

THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN ĐẢO VIỆT NAM NĂM 2030

● LÊ MINH THÀNH

TÓM TẮT:

Theo Chiến lược Phát triển bền vững kinh tế đến năm 2030, các ngành: Du lịch và dịch vụ biển; Kinh tế hàng hải; Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; Nuôi trồng và khai thác hải sản; Công nghiệp ven biển; Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới, sẽ là những mũi nhọn phát triển thành công, đột phá về kinh tế biển (KTB). Bài viết phân tích thực trạng phát triển KTB thời gian qua và đưa ra những hạn chế trong công tác nuôi trồng, khai thác thủy hải sản, công tác phát triển du lịch biển và giao thông đường biển. Từ đó, tác giả đề xuất một số giải pháp nhằm đưa KTB đạt được những chỉ tiêu đề ra.

Từ khóa: kinh tế biển đảo, thủy hải sản, giao thông, ô nhiễm, du lịch biển.

1. Đặt vấn đề

KTB, các vùng biển, ven biển đang trở thành động lực phát triển đất nước; hệ thống kết cấu hạ tầng được quan tâm đầu tư; đời sống vật chất và tinh thần của người dân vùng biển được cải thiện. Nghiên cứu khoa học, điều tra cơ bản, phát triển nguồn nhân lực về biển đạt được nhiều kết quả tích cực. Công tác quản lý, khai thác, sử dụng, bảo vệ tài nguyên môi trường biển, ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng được chú trọng. Hệ thống chính sách, pháp luật, bộ máy quản lý nhà nước về biển, đảo từng bước được hoàn thiện và phát huy hiệu lực, hiệu quả. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều hạn chế, yếu kém và khó khăn, thách thức trong phát triển bền vững KTB. Vì vậy, chúng tôi tiến hành nghiên cứu thực trạng và giải pháp phát triển KTB đảo Việt Nam năm 2030.

2. Thực trạng phát triển KTB tại Việt Nam

Việt Nam có bờ biển dài trên 3.260km, có diện tích các vùng lãnh hải thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán trên 1 triệu km², với 2 quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa và trên 3.000 đảo và quần đảo khác. Việt Nam có trên 50% dân số sống ở 28 tỉnh, thành phố ven biển; có nhiều tiềm năng lớn để phát triển KTB, như: giao thông vận tải biển; khai

thác và chế biến khoáng sản; khai thác, nuôi trồng và chế biến hải sản, phát triển du lịch biển...

2.1. Công tác khai thác, nuôi trồng và chế biến hải sản

Theo Báo cáo tại Hội nghị Tổng kết công tác năm 2023, triển khai kế hoạch năm 2024 của Cục Thủy sản, tổng sản lượng thủy sản đến hết tháng 12 năm 2023 ước tính đạt 9,269 triệu tấn, tăng 2% so với năm 2022, vượt mục tiêu đề ra. Trong đó, khai thác thủy sản đạt 3,861 triệu tấn, tương đương với năm 2022; nuôi trồng thủy sản đạt hơn 5,408 triệu tấn, tăng 3,5% so với năm 2022. So với chỉ tiêu kế hoạch cả năm 2023, tổng sản lượng thủy sản đạt 102,4% (9,05 triệu tấn); trong đó sản lượng khai thác vượt 4,9%, chưa đạt chỉ tiêu đề ra (giảm còn 3,68 triệu tấn); sản lượng nuôi trồng đạt 100,7%. Giá trị kim ngạch xuất khẩu thủy sản năm 2023 ước đạt khoảng 9,2 tỷ USD, kém 0,8 tỷ USD so với kế hoạch đề ra 10 tỷ USD. Giá trị kim ngạch xuất khẩu thủy sản ước đạt khoảng 9,2 tỷ USD, bằng 92% so với kế hoạch (10 tỷ USD). Trong đó, kim ngạch xuất khẩu về tôm đạt khoảng 3,45 tỷ USD; cá tra khoảng 1,9 tỷ USD; nhuyễn thể khoảng 0,8 tỷ USD; cá ngừ khoảng 0,9 tỷ USD...

Tổng diện tích nuôi trồng thủy sản năm 2023 ước đạt 1,3 triệu ha nuôi nội địa và 9,5 triệu m³ lồng nuôi biển. Trong đó, nuôi biển tăng 5,5%, bao gồm: 4,3 triệu m³ lồng nuôi cá biển; 5,2 triệu m³ lồng nuôi tôm hùm và 57 nghìn ha nuôi nhuyễn thể. Tổng sản lượng nuôi biển đạt 789,8 nghìn tấn, tăng 10,1% so với năm 2022.

Về khai thác thủy hải sản, tổng sản lượng khai thác năm 2023 ước khoảng 3,861 triệu tấn, chưa đạt chỉ tiêu đề ra giảm còn 3,68 triệu tấn. Trong đó, sản lượng khai thác biển đạt 3,66 triệu tấn, giảm 0,3% so với năm 2022. Số lượng tàu cá giảm còn 83.430 chiếc, giảm 6.292 chiếc so với năm 2022 là 89.722 chiếc. Trong đó: tàu từ 6-12m là 37.770 chiếc (giảm 5.230 chiếc); tàu từ 12-15m là 16.000 chiếc (giảm 480 chiếc); tàu từ 15-24m là 26.500 chiếc (giảm 470 chiếc); tàu trên 24m là 2.510 chiếc (giảm 112 chiếc).

Hạn chế lớn nhất trong công tác nuôi trồng và đánh bắt thủy hải sản là việc ứng dụng tiến bộ công nghệ, kỹ thuật vào lĩnh vực khai thác thủy sản vào công tác bảo quản sản phẩm, giảm tổn thất sau thu hoạch còn chậm, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển. Tác phong, tập quán của ngư dân chậm thay đổi, không theo kịp với quá trình hiện đại hóa của hoạt động khai thác thủy sản. Trong khi các thị trường nhập khẩu thủy sản lớn trên thế giới, đặc biệt là EU, Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc đều có những yêu cầu chặt chẽ về kiểm soát chất lượng và truy xuất nguồn gốc. Nhiều phương pháp truy xuất nguồn gốc hải sản và hàng trăm hệ thống riêng lẻ đã xuất hiện trong những năm gần đây trong chuỗi cung ứng hải sản và các nhà cung cấp công nghệ. Điều này đã gây khó khăn cho hoạt động khai thác thủy sản của Việt Nam vì phải đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của các nhà nhập khẩu.

2.2. Công tác phát triển giao thông đường biển

Với lợi thế về điều kiện tự nhiên, Việt Nam có đường bờ biển dài trên 3.200 km, mật độ sông, kênh vào loại cao trên thế giới với tổng chiều dài đường thủy nội địa toàn quốc đang khai thác khoảng trên 17.000 km với 45 tuyến chính đang khai thác và còn nhiều tiềm năng để phát triển trong thời gian tới. Việt Nam có thế mạnh trong vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, siêu trường, siêu trọng, cự ly dài với các tuyến đi nội Á (đi Trung Quốc, Singapore, Malaysia...), các tuyến biển xa đến châu Âu (Hà Lan, Bỉ...) và đến Bắc Mỹ; đường thủy nội địa với ưu thế giá thành rẻ, lợi thế vận tải

các loại hàng có khối lượng lớn, hàng rời trong cự ly trung bình.

Vận tải thủy nội địa đã có những bước phát triển rất đáng ghi nhận, tạo được một số đột phá như đã đưa vào hoạt động các tuyến vận tải ven biển làm giảm áp lực đáng kể cho vận tải đường bộ trên hành lang vận tải Bắc - Nam; tiếp tục đầu tư nâng cao năng lực vận tải của hành lang vận tải thủy phía Bắc và phía Nam, nhờ đó khối lượng vận chuyển container đến các cảng biển ở khu vực phía Nam, một số cảng biển phía Bắc và kết nối với Campuchia tăng trưởng mạnh. Cụ thể phần luân chuyển vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa đạt 17,83%, hành khách đạt 5,03% toàn ngành; vùng đồng bằng sông Hồng, Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long với lợi thế vận tải thủy nên thị phần luân chuyển hàng hóa các vùng này của đường thủy nội địa chiếm tỷ lệ khá cao, lần lượt là 45%, 47,5% và 79,7%; riêng khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải, trên 80% lượng hàng hóa thông qua cảng được gom và rút hàng bằng đường thủy nội địa. Bên cạnh đó, vận tải hàng hải cũng đã đáp ứng kịp thời nhu cầu của nền kinh tế, chất lượng dịch vụ cảng biển được cải thiện rõ rệt, năng suất bốc dỡ tăng nhanh, tổng công suất hệ thống cảng biển hiện đạt trên 800 triệu tấn/năm; bước đầu hình thành cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế khu vực phía Bắc (Lạch Huyện) và phía Nam (Cái Mép), tiếp nhận cỡ tàu lớn nhất thế giới 234.000 tấn, được đầu tư các thiết bị bốc dỡ tiên tiến trên thế giới. Thị phần luân chuyển vận tải hàng hóa lĩnh vực hàng hải đạt 51,57%, đáp ứng 100% nhu cầu vận tải nội địa và 90% khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu cả nước.

Dù đã đạt được kết quả rất đáng ghi nhận, nhưng giao thông đường thủy nội địa vẫn chưa được quan tâm đầu tư tương xứng với vai trò trong hệ thống giao thông vận tải cả nước; nguồn vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và hàng hải mới chỉ đáp ứng một phần nhu cầu đầu tư, chưa đầu tư đồng bộ giữa tuyến luồng và cải tạo tĩnh không các cầu nên các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải chính chưa được giải quyết triệt để; quy hoạch giữa các lĩnh vực còn chưa thực sự gắn kết; công tác phối hợp giữa các bộ, ngành địa phương triển khai chiến lược, quy hoạch, dự án chưa thực sự chặt chẽ...

2.3. Công tác phát triển du lịch biển

Trong 156 quốc gia có biển trên thế giới, Việt Nam đứng thứ 27 và là nước có diện tích ven biển

lớn trong khu vực Đông Nam Á. Việt Nam là một trong 12 quốc gia có vịnh biển đẹp nhất thế giới với vịnh Hạ Long và vịnh Nha Trang. Một số bãi tắm của Việt Nam cũng đã lọt vào danh sách những điểm đến quyến rũ nhất hành tinh. Bên cạnh đó, những di tích lịch sử-văn hóa, những phong tục tập quán, lễ hội dân gian, văn hóa ẩm thực... đậm sắc màu miền biển cũng trở thành lợi thế để phát triển bền vững du lịch biển, đảo; tạo lợi thế cạnh tranh cho du lịch Việt Nam trên bản đồ du lịch quốc tế.

Theo Cơ sở dữ liệu Du lịch Việt Nam của Tổng cục Du lịch, năm 2021, 28 tỉnh, thành phố ven biển có 1.291 doanh nghiệp lữ hành nội địa và quốc tế có giấy phép đăng ký kinh doanh, chiếm 53,6% tổng số doanh nghiệp lữ hành có giấy phép đăng ký kinh doanh của cả nước; số cơ sở lưu trú ven biển có 7.703 cơ sở, chiếm 66,7% tổng số cơ sở lưu trú của cả nước. Các loại hình cơ sở lưu trú rất đa dạng, như khách sạn, căn hộ du lịch, tàu thủy lưu trú du lịch, nhà nghỉ, nhà có phòng cho thuê, bãi cắm trại du lịch, biệt thự du lịch... được xếp hạng từ đạt chuẩn phục vụ du khách cho đến 5 sao. Cùng với đó, các sản phẩm du lịch của những địa phương ven biển tương đối đa dạng, mang tính đặc thù, như du lịch tham quan kết hợp du lịch sinh thái ở khu vực ven biển phía Bắc; du lịch sinh thái, du lịch tham quan kết hợp du lịch nghỉ dưỡng và thể thao biển ở khu vực ven biển phía Nam... Qua đó, du lịch biển đã thu hút được một lượng lớn khách du lịch trong nước và quốc tế đến từ các thị trường lớn, như Asean, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ô-xtrây-li-a, Mỹ, Ca-na-đa và châu Âu..., mang lại nguồn thu lớn cho các địa phương. Điển hình như năm 2019 (trước khi đại dịch Covid-19 bùng nổ), Thành phố Hồ Chí Minh đón 41,3 triệu lượt du khách, doanh thu đạt 26.689,7 tỷ đồng; tỉnh Quảng Ninh đón 14 triệu lượt du khách, doanh thu đạt 861,6 tỷ đồng; tỉnh Thanh Hóa đón 9,7 triệu lượt du khách, doanh thu đạt 121,4 tỷ đồng; thành phố Hải Phòng đón 9,1 triệu lượt du khách, doanh thu đạt 255,3 tỷ đồng; thành phố Đà Nẵng đón 8,7 triệu lượt du khách, doanh thu đạt 2.138 tỷ đồng...

Tuy nhiên, việc khai thác du lịch biển, đảo chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế vốn có, các hoạt động du lịch biển, đảo vẫn còn tồn tại những hạn chế như việc phát huy, khai thác giá trị tài nguyên cho các hoạt động du lịch biển chỉ

dừng ở việc khai thác ven bờ; các hoạt động du lịch bổ sung, bổ trợ cho nghỉ dưỡng, tham quan, tắm biển chưa nhiều; những bất cập về môi trường, về quy hoạch; vấn đề nâng cao năng lực cạnh tranh trong khu vực và thế giới thông qua việc đầu tư phát triển sản phẩm du lịch mới, đa dạng, khác biệt và hiệu quả của công tác xúc tiến, quảng bá...

Bên cạnh đó, phát triển KTB chưa gắn kết hài hòa với phát triển xã hội và bảo vệ môi trường. Công tác bảo vệ an ninh, an toàn, phối hợp tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn, ứng phó với sự cố môi trường trên biển còn nhiều bất cập. Những hạn chế này đòi hỏi phải có giải pháp khắc phục.

3. Giải pháp phát triển KTB đến năm 2030

Một là, hoàn thiện thể chế, chính sách, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch về phát triển bền vững KTB.

Rà soát, hoàn thiện hệ thống chính sách, pháp luật về biển theo hướng phát triển bền vững, bảo đảm tính khả thi, đồng bộ, thống nhất, phù hợp với chuẩn mực luật pháp và điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia. Tạo hành lang pháp lý thuận lợi để huy động các nguồn lực trong và ngoài nước cho đầu tư xây dựng hạ tầng, phát triển khoa học, công nghệ, nguồn nhân lực và chuyển giao tri thức về biển. Tích cực tham gia và chủ động thúc đẩy hình thành cơ chế toàn cầu và khu vực liên quan đến biển và đại dương.

Hai là, phát triển khoa học, công nghệ và tăng cường điều tra cơ bản biển.

Thúc đẩy đổi mới, sáng tạo, ứng dụng các thành tựu khoa học, công nghệ tiên tiến; đẩy mạnh nghiên cứu, xác lập luận cứ khoa học cho việc hoạch định, hoàn thiện chính sách, pháp luật về phát triển bền vững KTB. Ưu tiên đầu tư cho công tác điều tra cơ bản, nghiên cứu khoa học, công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực biển; hình thành các trung tâm nghiên cứu, ứng dụng công nghệ sinh học biển, khai thác đáy biển sâu, công nghệ vũ trụ trong giám sát biển đạt trình độ tiên tiến trong khu vực. Đầu tư đội tàu nghiên cứu biển tiên tiến, thiết bị ngầm dưới biển có khả năng nghiên cứu ở các vùng biển sâu.

Ba là, đẩy mạnh giáo dục, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực biển.

Tăng cường giáo dục, nâng cao nhận thức, kiến thức, hiểu biết về biển, đại dương, kỹ năng sinh tồn, thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng, phòng, tránh thiên tai cho học sinh, sinh

viên trong tất cả các bậc học, cấp học. Phát triển nguồn nhân lực biển chất lượng cao phù hợp với nhu cầu thị trường; có cơ chế, chính sách đặc biệt thu hút nhân tài, từng bước hình thành đội ngũ các nhà quản lý, nhà khoa học, chuyên gia đạt trình độ quốc tế, có chuyên môn sâu về biển và đại dương.

Đồng thời, có cơ chế hỗ trợ, nâng cao chất lượng đào tạo, phát triển mạng lưới cơ sở đào tạo nguồn nhân lực biển đạt trình độ tiên tiến trong khu vực. Thực hiện có hiệu quả công tác đào tạo nghề, đáp ứng yêu cầu lao động của các ngành KTB và việc chuyển đổi nghề của người dân ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII (2018). Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018, Hội nghị lần thứ tám về Chiến lược Phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.
2. Cục Thủy sản (2023). Báo cáo tại Hội nghị Tổng kết công tác năm 2023.
3. Tổng cục Du lịch (2022). Cơ sở dữ liệu Du lịch Việt Nam.

Ngày nhận bài: 22/12/2023

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 28/12/2023

Ngày chấp nhận đăng bài: 5/1/2024

Thông tin tác giả:

ThS. LÊ MINH THÀNH

Khoa Kế toán và Kiểm toán,

Trường Đại học Kinh tế - Kỹ thuật công nghiệp

CURRENT SITUATION AND SOLUTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF VIETNAM'S MARINE ECONOMY BY 2030

● Master. **LE MINH THANH**

Faculty of Accounting and Auditing

University of Economics - Technology for Industries

ABSTRACT:

According to the Strategy for Sustainable Economic Development of Vietnam until 2030, the following industries, including tourism and marine services, marine economics, exploitation of oil and gas and other marine mineral resources, aquaculture and exploitation of seafood, coastal industries, renewable energy, and new marine economic sectors, will be the spearheads for successful development and breakthroughs in the marine economy. This paper analyzed the current marine economic development in recent times and pointed out limitations in aquaculture, seafood exploitation, marine tourism development, and marine traffic. Based on the paper's findings, some solutions were proposed to facilitate the marine economy's achievement of its set goals.

Keywords: marine economy, seafood, traffic, pollution, marine tourism.