PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN: KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ MỘT SỐ VẤN ĐỀ ĐỐI VỚI VIỆT NAM

BÙI THỊ THANH HƯƠNG(*)

Biển là nguồn tài nguyên quý giá và kinh tế biển đóng vai trò rất quan trọng trong nền kinh tế quốc dân của mỗi nước. Thế kỷ XXI được coi là "Thế kỷ của biển và đại dương", trong đó việc khai thác kinh tế biển đã trở thành vấn đề quan trọng mang tính chiến lược của hầu hết các quốc gia trên thế giới, trong đó có Việt Nam. Với đường bờ biển dài tới 3.260 km, trải dài trên 13 vĩ độ và diện tích vùng biển khoảng 1.000.000 km^2, biển Việt Nam có nhiều nguồn tài nguyên phong phú và đa dạng, với trữ lượng thuộc loại khá, tạo điều kiện tốt để phát triển kinh tế. Tuy nhiên, về cơ bản, kinh tế biển Việt Nam vẫn chưa được quy hoạch để phát triển xứng tầm với tiềm năng của nó. Bài viết này phân tích những thành công trong chiến lược phát triển kinh tế biển của một số nước trên thế giới, hy vọng cung cấp những kinh nghiệm hữu ích cho việc phát triển kinh tế biển ở Việt Nam.

I. Khái quát về kinh tế biển

Theo Tổ chức Hợp tác khu vực trong quản lý môi trường các biển Đông Á (PEMSEA)(*), kinh tế biển về cơ bản bao gồm:

a. Thương mại theo đường biển (maritime trade), là hoạt động trao đổi buôn bán hàng hóa vận chuyển bằng đường biển giữa các quốc gia trong cùng khu vực hoặc giữa các châu lục, thể hiện qua giá trị hoặc khối lượng hàng hóa được luân chuyển trong một năm. Thương mại đường biển giúp thúc đẩy đầu tư sản xuất và phát triển dịch vụ của các quốc gia thông qua việc thực hiện giá trị của hàng hóa trong trao đổi. Nhờ đó, giúp một nước hội nhập vào kinh tế toàn cầu, đa dạng hóa sản phẩm dịch vụ của mình để đáp ứng tốt nhất nhu cầu trao đổi giữa các nước và giữa các khu vực.

b. Hệ thống các khu kinh tế, khu công nghiệp và các cảng biển: Đóng vai trò quan trọng trong việc cung cấp hạ tầng cơ sở vật chất, kỹ thuật thúc đẩy các hoạt động kinh tế biển như đóng tàu; cung ứng phương tiện vật tư, kỹ thuật phục vụ cho khai thác, đánh bắt hải sản; phục vụ khai khác tiềm năng du lịch, vận tải biển; và là nơi chung

---

(*) PEMSEA là chương trình hợp tác tầm khu vực giữa Chương trình Phát triển Liên Hiệp Quốc (UNDP) và Văn phòng Dịch vụ Dự án của Chương trình Phát triển Liên Hiệp Quốc (UNOPS). Chương trình được khởi động vào năm 1994, thay thế cho dự án cũ có tên gọi Kiểm soát và phòng tránh Ô nhiễm biển trong khu vực biển Đông Á.

(*) ThS., Viện Thông tin Khoa học xã hội.

chuyển, chế biến các sản phẩm được khai thác từ biển.

c. Vận tải biển: Gắn liền với hoạt động thương mại đường biển, giúp nhanh chóng vận chuyển hàng hóa giữa các nước, đem lại nguồn thu từ cước phí vận tải.

d. Công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển: Sản xuất và sửa chữa phương tiện vận chuyển bằng đường biển.

e. Khai thác đánh bắt thủy sản phục vụ nhu cầu thực phẩm trong nước và chế biến xuất khẩu.

f. Khai thác dầu và khí đốt trong thềm lục địa để đảm bảo an ninh năng lượng và cho xuất khẩu.

g. Du lịch biển và dịch vụ nghỉ dưỡng

h. Các hoạt động phụ trợ khác như hậu cần, giao nhận vận tải, bảo hiểm, đánh giá kiểm định chất lượng tàu biển, tiếp nhiên liệu tại cảng, đào tạo đội ngũ thủy thủ, ngân hàng…

II. Kinh nghiệm phát triển kinh tế biển của một số nước trên thế giới

1. Vương quốc Anh

Là một nước công nghiệp phát triển, từ lâu Anh đã chú trọng phát triển kinh tế biển và coi đó là một trong những ngành thế mạnh của mình. Cảng London từng là cảng biển lớn nhất thế giới trong thế kỷ XVIII và XIX, đóng vai trò quan trọng trong việc tạo nên sức mạnh của "đế quốc Anh" thời bấy giờ.

- Các ngành nghề chính trong cơ cấu kinh tế biển

Trong vài thập kỷ gần đây, đối mặt với cạnh tranh gay gắt trên toàn cầu, đặc biệt là các nền kinh tế mới nổi, sức cạnh tranh của một số ngành trong kinh tế biển nước này đã bị suy yếu đôi chút. Hàng năm doanh thu từ kinh tế biển đóng góp khoảng 5-7% vào GDP cả nước. Trong năm 2010, kinh tế biển đóng góp 46 tỉ £ (khoảng 74 tỉ USD) vào GDP(*).

Trong cơ cấu kinh tế biển, công nghiệp tàu biển và năng lượng biển là hai ngành mạnh nhất, với vị trí thứ 4 châu Âu về công nghiệp đóng tàu và số 1 thế giới về công nghiệp nghiên cứu và chuyển đổi năng lượng biển. Đây cũng là hai ngành được Chính phủ Anh chú trọng đầu tư phát triển. Dự kiến tới năm 2020, Anh sẽ chi tới 75 tỉ £ (gần 123 tỉ USD) cho nghiên cứu năng lượng gió biển. Hàng năm kể từ năm nay tới 2050, Chính phủ sẽ chi khoảng 4 tỉ £ (hơn 6,5 tỉ USD) cho việc nghiên cứu và chuyển đổi năng lượng sóng biển và thủy triều.

Khối thương mại biển bao gồm nghiên cứu, phát triển và thiết kế, đóng mới, bảo dưỡng, sửa chữa tàu biển và các thiết bị dùng cho vận tải biển. Khối này có doanh thu khoảng 3 tỉ £ mỗi năm (khoảng 5 tỉ USD) và tạo việc làm cho gần 40.000 nhân công. Ngành đóng tàu biển của Anh rất thành công trên thị trường Viễn Đông và thị trường châu Âu.

Ngành chế tạo tàu chiến của Anh có tiếng từ xưa với các sản phẩm thông dụng như tàu chiến đấu cỡ lớn, tàu ngầm và các vũ khí hiện đại trang bị cho tàu chiến. Mỗi năm ngành này thu về hơn 3 tỉ £ (khoảng 5 tỉ USD) với hơn 50% từ xuất khẩu. Thế mạnh của ngành này nằm ở công nghệ mới nhất với độ chính xác cao nhất và giá tốt hơn so với một số đối thủ cạnh tranh như Mỹ và Đức.

Ngành dịch vụ giải trí biển như du lịch, sản xuất các loại tàu du lịch, motor đua trên biển… cũng chiếm tỉ

(*) GDP năm 2010 của Anh đạt khoảng 2.472 tỉ USD (theo 2).

trọng lớn trong cơ cấu biển với doanh thu 3,2 tỉ £/năm (5,5 tỉ USD). Ngành này luôn giữ tốc độ tăng trưởng cao trên 10% mỗi năm.

- Quản lý của chính phủ đối với hoạt động kinh tế biển

Mỗi mảng trong kinh tế biển đều có sự quản lý và tác động của các cơ quan thuộc Chính phủ, cụ thể:

+ Bộ Quốc phòng quản lý khâu nghiên cứu chế tạo và giao dịch tàu chiến

+ Tổ chức Quản lý Tài nguyên biển thuộc Bộ Môi trường, thực phẩm và nông thôn điều hành việc hoạch định, cấp phép và quản lý các hoạt động diễn ra trên biển như khai thác đánh bắt hải sản, thăm dò tài nguyên biển…

+ Bộ Năng lượng và Khí hậu luôn kiểm tra giám sát để đảm bảo nồng độ carbon ở mức an toàn trong hoạt động nghiên cứu chế tạo biến đổi năng lượng biển thành điện năng

+ Bộ Vận tải ban hành quy định về thiết kế và vận hành tàu biển…

Trong năm 2010, Chính phủ Anh đã ủy quyền cho Liên đoàn Kinh tế biển và Hiệp hội doanh nghiệp trong ngành công nghiệp biển xây dựng khung chiến lược phát triển dài hạn cho kinh tế biển Anh nhằm tăng tỉ lệ thị phần hiện có 3% trên thị trường toàn cầu trị giá 2 nghìn tỉ £ (3,26 nghìn tỉ USD) (theo: 3). Chiến lược này sẽ tập trung vào việc phát triển nhân lực, xây dựng thương hiệu cho các ngành kinh tế biển, nghiên cứu và phát triển công nghệ mới ứng dụng cho ngành sản xuất và dịch vụ, cải tiến bộ máy quản lý và tăng cường bảo vệ môi trường, phục hồi tài nguyên biển. Anh đặt mục tiêu đạt tỉ trọng 5-7% giá trị thị trường kinh tế biển toàn cầu 10 năm tới.

2. Singapore

Là một quốc đảo có diện tích khiêm tốn chưa tới 700km^2, với rất ít tài nguyên thiên nhiên, phần lớn thực phẩm và nguồn nước phải nhập khẩu, nhưng Singapore lại là một trong những nền kinh tế phát triển hàng đầu châu Á và có vị thế trên thế giới. Biển là một trong số ít tài nguyên thiên nhiên mà Singapore có, chính vì vậy mà ngay từ đầu, Chính phủ Singapore đã xác định kinh tế biển là một trong những ngành quan trọng đối với phát triển đất nước.

Bí quyết phát triển kinh tế biển của Singapore nằm ở nỗ lực giảm mọi chi phí kinh doanh và tăng cường tay nghề cho nhân lực để tạo ưu thế cạnh tranh cả về giá và chất lượng sản phẩm, dịch vụ. Nhìn chung, dịch vụ chiếm phần lớn trong cơ cấu kinh tế và điều đó cũng không ngoại lệ với kinh tế biển của Singapore, với những nét chính sau:

- Hệ thống cảng biển hiện đại, lớn nhất thế giới

Cảng biển là ngành phát triển nhất trong kinh tế biển của Singapore. Cảng biển Singapore được tăng cường đầu tư cho cơ sở vật chất kỹ thuật cùng trang thiết bị hiện đại và mạng công nghệ thông tin máy tính, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho thông quan. Ngay từ đầu những năm 1970, Singapore là nước đầu tiên trong khu vực Đông Nam Á trang bị phương tiện bốc xếp và dỡ container. Hệ thống cảng biển luôn được nâng cấp và bổ sung công nghệ, trang bị hiện đại nhất để đáp ứng lượng thông quan 24/24. Chính vì vậy mà vài năm trở lại đây, Cảng Singapore liên tục đứng đầu thế giới về tổng lượng container thông

quan và bốc xếp qua cảng, đạt từ 26 triệu tới gần 29 triệu TEU(*). Khối lượng này nhỉnh hơn đôi chút so với lượng thông quan tại cảng Thượng Hải-Trung Quốc xếp thứ 2 và cảng Hồng Kông, xếp thứ 3 trong danh sách 20 cảng container lớn nhất thế giới năm 2009 và 2010. Tính đến hết năm 2010, Cảng Singapore kết nối với hơn 320 hãng vận tải biển và 738 cảng khắp thế giới. Lượng tàu thương mại đăng ký tại Singapore cũng đạt con số ấn tượng là 45,6 triệu tấn tổng hợp năm 2010, hơn gấp đôi so với 10 năm trước và nằm trong 10 nước có lượng tàu đăng ký lớn nhất thế giới (xem thêm: 4).

- Công nghiệp đóng tàu đa dạng về sản phẩm và đạt tiêu chuẩn cao về chất lượng

Từ một trung tâm sửa chữa và đóng tàu không tên tuổi trong khu vực, công nghiệp đóng và sửa chữa tàu của Singapore đã phát triển tới mức ngang tầm quốc tế với ưu thế về thời gian giao hàng, chất lượng cao và giá cả hợp lý. Tàu cáp, tàu container, tàu chở dầu và chế phẩm dầu, tàu hải quân, tàu tuần tra biển, tàu chiến đấu lớn… là ưu thế của công nghiệp đóng tàu Singapore. Ngoài ra, công nghiệp tàu biển của nước này cũng mạnh về xây dựng các giàn khoan phục vụ khai thác dầu khí, thiết kế các giàn khoan ngoài khơi và những dịch vụ hỗ trợ trên biển khác. Hiện Singapore là một trong những nước đứng đầu thế giới về chế tạo giàn khoan và tàu chuyên dụng FPSO(**).

- Chú trọng về đào tạo nhân lực và tuyển dụng nhân công nước ngoài

Với chính sách coi nhân lực là nguồn tài nguyên hữu dụng nhất cho tăng trưởng, chính phủ Singapore rất chú trọng tới đào tạo nhân lực, đặc biệt là đối tượng có trình độ cao cho kinh tế biển. Chế độ đãi ngộ cho nhân công trong ngành biển cũng rất tốt với mức lương được điều chỉnh hàng quý, hàng năm. Singapore cũng mời nhiều kỹ sư nước ngoài có kinh nghiệm và tay nghề cao về làm việc nhằm tận dụng chất xám của họ cũng như tạo điều kiện cho người lao động trong nước học hỏi trực tiếp.

- Thành tựu cơ bản

Doanh thu từ kinh tế biển hàng năm đóng góp khoảng 10% vào GDP toàn quốc (năm 2010 vào khoảng 19 tỉ SGD) và thường duy trì ở mức dương. Theo dự tính của MPA trong báo cáo tổng kết năm 2010, năm 2011 kinh tế biển sẽ tăng trưởng khá ở mức 3% và đóng góp khoảng 13% vào GDP toàn quốc.

3. Trung Quốc

Bước ngoặt lớn nhất trong phát triển kinh tế biển của Trung Quốc là cho phép tư nhân tham gia vào kinh tế biển, nhằm đảm bảo tính trách nhiệm và nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh. Nhờ đó, kinh tế biển Trung Quốc đã có bước nhảy vọt về chất và lượng, chuyển mình từ một nền công nghiệp truyền thống có vị trí khiêm tốn sang ngành kinh tế hiện đại đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc dân. Điều đó được thể hiện rõ theo những bước phát triển dưới đây của kinh tế biển Trung Quốc:

a. Cuộc cách mạng trong quan niệm

Vào đầu những năm 1990, kinh tế biển của Trung Quốc chỉ bó hẹp trong 6 ngành nghề chính: Đánh bắt hải sản,

---

(*) Đơn vị đo lường là TEU, chỉ lượng hàng hóa được container hóa, thông thường là 2TEU cho 1 container 40 ft.

(**) FPSO (Floating Production, Storage and Offloading system) là một dạng tàu chuyên dụng đặc biệt thường được dùng trong khai thác dầu mỏ, trọng tải rất lớn.

Nghề muối, Khai thác than và khoáng sản, Cảng biển và vận tải biển, Du lịch biển, Khai thác dầu và khí đốt. Chưa có công trình nghiên cứu quốc gia nào nhằm khai thác triệt để tiềm năng kinh tế biển và nhà nước cũng chưa ban hành các chính sách hướng dẫn cụ thể về việc quy hoạch kinh tế biển. Kinh tế biển vẫn chỉ là một ngành kinh tế nhỏ trong tổng thể kinh tế quốc dân (5, p.71).

Tuy nhiên, tới năm 1996, Trung Quốc đã xây dựng và cho thực thi chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển có tên gọi "Ocean Agenda 21" với nội dung chính là bảo vệ và sử dụng hợp lý nguồn tài nguyên biển. Cho tới năm 2003, Uỷ ban Nhà nước Trung Quốc đã công bố và cho thực hiện "Chương trình Phát triển Kinh tế Biển Quốc gia", theo đó, kinh tế biển được coi là một trong những ngành công nghiệp quan trọng đối với phát triển kinh tế đất nước và cần có chiến lược phát triển dài hạn, đồng bộ. Nội dung chủ yếu của chương trình bao gồm: Thám hiểm vùng biển, vẽ sơ đồ vùng biển, dự báo về triển vọng của vùng biển phục vụ việc khai thác tài nguyên biển, nghiên cứu và phát triển các ngành khoa học và công nghệ phục vụ cho kinh tế biển, nghiên cứu và soạn thảo luật bảo vệ môi trường và tài nguyên biển, kiểm soát hoạt động khai thác tài nguyên biển, nghiên cứu sinh thái biển, nghiên cứu về mức độ ô nhiễm và các phương pháp ngăn chặn ô nhiễm vùng biển (5, p.71).

Bảng dưới đây thể hiện sự phát triển các ngành nghề dịch vụ trong kinh tế biển theo các giai đoạn từ năm 1982-nay.

TT	1982 - 1991	1992 - 2001	2002 - nay
1.	Đánh bắt hải sản	Đánh bắt hải sản	Đánh bắt hải sản
2.	Nghề muối	Nghề muối	Nghề muối
3.	Vận tải biển, cảng biển	Vận tải biển, cảng biển	Vận tải biển, cảng biển
4.	Du lịch biển	Du lịch biển	Du lịch biển
5.	Khai thác cát và khoáng sản ở biển	Khai thác cát và khoáng sản ở biển	Khai thác cát và khoáng sản ở biển
6.	Khai thác dầu và khí	Khai thác dầu và khí	Khai thác dầu và khí
7.		Sửa chữa và đóng tàu biển	Sửa chữa và đóng tàu biển
8.			Năng lượng biển
9.			Sử dụng tài nguyên nước biển
10.			Thiết kế và xây dựng công trình trên biển
11.			Nghiên cứu vi sinh học biển
12.			Hóa học biển

Nguồn: Viện Nghiên cứu các hoạt động kinh tế biển của Trung Quốc (6)

b. Ban hành và thực hiện các chính sách phát triển đầy tham vọng vì mục tiêu hiệu quả lên hàng đầu

+ Khuyến khích phát triển các ngành kinh tế biển theo hướng vừa phục vụ nội địa và tăng cường mở rộng ra bên ngoài dựa trên cơ sở cạnh tranh về giá với chất lượng đạt chuẩn. Nổi bật là công nghiệp đóng tàu của Trung Quốc, không chỉ đáp ứng 100% nhu cầu thị trường nội địa, trong gần thập kỷ qua, các doanh nghiệp đóng này nước này luôn xếp vị trí nhất nhì thế giới về số đơn hàng đóng tàu biển trên thế giới.

+ Ưu tiên phát triển và nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng biển để đáp ứng tốc độ tăng trưởng nhanh của kinh tế biển. Chính vì vậy mà hệ thống hạ tầng kỹ thuật tại các cảng biển và cầu cảng của Trung Quốc luôn được bảo trì và nâng cấp lên mức độ hiện đại nhất nhằm đáp ứng khả năng đón tiếp các loại tàu trọng tải lớn trên thế giới cũng như khả năng bốc dỡ nhanh nhất. Tính đến nay Trung Quốc có hơn 200 cảng biển với 60

cảng có thể đón tàu trọng tải hơn 10.000 DWT(*).

+ Mở cửa đón chào đầu tư nước ngoài vào các loại hình kinh tế biển, đặc biệt là ngành nghề tạo nhiều việc làm và đảm bảo an ninh lương thực. Nghề nuôi trồng và đánh bắt hải sản là một trong những ngành được Chính phủ Trung Quốc ưu đãi đầu tư nhất trong các hoạt động kinh tế biển. Đây cũng là ngành kinh tế chiếm tỷ trọng lớn trong khối nông nghiệp, khoảng 15% tổng giá trị sản phẩm nông nghiệp toàn quốc tính đến hết năm 2010. Hiện có hơn 10 triệu nhân công Trung Quốc tham gia vào ngành này, chiếm tới 1/3 lao động của toàn bộ hoạt động kinh tế biển (7).

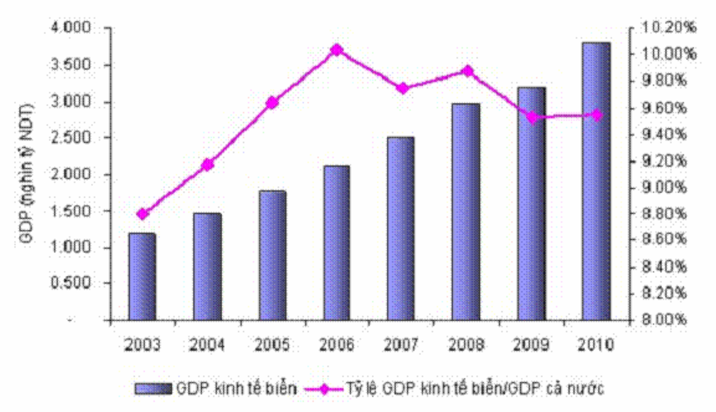
+ Quy hoạch và xây dựng vùng kinh tế biển đặc thù nhằm thúc đẩy hoạt động kinh tế biển. Cuối tháng 2 vừa qua, Trung Quốc đã khánh thành khu kinh tế biển đầu tiên tại tỉnh Sơn Đông có tên gọi là Shandong Peninsula Economic Zone với tổng mức đầu tư lên tới 255 tỉ NDT (38,6 tỉ USD) cho 23 chương trình phát triển kinh tế biển. Trọng tâm đầu tư bước đầu của khu kinh tế biển này là phát triển công nghệ nuôi hải sản, tận dụng nguồn năng lượng mới từ biển, tăng cường hoạt động vận tải-giao nhận quốc tế trên biển, phát triển du lịch biển, văn hóa biển (7).

Những chính sách phát triển kinh tế biển đầy tham vọng của Trung Quốc đã tạo điều kiện cho sự phát triển vượt bậc trong những năm gần đây.

c. Những kết quả đạt được

Sự thay đổi trong quan niệm và cách thức vận hành kinh tế biển đã đem lại tốc độ tăng trưởng kinh tế biển cao và đóng góp ngày càng nhiều vào GDP. Nếu năm 2003, tốc độ tăng trưởng GDP kinh tế biển đạt gần 1,2 nghìn tỉ NDT, chiếm 8,8% GDP toàn quốc thì tới năm 2010, GDP kinh tế biển đạt gần 3,8 nghìn tỉ, chiếm 9,55% GDP toàn quốc.

Biểu đồ dưới đây thể hiện tỷ lệ tăng trưởng GDP kinh tế biển/tăng trưởng GDP toàn nền kinh tế của Trung Quốc trong 8 năm gần đây.



Nguồn: Tác giả tính toán dựa theo số liệu của Viện nghiên cứu các hoạt động trên biển của Trung Quốc và Tổng cục Thống kê Trung Quốc trong các năm từ 2003 đến 2010.

Vận tải và cảng biển là một trong những hoạt động kinh tế biển phát triển nhanh và mạnh nhất. Tính đến nay, Trung Quốc có hơn 2.000 cảng biển với 16 cảng biển có công suất trên 50 triệu tấn/năm. Đặc biệt, trong số 20 cảng container lớn nhất thế giới năm 2010, Trung Quốc nắm giữ tới 6 cảng, bao gồm Cảng Thượng Hải, Hồng Kông, Thẩm Quyến, Thanh Đảo, Ningbo, Quảng Châu và Hạ Môn.

(*) DWT (Deadweight tonnage – tấn trọng tải), là đơn vị đo năng lực vận tải an toàn của tàu thủy tính bằng tấn.

Công nghiệp đóng tàu của Trung Quốc cũng được xếp vào loại nhất nhì thế giới. Theo số liệu từ Hiệp hội đóng tàu Hàn Quốc (KOSHIPA - Korea Shipbuilder's Association) tính đến nửa đầu năm 2010, Trung Quốc chiếm vị trí số 1 thế giới về tổng lượng đặt hàng đóng mới. Tính theo thời gian cùng kỳ, tổng lượng đặt hàng đóng mới tàu trên toàn cầu đạt 12,2 triệu CGT (the Compensated Gross Tones - tấn tổng hợp bù), Trung Quốc chiếm 41%, Hàn Quốc chiếm 38% và Nhật Bản chiếm 4% (theo: 7).

Sự phát triển của kinh tế biển cũng giải quyết được vấn đề việc làm với hơn 33 triệu lao động (gần 3% dân số) hoạt động trong lĩnh vực này tính đến hết năm 2010 (theo: 7).

Với đà tăng trưởng hiện tại, Chính phủ Trung Quốc dự báo trong 5 năm tới, kinh tế biển sẽ đạt mức tăng trưởng 13% hàng năm và chiếm 15% tổng GDP toàn quốc (theo: 7).

III. Một số vấn đề đặt ra đối với Việt Nam

Từ bao đời nay, biển luôn gắn bó chặt chẽ với mọi hoạt động sản xuất, đời sống của dân tộc Việt Nam và ngày càng gắn bó với công cuộc hiện đại hóa, công nghiệp hóa đất nước. Hoạt động kinh tế biển đa dạng hóa trong cả lĩnh vực sản xuất và dịch vụ, từ ngành nông nghiệp như chế biến và nuôi trồng hải sản cho tới công nghiệp như dầu khí, đóng tàu… với doanh thu chiếm tỉ trọng lớn trong toàn bộ các hoạt động kinh tế của đất nước.

Cụ thể, quy mô GDP kinh tế biển[(*)] và vùng ven biển Việt Nam bình quân đạt khoảng 47- 48% GDP cả nước, trong đó GDP của kinh tế "thuần biển" đạt khoảng 20-22% tổng GDP cả nước. Trong các ngành kinh tế biển, đóng góp của các ngành kinh tế diễn ra trên biển chiếm tới 98%, chủ yếu là khai thác dầu khí, hải sản, hàng hải (vận tải biển và dịch vụ cảng biển), du lịch biển. 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 thuỷ hải sản, thông tin liên lạc,...bước đầu phát triển, nhưng hiện tại quy mô còn rất nhỏ bé (chỉ chiếm khoảng 2% kinh tế biển và 0,4% tổng GDP cả nước).

Từ những kinh nghiệm phát triển kinh tế biển thành công của 3 nước trên, có thể khẳng định, chính sách quy hoạch và phát triển đồng bộ của chính phủ chính là yếu tố cơ bản dẫn đến sự thành công đối với kinh tế biển. Cả 3 nước đều đặt yếu tố con người lên hàng đầu trong công cuộc phát triển kinh tế biển. Để tạo lợi thế cạnh tranh về năng suất, chất lượng và giá thành sản phẩm và dịch vụ, họ đặc biệt chú trọng tới ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại. Cảng biển và công nghiệp đóng tàu rất phát triển để nắm bắt và đón đầu nhu cầu phát triển mạnh của thương mại đường biển trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu. Mỗi nước đều tăng cường đầu tư cho lĩnh vực mà họ cho là thế mạnh của mình để tận dụng tối đa lợi thế đó trong cạnh tranh với các nước khác. Trong khi Trung Quốc và Singapore chú trọng tới cảng biển và công nghiệp đóng tàu, còn Anh tập trung cho ngành chế tạo tàu chiến và năng lượng biển. Họ thực sự coi kinh tế biển là một ngành quan trọng cho phát triển kinh tế quốc dân.

Việt Nam cần lưu ý những điểm sau khi xây dựng và thực hiện chiến lược phát triển kinh tế biển của mình:

Thứ nhất, chiến lược phát triển kinh tế biển phải mang tính tổng thể, đồng

---

[(*)] Tổng sản phẩm quốc nội thu được từ toàn bộ hoạt động kinh tế biển.

bộ, hài hòa giữa sự phát triển của các vùng ven biển nói riêng với nền kinh tế nói chung. Cần có chiến lược quy hoạch tổng thể để xây dựng các đặc khu kinh tế biển nhằm phát huy thế mạnh của từng khu, đóng góp cho tăng trưởng chung. Đối tượng tham gia vào xây dựng chiến lược phát triển kinh tế biển không chỉ là các nhà hoạch định chính sách mà cần có sự tham gia của các nhà khoa học am hiểu về đặc điểm kinh tế, xã hội của Việt Nam, các chuyên gia về biển và kinh tế biển có tâm huyết. Có như vậy, chiến lược kinh tế mới mang tính sát thực, khả thi và hiệu quả.

Thứ hai, cần chú trọng khâu tuyển dụng và đào tạo về tay nghề, trình độ cho lao động của ngành kinh tế biển. Đặc biệt chú trọng tới trình độ chuyên môn và kỹ năng lãnh đạo của cấp quản lý bên cạnh phẩm chất đạo đức để đảm bảo tính hiệu quả. Chế độ đãi ngộ cho nhân lực trong ngành cũng cần được xây dựng theo hướng khuyến khích nâng cao năng suất lao động và chất lượng dịch vụ.

Thứ ba, tăng cường đầu tư cho lĩnh vực mang lại lợi nhuận cao và đáp ứng xu thế phát triển của thương mại quốc tế, ví dụ hệ thống cảng biển. Trong khi xu thế vận chuyển hàng hóa bằng container đã trở nên phổ biến trên thế giới thì bến cảng container của ta rất ít. Hơn nữa, hầu hết các bến của Việt Nam đều không đáp ứng cho tàu có trọng tải trên 50.000 DWT ra vào làm hàng, trong khi xu hướng vận tải quốc tế hiện giờ là bằng tàu trọng tải lớn từ 50.000 DWT trở lên. Công suất bốc xếp tại hầu hết các cảng còn yếu và thiếu các thiết bị bốc xếp hiện đại. Vì vậy, chúng ta cần đầu tư cho việc nâng cấp và trang bị hiện đại cho các cảng để tận dụng hết công suất các cảng, tăng cường tham gia vào thương mại quốc tế.

Thứ tư, cần có chính sách thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào các ngành kinh tế biển để tận dụng nguồn ngoại tệ cho phát triển, đồng thời học hỏi kinh nghiệm quản lý và công nghệ hiện đại của họ.

Thứ năm, phát triển kinh tế biển phải cân đối hài hòa giữa việc khai thác tài nguyên biển và nghiên cứu nhằm thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường biển, gìn giữ và phát triển các tài nguyên quý giá của biển. Có thế mới đảm bảo được sự phát triển bền vững của biển nói chung và kinh tế biển nói riêng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. *www.chinhphu.vn*
2. *Global Finance*, 2011, Feb.
3. Tài liệu của Liên đoàn Kinh tế biển và Hiệp hội doanh nghiệp trong ngành công nghiệp biển.
4. Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) annual report 2010. *Asia Monitor*, South East Asia 2011, Vol.1.
5. East Asia's Marine Economy, Tropical Coast, Vol.16, No.1, July 2009.
6. Thống kê của Viện nghiên cứu các hoạt động kinh tế biển của Trung Quốc (Thuộc Cục quản lý Nhà nước về Đại dương Trung Quốc - SOA) *http://www.soa.gov.cn/soa/index.htm*
7. SSA. State Oceanic Administration Annual Report 2010, China. *http://www.soa.gov.cn/soa/index.htm*
8. UK Marine Growth Strategy *www.ukti.gov.uk/.../Marine%20Industries%20Growth%20Strategy.html*
9. Marine Market in Southeast Asia. *www.nzte.govt.nz/explore...by.../Marine-market-in-Southeast-Asia.pdf*