

PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN VIỆT NAM: THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

*Nguyễn Ngọc Thanh**

*Phạm Thị Thanh Bình***

Việt Nam là quốc gia có nhiều lợi thế về tài nguyên biển với bờ biển dài 3.260 km trải dọc chiều dài đất nước, trên 1 triệu km² biển. Trung bình 100 km² đất liền có 1 km bờ biển (cao gấp 6 lần tỷ lệ trung bình của thế giới) với khoảng 3.000 hòn đảo lớn nhỏ. Biển Việt Nam chứa nguồn tài nguyên, thiên nhiên phong phú, đa dạng với trữ lượng, quy mô lớn, cho phép phát triển nhiều lĩnh vực kinh tế biển quan trọng. Biển đã và đang đóng góp rất lớn cho nền kinh tế Việt Nam.

1. Thực trạng phát triển kinh tế biển Việt Nam

Kinh tế biển (theo nghĩa hẹp, bao gồm đánh bắt, dầu khí và vận tải; theo nghĩa rộng, bao gồm khoáng sản biển, vận tải biển, quốc

phòng, du lịch và giải trí biển, các dịch vụ biển...) đã đạt được nhiều thành tựu, đóng góp to lớn vào tăng trưởng kinh tế Việt Nam. Các ngành kinh tế có liên quan trực tiếp tới khai thác biển như đóng và sửa chữa tàu biển, chế biến dầu khí, chế biến thủy, hải sản, thông tin liên lạc, v.v... đã có bước phát triển, nhưng quy mô còn nhỏ bé (chỉ chiếm khoảng 2% kinh tế biển và 0,4% tổng GDP cả nước). Quy mô kinh tế biển Việt Nam năm 2005 đạt khoảng hơn 184 nghìn tỷ đồng (tương đương với khoảng 12 tỷ USD); trong khi sản lượng kinh tế biển của thế giới năm 2001 ước 1.300 tỷ USD, Nhật Bản năm 2003 là 468,5 tỷ USD, Hàn Quốc là 33,4 tỷ USD. Cơ sở hạ tầng các vùng biển, ven biển và hải đảo còn yếu kém, lạc hậu. Hệ thống cảng biển nhỏ bé, manh mún. Năm 2005, trong tổng số 126 cảng biển ở các vùng, miền thì chỉ có 4 cảng có công suất trên 10 triệu

* Tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế-Đại học Quốc gia HN

** Tiến sĩ, Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới

tấn/năm và 14 cảng có công suất trên 1 triệu tấn/năm. còn lại đều là cảng quy mô nhỏ, khả năng neo đậu được tàu với trọng tải 3.000 tấn. Thiết bị nhìn chung còn lạc hậu và chưa đồng bộ nên hiệu quả thấp. Các chỉ tiêu hàng hóa thông qua cảng trên đầu người rất thấp so với các nước trong khu vực (chỉ bằng 1/140 của Singapore, 1/7 của Malaysia và 1/5 của Thái Lan). Năng suất xếp dỡ bình quân chỉ đạt mức trung bình thấp so với các nước trong khu vực (khoảng 2.500-3.000 tấn/mét/năm). Đến nay, Việt Nam vẫn chưa có đường bộ cao tốc chạy dọc theo bờ biển, nối liền các thành phố, khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển thành một hệ thống kinh tế biển liên hoàn. Các sân bay ven biển và trên một số đảo còn nhỏ, các thành phố, thị trấn, khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển đang trong thời kỳ bắt đầu xây dựng. Hệ thống các cơ sở nghiên cứu khoa học - công nghệ biển, đào tạo nhân lực cho kinh tế biển, các cơ sở quan trắc, dự báo, cảnh báo thời tiết, thiên tai, các trung tâm tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn... trang bị thô sơ.

Khai thác hải sản là lĩnh vực kinh tế đặc trưng của biển và tạo việc làm cho hơn 5 vạn lao động đánh cá trực tiếp và 10 vạn lao động dịch vụ nghề cá. Khai thác hải sản (bao gồm đánh bắt, nuôi trồng và chế biến) đã trở thành một trong những ngành có tốc độ tăng trưởng xuất khẩu cao. Riêng lĩnh vực đánh bắt khơi xa, nhà nước đã đầu tư hơn 1.300 tỷ đồng trong giai đoạn (1997 - 2007) để

đóng 1.292 chiếc tàu đánh bắt xa bờ trong Chương trình đánh bắt cá xa bờ, tuy nhiên chưa đem lại kết quả như mong đợi.

Các ngành kinh tế liên quan trực tiếp đến biển như chế biến sản phẩm dầu, khí; chế biến thủy hải sản, đóng và sửa chữa tàu biển, sản xuất muối biển công nghiệp, các dịch vụ kinh tế biển và ven biển (như thông tin, tìm kiếm cứu nạn hàng hải, dịch vụ viễn thông công cộng biển trong nước và quốc tế, nghiên cứu khoa học - công nghệ biển, xuất khẩu thuyền viên, v.v...). chủ yếu mới ở mức đang bắt đầu xây dựng, hình thành và quy mô còn nhỏ.

Theo thống kê của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, kinh tế biển đóng góp khoảng 47% - 48% GDP giai đoạn 2000 - 2008, trong đó GDP của riêng kinh tế biển chiếm khoảng 22% tổng GDP cả nước. Các ngành kinh tế biển đóng góp lớn như: dầu khí 64%; hải sản 14%; vận tải biển và dịch vụ cảng biển 11%; du lịch biển khoảng 9%. Các ngành kinh tế liên quan trực tiếp đến khai thác biển như đóng tàu, sửa chữa tàu biển, chế biến dầu khí, chế biến thủy sản, thông tin liên lạc... bước đầu phát triển mạnh. Tuy nhiên, so với thế giới, khai thác lợi thế từ biển của nước ta còn nhiều hạn chế, khó khăn và yếu kém. Quy mô kinh tế chưa tương xứng với tiềm năng, giá trị tổng sản phẩm hàng năm còn nhỏ bé, chỉ bằng 1/20 của Trung Quốc; 1/94 của Nhật Bản; 1/7 của Hàn Quốc và 1/20 kinh tế biển của thế giới.

Du lịch biển là một tiềm năng kinh doanh lớn. Tuy nhiên, ngành du lịch biển vẫn chưa có những sản phẩm dịch vụ đặc sắc, có tính cạnh tranh cao so với khu vực và quốc tế. Việt Nam cũng chưa có khu du lịch biển tổng hợp đạt quy mô và trình độ quốc tế.

Trong bối cảnh mở cửa và hội nhập nghĩa là phải cạnh tranh quốc tế để tồn tại và phát triển. So với sự phát triển kinh tế biển của thế giới thì thấy rõ ràng rằng với lợi thế nằm trên bờ tây của biển Đông - một biển lớn, thuộc loại quan trọng nhất khu vực châu Á-Thái Bình Dương và thế giới - nhưng Việt Nam chưa khai thác được hết thế mạnh của kinh tế biển, là do:

Thứ nhất, chưa nhận thức rõ về vị trí, vai trò của biển đối với cuộc sống và sự phát triển. Tuy là quốc gia biển, nhưng người Việt Nam lại chưa nhận thức được truyền thống kinh tế và văn hoá biển đặc sắc. Vì vậy, cần phải thay đổi cách tư duy về quản lý và khai thác tài nguyên biển. Tư duy mới là phải đối mặt với biển, phải có bản năng chinh phục biển và chế ngự biển khơi.

Thứ hai, chưa có sự quan tâm đầy đủ, đúng mức tới sự phát triển kinh tế biển. Việt Nam chưa có một cơ quan Nhà nước để quản lý tổng hợp, thống nhất về biển. Ở cấp trung ương tuy đã có Ban Chỉ đạo biển Đông - Hải đảo (thành lập năm 1993), nhưng rất hạn chế về công tác quản lý nhà nước. Nhiều bộ, ngành cùng tham gia quản lý biển nên có tình trạng chông chéo, trong khi nhiều khâu

lại bị bỏ trống. ở các địa phương chưa có bộ máy tổ chức quản lý biển thống nhất nên rất lúng túng và có tình trạng buông lỏng hoặc rất yếu trong lĩnh vực quản lý biển.

Thứ ba, thiếu vốn để đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng. Cũng như các nước đang phát triển khác, nền kinh tế Việt Nam còn nghèo, thu nhập bình quân đầu người không cao, chưa đủ vốn đầu tư để phát triển kinh tế biển, trước hết là đầu tư cho cơ sở hạ tầng.

Thứ tư, do sự tranh chấp khu vực biển Đông. Khu vực biển Đông hiện đang còn có sự tranh chấp, nên việc hợp tác quốc tế để phát triển kinh tế ở khu vực này còn gặp một số khó khăn. Việc giải quyết các tranh chấp liên quan đến biển chưa có các quy định cụ thể và còn nhiều bất cập.

Tuy nhiên, những năm gần đây, kinh tế trên một số đảo đã có bước phát triển nhờ chính sách di dân và đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng trên các đảo (hệ thống giao thông, mạng lưới điện, cung cấp nước ngọt, trường học, bệnh xá...)

2. Giải pháp phát triển kinh tế biển Việt Nam

Thực hiện chủ trương phát triển kinh tế biển của Đảng và Nhà nước, trong những năm qua, cùng với việc đẩy mạnh quá trình đổi mới và mở cửa, các lĩnh vực kinh tế biển đang được tăng cường triển khai và đã thu được những kết quả khả quan. Kinh tế biển Việt Nam hiện đã có bước chuyển biến đáng

kê. Cơ cấu ngành nghề đang có sự thay đổi lớn. Ngoài các ngành nghề truyền thống, đã xuất hiện nhiều ngành kinh tế biển gắn với công nghệ - kỹ thuật hiện đại như khai thác dầu khí, đánh bắt xa bờ, vận tải biển, du lịch biển - đảo và tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn... Việc khai thác nguồn lợi biển đã có đóng góp quan trọng cho sự phát triển của đất nước, nhất là cho xuất khẩu (dầu khí, hải sản...). Kinh tế biển đã được chú ý hơn và các công việc về biển đã làm được nhiều hơn như hoạch định biên giới trên biển, ban hành khung luật pháp, phát triển các hải đảo kết hợp bảo vệ quốc phòng, an ninh trên biển.

Hội nhập quốc tế được coi như là điểm then chốt trong chiến lược phát triển kinh tế biển Việt Nam, trong đó ngành công nghiệp đóng tàu phải được mở cửa, hội nhập sâu rộng để thu hút công nghệ hiện đại, vốn lớn và nhiều hợp đồng cho sự phát triển của ngành và các dịch vụ hàng hải

Quy hoạch phát triển kinh tế biển phải được đặt trong tư duy tổng thể phát triển hệ thống đảo với khoảng 3000 hòn đảo lớn nhỏ. Đối với các cụm đảo nhỏ hoang sơ, nên phát triển kinh tế đảo với bảo tồn thiên nhiên, du lịch sinh thái biển đảo. Đối với các cụm đảo lớn, nên xây dựng các trung tâm kinh tế hải đảo toàn diện có ảnh hưởng lan rộng ra các vùng xung quanh.

Mục tiêu thực hiện chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 là phấn đấu đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển; làm giàu từ

biển, phát triển toàn diện các ngành, nghề biển gắn với cơ cấu phong phú, hiện đại, tạo ra tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả cao với tầm nhìn dài hạn. Phấn đấu đến năm 2020, kinh tế biển đóng góp khoảng 53 - 55% GDP. 55 - 60% kim ngạch xuất khẩu của cả nước, giải quyết tốt các vấn đề xã hội, cải thiện đời sống của nhân dân vùng biển và ven biển. Phấn đấu thu nhập bình quân đầu người cao gấp 2 lần so với thu nhập bình quân chung của cả nước.

Đề xây dựng một nền khoa học kinh tế biển hiện đại, một quốc gia mạnh về biển với tầm nhìn dài hạn, Việt Nam cần phải triển khai hàng loạt các giải pháp nghiên cứu về biển, cả chiến lược, chính sách lẫn khoa học - công nghệ biển.

Thứ nhất, phát triển mạnh giao thông vận tải biển để đáp ứng nhu cầu xuất, nhập khẩu hàng hoá. Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển giao thông vận tải biển. Hệ thống cảng của nước ta gồm cảng biển và cảng sông với khoảng trên 90 cảng lớn nhỏ và được phân bố tương đối đều dọc theo bờ biển từ Bắc vào Nam. Hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 6 nhóm: 1) Nhóm cảng biển phía bắc; 2) Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ; 3) Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ; 4) Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ; 5) Nhóm cảng vùng Đông Nam Bộ; và 6) Nhóm cảng đồng bằng sông Cửu Long. Cùng với hệ thống cảng, kho bãi, biển Việt Nam thông với hai đại dương lớn là

Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Những điều kiện thuận lợi này là cơ sở quan trọng để phát triển giao thông vận tải biển. Vận chuyển hàng hoá bằng đường biển đã tăng 6 lần trong giai đoạn (1995-2006). Định hướng xây dựng qui hoạch là phấn đấu đến năm 2020, hệ thống cảng biển Việt Nam sẽ thông qua khoảng 300 triệu tấn hàng hóa, phát triển các cảng nước sâu, cảng trung chuyển, cảng cửa ngõ quốc tế, và có khả năng tiếp nhận tàu đến 80.000 DWT tại các vùng kinh tế trọng điểm. Xây dựng một số thương cảng quốc tế và tập đoàn kinh tế mạnh có tầm cỡ khu vực. Các tập đoàn kinh tế này sẽ trở thành lực lượng nòng cốt trong phát triển kinh tế biển. Các lĩnh vực cần được chú trọng là khai thác và chế biến dầu khí, khoáng sản, hàng hải, công nghiệp đóng tàu, vận tải biển, khai thác và chế biến hải sản.

Thứ hai, tăng cường hợp tác quốc tế về biển, đào tạo, huấn luyện thuyền viên. Tăng cường hợp tác quốc tế về biển để khai thác có hiệu quả mọi tiềm năng kinh tế biển và bảo đảm nhiệm vụ an ninh quốc phòng. Mở rộng hợp tác quốc tế với các nước lân cận biển Đông và những nước có tiềm lực kinh tế, khoa học – công nghệ mạnh về biển để bảo vệ chủ quyền quốc gia trên biển. Cùng với đó cần hợp tác phát triển nguồn nhân lực biển để đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội vùng biển và ven biển.

Nguồn nhân lực biển Việt Nam đang thiếu hụt nghiêm trọng, ước tính thiếu hụt

khoảng 800 thuyền viên vào năm 2010. Nếu tính cả sĩ quan tham gia vào thị trường xuất khẩu thì sự thiếu hụt lên tới 1000 người. Để giảm thiểu sự thiếu hụt này, nhà nước cần khuyến khích xây dựng một số cơ sở đào tạo ngành nghề về biển (đại học, cao đẳng, dạy nghề) ở các thành phố biển. Xây dựng Trung tâm đào tạo huấn luyện thuyền viên dựa trên nguồn kinh phí tài trợ của nhà nước và của tư nhân, đồng thời hợp tác với nước ngoài để đào tạo nguồn nhân lực theo tiêu chuẩn quốc tế. Bên cạnh đó, cần phát triển dịch vụ hàng hải và hiện đại cơ sở vật chất kỹ thuật cho khâu quản lý điều hành nhằm bảo đảm an toàn hàng hải và dịch vụ hàng hải. Phát triển thương mại biển, đảo và vùng ven biển có trọng điểm để sớm hình thành một số trung tâm thương mại mạnh tại một số khu vực biển. Duy trì tốc độ tăng trưởng xuất khẩu hải sản cao, ổn định và bền vững, cải thiện cơ cấu xuất khẩu theo hướng nâng cao tỷ trọng mặt hàng chế tạo, sản phẩm chế biến.

Thứ ba, tập trung phát triển du lịch biển và các dịch vụ biển. Du lịch và giải trí biển là một lĩnh vực hoạt động kinh tế biển. Việt Nam có gần 200 điểm du lịch và nghỉ dưỡng nằm dọc các vùng ven biển từ Bắc vào Nam với nhiều địa danh du lịch biển nổi tiếng, trong đó Vịnh Hạ Long và Vịnh Nha Trang được coi là 2 trong số 29 vịnh đẹp nhất thế giới. Các hoạt động du lịch biển và dịch vụ biển đã đóng góp giải quyết đáng kể về thu nhập cũng như giảm thất nghiệp, xoá đói

nghèo, bảo đảm an ninh quốc gia vùng biển. Du lịch biển có tiềm năng kinh doanh lớn. Hàng năm, du lịch biển thu hút 80% lượng khách của toàn ngành. Vùng biển và ven biển tập trung tới $\frac{1}{4}$ khu du lịch tổng hợp và hơn $\frac{1}{2}$ khu du lịch chuyên đề. Tuy nhiên, ngành du lịch biển vẫn chưa có những sản phẩm dịch vụ đặc sắc, có tính cạnh tranh cao so với khu vực và quốc tế, chưa có khu du lịch biển tổng hợp đạt qui mô và trình độ quốc tế. Phát triển du lịch biển và các dịch vụ biển đã đem lại lợi ích kinh tế to lớn cho các quốc gia có biển như Nhật Bản, Singapore, Hà Lan, Đan Mạch, Mỹ... Những năm gần đây, du lịch, nghỉ dưỡng cũng như giải trí biển Việt Nam đã được mở rộng đáng kể, có nhiều trung tâm du lịch biển quan trọng, có vị trí địa lý thuận lợi, nằm trên tuyến du lịch quốc tế Đông Nam Á. Doanh thu du lịch biển tăng 5 lần giai đoạn (2000 – 2006), Mục tiêu năm 2010 thu hút khoảng 4-5 triệu lượt khách quốc tế, 20 - 30 triệu lượt khách trong nước đến du lịch biển.

Thứ tư, tăng cường khai thác năng lượng, khoáng sản, thủy sản biển. Đẩy mạnh sản xuất muối biển trên cơ sở thâm canh, cải tiến kỹ thuật, nâng cao năng suất các đồng muối hiện có.

Mặc dù ngành khai thác dầu thô và khí thiên nhiên trên biển Việt Nam mới được bắt đầu từ năm 1986, nhưng hiện đang đứng ở vị trí thứ 4 ở Đông Nam Á và thứ 44 trong Cộng đồng các quốc gia khai thác dầu mỏ

trên thế giới. Ngành dầu khí là một trong những ngành kinh tế mũi nhọn có tiềm lực kỹ thuật, vật chất lớn và hiện đại nhất trong những ngành khai thác biển, đồng thời cũng là một trong những ngành xuất khẩu thu được nhiều ngoại tệ nhất. Đẩy mạnh phát triển công nghiệp ven biển, trước hết là dầu mỏ, khí đốt, than, quặng kim loại, khai thác ilmenit và các mỏ cát thủy tinh nằm dọc theo bờ biển đã phát triển mạnh. Chuẩn bị điều kiện khai thác khoáng sản ở biển sâu từ sau năm 2010. Bên cạnh khai thác khoáng sản biển, thì thủy sản cũng đóng vai trò quan trọng vì thủy sản là nguồn tài nguyên tái tạo, phát triển dựa trên nền tảng của các hệ sinh thái. Kinh tế thủy sản bảo đảm và cải thiện kế sinh nhai cho dân cư sống ở vùng nông thôn ven biển và hải đảo. Tiếp tục phát triển nuôi trồng và đánh bắt thủy hải sản để đến năm 2010 đạt tổng sản lượng 4 triệu tấn. Mở rộng thêm diện tích những nơi thuận lợi nhất cho nghề muối, đưa diện tích các đồng muối lên 30- 35 nghìn ha vào năm 2010.

Thứ năm, phát triển kết cấu hạ tầng biển trên cơ sở đầu tư nâng cấp các cụm cảng, đáp ứng yêu cầu xuất nhập khẩu.

Năm 2008, khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua 49 cảng đạt gần 144 triệu tấn, tăng 7,3% so với năm 2007, thấp hơn mức tăng trưởng bình quân các năm trước khoảng 13%. Mục tiêu đặt ra là nâng công suất cụm cảng phía Bắc lên 60 - 70 triệu tấn, miền Trung 40 - 50 triệu tấn/năm.

miền Nam 90 - 100 triệu tấn vào năm 2010. Nâng cấp và chuẩn bị điều kiện xây mới một số sân bay ven biển. Khẩn trương xây dựng các cảng biển nước sâu, qui mô lớn có thể tiếp nhận các tàu biển trọng tải lớn từ 50.000 – 100.000 DWT. Xu thế vận tải hiện nay là sử dụng tàu có trọng tải lớn, áp dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức. Do vậy, việc xây dựng các cảng nước sâu với trang thiết bị hiện đại, công nghệ quản lý điều hành tiên tiến là yêu cầu cấp thiết. Đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng cầu, đường, luồng lạch, điện, nước tại các dự án cảng biển đang triển khai theo qui hoạch tại các khu vực kinh tế trọng điểm. Cùng với đó tăng cường vai trò quản lý nhà nước trong điều tiết thị trường, cải tiến thủ tục hải quan, nhất là các thủ tục áp dụng cho hàng hóa trung chuyển tại các cảng nước sâu và qui chế tại cảng mở. Ngành hàng hải Việt Nam cần 4 - 5 tỉ USD từ nay đến năm 2015 để đầu tư phát triển cảng biển. Năm 2008, cảng biển Nam Ninh (cảng đầu tiên đạt tiêu chuẩn quốc tế ở phía bắc) chính thức được đưa vào khai thác đã đánh dấu sự phát triển mới của ngành vận tải biển Việt Nam trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế

Tóm lại, mục tiêu của Cộng đồng quốc tế nói chung và của từng quốc gia ven biển nói riêng là phát triển bền vững như Chương trình nghị sự XXI của Liên hợp quốc đã đưa ra. Phát triển kinh tế biển Việt Nam hiện chưa được coi là bền vững. Vì vậy, để phát

triển một nền kinh tế biển hiệu quả, bền vững và có khả năng hội nhập quốc tế cần có một phương pháp quản lý biển tổng hợp, đảm bảo được an ninh sinh thái và an ninh xã hội ở vùng biển đảo và ven biển. Thêm nữa là phải thay đổi cách tư duy về quản lý và khai thác tài nguyên biển, phải chinh phục biển và chế ngự biển khơi, có như vậy, mục tiêu “trở thành một quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển vào năm 2020” của chính phủ Việt Nam mới có khả năng trở thành hiện thực.

Tài liệu tham khảo

1. Bùi Tất Thắng (2007), *Về chiến lược phát triển kinh tế biển của Việt Nam*, Tạp chí Kinh tế và dự báo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, số tháng N 7/2007.
2. Đào Duy Quát (2008), *Phát triển kinh tế và bảo vệ chủ quyền biển, đảo Việt Nam*, Ban Tuyên giáo Trung Ương. NXB Chính trị Quốc gia.
3. Nguyễn Nhâm (2009), *Các nước lớn điều chỉnh chiến lược biển - những quan tâm từ góc độ kinh tế biển của Việt Nam*, Tạp chí Quản lý nhà nước, số 158/2009, P. 7-10.
4. Trần Cảnh Vinh (2005), *Những xu hướng phát triển giao thông vận tải biển Việt Nam trong giai đoạn 15 năm tới (2005-2020)*, Đại học giao thông vận tải TP Hồ Chí Minh.
5. Hội nghị lần thứ IV của Ban chấp hành Trung ương Đảng (Khoá X) về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020.