

Phát triển kinh tế hàng hải trong quá trình đổi mới ở Việt Nam

Nguyễn Thị Thom¹

Tóm tắt: Phát triển kinh tế hàng hải có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội (KTXH) của đất nước; góp phần quan trọng trong việc củng cố, giữ vững quốc phòng, an ninh trên biển, vùng biển. Trong những năm qua, dưới sự lãnh đạo của Đảng, quản lý của Nhà nước, kinh tế hàng hải của Việt Nam đã đạt được những thành tựu quan trọng, song cũng bộc lộ một số hạn chế như: có biểu hiện tăng trưởng nóng trong lĩnh vực vận tải biển; đối với vận tải trong nước, nhiều doanh nghiệp phải hủy niêm yết trên sàn chứng khoán hoặc đứng trước nguy cơ phá sản; chưa nắm bắt kịp thời những đòi hỏi của quốc tế trong lĩnh vực đóng tàu và vận tải biển.

Từ khóa: Đổi mới; kinh tế hàng hải; Việt Nam.

Abstract: The development of the maritime economy bears a significant meaning in Vietnam's socio-economic development strategy, and contributes sizably to the national defence and security in the sea and maritime areas. Over the past years, under the Party's leadership and the State management, the country's maritime economy has achieved important results. However, there remain things to be improved, e.g. the signs of overheated development in maritime transport, many domestic businesses delisted from stock exchanges or threatened with bankruptcy, not timely mastering international requirements in the fields of shipbuilding and maritime transport.

Keywords: Renovation; maritime economy; Vietnam.

1. Mở đầu

Thế kỷ XXI được thế giới xem là “thế kỷ của đại dương”, quốc gia có biển rất quan tâm đến biển và coi trọng việc xây dựng chiến lược biển. Khu vực Biển Đông có vị trí địa kinh tế chính trị rất quan trọng. Trong tương lai, kinh tế biển sẽ là một ngành then chốt của nền kinh tế quốc dân. Thực hiện công cuộc đổi mới đất nước, Đảng và Nhà nước Việt Nam từng bước nhận thức sâu sắc hơn tầm quan trọng và lợi thế của biển để phát triển kinh tế biển và các lĩnh vực liên quan đến biển. Theo đó, ngành Hàng hải cũng đã có những đổi mới và phát triển cả về cơ cấu tổ chức, hoạt động sản xuất, kinh doanh. Vai trò của kinh tế biển, trong đó có kinh tế hàng hải, ngày

càng trở nên quan trọng và được xác định là lĩnh vực mũi nhọn cần ưu tiên đầu tư. Bài viết này phân tích ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân của hạn chế trong phát triển kinh tế hàng hải, đồng thời rút ra những kinh nghiệm để phát triển kinh tế hàng hải (KTHH).

2. Vị trí, vai trò của biển và hải đảo đối với việc phát triển kinh tế - xã hội đất nước hiện nay

Biển và hải đảo có vị trí, vai trò hết sức quan trọng trong sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội của hầu hết các quốc gia trên thế giới. Ngày nay, trong điều kiện nguồn tài

¹ Tiến sĩ, Trường Đại học Công nghệ Giao thông Vận tải.
ĐT: 01663129889. Email: thomllct@gmail.com

nguyên thiên nhiên trên đất liền đang ngày càng cạn kiệt, không gian kinh tế truyền thống trở nên chật chội, nhiều quốc gia đang hướng ra biển để tìm kiếm, khai thác các nguồn tài nguyên, bảo đảm các nhu cầu về nguyên, nhiên liệu, năng lượng, thực phẩm... Biển và hải đảo ngày càng trở thành nguồn lực kinh tế to lớn và không gian sinh tồn mới; đồng thời có ý nghĩa quan trọng về an ninh, quốc phòng.

Việt Nam là quốc gia ven biển, có bờ biển dài khoảng 3.260 km, có hàng nghìn đảo lớn nhỏ, trong đó có hai quần đảo xa bờ, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa rộng lớn. Biển Việt Nam có nguồn tài nguyên phong phú và đa dạng với trữ lượng, quy mô thuộc loại khá, cho phép chúng ta phát triển nhiều lĩnh vực kinh tế biển quan trọng như đánh bắt, nuôi trồng và chế biến hải sản; cảng biển, vận tải biển, sửa chữa và đóng tàu; khai thác tài nguyên khoáng sản; du lịch; thông tin liên lạc... Trong nhiều năm qua, các nguồn lợi từ biển mang lại đã đóng góp to lớn vào quá trình phát triển đất nước. Theo ước tính hiện nay, tỷ trọng các ngành kinh tế biển và liên quan đến biển chiếm 48% 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... Tuy nhiên, chúng ta đang đứng trước nhiều thách thức gay gắt về bảo vệ biển, hải đảo; về khai thác tài nguyên và môi trường biển; về sự suy giảm các nguồn lợi thủy sản, đa dạng sinh học và các hệ sinh thái biển; về ô nhiễm môi trường biển. Với vị trí chiến lược đó, biển và hải đảo Việt Nam có vị trí, vai trò rất lớn về kinh tế, giao thông đường biển, về an

ninh, quốc phòng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Về kinh tế biển, Việt Nam có khoảng 11.000 loài sinh vật cư trú trong hơn 20 kiểu hệ sinh thái điển hình thuộc 6 vùng đa dạng sinh học biển khác nhau. Trữ lượng hải sản biển Việt Nam dao động trong khoảng 3,1 - 4,2 triệu tấn/năm, với khả năng khai thác 1,4 - 1,6 triệu tấn/năm. Trong đó, trữ lượng cá nổi và đáy tập trung nhiều nhất ở khu vực Đông Nam Bộ. Bên cạnh đó, diện tích nuôi trồng thủy sản của Việt Nam khoảng 2 triệu ha với 3 loại hình nước ngọt, nước lợ và vùng nước mặn ven bờ. Ngoài ra, vùng biển nước ta còn có các loại động vật quý khác như đồi mồi, rắn biển, chim biển, thú biển, hải sâm... Với 48 vũng, vịnh nhỏ và 12 đầm, phá ven bờ, khoảng 1.120 km rạn san hô, 252.500 ha rừng ngập mặn, cùng các thảm cỏ biển phân bố từ Bắc vào Nam, hệ sinh thái ven biển Việt Nam mỗi năm đem lại lợi nhuận to lớn.

Dọc ven biển Việt Nam có 37 vạn ha có khả năng nuôi trồng thủy sản, trong đó có khoảng 30 vạn ha có thể nuôi tôm và 50 vạn ha có thể nuôi cá, trai, sò huyết... Đến nay, tuy sản lượng nuôi trồng thủy sản của ta vẫn còn thấp (35 tấn/1km²), nhưng nhiều địa phương ở nước ta đã có một hướng làm ăn mới.

Do nằm trong vành đai quặng thiếc của Thái Bình Dương, nên biển Việt Nam chứa đựng một khối lượng lớn về sa khoáng sản quý hiếm như: titan, nhôm, sắt, muối mangan, cát thủy tinh và đất hiếm. Một nguồn lợi không nhỏ mà biển Việt Nam mang lại là cát thủy tinh có hàm lượng SiO₂ cao tới 99%, rất có giá trị trong công nghệ chế tạo thủy tinh cao cấp.

Nước biển Việt Nam là một nguồn tài nguyên lớn có thể khai thác, sử dụng. Mỗi km^3 nước biển có 37,5 triệu tấn vật chất thể rắn, trong đó 30 triệu tấn clorua natri, 4,5 triệu tấn magie, nhiều nguyên tố kali, uranium. Nếu biết tinh chiết giá trị của chúng có thể đạt 1 tỷ USD. Mặt khác, nước biển Việt Nam không chỉ có muối mặn mà còn chứa đựng tiềm năng lớn về năng lượng gió, sóng và thủy triều biển.

Ven bờ biển Việt Nam có nhiều vịnh và đảo đẹp, nổi tiếng thế giới như Vịnh Hạ Long, Bái Tử Long, đảo Cát Hải, Cát Bà, Bạch Long Vĩ... Đó là điểm lý tưởng cho việc phát triển ngành du lịch biển và du lịch sinh thái.

Đặc biệt, những điều tra sơ bộ và những phát hiện trong hơn hai thập kỷ qua cho thấy: dưới biển Việt Nam có khoảng 50 vạn km^2 có triển vọng dầu khí (trong đó 3 khu vực lớn là: Vịnh Bắc Bộ, thềm lục địa khu vực Quảng Trị - Thừa Thiên và vùng thềm lục địa phía Nam). Theo ước tính ban đầu, trữ lượng dầu mỏ của Việt Nam có thể đạt tới 3 - 4 tỷ thùng dầu và trữ lượng khí là khoảng 50 - 70 tỷ m^3 . Đến nay đã xác định được nhiều bể trầm tích như: bể trầm tích Cửu Long, bể trầm tích Nam Côn Sơn, bể trầm tích Trung Bộ và bể trầm tích Thổ Chu - Mã Lai (thuộc vịnh Thái Lan).

Về giao thông đường biển, với đường bờ biển dài 3.260 km, nhiều vũng vịnh, đường biển từ lâu đã trở thành con đường vận tải quan trọng của Việt Nam trong việc giao thương hàng hóa trong nước và trên thế giới. Trong tổng số 10 tuyến đường biển lớn nhất trên thế giới hiện nay, có 5 tuyến đi qua Biển Đông hoặc có liên quan đến Biển Đông. Dọc bờ biển nước ta có khoảng 100 địa điểm có thể xây dựng được các

cảng biển. Thêm vào đó, với hệ thống sông ngòi dày đặc (như hệ thống sông vùng duyên hải Quảng Ninh, hệ thống sông Hồng, sông Mã, sông Cả, sông Đông Trường Sơn, sông Đồng Nai - Vàm Cỏ; hệ thống sông Cửu Long...), các tuyến đường sông, đường bộ ven biển được xây dựng trong thời gian qua đã tạo điều kiện thuận lợi cho thông thương nội địa Việt Nam và giao thông giữa Việt Nam với các nước khác trong khu vực.

Về an ninh, quốc phòng, do địa hình của Việt Nam hẹp về chiều ngang, nhưng lại trải dài, nên Biển Đông bao bọc toàn bộ sườn phía Đông và phía Nam của Việt Nam, đã trở thành "lá chắn sườn" trong hệ thống phòng thủ, bảo vệ đất nước của Việt Nam. Do Việt Nam có vị trí quan trọng, lại có bờ biển dài, nhiều sông lớn, nên từ xưa đến nay kẻ địch bên ngoài thường lợi dụng biển và sông để xâm lược Việt Nam. Và cũng ở trên biển, trên sông, trong từng giai đoạn lịch sử, dân tộc Việt Nam đã bao lần nêu cao truyền thống anh hùng, bất khuất chống giặc ngoại xâm.

3. Quan điểm của Đảng về phát triển kinh tế hàng hải trong thời kỳ đổi mới

Đại hội lần thứ VIII của Đảng (6 - 1996) đã bàn về phát triển các lĩnh vực liên quan đến biển, đặc biệt là các biện pháp đẩy mạnh phát triển kinh tế biển gắn với đảm bảo an ninh, quốc phòng. Nghị quyết Đại hội VIII xác định: vùng biển và ven biển là địa bàn chiến lược về kinh tế, an ninh, quốc phòng, có nhiều lợi thế phát triển và là cửa mở lớn của cả nước để đẩy mạnh giao lưu quốc tế, thu hút đầu tư nước ngoài. Khai thác tối đa tiềm năng và các lợi thế của vùng biển và ven biển, kết hợp với an ninh, quốc phòng, tạo thế và lực để phát triển

mạnh kinh tế - xã hội, bảo vệ và làm chủ vùng biển của Tổ quốc [7, tr.211]. Đại hội chỉ rõ: “Củng cố, mở rộng để tăng năng lực các cảng biển hiện có, cải tạo, mở rộng cảng Hải Phòng, chuẩn bị và từng bước xây dựng các cảng Cái Lân, Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất, Bến Đình - Sao Mai. Xây dựng cảng Cần Thơ thành cảng trung tâm của đồng bằng sông Cửu Long” [7, tr.186].

Đến Đại hội IX (4 - 2001), Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội (2001 - 2010), trong đó nêu rõ chủ trương về phát triển kinh tế khu vực biển và hải đảo như sau: xây dựng chiến lược phát triển kinh tế biển và hải đảo, phát huy thế mạnh đặc thù của hơn 1 triệu km² thềm lục địa; tăng cường điều tra cơ bản làm cơ sở cho các quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế biển; đẩy mạnh nuôi, trồng, khai thác, chế biến hải sản; thăm dò, khai thác và chế biến dầu khí, phát triển đóng tàu thuyền và vận tải biển; mở mang du lịch; bảo vệ môi trường; tiến mạnh ra biển và làm chủ vùng biển; phát triển tổng hợp kinh tế biển và ven biển, khai thác lợi thế của các khu vực cửa biển, hải cảng để trở thành vùng phát triển cao, thúc đẩy các vùng khác; xây dựng căn cứ hậu cần ở một số đảo để tiến ra biển khơi; kết hợp chặt chẽ phát triển kinh tế biển với bảo vệ an ninh trên biển [8, tr.181-182]. Đây là lần đầu tiên, chiến lược phát triển kinh tế biển của nước ta được thể hiện một cách tương đối đầy đủ và toàn diện.

Đại hội lần thứ X (4 - 2006) của Đảng trên cơ sở đưa ra định hướng đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước gắn với phát triển kinh tế tri thức ở Việt Nam trong thời gian tới, đã đưa ra định hướng phát triển kinh tế biển như sau: xây dựng và thực hiện chiến lược phát triển kinh tế biển

toàn diện, có trọng tâm, sớm đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về kinh tế biển trong khu vực, gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh và hợp tác quốc tế; phát triển hệ thống cảng biển, vận tải biển, khai thác và chế biến dầu khí, hải sản, dịch vụ biển; đẩy mạnh ngành công nghiệp đóng tàu biển và công nghiệp khai thác, chế biến hải sản; phát triển mạnh, đi trước một bước một số vùng kinh tế ven biển và hải đảo.

Trên cơ sở đó, Đại hội X tiếp tục khẳng định việc phát triển kinh tế biển, coi kinh tế hàng hải là nhiệm vụ trọng tâm trong phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Đại hội X nhấn mạnh: phát triển mạnh kinh tế biển vừa toàn diện, vừa có trọng tâm, trọng điểm với những ngành có lợi thế so sánh để đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về kinh tế biển gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh và hợp tác quốc tế; hoàn chỉnh quy hoạch và phát triển có hiệu quả hệ thống cảng biển và vận tải biển, khai thác và chế biến dầu khí, khai thác và chế biến hải sản, phát triển du lịch biển, đảo; đẩy mạnh phát triển ngành công nghiệp đóng tàu và phát triển các ngành công nghiệp, dịch vụ bổ trợ; hình thành một số hành lang kinh tế ven biển; nhanh chóng phát triển kinh tế - xã hội ở các hải đảo gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh [10, tr.225].

Tháng 2 năm 2007, Hội nghị Trung ương bốn (khoá X) ra Nghị quyết về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, Nghị quyết xác định ba quan điểm chỉ đạo: *Một là*, nước ta phải trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, trên cơ sở phát huy mọi tiềm năng từ biển, phát triển toàn diện các ngành, nghề biển với cơ cấu phong phú, hiện đại, tạo ra tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả với tầm nhìn dài hạn. *Hai là*, kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế,

xã hội với bảo đảm quốc phòng, an ninh, hợp tác quốc tế và bảo vệ môi trường; kết hợp chặt chẽ giữa phát triển vùng biển, ven biển, hải đảo với phát triển vùng nội địa theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá. *Ba là*, thu hút mọi nguồn lực để phát triển kinh tế, xã hội, bảo vệ môi trường biển trên tinh thần chủ động, tích cực mở cửa; phát huy đầy đủ, có hiệu quả các nguồn lực bên trong, tranh thủ hợp tác quốc tế, thu hút mạnh các nguồn lực bên ngoài theo nguyên tắc bình đẳng, cùng có lợi, bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của đất nước.

Đại hội lần thứ XI (1 - 2011) của Đảng trên cơ sở đưa ra chủ trương phát triển kinh tế - xã hội hài hoà giữa các vùng, đô thị và nông thôn, đã đưa ra chủ trương phát triển kinh tế ven biển, biển và hải đảo theo định hướng Chiến lược biển đến năm 2020 như sau: xây dựng hợp lý hệ thống cảng biển, các khu công nghiệp, khu kinh tế, đô thị ven biển gắn với phát triển công nghiệp đóng và sửa chữa tàu, khai thác, chế biến dầu khí, vận tải biển, du lịch biển; phát triển mạnh kinh tế đảo, khai thác hải sản xa bờ gắn với tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn và giữ vững chủ quyền vùng biển quốc gia; đẩy mạnh việc điều tra cơ bản đối với một số loại tài nguyên biển quan trọng [11, tr.203].

Đại hội lần thứ XII (1 - 2016) của Đảng tiếp tục nhấn mạnh: phát triển kinh tế biển gắn với bảo vệ vững chắc chủ quyền quốc gia và nâng cao đời sống nhân dân vùng biển, đảo; khuyến khích các thành phần kinh tế đầu tư phát triển các ngành khai thác, chế biến dầu khí; cảng biển, đóng và sửa chữa tàu biển, vận tải biển; khai thác và chế biến hải sản, các dịch vụ hậu cần nghề

cá; du lịch biển, đảo; xây dựng các khu kinh tế, các khu công nghiệp tập trung và khu chế xuất ven biển gắn với phát triển các khu đô thị ven biển [12, tr.288-289].

Như vậy, sau 30 năm tiến hành đổi mới đất nước, Đảng và Nhà nước luôn quan tâm và chỉ đạo sát sao trong phát triển kinh tế biển, mà trọng tâm là phát triển kinh tế hàng hải.

4. Thành tựu cơ bản trong phát triển kinh tế hàng hải

Về công nghiệp đóng tàu

Đảng và Nhà nước coi công nghiệp đóng tàu không chỉ là một chất xúc tác cho công cuộc hiện đại hoá trong lĩnh vực công nghiệp, mà còn tạo việc làm và một bước đệm chủ chốt để đưa Việt Nam trở thành một quốc gia mạnh về biển. Do đó, trong mỗi một giai đoạn phát triển, sự đầu tư cho ngành công nghiệp đóng tàu luôn được Đảng và Nhà nước quan tâm với sự ra đời của một loạt các nhà máy làm nhiệm vụ đóng tàu và vận chuyển hàng hóa phục vụ đắc lực cho hai cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp và đế quốc Mỹ của dân tộc.

Trong những năm 1996 - 2000, ngành công nghiệp tàu thủy (CNTT) Việt Nam chủ yếu tập trung vào hoạt động của một số doanh nghiệp đóng tàu chủ đạo, trong đó có Tổng Công ty CNTT Việt Nam (Vinashin) với 27 đơn vị thành viên hoạt động trên phạm vi cả nước từ Quảng Ninh, Hải Phòng, Phú Thọ, Hải Dương, Hà Nội, Nam Định, Hà Tĩnh, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Tp.Hồ Chí Minh đến Cần Thơ. Đến năm 2011, Vinashin thực hiện chủ trương tái cơ cấu của Thủ tướng Chính phủ với 7 nhà máy còn lại [1, tr.20]; đồng thời, mở rộng liên doanh, liên kết với các đối tác nước

ngoài góp phần nâng cao năng lực trong lĩnh vực mở rộng thị trường sản phẩm (như liên doanh Hyundai - Vinashin đóng các loại tàu như tàu nghiên cứu biển, tàu dầu 3.500T, tàu hàng 6.500T, ụ nổi 8.500T và hàng chục tàu cao tốc, tàu cứu nạn, tàu tuần tra và nhiều sản phẩm sửa chữa có trọng tải từ 6.000T - 20.000T cho các chủ tàu trong nước và nước ngoài).

So sánh giữa mục tiêu quy hoạch ngành CNTT đến năm 2010 với quy hoạch ngành CNTT đến năm 2020 đã được Chính phủ phê duyệt cho thấy: về đóng mới tàu, số lượng các nhà máy vượt xa so với quy hoạch (120/36 nhà máy); về sửa chữa, đáp ứng được 41,7 - 46% đội tàu quốc gia; về lực lượng lao động, số lượng 100.000 lao động vượt so với quy hoạch (36.000 lao động) (tuy nhiên, các lao động có chứng chỉ quốc tế còn thấp so với yêu cầu); về thiết kế, mới thiết kế được phần công nghệ, trong khi mục tiêu quy hoạch phải thiết kế được các gam tàu đến 50.000 DWT; về đăng kiểm, Cục Đăng kiểm Việt Nam có mối quan hệ hợp tác song phương với tất cả các thành viên của Hiệp hội phân cấp quốc tế [2, tr.32].

Đến năm 2015, ngành CNTT Việt Nam tiếp tục thực hiện Đề án tái cơ cấu của Chính phủ, bảo đảm giữ được các cơ sở đóng, sửa chữa tàu thủy được đề cập trong quy hoạch phục vụ nhu cầu của thị trường; duy trì cơ bản năng lực của ngành đóng tàu đáp ứng các nhu cầu trong nước và xuất khẩu; chuyển đổi công năng, sáp nhập hoặc giải thể theo quy định để tránh tình trạng kinh doanh thua lỗ và đầu tư dàn trải đối với các cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu hoạt động không hiệu quả, thua lỗ kéo dài. Tính đến 31/12/2015, Tổng Công ty CNTT

(SBIC) đã tái cơ cấu được 225/272 đơn vị, đạt tỷ lệ 82,7% so với Đề án. Đối với 47 đơn vị còn lại, SBIC sẽ tiếp tục tái cơ cấu trong năm 2016 [3, tr.5].

Theo báo cáo của Tổng Công ty CNTT Việt Nam, năm 2015, SBIC triển khai thi công 254 sản phẩm và bàn giao 178 sản phẩm, bằng 144% kế hoạch, trong đó có 15 tàu kiểm ngư, 20 tàu cá, 36 tàu xuất khẩu và các sản phẩm khác. Riêng với 8 đơn vị giữ lại của SBIC đã bàn giao 88 sản phẩm gồm 8 tàu kiểm ngư, 7 tàu cá và 73 sản phẩm khác.

Những kết quả ngành CNTT Việt Nam đạt được trong thời gian qua là do có sự quan tâm và chỉ đạo sát sao của Đảng, Nhà nước cùng các bộ, ban, ngành trong quá trình thực hiện. Sau một thời gian giảm sút về số lượng và chất lượng đóng tàu, đến nay ngành CNTT Việt Nam đã có cơ hội phục hồi nhờ vào dòng vốn đầu tư và sự bứt phá trong ứng dụng khoa học công nghệ trong đóng và sửa chữa tàu biển hiện nay.

Về vận tải biển

So sánh về mức độ đầu tư và kết quả trong sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển qua các giai đoạn, cho thấy trong những năm 1997 - 1998, tỷ lệ đầu tư cho vận tải biển của khối trung ương là 1% (1997) và 2,6% (1998), khối địa phương là 2% (1997) và 0,8% (1998). Nếu như năm 1995, sản lượng vận tải biển trong cả nước chỉ đạt 6.606.000 tấn, trong đó vận tải biển nước ngoài đạt 4.805.290 tấn, vận tải trong nước đạt 1.801.000 tấn thì đến năm 2000, sản lượng vận tải biển cả nước đạt 18.755.778 tấn, tăng gấp 3 lần so với năm 1995, trong đó vận tải biển nước ngoài đạt 13.110.155 tấn, vận tải trong nước đạt 5.665.623 tấn [4, tr.8].

Có được kết quả trên, phải kể đến sự phát triển mạnh mẽ của đội tàu biển Việt Nam. Nếu như năm 2004, đội tàu biển quốc gia chỉ có 1.007 tàu, thì đến năm 2011, đã tăng lên 1.691 tàu các loại, với tổng dung tích 4.434.551 GT và tổng trọng tải 7.467.269 DWT. Trong đó, có 492 tàu biển hoạt động tuyến quốc tế với tổng dung tích gần 2 triệu GT. Hiện tại, về trọng tải đội tàu biển Việt Nam đang xếp vị trí 60/152 quốc gia có tàu mang cờ quốc tịch và xếp thứ 4/10 nước ASEAN, đứng sau Singapore (1,5 lần), Malaysia (2,9 lần), Philippines (1,8 lần) [4, tr.8].

Xét về độ tuổi bình quân, đội tàu treo cờ Việt Nam hiện có khoảng 39,4% trọng tải tàu trên 15 tuổi, đứng thứ 2 trong khu vực ASEAN, chỉ xếp sau Singapore và thấp hơn độ tuổi trung bình của đội tàu thế giới. Cho đến nay, đội tàu Việt Nam có trọng tải bình quân là 4,975 DWT/tàu, trong đó tàu hàng bách hóa là 942 chiếc; tàu hàng rời 172 chiếc; tàu container 26 chiếc; tàu hàng lỏng xăng dầu 155 chiếc; tàu chở khí hóa lỏng 10 chiếc và tàu chở hóa chất 2 chiếc [5, tr.10].

Tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam năm 2001 là 87 triệu tấn, bước sang năm 2011 tăng lên 290 triệu tấn, tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 12,9%/năm. Năm 2013, sản lượng hàng hóa thông qua toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam đạt 326 triệu tấn. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2015, mặc dù hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam còn nhiều khó khăn, song tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam thực hiện ước đạt 118,7 triệu tấn, tăng 9,5% so với năm 2014.

Như vậy, số lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam những năm qua cho thấy, khả năng đáp ứng của hệ thống cảng biển Việt Nam trong việc tiếp nhận những chuyến tàu vận chuyển quốc tế khi nhu cầu ngày càng tăng. Điều đó cho thấy, hệ thống cảng biển Việt Nam đã được đầu tư đúng hướng để nâng cao khả năng tiếp nhận, thông qua hàng hóa tại cảng, đáp ứng nhu cầu thị trường và hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển. Sự phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam trong những năm qua là cơ sở thuận lợi cho sự phát triển của ngành vận tải biển theo những mục tiêu của quy hoạch đã đề ra.

Về cảng biển và dịch vụ cảng biển

Việc đầu tư tốt về cơ sở hạ tầng đã giúp cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ tại cảng có điều kiện để khai thác và đổi mới quy trình, tổ chức trong hoạt động sản xuất, kinh doanh nhằm đạt hiệu quả cao nhất. Tuy nhiên, trong thời gian này, hệ thống cảng biển Việt Nam đã đảm nhiệm hầu hết lượng hàng ngoại thương và hỗ trợ một phần lượng trung chuyển xuất, nhập khẩu của Lào, góp phần đưa Việt Nam từng bước tiếp cận và hội nhập với khu vực và thế giới. Đến năm 2011, trong cả nước đã có nhiều cảng biển chủ động vay vốn đầu tư, mở rộng như cảng Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn; các cảng đầu tư bằng vốn ngân sách đã triển khai cho doanh nghiệp thuê khai thác như cảng Cái Lân, Vũng Áng nhằm thu hồi vốn nhà nước, tránh được tình trạng chỉ giao vốn, không rõ thời hạn thu hồi như trước đây. Bước đầu đã thỏa thuận cho phép các công ty có vốn đầu tư nước ngoài nghiên cứu đầu tư cảng, thực hiện

đúng quyết định phê duyệt quy hoạch của Thủ tướng Chính phủ, cho phép mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư cảng.

Theo đó, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam năm 2011 đạt 285 triệu tấn; năm 2012 đạt 293 triệu tấn; năm 2013 đạt 325 triệu tấn. Năm 2014, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam ước đạt 370,3 triệu tấn. Hoạt động xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp được đẩy mạnh trong 2 năm gần đây đã góp phần giúp sản lượng hàng hóa qua cảng có mức tăng trưởng trung bình 11,2%/ năm.

Năm 2015, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam tiếp tục tăng trưởng ấn tượng, ước đạt 427,3 triệu tấn, tăng 14,6%, trong đó hàng container đạt 12 triệu TEUs, tăng 15,5% so với năm 2014 [7].

Nhìn chung hoạt động giao nhận hàng hóa có tính tập trung cao khi hơn 97% lượng hàng hóa được thông qua tại các cảng thuộc 2 khu vực là Hải Phòng và Tp.Hồ Chí Minh. Hiệu suất khai thác cao tại các cảng Hải Phòng trong khi dư thừa công suất tại các cảng phía Nam. Các cảng ở khu vực Hải Phòng như Đình Vũ, Hải An, Greenport luôn hoạt động vượt công suất nhờ sản lượng xuất nhập khẩu qua khu vực Hải Phòng duy trì tốc độ tăng trưởng cao (với CAGR trong giai đoạn 2009 - 2014 đạt 14,6%), các cảng nằm tại vị trí thuận lợi (xung quanh là các khu công nghiệp lớn như Đình Vũ, Trảng Dục, VSIP) [6].

Trong khi đó tại khu vực phía Nam, ngoại trừ cảng Cát Lái có công suất đạt 100%, các cảng khác như Cái Mép - Thị Vải, Sài Gòn, Hiệp Phước chỉ hoạt động dưới 50% công suất thiết kế. Sự khác biệt

xuất phát từ việc cảng Cát Lái có vị trí thuận lợi khi nằm gần trung tâm Tp.Hồ Chí Minh, các khu công nghiệp, các kho hàng của các doanh nghiệp ở Bình Dương, Vũng Tàu, hệ thống kho bãi đều phát triển.

5. Hạn chế trong phát triển kinh tế hàng hải và nguyên nhân

Bên cạnh những kết quả đạt được, quá trình phát triển kinh tế hàng hải ở Việt Nam có một số hạn chế sau:

Một là, có biểu hiện của sự tăng trưởng nóng trong lĩnh vực vận tải biển, đặc biệt là thị trường vận tải biển thế giới, điều đó đã kéo theo việc đầu tư một cách ồ ạt và dàn trải vào ngành đóng tàu trong nước. Số lượng tàu được đóng đã vượt quá so với quy hoạch ban đầu, trong khi đó đây được coi là một ngành công nghiệp đòi hỏi yêu cầu lớn về vốn, công nghệ trong điều kiện kinh tế đất nước còn nghèo, trình độ công nghệ lạc hậu so với các nước trong khu vực và trên thế giới. Hơn nữa, đây là ngành được Chính phủ bảo hộ, hỗ trợ về chính sách thuế xuất, nhập khẩu tàu thủy và vật tư thiết bị tàu thủy; chính sách trợ giá để chủ tàu đặt hàng đóng tàu trong nước; chính sách đầu tư, tín dụng đóng tàu trả chậm. Chính sách bảo trợ của Chính phủ như vậy đã khiến cho các doanh nghiệp đóng tàu trong nước chỉ biết dựa dẫm vào nguồn cung do Chính phủ cung cấp, mà không biết chủ động tìm nguồn hàng cho mình, từ đó dẫn đến tâm lý thụ động và ỷ lại trông chờ vào Nhà nước. Từ khi cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới nổ ra từ năm 2008 đến nay, hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp trong nước gặp nhiều khó khăn (vì nhu cầu về nguồn tàu biển trên thế giới đã bão hòa, khiến tàu đóng xong không bán được, vốn vay thương mại với lãi suất

cao, nợ ngân hàng), nhiều doanh nghiệp đứng bên bờ phá sản.

Hai là, đối với vận tải trong nước, do giá cước vận tải thấp, hàng hóa không ổn định, chi phí nhiên liệu và duy tu bảo dưỡng ngày càng tăng cao, phần lớn vốn lưu động cho tàu hoạt động buộc phải vay với lãi suất cao, kinh doanh thua lỗ hoặc hiệu quả rất kém, nên nhiều doanh nghiệp phải hủy niêm yết trên sàn chứng khoán hoặc đứng trước nguy cơ phá sản. Tình trạng đầu tư thua lỗ làm ảnh hưởng lớn đến hoạt động của nhiều ngân hàng, tổ chức tín dụng trong nước, ảnh hưởng đến tín nhiệm của Chính phủ trên thị trường vốn quốc tế.

Ba là, Việt Nam chưa nắm bắt kịp thời những đòi hỏi của quốc tế trong lĩnh vực đóng tàu và vận tải biển. Tập đoàn kinh tế trong lĩnh vực hàng hải chưa có kinh nghiệm tổ chức, quản lý và điều hành hoạt động. Bên cạnh đó, công tác quản lý, điều hành của Chính phủ có biểu hiện buông lỏng; không theo dõi, nắm bắt những diễn biến bất thường của các tập đoàn để chỉ đạo kịp thời; trình độ đội ngũ cán bộ quản lý của các tập đoàn còn yếu và thiếu kiến thức chuyên môn, nghiệp vụ kém, có biểu hiện tham nhũng lớn. Việc phối hợp giữa các cơ quan chức năng trong giải quyết những yếu kém của các tập đoàn chưa tốt. Vì vậy, cuộc khủng hoảng của Vinashin và Vinalines là tiếng chuông báo động cho tình trạng nợ công của Việt Nam, từ đó đòi hỏi Đảng và Nhà nước Việt Nam cần phải có những đổi mới và sự thay đổi tư duy trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội nói chung, chiến lược phát triển kinh tế biển, KTHH nói riêng phù hợp với xu thế phát triển chung của thế giới và thực tiễn Việt Nam.

Những hạn chế trong quá trình phát triển kinh tế hàng hải xuất phát từ một số nguyên nhân cơ bản sau: xu thế toàn cầu hoá, hội nhập quốc tế cùng với sự phát triển của cuộc cách mạng khoa học và công nghệ thế giới mang đầy những diễn biến phức tạp; nền kinh tế còn nghèo nàn, lạc hậu; thực hiện chủ trương của Đảng về phát triển KTHH ở mỗi cấp ủy, cơ quan chức năng của Chính phủ, các bộ, ngành còn nhiều yếu kém, chưa thực sự bám sát tình hình thực tế, không thực hiện đúng quy hoạch; chính sách của một số ngành, lĩnh vực khác so với Luật Hàng hải còn nhiều bất cập; các cầu cảng, bến cảng bố trí manh mún; thiếu cảng có quy mô lớn, hiện đại và chuyên dụng.

6. Một số kinh nghiệm trong phát triển kinh tế hàng hải

Thứ nhất, không ngừng nâng cao nhận thức về vị trí, vai trò của kinh tế biển, kinh tế hàng hải, từng bước xây dựng, hoàn thiện chủ trương, chính sách phát triển kinh tế biển, kinh tế hàng hải.

Đảng và Nhà nước Việt Nam đã có nhiều chủ trương phát triển kinh tế biển, không ngừng đổi mới cơ chế quản lý, cách thức tổ chức, điều hành. Trên cơ sở nhanh nhạy nắm bắt xu thế hướng ra biển của tất cả các nước kể cả các nước không có biển, Đảng đã đề ra Chiến lược phát triển kinh tế biển Việt Nam đến năm 2020. Nhà nước cũng đã nỗ lực đổi mới cơ chế quản lý, tổ chức điều hành điều chỉnh một bước mô hình quản lý kinh tế biển; xây dựng, bổ sung và dần hoàn thiện hệ thống pháp luật quản lý biển. Trong những năm qua, nhờ có chủ trương, đường lối đúng đắn, biện pháp thực hiện phù hợp, hiệu quả, Chiến lược biển Việt Nam ra đời năm 2007 đã được

triển khai thực hiện thành công với sự tham gia tích cực của các bộ, ban, ngành và địa phương trong cả nước nhằm hướng tới mục tiêu chiến lược: Việt Nam trở thành một quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển.

Thứ hai, chú trọng công tác tổ chức, xây dựng đội ngũ cán bộ đáp ứng yêu cầu, nhiệm vụ phát triển kinh tế hàng hải trong thời kỳ mới.

Trong công tác cán bộ, Bộ Giao thông Vận tải đã nghiêm túc tuân thủ theo các quy trình như: tuyển dụng cán bộ công khai, minh bạch; bố trí đúng người, đúng việc, phát huy được năng lực sở trường của cán bộ; bổ nhiệm đảm bảo khách quan, phát huy năng lực cán bộ; thực hiện thi tuyển chức danh cấp trưởng của một số cơ quan, đơn vị; thường xuyên kiểm tra, giám sát, thu thập thông tin để nắm bắt được tâm tư, nguyện vọng của cán bộ; đánh giá cán bộ quản lý khách quan; kịp thời loại ra khỏi tổ chức những cán bộ thoái hóa biến chất, tha hóa về phẩm chất chính trị, đạo đức lối sống. Điều đó đã giúp cho ngành HHVN có được một đội ngũ cán bộ lãnh đạo và quản lý đủ đức, đủ tài để đảm đương trọng trách to lớn đưa ngành HHVN sớm trở thành mạch máu của ngành giao thông vận tải, là nền tảng của nền kinh tế quốc dân.

Thứ ba, chỉ đạo phát triển kinh tế hàng hải toàn diện, đồng bộ, có trọng điểm và gắn với các ngành kinh tế khác.

Thực hiện chủ trương phát triển kinh tế biển của Đảng và Nhà nước, các lĩnh vực kinh tế biển cũng được tăng cường và thu được những kết quả rất đáng khích lệ. So với các giai đoạn trước đó, kinh tế biển của Việt Nam đã có những bước chuyển biến

đáng kể; cơ cấu ngành, nghề đang có sự thay đổi lớn giữa các vùng, miền trong cả nước. Ngoài các ngành nghề truyền thống (như đánh bắt cá gần bờ, chế biến thủy, hải sản) đã xuất hiện nhiều ngành kinh tế biển gắn với việc ứng dụng công nghệ kỹ thuật hiện đại (như đánh bắt xa bờ với những con tàu có trọng tải lớn có thể đi biển dài ngày, vận tải biển, du lịch biển, đảo, khai thác và chế biến dầu khí, tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn). Việc khai thác nguồn lợi từ biển đã có đóng góp quan trọng cho sự phát triển của đất nước, nhất là cho xuất khẩu (khai thác và chế biến dầu khí, khai thác và chế biến hải sản...) sang thị trường Mỹ, Nhật Bản, EU... Bên cạnh đầu tư có trọng điểm vào các ngành kinh tế biển, KTHH, Đảng và Nhà nước cũng đưa ra chủ trương phát triển kinh tế biển gắn với các ngành kinh tế khác (như nông nghiệp, lâm nghiệp, ngư nghiệp và kinh tế nông thôn; công nghiệp, xây dựng; kết cấu hạ tầng và các ngành dịch vụ).

Thứ tư, tích cực, chủ động mở rộng hợp tác quốc tế trong phát triển kinh tế hàng hải.

Nhờ có đường lối đổi mới và chính sách đối ngoại mở rộng đúng đắn của Đảng và Nhà nước, Việt Nam đã hội nhập nhanh chóng vào quá trình hợp tác quốc tế; phá được sự bao vây, cấm vận của các thế lực thù địch; tranh thủ được nguồn lực bên ngoài; tạo điều kiện và môi trường thuận lợi thúc đẩy đất nước phát triển; tích cực, chủ động mở rộng hợp tác quốc tế với các nước trong khu vực và trên thế giới ở tất cả các lĩnh vực, trong đó có diễn ra lĩnh vực hàng hải. Việt Nam đã nhanh chóng hoàn thiện hệ thống pháp lý trong lĩnh vực đối ngoại về biển (có tính tới quan hệ với các nước và

theo thông lệ quốc tế); tranh thủ các diễn đàn quốc tế để củng cố vị thế của Việt Nam về biển, giải quyết những bất đồng, tranh chấp về biển, đảo và bảo vệ vùng biển, đảo của Tổ quốc; mở rộng hợp tác quốc tế và tăng cường công tác đối ngoại để bảo vệ chủ quyền quốc gia trên biển; phát triển kinh tế biển và vùng ven biển (trên các lĩnh vực: đầu tư phát triển công nghiệp, điều tra khai thác tài nguyên biển, đào tạo nguồn nhân lực, chia sẻ kinh nghiệm và thông tin, nghiên cứu khoa học, công nghệ, phòng chống cứu hộ cứu nạn, cảnh báo thiên tai, bảo vệ an ninh); tăng cường hợp tác với các nước lân cận quanh Biển Đông và những nước có tiềm lực kinh tế, khoa học công nghệ mạnh về biển.

Việt Nam muốn hội nhập với các nước trong khu vực về hàng hải, phải từng bước tham gia Công ước quốc tế về hàng hải, vì nếu không tham gia có thể sẽ bị các nước “cô lập”, tức là các nước sẽ không hợp tác với Việt Nam về lĩnh vực hàng hải. Tuy nhiên, để đạt được mục tiêu đó, vấn đề khó khăn hiện nay vẫn là kinh phí để đóng góp thường niên cho các tổ chức này, kinh phí đầu tư các trang thiết bị trên tàu theo yêu cầu của Công ước quốc tế. Nhà nước cần có những chính sách và quy định cụ thể để các cơ quan chức năng có thẩm quyền và các chủ tàu thực thi theo quy định của tổ chức quốc tế về hàng hải.

Thứ năm, phát triển kinh tế hàng hải gắn với quốc phòng, an ninh bảo vệ biển, đảo của Tổ quốc.

Kết hợp kinh tế với quốc phòng, an ninh là một mặt của hoạt động xã hội, là phương thức có hiệu quả nhằm nâng cao tiềm lực kinh tế, tạo điều kiện tăng cường củng cố quốc phòng, an ninh đất nước. Giữa kinh tế

với quốc phòng, an ninh có mối quan hệ biện chứng, tác động qua lại lẫn nhau để cùng phát triển.

Chủ trương phát triển KTHH gắn với quốc phòng, an ninh, bảo vệ chủ quyền biển, đảo có ý nghĩa rất quan trọng, đặc biệt trong bối cảnh khu vực đang có nhiều diễn biến phức tạp. Việc các nước trong khu vực tranh chấp chủ quyền và quyền chủ quyền quốc gia trên biển cũng như tranh chấp việc khai thác các nguồn tài nguyên trên biển và dưới lòng biển đã làm ảnh hưởng lớn tới hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp hoạt động trên biển, đảo của Việt Nam nói riêng và khu vực nói chung.

Kết hợp kinh tế với củng cố quốc phòng, an ninh, đòi hỏi ngành vận tải biển phải chủ động trong khâu vận chuyển (gần bờ và tuyến xa bờ), thủy thủ, sĩ quan được huấn luyện các kiến thức quân sự cần thiết, trên tàu được trang bị những phương tiện phục vụ sẵn sàng chiến đấu khi cần thiết. Ngành vận tải biển góp phần rất quan trọng cùng với các lực lượng khác hoạt động trên biển bảo vệ vững chắc chủ quyền biển, đảo của Tổ quốc.

Thứ sáu, tăng cường, giữ vững sự lãnh đạo của Đảng, quản lý của Nhà nước trong phát triển kinh tế hàng hải.

Nâng cao năng lực lãnh đạo của Đảng, hiệu lực quản lý của Nhà nước trong phát triển kinh tế biển nói chung, KTHH nói riêng là một tất yếu khách quan, đồng thời là nhân tố có ý nghĩa quyết định đến thành công của sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước hiện nay. Phát triển KTHH trong thời kỳ đổi mới hiện nay là một nhiệm vụ vô cùng khó khăn, phức tạp, đòi hỏi sự nỗ lực, phấn đấu của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân và cả hệ thống chính trị.

Trong đó nâng cao năng lực lãnh đạo của Đảng, hiệu lực quản lý của Nhà nước phải được coi trọng và tiến hành thường xuyên.

7. Kết luận

Kinh tế biển trong đó có KTHH có vị trí, vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển KTXH của đất nước, góp phần quan trọng trong việc củng cố, giữ vững quốc phòng, an ninh trên biển, vùng biển Việt Nam. Trong những năm qua, với chủ trương đúng đắn, sáng tạo, chỉ đạo thực tiễn sát sao, kịp thời của Đảng trong phát triển KTHH, ngành này đã có những bước phát triển cả về số lượng và chất lượng, đã dần chuyển dịch đầu tư theo chiều rộng kết hợp với chiều sâu, góp phần quan trọng thúc đẩy sự phát triển KTXH của đất nước, nâng cao đời sống nhân dân, nâng cao vị thế, uy tín của cách mạng Việt Nam. Tuy nhiên, bên cạnh những thành tựu có ý nghĩa quan trọng đó, KTHH vẫn còn một số tồn tại, yếu kém trong hoạch định chủ trương và chỉ đạo thực tiễn. Chúng ta cần nhận rõ những yếu kém đó rút ra các kinh nghiệm để tiếp tục phát triển KTHH.

Tài liệu tham khảo

- [1] Bộ Giao thông Vận tải (2000), *Đề án phát triển Tổng Công ty CNTT Việt Nam giai đoạn 2000 - 2010*, Hà Nội.
- [2] Bộ Giao thông Vận tải (2011), *Đề án phát triển Tổng Công ty CNTT Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020*, Hà Nội.
- [3] Bộ Giao thông Vận tải, *Quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, Hà Nội.
- [4] Cục Hàng hải Việt Nam (2000), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2000 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2001*, Hà Nội.
- [5] Cục Hàng hải Việt Nam (2011), *Báo cáo tổng kết năm 2011 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2012*, Hà Nội.
- [6] Cục Hàng hải Việt Nam (2014), *Báo cáo tổng kết năm 2014 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2015*, Hà Nội.
- [7] Cục Hàng hải Việt Nam (2015), *Báo cáo tổng kết năm 2015 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2016*, Hà Nội.
- [8] Đảng Cộng sản Việt Nam (1996), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ VIII*, Nxb Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội.
- [9] Đảng Cộng sản Việt Nam (2001), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ IX*, Nxb Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội.
- [10] Đảng Cộng sản Việt Nam (2006), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X*, Nxb Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội.
- [11] Đảng Cộng sản Việt Nam (2011), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI*, Nxb Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội.
- [12] Đảng Cộng sản Việt Nam (2016), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII*, Nxb Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội.
- [13] Bùi Danh Lưu (1998), *Định hướng chiến lược phát triển giao thông vận tải trong giai đoạn mới*, Nxb Chính trị quốc gia - Sự thật, Hà Nội.
- [14] Trần Minh Tuấn (2011), “Đề phát triển mạnh mẽ và bền vững kinh tế biển ở Hải Phòng”, *Tạp chí Cộng sản*, số 55.
- [15] Trương Minh Tuấn (2014), “Việt Nam với mục tiêu phát triển kinh tế biển, đảo bền vững trong “thế kỷ của đại dương””, *Tạp chí Tuyên giáo*, số 1.
- [16] Viện Nghiên cứu Lập pháp, Ủy ban Thường vụ Quốc hội (2009), *Báo cáo của Chính phủ về tình hình kinh tế, chính trị, xã hội năm 2009 và nhiệm vụ năm 2010*, Hà Nội.

