

Phát triển kinh tế biển ở Tây Ban Nha và một số gợi mở đối với Việt Nam

GS, TS Ngô Xuân Bình
Trường Đại học Intracom
09:29, ngày 03-07-2026

TCCS - Kinh tế biển được coi là một trong những ngành kinh tế đóng vai trò chủ đạo ở Tây Ban Nha những năm gần đây. Trong đó, vận tải biển đã có nhiều đóng góp vào quá trình phát triển kinh tế biển của Tây Ban Nha. Sự phát triển này được phát huy từ lợi thế địa - chiến lược quốc gia, cũng như triển khai chính sách, chiến lược biển trong tuyến đường trục thương mại kết nối thế giới từ Đông sang Tây và từ Bắc đến Nam. Đây là những gợi mở đối với Việt Nam trong phát triển kinh tế biển.

Các nhân tố tác động tới phát triển kinh tế biển của Tây Ban Nha

Một là, biến đổi khí hậu.

Hiện nay, biến đổi khí hậu đang diễn ra mạnh mẽ trên toàn cầu, gây ra những ảnh hưởng không nhỏ tới sự phát triển của các ngành kinh tế nói chung, trong đó có kinh tế biển. Nhiệt độ tăng cao, nước biển dâng khiến cho thảm họa thiên nhiên diễn ra với tần suất và cường độ ngày càng lớn, gây thiệt hại nghiêm trọng cho các nền kinh tế. Giai đoạn 2000 - 2019, thế giới chịu tổn thất ít nhất 2,8 nghìn tỷ USD do biến đổi khí hậu, tương đương khoảng 16 triệu USD/giờ⁽¹⁾.

Hiện nay, biến đổi khí hậu cũng đang ảnh hưởng đến các cảng biển của Tây Ban Nha, làm gia tăng nguy cơ ngập lụt và gây hư hỏng kết cấu hạ tầng cảng khiến cho nước này phải bỏ ra khoản đầu tư lớn để nâng cấp và bảo vệ kết cấu hạ tầng ven biển. Đối với hoạt động vận tải trên biển, các hiện tượng thời tiết cực đoan như bão, lốc, sóng lớn,... làm gia tăng nguy cơ rủi ro trên biển, gây cản trở hoạt động vận tải biển, thậm chí làm tăng chi phí bảo hiểm và giảm hiệu quả của chuỗi cung ứng hàng hải. Thêm vào đó, ngành vận tải biển Tây Ban Nha còn phải đối mặt với áp lực lớn từ quy định toàn cầu về giảm lượng phát khí thải carbon. Tây Ban Nha và các quốc gia khác đang phải thúc đẩy áp dụng công nghệ mới để giảm lượng khí thải từ tàu, thuyền nhưng chi phí để chuyển đổi công nghệ và đầu tư vào kết cấu hạ tầng mới là một thách thức lớn.

Hai là, căng thẳng địa - chính trị và xung đột toàn cầu.

Căng thẳng địa - chính trị ở các khu vực có tuyến vận tải biển quan trọng (như eo biển Hormuz, Biển Đỏ, kênh đào Suez), hay xung đột Nga - Ukraine, Mỹ, Israel - Iran đều dẫn đến sự gián đoạn nghiêm trọng trên các tuyến thương mại biển toàn cầu. Là một quốc gia có nền kinh tế phụ thuộc lớn vào kinh tế biển, Tây Ban Nha dễ chịu ảnh hưởng bởi các rủi ro này. Việc gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu có thể dẫn đến sự chậm trễ trong vận chuyển hàng hóa, làm gia tăng chi phí vận tải và ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động kinh doanh. Khi có xung đột xảy

ra, các tàu, thuyền phải tăng cường các biện pháp an ninh, như thuê đội bảo vệ hoặc đầu tư vào các hệ thống phòng vệ trên tàu, dẫn đến chi phí bảo hiểm rủi ro đối với hàng hóa và con người tăng cao. Những điều này làm gia tăng tổng chi phí vận hành, ảnh hưởng đến tính cạnh tranh của ngành vận tải biển Tây Ban Nha.

Ba là, tăng trưởng thương mại toàn cầu.

Theo báo cáo của Hội nghị Liên hợp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD), thương mại hàng hải quốc tế tăng khoảng 2,4% (năm 2023) và dự kiến sẽ tăng hơn 2% trong giai đoạn 2024 - 2028⁽²⁾. Điều này đặt ra nhu cầu cao hơn đối với dịch vụ vận tải biển của các quốc gia trên thế giới, trong đó có Tây Ban Nha. Khi thương mại toàn cầu phát triển, nhu cầu vận chuyển hàng hóa giữa các quốc gia cũng tăng lên. Với vị trí địa - chiến lược nằm giữa Đại Tây Dương và Địa Trung Hải, Tây Ban Nha có vai trò quan trọng như một trung tâm trung chuyển và xuất nhập khẩu của khu vực và thế giới.

Bốn là, khoa học - công nghệ và đổi mới sáng tạo.

Sự phát triển của công nghệ và đổi mới sáng tạo tạo điều kiện cho Tây Ban Nha hiện đại hóa và nâng cao hiệu quả ngành hàng hải, đồng thời tạo ra cơ hội tăng trưởng bền vững trong bối cảnh thế giới ngày càng có yêu cầu khắt khe về bảo vệ môi trường. Nhiều cảng biển ở Tây Ban Nha đang đi đầu trong việc phát triển các “cảng thông minh”, tích hợp công nghệ internet vạn vật (IoT), tự động hóa, hệ thống trí tuệ nhân tạo (AI) để quản lý và vận hành cảng biển một cách tối ưu. Các cảng biển thông minh giúp giảm thiểu thời gian chờ của tàu, thuyền, tăng cường năng suất cho cảng và doanh nghiệp vận tải biển.

Thực trạng ngành kinh tế biển Tây Ban Nha

Vận tải biển là phương thức vận tải hàng hóa lớn thứ hai thế giới sau vận tải bằng đường bộ, là một phần quan trọng của chuỗi cung ứng quốc tế. Ở Tây Ban Nha, các hoạt động vận tải biển diễn ra đặc biệt sôi động, bởi vùng biển nước này có các tuyến đường vận chuyển hàng hóa xuyên đại dương, kết nối các nền kinh tế quốc gia và khu vực. Tây Ban Nha là một trong số các quốc gia có hoạt động vận tải container lớn nhất trên thế giới. Năm 2021, Tây Ban Nha có tới 90% lượng hàng xuất khẩu và 60% lượng hàng nhập khẩu được thực hiện bằng đường biển; đứng thứ nhất châu Âu về lưu lượng container, với gần 18 triệu TEU, trong đó có 9,4 triệu TEU được sử dụng để trung chuyển⁽³⁾.

Trong giai đoạn 2012 - 2024, tổng lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển tăng mạnh. Năm 2012, tổng lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển đạt khoảng 461 triệu tấn và đến năm 2024, con số này đạt 557,7 triệu tấn⁽⁴⁾. Tây Ban Nha có được sự gia tăng mạnh mẽ này là bởi xu hướng thương mại toàn cầu tăng lên và vấn đề bảo đảm an ninh, an toàn đường biển tốt hơn trong vận chuyển và xử lý hàng hóa.

Hiện nay, Tây Ban Nha có khoảng 28 cảng biển thuộc sở hữu nhà nước, trong đó đóng vai trò đặc biệt quan trọng gồm các cảng biển lớn là Barcelona, Valencia và Algeciras. Hầu hết cảng biển đều tiếp nhận nhiều loại hàng hóa khác nhau từ hàng hóa lỏng, hàng rắn chở rời, hàng hóa thông thường, hàng khô... Bên cạnh tiếp nhận hàng hóa, các cảng biển còn tiếp nhận hành khách với lưu lượng trung bình khoảng 30 triệu người/năm. Trong đó, cảng Baleares, Tenerife và Bahia de Algeciras là ba cảng tiếp nhận số lượng hành khách lớn nhất. Năm 2019, tổng giá trị gia tăng của dịch vụ cảng biển (gồm vận tải hành khách, hàng hóa và cho thuê phương tiện vận tải...) đạt 3.531,16 triệu euro⁽⁵⁾.

Ở Tây Ban Nha, sự phát triển của kinh tế biển chịu tác động bởi các yếu tố, như môi trường, công nghệ, địa - chính trị... Trong đó, có những yếu tố tác động tích cực góp phần thúc đẩy xu hướng chuyển đổi sang các hoạt động cảng bền vững hơn, tập trung nhiều hơn vào đổi mới công nghệ, công nghệ bốc dỡ, logistic... Tuy nhiên, cũng có những yếu tố không thuận lợi mà ngành vận tải biển của Tây Ban Nha cũng như nhiều quốc gia khác, trong đó có Việt Nam đang phải đối mặt, đó là tình trạng số lượng việc làm trong ngành suy giảm đáng kể. Trong thời gian tới, tình trạng này cần được cải thiện thông qua các chính sách ưu đãi của chính phủ và cách thức sử dụng lao động của doanh nghiệp. Tình trạng thiếu hụt lực lượng lao động chất lượng cao trong lĩnh vực quản lý, cũng như thực hiện các hoạt động vận tải chính tại các bến cảng đang là vấn đề chưa được giải quyết của nhiều cảng biển tại Tây Ban Nha.

Thời gian qua, đại dịch COVID-19, cuộc xung đột Nga - Ukraine... xảy ra dẫn tới chi phí năng lượng tăng cao và tạo ra những thay đổi lớn trong luồng xuất nhập khẩu, gây thiệt hại không nhỏ cho giao thông vận tải tại cảng biển. Mặc dù trong giai đoạn 2022 - 2023, lưu lượng vận chuyển tại các cảng biển ở Tây Ban Nha đã tăng lên so với giai đoạn 2020 - 2021, song vẫn chưa thể trở lại mức tăng cao của năm 2019. Một số thị trường xuất, nhập khẩu chính của Tây Ban Nha đang gặp khó khăn đã kéo theo sự sụt giảm các hoạt động xuất, nhập khẩu qua các cảng biển của nước này. Trong khi đó, cạnh tranh giữa các cảng biển trong nước, thậm chí với các cảng biển của các nước láng giềng vẫn diễn ra ngày càng gay gắt.

Vận tải biển cũng là một trong những nguyên nhân gây áp lực lên môi trường biển. Ở Tây Ban Nha, hiện nay, khoảng 10% mức độ ô nhiễm môi trường biển đến từ tàu, thuyền, khí thải và rò rỉ các chất độc hại gây ra. Khoảng 0,1% lượng dầu thô được vận chuyển hằng năm bị đổ ra biển do các hoạt động rửa bể chứa. Bên cạnh đó, các loại tàu hoạt động trên biển đều có thể là nguồn tạo ra chất thải (gồm cả chất thải thông thường, dầu thải) được sinh ra trong quá trình xếp/xả, tiếp nhiên liệu, hoạt động cập bến và xả dầu đáy tàu. Các nguyên nhân ô nhiễm khác ít được biết đến hơn là sự xáo trộn vật lý của các loài sinh vật biển và sự di chuyển của các loài ngoại lai không phù hợp với hệ sinh thái ở khu vực biển Tây Ban Nha.

Tích cực phát triển kinh tế biển

Một là, hiện đại hóa ngành hàng hải.

Tây Ban Nha tiến hành hiện đại hóa ngành giao thông vận tải biển bằng cách áp dụng kỹ thuật số hóa và giảm lượng phát thải khí carbon, phát triển mạnh hệ thống “đường cao tốc trên biển” hướng tới hoàn thiện mạng lưới vận tải biển xuyên châu Âu. Các cảng biển ở Tây Ban Nha được đầu tư hiện đại, đội tàu được hiện đại hóa bằng cách sử dụng các tàu dùng nhiên liệu kép mới.

Tây Ban Nha còn phối hợp với nhiều nước châu Âu xây dựng hệ thống “đường cao tốc” trên biển, kết nối các cảng biển chính của Tây Ban Nha (như Vigo, Valencia, Barcelona, Gijon, Bilbao) với cảng biển của các nước Italia, Anh - điểm đến chính của các tuyến đường cao tốc trên biển khởi hành từ các cảng Địa Trung Hải (với 13 hoặc 14 chuyến/tuần) và từ các cảng Đại Tây Dương (với 9 chuyến/tuần)⁽⁶⁾. Một số cảng biển ở Tây Ban Nha được biết đến là trung tâm trung chuyển trung gian kết nối các lục địa với các cảng ở Bắc Âu bởi việc tận dụng vị trí trên tuyến thương mại Á - Âu để thu hút các hoạt động giao thông, vận tải biển đi qua hệ thống cảng, thậm chí cả cơ hội trung chuyển hàng hóa.

Bên cạnh đó, các cảng và bến cảng ở Tây Ban Nha áp dụng giải pháp kỹ thuật số để kiểm soát luồng phương tiện ra vào, quá trình bốc xếp và phân bổ khu vực kho bãi; xây dựng nhà ga đa phương thức hoạt động, xây dựng các “cảng khô” (ICD), các đoàn tàu dài, đường ray đa chức năng cũng là các phương thức giúp các cảng biển ở Tây Ban Nha khai thác triệt để công suất phục vụ.

Hai là, gia tăng số lượng, củng cố chất lượng các đội tàu vận tải.

Tính đến cuối năm 2021, đội tàu của Tây Ban Nha có tổng 215 tàu với tổng dung tích (GT) là 5.086.838 tấn và tải trọng toàn phần là 5.005.410 tấn⁽⁷⁾. Trong những năm gần đây, các cảng biển Tây Ban Nha đã đạt mức kỷ lục về lưu lượng hàng hóa vận chuyển với hơn 500 triệu tấn và hơn 37 triệu hành khách⁽⁸⁾.

Bất chấp những khó khăn do đại dịch COVID-19 gây ra, năm 2021, các công ty vận tải biển Tây Ban Nha đã tiếp nhận thêm 4 tàu mới, nâng tổng trọng tải cho đội tàu do Tây Ban Nha kiểm soát lên hơn 5,2 triệu GT. Phần lớn doanh nghiệp tư nhân chủ trọng tham gia hoạt động đóng tàu phục vụ xuất khẩu, tập trung chủ yếu quanh khu công nghiệp, cảng biển ở các vùng Galicia, Asturias và Basque.

Ba là, sử dụng các biện pháp hỗ trợ, đầu tư tài chính một cách linh hoạt ở cả khu vực nhà nước và khu vực tư nhân.

Chính phủ Tây Ban Nha đã đưa ra các chính sách nhằm tăng cường đầu tư, hợp tác giữa các chủ thể tham gia vận tải và cảng biển (gồm các nhà khai thác tàu

biển, công ty vận tải, ngư dân...); đẩy mạnh hợp tác công - tư trong phát triển, ứng dụng công nghệ, thông tin hiện đại trên tàu biển.

Về đầu tư, giai đoạn trước năm 2017, đầu tư công thường cao hơn đầu tư tư nhân vào hệ thống cảng biển, nhưng từ sau năm 2018, khoản đầu tư này có xu hướng cân bằng⁽⁹⁾. Theo kế hoạch, giai đoạn 2023 - 2026, đầu tư công cho hệ thống cảng biển của Tây Ban Nha xấp xỉ 4.595 triệu euro (trong đó, năm 2023 là 1.067 triệu euro, năm 2024 là 1.273 triệu euro, năm 2025: 1.230 triệu euro và năm 2026: 1.025 triệu euro). Trong khi đó, đầu tư từ khu vực tư nhân giai đoạn này cho hệ thống cảng biển cũng dự kiến đạt 6.400 triệu euro⁽¹⁰⁾. Sự gia tăng đầu tư từ khu vực tư nhân trong những năm gần đây cao hơn khu vực công chủ yếu là do sự phát triển của các bến cảng do tư nhân điều hành. Ngoài đầu tư cho hệ thống cảng biển, Tây Ban Nha chú trọng đầu tư hệ thống đường bộ, gia tăng sự kết nối, tiếp cận một cách dễ dàng hơn với hệ thống cảng biển.

Để gia tăng lưu lượng vận chuyển trên biển, Tây Ban Nha đưa ra chính sách hỗ trợ, trợ cấp cho các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ vận tải bằng đường cao tốc trên biển. Năm 2022, chương trình “Khuyến khích vận tải sinh thái” trị giá 20 triệu USD do Bộ Giao thông và Di động bền vững (MITMA) công bố hỗ trợ cho 5 doanh nghiệp có đủ điều kiện khai thác 16 loại hình dịch vụ hàng hải, khởi hành từ 6 cảng biển của Tây Ban Nha trên bờ biển Địa Trung Hải và biển Atlantic, kết nối với 11 quốc gia thành viên Liên minh châu Âu (EU). Năm 2023 và năm 2024, Chính phủ Tây Ban Nha tiếp tục duy trì khoản hỗ trợ này với mức 20 triệu euro/năm⁽¹¹⁾.

Bốn là, xây dựng cụm/trung tâm hàng hải đa ngành tại Tây Ban Nha.

Các cụm/trung tâm này có sự liên kết với các cụm/trung tâm hàng hải của EU. Điều này có thể giúp Tây Ban Nha tham gia sâu hơn vào hệ thống vận tải chung của khu vực, đáp ứng vai trò là mắt xích quan trọng trong hệ thống vận tải khu vực; đồng thời là giải pháp để các quốc gia, khu vực giải quyết được tình trạng thiếu hụt chuyên gia trong lĩnh vực hàng hải, góp phần tận dụng kinh nghiệm của đội ngũ lao động trình độ cao. Chính phủ có thể tập trung nguồn lực hỗ trợ phát triển các cụm/trung tâm hàng hải. Theo đó, các cụm/trung tâm hàng hải đa ngành có hiệu ứng lan tỏa, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các khu vực lân cận, thậm chí là các quốc gia láng giềng. Trong đó, các cụm/trung tâm hàng hải tập trung nuôi trồng, bán lẻ hải sản, sửa chữa và tháo dỡ tàu, thuyền, xây dựng công trình biển, góp phần gia tăng thu nhập cho người dân ở các vùng xung quanh.

Năm là, nỗ lực quản trị hiệu quả.

Tây Ban Nha và các nước EU đã có nhiều nỗ lực nhằm hướng tới quản trị hiệu quả đối với ngành vận tải và cảng biển, thực thi nghiêm luật biển quốc tế. Trong đó, có sự phân cấp, phân quyền quản lý các cảng biển một cách minh bạch,

với mạng lưới cảng chính ở Tây Ban Nha do chính phủ quản lý và được giao cho cơ quan quản lý hệ thống chịu trách nhiệm điều phối.

Chính phủ Tây Ban Nha thực hiện các chính sách hỗ trợ cho ngành vận tải biển tham gia sâu hơn vào tiếp cận thị trường vận tải biển quốc tế, khai thác khoa học và thương mại hóa bền vững các vùng biển sâu. Các vấn đề hàng hải là chủ đề thường xuyên trong các cuộc thảo luận với các đối tác của Tây Ban Nha.

Mô hình quản trị các cảng của Tây Ban Nha - tương tự như mô hình quản trị cảng ở hầu hết các nước châu Âu - là mô hình chủ sở hữu, được đặc trưng bởi sự quản lý hỗn hợp, trong đó có sự tham gia của cả khu vực công và khu vực tư nhân. Chính quyền cảng (PAs) do chính phủ điều hành đảm nhận chức năng quản lý liên quan đến vận tải biển và hoạt động cảng, cung cấp kết cấu hạ tầng. Chính quyền cảng đóng vai trò thiết yếu trong việc quản lý, tổ chức cảng với các chức năng, hoạt động và dịch vụ khác nhau. Vai trò của chính quyền cảng được coi là có ảnh hưởng lớn đến hiệu quả và khả năng cạnh tranh tổng thể của cảng khi chịu trách nhiệm điều chỉnh hoạt động của các bên liên quan đến hoạt động cảng.

Sáu là, tăng cường hội nhập ngành vận tải biển và dịch vụ cảng biển toàn cầu.

Trên cơ sở Kế hoạch hành động Đại Tây Dương của Ủy ban châu Âu (EC) với mục tiêu chính là khai thác tiềm năng của nền kinh tế xanh ở khu vực Đại Tây Dương trong khi vẫn bảo tồn các hệ sinh thái biển và góp phần thích ứng và giảm thiểu biến đổi khí hậu, phục hồi nền kinh tế biển xanh, Tây Ban Nha đã chủ động đưa ra các giải pháp nhằm thúc đẩy sự phát triển bền vững ở các vùng ven biển. Tây Ban Nha cùng một số nước châu Âu thúc đẩy hợp tác trong các lĩnh vực mà trước đây các quốc gia thực hiện độc lập/riêng lẻ, như cùng nhau chia sẻ thông tin, chi phí, kết nối, hình thành các ý tưởng trong lĩnh vực hợp tác hàng hải nhằm: 1- Đổi mới và khơi dậy tinh thần kinh doanh; 2- Bảo vệ, cải thiện môi trường biển và ven biển; 3- Cải thiện khả năng tiếp cận và kết nối; 4- Tạo ra một mô hình phát triển khu vực bền vững và bao trùm về mặt xã hội. Những điều này góp phần tích hợp các hoạt động hợp tác, hội nhập vào chiến lược Đại Tây Dương và chính sách hàng hải tích hợp của EU. Năm 2021, Tây Ban Nha đầu tư 35 triệu euro cho việc hỗ trợ hội nhập của một số thành phố cảng; năm 2024, con số này nâng lên khoảng 170 triệu euro⁽¹²⁾.

Một số gợi mở cho Việt Nam

Mặc dù những năm gần đây, bối cảnh thế giới có nhiều biến động, gây ảnh hưởng đến phát triển kinh tế biển của Tây Ban Nha, song quốc gia này vẫn nỗ lực để có được nền kinh tế biển phát triển mạnh mẽ, đóng vai trò quan trọng trong thương mại quốc tế và chuỗi cung ứng toàn cầu. Điều đó có được là nhờ Tây Ban Nha đã thực hiện đồng bộ nhiều giải pháp căn bản, tạo nền tảng quan trọng cho sự phát triển bền vững của ngành. Đây cũng là cơ sở tham khảo về phương diện chính sách đối với Việt Nam trong phát triển kinh tế biển thời gian tới.

Với bờ biển dài hơn 3.200km, Việt Nam có lợi thế lớn để phát triển kinh tế biển. Kinh tế biển đóng vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, góp phần bảo đảm an ninh, chủ quyền biển, đảo quốc gia. Điều này được thể hiện rõ trong Quyết định số 1570/QĐ-TTg, ngày 6-9-2013, của Thủ tướng Chính phủ, “Về chiến lược khai thác, sử dụng bền vững tài nguyên và bảo vệ môi trường biển đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” và 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”. Từ kinh nghiệm của Tây Ban Nha, có thể đưa ra một số gợi mở góp phần đẩy mạnh các hoạt động kinh tế biển của Việt Nam.

Thứ nhất, xây dựng cụm/trung tâm hàng hải đa ngành, từng bước hiện đại hóa ngành hàng hải.

Việt Nam cần xây dựng các cụm hàng hải với sự tham gia của nhiều ngành liên quan, như vận tải biển, sửa chữa tàu, thuyền, đóng tàu, logistics, chế biến hải sản và thương mại... Sự liên kết này sẽ tạo ra hiệu ứng lan tỏa, tăng cường giá trị gia tăng cho các ngành, nghề khác nhau trong cụm hàng hải. Chính phủ cần có biện pháp khuyến khích hợp tác công - tư phù hợp, kịp thời để phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải; cần tiếp tục đầu tư hiện đại hóa các cảng biển lớn, như Cái Mép - Thị Vải, Hải Phòng, Đà Nẵng và Cần Thơ,... nhằm nâng cấp và mở rộng hệ thống bến bãi, trang thiết bị hiện đại cho phép xử lý các tàu có trọng tải lớn hơn. Phát triển “cảng thông minh”, tích hợp công nghệ IoT, AI và tự động hóa để tối ưu hóa quy trình vận hành tại các cảng.

Thứ hai, gia tăng số lượng, củng cố chất lượng các đội tàu vận tải.

Chính phủ cần hoàn thiện và ban hành các chính sách giảm thuế, phí nhập khẩu cho các doanh nghiệp đầu tư vào tàu vận tải mới, nhất là các loại tàu hiện đại và thân thiện với môi trường; có cơ chế ưu đãi tài chính để mua tàu mới hoặc nâng cấp tàu cũ; tạo điều kiện thu hút vốn đầu tư từ khu vực tư nhân trong nước và quốc tế để xây dựng và phát triển các đội tàu; thúc đẩy ngành công nghiệp đóng tàu trong nước, giảm thiểu sự phụ thuộc vào nhập khẩu tàu nước ngoài, đồng thời tạo cơ hội gia tăng việc làm và phát triển kỹ thuật cho ngành công nghiệp đóng tàu quốc gia; đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao trong ngành hàng hải; hợp tác với các quốc gia có ngành vận tải biển phát triển, như Nhật Bản, Hàn Quốc, Pháp, Đức, Tây Ban Nha để chuyển giao công nghệ, kinh nghiệm quản lý và đào tạo nguồn nhân lực.

Thứ ba, cần nỗ lực quản trị hiệu quả.

Để quản trị ngành hàng hải hiệu quả, Việt Nam cần xây dựng một hệ thống quản lý chặt chẽ, tối ưu hóa công tác điều hành. Chính phủ cần rà soát, bổ sung và hoàn thiện hệ thống pháp luật liên quan đến vận tải biển, bảo vệ môi trường biển và an toàn hàng hải, bảo đảm phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế và các cam kết quốc tế mà Việt Nam tham gia; đầu tư vào các chương trình đào tạo chuyên

sâu về hàng hải, quản lý logistics và công nghệ quản lý hiện đại cho các nhà quản lý và người lao động; phân quyền quản lý cho các địa phương có cảng biển lớn để chủ động trong việc phát triển và điều hành cảng, minh bạch hóa, đơn giản hóa các quy trình quản lý hàng hải...

Thứ tư, gia tăng kết nối và hội nhập ngành vận tải, dịch vụ cảng biển với khu vực và thế giới.

Chính phủ Tây Ban Nha đã đầu tư mạnh vào kết cấu hạ tầng cảng biển tại các cảng biển lớn với công nghệ hiện đại kết nối hệ thống giao thông đường sắt và đường bộ. Việt Nam có thể vận dụng kinh nghiệm này bằng cách gia tăng đầu tư nâng cấp hạ tầng cảng biển kết nối nội địa và trong tương lai là kết nối với hệ thống đường sắt cao tốc, đường bộ cao tốc, các tuyến đường dẫn vào cảng, từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động. Đây là một trong những cách thức quan trọng để phát huy thế mạnh của một nền kinh tế mới nổi và có lợi thế về hệ thống cảng biển trải dài trên ba vùng miền Bắc - Trung - Nam, đồng thời kết nối với các cảng biển lớn trong khu vực Đông Bắc Á, Đông Nam Á.

Cuộc Cách mạng khoa học lần thứ tư, AI, công nghệ số... mở ra những triển vọng mới cho phát triển kinh tế biển, nhưng đồng thời cần có sự ưu tiên chính sách, tăng cường đầu tư nguồn lực, thúc đẩy hợp tác quốc tế. Vì vậy, những kinh nghiệm của Tây Ban Nha trong phát triển kinh tế biển sẽ là những gợi mở hữu ích đối với Việt Nam trong phát triển kinh tế biển quốc gia./.

(1) UNEP: “About Loss and damage” (tạm dịch: Về mất mát và thiệt hại), <https://www.unep.org/topics/climate-action/loss-and-damage/about-loss-and-damage>

(2) UNCTAD: “Review of Maritime Transport 2023 Towards a green and just transition” (tạm dịch: Đánh giá về Vận tải biển 2023: Hướng tới quá trình chuyển đổi xanh và công bằng), <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>

(3) Daniel Solano: “Spain: a key player in the European economy” (tạm dịch: Tây Ban Nha: một nhân tố chủ chốt trong nền kinh tế châu Âu), ngày 30-3-2022, <https://market-insights.upply.com/en/spain-a-key-player-in-the-european-economy>

(4) MSP global: “Planificación espacial marina de la acuicultura” (tạm dịch: Quy hoạch không gian biển nuôi trồng thủy sản), https://drive.google.com/file/d/1DSK7rpYoPDgqk6IY2qkvDAwbx9L9K5BL/view?usp=drive_link

(5) European Union: “Distribution of Gross Value Added in the Blue Economy” (tạm dịch: Phân phối giá trị gia tăng gộp trong nền kinh tế xanh), <https://blue->

economy-observatory.ec.europa.eu/eu-blue-economy-maps/distribution-gross-value-added-blue-economy_en

(6), (10), (11) Xem: Cảng Tây Ban Nha và vận chuyển, https://drive.google.com/file/d/1b6TAfrnvaQYSR0M7O_GkptCNCjf8Slc/view?usp=drive_link

(7) Merchant Marine & Maritime Transport 2020/2021 (tạm dịch: Vận tải biển và hàng hải 2020/2021), https://drive.google.com/file/d/1DSK7rpYoPDgqk6IY2qkvDAwbx9L9K5BL/view?usp=drive_link

(8) Xem: Đánh giá Luật vận chuyển của Tây Ban Nha, <https://thelawreviews.co.uk/title/the-shipping-law-review/spain>

(9) Xem: Cảng Tây Ban Nha: Công nghiệp và truyền thông, https://drive.google.com/file/d/1OYtomD40z1jbaPkV2YtzSUj9gayWBKMG/view?usp=drive_link

(12) Ministry of Transport: “The state-owned port system will invest 1.001 million euros in 2021” (tạm dịch: Hệ thống cảng nhà nước sẽ đầu tư 1,001 triệu euro vào năm 2021), <https://www.puertos.es/en/comunicacion/state-port-system-provisionally-closes-2024-financial-year-turnover-eu1288-billion>