

# Phát triển kinh tế biển theo hướng bền vững: Những vấn đề đặt ra và giải pháp khắc phục

NGUYỄN THỊ THƯ\*

## Tóm tắt

Thời gian qua, kinh tế biển Việt Nam có đóng góp to lớn và trở thành động lực quan trọng để phát triển kinh tế đất nước. Tuy nhiên, việc khai thác, sử dụng quá mức tài nguyên biển đã gây ra những hậu quả nghiêm trọng tới môi trường sinh thái biển. Bài viết phân tích thực trạng phát triển kinh tế biển thời gian qua và chỉ ra những hạn chế vướng mắc, từ đó đề xuất một số giải pháp nhằm đưa kinh tế biển phát triển theo hướng bền vững thời gian tới.

**Từ khóa:** kinh tế biển, phát triển bền vững, biển Việt Nam

## Summary

In recent times, Vietnam's marine economy has made enormous contributions and become a crucial driving force for the country's economic development. However, the overexploitation and overuse of marine resources have caused serious consequences for the marine ecological environment. This article analyzes the current situation of marine economic development in recent times and points out the limitations and obstacles, thereby proposing several solutions to develop the marine economy in a sustainable direction in the coming time.

**Keywords:** marine economy, sustainable development, Vietnam's sea

## ĐẶT VẤN ĐỀ

Việt Nam là một quốc gia ven biển, có bờ biển dài trên 3.260 km, diện tích các vùng lãnh hải thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán trên 1 triệu km<sup>2</sup>, 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 kinh tế biển, 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... Hiện Việt Nam có 28/63 tỉnh, thành phố ven biển, dân số chiếm hơn 50% dân số cả nước, phần lớn lao động làm việc trong các ngành nghề liên quan đến biển. Giai đoạn 2011-2022, các ngành kinh tế biển đã đóng góp lớn trong phát triển kinh tế cả nước. GDP trung bình của 28 tỉnh, thành phố ven biển chiếm khoảng 50% GDP của cả nước [5]. Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, vẫn còn nhiều hạn chế, yếu kém và khó khăn, thách thức trong phát triển bền vững kinh tế biển. Vì vậy, việc nghiên cứu thực trạng và giải pháp phát triển kinh tế biển Việt Nam là rất cần thiết.

## THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN TẠI VIỆT NAM

### Chủ trương, chính sách phát triển kinh tế biển Việt Nam

Tại Hội nghị Trung ương 4 khóa X, Ban Chấp hành Trung ương Đảng ban hành Nghị quyết số 09-

NQ/TW, ngày 09/02/2007 về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, thể hiện tầm nhìn chiến lược, quyết tâm đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, bảo đảm vững chắc chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia trên biển, đảo... Sau 10 năm thực hiện Nghị quyết số 09-NQ/TW, trên cơ sở thành tựu đã đạt được, nhận diện và đánh giá đúng hạn chế, nguyên nhân của hạn chế; với bước phát triển mới về tầm nhìn phát triển, tư duy lãnh đạo của Đại hội XII (năm 2016), tại Hội nghị Trung ương 8 khóa XII, Ban Chấp hành Trung ương Đảng ban hành Nghị quyết số 36-NQ/TW, ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Nghị quyết số 36-NQ/TW khẳng định tầm phát triển mới về tư duy và mục tiêu chiến lược của Đảng ta, đặc biệt là về yêu cầu phát triển bền vững kinh tế biển. Một trong 5 quan điểm xuyên suốt được đề ra là: Phát triển bền vững kinh tế biển trên nền tảng tăng trưởng xanh, bảo tồn đa dạng sinh học, các hệ sinh thái biển; bảo đảm hài hòa giữa các hệ sinh thái kinh tế và tự nhiên, giữa bảo tồn và phát triển, giữa lợi ích của địa phương có biển và địa phương không có biển.

Thực hiện quan điểm, chủ trương, đường lối của Đảng, trong những năm qua, hệ thống chính sách, pháp luật về bảo tồn biển ngày càng được hoàn thiện, trong đó đáng lưu ý là việc ban hành các đạo luật, như: Luật Đa dạng sinh học năm 2008, Luật Biển Việt Nam năm 2012, Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo năm 2015, Luật Thủy

\*Viện Dân tộc học

Ngày nhận bài: 05/10/2024; Ngày phản biện: 20/10/2024; Ngày duyệt đăng: 11/11/2024

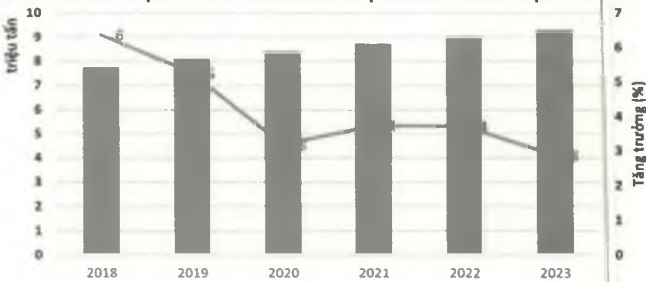
sản (năm 2003 và 2017), Luật Bảo vệ môi trường (năm 1993, 2005, 2014, 2020)... đã tạo hành lang pháp lý quan trọng cho phát triển kinh tế biển theo hướng bền vững. Đặc biệt, ngày 28/6/2024 tại Kỳ họp thứ 7, Quốc hội khoá XV đã thông qua Nghị quyết số 139/2024/QH15 về Quy hoạch không gian biển quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Chính phủ đã thông qua Nghị quyết số 26/NQ-CP nêu trên, Nghị quyết 48/NQ-CP ngày 03/4/2023 về việc phê duyệt Chiến lược khai thác, sử dụng bền vững tài nguyên, bảo vệ môi trường biển và hải đảo đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và nhiều văn bản khác có liên quan. Cùng với đó, các bộ, ngành, địa phương đã ban hành nhiều văn bản triển khai thực hiện. Đến nay, có thể nói chúng ta đã có một hệ thống chính sách, pháp luật khá đồng bộ trong lĩnh vực biển và hải đảo.

**Thực trạng phát triển kinh tế biển**  
Theo Báo cáo của Bộ Tài nguyên và Môi trường, sau 5 năm thực hiện Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển theo Nghị quyết số 36-NQ/TW của Trung ương và Nghị quyết số 26/NQ-CP ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết 36-NQ/TW, năm 2022, GRDP của 28 tỉnh/thành phố ven biển theo giá hiện hành đạt mức 4.786 nghìn tỷ đồng, chiếm 49,8% GDP cả nước. GRDP bình quân đầu người của các tỉnh/thành phố ven biển năm 2022 đạt 97,2 triệu đồng, cao hơn bình quân cả nước (96,6 triệu đồng) [9].

**Kinh tế hàng hải** đạt được nhiều thành tựu quan trọng, năng lực vận tải ngày càng được nâng cao, từng bước đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa với đội tàu biển có 1.477 tàu với tổng trọng tải 11,6 triệu DWT, vận chuyển hàng năm trên 128 triệu tấn [9].

Hệ thống cảng biển có 110 cảng với tổng năng lực thông qua trên 328,6 triệu tấn. Việt Nam hiện có 3 cảng (TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng và Cái Mép - Thị Vải) nằm trong danh sách 50 cảng container có sản lượng thông qua lớn nhất thế giới. Đặc biệt, các cảng biển lớn với vai trò là đầu mối phục vụ xuất - nhập khẩu hàng hóa và tạo động lực phát triển toàn vùng đã hình thành rõ nét và đóng góp không nhỏ vào sự tăng trưởng của nền kinh tế, như: cảng biển Quảng Ninh, Hải Phòng gắn với vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc; cảng biển Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn gắn với vùng kinh tế trọng điểm miền Trung; cảng biển TP. Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai gắn với vùng kinh tế trọng điểm khu vực phía Nam; cảng biển Cần Thơ, An Giang gắn với vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long. Theo Bộ Giao thông vận tải, tính đến hết năm 2023, cả nước có 298 bến cảng/chiều dài khoảng 107 km cầu cảng (gấp 5 lần năm 2000). Trên cả nước đã hình thành các cảng cửa ngõ quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam, tiếp nhận thành công tàu container đến 145.000 tấn tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 232.000 tấn tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Ngoài ra, các bến chuyên dùng quy mô lớn gắn với

HÌNH: SẢN LƯỢNG THỦY SẢN CỦA VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2018-2023



Nguồn: VASEP

các khu công nghiệp, liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện than tiếp nhận tàu đến 200.000 tấn, hàng lỏng đến 150.000 tấn (tàu xuất sản phẩm), dầu thô đến 320.000 tấn, cơ bản đã đạt được các mục tiêu quy hoạch đến năm 2020 [4].

Hiện nay, hệ thống cảng biển Việt Nam không ngừng được nâng cao về năng lực và chất lượng dịch vụ, do đó sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển ngày một lớn. Năm 2015, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 427,8 triệu tấn, chiếm 81,8% khối lượng hàng hóa thông qua các cảng (gồm: cảng biển, cảng thủy nội địa và cảng hàng không). Đến năm 2023, tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đã đạt 756,8 triệu tấn, tăng 5% so với cùng kỳ năm 2022, trong đó hàng container ước đạt 24,7 triệu TEUs. Lượt phương tiện thủy thông qua nội địa đạt 351,8 nghìn lượt, tăng 2%. Hành khách qua cảng biển đạt 7,04 triệu hành khách, tăng 17% so với năm 2022 [8].

**Ngành thủy sản** giữ vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội, quy mô ngày càng mở rộng, tốc độ tăng trưởng cao, giá trị sản xuất lớn. Sản lượng nuôi trồng thủy sản năm 2022 đạt 5,14 triệu tấn, khai thác 3,85 triệu tấn. Năm 2018, sản lượng thủy sản Việt Nam đạt 7,7 triệu tấn, tăng lên 9,3 triệu tấn năm 2023, tăng 20%. Trong đó, sản lượng nuôi trồng thủy sản chiếm 58%, khai thác chiếm 42% (Hình).

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 12/2023 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%. Tổng diện tích nuôi trồng thủy sản năm 2023 ước đạt 1,3 triệu ha nuôi nội địa và 9,5 triệu m<sup>3</sup> lồng nuôi biển. Trong đó, nuôi biển tăng 5,5%, bao gồm: 4,3 triệu m<sup>3</sup> lồng nuôi cá biển; 5,2 triệu m<sup>3</sup> 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).

**Du lịch biển** là ngành quan trọng trong tổng thể nền kinh tế biển của Việt Nam, không chỉ đóng góp lớn vào GDP quốc gia, còn tạo việc làm cho một lượng lớn lao động, bao gồm cả lao động chuyên nghiệp trong ngành du lịch và lao động xã hội gián tiếp. Thu nhập từ hoạt động du lịch biển, đảo chiếm tỷ trọng cao, khoảng 70% tổng thu nhập du lịch Việt Nam. Doanh thu du lịch lữ hành của 28 tỉnh, thành phố ven biển của Việt Nam tăng từ 21,9 nghìn tỷ đồng năm 2015 lên 32,9 nghìn tỷ đồng năm 2019, lần lượt chiếm 71,8% và 74,4% tổng doanh thu du lịch của cả nước. Trong đó, các địa phương có doanh thu du lịch lữ hành cao nhất là TP. Hồ Chí Minh, TP. Đà Nẵng, tỉnh Quảng Ninh, Khánh Hòa và Quảng Nam [7].

Cả nước có 19 khu kinh tế ven biển nằm trong quy hoạch được phê duyệt (18 khu đã được thành lập), thu hút 553 dự án nước ngoài với tổng vốn đầu tư đăng ký là 54,36 tỷ USD; 1.604 dự án trong nước với tổng vốn đăng ký 1,37 triệu tỷ đồng [9].

**Công tác nghiên cứu khoa học, công nghệ** và điều tra cơ bản tài nguyên môi trường biển đã bước đầu đánh giá được nguồn lợi hải sản tại vùng biển ven bờ; hiện trạng đa dạng sinh học các hệ sinh thái biển; tiềm năng các nguồn năng lượng tái tạo (điện gió, điện thủy triều, điện sóng, điện mặt trời)...

Hoạt động ngăn ngừa, kiểm soát và giảm thiểu ô nhiễm môi trường biển và hải đảo được các địa phương có biển tích cực triển khai. Chất lượng nước biển ven bờ, xa bờ được đánh giá tốt, các chỉ số cơ bản đều nằm trong ngưỡng cho phép.

Bên cạnh đó, các địa phương ven biển đã tăng cường hoạt động đào tạo nhân lực kinh tế biển, với 90 trường cao đẳng nghề, 133 trường trung cấp nghề và 454 trung tâm dạy nghề có đào tạo ngành nghề về kinh tế biển. Quốc phòng, an ninh, chủ quyền biển đảo được giữ vững [9].

**Một số hạn chế, vướng mắc**

Mặc dù đã đạt được những thành quả, tuy nhiên phát triển kinh tế biển Việt Nam còn đang có nhiều vấn đề, cụ thể như sau:

(i) Tăng trưởng bình quân của các tỉnh ven biển giai đoạn 2011-2022 (6,95%/năm) thấp hơn so với cả nước (7,15%/năm); tỷ trọng GRDP của 28 tỉnh đóng góp vào GDP cả nước chưa được cải thiện; chỉ số phát triển con người (HDI) chưa đạt mục tiêu...[9].

(ii) Quy mô kinh tế biển còn nhỏ, chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế địa kinh tế. Cơ cấu ngành, nghề chưa hợp lý; mới tận dụng, khai thác hiệu quả được một phần vùng biển quốc gia, chưa có đủ điều kiện để

vươn ra vùng biển quốc tế. Phương thức khai thác chủ yếu vẫn là sản xuất nhỏ.

(iii) Khoa học, công nghệ trong phát triển kinh tế biển còn hạn chế. Hạn chế lớn nhất trong công tác nuôi trồng và đánh bắt thủy hải sản là việc ứng dụng tiên 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. 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.

(iv) Nguồn nhân lực biển chưa thực sự là những nhân tố then chốt để phát triển bền vững kinh tế biển, chưa được quan tâm đúng mức, đầu tư chưa thích đáng. Hiện nay, nguồn nhân lực biển đang đứng trước những khó khăn, thách thức trước những yêu cầu trong tình hình mới; công tác phát triển nguồn nhân lực biển chất lượng cao chưa thực sự tạo ra bước đột phá; hệ thống cơ sở nghiên cứu khoa học - công nghệ biển, đào tạo nguồn nhân lực cho kinh tế biển cũng như các cơ sở quan trắc, dự báo, cảnh báo biển, thiên tai biển, các trung tâm tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn... ở ven biển có quy mô nhỏ, trang bị thô sơ, thiếu nhân lực, năng lực hạn chế. Thiếu cán bộ kỹ thuật có năng lực, kinh nghiệm thực tế trong thực hiện các dự án; hiện tượng “chảy máu nguồn nhân lực” thường xuyên xảy ra, chế độ, chính sách cho đội ngũ thực hiện các nhiệm vụ, dự án nghiên cứu, điều tra cơ bản tài nguyên, môi trường biển còn nhiều bất cập, không phù hợp, đời sống người lao động bấp bênh...

(v) Hệ thống giao thông đường bộ ven biển chưa đáp ứng yêu cầu, hạ tầng kỹ thuật biển còn yếu, chưa đồng bộ; chưa có nhiều cảng biển lớn tầm cỡ khu vực, năng lực vận tải biển còn thấp, số lượng cảng tàu khách còn ít. 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 tỉnh không các cầu, nên các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải chính chưa được giải quyết triệt để...

(vi) Sự tham gia của cộng đồng trong công tác bảo vệ môi trường biển và hải đảo có lúc có nơi còn mang tính hình thức, chưa hình thành được thói quen của người dân trong bảo vệ môi trường, các mô hình cộng đồng quản lý môi trường biển và hải đảo còn ít, hiệu quả thấp. Công tác bảo tồn tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ môi trường trong hoạt động du lịch chưa đồng bộ, thiếu bền vững. Các hệ sinh thái biển quan trọng ở các khu bảo tồn đang bị suy thoái, thu hẹp; đa dạng sinh học biển và nguồn lợi thủy sản giảm sút, thiếu bền vững.

# GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN THEO HƯỚNG BỀN VỮNG

Để phát triển kinh tế biển theo hướng bền vững, theo tác giả, thời gian tới, cần tập trung vào một số giải pháp như sau:

**Một là**, hoàn thiện thể chế, chính sách về phát triển bền vững kinh tế biển. 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. Đồng thời, rà soát, sửa đổi và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật, xây dựng và ban hành cơ chế khuyến khích đầu tư cho các tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư phát triển, khai thác cảng theo mô hình cảng xanh, cảng thông minh, sử dụng nhiên liệu sạch, xanh, ít phát thải hoặc không phát thải khí nhà kính, thân thiện với môi trường trong hoạt động kinh doanh khai thác cảng 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.

Các bộ, ngành, địa phương có biển cần nỗ lực cao, đổi mới sáng tạo, quyết tâm lớn, hành động quyết liệt, hiệu quả, có trọng tâm, trọng điểm; xử lý dứt điểm, không để kéo dài các nhiệm vụ được giao nhằm tạo động lực cho phát triển bền vững kinh tế biển.

**Hai là**, tăng cường tuyên truyền, nâng cao nhận thức, tạo đồng thuận trong toàn xã hội về phát triển kinh tế biển bền vững. 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.

**Ba là**, 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 kinh tế biển. Ưu tiên đầu tư cho công tác điều tra cơ bản, nghiên cứu khoa học, công nghệ 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.

**Bốn là**, tăng cường phối hợp, liên kết trong quản lý và phát triển du lịch, nhất là phát triển sản phẩm du lịch, tạo thành chuỗi sản phẩm, tuyến du lịch đặc sắc theo từng khu vực, tránh sự trùng lặp và đơn điệu trong phát triển du lịch ven biển của các tỉnh, thành phố. Mỗi vùng, khu vực, địa phương cần có các sản phẩm du lịch đặc thù, mang đậm sắc thái văn hóa, điều kiện tự nhiên của địa phương và có chất lượng cao.

**Năm là**, chú trọng đào tạo, phát triển nguồn nhân lực biển, nhất là nhân lực chất lượng cao, cùng với khoa học - công nghệ làm khâu đột phá. Cùng với đó, cần tập trung 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 kinh tế biển và việc chuyển đổi nghề của người dân. □

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Chấp hành Trung ương (2018), *Nghị quyết số 36-NQ/TW, ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045*.
2. Cục Thủy sản (2023), *Báo cáo tại Hội nghị Tổng kết công tác năm 2023*.
3. Hiệp hội Chế biến và xuất khẩu thủy sản Việt Nam (VASEP) (2024), *Tổng quan ngành thủy sản Việt Nam*, truy cập từ <https://vasep.com.vn/gioi-thieu/tong-quan-nganh>.
4. Minh Thành (2024), *Đột phá mới ngành GTVT: Cảng biển "lót ổ" đón đại bàng*, truy cập từ <https://tapchigiaothong.vn/dot-pha-moi-nganh-gtvt-ky-3-cang-bien-lot-o-don-dai-bang-183240816093236209.htm>.
5. Nguyễn Hồng Điệp (2024), *28 tỉnh, thành phố ven biển đóng góp 50% GDP cả nước*, truy cập từ <https://www.vietnamplus.vn/28-tinh-thanh-pho-ven-bien-dong-gop-50-gdp-ca-nuoc-post962845.vnp>.
6. Nguyễn Thị Thu Hòa (2023), *Phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*, truy cập từ <https://tapchicongsan.org.vn/web/guest/kinh-te/-/2018/827401/phat-trien-ben-vung-kinh-te-bien-viet-nam-den-nam-2030%2C-tam-nhin-den-nam-2045.aspx>.
7. Phạm Thị Trâm, Lê Hồng Ngọc (2023), *Phát triển du lịch biển tại vùng ven biển ở Việt Nam hiện nay*, truy cập từ <https://tapchitaichinh.vn/phat-trien-du-lich-bien-tai-vung-ven-bien-o-viet-nam-hien-nay.html>.
8. Thế Anh (2024), *Hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam tăng mạnh trong 5 tháng đầu năm*, truy cập từ <https://www.congluan.vn/hang-hoa-thong-qua-cang-bien-viet-nam-tang-manh-trong-5-thang-dau-nam-post299693.html>.
9. Ủy ban Chỉ đạo quốc gia về thực hiện Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (2024), *Tài liệu kỳ họp lần thứ nhất*, ngày 12/4, Hà Nội.
10. Xuân Thảo (2024), *Phát triển hệ thống cảng biển đáp ứng xu thế hội nhập quốc tế*, truy cập từ <https://vimc.co/phat-trien-he-thong-cang-bien-dap-ung-xu-the-hoi-nhap-quoc-te/>.