

MỘT SỐ TRAO ĐỔI, SUY NGHĨ VỀ KINH TẾ, CÔNG NGHIỆP BIỂN, ĐẢO

◆ MINH - QUÂN

Trong bối cảnh mới và thông tin sâu rộng như hiện nay, vấn đề biển, đảo ngày càng “nóng”; Nó đập vào mắt, dội vào tai, buộc mỗi người Việt Nam chúng ta (dù ở cương vị nào) đều có những suy tư nhất định. Nghe gì thì nghe, nhìn ai thì nhìn, hầu hết chúng ta, trong đó có bản thân tôi đều nhất quán trông lên “Trên”.



Hội nghị cơ khí lương dụng của VAMI tại Hải Phòng

Mới nhất, cao nhất, Nghị quyết Đại hội ĐBTV lần thứ XIII của Đảng CSVN có đoạn viết “*kiên quyết, kiên trì bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ, biển, đảo, vùng trời; giữ vững môi trường hoà bình, ổn định để phát triển đất nước*”. Phần nhiệm vụ trọng tâm này chắc sẽ được cụ thể hóa sâu sắc hơn.

Ở nhiệm kỳ trước, Đảng đã có Nghị quyết số 36-NQ/TW (22/10/2018) về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam năm 2030, tầm nhìn 2045. Quan điểm trong đó nêu rõ: “Biển là bộ phận cấu thành chủ quyền thiêng liêng của Tổ quốc, là không gian sinh tồn, cửa ngõ giao lưu quốc tế, gắn bó mật thiết với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc”.

Tại mục “*Một số chủ trương lớn*”: “-*Công nghiệp ven biển*” có đoạn viết, “*Phát triển hợp lý các ngành sửa chữa và đóng tàu, lọc hóa dầu, năng lượng, cơ khí chế tạo, công nghiệp phụ trợ*”.

Tuy nhiên, phải chờ đến ngày 05/03/2020, Chính phủ mới có Nghị quyết số 26/NQ-CP Ban hành Kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 36-NQ/TW theo đề nghị của Bộ Tài nguyên, Môi trường. Trong đó về công nghiệp không có gì làm rõ hơn, chỉ nhấn mạnh lại “Phát triển hợp lý các ngành sửa chữa và đóng tàu, lọc hoá dầu, năng lượng, cơ khí chế tạo, công nghiệp chế biến, công nghiệp phụ trợ”. Điều đáng ghi nhận là Nghị quyết số 36-NQ/TW và Nghị quyết số 26/NQ-CP đã tác động tích cực đến nhận thức và hành động chung của các tổ chức, cá nhân toàn xã hội, đặc biệt là các doanh nghiệp liên quan đến hoạt động kinh tế, công nghiệp biển đảo. Từ trên xuống các địa phương, đặc biệt là 28 tỉnh, thành phố ven biển đã có các chương trình, kế hoạch hành động toàn diện trong lĩnh vực này. Hiệu quả của các hành động này, vì nhiều lý do không được thông tin đầy đủ, nhưng chắc đã có những kết quả nhất định.

Không chỉ bây giờ, vấn đề kinh tế, công nghiệp biển, đảo đã được Đảng, Nhà nước và các Bộ, Ngành, địa phương quan tâm từ hơn 30 năm trước. Nhiều lĩnh vực liên quan được qui hoạch một cách tổng thể (nhiều qui hoạch được cập nhật 5 năm một lần) đến nay còn hiệu lực, như:

- Nghị quyết số 55-NQ/TW về định hướng Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

- Quyết định 1037/QĐ-TTg, ngày 24/06/2014, phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030;

- Quyết định số 1445/QĐ-TTg, ngày 16/08/2013, phê duyệt điều chỉnh

quy hoạch tổng thể phát triển thủy sản đến năm 2020, tầm nhìn 2030;

- Quyết định 60/QĐ-TTg, ngày 16/01/2017, phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp khí Việt Nam đến năm 2025, định hướng đến năm 2035;

- Quyết định 1517/QĐ-TTg, ngày 26/08/2014, phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030;

- Quyết định số: 129/2010/QĐ-TTg, ngày 18/01/2010, phê duyệt Quy hoạch chi tiết đường bộ ven biển Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn 2020;

- Quyết định 2290-QĐ/TTg, ngày 27/11/2013, phê duyệt Quy hoạch phát triển công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030;

Quyết định số 4693/QĐ-BCT, ngày 15/12/2017, phê duyệt Quy hoạch phát triển công nghiệp, thương mại biển Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035...

Một số lĩnh vực trên theo tinh thần Nghị quyết 26-NQ/CP đang được nghiên cứu cập nhật đến năm 2030, tầm nhìn đến 2035, hoặc 2045.

Nhìn chung, các văn bản trên, phần lớn đều ở cấp Chính phủ ra quyết định, một số địa phương cũng có những qui hoạch của riêng mình. Các qui hoạch đã có tác động thúc đẩy nhất định đến phát triển kinh tế, công nghiệp biển, ven biển... Rõ nét nhất có thể nói đến sự phát triển của công nghiệp năng lượng (dầu, khí, năng lượng tái tạo trong mấy năm gần đây) và tuyến đường bộ ven biển đang được hình thành.

Theo các chuyên gia, điểm yếu chí tử của các văn bản trên là cơ chế, chế tài huy động các nguồn lực để triển khai thực hiện, hơn nữa sự phối hợp giữa các ngành, các địa phương trên một không gian qui hoạch, kế hoạch triển khai là rất kém. Mạnh ngành nào, ngành ấy làm, tính cục bộ trong ngành còn khá phổ biến. Sự đồng bộ của các qui hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế, công nghiệp biển, đảo không rõ; Thiếu cơ quan phối hợp đủ thẩm quyền...



Ông Sáu Ninh bên con tàu đánh bắt xa bờ - VTC

Chúng ta có thể xem xét việc đóng tàu đánh bắt xa bờ là một ví dụ, Nhà nước có Nghị định 67/2014/NĐ-CP nhằm hỗ trợ đầu tư, khuyến khích ngư dân vươn ra ngư trường xa để đảm bảo phát triển kinh tế và đảm bảo an ninh quốc phòng của đất nước; Nhưng vì nhiều lý do đã không sử dụng được tiềm năng đóng tàu của các DN trong nước có năng lực thực tế. Theo Bộ NN&PTNT, đến hết năm 2019, đã phát triển được 1.030 phương tiện, công suất lớn từ 800 mã lực trở lên bằng ba vật liệu sắt, composite và gỗ. Riêng tàu sắt là một dạng hình đóng mới với tổng số 358 chiếc, chiếm 34,2% tổng số tàu trên. Trong quá trình đóng để xây ra 40 tàu hỏng. Và hiện nay vẫn còn 55 tàu đóng theo Nghị định 67 nằm bờ không ra khơi được với nhiều lý do khác nhau, trong đó có thiếu điều kiện vận hành, đánh bắt không hiệu quả, ngư trường quá tải...

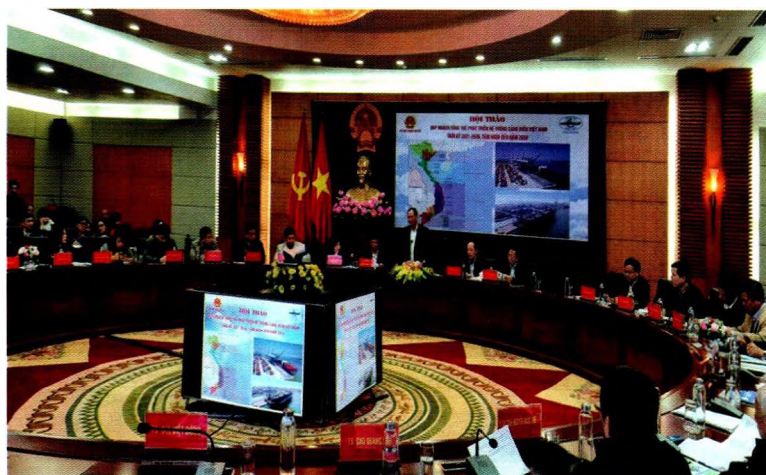
Để khắc phục tình trạng trên, Chính phủ đã ban hành Nghị định 17/2018/NĐ-CP, thay đổi hình thức hỗ trợ theo hướng có năng lực và tiềm lực thì tự đóng tàu và Nhà nước hỗ trợ một lần. Nhà nước hỗ trợ tối đa 35%, với mức hỗ trợ từ 6 - 8 tỷ đồng, tùy vào từng loại công suất. Đến nay có 40 chiếc tàu được đóng theo dạng này; trong đó 30 đã đóng xong và vận hành tốt.

Từ thực tế này, các chuyên gia cho rằng, trong bối cảnh mới, kinh tế, công nghiệp biển, đảo trong giai đoạn tới cần được phát triển đồng bộ, có sự phối hợp hỗ trợ chặt chẽ giữa các ngành, lĩnh vực với sự chỉ đạo, quyết tâm cao của Đảng và Nhà nước do một Cơ quan trực thuộc Chính phủ đứng đầu làm nhiệm vụ điều phối. Ven biển, biển, đảo là một không gian có nhiều cơ hội và cũng có nhiều thách thức rủi ro liên quan đến đảm bảo an ninh, quốc phòng, đòi hỏi Nhà nước cần dành cho các DN, tổ chức trong nước những vị trí, vai trò xứng đáng, trước hết là đảm bảo thị trường, mặt bằng và sử dụng nhân lực thuần Việt./. ✓

SOME THOUGHTS ON THE MARINE ECONOMY AND SEA-BASED INDUSTRIES

MINH - QUAN

In the new context of information explosion, Vietnam's sea and islands is always a hot topic; It hits in the eyes, resonates in our ears, evoking emotional feelings of all the Vietnamese people (no matter in which position). Whatever we hear, it might just be an opinion, whatever we see, it might not be the truth. We must follow the government's guidance.



Overview of the workshop on the development and planning of Vietnam's seaport system

Combining marine economic development with strengthening national defense, security and foreign affairs is an urgent demand to improve people's lives, promptly empower the protection of Viet Nam's sovereignty over sea and islands. This was clearly reflected in the Resolution of the 13th National Congress of the Communist Party of Vietnam "resolutely and persistently fight for defendingce, sovereignty, unification, territorial integrity, seas, islands and airspace; maintain a peaceful and stable environment for national development". This main task will probably be further elaborated.

In the previous term, Resolution No. 36-NQ/TW dated October 22, 2018 of the Party Central Committee on the strategy for sustainable development of Vietnam's marine economy to 2030, with a vision to 2045 clearly stated: "The sea is an integral part of the sacred sovereignty of the Fatherland, a living space, a gateway for international exchanges, closely associated with the cause of national construction and defense.

In the section "Some major policies": "Coastal industry" there is a paragraph that reads, "Rational development of shipbuilding and repair industries, petrochemical refining, energy, mechanical engineering, supporting industries".

However, only until March 5, 2020, the Government did issue Resolution No. 26/NQ-CP promulgating the Government's Master Plan and 5-year plan to implement Resolution No. 36-NQ/TW under the proposal of the Ministry of Natural Resources and Environment, re-emphasizing "Rational development of ship building and repair, refining and petrochemical, energy, mechanical engineering, processing industries, supporting industries". It is worth noting that Resolutions No. 36-NQ/TW and No. 26/NQ-CP have positively impacted the general awareness and business activities, especially the maritime industry companies. The government and localities, especially 28 coastal provinces and cities, have had comprehensive programs and action plans for the effective development of the marine economy which have gained certain results.

The maritime economy and sea-based industries have been paid attention by the Party, State and ministries, branches and localities since more than 30 years in a number of legal documents that are still valid. To name just a few:

- Resolution No. 55-NQ/TW on orientation of Vietnam's national energy development strategy to 2030, with a vision to 2045;
- Decision No. 1037/QĐ-TTg, dated June 24, 2014, approving the adjustment of the master plan on development of Vietnam's seaport system to 2020, with a vision to 2030;
- Decision No. 1445/QĐ-TTg, dated August 16, 2013, approving the adjustment of the master plan on fisheries development to 2020, with a vision to 2030;

- Decision No. 60/QĐ-TTg, dated January 16, 2017, approving the plan for development of Vietnam's gas industry to 2025, orientation to 2035;

- Decision No. 1517/QĐ-TTg, dated August 26, 2014, approving the master plan on development of Vietnam's sea transport until 2020, with a vision to 2030;

- Decision No: 129/2010/QĐ-TTg, dated January 18, 2010, approving the detailed planning of Vietnam's coastal roads to 2010, with a vision to 2020;

- Decision No. 2290-QĐ/TTg, dated November 27, 2013, approving the master plan on development of Vietnam's shipbuilding industry until 2020, with a vision to 2030;

- Decision No. 4693/QĐ-BCT, dated December 15, 2017, approving the master plan on development of Vietnam's marine industry and trade to 2025, with a vision to 2035.

Some of the above areas in the spirit of Resolution 26-NQ/CP are being studied and updated to 2030, with a vision to 2035, or 2045.

In addition to the above-mentioned governmental decisions, some localities have also set up their own plans, actively impacting the economic development, marine and coastal industries. Most notably, the development of the energy industry (oil, gas, renewable energy in the past few years) and the coastal roads under construction.

According to experts, the above documents fail to point out the mechanism and sanctions to mobilize resources and enhance harmonization between sectors and localities for the implementation of the maritime industries on a general scale. Each industry tries to develop on its own, localization of industries is still quite common. The synchronization of planning for economic and industrial development of sea and islands is unclear, lacking a coordinating competent body.

Let's consider building offshore fishing boats as an example. The Government has issued Decree 67/2014/ND-CP dated July 7, 2014 on a number of fisheries development policies. This Decree prescribes investment, credit and insurance policies; tax incentives and a number of other policies for fisheries development, thus contributing to ensure national security and defense; But for many reasons, the shipbuilding



A cement ship successfully launched

potential of domestic enterprises has not yet been fully deployed. According to the Ministry of Agriculture and Rural Development, by the end of 2019, 1,030 vehicles with a large capacity of 800 horsepower or more have been made of iron, composite and wood. A total of 358 iron-hulled ships have been built, accounting for 34.2% of the total number of ships. During the construction process, 40 ships broke down. And currently, there are still laid up 55 ships built under Decree 67 which are temporarily idle due to lack of operation conditions or which are temporarily phased out of commercial operations because of inefficient fishing and overloaded fishing grounds...

To overcome the above situation, the Government has issued Decree 17/2018/ND-CP on amendment, supplement of a number of articles of the Decree No. 67/2014/ND-CP dated July 7, 2014 of the Government on fisheries development policies. In accordance with this Decree, ship owners are entitled to a support accounting for 35% of the ship building cost but not exceeding VND 8 billion per ship. To date, 40 ships have been built under this new policy, of which 30 ships have been put into commercial operation.

Given this situation, experts believe that in the new context, the maritime economy and sea-based industries in the coming period need to be synchronously developed, in close coordination between sectors and fields under the guidance of the Party and State, led by a coordinating agency directly under the Government. Coastal regions, seas and islands constitute a space with many opportunities and also many challenges and risks related to ensuring national security and defense, requiring the State to give domestic enterprises and organizations worthy positions to ensure the market, premises and use of Vietnamese human resources./.