

Nghiên cứu một số định hướng phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam

TRẦN ANH TUẤN

Bài viết dựa trên khung khổ phát triển kinh tế biển bền vững, tiềm năng lợi ích từ kinh tế biển để đánh giá những thách thức trong phát triển kinh tế biển của Việt Nam, từ đó đưa ra những định hướng nâng cao hiệu quả và phát triển bền vững kinh tế biển ở Việt Nam.

Từ khóa: kinh tế biển, phát triển bền vững, phát triển bền vững kinh tế biển.

1. Kinh tế biển và phát triển bền vững kinh tế biển

Các đại dương bao phủ hơn 70% bề mặt hành tinh và đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ, cung cấp các điều kiện sống cho con người và sinh vật trên trái đất. Biển bao gồm những hệ sinh thái đa dạng và quan trọng nhất trên trái đất, đóng góp quan trọng vào các chu trình phát triển và tái sinh ở cấp độ khu vực và toàn cầu. Biển đóng vai trò điều hòa khí hậu và cung cấp các nguồn tài nguyên thiên nhiên như: thực phẩm, vật liệu, hóa chất và năng lượng. Hơn nữa, biển cũng đóng vai trò quan trọng đối với thương mại quốc tế, giải trí và các hoạt động văn hóa.

1.1. Khuôn khổ pháp lý liên quan đến phát triển kinh tế biển

Khuôn khổ pháp lý về quản lý biển quốc tế là một khuôn khổ phức tạp bao gồm các điều ước quốc tế và khu vực liên quan đến các tổ chức liên chính phủ và các tổ chức dân sự trong xã hội. Thỏa thuận khung có tính chất bao quát về quản lý các đại dương được quy định bởi Công ước quốc tế ban hành năm 1982 của Liên hợp quốc về Luật Biển (UNCLOS), trong đó thiết lập một khuôn khổ toàn diện cho việc sử dụng và phát triển của các đại dương. Công ước xác định giới hạn của các vùng tài phán khác nhau, khoanh định theo khoảng cách từ bờ biển trên cơ sở thiết lập đường cơ sở và đưa ra các quyền và nghĩa vụ của các quốc gia liên quan đến

những khu vực được khoanh định này. Các quốc gia có chủ quyền (sovereignty) đối với nội thủy (internal waters), lãnh hải (territorial seas) của họ, vùng nước quần đảo (archipelagic waters) và những quyền nhất định đối với các nguồn tài nguyên trong vùng đặc quyền kinh tế của họ (exclusive economic zone - EEZ), đáy biển thuộc thềm lục địa (continental shelf) của họ. Những khu vực này chiếm khoảng 30% của tất cả các vùng biển trên thế giới.

Các điểm chính của UNCLOS liên quan đến phát triển bền vững bao gồm việc bảo tồn và quản lý các nguồn tài nguyên sinh vật biển, các quyền đối với tài nguyên phi sinh vật, nghĩa vụ bảo vệ và giữ gìn môi trường biển, quyền hàng hải, tình trạng pháp lý của tài nguyên dưới đáy biển vượt quá giới hạn của quyền tài phán quốc gia, tiến hành và thúc đẩy nghiên cứu khoa học biển và thủ tục giải quyết tranh chấp giữa các quốc gia. Những thông số cơ bản hướng dẫn áp dụng các công ước khác trong chừng mực có liên quan tới các đại dương.

1.2. Mục tiêu phát triển bền vững các ngành kinh tế gắn với biển

Mục tiêu phát triển các ngành kinh tế biển bền vững là cơ sở để quản lý biển một cách hiệu quả, gồm: (1) đảm bảo một môi trường biển lành mạnh và năng suất biển với

Trần Anh Tuấn, TS., Viện Chiến lược phát triển, Bộ Kế hoạch và đầu tư.

tất cả các hỗ trợ và quy định về chức năng và các dịch vụ cơ bản, xem các đại dương và khả năng cung ứng dịch vụ đại dương như là một phần quan trọng trong hệ thống cấu thành của trái đất; (2) phát triển các chiến lược giảm thiểu và thích ứng phù hợp với khí hậu và thay đổi toàn cầu; (3) đảm bảo tính công bằng trong tiếp cận khai thác các nguồn tài nguyên biển và đảm bảo rằng thu hoạch và khai thác các dạng tài nguyên sinh vật và phi sinh vật nhưng không làm tổn hại đến những chức năng sinh thái cơ bản; (4) khuyến khích sự phát triển của các cộng đồng ven biển bền vững và hài hòa. Hài hòa hóa các chính sách hàng hải quốc gia và khu vực và khuyến khích hợp tác trong quy hoạch không gian biển ven bờ và không gian biển của toàn cầu.

1.3. Phát triển các ngành kinh tế biển gắn với mục tiêu phát triển bền vững

Vận tải biển: vận tải biển là xương sống của thương mại quốc tế và là động lực cho quá trình toàn cầu hóa. Khoảng 80% khối lượng thương mại toàn cầu và hơn 70% về giá trị thương mại quốc tế được vận chuyển bằng đường biển và thông qua các cảng trên toàn thế giới; đối với các nước đang phát triển tỷ lệ đóng góp của vận tải biển vào phát triển thương mại còn cao hơn (European Commission, 2010). Số liệu thống kê cho thấy ở Châu Âu, các cảng biển vận chuyển khoảng 30% lượng khách quốc tế và khoảng 35% hành khách trong nước (EMSA Report, 2006). Thương mại đường biển trên thế giới tăng 4% trong năm 2011 tương ứng với khoảng 8,7 tỷ tấn (mặc dù trong tình trạng khủng hoảng kinh tế toàn cầu) và lưu thông hàng hóa qua đường biển được dự báo tăng gấp ba vào năm 2030 (OECD, 2012).

EU và nhiều tổ chức quốc tế và các quốc gia đang dành sự quan tâm đặc biệt đối với sự phát triển và hiện đại hóa ngành vận tải biển nhằm đẩy mạnh vai trò và hiệu quả của ngành đối với sự phát triển bền vững của giao thông vận tải, du lịch và đóng góp chung vào nền kinh tế. Tổ chức hàng hải

quốc tế (International Maritime Organization - IMO) đã đưa ra các biện pháp đẩy mạnh phát triển ngành công nghiệp vận tải biển để tăng hiệu quả, giảm phát thải khí nhà kính và ô nhiễm môi trường. Những thách thức thương mại hàng hải đặt ra đó là cần phải đảm bảo sự cân đối về tăng trưởng kinh tế và đồng thời giảm bớt các tác động, mở rộng cơ hội việc làm xanh trong giai đoạn tới.

Thủy sản: trên toàn thế giới có khoảng 350 triệu lao động, việc làm có liên quan đến các hoạt động kinh tế thủy sản với 90% ngư dân sống ở các nước đang phát triển (FAO, 2010). Nuôi trồng thủy sản là ngành cung cấp thực phẩm cho toàn cầu, ngành này có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất (FAO, 2012). Hoạt động của con người đã trực tiếp và làm giảm rõ rệt năng suất của các đại dương; sự suy giảm này còn có thể bị ảnh hưởng bởi quá trình biến đổi khí hậu ngày càng tăng và sự suy giảm chất dinh dưỡng do tác động của các vùng biển mở. Đánh giá và dự báo của Hệ thống theo dõi đại dương toàn cầu (GOOS) cho thấy xu hướng nóng lên đáng kể trong giai đoạn 2040-2060 và tương ứng với nó chắc chắn là sự suy giảm năng suất suất đại dương. Để duy trì khả năng tồn tại và phát triển mà không ảnh hưởng đến nguồn thủy sản tự nhiên, ngành thủy sản cần chủ động giảm tỷ trọng bột cá (IFFO, 2013).

Việc loại bỏ các khoản trợ cấp ngư nghiệp dẫn đến khả năng khai thác quá mức cung cấp của biển và quá mức so với triển vọng phục hồi các thành phần chủ yếu của đại dương. Người ta ước tính rằng có số thiệt hại khoảng 50 tỷ USD mỗi năm do hậu quả của việc đánh bắt quá mức, tuy nhiên con số này có thể được phục hồi dần dần thông qua khôi phục các nguồn, thành phần tài nguyên biển. Việc thực hiện các biện pháp quản lý một cách hiệu quả hứa hẹn sự gia tăng sản lượng khai thác một cách bền vững, sử dụng năng lượng thấp hơn và giảm chi phí; từ đó có thể đảm bảo sinh kế và tăng cường an ninh lương thực.

Du lịch: du lịch là một ngành kinh tế biển quan trọng trên toàn cầu. Một phần lớn của du lịch toàn cầu là tập trung vào du lịch gắn với môi trường biển và ven biển, xu hướng này sẽ còn tiếp tục tăng lên. Theo dự báo, xu hướng dân số già với thu nhập cao và chi phí vận chuyển qua đường biển tương đối thấp sẽ làm cho các vùng ven biển và đại dương trở lên ngày càng hấp dẫn hơn. Du lịch biển là ngành phát triển nhanh nhất trong ngành công nghiệp du lịch giải trí. Nhìn chung, tốc độ tăng hành khách trung bình hàng năm là khoảng 7,5% và chi phí được ước tính khoảng 18 tỷ USD mỗi năm (OECD, 2012).

Năng lượng: dầu sẽ vẫn là nguồn năng lượng chủ đạo trong các thập kỷ tới, tuy nhiên, biển cũng có tiềm năng rất lớn đối với năng lượng tái tạo như: gió, sóng, thủy triều, sinh khối, chuyển đổi nhiệt và muối biển. Trong số những ngành công nghiệp năng lượng gió ngoài khơi là phát triển nhất trong những nguồn năng lượng dựa vào đại dương (IEA, 2010).

Công nghệ sinh học biển: công nghệ sinh học biển có tiềm năng giải quyết một số thách thức toàn cầu như cung cấp lương thực bền vững, đảm bảo sức khỏe con người, an ninh năng lượng và xử lý môi trường. Biển có nguồn sinh vật phong phú và một số loại có tiềm năng để sử dụng làm các loại thuốc. Phạm vi ứng dụng và tiềm năng khai thác là rất lớn. Về mặt năng lượng, nhiên liệu sinh học từ tảo cung cấp triển vọng đầy hứa hẹn (IOC/UNESCO, IMO, FAO, UNDP, 2011).

Khai thác mỏ: thế giới đã và đang tích cực thăm dò và khai thác các mỏ khoáng sản trên và dưới đáy biển. Các ngành công nghiệp, với mục tiêu tăng giá hàng hóa và tối đa hóa lợi nhuận nên sự quan tâm chuyển đến các nguồn tài nguyên giàu có và tiềm năng lớn để khai thác: polymetallic, lớp vỏ cobalt các mỏ sulphide với tiềm năng lớn; sau này là nguồn gốc của các nguyên tố đất hiếm, chẳng hạn như yttrium, dysprosium và terbi, đây là thành phần quan trọng trong phần cứng công nghệ thông tin mới và công nghệ

năng lượng tái tạo. Quan tâm thương mại trở lên đặc biệt mạnh mẽ đối với các loại tài nguyên như polymetallic và sulfua được khai thác từ đáy biển. Cơ quan quản lý đáy biển quốc tế đã ban hành các quy định trong Bộ luật khai thác mỏ để đáp ứng những thay đổi hoàn cảnh và đã bắt đầu phát hành và cấp giấy phép cho việc thăm dò đáy biển quốc tế. Quốc gia ven biển cần phải tự chuẩn bị để đảm bảo họ nhận ra những lợi ích tối ưu từ các nguồn tài nguyên trong vùng EEZ của mình và tương tự như vậy mỗi quan tâm của họ được kết hợp vào các biện pháp quản lý, cạnh tranh sấp tới cho việc khai thác các mỏ còn giàu tiềm năng dưới đáy biển

2. Những thách thức phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam

Về tính bền vững và hiệu quả kinh tế, GDP của những ngành kinh tế trực tiếp khai thác biển chiếm khoảng từ 20-22% tổng GDP của cả nền kinh tế trong đó chủ yếu các ngành như dầu khí, du lịch, hàng hải, thủy sản... chiếm khoảng 98%, bên cạnh đó là những ngành còn nhiều tiềm năng nhưng chưa được phát huy như đóng và sửa chữa tàu biển, chế biến dầu khí, chế biến thủy sản, thông tin liên lạc...

Nếu tính toán khả năng khai thác biển so với các nước trên thế giới thì khả năng khai thác biển của chúng ta vẫn còn rất hạn chế.

Về hệ thống hạ tầng để khai thác kinh tế biển cũng chưa đồng bộ. Việt Nam chỉ có tuyến đường bộ dọc bờ biển chứ không có đường cao tốc chạy dọc theo bờ biển để kết nối các thành phố, khu kinh tế, khu công nghiệp ven biển thành một hệ thống kinh tế biển liên hoàn. Mặc dù đã xây dựng được một số sân bay ven biển và ở các đảo nhưng quy mô và năng lực vận tải cũng như nhu cầu khai thác rất hạn chế.

Hệ thống các khu đô thị, khu công nghiệp dọc theo biển cũng chưa hoàn thiện, bên cạnh đó việc đầu tư cho khoa học và nhân lực để khai thác kinh tế biển còn chưa tốt. Mạng lưới an toàn cho khai thác kinh tế biển vẫn

còn lạc hậu (các cơ sở dự báo thời tiết, trung tâm cứu hộ, trang thiết bị còn lạc hậu...).

Việt Nam có tiềm năng phát triển du lịch biển, tuy nhiên cho đến nay ngành du lịch biển thiếu sức cạnh tranh do không chuyên nghiệp và thiếu những hình ảnh đặc sắc.

Khai thác hải sản và nuôi trồng thủy sản nước lợ vốn là lĩnh vực kinh tế đóng góp đáng kể vào tổng GDP của cả nước và tạo việc làm cho khoảng 1,5 triệu người. Tuy nhiên Việt Nam chưa khai thác mạnh đánh bắt xa bờ và nuôi trồng thủy sản vẫn còn phụ thuộc nhiều vào thiên nhiên, chịu ảnh hưởng của thiên tai dịch bệnh do công nghệ chưa hiện đại và chưa hình thành những vùng chuyên canh để quản lý và hạn chế tốt các loại dịch bệnh. Thêm vào đó là chế biến hải sản chưa tạo ra được những sản phẩm có sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Khai thác dầu khí là ngành kinh tế biển đóng góp lớn nhất của kinh tế biển vào tổng GDP nhưng tỷ trọng xuất khẩu thô rất lớn.

Về mặt môi trường, biển của Việt Nam là một trong những đối tượng chịu tác động và đe dọa nghiêm trọng khi ngày càng nhiều các khu công nghiệp, khu đô thị và du lịch được xây dựng dọc các con sông và ven biển, khiến lượng chất thải gia tăng nhanh chóng.

Hầu hết những sông lớn của Việt Nam đều chảy qua các khu dân cư tập trung, các khu công nghiệp và những vùng nông nghiệp phát triển trước khi đổ ra biển, mang theo một lượng lớn chất ô nhiễm nó nhận được trong đất liền, gây ô nhiễm môi trường biển.

Cùng với đẩy mạnh sản xuất nông nghiệp, nuôi trồng, đánh bắt và chế biến thủy sản, hoạt động khai thác khoáng sản, phát triển du lịch, giao thông trên biển... đều làm gia tăng lượng chất thải nguy hại trong môi trường nước biển, như BOD, COD, chất rắn lơ lửng... Nhiều nơi hàm lượng các chất thải đo được vượt quá nhiều lần tiêu chuẩn cho phép.

Các hệ sinh thái, nơi cư trú của các loài sinh vật biển bị phá hủy, đặc biệt là đối các

hệ sinh thái nhạy cảm như rừng ngập mặn, thảm cỏ biển và san hô... Đa dạng sinh học và nguồn lợi thủy hải sản giảm rõ rệt do đánh bắt tận diệt và suy giảm môi trường sống. Theo đánh giá của Viện Hải dương học, Bộ Thủy sản, khoảng 85 loài hải sản đã được xếp vào các mức độ nguy cấp khác nhau. Trong đó, 70 loài có tên trong Sách đỏ Việt Nam nhưng vẫn là đối tượng bị khai thác.

Về mặt xã hội, đời sống của người dân gần với biển còn gặp nhiều khó khăn, các hoạt động kinh tế biển còn nhiều bấp bênh, rủi ro.

Các hoạt động đánh bắt xa bờ còn hạn chế về phương tiện đánh bắt và các thiết bị đảm bảo an toàn cho ngư dân khi đánh bắt xa bờ. Thị trường đầu ra cho các sản phẩm còn chưa được ổn định nên ảnh hưởng đến quá trình. Người dân ven biển và ngư dân còn hạn chế khi tiếp cận các dịch vụ xã hội (giáo dục, y tế, các hoạt động tinh thần khác...), con em ngư dân còn gặp nhiều khó khăn trong việc học tập, thiếu cơ hội để nâng cao trình độ.

Những ảnh hưởng của việc chủ quyền trên biển chưa thống nhất, các hoạt động kinh tế trên biển của người dân còn chịu thiệt thòi...

Nhìn chung, Việt Nam tuy là một quốc gia biển, song đến nay chúng ta vẫn chưa thực sự dựa vào biển để phát huy đúng tiềm năng và thế mạnh.

3. Một số định hướng phát triển bền vững kinh tế biển

- Điều chỉnh cơ chế, chính sách cho phát triển các ngành kinh tế biển: xây dựng cơ quan quản lý nhà nước tổng hợp thống nhất về biển có hiệu lực, hiệu quả; mở rộng hợp tác quốc tế trong các lĩnh vực về biển; xem xét, điều chỉnh cơ chế - chính sách nhằm khuyến khích phát triển các ngành kinh tế biển, loại bỏ những cơ chế còn chồng chéo và ảnh hưởng tiêu cực trong việc đầu tư phát triển kinh tế biển; hình thành một số tập đoàn kinh tế mạnh kết hợp với xây dựng một số khu kinh tế mạnh ở ven biển.

- Tập trung phát triển những ngành kinh tế biển có tiềm năng: hình thành một số lĩnh

vực kinh tế mạnh gắn với xây dựng các trung tâm kinh tế để ra biển, làm động lực thúc đẩy sự phát triển của đất nước; tập trung phát triển và nâng cao hiệu quả các ngành kinh tế biển quan trọng sau: (1) khai thác, tập trung chế biến dầu khí; (2) ngành hàng hải và các dịch vụ mũi nhọn như vận tải biển, hậu cần và phát triển các khu kinh tế ven biển; (3) khai thác và chế biến hải sản (tập trung chế biến sâu với công nghệ hiện đại); (4) phát triển du lịch biển và kinh tế hải đảo; (5) cân nhắc đầu tư và từng bước phát triển công nghiệp đóng tàu; (7) đẩy mạnh phát triển các ngành liên quan đến công nghệ sinh học biển.

- Xây dựng kết cấu hạ tầng các ngành kinh tế biển: xây dựng kết cấu hạ tầng biển gắn với phát triển mạnh các ngành dịch vụ biển; xây dựng tuyến đường ven biển, trong đó có một số đoạn cao tốc và các tuyến vận tải cao tốc trên biển. Phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, xây dựng đồng bộ một số cảng đạt tiêu chuẩn khu vực và quốc tế, đặc biệt chú trọng các cảng nước sâu ở cả ba miền của đất nước, tạo những cửa mở lớn vươn ra biển thông thương với thế giới. Tăng cường đầu tư chiều sâu, cải tiến đồng bộ và hiện đại hóa cơ sở vật chất kỹ thuật, sớm khắc phục tình trạng lạc hậu về trình độ kỹ thuật - công nghệ các cảng. Tăng nhanh năng lực bốc xếp hàng hóa, giảm thiểu tối đa chi phí, bảo đảm có sức cạnh tranh cao trong hội nhập kinh tế quốc tế. Sớm hoàn chỉnh khai thác có hiệu quả hệ thống sân bay ven biển, xây dựng tuyến đường ven biển và đường cao tốc Bắc - Nam trên biển.

- Đẩy mạnh phát triển khoa học - công nghệ biển: đẩy mạnh công tác điều tra cơ bản về tài nguyên biển và bảo vệ môi trường biển. Phát triển khoa học - công nghệ biển; nhanh chóng nâng cao tiềm lực khoa học - công nghệ cho nghiên cứu và khai thác tài nguyên biển, đáp ứng được yêu cầu giai đoạn phát triển mới của đất nước. Xây dựng tiềm lực khoa học - công nghệ biển đáp ứng yêu cầu sự nghiệp đổi mới, phục vụ hiệu quả quá

trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Đẩy mạnh nghiên cứu và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực ứng dụng khoa học - công nghệ, phục vụ công tác điều tra cơ bản, dự báo thiên tai và khai thác tài nguyên biển.

- Đảm bảo phát triển các mặt xã hội gắn với kinh tế biển: kết hợp chặt chẽ các hoạt động kinh tế biển với mục tiêu phát triển về mặt xã hội, tăng cường khả năng cung cấp dịch vụ xã hội và tạo điều kiện thuận lợi cho việc tiếp cận các dịch vụ xã hội cho người lao động trong các ngành kinh tế biển. Nâng cao trình độ người lao động trong các ngành kinh tế biển để đáp ứng yêu cầu phát triển các ngành kinh tế biển hiện đại. Tạo các điều kiện cần thiết bảo đảm an ninh, an toàn cho người dân hoạt động, sinh sống trên biển, đảo và ở những vùng thường bị thiên tai.

- Đảm bảo bền vững môi trường biển: xem kinh tế biển là mũi nhọn, coi trọng công tác bảo vệ môi trường biển ở một tầm nhìn mới, bên cạnh phát triển các ngành kinh tế biển cần tập trung vào một số vấn đề sau: (1) tăng cường nhận thức về môi trường biển và trách nhiệm trong bảo vệ môi trường biển khi tiến hành các hoạt động kinh tế biển; (2) tăng cường công tác kiểm tra, quản lý chặt chẽ nhằm giảm thiểu ô nhiễm môi trường từ các hoạt động kinh tế biển; (3) hoàn chỉnh các văn bản pháp lý về bảo vệ môi trường biển, hoàn chỉnh các tiêu chuẩn về môi trường biển, làm cơ sở hành lang pháp lý để quy định và xét xử các vi phạm môi trường biển; (4) tập trung đầu tư vào: cơ sở vật chất, dụng cụ quan trắc, thẩm định, giúp cho công tác quản lý môi trường biển; (5) tăng cường nâng cao nhận thức người dân về bảo vệ môi trường biển, nâng cao ý thức tự giác của người dân trong bảo vệ môi trường biển; (6) các cơ quan chức năng cần nhanh chóng đưa các nội dung luật bảo vệ môi trường về biển thành những nội dung dưới luật cụ thể, phù hợp thực tế, có tính khả thi; (7) triển khai rộng rãi các chủ trương xã hội hóa công tác bảo vệ môi trường biển để huy động các nguồn lực cho nhiệm vụ này; (8) nghiên cứu

chính sách thuế môi trường, về chế độ đãi ngộ cho từng đối tượng, từng công việc cụ thể; (9) tăng cường hợp tác quốc tế để giám sát các nguồn thải ra biển từ những quốc gia khác. Tranh thủ sự hỗ trợ quốc tế cho hoạt động nghiên cứu giám sát quản lý về ô nhiễm biển, cùng bảo vệ môi trường biển.

- Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế biển với nhiệm vụ an ninh quốc phòng: phát triển kinh tế biển cần gắn với mục tiêu an ninh quốc phòng và hợp tác quốc tế, phát huy sức mạnh tổng hợp, giữ vững độc lập, chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán, toàn vẹn lãnh thổ, lãnh hải, vùng trời Tổ quốc. Thu hút và khuyến khích nhân dân ra đảo định cư lâu dài và làm ăn dài ngày trên biển, phát triển kinh tế kết hợp làm nhiệm vụ bảo vệ vùng biển của Tổ quốc./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. European Commission (2010), *A strategy for smart sustainable and inclusive growth*, (COM (2010) 2020).
2. GOC (2008). Policy Brief on Fisheries and Aquaculture. *Global Oceans Conference*.
3. Halpern BS, Longo C, Darren H, McLeod KL et al. (2012), An index to assess the health and benefits of the global ocean, *Nature*, 488, 615-620.
4. Hội nghị Xúc tiến đầu tư kinh tế biển Việt Nam, (2010), *Kinh tế biển: bứt phá từ đâu*.
5. Hunt & Vincent (2006), Scale and sustainability of marine bioprospecting for pharmaceuticals, *AMBIO*, Vol. 35, No. 2, pp. 57-64.
6. http://dangcongsan.vn/cpv/Modules/News/NewsDetail.aspx?co_id=30463&cn_id=239397 (Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam).
7. <http://vccinews.vn/?page=detail&folder=79&Id=1265>
8. IEA (2010), *World Energy Outlook 2010*.
9. IEA (2012), *World Energy Outlook 2012*.
10. Martin Visbeck, Ulrike Kronfeld-Goharani, Barbara Neumann, Wilfried Rickels, Jörn Schmidt, Erik van Doorn (2013), Establishing a Sustainable Development Goal for Oceans and Coasts to Face the Challenges of our Future Ocean, *Kiel Working Paper No. 1847 | June*.
11. OECD (2012), *The Future of the Ocean Economy - exploring the prospects for emerging ocean industries to 2030*.
12. Trương Đình Hiến (2008), Hướng tới một quốc gia kinh tế biển, *Báo Doanh nhân Sài Gòn*.
13. United Nations Conference on Trade and Development (2014), *The Oceans Economy: Opportunities and Challenges for Small Island Developing States*, New York and Geneva.
14. UNWTO (2013), *World Tourism Barometer*. Vol 11, April 2013.