

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN XANH CỦA ẤN ĐỘ VÀ GỢI Ý CHO VIỆT NAM

TS. Nguyễn Đức Trung

Viện Nghiên cứu Nam Á, Tây Á và Châu Phi

Kinh tế Biển xanh (Blue Economy) đang vươn lên trở thành một động lực vĩ mô mang tính thời đại, mở ra lời giải cho bài toán hóc búa về tăng trưởng kinh tế gắn liền với an sinh sinh thái tại các quốc gia duyên hải. Bài viết tập trung phân tích sâu sắc thực trạng triển khai Khung chính sách Biển xanh của Ấn Độ thông qua các hệ thống dữ liệu thực chứng về ba lĩnh vực then chốt: hạ tầng cảng biển, nuôi trồng thủy sản và năng lượng tái tạo. Song song với đó, nghiên cứu cũng tiến hành lượng hóa các rủi ro thực tế về tình trạng xói lở bờ biển cùng những xung đột cốt lõi trong mô hình quản trị đa cấp tại quốc gia này. Trên cơ sở định vị các bài học thành công và hạn chế mang tính hệ thống của Ấn Độ, bài viết đề xuất nhóm gợi ý chiến lược có giá trị tham chiếu cao dành riêng cho Việt Nam, đặc biệt chú trọng vào việc siết chặt kỷ luật quy hoạch không gian biển và kiến tạo bộ đệm tài chính xanh bền vững.

1. Xu thế kinh tế biển xanh và vị thế vĩ mô của Ấn Độ

1.1. Định hình lại tư duy phát triển đại dương: Từ thâm dụng đến tuần hoàn

Xu thế phát triển hiện đại đang đặt các quốc gia trước một thực tế khách quan khi nguồn tài nguyên trên đất liền đang chịu áp lực suy giảm và những tổn thương do biến đổi khí hậu toàn cầu ngày một hiện diện rõ ràng hơn. Chính bối cảnh này đã thúc đẩy một cuộc dịch chuyển mang tính bước ngoặt trong hệ tư duy khai thác đại dương của nhân loại. Khái niệm Kinh tế Biển xanh giờ đây không còn bị đóng khung trong những khẩu hiệu bảo tồn mang tính xa xỉ hay cực đoan, mà đã được thế giới công nhận rộng rãi như một phương thức khoa học tiên bộ nhằm tối ưu hóa giá trị kinh tế từ biển của các quốc gia duyên hải. Việc định hình lại tư duy này buộc chúng ta phải thay đổi tầm nhìn, từ bỏ cách tiếp cận mang tính bóc lột tài nguyên ngắn hạn để hướng tới một chiến lược quản trị tích hợp và dài hạn hơn cho toàn bộ không gian biển.

Tư duy phát triển mới này kiên quyết loại bỏ mô hình kinh tế tuyến tính truyền thống, vốn là cơ chế vận hành lạc hậu dựa trên việc khai thác thâm dụng và làm cạn kiệt tài

nguyên thiên nhiên một cách vô tội vạ, để lại những hệ lụy suy thoái môi trường nghiêm trọng. Thay vào đó, mô hình này chuyển dịch mạnh mẽ sang cơ chế kết hợp bền vững và tuần hoàn. Trọng tâm của sự thay đổi này là nỗ lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế đại dương nhưng phải luôn song hành chặt chẽ với việc bảo vệ, phục hồi toàn diện sức khỏe của các hệ sinh thái đệm cốt lõi bao gồm rừng ngập mặn, hệ thống đầm phá ven biển và các rạn san hô nguyên sinh. Sự tăng trưởng kinh tế bền vững chỉ thực sự đạt được khi nó không phá vỡ thể cân bằng sinh thái, mà lấy sự trù phú của đại dương làm nền tảng vững chắc cho mọi hoạt động sản xuất và dịch vụ.

Tầm nhìn vĩ mô này chỉ ra rằng, việc duy trì trạng thái khỏe mạnh của các hệ sinh thái đệm chính là nền tảng cốt lõi để đảm bảo dòng chảy lợi ích kinh tế thu được từ biển không bị gián đoạn hay đứt gãy trong dài hạn. Khi các dải rừng ngập mặn được phục hồi để làm lá chắn tự nhiên chống triều cường, các đầm phá được quản lý tốt để phát triển nuôi biển sinh thái, và san hô được gìn giữ để kích hoạt chuỗi dịch vụ du lịch, quốc gia sẽ tạo ra được một bộ đệm an sinh sinh thái vững chắc. Đây chính là bản chất của bước chuyển mình từ thâm dụng sang tuần hoàn, nơi sự thịnh vượng kinh tế hòa quyện cùng sự trường tồn của thiên nhiên, bảo vệ sinh kế vững bền cho người dân vùng duyên hải.

1.2. Vị thế vĩ mô và tiềm năng tài nguyên của Ấn Độ

Vị thế vĩ mô và tiềm năng tài nguyên của Ấn Độ được khẳng định mạnh mẽ khi quốc gia này vươn lên thành một trong những thực thể kinh tế lớn nhất và có sức ảnh hưởng sâu rộng nhất thuộc toàn bộ vùng bờ vịnh và lưu vực Ấn Độ Dương. Sở hữu những thông số nền tảng duyên hải vô cùng ấn tượng, Ấn Độ nắm giữ một vị thế chiến lược không chỉ về mặt địa chính trị, an ninh hàng hải mà còn về tiềm năng khai thác các nguồn lợi từ kinh tế đại dương. Bản đồ địa lý hàng hải ghi nhận quốc gia này có đường bờ biển dài lên tới 11.098,81 km khi tiến hành tính gộp cả hệ thống các hòn đảo ven bờ cùng các quần đảo hải đảo nằm xa khơi rộng lớn. Song song với dải bờ biển kéo dài, Vùng đặc quyền kinh tế của Ấn Độ với diện tích rộng lớn hơn 2 triệu km² đã kiến tạo nên một không gian sinh tồn, một ngư trường khai thác trù phú và một địa bàn chiến lược để phát triển các hoạt động kinh tế vĩ mô khổng lồ cho đất nước. Không gian duyên hải bao la này được phân chia và quản lý hành chính một cách cụ thể tại 69 huyện ven biển trực thuộc nhiều bang và vùng lãnh thổ khác nhau, hiện đang đóng vai trò là địa bàn cư trú lâu đời cũng như nguồn cung cấp sinh kế cốt lõi cho hơn 170 triệu dân cư vùng duyên hải.

Khi xét dưới góc độ đóng góp trực tiếp vào cấu trúc kinh tế vĩ mô và phân tích cán cân tài khóa quốc gia, các hoạt động sản xuất, khai thác tài nguyên, dịch vụ logistics cảng biển và vận tải hàng hải thuộc khối ngành kinh tế biển luôn duy trì mức đóng góp tỷ trọng ổn định, dao động đều đặn từ 4% đến 4,1% vào tổng sản phẩm quốc nội của toàn quốc gia. Tuy nhiên, nếu chỉ nhìn nhận kinh tế đại dương thông qua những con số tài khóa khô khan thì chưa thể phản ánh được hết tầm quan trọng mang tính sống còn của biển đối với sự ổn định nội địa của Ấn Độ. Kinh tế biển của Ấn Độ trên thực tế đang gánh vác trực tiếp nguồn thu nhập hàng ngày cũng như đảm bảo toàn bộ hệ thống an sinh xã hội, các quyền lợi căn bản cho hơn 4 triệu ngư dân cùng hàng loạt các cộng đồng dân cư lớn nhỏ sống phụ thuộc hoàn toàn vào nguồn lợi tự nhiên từ đại dương. Sự phụ thuộc quá lớn vào các nguồn lợi thiên nhiên vốn dễ bị tổn thương này khiến cho cấu trúc đời sống xã hội vùng ven biển của Ấn Độ chịu nhiều rủi ro trước các tác động từ ngoại cảnh. Do đó, bất kỳ một biến động tiêu cực nhỏ nào liên quan đến môi trường sinh thái biển, từ hiện tượng suy giảm trữ lượng hải sản, ô nhiễm rác thải nhựa đại dương, cho đến các sự cố thiên tai, sạt lở bờ biển hay hiện tượng nước biển dâng do biến đổi khí hậu, cũng đều có khả năng kích hoạt ngay lập tức các hệ lụy dây chuyền phức tạp, dẫn đến những làn sóng đói nghèo, mất việc làm và gây ra tình trạng bất ổn xã hội nghiêm trọng tại quốc gia Nam Á này.

2. Thực trạng phát triển kinh tế biển xanh tại Ấn Độ: Các trụ cột và dữ liệu thực chứng

2.1. Bảy trụ cột cốt lõi trong Dự thảo Chính sách Kinh tế Biển xanh Quốc gia

Để hiện thực hóa tầm nhìn chiến lược về một đại dương xanh bền vững, Chính phủ Ấn Độ đã xây dựng và ban hành Dự thảo Chính sách Kinh tế Biển xanh Quốc gia (National Blue Economy Policy) với cấu trúc dựa trên 7 trụ cột cốt lõi mang tính toàn diện:

- **Trụ cột 1: Quy hoạch không gian biển và quản lý vùng duyên hải tích hợp (Marine Spatial Planning - MSP):** Định hướng này đóng vai trò kiến tạo một sơ đồ phân vùng khoa học và đồng bộ cho toàn bộ các hoạt động khai thác trên biển. Nhờ việc phân định rõ ràng ranh giới chức năng của từng phân khu, chính sách này giúp thiết lập trật tự quản lý nghiêm ngặt và tối ưu hóa việc phân bổ tài nguyên đại dương. Mục tiêu cốt lõi của quy hoạch không gian biển là hóa giải triệt để các nguy cơ chồng chéo công năng và giải quyết tận gốc các xung đột lợi ích kinh tế giữa các ngành như giao thông

hàng hải, du lịch sinh thái và nuôi trồng thủy sản khi cùng khai thác trên một phạm vi không gian duyên hải.

- **Trụ cột 2: Nghề cá, nuôi trồng và chế biến thủy hải sản bền vững:** Đây được xem là cuộc cách mạng toàn diện nhằm tái cơ cấu lại ngành kinh tế thủy sản truyền thống vốn đang đối mặt với nguy cơ cạn kiệt nguồn lợi. Chính sách này kiên quyết thúc đẩy việc chuyển đổi phương thức sản xuất của ngư dân, chuyển dịch mạnh mẽ từ các hình thức khai thác tự nhiên mang tính tận diệt sang mô hình nuôi trồng xa bờ ứng dụng công nghệ cao. Quy trình quản lý mới sẽ áp dụng các tiêu chuẩn kiểm soát chất lượng an toàn sinh học vô cùng chặt chẽ và khép kín, kéo dài suốt chuỗi cung ứng từ môi trường vùng nuôi cho đến bàn ăn của người tiêu dùng nhằm nâng cao giá trị thặng dư xuất khẩu.

- **Trụ cột 3: Logistics, hạ tầng cảng biển và vận tải hàng hải xanh:** Chiến lược này tập trung nguồn lực vào việc hiện đại hóa toàn diện hệ thống quản lý logistics hàng hải và nâng cấp đồng bộ mạng lưới cảng biển quốc gia. Việc tối ưu hóa năng lực bốc dỡ và giải tỏa ách tắc tại các cảng trung chuyển đóng vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Đặc biệt, trụ cột này nhấn mạnh quá trình chuyển dịch các phương thức vận tải biển truyền thống sang sử dụng các nguồn nhiên liệu sạch và năng lượng thay thế thân thiện với môi trường nhằm mục tiêu kéo giảm tối đa lượng phát thải carbon ra khí quyển.

- **Trụ cột 4: Du lịch biển sinh thái và giải trí cao cấp:** Khai thác các giá trị cảnh quan thiên nhiên biển kết hợp bảo tồn, thu hút dòng khách phân khúc cao cấp để gia tăng giá trị thặng dư. Điểm khác biệt cốt lõi là việc phát triển các dự án nghỉ dưỡng và giải trí phải luôn kết hợp hài hòa với công tác bảo tồn đa dạng sinh học và giữ gìn môi trường sinh thái biển nguyên sơ. Thông qua việc nâng cao chất lượng dịch vụ, chiến lược này hướng tới thu hút dòng khách du lịch thuộc phân khúc chi trả cao để mang lại nguồn doanh thu thặng dư vượt trội cho nền kinh tế quốc gia.

- **Trụ cột 5: Năng lượng tái tạo biển:** Khai thác sâu rộng nguồn năng lượng vô tận từ đại dương bao gồm hệ thống điện gió ngoài khơi, năng lượng sóng biển và dòng năng lượng triều. Đây là một trong những động lực tăng trưởng mới giúp hiện thực hóa cam kết giảm phát thải và tự chủ năng lượng của quốc gia Nam Á này. Chính sách tập trung định hướng khai thác sâu rộng và hiệu quả nguồn năng lượng vô tận từ đại dương thông qua các dự án quy mô lớn. Các mũi nhọn công nghệ được ưu tiên triển khai bao gồm hệ thống điện gió ngoài khơi tại các vùng biển có tốc độ gió lý tưởng, kết hợp

nghiên cứu ứng dụng công năng của năng lượng sóng biển và các dòng năng lượng triều đầy tiềm năng.

- **Trụ cột 6: Khai thác khoáng sản biển sâu và công nghệ đại dương:** Trọng tâm là Dự án Deep Ocean Mission nhằm nghiên cứu, làm chủ công nghệ thăm dò, khai thác các nguồn khoáng sản quý hiếm dưới đáy biển sâu một cách an toàn. Đây là bước đi mang tính chiến lược nhằm tìm kiếm và làm chủ các nguồn tài nguyên tương lai nằm sâu dưới lòng đại dương. Trọng tâm cốt lõi của trụ cột này là việc đẩy mạnh triển khai Siêu dự án Deep Ocean Mission. Dự án hướng đến việc đầu tư nghiên cứu khoa học, từng bước làm chủ các công nghệ thăm dò địa chất hiện đại cũng như phát triển các thiết bị khai thác các nguồn khoáng sản quý hiếm dưới đáy biển sâu một cách an toàn và hạn chế tối đa các tác động tiêu cực đến môi trường sinh thái đại dương.

- **Trụ cột 7: An ninh biển, quy chế luật pháp và hợp tác quốc tế:** Đảm bảo môi trường hòa bình, thượng tôn pháp luật trên biển và thắt chặt các mối quan hệ đối tác song phương, đa phương về quản trị đại dương. Mục tiêu hàng đầu là đảm bảo duy trì một môi trường hòa bình, ổn định và thượng tôn pháp luật trên tất cả các vùng biển và thềm lục địa thuộc chủ quyền. Để thực hiện điều đó, quốc gia cần thắt chặt các quy chế kiểm soát luật pháp trên biển. Đồng thời, việc mở rộng và làm sâu sắc thêm các mối quan hệ đối tác song phương cũng như đa phương trong công tác quản trị đại dương toàn cầu là điều kiện tiên quyết để giải quyết các thách thức an ninh phi truyền thống xuyên biên giới.

2.2. Kết quả thực chứng từ các siêu dự án quốc gia

Sự nghiêm túc và quyết tâm chính trị cao độ trong việc triển khai bảy trụ cột chiến lược nêu trên đã được Chính phủ Ấn Độ cụ thể hóa một cách mạnh mẽ bằng việc huy động và phân bổ những nguồn lực tài chính khổng lồ đổ vào các siêu dự án quốc gia mang tầm vóc lịch sử. Những cam kết tài khóa dài hạn này không dừng lại ở mức độ định hướng trên giấy tờ, mà đã nhanh chóng chuyển hóa thành các công trình hạ tầng hiện hữu, mang lại những kết quả thực chứng vô cùng rõ nét và tạo ra những tác động lan tỏa sâu rộng đến toàn bộ nền kinh tế vĩ mô của quốc gia Nam Á này.

Trước hết, một trong những dấu ấn quan trọng nhất trong quá trình phát triển kinh tế biển của Ấn Độ là việc triển khai Chương trình Sagarmala. Đây là chương trình trọng điểm quốc gia được Chính phủ Ấn Độ khởi động từ năm 2015 nhằm khai thác lợi thế địa kinh tế biển, hiện đại hóa hệ thống cảng biển, phát triển logistics, tăng cường kết nối đa phương thức và thúc đẩy công nghiệp hóa ven biển. Khác với cách tiếp cận truyền

thống chỉ tập trung đầu tư vào hạ tầng cảng biển, Sagarmala được xây dựng theo mô hình phát triển tổng hợp, kết hợp giữa phát triển cảng, nâng cao hiệu quả logistics, kết nối giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa với hệ thống cảng, đồng thời hình thành các cụm công nghiệp và khu kinh tế ven biển nhằm tạo động lực tăng trưởng mới cho nền kinh tế.

Để hiện thực hóa các mục tiêu trên, Chính phủ Ấn Độ đã triển khai danh mục hơn 800 dự án với tổng vốn đầu tư dự kiến khoảng 72 tỷ USD. Các dự án tập trung vào hiện đại hóa hạ tầng cảng biển, mở rộng năng lực bốc dỡ hàng hóa, phát triển mạng lưới vận tải ven biển, nâng cấp hệ thống logistics và xây dựng các trung tâm công nghiệp gắn với cảng biển. Việc đầu tư đồng bộ vào hạ tầng và kết nối đã góp phần nâng cao hiệu quả vận tải hàng hải, rút ngắn thời gian lưu thông hàng hóa và giảm đáng kể chi phí logistics quốc gia. Theo Bộ Cảng biển, Vận tải biển và Đường thủy Ấn Độ, chi phí logistics của nước này đã giảm từ khoảng 14% GDP xuống còn khoảng 9–10% GDP, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, cải thiện hiệu quả chuỗi cung ứng và tăng sức hấp dẫn của Ấn Độ đối với các hoạt động đầu tư, thương mại và sản xuất.

Song song với những thành tựu về hạ tầng logistics, sự bứt phá và tăng trưởng vượt bậc của ngành thủy sản cũng là một minh chứng thực chứng đầy thuyết phục cho sự đúng đắn của Khung chính sách Biển xanh. Thay vì tiếp tục phụ thuộc vào các phương thức khai thác tự nhiên vốn chứa đựng nhiều rủi ro và đang tiến dần đến giới hạn, Ấn Độ đã đẩy mạnh việc nghiên cứu và ứng dụng rộng rãi các tiến bộ của công nghệ sinh học cùng hệ thống kiểm soát độ mặn tiên tiến vào trong hoạt động nuôi trồng thủy hải sản quy mô công nghiệp. Nhờ những giải pháp công nghệ đồng bộ và quy trình quản lý nghiêm ngặt này, quốc gia này đã thúc đẩy tổng sản lượng thủy sản toàn quốc vượt qua một cột mốc vô cùng ấn tượng là 16,2 triệu tấn. Thành tựu mang tính bước ngoặt này đã chính thức đưa Ấn Độ vươn lên vị thế độc tôn là quốc gia xuất khẩu tôm lớn thứ hai trên bản đồ thương mại toàn cầu, không chỉ nâng cao đời sống cho cộng đồng dân cư duyên hải mà còn kiến tạo nên một nguồn thu ngoại tệ vững chắc, ổn định cho nền kinh tế quốc gia.

Cuối cùng, một mũi nhọn chiến lược khác đang được tập trung đẩy mạnh là hoạt động khai thác năng lượng xanh ngoài khơi nhằm đón đầu xu thế chuyển dịch năng lượng toàn cầu. Bằng việc phối hợp nhịp nhàng giữa các cơ quan nghiên cứu trung ương và chính quyền địa phương để triển khai đồng bộ hàng loạt trạm khảo sát dữ liệu trắc địa tiên tiến cùng hệ thống đo đặc sức gió ngoài khơi tại các vùng biển chiến lược có tiềm

năng lớn thuộc bang Gujarat và bang Tamil Nadu, Ấn Độ đang từng bước hiện thực hóa và cụ thể hóa tham vọng tự chủ năng lượng của mình. Các dữ liệu trắc địa và bản đồ sức gió thu thập được đang làm tiền đề để thu hút các dòng vốn đầu tư lớn vào lĩnh vực điện gió. Mục tiêu dài hạn mang tính chiến lược được quốc gia này đặt ra là phải đạt được tổng công suất tiềm năng lên tới 36 GW điện gió ngoài khơi trước khi bước sang năm 2030. Sự thành công của lộ trình này được kỳ vọng sẽ tạo ra một nền tảng kỹ thuật và kinh tế vô cùng vững chắc, đóng vai trò là động lực cốt lõi giúp Ấn Độ hiện thực hóa cam kết vĩ mô về lộ trình giảm phát thải ròng bằng không để bảo vệ khí hậu toàn cầu.

2.3. Những rào cản hệ thống và lỗ hổng quản trị

Bên cạnh những thành tựu nổi bật trong phát triển kinh tế biển xanh, quá trình triển khai tại Ấn Độ cũng bộc lộ nhiều hạn chế mang tính hệ thống, phản ánh những thách thức trong quản trị tài nguyên biển và vùng ven biển của một quốc gia có đường bờ biển dài hơn 7.500 km, quy mô dân số lớn và cơ cấu quản trị liên bang phức tạp. Những hạn chế này không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác và sử dụng bền vững tài nguyên biển mà còn làm gia tăng áp lực đối với công tác bảo tồn hệ sinh thái, thích ứng với biến đổi khí hậu và bảo đảm sinh kế cho cộng đồng ven biển.

Thứ nhất, khủng hoảng xói lở bờ biển và tác động ngày càng nghiêm trọng của biến đổi khí hậu đang trở thành một trong những thách thức lớn nhất đối với phát triển kinh tế biển của Ấn Độ. Theo số liệu của Trung tâm Nghiên cứu Bờ biển Quốc gia Ấn Độ (National Centre for Coastal Research - NCCR), khoảng 33,6% tổng chiều dài đường bờ biển của nước này đang trong tình trạng xói lở, trong khi chỉ khoảng 26–27% bờ biển có xu hướng bồi tụ và phần còn lại tương đối ổn định. Hiện tượng xói lở diễn ra với mức độ nghiêm trọng tại nhiều bang ven biển như West Bengal, Odisha, Kerala, Tamil Nadu và Andhra Pradesh, nơi tập trung đông dân cư, hệ thống cảng biển, các khu công nghiệp ven biển và vùng nuôi trồng thủy sản quy mô lớn. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ sự kết hợp giữa biến đổi khí hậu toàn cầu làm mực nước biển dâng, bão nhiệt đới có cường độ mạnh hơn, triều cường xuất hiện với tần suất ngày càng cao và các hoạt động phát triển kinh tế ven biển thiếu bền vững như xây dựng cảng biển, đê chắn sóng, khai thác cát, mở rộng đô thị và phát triển hạ tầng ven biển. Tình trạng xói lở không chỉ làm mất đất sản xuất, phá hủy cơ sở hạ tầng giao thông và công trình bảo vệ bờ mà còn gây suy giảm các hệ sinh thái quan trọng như rừng ngập mặn, bãi triều, đầm phá và rạn san hô. Điều này làm giảm khả năng phòng chống thiên tai tự nhiên của khu vực ven biển, ảnh hưởng trực tiếp đến sinh kế của hàng triệu ngư dân và cộng đồng sống dựa vào các hoạt

động khai thác, nuôi trồng thủy sản và du lịch biển. Đồng thời, Chính phủ Ấn Độ cũng phải dành nguồn lực tài chính ngày càng lớn để đầu tư các công trình chống xói lở, gia cố bờ biển, phục hồi hệ sinh thái và hỗ trợ tái định cư cho người dân bị ảnh hưởng, tạo thêm áp lực đối với ngân sách phát triển.

Thứ hai, mô hình quản trị đa cấp của Ấn Độ vẫn tồn tại nhiều bất cập, làm giảm hiệu quả quản lý tổng hợp tài nguyên biển và triển khai các chính sách phát triển kinh tế biển xanh. Với đặc điểm là một quốc gia liên bang, quyền quản lý biển được phân chia giữa Chính phủ Trung ương, chính quyền các bang ven biển và chính quyền địa phương. Bên cạnh đó còn có sự tham gia của nhiều bộ, ngành như Bộ Cảng biển, Vận tải biển và Đường thủy, Bộ Môi trường, Rừng và Biến đổi khí hậu, Bộ Thủy sản, Bộ Khoa học Trái đất, Bộ Dầu khí và Khí tự nhiên cùng nhiều cơ quan chuyên môn khác. Mặc dù cơ chế phân cấp giúp phát huy tính chủ động của từng địa phương, song trên thực tế lại dẫn đến tình trạng phân tán trách nhiệm, chồng chéo chức năng và thiếu một cơ quan điều phối đủ thẩm quyền để quản lý thống nhất các hoạt động kinh tế biển. Trong nhiều trường hợp, Chính phủ Trung ương ưu tiên phát triển các dự án hạ tầng cảng biển, logistics và công nghiệp nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế quốc gia, trong khi chính quyền các bang lại chú trọng mục tiêu thu hút đầu tư, tăng thu ngân sách và giải quyết việc làm. Ở cấp địa phương, các cơ quan quản lý phải đối mặt với những vấn đề thiết thực như bảo vệ sinh kế ngư dân, giải quyết tranh chấp sử dụng tài nguyên, xử lý ô nhiễm môi trường và ứng phó với thiên tai. Sự khác biệt về mục tiêu và lợi ích giữa các cấp quản lý khiến quá trình triển khai nhiều chính sách thiếu sự thống nhất, đặc biệt trong quy hoạch không gian biển, quản lý vùng bờ, bảo tồn đa dạng sinh học và khai thác tài nguyên biển.

Một hạn chế khác là hệ thống dữ liệu biển của Ấn Độ vẫn chưa được tích hợp đồng bộ giữa các bộ, ngành và địa phương. Dữ liệu về tài nguyên biển, chất lượng môi trường, khí tượng thủy văn, nghề cá, giao thông hàng hải và biến đổi khí hậu hiện được quản lý bởi nhiều cơ quan khác nhau với tiêu chuẩn kỹ thuật và phương thức vận hành riêng biệt. Việc thiếu một cơ sở dữ liệu biển quốc gia thống nhất khiến quá trình chia sẻ thông tin còn chậm, khả năng kết nối dữ liệu còn hạn chế và việc hỗ trợ ra quyết định chưa thực sự hiệu quả. Điều này đặc biệt bộc lộ rõ trong công tác dự báo thiên tai, cảnh báo xói lở bờ biển, điều tiết nguồn nước, kiểm soát ô nhiễm và quản lý các hoạt động khai thác tài nguyên trong mùa khô hoặc khi xảy ra các hiện tượng thời tiết cực đoan. Bên cạnh đó, sự thiếu liên thông về dữ liệu cũng làm giảm hiệu quả giám sát việc thực hiện các quy hoạch biển, gây khó khăn cho công tác đánh giá tác động môi trường cũng như kiểm soát việc sử dụng tài nguyên biển theo hướng bền vững.

Những hạn chế trên cho thấy, mặc dù Ấn Độ đã đạt được nhiều kết quả tích cực trong phát triển kinh tế biển xanh thông qua các chương trình lớn như Sagarmala, Deep Ocean Mission và Chiến lược Kinh tế biển xanh, nhưng hiệu quả của các chính sách vẫn chịu tác động đáng kể bởi những bất cập trong quản trị đa cấp, phối hợp liên ngành và quản lý tài nguyên biển. Để hiện thực hóa mục tiêu phát triển kinh tế biển xanh bền vững, Ấn Độ cần tiếp tục hoàn thiện thể chế quản trị đại dương, xây dựng cơ chế điều phối thống nhất giữa Trung ương và địa phương, phát triển cơ sở dữ liệu biển quốc gia tích hợp, đồng thời tăng cường năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu và bảo vệ các hệ sinh thái ven biển. Đây cũng là những kinh nghiệm có giá trị tham khảo đối với Việt Nam trong quá trình xây dựng mô hình quản trị biển hiện đại, hiệu quả và phát triển bền vững.

4. Gợi ý cho Việt Nam

Kinh nghiệm của Ấn Độ cho thấy phát triển kinh tế biển xanh không chỉ phụ thuộc vào quy hoạch, thể chế hay năng lực quản trị mà còn đòi hỏi một cơ chế huy động và phân bổ nguồn lực tài chính phù hợp. Đối với Việt Nam, trong bối cảnh nhu cầu đầu tư cho hạ tầng cảng biển, bảo vệ bờ biển, phục hồi hệ sinh thái, ứng phó với biến đổi khí hậu và phát triển các ngành kinh tế biển xanh ngày càng lớn, việc chỉ dựa vào nguồn vốn ngân sách nhà nước sẽ khó đáp ứng yêu cầu phát triển trong dài hạn. Đồng thời, quá trình phát triển cũng đặt ra bài toán phải cân bằng giữa mục tiêu tăng trưởng kinh tế với bảo vệ môi trường, hạn chế những tác động tiêu cực từ các dự án hạ tầng quy mô lớn đối với hệ sinh thái ven biển và sinh kế của cộng đồng địa phương. Vì vậy, Việt Nam cần từng bước chuyển từ tư duy đầu tư theo chi phí trước mắt sang tư duy đầu tư theo giá trị vòng đời của dự án, coi trọng hiệu quả kinh tế, xã hội và môi trường trong dài hạn. Trên cơ sở đó, việc nghiên cứu và vận dụng các mô hình tài chính biển xanh, đặc biệt là lượng hóa chi phí vòng đời của hạ tầng ven biển và phát triển các công cụ huy động vốn như trái phiếu biển xanh (Blue Bonds), sẽ là những định hướng quan trọng nhằm đa dạng hóa nguồn lực đầu tư, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn và tạo nền tảng tài chính bền vững cho quá trình phát triển kinh tế biển xanh ở Việt Nam.

4.1. Tương đồng vĩ mô giữa Việt Nam và Ấn Độ

Việt Nam là một quốc gia duyên hải có độ mở kinh tế rất cao với đường bờ biển dài hơn 3.260 km chạy dọc suốt chiều dài đất nước. Hiện nay, các hoạt động kinh tế biển và vùng duyên hải đang đóng vai trò là xương sống của nền kinh tế, đóng góp tới 45 - 50% vào tổng GDP của cả nước. Tuy nhiên, tương tự như câu chuyện của Ấn Độ, Việt

Nam cũng đang phải đối mặt với những tổn thương vĩ mô sâu sắc do biến đổi khí hậu gây ra.

Các vùng kinh tế động lực và là vựa lương thực lớn như vùng Đồng bằng sông Cửu Long, toàn bộ dải ven biển miền Trung chịu nhiều bão lũ, cùng vùng Đồng bằng sông Hồng đang phải gánh chịu áp lực kép cực kỳ nặng nề. Đó là tình trạng sụt lún đất do khai thác nước ngầm quá mức, hiện tượng xâm nhập mặn (xâm nhập mặn) lấn sâu vào nội đồng hàng chục kilômét trong mùa khô hạn gây tê liệt sản xuất nông nghiệp, và sự suy giảm nghiêm trọng của đa dạng sinh học biển do ô nhiễm, khai thác quá mức. Thực tế này đòi hỏi Việt Nam phải nhanh chóng thay đổi chiến lược phát triển kinh tế biển một cách toàn diện.

4.2. Khuyến nghị chính sách cụ thể cho Việt Nam từ thực tế Ấn Độ

Gợi ý 1: Siết chặt kỷ luật Quy hoạch Không gian Biển (Marine Spatial Planning)

Việt Nam cần khẩn trương hoàn thiện và thực thi một cách nghiêm ngặt Quy hoạch không gian biển quốc gia mang tính pháp lý cao nhất. Phải kiên quyết thiết lập các hành lang an toàn ven biển mang tính "bất khả xâm phạm".

Chính phủ cần ban hành các sắc lệnh cấm triệt để tình trạng phân lô bán nền, xây dựng các khu đô thị nhân tạo hay các dự án resort, khu nghỉ dưỡng tự phát sát mép nước biển. Việc siết chặt kỷ luật này là giải pháp căn cơ nhằm chủ động giảm thiểu mức độ phơi nhiễm và tổn thất của các tài sản vĩ mô trước hiểm họa thiên tai, triều cường và nước biển dâng trong tương lai.

Gợi ý 2: Chuyển dịch cơ cấu ngành thủy sản từ thâm dụng sản lượng sang chất lượng giá trị

Học tập kinh nghiệm bài bản từ mô hình PMMSY và quản lý thủy sản của Ấn Độ, Việt Nam cần mạnh dạn thực hiện việc cắt giảm mạnh mẽ hạn ngạch giấy phép đánh bắt thủy sản ở vùng ven bờ nhằm giảm thiểu áp lực tận diệt nguồn lợi sinh vật biển.

Đồng thời, nhà nước cần ban hành các chính sách đồng bộ về hỗ trợ nguồn vốn ưu đãi lâu dài và chuyển giao kỹ thuật để ngư dân chuyển sang mô hình nuôi trồng thủy sản xa bờ ứng dụng công nghệ cao. Các vùng nuôi này bắt buộc phải được kiểm soát nghiêm ngặt về mặt an toàn sinh học, hướng tới các chứng nhận quốc tế để nâng cao giá trị xuất khẩu thay vì chạy theo sản lượng thô.

Gợi ý 3: Thành lập cơ chế Quản trị tích hợp liên tỉnh (ICZM) dựa trên lưu vực

Việt Nam cần kiên quyết xóa bỏ tư duy quản lý manh mún, phân tán theo địa giới hành chính kiểu "tỉnh nào biết tỉnh đó" vốn đã kìm hãm sự phát triển nhiều năm qua. Trách nhiệm quản lý biển không thể dừng lại ở ranh giới một địa phương.

Bộ Tài nguyên và Môi trường cần chủ trì xây dựng các Hội đồng quản lý tích hợp liên tỉnh (ICZM) hoạt động dựa trên không gian kinh tế sinh thái của toàn bộ lưu vực sông và dải ven biển. Các mô hình thí điểm cụ thể như: Hội đồng tiểu vùng kinh tế biển Đồng bằng sông Cửu Long, hay Hội đồng quản lý dải duyên hải miền Trung cần được trao thực quyền để thống nhất quy hoạch nguồn lực đầu tư cảng biển trung chuyên, phân bổ nguồn nước và phối hợp xử lý rác thải đại dương liên vùng.

Gợi ý 4: Thí điểm phát hành Trái phiếu Biển xanh (Blue Bonds) tại các địa phương động lực

Để tự chủ nguồn vốn cho các dự án hạ tầng biển quy mô lớn, Việt Nam cần sớm xây dựng khung pháp lý thí điểm cho phép các trung tâm kinh tế biển mạnh, có năng lực tài chính và xếp hạng tín nhiệm tốt (như Hải Phòng, Quảng Ninh, hay Bà Rịa - Vũng Tàu) được phép phát hành Trái phiếu Biển xanh ra thị trường vốn quốc tế.

Nguồn tiền thu được từ kênh phát hành này sẽ tạo ra bộ đỡ tài chính tự chủ giúp các địa phương triển khai các siêu dự án điện gió ngoài khơi phức tạp, xanh hóa hệ thống hạ tầng cảng biển dịch vụ, và xây dựng các nhà máy xử lý chất thải tuần hoàn ven biển.

5. Kết luận

Chặng đường và thực trạng phát triển thực tế của Ấn Độ đã để lại một bài học mang tính triết lý sâu sắc cho các quốc gia đang phát triển: Kinh tế Biển xanh tuyệt đối không phải là một trò chơi có tổng bằng không, tức là không phải sự đánh đổi loại trừ lẫn nhau giữa một bên là bảo tồn môi trường và một bên là tăng trưởng kinh tế. Ngược lại, đây chính là giải pháp tối ưu hóa tài khóa thông minh nhất nhằm bảo vệ vững chắc các động lực tăng trưởng kinh tế trong dài hạn.

Việt Nam, với khát vọng vươn mình trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu từ biển, muốn bảo vệ tương lai phát triển bền vững của mình bắt buộc phải nhanh chóng thay đổi căn bản từ tư duy đến hành động.. Chúng ta cần chuyển dịch mạnh mẽ từ trạng thái bị động "ứng phó, khắc phục hậu quả sau thiên tai" sang tư duy chủ động "quản trị rủi ro phát triển". Trong tư duy mới đó, sự phục hồi và khỏe mạnh của các hệ sinh thái tự nhiên đại dương phải được coi là bộ đỡ vững chắc nhất, là tấm lá chắn tối hậu để đảm bảo an sinh kế lâu dài cho nhân dân và sự hưng thịnh của quốc gia.

Tài liệu tham khảo

1. Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam. (2018). Nghị quyết số 36-NQ/TW về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Văn phòng Trung ương Đảng.
2. Government of India. (2021). Draft National Blue Economy Policy. Ministry of Earth Sciences, New Delhi.
3. Ministry of Ports, Shipping and Waterways. (2022). Sagarmala Programme: Annual report on port-led development. Government of India.
4. Mohanty, S. K., Dash, P., Gupta, A., & Shaw, P. (2019). Prospects of Blue Economy in the Indian Ocean Region. Research and Information System for Developing Countries (RIS), New Delhi.
5. Patil, P. G., Virdin, J., Diez, S. M., Roberts, J., & Singh, A. (2018). Toward a Blue Economy: A Pathway for Sustainable Growth in India. World Bank Group.
6. Sakhuja, V. (2015). India and the Blue Economy: Fisheries, logistics, and marine spatial planning. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 11(2), 22-35.
7. Smith-Godfrey, S. (2016). Defining the Blue Economy: Principles and practices for coastal states. *Maritime Affairs*, 12(1), 58-64.
8. World Bank. (2020). Mobilizing Blue Finance: International experiences in issuing blue bonds for ocean conservation. World Bank Group, Washington, DC.