Hội thảo Khoa học “Khai thác tiềm năng phát triển kinh tế biển tỉnh Trà Vinh, tạo động lực phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long”

KINH TẾ BIỂN Ở TRÀ VINH – TIỀM NĂNG, LỢI THẾ VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

MARINE ECONOMY IN TRA VINH PROVINCE – POTENTIAL, ADVANTAGES AND SOLUTIONS FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Ông Thạch Phước Bình¹

Tóm tắt - Biển và kinh tế biển có vị trí đặc biệt quan trọng đối với các địa phương có biển trong quá trình phát triển, nhất là trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế mạnh mẽ và cuộc cách mạng 4.0 hiện nay. Trên cơ sở phân tích thực trạng tiềm năng và lợi thế kinh tế biển tỉnh Trà Vinh, nghiên cứu đề xuất khuyến nghị sáu giải pháp phát triển bền vững kinh tế biển của tỉnh trong thời gian tới, góp phần phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh và cả khu vực Đồng bằng sông Cửu Long.

Từ khóa: kinh tế biển, phát triển bền vững, tỉnh Trà Vinh

Abstract – The sea and the marine economy are particularly important in the development process of coastal localities, especially in the context of strong international economic integration and the 4.0 revolution currently. Based on analyzing the status of marine economy potential and advantages of Tra Vinh Province, the study proposes six solutions for sustainable marine economic development of the province in the coming time, which contribute to socio-economic development of the province and the whole Mekong Delta region.

Keywords: marine economy, sustainable development, Tra Vinh Province

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Theo Lê Quốc Bang [1], kinh tế biển là toàn bộ các hoạt động kinh tế diễn ra trên biển và các hoạt động kinh tế trực tiếp liên quan đến khai thác biển (tuy không diễn ra trên biển nhưng hoạt động kinh tế này nhờ vào yếu tố biển hoặc trực tiếp phục vụ các hoạt động kinh tế biển ở dải đất liền ven biển). Kinh tế biển bao gồm các lĩnh vực: kinh tế hàng hải; nuôi trồng, khai thác và chế biến thủy, hải sản; công nghiệp dầu khí; du lịch biển; xây dựng các khu kinh tế, các khu công nghiệp tập trung và khu chế xuất ven biển gắn với các khu đô thị ven biển; phát triển, nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao khoa học – công nghệ về khai thác và quản lý kinh tế biển.

Kinh tế biển có vai trò rất quan trọng đối với nền kinh tế, thể hiện ở một số nội dung sau: là cơ sở thúc đẩy phát triển kinh tế – xã hội; khai thác hiệu quả các nguồn tài nguyên khoáng sản; khai thác nguồn nhân lực ở các vùng ven biển; đảm bảo an ninh quốc phòng, giữ vững chủ quyền quốc gia; thúc đẩy quá trình hội nhập quốc tế. Hiệu quả của quá trình phát triển kinh tế biển được thể hiện qua các thang đo gồm tổng sản phẩm kinh

¹ Đoàn Đại biểu Quốc hội tỉnh Trà Vinh

tế biển và đóng góp của nó vào nền kinh tế; khả năng tạo việc làm và cơ cấu lao động đang làm việc trong kinh tế biển; sự đóng góp vào kim ngạch xuất khẩu từ các ngành kinh tế biển trong tổng thể nền kinh tế; sự chuyển dịch cơ cấu ngành kinh tế biển theo hướng tăng tỉ trọng các ngành dịch vụ, sáng tạo, mang lại giá trị kinh tế cao, giảm dần tỉ trọng các ngành khai thác...

Phát triển kinh tế biển là sự thay đổi phương thức hoạt động, cơ cấu của nền kinh tế trong quá trình khai thác các nguồn lợi từ biển (trực tiếp và gián tiếp) trên cơ sở ứng dụng các thành tựu khoa học công nghệ vào khai thác các tiềm năng của đại dương, biển và ven biển, từ đó nâng cao tỉ trọng của các ngành kinh tế biển trong nền kinh tế, hoàn thiện cơ cấu ngành nghề kinh tế biển, giải quyết việc làm, cải thiện môi trường sinh thái biển – đảo và góp phần bảo vệ chủ quyền biển đảo quốc gia [2].

2. THỰC TRẠNG TIỀM NĂNG VÀ LỢI THẾ PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN TRÀ VINH

Lịch sử phát triển của thế giới cho thấy, biển và kinh tế biển có vị trí đặc biệt quan trọng đối với các quốc gia có biển trong quá trình phát triển bền vững về kinh tế, đảm bảo quốc phòng, an ninh, đối ngoại và hợp tác quốc tế. Thế kỉ XXI được các nhà chiến lược xem là thế kỉ của đại dương, bởi cùng với tốc độ tăng trưởng kinh tế và dân số hiện nay, nguồn tài nguyên thiên nhiên, nhất là tài nguyên không tái tạo được trên đất liền, sẽ bị cạn kiệt sau vài ba thập kỉ tới. Nhận thức rõ tầm quan trọng nêu trên, thời gian qua, Việt Nam – một quốc gia ven biển, có bờ biển dài trên 3.260 km – đã và đang triển khai nhiều chủ trương, chính sách, giải pháp để phát triển kinh tế biển² [2] - [3]. Từ đó, khi đánh giá về thực trạng kinh tế biển thời gian qua cho thấy, Việt Nam đã đạt được nhiều kết quả đáng ghi nhận. Báo cáo của Tổng cục Thống kê cho thấy, giai đoạn 2007 – 2017, đóng góp của 28 tỉnh, thành phố ven biển trong tổng sản phẩm quốc nội (GDP) luôn đạt trên 60%, trong đó đặc biệt nổi bật là vai trò của các khu kinh tế, khu công nghiệp, các cơ sở công nghiệp quan trọng ven biển. Kinh tế thuần biển bao gồm các ngành gắn trực tiếp với biển như khai thác và chế biến dầu khí trên biển, hàng hải, nuôi trồng và khai thác hải sản, du lịch biển và kinh tế đảo. Các ngành kinh tế thuần biển luôn có đóng góp lớn vào GDP trong suốt hơn 10 năm qua với ước tính đạt khoảng 10% mỗi năm [4].

Tỉnh Trà Vinh có bờ biển dài 65 km, là vùng biển nông, thuộc khu vực tiếp giáp của hai vùng biển Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ, xa hơn nữa là vùng biển Đông – Trường Sa. Đây là vùng biển có nguồn tài nguyên phong phú, có giá trị kinh tế cao, cùng với hệ thống sông ngòi chằng chịt, nguồn lợi thủy sản nội đồng, sẽ là tiềm năng lớn để thúc đẩy nền kinh tế của tỉnh phát triển. Thực vật phù du có 73 loài thuộc 5 ngành, đa phần tập trung vào ngành tảo Silic và các nhóm tảo có nguồn gốc nước mặn. Mật độ trung bình đạt 666/cá thể/lít. Động vật phù du có 48 loài, số động vật nổi vùng ven bờ đạt bình quân 15.600 cá

² Nghị quyết số 03-NQ/TW ngày 06/5/1993 của Bộ Chính trị về một số nhiệm vụ phát triển kinh tế biển trong những năm trước mắt; Chỉ thị số 20-CT/TW ngày 22/9/1997 của Bộ Chính trị về đẩy mạnh phát triển kinh tế biển theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá; Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 của Hội nghị Trung ương 4 (khoá X) về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020; Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị Trung ương 8 (khóa XII) về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

thể/m³ (biến động từ 4.000 – 34.000 cá thể/m³), động vật đáy (cỏ nhỏ) ở vùng biển Trà Vinh khá phong phú [5]. Nguồn lợi thủy sản vùng ven biển Trà Vinh bao gồm nguồn lợi cửa sông, rừng ngập mặn và vùng nước ven biển có độ sâu 30 – 40 m nước vào bờ. Nguồn cá ven biển có 40 họ, 78 giống và 150 loài gồm cá biển ven bờ, cá nước lợ và cá di cư... Vùng biển Trà Vinh còn tiếp nối với vùng biển Đông có độ sâu, nhiều loại hải sản giá trị kinh tế cao như cá ngừ, cá hồng, cá thu..., mang lại tiềm năng lớn cho sự phát triển ngành thủy sản của tỉnh. Theo Phước Minh Hiệp [6], Trà Vinh có năm đơn vị hành chính cấp huyện giáp biển (thị xã Duyên Hải, huyện Duyên Hải, huyện Cầu Ngang, huyện Trà Cú, huyện Châu Thành) có tiềm năng phát triển nuôi trồng thủy hải sản khá lớn (nuôi tôm) cung cấp nguyên liệu phục vụ các nhà máy chế biến, góp phần phát triển kinh tế – xã hội và bảo vệ an ninh, trật tự, giữ vững chủ quyền quốc gia trên biển.

Bên cạnh đó, vùng đất Trà Vinh là một dải đồng bằng ven biển bao gồm cả vùng châu thổ được hình thành lâu đời và những vùng đất trẽ mới bồi, là một trong những vùng có tiềm năng rất lớn về kinh tế, nhất là trong lĩnh vực nuôi trồng và đánh bắt thủy sản. Vì vậy, vùng biển và ven biển Trà Vinh có vai trò rất quan trọng đối với phát triển kinh tế, giao lưu thương mại và an ninh quốc phòng của tỉnh nói riêng và Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) nói chung. Cảng biển Trà Vinh là cảng thương mại đầu mối cho các tỉnh ĐBSCL ra vào cảng Cần Thơ. Mặt khác, địa hình Trà Vinh là một bán đảo, ba bên giáp sông, một bên giáp biển. Trà Vinh là một tỉnh cùn, chỉ có một con đường bộ duy nhất nối Trà Vinh với Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh khác trong khu vực. Chính vì vậy, để Trà Vinh phát triển toàn diện và bền vững, không còn hướng nào khác là phải phá thế độc đạo, hướng ra biển. Quán triệt quan điểm chỉ đạo của Đảng, trong những năm vừa qua, Đảng bộ và Nhân dân Trà Vinh luôn quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo, đầu tư cho phát triển kinh tế biển³ [7, tr.1-2], coi đây là ngành kinh tế mũi nhọn, đột phá cho chiến lược phát triển kinh tế – xã hội và an ninh quốc phòng của tỉnh. Tỉnh đã chú trọng thu hút các nguồn lực trong và ngoài tỉnh cho đầu tư phát triển, khai thác được tiềm năng thế mạnh và lợi thế của ngành kinh tế biển, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế của vùng theo hướng tích cực, tạo công ăn việc làm cho người lao động, tăng thu nhập, giảm hộ nghèo vùng ven biển, thúc đẩy kinh tế xã hội vùng ven biển phát triển, bảo vệ và khai thác nguồn tài nguyên rừng theo hướng bền vững, chú trọng đảm bảo an ninh quốc phòng.

Tổng giá trị sản xuất ngành thủy sản giai đoạn 2007 – 2017 đạt 8.181 tỉ đồng (chiếm 33,8% tổng giá trị sản xuất khu vực I), diện tích nuôi mặn, lợ đạt 49.820 ha (chiếm 94,2% tổng diện tích nuôi thủy sản toàn tỉnh) [7, tr.3]. Tỉnh Trà Vinh triển khai thực hiện tốt các chính sách hỗ trợ của Nhà nước đối với hoạt động khai thác thủy sản (hỗ trợ kỹ thuật nuôi tôm sú và tuyên truyền pháp luật trong nuôi trồng thủy sản trực tiếp và gián tiếp trên 6.000 hộ; cấp 500 máy thu trực canh SSB cho ngư dân; lắp đặt 21 thiết bị vệ tinh, 15 máy thông

³ Tỉnh ủy ban hành Chương trình hành động số 16-CTr/TU ngày 24/3/2018 về thực hiện Nghị quyết 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 của Trung ương, Nghị quyết số 27/2007/NQ-CP ngày 30/5/2007 của Chính phủ về Chiến lược biển đến năm 2020 và ban hành Nghị quyết số 18-NQ/TU ngày 26/11/2014 về tăng cường công tác quản lý tổng hợp vùng ven biển tỉnh Trà Vinh. UBND tỉnh ban hành Quyết định số 1304/QĐ-UBND ngày 04/9/2008 và Quyết định số 855/QĐ-UBND ngày 25/5/2015 thực hiện Chương trình hành động số 16-CTr/TU và Nghị quyết số 18-NQ/TU của Tỉnh ủy.

tin tâm xa; phê duyệt phương án đóng mới 11 tàu cá công suất lớn, hỗ trợ kinh phí mua bảo hiểm thân tàu cho 236 chủ tàu có công suất từ 90 CV trở lên, mua bảo hiểm tai nạn cho 1.779 thuyền viên với tổng số tiền gần 149 tỉ đồng) [7, tr.3-4], phát triển kinh tế biển gắn du lịch biển (quy hoạch hai khu du lịch sinh thái rừng ngập mặn tại thị xã Duyên Hải và huyện Cầu Ngang với diện tích 302,95 ha; thành lập 53 tổ hợp tác khai thác và liên kết dịch vụ hậu cần nghề cá với 230 chủ tàu cá tham gia hoạt động vùng ven bờ 18 tổ và ngoài khơi 35 tổ; điều chỉnh năng lực khai thác ven bờ, sắp xếp lại cơ cấu nghề nghiệp, cải tiến nghề ven bờ; tổ chức lại sản xuất gắn chuyển giao khoa học công nghệ và triển khai bốn đề tài, dự án nghiên cứu khoa học kinh tế biển...) [7, tr. 4-5].

Thực hiện chủ trương phát triển kinh tế biển ở ĐBSCL, Trà Vinh được Chính phủ chọn là tỉnh trọng điểm phát triển cả về thủy sản lẫn thể mạnh trong giao lưu quốc tế, phát triển cảng nước sâu với vai trò khu vực. Thực hiện chủ trương này, tỉnh Trà Vinh đã được Trung ương đầu tư các công trình trọng điểm quốc gia phục vụ cho yêu cầu phát triển kinh tế biển cho khu vực ĐBSCL; trong đó, Trà Vinh đóng vai trò trung tâm. Cụ thể, Trà Vinh đã được Trung ương đầu tư xây dựng Trung tâm Nhiệt điện Duyên Hải (tổng nguồn vốn đầu tư 88.000 tỉ, công suất thiết kế trên 4.400 MW, hiện đã đi vào hoạt động Nhà máy Nhiệt điện Duyên Hải 1 và Duyên Hải 3, góp phần đảm bảo nguồn điện ổn định cho sinh hoạt và sản xuất kinh doanh của khu vực và cả nước); Luồng cho tàu biển có trọng tải lớn vào sông Hậu – kênh Tắt (vốn đầu tư 3.149 tỉ đồng, đưa vào khai thác từ tháng 1/2017 đáp ứng cho tàu biển có trọng tải 10.000 tấn đầy tải và 20.000 tấn giảm tải ra vào khu vực dễ dàng); Khu kinh tế Định An (diện tích 39.020 ha, giai đoạn 1 là 15.403 ha, là khu kinh tế ven biển đa ngành, đa lĩnh vực, hiện có 47 dự án với tổng vốn đăng ký khoảng 154.740 tỉ đồng) là một trong tám khu kinh tế ven biển được ưu tiên đầu tư giai đoạn 2016 – 2020 của cả nước.

Từ phân tích trên cho thấy, tỉnh Trà Vinh có điều kiện thuận lợi về phát triển giao thông vận tải, vận chuyển hàng hóa, thương mại dịch vụ, du lịch và giao lưu văn hóa với tất cả vùng miền trong nước và quốc tế. Đây là lợi thế không phải tỉnh nào ở khu vực cũng có được. Đặc biệt, tỉnh Trà Vinh là một trong hai địa phương tại khu vực ĐBSCL được Chính phủ chọn để thành lập khu kinh tế. Đó là Khu kinh tế Định An tại địa bàn hai huyện Trà Cú, Duyên Hải và thị xã Duyên Hải – khu kinh tế ven biển tổng hợp đa ngành, đa lĩnh vực gồm công nghiệp – thương mại – dịch vụ – du lịch – đô thị và nông – lâm – ngư nghiệp. Mặt khác, theo nghiên cứu của Nguyễn Lam [8] và Phan Thanh [9], ĐBSCL hiện có 57 cảng thủy nội địa, 3.988 bến thủy nội địa và 1.404 cảng, bến; tuy nhiên, trên 85% các cảng có quy mô nhỏ lẻ, manh mún, chủ yếu phục vụ nhu cầu xếp dỡ hàng rời, thiếu các cảng chuyên dùng cho container, chưa có bến gom hàng cho các cảng thủy nội địa lớn trong vùng. Hiện nay, nhu cầu xuất khẩu hàng hóa của ĐBSCL ước đạt khoảng 17-18 triệu tấn/năm, trong khi đó cảng Cái Cui – cảng lớn nhất ĐBSCL – cũng chỉ mới tiếp nhận được tàu khoảng 3.000 – 5.000 tấn. Vì vậy, trên 70% lượng hàng hóa xuất khẩu của ĐBSCL phải dồn hết lên cụm cảng Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) bằng đường bộ. Điều này làm tăng áp lực giao thông đường bộ trên quốc lộ 1 và tại TP.HCM, chi phí hàng hóa tăng cao do vận chuyển và lưu kho (hiện tại, chi phí vận chuyển xà lan từ TP. Cần Thơ đến cảng TP.HCM bình quân là 3,6 triệu đồng/cont 20 feet và khoảng 6 triệu đồng/cont 40 feet, thời gian lưu chuyển là 24 giờ, chi phí này đối với đường bộ là 8,2 triệu/cont 20 feet và 9,5 triệu/cont 40 feet, với thời gian là 8 giờ) và chi phí tăng thêm ít nhất 10 USD/tấn, chưa kể thời gian vận chuyển kéo dài, bất lợi đối với hàng nông sản của

vùng. Cũng theo các chuyên gia, chỉ cần giảm được 1% chi phí logistics, vùng ĐBSCL sẽ tiết kiệm được hơn 2.000 tỉ đồng mỗi năm. Bên cạnh đó, cảng TP.HCM đã quá tải, không chỉ gồng gánh cho Thành phố mà còn cho cả ĐBSCL. Do đó, ĐBSCL rất cần đầu tư, xây dựng bến cảng cho vùng theo Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ và Quyết định số 3383/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2016 của Bộ Giao thông Vận tải, qua đó giúp khả năng luân chuyển hàng hóa tốt hơn, với chi phí hợp lý hơn.

Trong đó, cảng Định An – tỉnh Trà Vinh đã được khởi công xây dựng vào tháng 7/2019 tại xã Dân Thành, thị xã Duyên Hải với quy mô 120 ha, tổng vốn đầu tư 4.452 tỉ đồng với ba bến cảng, dự kiến bến số 1 sẽ hoàn thành vào tháng 6/2020, bến số 2 và số 3 sẽ hoàn thành trong năm 2021, khi hoàn thành đây sẽ là cảng vận chuyển hàng hóa lớn nhất trong khu vực ĐBSCL thuộc nhóm cảng biển số 6. Đây là công trình được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận bổ sung quy hoạch vào cảng biển Trà Vinh. Là cảng tổng hợp loại 2 của khu vực, khi hoàn thành, cảng Định An sẽ bảo đảm cho tàu có trọng tải từ 30.000 tấn đầy tải đến 50.000 tấn vơi tải (với thiết kế hiện tại có độ âm từ 9,5 m) và theo thiết kế năng lực của cảng có thể nạo vét độ âm khoảng 16,5 m, sẽ đáp ứng cho tàu có trọng tải từ 70.000 tấn đến 160.000 tấn cập cảng dễ dàng, bao gồm trung tâm logistics sau cảng. Năng lực thông quan năm 2030 khoảng 3,6 đến 5,4 triệu tấn/năm và về lâu dài được quy hoạch là cảng tổng hợp, công ten nơ tiềm năng cho tàu biển trọng tải lớn làm hàng xuất nhập khẩu trực tiếp cho vùng ĐBSCL.

Với các dự án trọng điểm của Trung ương, của tỉnh và các doanh nghiệp đã hoàn thành và đang triển khai như: Luồng cho tàu lớn vào sông Hậu – kênh Tắt, Trung tâm Điện lực Duyên Hải, các dự án điện gió, điện mặt trời..., tỉnh Trà Vinh hoàn toàn có thể trở thành trung tâm kinh tế biển của vùng ĐBSCL. Quyết định số 1513/QĐ-TTg ngày 05/9/2011 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt đồ án quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030 cũng nêu rõ: “...*Là cửa ngõ giao thông hàng hải quốc tế và đầu mối giao thông quan trọng của vùng ĐBSCL và duyên hải Nam Bộ*”. Khu bến cảng này có nhiều lợi thế hơn hẳn những cảng biển hiện nay ở khu vực ĐBSCL, cả về vị trí lẫn chi phí đầu tư, bởi khu bến cảng này tận dụng được hai tuyến đê của luồng kênh Tắt nên sẽ không bị bồi lắng như những vị trí khác. Về kết nối, hiện nay cả đường thủy lẫn đường bộ đang được tập trung đầu tư như: tuyến quốc lộ 60 là tuyến hành lang ven biển phía đông; tuyến quốc lộ 53, 54 kết nối với TP.HCM thông qua tuyến quốc lộ 1; đường cao tốc TP.HCM – Cần Thơ.

Theo nghiên cứu của các cơ quan, lượng hàng xuất – nhập khẩu qua các cảng biển thuộc khu vực đến năm 2030 là rất lớn. Vì vậy, phát triển một cảng biển có tính chất cửa ngõ tại vùng ĐBSCL, cụ thể tại khu bến cảng tổng hợp Định An, là một yêu cầu cấp thiết không chỉ cho Trà Vinh mà cả vùng. Bên cạnh đó, Thủ tướng Chính phủ vừa phê duyệt chủ trương đầu tư xây dựng dự án cầu Đại Ngãi (nối tỉnh Sóc Trăng và tỉnh Trà Vinh trên quốc lộ 60) [10] bằng vốn vay ODA, với tổng mức đầu tư giai đoạn 1 là 8.040 tỉ đồng và Dự án cải tạo, nâng cấp quốc lộ 53 đoạn Trà Vinh – Long Toàn (tổng mức đầu tư là 1.202 tỉ đồng, trong đó giai đoạn 2016 – 2020 là 800 tỉ đồng) [11] đã được khởi công vào đầu tháng 12/2019, khi công trình hoàn thành sẽ góp phần giúp cho việc kết nối giữa khu bến cảng tổng hợp Trà Vinh với quốc lộ 1, đường cao tốc TP.HCM – Mỹ Thuận – Cần Thơ được dễ dàng hơn. Đó chính là những cơ hội cho Trà Vinh biến tiềm năng, lợi thế thành động lực giúp tỉnh trở thành trung tâm vận chuyển hàng hóa khu vực ĐBSCL.

3. MỘT SỐ ĐỀ XUẤT VÀ KHUYẾN NGHỊ

Từ những phân tích trên cho thấy, tuy tỉnh Trà Vinh có những điều kiện thuận lợi từ tiềm năng của biển, cùng sự quan tâm hỗ trợ của Trung ương để phát triển mạnh về kinh tế biển; thế nhưng, thách thức lớn nhất đối với tỉnh là nguồn nội lực về ngân sách không đủ thực thi những giải pháp căn cơ, quan trọng để tạo đà bứt phá. Trên thực tế, việc phát triển kinh tế biển trong những năm qua mới dừng lại ở dạng tiềm năng. Một trong những hạn chế, bất cập dễ thấy nhất là việc khai thác các thế mạnh mũi nhọn chưa tương xứng. Các lợi thế về kinh tế biển chưa được khai thác tốt, chủ yếu mới khai thác lợi thế về nuôi trồng thủy sản, các lĩnh vực khác như đánh bắt xa bờ, dịch vụ hậu cần nghề cá, công nghiệp chế biến, du lịch biển... chưa được đầu tư khai thác có hiệu quả. Bên cạnh đó, việc quy hoạch dân cư, đô thị ven biển còn chậm. Nguồn vốn đầu tư cho chương trình, dự án phát triển các huyện/thị vùng biển trọng điểm của tỉnh Trà Vinh như huyện Duyên Hải, huyện Cầu Ngang, thị xã Duyên Hải rất hạn chế. Việc mời gọi các nhà đầu tư, doanh nghiệp phát triển sản xuất kinh doanh các ngành nghề biển còn gặp nhiều khó khăn.

Ngoài ra, cũng theo nghiên cứu của Phước Minh Hiệp [6], bên cạnh những lợi thế về kinh tế biển, Trà Vinh là một trong 10 tỉnh bị ảnh hưởng nặng của hiện tượng nước biển dâng do tác động của biến đổi khí hậu, với những bất lợi chủ yếu: ảnh hưởng đến nông nghiệp, cung cấp nước ở nông thôn, thành thị, đặc biệt là các vùng nhạy cảm ven biển như các huyện Duyên Hải, Trà Cú, Châu Thành và Cầu Ngang (theo tính toán của các nhà khoa học, nếu mực nước biển dâng lên 1 m thì sẽ có đến 45,7% số diện tích tự nhiên của tỉnh Trà Vinh bị ngập trong nước, các dải đất ven biển và sông màu mỡ phục vụ cho nuôi trồng thủy sản và sản xuất nông nghiệp sẽ bị biến mất dưới mực nước biển, ảnh hưởng trực tiếp đến đời sống người dân và sản xuất nông nghiệp). Trà Vinh cũng là tỉnh bị ảnh hưởng khá lớn của bão hằng năm nên gây khó khăn cho tàu bè đánh bắt hải sản; đồng thời cũng ảnh hưởng nhiều đến vận tải đường sông và đường biển. Và những năm gần đây, ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, cùng với nạn khai thác cát sông trái phép ngày càng tăng đã dẫn đến tình trạng sạt lở bờ biển, bờ sông nghiêm trọng, nhất là vào mùa mưa bão (hiện có hơn 100 điểm sạt lở bờ biển, bờ sông với gần 25 km đê sông, đê biển; gây ảnh hưởng đến đời sống của 259 hộ dân, hơn 293 ha đất sản xuất không canh tác được). Tỉnh cũng là địa phương có kết cấu hạ tầng còn nhiều yếu kém, là “điểm nghẽn” trong việc phát triển du lịch, thương mại, khó thu hút các dự án đầu tư, đặc biệt đầu tư vào các huyện, thị ven biển.

Chính vì vậy, để kinh tế biển Trà Vinh phát triển, góp phần phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh theo hướng nhanh và bền vững, trở thành tỉnh khá trong khu vực, tham luận kiến nghị tỉnh Trà Vinh cần tiếp tục quan tâm chú trọng một số vấn đề chủ yếu sau:

Thứ nhất, tập trung thực hiện tốt công tác dự báo, xây dựng chiến lược khai thác hiệu quả nguồn lợi biển. Trong đó, phải đánh giá được các tiềm năng, lợi thế của các nguồn lực biển mà Trà Vinh có thể khai thác được cũng như những thách thức, khó khăn đối với sự phát triển kinh tế biển của tỉnh. Từ đó, xây dựng đề án phát triển ngành khai thác, nuôi trồng thủy sản, quy hoạch các vùng nuôi trồng thủy sản công nghiệp; cơ cấu lại khai thác thủy sản...; xây dựng các giải pháp nâng cấp về giao thông vận tải đường biển và đường bộ trình cấp có thẩm quyền phê duyệt. Song song đó, nghiên cứu xây dựng đề án phát triển du lịch biển Trà Vinh đến năm 2030, tầm nhìn đến 2050 nhằm khai thác thế

mạnh du lịch biển của tỉnh. Đồng thời rà soát, đề xuất các giải pháp phát triển khu công nghiệp, cụm công nghiệp chế biến ven biển đảm bảo chất lượng, hiệu quả.

Thứ hai, đổi mới công tác huy động vốn ngân sách đầu tư cho kinh tế biển. Theo đó, để huy động nguồn vốn đầu tư của Chính phủ, tỉnh cần nghiên cứu xây dựng đề án phát triển kinh tế – xã hội có tính khả thi cao, mạnh dạn đề xuất lộ trình phát triển các ngành kinh tế biển, xây dựng các mô hình phát triển theo hướng ưu tiên đầu tư các ngành, lĩnh vực kinh tế biển mà tỉnh có thế mạnh, dần dần tạo sức lan tỏa sang các ngành đòi hỏi nguồn lực lớn hơn. Sử dụng một cách có hiệu quả nguồn vốn đầu tư của Chính phủ nhằm phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế – xã hội, tạo cơ sở thu hút đầu tư trong và ngoài nước vào các ngành kinh tế biển. Bên cạnh đó, tỉnh cần coi trọng và khuyến khích đầu tư tư nhân, vốn đầu tư nước ngoài, kiều bào đầu tư phát triển các cơ sở kinh doanh du lịch tại các khu vực ven biển. Thực hiện các chính sách ưu đãi để thu hút các nhà đầu tư cho ngành nghề chế biến thủy – hải sản xuất khẩu; khuyến khích khôi phục các cơ sở tiểu thủ công nghiệp và các làng nghề truyền thống chế biến hải sản. Cùng với đầu tư nâng cấp chợ Duyên Hải và các chợ xã, thị trấn ven biển, tỉnh xây dựng chợ đầu mối xã Long Hữu (huyện Duyên Hải), chợ Định An (huyện Trà Cú). Điều này góp phần đảm bảo yêu cầu giao thương hàng hóa lớn, đưa kinh tế biển và vùng ven biển của tỉnh phát triển. Đồng thời, tỉnh đẩy mạnh thu hút đầu tư phát triển du lịch ở những địa điểm có điều kiện như bãi biển Ba Động, Mỹ Long và các cồn nổi ven biển, đầu tư cơ sở hạ tầng du lịch, khách sạn; quy hoạch du lịch ven sông Tiền và sông Hậu. Cùng với đó là tiếp tục đẩy mạnh cải cách, đơn giản thủ tục hành chính, ưu đãi thuế, có chính sách hỗ trợ đối với các doanh nghiệp đầu tư vào ngành kinh tế biển.

Thứ ba, có biện pháp gia tăng hiệu quả đánh bắt hải sản theo phương cách tiếp tục điều chỉnh và thực hiện chính sách hỗ trợ cải hoán, đóng mới tàu đánh bắt hải sản xa bờ. Từ đó, hiện đại hóa đội tàu khai thác hải sản xa bờ gắn với tổ chức tốt các dịch vụ hậu cần nghề cá để giảm chi phí sản xuất, tăng hiệu quả đánh bắt. Đồng thời, tập trung xây dựng hoàn thành đưa vào sử dụng các công trình như: khu neo đậu tránh trú bão cho tàu cá của Cung Hầu và cửa Định An; hạ tầng cảng cá Láng Chim, bến cá Định An, các làng cá Định An, Mỹ Long, Đông Hải, Vĩnh Bảo. Ở lĩnh vực nuôi trồng, cần mở rộng diện tích nuôi trồng thủy sản theo hướng đa dạng hóa con nuôi; từng bước xây dựng các vùng nuôi thủy sản chuyên canh, nuôi theo hình thức thâm canh và siêu thâm canh theo hướng VietGAP, GlobalGAP, ứng dụng công nghệ cao, gắn với ưu tiên đầu tư sản xuất con giống. Bên cạnh đó, cần tập trung tổ chức lại sản xuất phục vụ phát triển kinh tế biển, vùng ven biển. Trong khai thác hải sản, cần thành lập các tổ hợp tác hoặc hợp tác xã khai thác trên biển để hạn chế chi phí sản xuất, bám biển dài ngày mang lại hiệu quả kinh tế cao hơn. Trong nuôi trồng thủy sản, lâm nghiệp, tùy theo đặc điểm sản xuất, phát huy và nhân rộng mô hình kinh tế trang trại, tổ hợp tác, hợp tác xã để có điều kiện hình thành vùng nguyên liệu tập trung sản xuất hàng hóa lớn.

Thứ tư, quan tâm phát triển nguồn nhân lực phục vụ kinh tế biển. Trong đó, tỉnh Trà Vinh cần chú trọng mở các lớp hướng dẫn kỹ năng phục vụ khai thác hải sản xa bờ, phương pháp bảo quản thủy sản trên tàu, kỹ năng ứng phó các sự cố trên biển... Tăng cường các hoạt động tuyên truyền, giám sát các hoạt động để hạn chế tiến tới xóa bỏ các hình thức khai thác bằng lưới cào, kích điện, thuốc nổ, góp phần bảo vệ nguồn lợi thủy sản, bảo đảm môi trường sinh thái. Đồng thời, tăng cường nghiên cứu, ứng dụng các đề

tài, dự án, sáng kiến khoa học công nghệ cho ngành kinh tế biển và chuyển đổi mô hình nuôi trồng thủy sản theo hướng chuyên canh gắn với đầu tư trang thiết bị vào sản xuất. Tỉnh Trà Vinh cần quan tâm thực hiện tốt việc đẩy mạnh liên kết trong phát triển các ngành kinh tế trong nội bộ tỉnh (giữa các huyện với nhau) và liên kết ngoài tỉnh với các tỉnh trong khu vực để phát triển kinh tế biển. Theo đó, lãnh đạo tỉnh cần chủ trì tổ chức các cuộc giữa lãnh đạo các địa phương trong tỉnh để xây dựng cơ chế phối hợp trong phát triển kinh tế biển (về tất cả lĩnh vực kinh tế, xã hội, doanh nghiệp, môi trường, thu hút doanh nghiệp...), để tập trung phát triển các ngành, lĩnh vực lợi thế của từng địa phương, tránh phát triển chồng chéo, cạnh tranh không lành mạnh.

Thứ năm, cùng với sự tập trung đầu tư nguồn lực của tỉnh, Trà Vinh cần có thêm sự hỗ trợ của Chính phủ, các bộ, ngành Trung ương tiếp tục ban hành các cơ chế chính sách, đầu tư hạ tầng tại Khu kinh tế Định An, các quốc lộ trên địa bàn, hạ tầng thiết yếu như điện, đường, trường, trạm ở các địa phương ven biển, xã bãi ngang, xã đảo, để tỉnh thu hút đầu tư và phát triển trở thành tỉnh trọng điểm về kinh tế biển ở khu vực ĐBSCL. Trong đó, quan tâm xây dựng, phát triển mạnh cảng Định An – Trà Vinh. Hiện nay, cảng Định An đang thi công. Bến 1 dự kiến hoàn thành vào tháng 6/2020, có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải đến 50.000 tấn; bến 2, bến 3 cũng sẽ hoàn thành trong năm 2020 và đầu năm 2021. Nếu được đầu tư đúng mức, bến cảng có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải đến 100.000 tấn. Đây là cảng duy nhất ở ĐBSCL có đủ khả năng phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa cho toàn vùng mà không cần phải chuyển lên TP.HCM hoặc các tỉnh Đông Nam Bộ. Ngoài ra, khu vực cảng đã quy hoạch 63 ha và đang xây dựng hạ tầng logistics... Do đó, tỉnh cần tiếp tục phối hợp với các bộ, ngành kiến nghị Chính phủ chỉ đạo nghiên cứu, đánh giá khách quan tiềm năng và vai trò của cảng Định An đối với Trà Vinh cũng như ĐBSCL để có sự quan tâm đầu tư đúng mức cùng với những cơ chế, chính sách phù hợp thu hút đầu tư phát triển hạ tầng cảng biển. Từ đó, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh Trà Vinh và toàn vùng ĐBSCL.

Thứ sáu, bên cạnh những giải pháp về phát triển kinh tế – xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế biển, đổi mới quy trình nuôi trồng, khai thác, chế biến thủy sản, tỉnh cần có những giải pháp thiết thực hiệu quả để giảm nhẹ tác động của biến đổi khí hậu như: hoàn thiện hệ thống đê bao, hệ thống cống và hệ thống thủy lợi vừa có chức năng ngăn thủy triều, sóng, gió, nước biển dâng, phòng, chống xói lở; đẩy mạnh kêu gọi các nhà đầu tư phát triển điện gió và điện mặt trời; cơ cấu lại sản xuất nông nghiệp theo hướng phát triển những cây trồng, vật nuôi thích nghi với môi trường; duy trì và phát triển hệ thống rừng phòng hộ ven biển và nghiên cứu xây dựng trạm quan trắc nhiệt độ, quan trắc gió, quan trắc nước biển dâng, quan trắc diễn biến chất lượng môi trường nước để theo dõi sự thay đổi của nhiệt độ, theo dõi chế độ thủy văn cũng như khả năng xâm nhập mặn vào sâu trong nội đồng, chất lượng của nguồn nước dưới tác động trực tiếp của biến đổi khí hậu và nước biển dâng...

4. KẾT LUẬN

Biển là cái nôi của sự sống, là nhân tố hết sức quan trọng đảm bảo tính bền vững của quá trình phát triển kinh tế – xã hội của mỗi quốc gia, mỗi địa phương. Trà Vinh là một tỉnh ven biển, có nhiều tiềm năng, lợi thế từ biển và phát triển kinh tế biển. Ngày nay, biển và kinh tế biển ngày càng đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với phát triển

kinh tế – xã hội, cũng như trong vấn đề an ninh quốc gia và của từng địa phương. Để quản lý biển, khai thác nguồn tài nguyên lợi thế của biển và phát triển kinh tế biển, tỉnh Trà Vinh cần tiếp tục thực hiện đồng bộ nhiều giải pháp để khẳng định biển là một phần không thể tách rời của yêu cầu phát triển nhanh và bền vững của tỉnh, nhất là trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế và cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 hiện nay.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Lê Quốc Bang. (2017). *Kinh tế biển*. Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh. <http://lyluanchinhtri.vn/home/index.php/tu-dien-mo/item/2492-kinh-te-bien.html> [Truy cập ngày 02/01/2020].
- [2] Nguyễn Đình Bình. (2018). *Phát triển kinh tế biển Kiên Giang trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế*. Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Trường Đại học Kinh tế – Luật, Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh.
- [3] Tạ Đình Thi. (2019). *Phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam*. <https://www.nhandan.com.vn/xahoi/item/40477802-phat-trien-ben-vung-kinh-te-bien-viet-nam.html> [Truy cập ngày 02/01/2020].
- [4] Bùi Nhật Quang. (2018). *Một số vấn đề về biển và phát triển bền vững kinh tế biển*. <http://tapchikhxh.vass.gov.vn/mot-so-van-de-ve-bien-va-phat-trien-ben-vung-kinh-te-bien-n50261.html> [Truy cập ngày 02/01/2020].
- [5] Trang thông tin điện tử của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. <http://www.mpi.gov.vn/Pages/tinhthanhchitiet.aspx?idTinhThanh=17> [Truy cập ngày 02/01/2020].
- [6] Phước Minh Hiệp. (2019). *Trà Vinh phát triển kinh tế biển trước thách thức biến đổi khí hậu*. <http://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/kinh-te/-/2018/815728/tra-vinh-phat-trien-kinh-te-bien-truc-thach-thuc-bien-doi-khi-hau.aspx> [Truy cập ngày 28/12/2019].
- [7] Báo cáo số 306-BC/TU ngày 16/5/2018 của Tỉnh ủy Trà Vinh về kết quả 10 năm thực hiện Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020.
- [8] Nguyễn Lam. (2011). *Cảng biển ĐBSCL: Quy mô nào?*. Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam. <https://enternews.vn/cang-bien-dbscl-quy-mo-nao-49571.html> [Truy cập ngày 02/01/2020].
- [9] Phan Thanh. (2019). *Logistics chưa xứng tầm*. Báo Sài Gòn giải phóng online. <https://www.sggp.org.vn/logistics-chua-xung-tam-578928.html> [Truy cập ngày 02/01/2020].
- [10] Quyết định số 1478/QĐ-TTg ngày 28/10/2019 của Thủ tướng Chính phủ về việc chủ trương đầu tư xây dựng cầu Đại Ngãi sử dụng vốn vay ODA của Nhật Bản.
- [11] Nghị quyết số 556/NQ-UBTVQH14 ngày 31/7/2018 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về phương án sử dụng 15.000 tỉ đồng nguồn vốn dự phòng của Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2016 – 2020 cho các dự án đường sắt và các dự án đường bộ quan trọng, cấp bách.