

KINH TẾ BIỂN XANH: SỰ CẦN THIẾT VÀ THÁCH THỨC TẠI KHU VỰC VỊNH BẮC BỘ, VIỆT NAM

THE BLUE ECONOMY: A COMPREHENSIVE ANALYSIS OF ITS NECESSITY
AND THE CHALLENGES FACED IN VIETNAM'S GULF OF TONKIN REGION

NGUYỄN NGỌC HÀ

Trung tâm Đào tạo Logistics tiểu vùng MeKong-Nhật Bản tại Việt Nam,

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: nguyenha@vimaru.edu.vn

Tóm tắt

Nghiên cứu này đóng góp vào việc phát triển kinh tế biển xanh tại Việt Nam bằng cách phân tích chuyên sâu các thách thức trong quản lý nhà nước đối với lĩnh vực hàng hải tại Vịnh Bắc Bộ. Nghiên cứu xác định ba nhóm thách thức chính: (1) Khung pháp lý về kiểm soát ô nhiễm từ tàu biển còn chưa hoàn thiện; (2) Sự phối hợp liên vùng trong quản lý hoạt động cảng biển còn hạn chế; (3) Năng lực thực thi và giám sát của các cơ quan nhà nước cần được nâng cao. Nghiên cứu đề xuất các giải pháp cụ thể, bao gồm việc xây dựng và hoàn thiện các văn bản pháp luật về môi trường biển, thiết lập cơ chế hợp tác hiệu quả giữa các địa phương và tăng cường đầu tư vào đào tạo nguồn nhân lực và trang thiết bị cho các cơ quan quản lý. Kết quả nghiên cứu cung cấp cơ sở khoa học cho việc hoạch định chính sách và thực hiện các biện pháp quản lý hiệu quả, góp phần thúc đẩy phát triển bền vững ngành hàng hải và kinh tế biển xanh tại Vịnh Bắc Bộ.

Từ khóa: Kinh tế biển xanh, phát triển bền vững, lợi ích, thách thức, địa phương có biển.

Abstract

This research contributes to the development of Vietnam's blue economy by providing an in-depth analysis of the challenges in state management of the maritime sector in the Gulf of Tonkin. The study identifies three main groups of challenges: (1) The legal framework for controlling pollution from ships is incomplete; (2) Inter-regional coordination in port management is limited; (3) The enforcement and monitoring capacity of state agencies needs to be enhanced. The research proposes specific solutions, including the development and improvement of legal documents on the marine environment, the establishment of effective cooperation mechanisms between

localities, and increased investment in human resource training and equipment for management agencies. The research findings provide a scientific basis for policy making and the implementation of effective management measures, contributing to the sustainable development of the maritime industry and the blue economy in the Gulf of Tonkin.

Keywords: Blue economy, sustainable development, benefits, challenges, and coastal region.

1. Đặt vấn đề

Vịnh Bắc Bộ, với vị trí địa lý chiến lược và tiềm năng kinh tế biển phong phú, giữ vai trò then chốt trong sự phát triển kinh tế của Việt Nam. Tuy nhiên, sự phát triển nhanh chóng của hoạt động hàng hải đang đặt ra nhiều thách thức, đặc biệt về quản lý môi trường và phát triển bền vững. Cụ thể:

Ô nhiễm môi trường biển: Hoạt động hàng hải, bao gồm vận tải biển, khai thác khoáng sản và hoạt động cảng biển, gây áp lực ngày càng lớn lên môi trường Vịnh Bắc Bộ. Chất thải hữu cơ từ hoạt động công nghiệp tác động đáng kể, làm suy giảm chất lượng thủy sản và sinh vật biển, gây ô nhiễm nước biển, đặc biệt tại các vịnh và cửa sông. Với quy mô khoảng 272 bến cảng đang hoạt động với tổng công suất trên 550 triệu tấn/năm, hoạt động vận tải biển phát sinh trung bình mỗi năm khoảng 5.600 tấn rác thải dầu khí, trên 15.000 tấn dầu mỡ trôi nổi, trong đó 23-30% là chất thải rắn nguy hại chưa được xử lý. Khí thải từ tàu biển, nước thải sinh hoạt và nước dằn tàu, chất thải rắn và nguy cơ tràn dầu cũng là những nguồn ô nhiễm đáng kể. Chất thải từ các tàu du lịch trên Vịnh Bắc Bộ ở mức trung bình 11,3kg rác thải/tàu/ngày đêm, trong đó 77% thải trực tiếp ra vịnh.

Suy thoái tài nguyên biển: Tình trạng khai thác tài nguyên biển quá mức và thiếu bền vững diễn ra nghiêm trọng. Hơn 80% lượng cá trên các vùng biển ven bờ và ngoài khơi Việt Nam đã bị khai thác. Trong 20 năm qua, Việt Nam đã mất 12% rạn san hô, 48% số rạn san hô còn lại đang trong tình trạng suy

thoái. Thảm cỏ biển hiện chỉ còn khoảng trên 5.583 ha, đã mất 40-60% diện tích trên toàn vùng biển Việt Nam từ Quảng Ninh đến Hà Tiên. Rừng ngập mặn cũng mất đến 70% diện tích. Khoảng 11% các rạn san hô bị phá hủy hoàn toàn và không có khả năng phục hồi.

Quản lý hoạt động cảng biển và nạo vét: Việc mở rộng và nâng cấp hệ thống cảng biển, cùng với hoạt động nạo vét luồng lạch, nếu không được quản lý chặt chẽ sẽ gây tác động tiêu cực đến môi trường.

Thiếu phối hợp đồng bộ giữa các địa phương: Sự thiếu phối hợp đồng bộ trong quản lý hoạt động hàng hải, đặc biệt là quản lý môi trường, có thể dẫn đến chồng chéo, xung đột lợi ích và giảm hiệu quả quản lý.

Khung pháp lý và năng lực thực thi: Hệ thống pháp luật và quy định về quản lý môi trường biển trong lĩnh vực hàng hải cần được hoàn thiện. Năng lực thực thi và giám sát của các cơ quan quản lý nhà nước cũng cần được nâng cao.

Trong bối cảnh đó, việc chuyển đổi sang mô hình kinh tế biển xanh, đặc biệt trong lĩnh vực hàng hải, là vô cùng cấp thiết. Nghiên cứu này tập trung phân tích các thách thức trong quản lý nhà nước đối với hoạt động hàng hải tại Vịnh Bắc Bộ theo hướng kinh tế biển xanh.

Kết quả nghiên cứu sẽ cung cấp cơ sở khoa học cho việc đề xuất các giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển bền vững ngành hàng hải tại Vịnh Bắc Bộ, góp phần vào mục tiêu phát triển kinh tế biển xanh của Việt Nam.

2. Cơ sở lý luận về Kinh tế biển xanh và Quản lý nhà nước trong lĩnh vực Hàng hải

2.1. Khái niệm Kinh tế xanh và Kinh tế biển xanh

Kinh tế xanh và Kinh tế biển xanh là hai khái niệm liên quan mật thiết đến phát triển bền vững. Có nhiều định nghĩa khác nhau về Kinh tế biển xanh từ các tổ chức quốc tế, nhưng đều tập trung vào việc sử dụng bền vững tài nguyên biển để đạt được tăng trưởng kinh tế đồng thời bảo vệ hệ sinh thái biển. Cụ thể:

Ngân hàng Thế giới (World Bank): Kinh tế biển xanh là việc sử dụng bền vững các nguồn tài nguyên đại dương cho tăng trưởng kinh tế, cải thiện sinh kế và việc làm đồng thời bảo vệ sức khỏe của hệ sinh thái đại dương.

Ủy ban Châu Âu (European Commission): Định nghĩa nó là tất cả các hoạt động kinh tế liên quan đến đại dương, biển và bờ biển. Nó bao gồm một loạt các lĩnh vực được thiết lập và mới nổi có liên kết với nhau.

Tổ chức Bảo tồn Quốc tế (Conservation International): Bổ sung rằng kinh tế biển xanh cũng bao gồm các lợi ích kinh tế có thể không được thị trường hóa, chẳng hạn như lưu trữ carbon, bảo vệ bờ biển, giá trị văn hóa và đa dạng sinh học.

Trung tâm Kinh tế Biển (Center for the Blue Economy): Cho rằng đây hiện là một thuật ngữ được sử dụng rộng rãi trên khắp thế giới với ba ý nghĩa liên quan nhưng khác biệt - đóng góp tổng thể của các đại dương cho nền kinh tế, nhu cầu giải quyết tính bền vững về môi trường và sinh thái của các đại dương, và nền kinh tế đại dương như một cơ hội tăng trưởng cho cả các nước phát triển và đang phát triển.

Đại diện Liên Hợp quốc: Gần đây đã định nghĩa Kinh tế biển xanh là một nền kinh tế bao gồm một loạt các lĩnh vực kinh tế và các chính sách liên quan cùng nhau xác định xem việc sử dụng tài nguyên đại dương có bền vững hay không.

Trường Kinh tế và Khoa học Chính trị Luân Đôn (London School of Economics and Political Science): Thuật ngữ 'kinh tế biển xanh' liên quan rộng rãi đến một nền kinh tế đại dương bền vững - các hoạt động kinh tế liên quan đến đại dương, biển và các khu vực ven biển - cho phép sử dụng tài nguyên đồng thời bảo vệ sức khỏe của hệ sinh thái đại dương.

Từ các định nghĩa trên, có thể thấy Kinh tế biển xanh nhấn mạnh ba trụ cột chính:

Phát triển kinh tế: Khai thác và sử dụng hiệu quả tài nguyên biển để tạo ra giá trị kinh tế và việc làm.

Bền vững môi trường: Bảo vệ và phục hồi hệ sinh thái biển, giảm thiểu ô nhiễm và tác động tiêu cực đến môi trường.

Công bằng xã hội: Đảm bảo lợi ích được phân bổ công bằng cho các cộng đồng liên quan, đặc biệt là cộng đồng ven biển.

Có nhiều cách tiếp cận từ định nghĩa của các tổ chức khác nhau, tác giả tổng hợp và đưa ra khái niệm Kinh tế xanh và Kinh tế biển xanh dựa trên ba trụ cột chính, đồng thời nhấn mạnh sự liên hệ mật thiết giữa chúng:

Kinh tế xanh: Là mô hình kinh tế hướng đến phát triển bền vững, tập trung vào việc:

Sử dụng hiệu quả tài nguyên: Khai thác và sử dụng tài nguyên một cách khôn ngoan, tối ưu hóa lợi ích kinh tế nhưng vẫn đảm bảo khả năng tái tạo và duy trì nguồn tài nguyên cho các thế hệ tương lai.

Giảm thiểu ô nhiễm và phục hồi môi trường: Hạn chế tối đa các tác động tiêu cực đến môi trường,

giảm thiểu ô nhiễm không khí, nước và đất, đồng thời thực hiện các biện pháp phục hồi các hệ sinh thái bị suy thoái.

Tăng cường quản lý nhà nước: Xây dựng khung pháp lý, chính sách hiệu quả, minh bạch, tăng cường giám sát và thực thi pháp luật để đảm bảo các hoạt động kinh tế tuân thủ các nguyên tắc bền vững.

Kinh tế biển xanh: Là một bộ phận cấu thành của Kinh tế xanh, áp dụng các nguyên tắc của Kinh tế xanh vào các hoạt động kinh tế liên quan đến biển và ven biển. Kinh tế biển xanh cũng tập trung vào ba nội dung chính:

Sử dụng hiệu quả tài nguyên biển: Khai thác bền vững các nguồn lợi từ biển như thủy sản, năng lượng tái tạo từ biển, khoáng sản biển, du lịch biển... một cách có trách nhiệm, tránh khai thác quá mức dẫn đến cạn kiệt nguồn tài nguyên.

Giảm thiểu ô nhiễm và phục hồi môi trường biển: Kiểm soát và giảm thiểu ô nhiễm từ các hoạt động trên biển và ven biển như vận tải biển, nuôi trồng thủy sản, du lịch,... Đồng thời, thực hiện các biện pháp bảo vệ và phục hồi các hệ sinh thái biển như rừng ngập mặn, rạn san hô, thảm cỏ biển.

Tăng cường quản lý nhà nước về biển: Xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật, chính sách về quản lý biển, tăng cường năng lực quản lý của các cơ quan nhà nước, thúc đẩy hợp tác quốc tế trong quản lý và bảo vệ môi trường biển.

2.2. Quản lý nhà nước trong lĩnh vực Hàng hải theo hướng Kinh tế biển xanh

Trong phạm vi nghiên cứu này, tác giả tập trung vào khía cạnh quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng hải tại Vịnh Bắc Bộ, một lĩnh vực quan trọng của Kinh tế biển xanh. Quản lý nhà nước trong lĩnh vực này cần được tiếp cận theo hướng Kinh tế biển xanh, tức là phải đảm bảo ba nội dung chính đã nêu trên. Cụ thể:

Sử dụng hiệu quả tài nguyên trong hoạt động hàng hải: Tối ưu hóa hoạt động vận tải biển để tiết kiệm nhiên liệu, giảm chi phí và giảm phát thải; Phát triển hệ thống cảng biển xanh, sử dụng công nghệ và thiết bị thân thiện với môi trường; Khuyến khích sử dụng năng lượng tái tạo trong hoạt động hàng hải.

Giảm thiểu ô nhiễm và phục hồi môi trường biển do hoạt động hàng hải: Kiểm soát chặt chẽ khí thải, nước thải và chất thải rắn từ tàu biển; Ngăn ngừa và ứng phó với sự cố tràn dầu và các sự cố ô nhiễm môi trường biển khác; Bảo vệ các hệ sinh thái biển trong quá trình nạo vét và xây dựng cảng biển.

Tăng cường quản lý nhà nước về hoạt động hàng hải: Hoàn thiện hệ thống pháp luật và quy định về quản lý hoạt động hàng hải, đặc biệt là các quy định về bảo vệ môi trường biển; Tăng cường năng lực thực thi và giám sát của các cơ quan quản lý nhà nước; Thúc đẩy hợp tác quốc tế trong quản lý môi trường biển và hoạt động hàng hải; Xây dựng cơ chế phối hợp hiệu quả giữa các bộ, ngành, địa phương trong quản lý hoạt động hàng hải.

2.3. Mối liên hệ giữa Kinh tế biển xanh và Phát triển bền vững

Kinh tế biển xanh là một yếu tố then chốt để đạt được mục tiêu phát triển bền vững. Phát triển bền vững được hiểu là sự phát triển đáp ứng nhu cầu của hiện tại mà không làm tổn hại đến khả năng đáp ứng nhu cầu của các thế hệ tương lai.

Kinh tế biển xanh đóng góp vào phát triển bền vững thông qua:

Đảm bảo tăng trưởng kinh tế bền vững: Tạo ra các cơ hội kinh doanh và việc làm mới trong các lĩnh vực kinh tế biển, góp phần vào tăng trưởng kinh tế quốc gia và khu vực.

Bảo vệ môi trường và hệ sinh thái biển: Giảm thiểu ô nhiễm và bảo vệ các hệ sinh thái biển, đảm bảo sự cân bằng sinh thái và duy trì các dịch vụ hệ sinh thái mà biển cung cấp.

Đảm bảo công bằng xã hội: Tạo ra các cơ hội việc làm và thu nhập cho người dân ven biển, đặc biệt là các cộng đồng ngư dân truyền thống, góp phần giảm nghèo và bất bình đẳng xã hội.

2.4. Tổng quan các nghiên cứu có liên quan

Trần Trung Vũ và cộng sự (2022) [7] trình bày mô hình kinh tế biển bền vững. Nghiên cứu tập trung vào sự hài hòa giữa bảo tồn hệ sinh thái biển và phát triển du lịch hạng sang, lấy mô hình du lịch sinh thái cộng đồng đảo Quan Lạn - Minh Châu làm minh chứng, góp phần kiến tạo hướng phát triển bền vững cho các vùng biển lân cận.

Trong khi đó, công trình nghiên cứu của Hoàng Ngọc Phong (2020) [4] bao quát ba nội dung chính: thứ nhất, xây dựng nền tảng lý thuyết bằng cách khảo sát các mô hình kinh tế biển bền vững toàn cầu, đặc biệt tại các quốc gia có nền kinh tế biển tiên tiến; thứ hai, phân tích thực trạng phát triển kinh tế biển tại các vùng kinh tế trọng điểm Việt Nam, tập trung vào cơ chế chính sách và giải pháp đã được triển khai; và cuối cùng, đánh giá hiệu quả các chính sách, đưa ra dự báo xu hướng tương lai và đề xuất các giải pháp đột phá nhằm thúc đẩy phát triển bền vững kinh

tế biển, nhất là khu vực phía Nam.

Nguyễn Văn Thành và cộng sự [1] Việc khai thác tiềm năng to lớn của biển cả trong thế kỷ XXI đòi hỏi chiến lược quy hoạch không gian biển bài bản, hiệu quả. Tầm nhìn phát triển kinh tế biển của Việt Nam, dù đã được khẳng định, vẫn gặp nhiều thách thức. Việc khai thác nguồn lực biển chưa đạt hiệu quả tối ưu do sự phối hợp giữa các địa phương, ngành chức năng còn nhiều hạn chế, cùng với vấn đề môi trường biển ngày càng nghiêm trọng. Kinh tế biển xanh, trong bối cảnh này, nổi lên như một giải pháp chiến lược.

Nghiên cứu tiên phong này ứng dụng mô hình kinh tế biển bền vững, xây dựng các kịch bản phát triển cho các ngành kinh tế biển trọng điểm tại Việt Nam. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, kịch bản phát triển bền vững mang lại hiệu quả kinh tế vượt trội so với kịch bản truyền thống, góp phần thúc đẩy tăng trưởng GDP và cải thiện thu nhập dân cư.

Năm 2022, Bộ Tài nguyên và Môi trường khẳng định quyết tâm kiến tạo quốc gia mạnh về biển. Tuy nhiên, thành công đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ, hiệu quả trong triển khai các giải pháp phát triển kinh tế biển bền vững.

Theo nghiên cứu của Lê Văn Hương (2020) [5], việc phân bố dân cư hợp lý trên các đảo ven bờ cần được ưu tiên. Nghiên cứu tập trung xây dựng hệ thống tiêu chí và đề xuất giải pháp khả thi cho 5 đảo trọng điểm.

Cao Lệ Quyên (2020) [3] đã chỉ ra cơ sở khoa học và thực tiễn cho phát triển bền vững, hiệu quả ngành thủy sản. Nghiên cứu làm rõ mối quan hệ phức tạp của “tam ngư” từ đó kiến nghị chính sách thúc đẩy phát triển kinh tế biển bền vững.

Nghiên cứu của Phạm Văn Thanh (2009) đã phân tích ba khu kinh tế ven biển trọng điểm Việt Nam: Đình Vũ - Cát Hải, Chân Mây - Lăng Cô, và Phú Quốc. So sánh với chuẩn mực quốc tế về phát triển bền vững, nghiên cứu chỉ ra ưu điểm, nhược điểm, và đề xuất giải pháp nâng cao tính bền vững cho các khu kinh tế này. Kết quả nghiên cứu góp phần định hướng chiến lược phát triển bền vững cho các khu vực kinh tế ven biển.

Công trình nghiên cứu của Trần Đình Lân (2021) [2] đã toàn diện đánh giá giá trị hệ sinh thái biển - một nguồn tài nguyên quốc gia vô cùng quý giá. Đáng chú ý, việc thiết lập hệ tiêu chí phát triển bền vững dành cho huyện đảo Trường Sa là đóng góp tiên phong, cung cấp nền tảng khoa học - thực tiễn cụ thể hóa các mục tiêu phát triển bền vững (SDGs)

ở cấp địa phương, nhất là Mục tiêu 14 về bảo vệ đại dương. Đây là mô hình đầu tiên được xây dựng cho đơn vị hành chính cấp huyện đảo.

Nghiên cứu của Trần Long Giang (2020) [6] đã phát triển hệ thống mô hình toàn diện nhằm tối ưu hóa hiệu quả khai thác và phát triển bền cho hoạt động của kinh tế biển nhất đối với cảng biển.

Drexhage và Murphy (2010) [8] phân tích phản ứng chính trị đối với công tác bảo tồn hệ sinh thái biển, tập trung nghiên cứu ngôn từ liên quan đến vấn đề đại dương, đặc biệt là khái niệm bền vững. Áp dụng lý thuyết hậu cấu trúc của Laclau và Mouffe, nghiên cứu cho thấy việc kiến tạo ngôn từ về các vấn đề hàng hải đòi hỏi sự thấu hiểu sâu sắc. Phân tích chỉ ra rằng khái niệm "quản lý" đóng vai trò trung tâm trong diễn ngôn đại dương, trong khi "bền vững" được cấu trúc ba chiều truyền thống (kinh tế, xã hội, môi trường) bổ sung thêm yếu tố thể chế. Việc vận dụng các khái niệm này là tối quan trọng để định nghĩa đầy đủ tính bền vững trong mọi mặt phức tạp.

Lý thuyết diễn ngôn của Laclau và Mouffe góp phần làm sáng tỏ sự mơ hồ của khái niệm bền vững, lý giải cách thức các tổ chức điều chỉnh mục tiêu và hoạt động sao cho phù hợp với bền vững mà không thay đổi thực chất phương thức hoạt động. Cuối cùng, bài báo đánh giá hiệu quả của việc tuân thủ bền vững trong giải quyết vấn đề đại dương, đặc biệt trong bối cảnh tính phức tạp, biến động và sự không chắc chắn của hệ sinh thái biển. Nghiên cứu này cung cấp một cái nhìn toàn diện về sự tương tác giữa ngôn từ, chính sách và thực tiễn bảo tồn biển.

2.5. Khung phân tích sử dụng trong nghiên cứu

Nghiên cứu này tiếp cận quản lý nhà nước về hàng hải theo hướng kinh tế biển xanh tại Vịnh Bắc Bộ dưới góc độ hệ thống, kết hợp phân tích định tính, nhằm phân tích toàn diện các thách thức và đề xuất giải pháp. Nghiên cứu áp dụng cách tiếp cận hệ thống, coi quản lý nhà nước là một hệ thống phức tạp với nhiều yếu tố tương tác: Khung pháp lý (luật pháp, nghị định, thông tư,...), cơ chế quản lý (tổ chức bộ máy, phân công trách nhiệm), năng lực thực thi (nhân lực, tài chính, trang thiết bị, công nghệ), hoạt động hàng hải (vận tải biển, cảng biển, khai thác tài nguyên biển và tác động môi trường) và bối cảnh quốc tế (công ước quốc tế, xu hướng hàng hải xanh). Nghiên cứu sử dụng phương pháp nghiên cứu tài liệu (văn bản pháp luật, báo cáo, số liệu thống kê, công ước quốc tế, nghiên cứu khoa học) và phân tích định tính (phân tích nội dung, so sánh,...) để đánh giá thực trạng, xác định điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức.

Phạm vi nghiên cứu giới hạn ở khu vực Vịnh Bắc Bộ (vùng biển và ven biển các tỉnh từ Quảng Ninh đến Hà Tĩnh) giai đoạn 2010 đến nay, tập trung vào các thách thức trong quản lý nhà nước về hoạt động hàng hải theo hướng kinh tế biển xanh, đặc biệt là hoàn thiện khung pháp lý về quản lý môi trường biển, tăng cường phối hợp liên ngành và nâng cao năng lực thực thi.

3. Sự cần thiết phát triển kinh tế biển xanh và thách thức đối với khu vực Vịnh Bắc bộ, Việt Nam

3.1. Sự cần thiết phát triển kinh tế biển xanh và cách tiếp cận đối với khu vực Vịnh Bắc bộ, Việt Nam

OECD định nghĩa kinh tế biển xanh dựa trên ba trụ cột: mở rộng sang hệ sinh thái nước ngọt, nhấn mạnh liên hệ giữa nước ngọt và nước biển, và quản lý lãnh thổ linh hoạt. Kinh tế xanh góp phần vào chuyển đổi bền vững qua năng lượng tái tạo từ nước và nuôi trồng thủy sản.

Việt Nam đã sớm chú trọng phát triển kinh tế biển từ Đại hội VIII, với các dấu mốc quan trọng như Chỉ thị 20-CT/TU, Nghị quyết 09-NQ/TW (Chiến lược biển Quốc gia), Nghị quyết 36-NQ/TW và Đại hội XIII, khẳng định kinh tế biển là trụ cột phát triển bền vững. Quyết định 1393/QĐ-TTg thể hiện cam kết khai thác bền vững và giảm tác động môi trường. Việt Nam tập trung vào công nghiệp biển công nghệ cao, năng lượng tái tạo, bảo tồn đa dạng sinh học và quản lý tài nguyên biển, đồng thời hợp tác quốc tế. Nghị quyết 36-NQ/TW nhấn mạnh vai trò vùng biển phía Bắc, tập trung phát triển Hải Phòng và Quảng Ninh.

Vịnh Bắc bộ và Vịnh Thái Lan có ảnh hưởng khu vực, với khu vực ven biển bao gồm các tỉnh của Việt Nam và Trung Quốc. Dự án khu thương mại tự do Hải Nam tạo cơ hội và thách thức. Phát triển bền vững kinh tế biển xanh là trọng trách cấp thiết và thời cơ để thúc đẩy thịnh vượng chung. Vịnh Bắc bộ, với lợi thế địa lý và tiềm năng, là nhân tố then chốt. Đây là xu thế tất yếu, mang lại triển vọng phát triển bền vững cho Việt Nam và khu vực.

3.2. Các thách thức khi phát triển kinh tế biển xanh tại khu vực Vịnh Bắc bộ

Việc chuyển đổi sang kinh tế biển xanh đặt ra nhiều thách thức cho các lĩnh vực kinh tế biển tại Vịnh Bắc bộ. Trong lĩnh vực thủy sản, khai thác quá mức nguồn lợi, ô nhiễm do hoạt động nuôi trồng (bao gồm việc sử dụng thức ăn, phân bón, hormone và du nhập các loài ngoại lai), phương pháp đánh bắt

không chọn lọc, chất thải từ hoạt động đánh bắt và chế biến, cùng với các phương pháp đánh bắt hủy diệt đều gây suy thoái nghiêm trọng hệ sinh thái biển. Ngành du lịch cũng đối mặt với nhiều thách thức, bao gồm biến đổi cảnh quan do phát triển cơ sở hạ tầng, xói mòn đất đai, suy giảm đa dạng sinh học, ô nhiễm rác thải nhựa, hiện tượng tẩy trắng san hô và khai thác quá mức nguồn nước ngọt. Các công trình năng lượng tái tạo cũng tiềm ẩn nguy cơ tác động tiêu cực đến môi trường, như tiếng ồn và va chạm từ cơ sở hạ tầng, đặc biệt là các công trình thủy điện có thể biến đổi dòng chảy và ảnh hưởng đến di cư của các loài thủy sinh.

Đối với kinh tế sinh học và công nghệ sinh học, thách thức chính là ô nhiễm hóa chất và nguy cơ xả thải sinh vật biến đổi gen hoặc loài ngoại lai vào hệ sinh thái biển. Hoạt động vận tải đường thủy cũng tiềm ẩn nhiều nguy cơ, bao gồm tràn dầu, xả nước dằn và chất thải từ tàu thuyền, tiếng ồn và nguy cơ va chạm với động vật hoang dã, cũng như việc lấy nước cho các tuyến đường thủy nội địa có thể dẫn đến thiếu hụt nguồn nước ngọt. Hoạt động cảng biển cũng tác động đa chiều đến môi trường, gây suy giảm chất lượng thủy vực do trầm tích, hóa chất và mảnh vụn, biến đổi thủy động lực học, ô nhiễm âm thanh và ánh sáng, và nguy cơ xâm lấn của các loài ngoại lai. Cuối cùng, hoạt động đóng tàu và sửa chữa đòi hỏi tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về xử lý chất thải để tránh ô nhiễm môi trường nước, trong khi các hoạt động nạo vét và xây dựng có thể làm trầm trọng thêm tình trạng ô nhiễm và tác động tiêu cực đến đa dạng sinh học.

Ngoài những thách thức cụ thể theo từng lĩnh vực, còn có những thách thức chung đối với việc phát triển kinh tế biển xanh tại Vịnh Bắc bộ. Khung pháp lý hiện hành còn nhiều bất cập, thiếu tính đồng bộ và chưa tích hợp đầy đủ các mục tiêu phát triển bền vững. Sự phát triển kinh tế biển giữa các địa phương còn chênh lệch về tốc độ và quy mô, dẫn đến sự phát triển không đồng đều trong khu vực. Cơ cấu phát triển kinh tế và công nghệ sản xuất phức tạp đòi hỏi các nghiên cứu chuyên sâu về tác động môi trường. Sự thiếu phối hợp giữa các địa phương dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh, lãng phí nguồn lực và khó khăn trong việc tích hợp hệ thống cảng biển. Ngành đóng tàu cũng đang đối mặt với sự phát triển thiếu đồng đều và quá trình tái cơ cấu diễn ra chậm chạp. Bên cạnh đó, biến đổi khí hậu là một thách thức toàn cầu có ảnh hưởng sâu rộng đến khu vực. Cuối cùng, mục tiêu phát triển kinh tế biển giữa các địa phương hiện nay chưa thống nhất, tạo ra sự đa dạng trong

cách tiếp cận và gây khó khăn cho việc hoạch định chiến lược chung.

3.3. Thách thức về hiệu quả kinh tế trong phát triển Kinh tế biển xanh tại Việt Nam:

Chuyển đổi sang kinh tế biển xanh mang lại lợi ích dài hạn, nhưng cũng đặt ra thách thức kinh tế trong ngắn hạn, đặc biệt đối với các quốc gia đang phát triển như Việt Nam. Một trong những thách thức chính là chi phí đầu tư ban đầu cho công nghệ và giải pháp "xanh" thường cao hơn so với phương pháp truyền thống, ảnh hưởng đến lợi nhuận, đặc biệt là đối với doanh nghiệp vừa và nhỏ. Như, xây dựng cảng biển xanh đòi hỏi đầu tư lớn vào hệ thống xử lý chất thải, năng lượng tái tạo; nuôi trồng thủy sản bền vững đòi hỏi chi phí cao hơn cho quy trình và thức ăn.

Một thách thức khác là khó khăn trong việc định giá các lợi ích môi trường như bảo vệ đa dạng sinh học và hệ sinh thái, gây khó khăn trong đánh giá hiệu quả kinh tế và thu hút đầu tư. Như, giá trị kinh tế của rạn san hô và thiệt hại do suy thoái rạn san hô khó được định giá chính xác. Bên cạnh đó, các sản phẩm và dịch vụ "xanh" thường có giá thành cao hơn, làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam trên thị trường quốc tế. Như việc sử dụng nhiên liệu sạch hơn trong vận tải biển làm tăng chi phí vận hành.

Ngoài ra, nhận thức về kinh tế biển xanh và năng lực về công nghệ, quản lý, tài chính còn hạn chế. Sự phụ thuộc vào nguồn lực bên ngoài về công nghệ, vốn và chuyên gia cũng làm tăng chi phí và giảm tính chủ động. Để vượt qua những thách thức này, Việt Nam cần có cách tiếp cận thực tế, lựa chọn ưu tiên các lĩnh vực tiềm năng, tiếp cận từng bước, khuyến khích đổi mới công nghệ và quản lý, xây dựng cơ chế chính sách hỗ trợ và tăng cường hợp tác quốc tế. Tại Hải Phòng việc xây dựng cảng nước sâu Lạch Huyện, thay vì "xanh hóa" toàn bộ ngay lập tức, nên chia thành các giai đoạn, bắt đầu từ quản lý chất thải hiệu quả và tối ưu hóa quy trình hoạt động, sau đó từng bước đầu tư vào công nghệ "xanh" tiên tiến hơn khi điều kiện kinh tế cho phép.

4. Thực trạng Quản lý Nhà nước về Hoạt động Hàng hải tại Vịnh Bắc Bộ theo hướng Kinh tế Biển Xanh

4.1. Đánh giá Khung pháp lý

Phần này sẽ đánh giá và đưa ra khung pháp lý hiện hành liên quan đến quản lý hoạt động hàng hải và bảo vệ môi trường biển tại Vịnh Bắc Bộ.

4.1.1. Phân tích các văn bản pháp luật chủ yếu

Hệ thống pháp luật Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải và bảo vệ môi trường biển được xây dựng dựa trên Hiến pháp, Luật Biển, các luật chuyên ngành, văn bản dưới luật và điều ước quốc tế. Phân tích các văn bản này là cần thiết để đánh giá tính đồng bộ, đầy đủ và khả thi của khung pháp lý trong bối cảnh phát triển kinh tế biển xanh tại Vịnh Bắc bộ.

Cụ thể: Hiến pháp 2013 đặt nền móng pháp lý, khẳng định chủ quyền quốc gia trên biển và quy định về quản lý tài nguyên biển, nhấn mạnh chính sách bảo vệ môi trường nhưng các điều khoản còn mang tính nguyên tắc. Luật Biển 2012 quy định chi tiết về các vùng biển, chế độ pháp lý và các hoạt động trên biển, bao gồm hàng hải, nhưng việc thực thi gặp thách thức do thiếu văn bản hướng dẫn và năng lực thực thi hạn chế. Luật Bảo vệ Môi trường quy định về bảo vệ môi trường biển, tập trung vào kiểm soát ô nhiễm, ĐTM, quản lý chất thải và ứng phó sự cố, nhưng hiệu quả thực thi còn hạn chế do thiếu sự phối hợp và nguồn lực. Luật Giao thông đường thủy nội địa quy định về giao thông đường thủy, bao gồm cả tuyến ven biển, nhưng các quy định về bảo vệ môi trường biển còn chung chung và có thể chồng chéo với Luật Biển. Các văn bản dưới luật cụ thể hóa quy định của luật. Việt Nam là thành viên của nhiều điều ước quốc tế về biển (MARPOL, SOLAS, UNCLOS), việc nội luật hóa và thực thi các cam kết này là rất quan trọng.

4.1.2. Đánh giá tính đồng bộ và đầy đủ

Đánh giá khung pháp lý liên quan đến quản lý hoạt động hàng hải và bảo vệ môi trường biển đòi hỏi phân tích kỹ lưỡng tính đồng bộ và đầy đủ.

Về tính đồng bộ, cần xem xét sự thống nhất về nguyên tắc, nội dung và thuật ngữ giữa các văn bản pháp luật. Về nguyên tắc, các văn bản phải tuân thủ chủ quyền quốc gia trên biển, nguyên tắc phát triển bền vững, phòng ngừa và ứng phó sự cố, và nguyên tắc người gây ô nhiễm phải trả tiền. Ví dụ, việc một thông tư cho phép xả thải nước thải chưa qua xử lý sẽ trái với nguyên tắc bảo vệ môi trường. Về nội dung, cần phân định rõ thẩm quyền giữa các cơ quan quản lý (ví dụ: Bộ GTVT, Bộ TNMT, Bộ NN&PTNT), thống nhất quy trình, thủ tục hành chính và hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. Chẳng hạn, có sự chồng chéo giữa Luật Biển và Luật Giao thông đường thủy nội địa về quản lý tàu thuyền trong vùng nước cảng biển. Về thuật ngữ, cần thống nhất cách sử dụng các thuật ngữ như "vùng biển", "hoạt động biển" và "loại ô nhiễm".

Về tính đầy đủ, cần xem xét liệu khung pháp lý đã bao quát các khía cạnh cần điều chỉnh, bao gồm cả hoạt động truyền thống (vận tải biển, khai thác thủy sản, du lịch biển, khai thác khoáng sản biển, nuôi trồng thủy sản ven biển, dịch vụ hậu cần nghề cá, dịch vụ cảng biển) và hoạt động mới phát sinh (năng lượng tái tạo từ biển, kinh tế biển dựa vào hệ sinh thái, công nghệ biển, quản lý không gian biển). Các khía cạnh cụ thể cần được quy định bao gồm quy hoạch, cấp phép, quản lý, kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm. Ví dụ, khung pháp lý hiện hành còn thiếu quy định cụ thể về quản lý nuôi trồng thủy sản ven biển. Cuối cùng, cần xem xét các vấn đề mới phát sinh như biến đổi khí hậu và nước biển dâng, ô nhiễm do các chất thải mới (vi nhựa, ô nhiễm tiếng ồn), an ninh mạng và kinh tế số trong lĩnh vực hàng hải.

4.13. Liên hệ với bối cảnh Vịnh Bắc bộ

Do đặc điểm biển kín, việc xả thải từ tàu biển, dù nồng độ thấp, vẫn có thể gây ô nhiễm cục bộ nghiêm trọng tại Vịnh Bắc bộ, đặc biệt ở khu vực cảng và tuyến hàng hải. Vì vậy, cần quy định chặt chẽ hơn về kiểm soát ô nhiễm từ tàu biển, ví dụ như sử dụng nhiên liệu sạch, lắp đặt hệ thống xử lý khí thải và nước thải, và giám sát chặt chẽ việc xả thải. Rừng ngập mặn ven biển Vịnh Bắc Bộ đóng vai trò quan trọng trong bảo vệ bờ biển và là nơi sinh sống của nhiều loài sinh vật. Biến đổi khí hậu và nước biển dâng đe dọa hệ sinh thái này, do đó cần quy định về bảo vệ và phục hồi rừng ngập mặn, kết hợp với các giải pháp công trình. Hoạt động khai thác thủy sản hủy diệt ảnh hưởng nghiêm trọng đến hệ sinh thái và sinh kế ngư dân, cần quy định chặt chẽ về quản lý khai thác, kết hợp chính sách hỗ trợ chuyển đổi nghề nghiệp. Xây dựng cảng biển lớn cần quy hoạch hợp lý, kết hợp biện pháp giảm thiểu tác động môi trường và chính sách bồi thường, tái định cư. Việt Nam và Trung Quốc cần hợp tác chặt chẽ trong quản lý hoạt động tàu thuyền, đặc biệt là kiểm soát ô nhiễm, phòng chống khai thác IUU và chia sẻ thông tin, cũng như thiết lập khu bảo tồn biển xuyên biên giới.

4.2. Khung đánh giá năng lực thực thi

Nguồn lực: Việc thực thi các quy định về kiểm soát ô nhiễm từ tàu biển đòi hỏi các cơ quan chức năng phải được trang bị các thiết bị phân tích hiện đại, tàu tuần tra chuyên dụng và đội ngũ cán bộ được đào tạo chuyên sâu về lĩnh vực này. Nếu thiếu các nguồn lực này, việc thực thi pháp luật sẽ gặp nhiều khó khăn.

Cơ chế: Việc quản lý hoạt động khai thác thủy sản đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa Bộ NN&PTNT (quản lý khai thác), Bộ Quốc phòng (bảo vệ chủ quyền), Bộ Công an (đảm bảo an ninh trật tự) và chính quyền địa phương ven biển. Nếu thiếu cơ chế phối hợp hiệu quả, sẽ dẫn đến tình trạng chồng chéo, bỏ sót trách nhiệm và khó khăn trong việc xử lý vi phạm.

Con người: Để xử lý hiệu quả các hành vi vi phạm về ô nhiễm môi trường biển, cán bộ thực thi pháp luật cần có kiến thức chuyên sâu về môi trường biển, kỹ năng lấy mẫu, phân tích và đánh giá ô nhiễm, cũng như kiến thức về pháp luật môi trường và quy trình xử lý vi phạm. Nếu thiếu năng lực chuyên môn, việc xử lý vi phạm sẽ không hiệu quả.

Khả năng thích ứng và linh hoạt: Sự phát triển nhanh chóng của công nghệ năng lượng tái tạo từ biển đòi hỏi khung pháp lý và các cơ quan quản lý phải có khả năng thích ứng nhanh chóng với các công nghệ mới, đồng thời đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường.

4.3. Đánh giá Tác động của Hoạt động Hàng hải đến Môi trường Vịnh Bắc bộ

Ô nhiễm do xả thải từ tàu biển: Việc xả thải nước dằn tàu tại các khu vực cảng biển hoặc gần các khu vực nhạy cảm như rạn san hô có thể đưa các loài sinh vật ngoại lai vào môi trường, gây mất cân bằng sinh thái.

Ô nhiễm tiếng ồn: Tiếng ồn do hoạt động giao thông hàng hải gia tăng có thể ảnh hưởng đến việc di chuyển và kiếm ăn của các loài động vật có vú tại Vịnh Bắc bộ, đồng thời ảnh hưởng đến hệ sinh thái của chúng.

Tác động đến hệ sinh thái đáy biển: Việc nạo vét luồng lạch để tàu có trọng tải lớn hơn ra vào cảng có thể phá hủy môi trường sống của các loài sinh vật đáy và làm thay đổi dòng chảy, ảnh hưởng đến quá trình bồi tụ và xói lở bờ biển.

Khí thải từ tàu biển: Lượng khí thải từ hoạt động vận tải biển ngày càng gia tăng góp phần vào hiệu ứng nhà kính và biến đổi khí hậu, gây ra các hiện tượng thời tiết cực đoan như bão, lũ lụt và nước biển dâng, ảnh hưởng đến Vịnh Bắc bộ.

Va chạm với sinh vật biển: Tàu thuyền di chuyển với tốc độ cao có thể va chạm với các loài động vật biển, đặc biệt là các loài rùa biển, cá voi và cá heo, gây thương tích hoặc tử vong cho chúng.

Đánh giá mức độ tác động: Mức độ tác động của hoạt động hàng hải đến môi trường Vịnh Bắc bộ phụ thuộc vào nhiều yếu tố, bao gồm: Mật độ giao

thông hàng hải (Mật độ giao thông càng cao, tác động càng lớn); Loại tàu và kích cỡ tàu (Tàu có trọng tải lớn thường gây tác động lớn hơn); Loại hàng hóa vận chuyển (Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm như dầu, hóa chất có nguy cơ gây ô nhiễm cao hơn); Vị trí và thời điểm hoạt động (Hoạt động gần các khu vực nhạy cảm như rạn san hô, khu bảo tồn biển hoặc trong mùa sinh sản của các loài sinh vật biển sẽ gây tác động lớn hơn); Điều kiện thời tiết và thủy văn (Bão, lũ lụt và các yếu tố thủy văn có thể làm gia tăng tác động của ô nhiễm).

5. Giải pháp và Khuyến nghị

5.1. Giải pháp

Nhóm giải pháp hoàn thiện khung pháp lý

Rà soát, sửa đổi, bổ sung và ban hành mới văn bản pháp luật: Rà soát toàn diện các văn bản pháp luật liên quan, loại bỏ các quy định chồng chéo, mâu thuẫn, bổ sung các quy định còn thiếu hoặc không phù hợp với thực tiễn, đặc biệt là trong các lĩnh vực mới như năng lượng tái tạo từ biển, kinh tế biển dựa vào hệ sinh thái, quản lý không gian biển. Cần ưu tiên ban hành các văn bản hướng dẫn thi hành luật một cách chi tiết và kịp thời.

Thống nhất hóa thuật ngữ pháp lý: Xây dựng và ban hành bộ từ điển pháp lý chuyên ngành về biển và đại dương để đảm bảo việc sử dụng thuật ngữ thống nhất trong toàn hệ thống pháp luật.

Phân công, phân cấp thẩm quyền quản lý rõ ràng: Xác định rõ trách nhiệm và quyền hạn của từng cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực biển, tránh chồng chéo hoặc bỏ sót trách nhiệm.

Nhóm giải pháp nâng cao năng lực thực thi pháp luật

Tăng cường nguồn lực: Đầu tư về tài chính, nhân lực và vật lực cho các cơ quan quản lý nhà nước, đặc biệt là các lực lượng thực thi pháp luật trên biển như cảnh sát biển, kiểm ngư.

Đào tạo, bồi dưỡng cán bộ: Nâng cao trình độ chuyên môn, kiến thức pháp luật và kỹ năng nghiệp vụ cho cán bộ quản lý nhà nước.

Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật: Nâng cao nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật cho người dân, doanh nghiệp và các tổ chức liên quan.

Nhóm giải pháp kiểm soát tác động của hoạt động hàng hải đến môi trường

Kiểm soát ô nhiễm từ tàu biển: Áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế về xả thải, tăng cường kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm. Khuyến khích sử dụng nhiên liệu sạch và công nghệ xử lý khí thải, nước thải tiên tiến.

Quy hoạch phát triển cảng biển và luồng hàng hải hợp lý: Đảm bảo không ảnh hưởng đến các khu vực nhạy cảm về môi trường.

Xây dựng hệ thống ứng phó sự cố môi trường: Xây dựng kế hoạch ứng phó sự cố tràn dầu, hóa chất và các sự cố môi trường biển khác.

Nhóm giải pháp đặc thù cho Vịnh Bắc bộ

Xây dựng quy hoạch tổng thể về sử dụng biển cho Vịnh Bắc bộ: Quy hoạch này cần xác định rõ các khu vực chức năng, phân bổ không gian cho các hoạt động kinh tế biển, bảo tồn biển và quốc phòng an ninh, đảm bảo sự hài hòa giữa các mục tiêu.

Xây dựng cơ chế phối hợp liên ngành và liên vùng: Tăng cường sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương và các lực lượng chức năng trong việc quản lý và bảo vệ môi trường biển tại Vịnh Bắc bộ.

Tăng cường hợp tác quốc tế với Trung Quốc: Hợp tác trong các lĩnh vực như phòng chống ô nhiễm biển, ứng phó sự cố môi trường, bảo tồn đa dạng sinh học và quản lý hoạt động nghề cá.

5.2. Khuyến nghị

Khuyến nghị đối với Quốc hội

Xem xét và thông qua các dự án luật sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành mới liên quan đến kinh tế biển xanh và hoạt động hàng hải. Tăng cường giám sát hoạt động của Chính phủ và các bộ, ngành trong việc thực thi pháp luật về biển.

Khuyến nghị đối với Chính phủ

Chỉ đạo các bộ, ngành xây dựng và ban hành các văn bản hướng dẫn thi hành luật một cách chi tiết và kịp thời; Tăng cường đầu tư nguồn lực cho công tác quản lý và bảo vệ môi trường biển; Xây dựng và triển khai các chương trình, dự án về phát triển kinh tế biển xanh và bền vững; Tăng cường hợp tác quốc tế trong lĩnh vực biển.

Khuyến nghị đối với các Bộ, ngành

Thực hiện nghiêm túc các quy định của pháp luật về biển; Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm; Phối hợp chặt chẽ với các bộ, ngành và địa phương liên quan trong công tác quản lý và bảo vệ môi trường biển.

Khuyến nghị đối với chính quyền địa phương ven biển

Xây dựng và triển khai các kế hoạch phát triển kinh tế biển phù hợp với quy hoạch chung của quốc gia và đặc điểm của địa phương; Tăng cường công tác quản lý nhà nước về biển trên địa bàn; Vận động người dân và doanh nghiệp nâng cao ý thức bảo vệ môi trường biển.

6. Kết luận

Nghiên cứu đã phân tích thực trạng khung pháp lý về kinh tế biển xanh và hoạt động hàng hải tại Vịnh Bắc bộ, đánh giá tác động môi trường từ hoạt động hàng hải, và đề xuất các giải pháp, khuyến nghị hoàn thiện khung pháp lý, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước. Kết quả cho thấy khung pháp lý còn bất cập về tính đồng bộ, đầy đủ và khả thi, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững. Hoạt động hàng hải gây tác động tiêu cực đến môi trường Vịnh Bắc bộ, đòi hỏi biện pháp quản lý chặt chẽ hơn. Nghiên cứu đã đề xuất các giải pháp, khuyến nghị cụ thể, tập trung vào hoàn thiện pháp luật, nâng cao năng lực thực thi, kiểm soát tác động môi trường và áp dụng giải pháp đặc thù cho Vịnh Bắc bộ, đạt được mục tiêu đề ra. Nghiên cứu có ý nghĩa khoa học và thực tiễn, cung cấp cơ sở cho hoạch định chính sách và xây dựng pháp luật. Việc hoàn thiện khung pháp lý và nâng cao hiệu quả quản lý là cấp thiết để đảm bảo phát triển bền vững kinh tế biển và bảo vệ môi trường Vịnh Bắc bộ. Các giải pháp, khuyến nghị cần được các cơ quan nhà nước xem xét và triển khai. Hướng nghiên cứu tiếp theo bao gồm đánh giá chi tiết hiệu quả kinh tế của kinh tế biển xanh, xây dựng mô hình quản lý tổng hợp vùng bờ, đánh giá tác động của biến đổi khí hậu và đề xuất giải pháp thích ứng. Hy vọng khung pháp lý sẽ ngày càng hoàn thiện, góp phần vào sự phát triển bền vững của đất nước và bảo vệ môi trường biển.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT24-25.101**.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Thượng tướng, PGS.TS. Nguyễn Văn Thành - GS. Fredmund Malik - TS. Nam Nguyễn; *Quy hoạch không gian biển: Mục tiêu phát triển kinh tế xanh, bền vững (Mô hình bờ tây vịnh Bắc bộ)*.

- [2] PGS. TS. Trần Đình Lân (2021), Báo cáo tổng kết đề tài KC.09.29/16-20: *Xác lập luận cứ khoa học và giải pháp tổng thể phát triển bền vững huyện đảo Trường Sa, Việt Nam*.
- [3] TS. Cao Lệ Quyên (2020), Báo cáo tổng kết đề tài KC.09.24/16-20: *Nghiên cứu xây dựng chính sách về ngư dân, ngư nghiệp và ngư trường để phát triển nghề cá bền vững và có trách nhiệm ở Việt Nam*.
- [4] TS. Hoàng Ngọc Phong (2020), Báo cáo tổng kết đề tài KC.09/16-20: *Cơ sở khoa học và giải pháp chính sách đột phá phát triển kinh tế biển bền vững các vùng kinh tế trọng điểm ở Việt Nam*.
- [5] TS. Lê Văn Hương (2020), Báo cáo tổng kết đề tài KC.09.13/16-20: *Luận cứ khoa học và giải pháp bố trí dân cư phục vụ phát triển bền vững, đảm bảo an ninh - quốc phòng hệ thống đảo ven bờ Việt Nam*.
- [6] TS. Trần Long Giang (2020), Báo cáo tổng kết đề tài KC.09.36/16-20: *Nghiên cứu ứng dụng các giải pháp khoa học - công nghệ, quản lý để nâng cao năng lực và phát triển bền vững các cụm cảng Hải Phòng và Quảng Ninh*.
- [7] TS. Trần Trung Vỹ (Chủ nhiệm), TS. Phan Thị Huệ (Chủ trì đề tài nhánh) (2022); Báo cáo tổng kết đề tài ĐTĐL.XH.01/19: *Nghiên cứu mô hình phát triển kinh tế biển khu vực ven bờ tỉnh Quảng Ninh và phụ cận*.
- [8] Drexhage, J. and Murphy, D. (2010). *Sustainable Development: From Brundtland to Rio 2012*, in United Nations Headquarters. 1st Meeting by the High Level Panel on Global Sustainability. New York: United Nations.

Ngày nhận bài:	06/12/2024
Ngày nhận bản sửa:	23/12/2024
Ngày duyệt đăng:	09/01/2025