

- 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.
- Rà soát lại các chương trình đào tạo; nhất là đào tạo nhân lực chất lượng cao đang được thực hiện;
- Rà soát lại các cơ sở đào tạo, dạy nghề có đào tạo về kỹ năng tay nghề liên quan.
- Xây dựng tiêu chuẩn kiểm tra đánh giá tay nghề trong ngành công nghiệp hỗ trợ phục vụ cho ngành công nghiệp đóng tàu.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI - Chủ trì (Quý II/2015 - Quý IV/2019)

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ - Phối hợp

- Xây dựng 01 trung tâm R&D ở phía Bắc nhằm phục vụ cho cụm ngành với sự tham gia của Nhà nước và của doanh nghiệp.

STT	Chương trình phát triển có liên quan	Thời gian triển khai	Cơ quan thực hiện
1	Chương trình phát triển các máy móc, thiết bị kỹ thuật điện, máy công cụ, thiết bị nâng hạ và máy chuyên dùng.	2015 - 2020	Bộ Công Thương
2	Chương trình chế tạo sản phẩm cơ khí phụ trợ.		
3	Chương trình phát triển sản phẩm các sản phẩm kim loại.	2017 - 2025	
4	Chương trình phát triển phần mềm thương mại, nâng cấp hạ tầng CNTT quốc gia, xây dựng Trung tâm phần mềm, dữ liệu quốc gia điện tử, phát triển sản phẩm CNTT trọng điểm và chuyên ngành.	2015 - 2025	Bộ Công Thương chủ trì phối hợp với Bộ Thông Tin và Truyền thông
5	Xây dựng hệ thống kiểm định, giám sát chất lượng và an toàn điện tử, hỗ trợ cho các Trung tâm R&D đầu ngành.		



LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC
KHÓA: 2014 - 2016

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT
GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

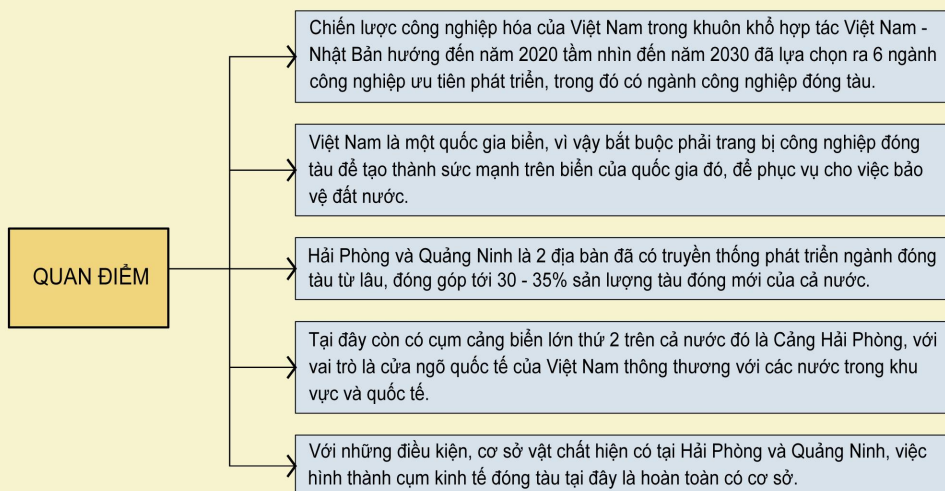
3. CHƯƠNG II

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

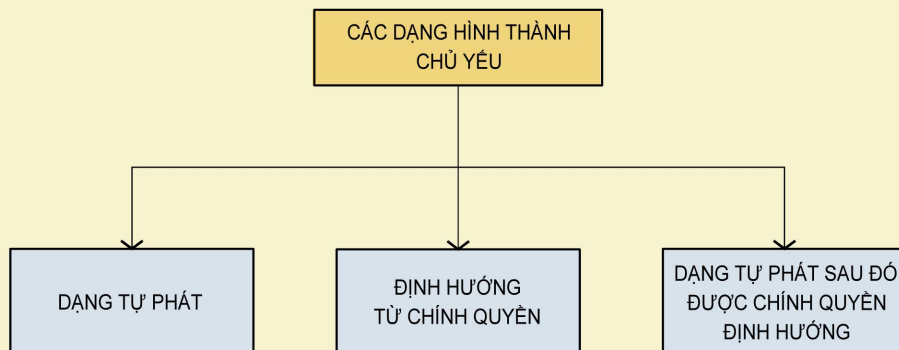
CƠ SỞ HÌNH THÀNH CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU

HÌNH VẼ
3.3

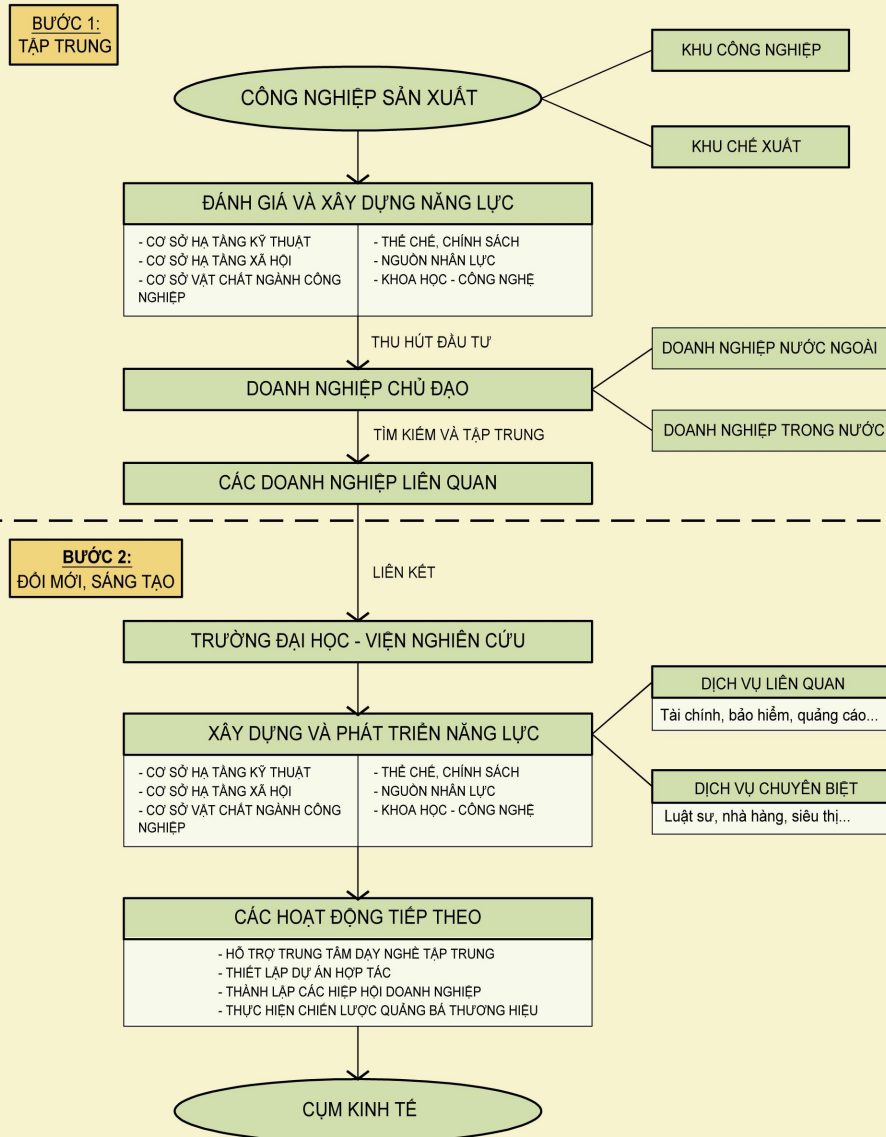
SỰ CẦN THIẾT CỦA VIỆC HÌNH THÀNH CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH



CÁC DẠNG HÌNH THÀNH CỦA CỤM KINH TẾ

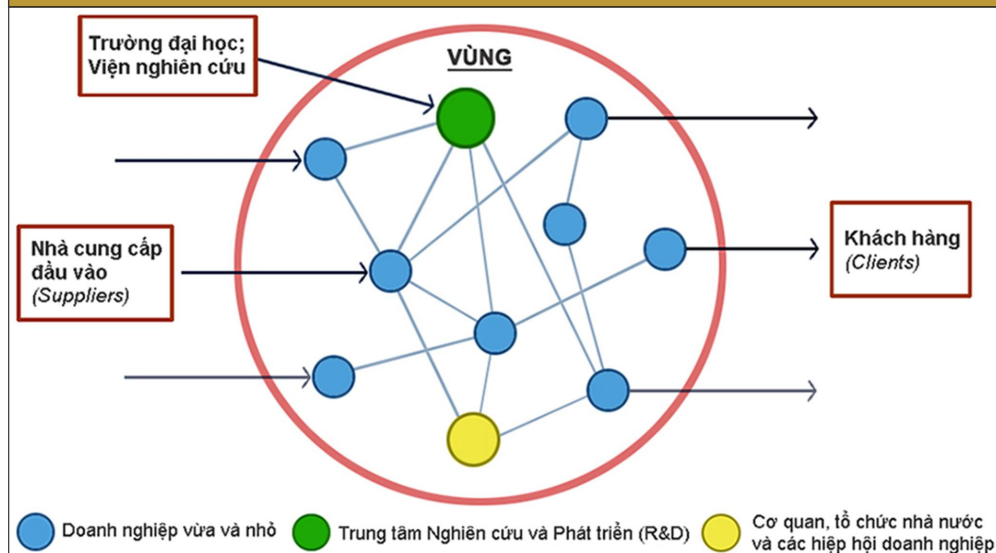


TRÌNH TỰ CÁC BƯỚC HÌNH THÀNH CỤM KINH TẾ

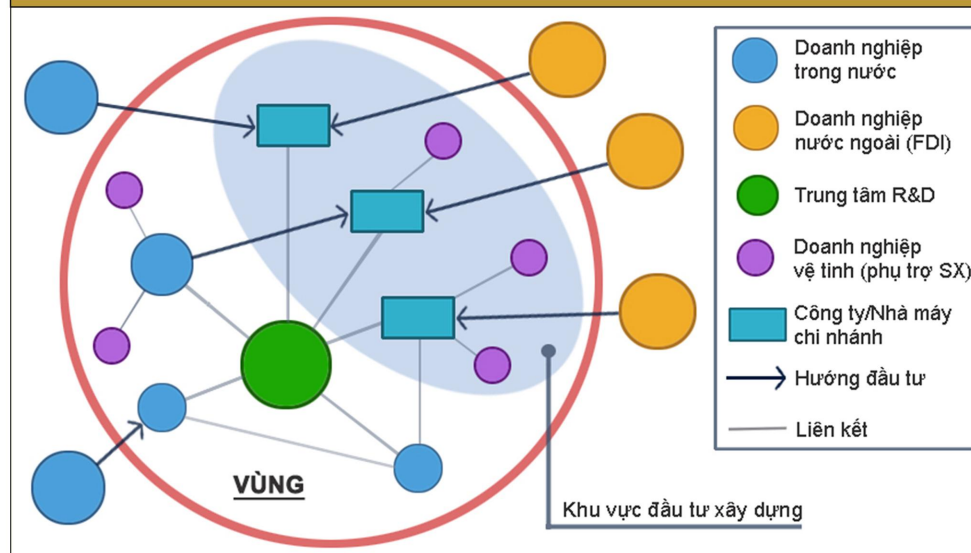


Nguồn: Nghiên cứu của nhà kinh tế học Kuchiki (Nhật Bản)

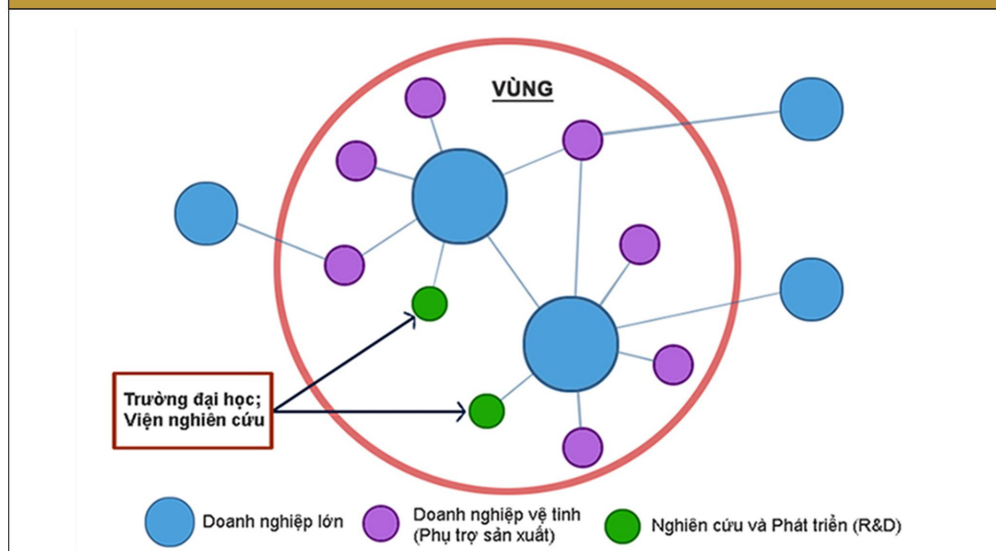
CỤM KINH TẾ DẠNG MẠNG LƯỚI



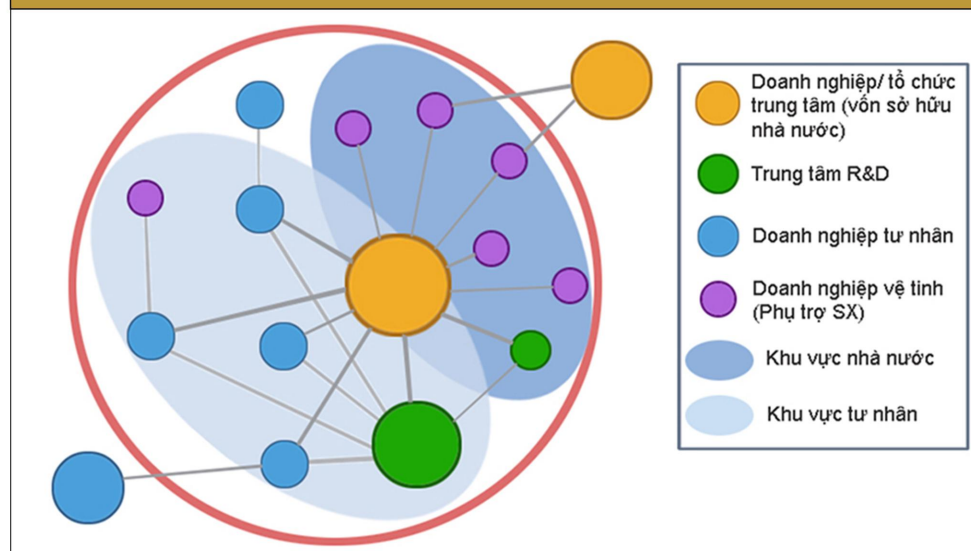
CỤM KINH TẾ DẠNG VỆ TINH



CỤM KINH TẾ DẠNG TRỤC BÁNH XE VÀ NAN HOA



CỤM KINH TẾ NHÀ NƯỚC





LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

3. CHƯƠNG II

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT

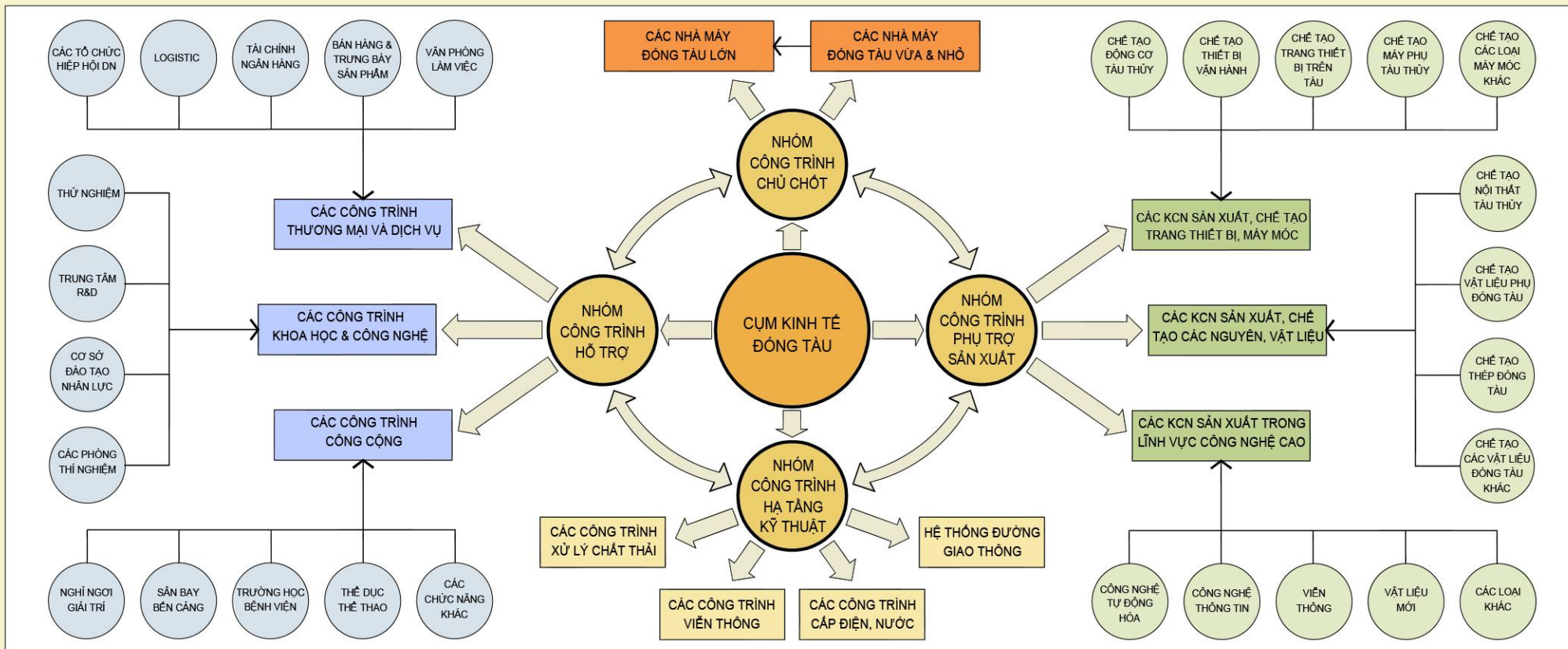
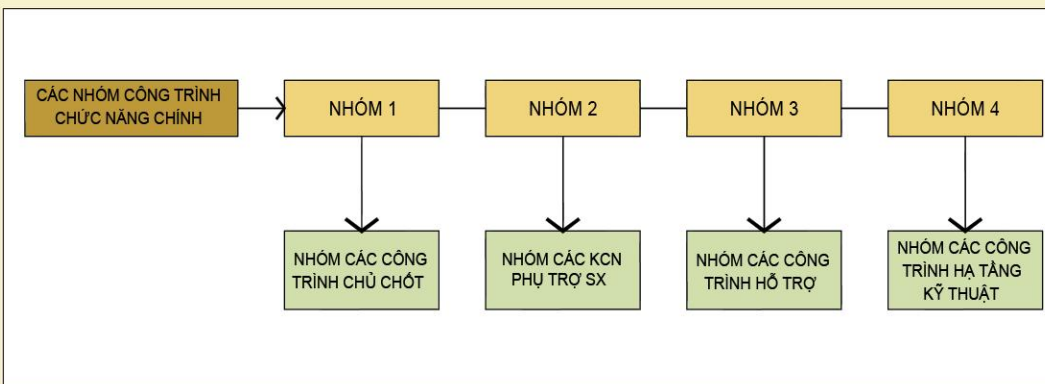
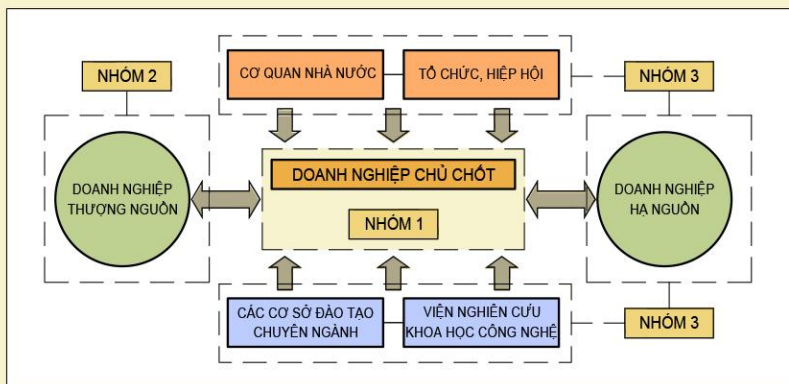
KHÓA: 2014 - 2016

GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

CƠ SỞ CHỨC NĂNG CỦA CỤM KINH TẾ

HÌNH VẼ

3.5





LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT

KHÓA: 2014 - 2016

GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

3. CHƯƠNG II

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

CƠ SỞ CHO VIỆC ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN, ĐÀO

HÌNH VẼ

3.6

DU LỊCH BIỂN, ĐÀO TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

LỢI THẾ PHÁT TRIỂN DU LỊCH BIỂN, ĐÀO

- Theo Định hướng Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020, xác định: Hải Phòng và Quảng Ninh là một trong 7 vùng trọng điểm của Du lịch Việt Nam (trong đó có khu du lịch Hạ Long - Cát Bà là 1 trong 4 khu du lịch tổng hợp quốc gia)
- Sở hữu hai địa danh nổi tiếng là Di sản thiên nhiên thế giới Vịnh Hạ Long và Khu dự trữ sinh quyển quần đảo Cát Bà. Bên cạnh đó còn có những địa điểm du lịch nổi tiếng khác với truyền thống lịch sử - văn hóa độc đáo.
- Số lượng khách du lịch đến Hải Phòng và Quảng Ninh gia tăng đột biến qua từng năm.
- Ngành du lịch đang dần từng bước trở thành ngành kinh tế mũi nhọn của cả Hải Phòng và Quảng Ninh. Cơ sở vật chất phục vụ cho du lịch biển, đảo luôn được đầu tư và nâng cấp.

DỰ BÁO LƯỢNG KHÁCH DU LỊCH ĐẾN QUẢNG NINH

Stt	Khu vực	Hạng mục	Dự báo		
			2008	2015	2020 ⁽¹⁾
		Tổng lượt khách đến Quảng Ninh (ngàn người)	4.200,00	4588,28	6017,8
I. Khách quốc tế					
1.1		Tổng lượt khách (ngàn người)	2.350,00	2163,5	3.272,7
1.2	Khách lưu trú	- Số lượt khách (ngàn người)	463,36	1092,6	1800,0
		- Ngày lưu trú trung bình	1,8	2,5	3,0
		- Tổng số ngày lưu trú (ngàn)	834,0	2731,5	5400,0
1.3		Tỷ lệ khách lưu trú trên tổng khách quốc tế (%)	55,95	50,50	55,0
II. Khách nội địa					
2.1		Tổng lượt khách (ngàn người)	1.850,00	2.424,78	2.745,10
2.2	Khách lưu trú	- Số lượt khách (ngàn người)	689,270	1.120,0	1.400,0
		- Ngày lưu trú trung bình	1,7	2,2	2,5
		- Tổng số ngày lưu trú (ngàn)	1.171,762	2.464,0	3.500,0
2.3		Tỷ lệ khách lưu trú trên tổng khách nội địa (%)	44,05	46,0	51,0

DỰ BÁO NHU CẦU TÀU BIỂN CỦA VIỆT NAM

TT	Loại tàu	2015			2020		
		Quy mô		Bổ sung (10 ⁶ DWT)	Quy mô		Bổ sung (10 ⁶ DWT)
		Trọng tải (10 ⁶ DWT)	Số lượng (chiếc)		Trọng tải (10 ⁶ DWT)	Số lượng (chiếc)	
I	TÀU HÀNG	4,686+5,125	380	0,204+0,364	6,836+7,51	433	1.379+2.116
1	Tàu hàng khô	1,961+2,101	291	0,017+0,158	2,511+2,67	278	0.708+0.872
	< 10.000DWT	0,936+1,014	198	0,007+0,062	1,262+1,32	167	0.355+0.428
	10.000+20.000DWT	0,651+0,689	80	0,008+0,042	0,895+0,95	92	0.249+0.323
	20.000+50.000DWT	0,374+0,398	13	0,013+0,054	0,354+0,39	19	0.103+0.121
2	Tàu hàng rời	1,381+1,578	58	-0,387+0,19	2,205+2,53	88	0.185+0.717
	< 10.000DWT	0,153+0,206	9	-0,07+0,036	0,314+0,40	29	0.024+0.107
	10.000+50.000DWT	0,858+0,945	42	-0,178+0,1	1,353+1,48	37	0.114+0.459
	>50.000DWT	0,371+0,427	7	-0,14+0,054	0,54+0,647	22	0.046+0.152
3	Tàu container	0,388+0,407	15	0,187+0,206	0,677+0,71	31	0.486+0.527
	200+1.000Teu	0,096+0,098	7	0,033+0,061	0,153+0,17	15	0.115+0.125
	1.000+3.000Teu	0,292+0,309	8	0,154+0,145	0,328+0,34	12	0.236+0.254
	>3.000Teu				0,195+0,20	4	0.135+0.148
4	Tàu dầu sản phẩm	0,537+0,602	14	-0,488+0,423	1,058+1,15	34	-0.309+0.152
	1.000+30.000DWT	0,195+0,213	7	-0,177+0,075	0,415+0,45	17	-0.119+0.051
	30.000+50.000DWT	0,342+0,389	7	-0,311+0,116	0,643+0,7	17	-0.19+0.101
5	Tàu dầu thô	0,419+0,437	2	-0,142+0,125	0,385+0,43	2	-0.319+0.257
	100.000+150.000DWT	0,165+0,175	1	-0,054+0,051	0,123+0,13	1	-0.155+0.121
	150.000+400.000DWT	0,254+0,262	1	-0,088+0,074	0,262+0,29	1	-0.164+0.136
II CÁC LOẠI KHÁC			578			855	
1	Tàu ra đảo		29			32	
	Tàu loại 100 -120 ghế		19			20	
	Tàu loại đến 250 ghế		10			12	
2	Tàu khách du lịch (>300 ghế)		2			2	
3	Tàu kéo, đẩy, tàu dịch vụ dầu khí		211			265	
4	Tàu công trình		336			556	



LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT

KHÓA: 2014 - 2016

GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

4. CHƯƠNG III

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

QUAN ĐIỂM VÀ NGUYÊN TẮC CHUNG

HÌNH VẼ

4.1

QUAN ĐIỂM CHUNG

PHÁT TRIỂN CỤM KINH TẾ LÀ ĐỘNG LỰC ĐỂ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA TOÀN NỀN KINH TẾ ĐẤT NƯỚC

Hiện nay, cụm kinh tế đang là một xu thế tất yếu trong phát triển kinh tế của mọi quốc gia trên thế giới.

Qua thực tiễn cho thấy việc phát triển cụm kinh tế sẽ tạo điều kiện giúp tăng năng lực cạnh tranh, nâng cao trình độ công nghệ trong nước, phát triển và chuyển đổi cơ cấu kinh tế địa phương, đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa, tạo việc làm và giải quyết các vấn đề phát triển kinh tế - xã hội khác.

NGÀNH ĐÓNG TÀU LÀ NGÀNH CÔNG NGHIỆP TỔNG HỢP, ĐỘNG LỰC THÚC ĐẨY CÁC NGÀNH KHÁC CÙNG PHÁT TRIỂN.

Những quốc gia đóng tàu phát triển luôn sở hữu một nền công nghiệp phụ trợ mạnh mẽ, đảm bảo tỷ lệ nội địa hóa cao và có nền tảng khoa học - công nghệ phát triển.

Sự phát triển của ngành công nghiệp phụ trợ sẽ là nền tảng cho sự phát triển của rất nhiều ngành công nghiệp khác, không chỉ riêng ngành đóng tàu.

VIỆT NAM PHÁT TRIỂN CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU TRONG BỐI CẢNH:

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, thị trường quốc tế bị chi phối bởi các chuỗi giá trị sản xuất toàn cầu do các tập đoàn xuyên quốc gia nắm giữ, các quốc gia đang phát triển như Việt Nam đang gặp nhiều bất lợi trong cạnh tranh do việc tổ chức sản xuất, tiêu thụ bị phân mảnh.

Ngành đóng tàu hiện nay đang gặp rất nhiều khó khăn, kể từ sau vụ Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (Vinashin) phải tái cơ cấu toàn diện.

Phát triển các KCN và cụm CN còn dãn trải, thiếu quy hoạch về chiến lược và hạ tầng. Các KCN hiện nay chỉ đóng vai trò cung cấp mặt bằng công nghiệp, chưa đóng vai trò là hành lang để tạo ra các liên kết.

Ngành Công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam còn hạn chế, chủ yếu phải nhập khẩu linh kiện, máy móc từ nước ngoài. Thiếu sự liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất với các trường đào tạo nghề hay viện nghiên cứu khoa học - công nghệ

Mô hình tăng trưởng kinh tế dựa trên ưu thế về nhân công giá rẻ, nguồn tài nguyên dồi dào... đang mất dần lợi thế. Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong nước là rất yếu.

Các dịch vụ tư vấn hỗ trợ kinh doanh chuyên nghiệp chưa phát triển. Ví dụ như tư vấn pháp luật, tư vấn quảng cáo, xây dựng thương hiệu, tư vấn phát triển và tư vấn quản lý đa ngành hiện còn rất sơ khai tại Việt Nam.

NGUYÊN TẮC CHUNG

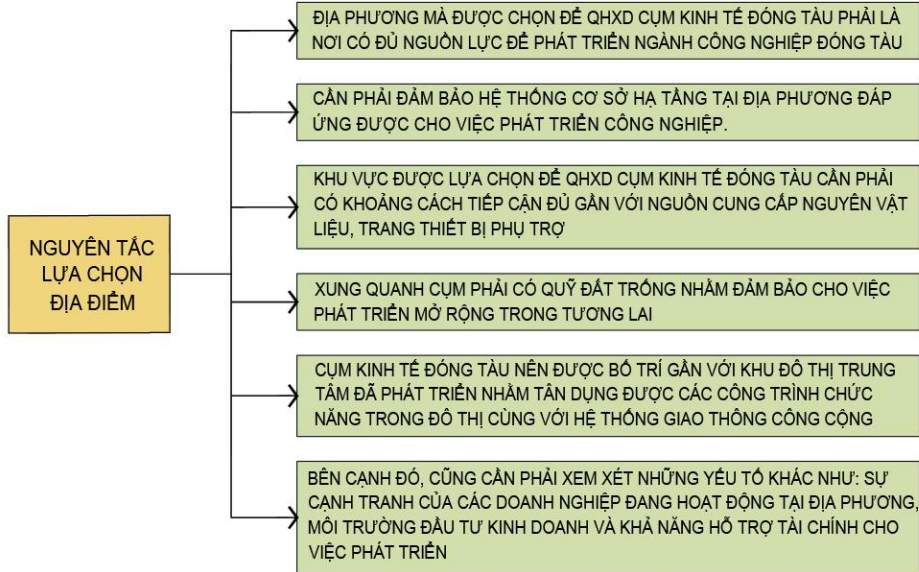
NGUYÊN TẮC THIẾT KẾ QUY HOẠCH

- LỰA CHỌN ĐỊA ĐIỂM QUY HOẠCH XÂY DỰNG
- XÁC ĐỊNH QUY MÔ CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU
- BỐ TRÍ CÁC KHU VỰC CHỨC NĂNG TRONG CỤM
- KHẢ NĂNG LINH HOẠT CỦA CÁC LỖ ĐẤT XÂY DỰNG
- HỆ THỐNG GIAO THÔNG VÀ HẠ TẦNG KỸ THUẬT
- CHIA ĐẦU TƯ THÀNH NHIỀU GIAI ĐOẠN

NGUYÊN TẮC CHO VIỆC HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN CỤM KINH TẾ

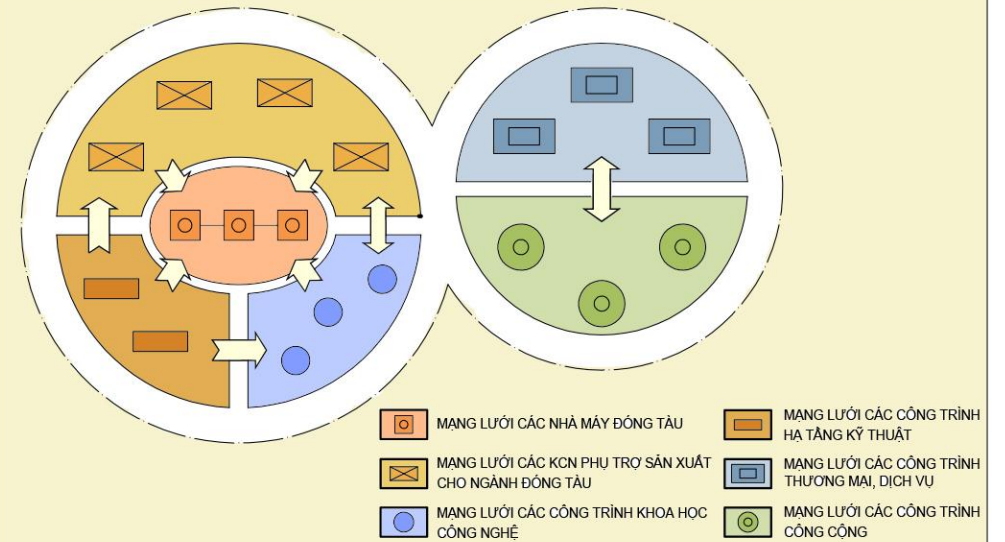
- XÁC ĐỊNH DOANH NGHIỆP ĐÓNG TÀU CHỦ CHỐT (MỎ NEO) CHO CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU.
- THIẾT LẬP MỐI LIÊN KẾT, HỢP TÁC VỚI CÁC DOANH NGHIỆP CUNG ỨNG TẠI ĐỊA PHƯƠNG.
- ĐẦU TƯ VÀ HIỆN ĐẠI HÓA CƠ SỞ HẠ TẦNG HIỆN CÓ TRÊN ĐỊA BÀN.
- LIÊN KẾT CHẶT CHẼ VỚI CÁC CƠ SỞ ĐÀO TẠO NHẪM NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG NGUỒN NHÂN LỰC PHỤC VỤ NGÀNH ĐÓNG TÀU.
- HÌNH THÀNH NHỮNG KHU VỰC NGHIÊN CỨU VÀ PHÁT TRIỂN TẬP TRUNG CHO NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU.
- THÚC ĐẨY VAI TRÒ CỦA CÁC TỔ CHỨC, HIỆP HỘI NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU.
- CÁC YẾU TỐ KHÁC
 - CẢI THIỆN MÔI TRƯỜNG ĐẦU TƯ KINH DOANH CỦA ĐỊA PHƯƠNG
 - HỖ TRỢ TÀI CHÍNH

LỰA CHỌN ĐỊA ĐIỂM CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU

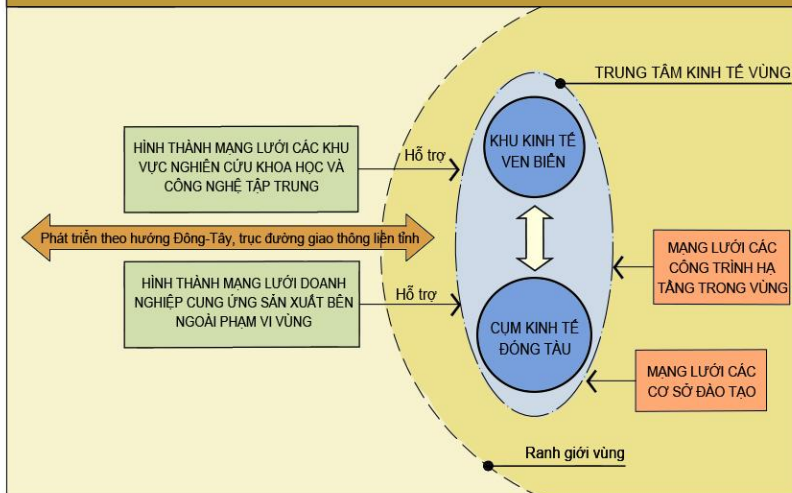


GIẢI PHÁP QUY HOẠCH HỆ THỐNG MẠNG LƯỚI NỘI TẠI BÊN TRONG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU

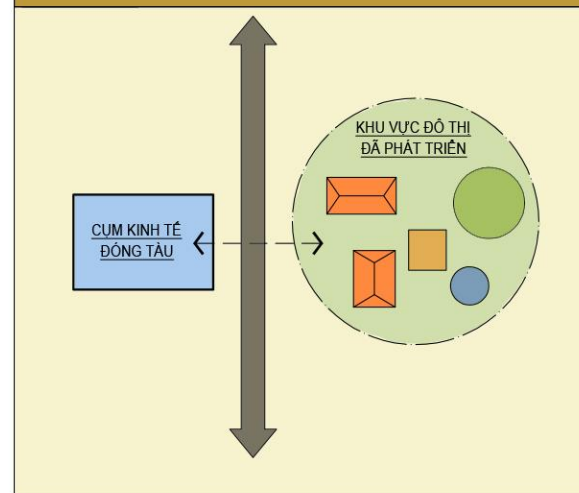
KHU VỰC SẢN XUẤT TẬP TRUNG KHU VỰC CÔNG CỘNG, THƯƠNG MẠI VÀ DỊCH VỤ



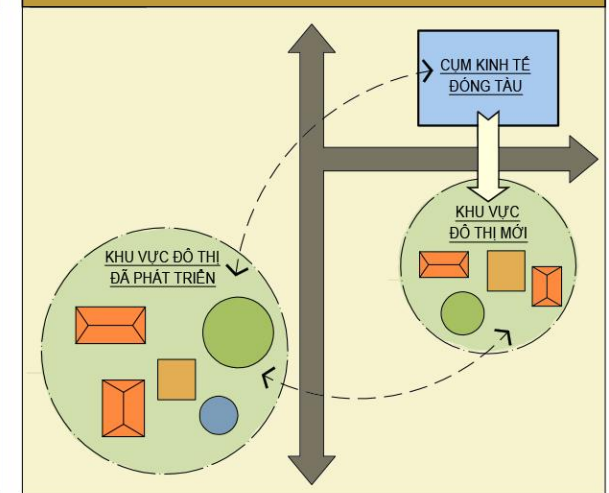
HỆ THỐNG MẠNG LƯỚI BÊN NGOÀI CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU



CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU NẪM GẦN KHU ĐÔ THỊ



CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU CÁCH XA KHU ĐÔ THỊ





LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU
PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC
KHÓA: 2014 - 2016

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT
GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

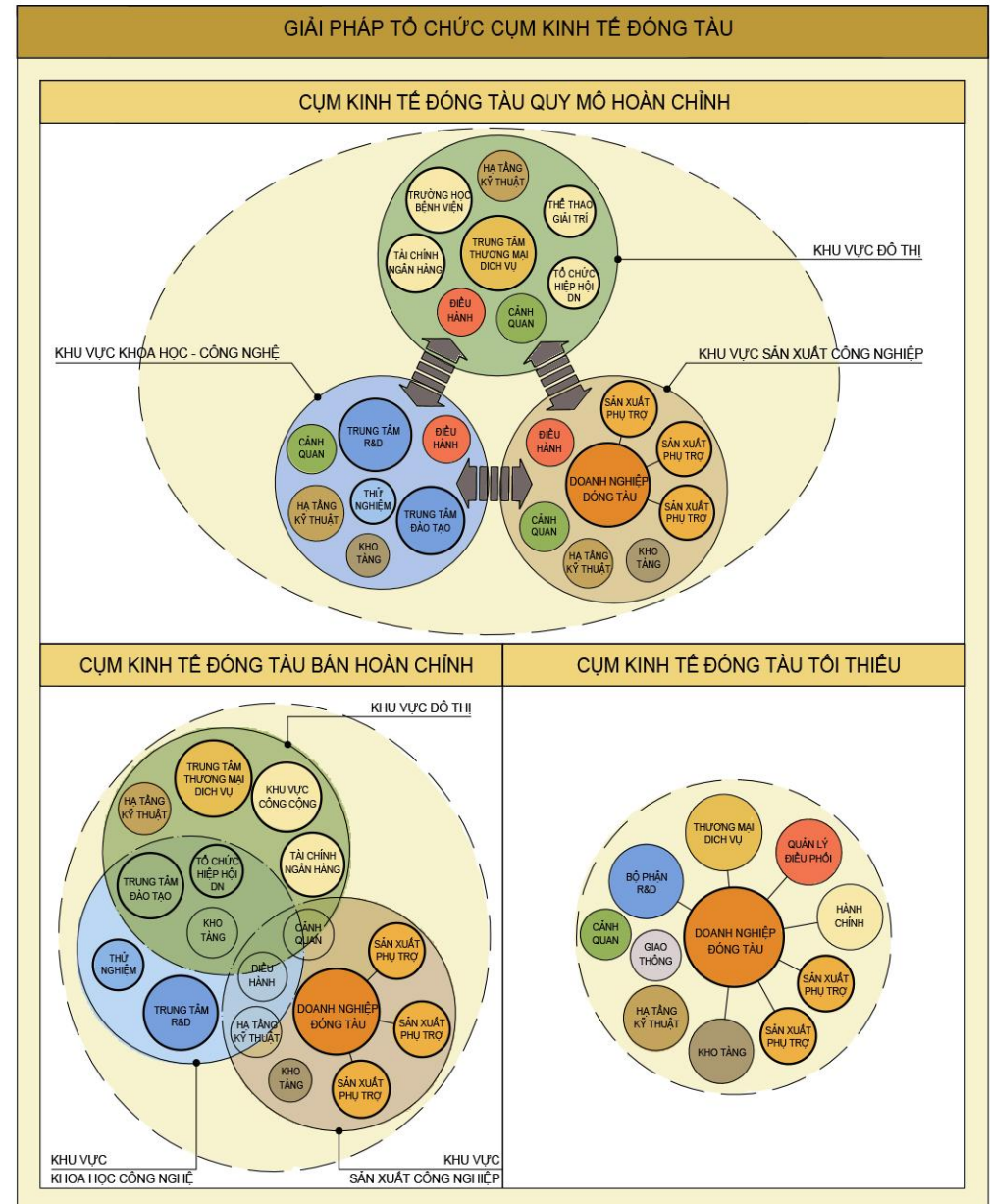
4. CHƯƠNG III

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU
PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

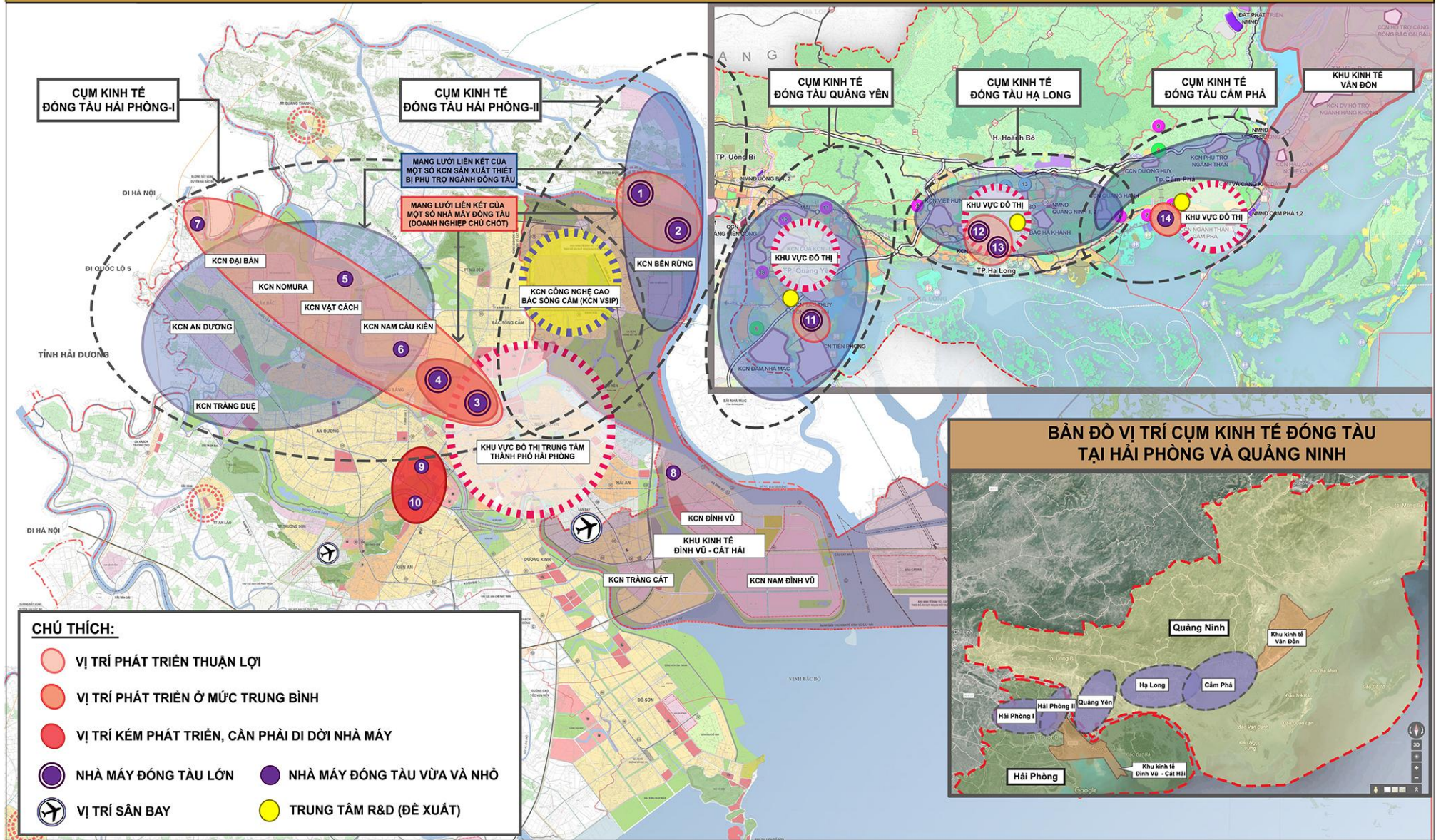
CƠ CẤU CHỨC NĂNG BÊN TRONG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU
GIẢI PHÁP TỔ CHỨC CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU THEO QUY MÔ CỤM

HÌNH VẼ
4.3

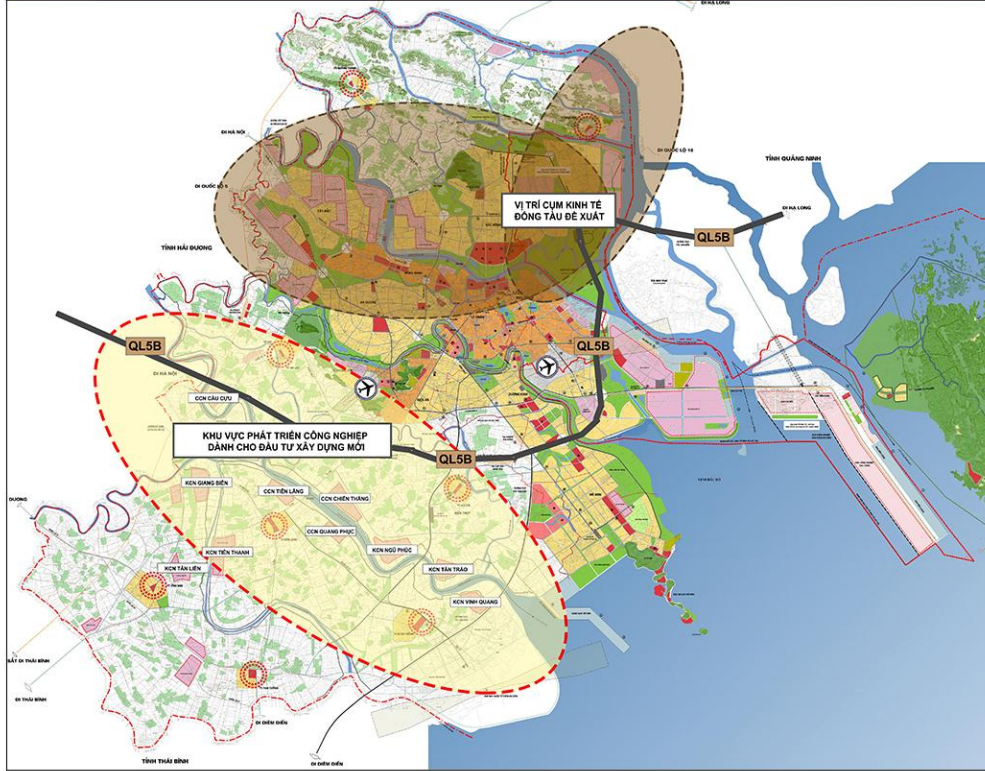
CƠ CẤU CHỨC NĂNG CỤM KINH TẾ ĐỒNG TÀU							
TT	CHỨC NĂNG	MẬT ĐỘ XD (%)	SỐ TẦNG CAO	HỆ SỐ SD ĐẤT	CỤM KT HOÀN CHỈNH	CỤM KT BÁN HOÀN CHỈNH	CỤM KT TỐI THIỂU
KHU VỰC SẢN XUẤT CÔNG NGHIỆP							
1	NHÀ MÁY ĐỒNG TÀU	40 - 50	4 - 7		●	●	●
2	NHÀ MÁY SẢN XUẤT PHỤ TRỢ	40 - 50	1 - 2	0,5 - 1,0	●	●	●
3	TRUNG TÂM ĐIỀU HÀNH	25 - 35	5 - 8	1,5 - 2,0	●	●	●
4	KHO TÀNG	50 - 60	1 - 2	0,5 - 1,0	●	●	●
5	HẠ TẦNG KỸ THUẬT	20 - 30	1 - 2	0,2 - 0,6	●	●	●
6	CÂY XANH, CẢNH QUAN	>50			●	●	●
KHU VỰC KHOA HỌC CÔNG NGHỆ							
7	TRUNG TÂM R&D	25 - 35	5 - 8	1,5 - 2,0	●	●	●
8	TRUNG TÂM ĐÀO TẠO NGHỆ	30 - 35	2 - 3	1,0 - 1,5	●	●	
9	SẢN XUẤT THỬ NGHIỆM	40 - 50	1 - 2	0,5 - 1,0	●	●	
10	TRUNG TÂM ĐIỀU HÀNH	25 - 35	5 - 8	1,5 - 2,0	●		
11	HẠ TẦNG KỸ THUẬT	20 - 30	1 - 2	0,2 - 0,6	●		
12	KHO TÀNG	50 - 60	1 - 2	0,5 - 1,0	●		
13	CÂY XANH, CẢNH QUAN	>50			●		
KHU VỰC ĐÔ THỊ							
14	TRUNG TÂM THƯƠNG MẠI, DỊCH VỤ	30 - 35	5 - 8	1,5 - 2,0	●	●	●
15	TRUNG TÂM ĐIỀU HÀNH	25 - 35	5 - 8	1,5 - 2,0	●		
16	KHU VỰC CÔNG CỘNG, GIẢI TRÍ	30 - 40	2 - 3	0,6 - 1,0	●	●	
17	HẠ TẦNG KỸ THUẬT	20 - 30	1 - 2	0,2 - 0,6	●		
18	KHO TÀNG	50 - 60	1 - 2	0,5 - 1,0	●	●	
19	CÂY XANH, CẢNH QUAN	>50			●		
	GIAO THÔNG	20 - 25					



BỐ TRÍ CỤM KINH TẾ ĐÔNG TÀU TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH



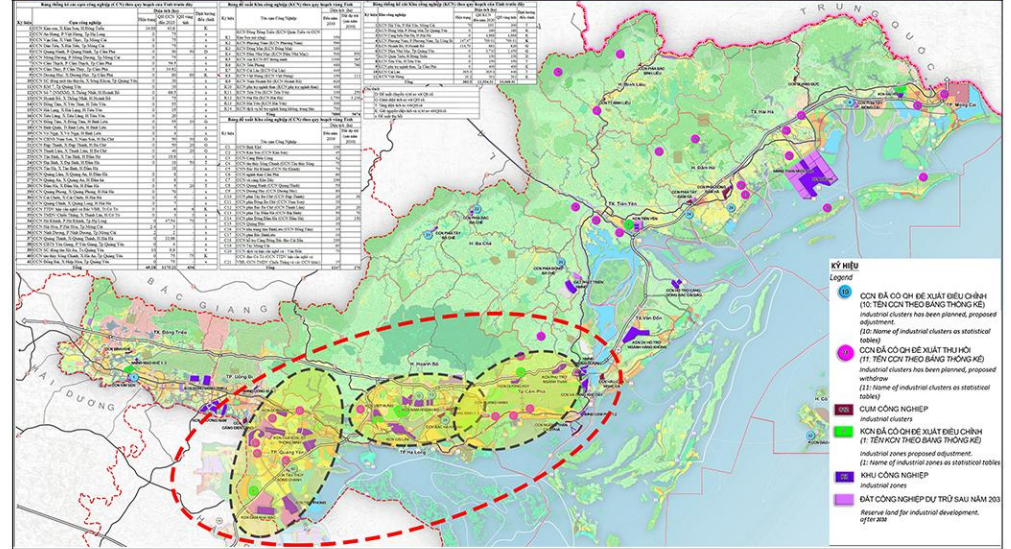
ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG



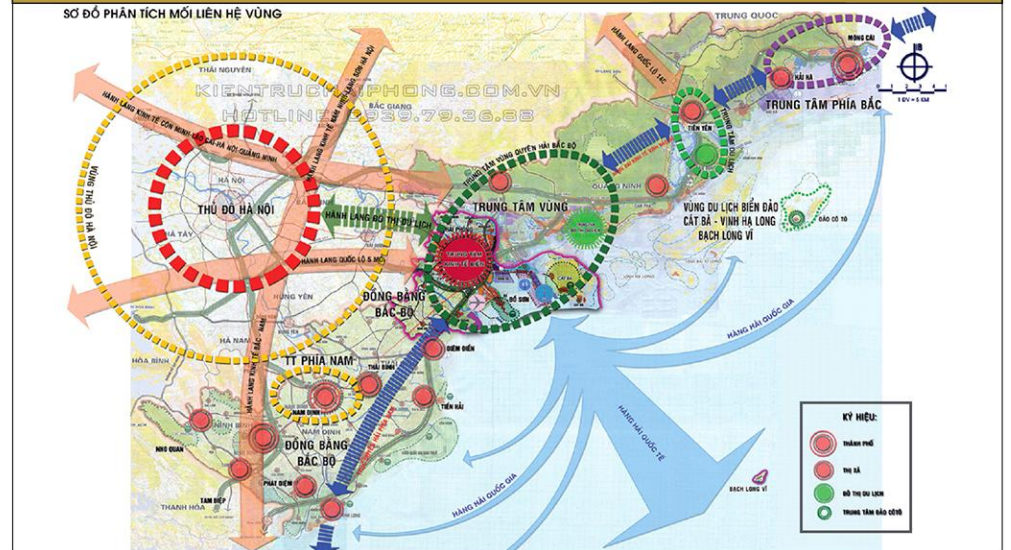
CHÚ THÍCH:

- | | | |
|---|------------------------------|--------------------------|
| Đất đô thị cũ | Đất làng xóm | Cảng |
| Đất đô thị mới mới | Ranh giới tỉnh | Đất kho bãi hậu cần cảng |
| Đất trường đại học | Ranh giới các quận nội thành | Đất kỹ thuật đầu mối |
| Đất công trình công cộng | Cầu đường bộ | Đất quốc phòng |
| Đất trồng rừng | Hầm đường bộ | Đường sắt đô thị |
| Đất cây xanh TĐTT | Nút giao khác cốt | Bến xe khách |
| Đất sân golf | Đường sắt | Cảng |
| Đất công nghiệp kho tàng | Ga đường sắt | Bãi đỗ xe |
| Ranh giới khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải | Đất sân bay | Ga tàu điện |
| | Đất công nghiệp hậu cần cảng | Mặt nước |
| | | Nhà máy đóng tàu |

ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP TỈNH QUẢNG NINH



SƠ ĐỒ ĐỊNH HƯỚNG LIÊN KẾT VÙNG





LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÔNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

4. CHƯƠNG III

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÔNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC

KHÓA: 2014 - 2016

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT

GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

QUY HOẠCH HỆ THỐNG GIAO THÔNG
QUY HOẠCH KIẾN TRÚC CẢNH QUAN

HÌNH VẼ

4.6

HỆ THỐNG ĐƯỜNG GIAO THÔNG

1. YÊU CẦU CHUNG:

- Cụm kinh tế phải đảm bảo được bố trí nằm trên các trục đường của khu vực, giao thông có thể tiếp cận thuận lợi.

- Hệ thống đường giao thông cần phải được thiết kế tạo điều kiện linh hoạt nhất cho việc phân chia các lô đất: có thể gộp lại, chia nhỏ hay tái chia lại ranh giới.

- Tuyến xe tải cần tách biệt với các tuyến giao thông khác nhằm tránh ô nhiễm và ảnh hưởng giữa các lô đất với nhau.

- Với mỗi chức năng sử dụng khác nhau như văn phòng, khu nghiên cứu, nhà kho hay công nghiệp thì mật độ giao thông tại mỗi khu vực sẽ khác nhau, vì vậy việc nghiên cứu về mật độ giao thông hay số lượt sử dụng giao thông sẽ là điều hết sức quan trọng để có thể thiết kế đường giao thông một cách hợp lý.

- Nếu mật độ người lao động cao, các tuyến đi xe đạp cần được xem xét và thiết kế riêng.

2. CÁC LOẠI ĐƯỜNG GIAO THÔNG CHÍNH TRONG CỤM KINH TẾ:

- **Đường chính:** Có nhiệm vụ liên kết các khu vực chức năng trong cụm kinh tế và kết nối với hệ thống giao thông bên ngoài, phục vụ việc đi lại của người lao động và các hoạt động giao dịch, thương mại, dịch vụ chung. Lòng đường thường cho 4-6 làn xe. Tiêu chuẩn 3,5 - 4,0m/làn xe.

- **Đường nhánh:** Phục vụ cho một hay một số khu vực chức năng nhất định trong cụm. Lòng đường thường cho 3-4 làn xe. Tiêu chuẩn 3,5 - 4,0m/làn xe.

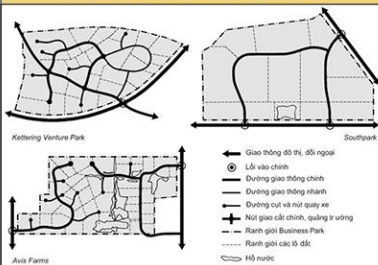
- **Đường hàng hóa:** Cụm kinh tế đóng tàu thường sẽ có quy mô vận chuyển lớn (như trong các Khu kho tàng và phân phối hàng hóa), nên các tuyến giao thông vận tải hàng hóa có thể được tách riêng. Lòng đường thường cho 2-4 làn xe. Tiêu chuẩn 4,0m/làn xe.

- **Đường xe đạp:** Khi các lao động trong cụm có nhu cầu sử dụng xe đạp cao, các tuyến đi xe đạp cần được thiết kế riêng hay có thể là một phần tách riêng của các tuyến giao thông chính. Tiêu chuẩn thường là 1,5m/làn xe.

- **Đường đi bộ:** Có nhiệm vụ liên kết các công trình, các lô đất hay bến bãi đỗ xe với các khu vực phục vụ cộng đồng, vui chơi giải trí. Tiêu chuẩn 0,75-0,8m/tuyến người.

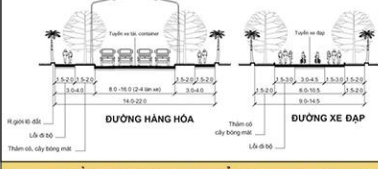
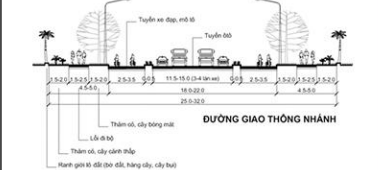
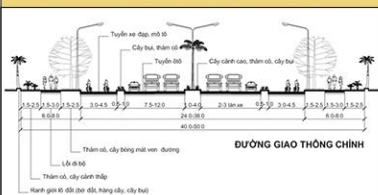
HÌNH ẢNH MINH HỌA

Tổ chức đường giao thông linh hoạt



(Nguồn: Quy hoạch phát triển Business Park - 2005)

Mặt cắt một số loại đường giao thông chính



(Nguồn: Quy hoạch phát triển Business Park - 2005)

Một số hình ảnh minh họa khác



HỆ THỐNG KIẾN TRÚC CẢNH QUAN

1. CÂY XANH, MẶT NƯỚC:

- Việc bố trí cây xanh, vườn dạo hay công viên cần tận dụng tối đa các điều kiện cảnh quan tự nhiên của khu đất, bảo vệ hệ thống cây trồng hiện có.

- Ưu tiên những loại cây trồng địa phương, hài hòa với tự nhiên, dễ chăm sóc và xanh tốt quanh năm. Ngoài ra, cây xanh phải đảm bảo an toàn, đồng thời kích thích sự tham của các giác quan.

- Mặt nước là yếu tố quan trọng không thể thiếu trong thiết kế cảnh quan đặc biệt trong công viên. Mặt nước vừa có tác dụng nâng cao chất lượng cảnh quan vừa có tác dụng giảm bớt các sức ép về nguồn nước tươi và thoát nước mưa.

2. CÁC YẾU TỐ VỀ KHÔNG GIAN BÊN TRONG CỤM:

- **Không gian đường phố:** Đường phố cần nhấn mạnh và phục vụ người đi bộ như đi trên các phương tiện giao thông. Các thành phần trong thiết kế cảnh quan đường phố chung gồm vỉa hè, lối đi bộ, kè đất bờ rào hay các lối mòn.

- **Các khoảng không gian mở công cộng:** Các khoảng mở công cộng cần được bố trí tại những nơi dễ nhận biết, hấp dẫn và tạo điều kiện liên kết con người. Các sân chơi nhỏ, ghế ngồi nghỉ hay các điểm dừng chân cần được quan tâm đúng mức.

- **Các khu vực phụ trợ:** Các khu vực phụ trợ như chỗ đỗ xe tải, bãi bốc xếp hàng hóa, sân bãi lối thiên, các khu vực kỹ thuật ngoài trời (điện, nước, thông tin, xăng dầu, gas,...) cũng cần phải được thiết kế cảnh quan, bao gồm các vùng đệm cây xanh, hàng rào cây, cây bụi, thảm cỏ hay các dạng cảnh quan khác tùy thuộc ý đồ của nhà thiết kế.

3. TRANG THIẾT BỊ - VẬT LIỆU:

- **Chiếu sáng:** Đảm bảo trang thiết bị chiếu sáng cần thiết, có thể tham gia các hoạt động ngoài trời vào buổi tối. Đặc biệt cần nhấn mạnh các khu vực có yêu cầu chiếu sáng thẩm mỹ cao như lối ra vào các công trình, mặt tiền các công trình, không gian mở, vườn hoa, các tiểu cảnh, biểu tượng, vòi phun nước.

- **Biển hiệu:** Cần có một chương trình toàn diện về các biển hiệu ngay từ giai đoạn thiết kế ban đầu. Mẫu thiết kế, vật liệu sử dụng, màu sắc, chiếu sáng cần được nghiên cứu kỹ lưỡng cho từng loại biển hiệu và được quy định cụ thể trong bản quy hoạch và chỉ dẫn thiết kế.

- **Ghế ngồi:** Ghế ngồi phải có tay vịn và tựa sau lưng.

- **Vật liệu:** Vật liệu sử dụng an toàn và đảm bảo, thân thiện với môi trường, không gây lóa

HÌNH ẢNH MINH HỌA





LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÔNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

NGÀNH: KIẾN TRÚC

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT

KHÓA: 2014 - 2016

GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

4. CHƯƠNG III

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÔNG TÀU PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

GIẢI PHÁP THIẾT KẾ CÔNG TRÌNH KIẾN TRÚC

HÌNH VẼ

GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG VÀ QUẢN LÝ VẬN HÀNH

4.7

GIẢI PHÁP THIẾT KẾ CÔNG TRÌNH

1. GIẢI PHÁP THIẾT KẾ HÌNH KHỐI CÔNG TRÌNH:

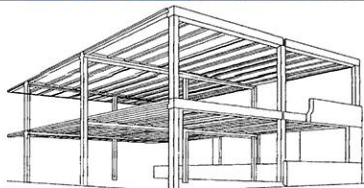
- Các công trình trong một cụm kinh tế đông tàu cần phải tuân thủ hoàn toàn các quy định kiểm soát phát triển chung để tạo nên một tổng thể kiến trúc thống nhất.

- Các công trình sân xuất, hạ tầng kỹ thuật hay các công trình nhà kho thường có diện tích, quy mô rất lớn, cao từ 1-2 tầng (từ 4 -7 tầng đối với nhà máy đóng tàu). Hình khối những công trình này thường rất mạnh mẽ, hiện đại và màu sắc sử dụng nhẹ nhàng tạo nên hình ảnh đặc trưng của công nghiệp và công nghệ.

- Các công trình văn phòng, thương mại hay nghiên cứu thường được thiết kế nhiều tầng hoặc cao tầng nhằm tiết kiệm đất và tăng hiệu quả sử dụng. Hình khối của những công trình này sẽ là hình ảnh đặc trưng của cụm kinh tế.

- Tôn trọng và dựa vào địa hình khu đất địa phương, thiết kế hình khối sao cho hài hòa với cảnh quan và khí hậu. Các công trình "xanh" hay công trình "thông minh" cần được ứng dụng một cách rộng rãi.

HÌNH ẢNH MINH HỌA



2. GIẢI PHÁP VỀ KỸ THUẬT CÔNG TRÌNH:

- **Kết cấu:** Đối với công trình công nghiệp, hệ kết cấu thường được sử dụng là những hệ kết cấu phức tạp, nhịp lớn như dầm giàn, khung, giàn không gian... Còn đối với các công trình nhiều tầng hoặc cao tầng thường là hệ khung dầm chịu lực BTCT hoặc khung thép lắp ghép.

- **Vật liệu xây dựng:** Lựa chọn các nguyên, vật liệu xây dựng và sản phẩm có tính bền vững thông qua đánh giá một số đặc tính như: thành phần tái chế và tái sử dụng, khả năng giảm thiểu các khí độc hại, chất độc, tính bền vững, khả năng sản xuất tại địa phương.

- **Cấu tạo kiến trúc:** Xây dựng và áp dụng một hệ thống các nguyên tắc và giải pháp cấu tạo nhằm giúp cho công trình sử dụng năng lượng đạt hiệu quả tối ưu nhất và thân thiện với môi trường xung quanh.

GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG

Không thể chỉ dựa vào nguồn vốn từ ngân sách mà cần phải có sự tham gia đầu tư của nhiều bên, đặc biệt là nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài.

Đa dạng hoá các hình thức đầu tư nhằm khuyến khích các nguồn vốn cả trong và ngoài nước. Sử dụng các hình thức đầu tư BT, BOT,... để khuyến khích đầu tư tư nhân vào các dự án phát triển hạ tầng kỹ thuật và các dự án kinh doanh, sản xuất trong cụm kinh tế.

Thực hiện thống nhất, chủ động công tác vận động, xúc tiến đầu tư với sự tham gia tích cực, đồng bộ của các Bộ, ngành và chính quyền địa phương.

Nhà nước cần dành kinh phí thoả đáng từ ngân sách Nhà nước cho công tác vận động xúc tiến đầu tư. Ngoài ra, cần tận dụng một cách có hiệu quả nguồn vốn hỗ trợ của các tổ chức quốc tế.

GIẢI PHÁP QUẢN LÝ, VẬN HÀNH

GIẢI PHÁP QUẢN LÝ, VẬN HÀNH

Các cơ sở chuyên môn của thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh như sở Quy hoạch Kiến trúc, sở Xây dựng sẽ quản lý về quy hoạch chung, quy mô và hình thức công trình, đảm bảo tính kỹ thuật và mỹ thuật cho công trình

Các cụm kinh tế do Thủ tướng Chính phủ quyết định thành lập. Mỗi cụm kinh tế có Ban Quản Lý riêng. Trong trường hợp ở tỉnh đã có Ban Quản lý khu công nghiệp hoặc KKT thì hướng tới nên ở mỗi tỉnh chỉ cần một Ban Quản lý các khu kinh tế, bao gồm cả khu công nghiệp, cụm kinh tế và khu kinh tế ven biển (nếu có).

Ban quản lý cụm kinh tế là cơ quan trực thuộc Ủy Ban Nhân Dân cấp tỉnh; do Thủ tướng Chính phủ quyết định thành lập theo đề nghị của Chủ tịch Ủy ban Nhân Dân tỉnh và Bộ trưởng Bộ Nội Vụ

Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu để quản lý, nghiên cứu và phát triển hệ thống bên trong cụm kinh tế. Hệ thống này được vận hành dựa trên phẩm mềm công nghệ thông tin quản lý.

Ban quản lý cụm kinh tế có tư cách pháp nhân, có con dấu mang hình Quốc huy, có biên chế, có kinh phí quản lý hành chính nhà nước, kinh phí hoạt động sự nghiệp và vốn đầu tư phát triển do ngân sách nhà nước cấp theo kế hoạch hàng năm

ĐỀ XUẤT XÂY DỰNG HỆ THỐNG CƠ SỞ DỮ LIỆU

HỆ THỐNG CƠ SỞ DỮ LIỆU

CUNG CẤP

THÔNG TIN VỀ ĐỊA ĐIỂM, NĂNG LỰC CỦA CÁC DOANH NGHIỆP CUNG ỨNG ĐANG HOẠT ĐỘNG TẠI ĐỊA PHƯƠNG

THÔNG TIN VỀ CHÍNH SÁCH, MÔI TRƯỜNG ĐẦU TƯ KINH DOANH VÀ THỦ TỤC HÀNH CHÍNH CỦA ĐỊA PHƯƠNG

THÔNG TIN VỀ CÁC CƠ SỞ ĐÀO TẠO, NGHIÊN CỨU KHOA HỌC VÀ CHUYỂN GIAO CÔNG NGHỆ PHỤC VỤ NGÀNH TẠI ĐỊA PHƯƠNG



LUẬN VĂN THẠC SĨ

CƠ SỞ KHOA HỌC CHO VIỆC QUY HOẠCH XÂY DỰNG CỤM KINH TẾ ĐÓNG TÀU
PHỤC VỤ DU LỊCH BIỂN TẠI HẢI PHÒNG VÀ QUẢNG NINH

5. PHẦN KẾT LUẬN

NGÀNH: KIẾN TRÚC

HỌC VIÊN: LÊ ĐỖ ĐẠT

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

HÌNH VẼ

KHÓA: 2014 - 2016

GVHD: TS. PHẠM ĐÌNH TUYẾN

5.1

ĐÁNH GIÁ TỔNG QUAN

Mặc dù là đất nước sở hữu nhiều lợi thế cho việc phát triển kinh tế biển, tuy nhiên, hiện nay đang cho thấy việc khai thác các nguồn lợi từ biển phục vụ kinh tế đất nước không đạt hiệu quả như mục tiêu đã đề ra.

Ngành đóng tàu là ngành công nghiệp lắp ráp tổng hợp, động lực để các ngành công nghiệp khác phát triển. Vị trí quy hoạch xây dựng cụm kinh tế đóng tàu ở Hải Phòng và Quảng Ninh là rất thuận lợi, là địa bàn có truyền thống trong lĩnh vực đóng tàu nên hệ thống cơ sở vật chất đã tương đối đầy đủ và có hệ thống cơ sở hạ tầng đảm bảo cho việc phát triển.

Cụm kinh tế về bản chất cũng giống với KCN, đều là khu vực phát triển mà trong đó yếu tố sản xuất đóng vai trò hàng đầu tuy nhiên về khái niệm thì khác nhau. Đặc điểm nổi bật của cụm kinh tế khác với KCN chính là việc không có ranh giới cố định bởi sự liên kết, hợp tác giữa các bên khiến quy mô cụm luôn được mở rộng.

Các doanh nghiệp sản xuất trong cụm luôn nhận được sự hỗ trợ từ các trường đại học, viện nghiên cứu và các tổ chức liên quan khác thông qua các cơ sở chi nhánh, nhằm cải tiến sản phẩm cũng như nâng cao năng lực cạnh tranh cho bản thân doanh nghiệp.

Cụm kinh tế đóng tàu được đầu tư xây dựng và vận hành hiệu quả sẽ là động lực to lớn nhằm thúc đẩy nền kinh tế của địa phương và của cả đất nước trong tương lai.

ĐỀ XUẤT CỦA LUẬN VĂN

Cần có những chủ trương, chính sách cho việc hình thành cụm kinh tế thay thế cho mô hình các khu công nghiệp hiện nay, để hướng tới phát triển bền vững, không chỉ cho ngành đóng tàu mà còn cho những ngành nghề khác.

Nghiên cứu xây dựng hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật riêng để quy hoạch và xây dựng cụm kinh tế nói chung và cụm kinh tế đóng tàu nói riêng.

Cần có các cơ chế, chính sách hợp lý để khuyến khích các doanh nghiệp đóng tàu cũng như các doanh nghiệp cung ứng mạnh dạn đầu tư có chiều sâu, ổn định và bền vững dựa trên những tiềm năng sẵn có tại địa phương.

Nhà nước cần đóng vai trò là cầu nối liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất với các trường đại học, viện nghiên cứu và các tổ chức có liên quan khác, cùng với đó, cần tạo mọi điều kiện cho các doanh nghiệp mới phát triển.