

HỢP TÁC ASEAN TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN XANH TẠI VIỆT NAM (2018 – 2024)

ASEAN COOPERATION IN BLUE ECONOMY DEVELOPMENT IN VIETNAM (2018 – 2024)

Lương Ánh Linh*, Phạm Lan Anh

Trường Đại học Ngoại ngữ - Đại học Đà Nẵng, Việt Nam¹

*Tác giả liên hệ / Corresponding author: lalinh@ufl.udn.vn

(Nhận bài / Received: 30/6/2025; Sửa bài / Revised: 15/7/2025; Chấp nhận đăng / Accepted: 11/8/2025)

DOI: 10.31130/ud-jst.2025.23(8C).450

Tóm tắt - Trong những năm gần đây, phát triển kinh tế biển xanh đã trở thành xu hướng toàn cầu, giúp thúc đẩy tăng trưởng bền vững và bảo vệ môi trường. Các quốc gia như Trung Quốc, Indonesia, Philippines, Thái Lan, Mỹ, Ấn Độ và Nam Phi đã triển khai các mô hình kết hợp giữa kinh tế biển và bảo vệ môi trường, đặc biệt trong du lịch, thủy sản và năng lượng tái tạo. Tại Việt Nam, nhận thức về kinh tế xanh ngày càng được nâng cao, nhưng việc triển khai các chính sách phát triển bền vững còn gặp thách thức, nhất là trong hợp tác quốc tế, đặc biệt là với ASEAN. Sự hợp tác này không chỉ mang lại lợi ích chung mà còn giúp Việt Nam đạt được các mục tiêu phát triển bền vững. Tuy nhiên, Việt Nam cần khắc phục các rào cản như thiếu hụt nguồn lực và kỹ năng quản lý. Tăng cường hợp tác với các quốc gia ASEAN sẽ là yếu tố quan trọng giúp Việt Nam hiện thực hóa chiến lược kinh tế biển xanh trong tương lai.

Từ khóa - Kinh tế biển xanh; Việt Nam; ASEAN; kinh tế xanh; phát triển bền vững

Abstract - In recent years, the development of the blue economy has become a global trend, helping to promote sustainable growth and environmental protection. Countries such as China, Indonesia, the Philippines, Thailand, the United States, India, and South Africa have implemented models that combine marine economy development with environmental protection, especially in tourism, fisheries, and renewable energy. In Vietnam, awareness of the green economy has been increasing, but the implementation of sustainable development policies still faces challenges, particularly in international cooperation, especially within ASEAN. This cooperation not only brings mutual benefits but also helps Vietnam achieve its sustainable development goals. However, Vietnam needs to overcome barriers such as a lack of resources and management skills. Strengthening cooperation with ASEAN countries will be a key factor in helping Vietnam realize its blue economy strategy in the future.

Key words - Blue economy; sustainable development; Vietnam; ASEAN

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh phát triển bền vững trở thành mục tiêu ưu tiên của quốc tế, khái niệm “kinh tế biển xanh” đã nổi lên như một mô hình kinh tế mới, kết hợp giữa bảo vệ môi trường biển và phát triển kinh tế biển. Với vai trò là một quốc gia ven biển và là thành viên của Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) cùng với đường bờ biển dài, Việt Nam đã tích cực tham gia vào nhiều chương trình hợp tác khu vực nhằm phát triển kinh tế biển xanh một cách toàn diện. Sự hợp tác giữa ASEAN và Việt Nam trong giai đoạn 2018 - 2024 có ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Giai đoạn này được chọn vì đây là thời điểm Việt Nam ban hành Nghị quyết 36/NQ-TW, định hướng phát triển kinh tế biển xanh, đánh dấu sự khởi đầu của các sáng kiến quan trọng của ASEAN, như Tuyên bố Bangkok về Chống rác thải nhựa biển và Kế hoạch Hành động chống rác thải biển, tạo nền tảng cho hợp tác khu vực hiệu quả. Trước hết, vì tính chất liên kết và tính khu vực của vấn đề bảo vệ môi trường biển đòi hỏi một cách tiếp cận khu vực để giải quyết hiệu quả. Các vấn đề về ô nhiễm, suy thoái nguồn tài nguyên biển, biến đổi khí hậu cũng đều có tác động xuyên biên giới, ảnh hưởng đến nhiều quốc gia trong khu vực. Do đó, sự hợp tác và cùng chia sẻ trách nhiệm giữa các quốc gia ASEAN là vô cùng quan trọng. Bằng việc nghiên cứu và phân tích các hoạt động hợp tác và dự án cụ thể, đi sâu vào những đóng

góp và những hạn chế của ASEAN trong việc thúc đẩy kinh tế biển xanh tại Việt Nam, từ đó đề xuất các hướng đi và giải pháp phù hợp để thúc đẩy sự phát triển bền vững trong tương lai.

2. Tổng quan nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý luận

2.1.1. Khái niệm “kinh tế biển xanh”

Nền kinh tế biển xanh (blue economy) là thuật ngữ mô tả các hoạt động kinh tế gắn liền với đại dương và biển cả trên cơ sở sử dụng bền vững tài nguyên biển, nhằm tạo lợi ích kinh tế, cải thiện sinh kế và duy trì sức khỏe hệ sinh thái [1]. Khái niệm này cũng được nhấn mạnh tại Hội nghị Rio+20 (2012) và trong Chương trình Môi trường Liên hợp quốc (2013), trong đó kinh tế biển xanh được xác định là sự cân bằng giữa phát triển và khả năng phục hồi của môi trường biển [2].

Có thể nói, kinh tế biển là một phạm trù đa nghĩa, phụ thuộc vào cách tiếp cận và mức độ đóng góp của các ngành kinh tế biển đối với từng quốc gia. Đề thống nhất về mặt định nghĩa, xuyên suốt bài nghiên cứu sẽ sử dụng khái niệm “kinh tế biển xanh” dựa trên Báo cáo “Kinh tế biển xanh - Hướng đến kịch bản phát triển bền vững kinh tế biển” do Cục Biển và Hải đảo Việt Nam - Bộ Tài nguyên và Môi trường và Chương trình phát triển Liên hợp quốc (UNDP)

¹ The University of Danang - University of Foreign Language Studies, Vietnam (Luong Anh Linh, Pham Lan Anh)

công bố tháng 5/2022. Theo đó, kinh tế biển xanh là nền kinh tế sử dụng bền vững các nguồn tài nguyên biển phục vụ phát triển kinh tế, cải thiện sinh kế và việc làm, cũng như “sức khỏe” hệ sinh thái biển [3].

2.1.2. Vai trò của hợp tác quốc tế trong phát triển kinh tế biển xanh

Phát triển bền vững kinh tế biển luôn là nhu cầu cấp thiết đối với mọi quốc gia và khu vực, đặc biệt với Việt Nam - quốc gia sở hữu đường bờ biển dài - cùng các tỉnh duyên hải miền Trung giàu tiềm năng kinh tế biển. Hợp tác quốc tế đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo sự phát triển bền vững này, mang lại các lợi ích như: (1) chia sẻ kinh nghiệm để nâng cao năng lực quản lý và bảo vệ môi trường biển, áp dụng những giải pháp hiệu quả để giảm thiểu ô nhiễm và bảo tồn nguồn tài nguyên sinh thái biển; (2) hỗ trợ nguồn lực tài chính, đặc biệt trong việc đầu tư xây dựng cảng biển xanh; (3) bảo vệ môi trường biển, tức là nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của việc bảo vệ và quản lý bền vững môi trường biển, đồng thời thúc đẩy việc áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế trong quản lý biển. Vì vậy, tăng cường hợp tác quốc tế, nhất là trong khuôn khổ ASEAN, là rất cần thiết để phát triển kinh tế biển xanh một cách bền vững và hiệu quả.

2.2. Thực trạng vấn đề nghiên cứu

2.2.1. Mô hình lý thuyết

Thứ nhất, bài nghiên cứu sẽ dựa trên mô hình Kinh tế tuần hoàn. Đây là thuật ngữ lần đầu tiên đề cập bởi hai nhà kinh tế David W. Pearce và R. Kerry Turner. Nó là một mô hình kinh tế dựa trên nguyên tắc cơ bản “mọi thứ đều là đầu vào cho một thứ khác” [4]. Nói cách khác, nó tập trung vào việc quản lý và tái tạo tài nguyên trong một hệ thống khép kín để giảm thiểu chất thải. Có nhiều cách hiểu khác nhau, ví dụ theo như Quỹ Ellen MacArthur, kinh tế tuần hoàn là một hệ thống công nghiệp được thiết kế để phục hồi và tái tạo. Trong kinh tế biển xanh, mô hình này sẽ được áp dụng theo quy trình như sau: Loại bỏ và giảm thiểu rác thải nhựa → Thiết kế sản phẩm tái sử dụng → Phục hồi hệ sinh thái biển.

Thứ hai, mô hình Quản lý dựa trên hệ sinh thái là phương pháp quản lý tích hợp toàn bộ hệ sinh thái, bao gồm các hoạt động của con người vào việc quản lý tài nguyên. Trong lĩnh vực kinh tế biển xanh, quản lý dựa trên hệ sinh thái là cách nhìn toàn diện về các hoạt động (đánh bắt thủy hải sản, khai thác khoáng sản, du lịch biển, v.v.) và tác động của chúng lên hệ sinh thái biển. Thay vì tập trung vào các hoạt động riêng lẻ thì chúng sẽ hướng tới duy trì sự cân bằng, các dịch vụ hệ sinh thái và lợi ích của xã hội lâu dài.

Thứ ba, mô hình Phục hồi hệ sinh thái được hiểu là khả năng phục hồi các hệ sinh thái biển bị tổn thương do hoạt động của con người hoặc các tác nhân tự nhiên. Khả năng phục hồi cũng sẽ được đánh giá trên ba khía cạnh: sức chống cự, sự hồi phục và sự thích ứng. Trong kinh tế biển xanh, mô hình này đóng vai trò quan trọng trong thúc đẩy phát triển bền vững. Nó không chỉ giảm thiểu các rủi ro gây hại đến hệ sinh thái mà còn giúp hệ sinh thái biển hồi phục tốt hơn để tạo ra các giá trị kinh tế.

2.2.2. Mô hình thực nghiệm

Những năm gần đây ASEAN đã triển khai nhiều sáng kiến cụ thể nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế biển xanh gắn với mục tiêu phát triển bền vững. Năm 2017, tại Hội nghị Bộ trưởng Môi trường ASEAN lần thứ 14, Báo cáo Môi trường ASEAN lần thứ 5 (SOER5) được công bố nhằm phân tích toàn diện tình hình môi trường ven biển [5]. Tiếp đó, Tuyên bố về Kinh tế Xanh được các lãnh đạo ASEAN thông qua tại Brunei năm 2021 đã khẳng định cam kết đa dạng hóa nền kinh tế và coi kinh tế xanh là động lực tăng trưởng. Để thể hiện rõ cam kết của mình, ASEAN tiếp tục ban hành Kế hoạch Hành động chống rác thải biển giai đoạn 2021 - 2025, bao gồm các hoạt động như hỗ trợ chính sách, nâng cao năng lực, giáo dục cộng đồng, thúc đẩy sự tham gia của các doanh nghiệp công và tư nhân nhằm giảm thiểu ô nhiễm nhựa đại dương [6]. Tại Diễn đàn Biển ASEAN (AMF), các quốc gia thành viên đề cao vai trò đối thoại và cùng nhau phối hợp hành động chống đánh bắt bất hợp pháp. Năm 2023, dưới vai trò Chủ tịch ASEAN của Indonesia, Khung Kinh tế Xanh ASEAN được thông qua, đặt mục tiêu quản lý hệ sinh thái biển đi cùng với thực hiện các Mục tiêu Phát triển Bền vững (SDGs) [7]. Những mô hình này cho thấy ASEAN đang từng bước biến định hướng chiến lược thành chương trình hành động và dự án cụ thể.

Tại Việt Nam, việc thực thi chính sách phát triển kinh tế biển xanh được triển khai qua nhiều giai đoạn và văn bản pháp lý quan trọng. Đầu tiên, tại Nghị quyết 09-NQ/TW năm 2007 đặt mục tiêu xây dựng Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển, nhấn mạnh phát triển kinh tế biển là nhiệm vụ trọng tâm. Đến năm 2018, Nghị quyết 36-NQ/TW đề ra mục tiêu phát triển kinh tế biển theo hướng “xanh, sạch, bền vững”, ưu tiên các lĩnh vực như năng lượng tái tạo, du lịch biển bền vững và logistics. Năm 2020, Chính phủ ban hành Nghị quyết 26/NQ-CP nhằm cụ thể hóa các mục tiêu này thông qua các chương trình quản lý vùng ven biển và bảo vệ môi trường biển. Bên cạnh đó, Việt Nam đã áp dụng nhiều mô hình thực nghiệm cụ thể như xây dựng mô hình cá thu gom rác tại Đà Nẵng, phát triển du lịch biển không rác thải tại Phú Quý, nâng cao tiêu chuẩn quản lý môi trường tại các cảng biển lớn. Việc công bố Báo cáo “Kinh tế biển xanh - Hướng đến kịch bản phát triển bền vững kinh tế biển” vào tháng 5/2022 đã khẳng định cam kết mạnh mẽ của Chính phủ Việt Nam trong phát triển kinh tế biển xanh.

2.2.3. Nghiên cứu liên quan và khoảng trống nghiên cứu

Đối với trong nước, bài nghiên cứu “Kinh tế biển xanh - Xu hướng quốc tế và bài học cho Việt Nam” của Nguyễn Thị Thanh Huyền tập trung phân tích xu hướng kinh tế biển xanh tại các quốc gia như Trung Quốc, Indonesia, Philippines, Thái Lan, Mỹ, Ấn Độ, Nam Phi và từ đó rút ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam trong hoàn thiện khung pháp lý và chính sách đầu tư phù hợp [8]. Tương tự, bài “Định hướng và giải pháp phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam” của nhóm tác giả Nguyễn Danh Nam và Vũ Tuấn Hưng tập trung vào định hướng phát triển kinh tế biển bền vững tại Việt Nam, qua đó đề xuất một số giải pháp đổi mới tư duy, quy hoạch kinh tế biển, và khuyến

khích đầu tư vào trung tâm kinh tế biển [9]. Ở cấp độ quốc tế, nghiên cứu “Navigating Sustainable Development in ASEAN: A Comprehensive Review of the Blue Economy’s Essential Questions” của Azhari Setiawan đã xem xét năm khía cạnh kinh tế biển xanh trong ASEAN (kinh tế, môi trường, chính trị, pháp lý, văn hóa-xã hội) nhằm nhấn mạnh tiềm năng cũng như các thách thức đi cùng [10]. Một bài nghiên cứu khác “The Potential and Fraillties of the Blue Economy in ASEAN” của Dipinder S. Randhawa chỉ ra tiềm năng kinh tế xanh tại ASEAN trong việc quyết biến đổi khí hậu, an ninh năng lượng, lương thực, và bảo tồn đa dạng sinh học [11].

Tuy các nghiên cứu trên đã cung cấp những cái nhìn tổng thể về xu hướng phát triển kinh tế biển xanh và các cơ chế hợp tác khu vực nhưng vẫn còn nhiều hạn chế về mặt thực tiễn. Bài nghiên cứu của nhóm tác giả tuy tập trung phân tích tính hiệu quả hợp tác ASEAN - Việt Nam trong lĩnh vực kinh tế biển xanh nhưng sẽ theo hướng tiếp cận thực tế hơn. Nghiên cứu sẽ phân tích sâu hơn vào các chương trình hợp tác trong giai đoạn cụ thể, đánh giá ưu và nhược điểm của nó nhằm đề xuất các giải pháp phù hợp, nâng cao hiệu quả hợp tác và thúc đẩy phát triển bền vững ngành biển của Việt Nam.

2.3. Bối cảnh nghiên cứu

Trong bối cảnh biến đổi khí hậu, ô nhiễm nhựa đại dương và áp lực cạn kiệt tài nguyên biển ngày càng gia tăng, các quốc gia ASEAN đã đẩy mạnh xây dựng chiến lược phát triển kinh tế biển xanh nhằm đảm bảo mục tiêu phát triển bền vững. Tại Việt Nam - một quốc gia sở hữu đường bờ biển dài và giàu tiềm năng kinh tế, đang đối mặt với các thách thức suy thoái tài nguyên biển. Trước tình hình đó, hợp tác khu vực, đặc biệt là hợp tác với ASEAN sẽ là cách tối ưu nhất trong việc bảo đảm và phát triển bền vững ngành biển của Việt Nam. Vì mô hình kinh tế biển xanh còn tương đối mới nên hiện nay các nghiên cứu chỉ tập trung ở góc độ tổng thể, chưa phân tích sâu vào các dự án thực tiễn giữa ASEAN - Việt Nam. Do đó, cần có một nghiên cứu chuyên sâu hơn để làm rõ thực trạng cũng như đề xuất các giải pháp phù hợp để thúc đẩy phát triển ngành biển xanh một cách bền vững, hiệu quả hơn trong bối cảnh hội nhập khu vực.

Phạm vi nghiên cứu sẽ thuộc giai đoạn từ năm 2018 đến 2024 vì một số lý do. Thứ nhất, năm 2018 đánh dấu các cam kết mạnh mẽ hơn của ASEAN trong thúc đẩy hợp tác biển. Bên cạnh đó, giai đoạn này cũng là dấu mốc quan trọng khi Việt Nam bắt đầu thực hiện Nghị quyết 36/NQ-TW (2018) về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030. Thứ hai, trong giai đoạn 2018 - 2024 các dự án hợp tác ASEAN về biển xanh đã có những bước tiến rõ rệt, đặc biệt sau các hội nghị cấp cao ASEAN đã tạo ra nhiều cơ chế hợp tác mới. Do đó, việc tập trung phân tích giai đoạn từ 2018 đến 2024 sẽ giúp làm rõ các thành tựu đạt được cũng như các thách thức còn tồn tại, từ đó đề xuất các giải pháp phù hợp để thúc đẩy phát triển bền vững ngành biển của Việt Nam trong tương lai.

2.4. Tổng thể nghiên cứu và chọn mẫu

Mục tiêu nghiên cứu là phân tích vai trò hợp tác ASEAN trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế biển xanh tại Việt Nam giai đoạn 2018 - 2024. Cụ thể, nghiên cứu tập

trung đánh giá các sáng kiến và dự án liên quan tới phát triển du lịch biển bền vững, vận tải và môi trường biển. Từ đó, đánh giá những kết quả đạt được cũng như hạn chế để đưa ra các giải pháp phù hợp, góp phần xây dựng nền kinh tế biển xanh bền vững ở Việt Nam. Tổng thể nghiên cứu bao gồm hệ thống các văn bản pháp luật, nghị quyết, báo cáo chiến lược, số liệu và tài liệu học thuật liên quan đến lĩnh vực biển và hợp tác quốc tế. Ví dụ, các văn kiện của ASEAN như Tuyên bố Bangkok về chống rác thải nhựa biển (2019) [12], Kế hoạch hành động ASEAN (2021 - 2025) [13], Tuyên bố về Kinh tế Biển Xanh (2021) [14] và Khung Kinh tế Xanh ASEAN (2023) [15]. Những văn bản chính sách của Việt Nam cũng sẽ được đề cập, cụ thể là Nghị quyết 36-NQ/TW năm 2018 [16], Nghị quyết 26/NQ-CP năm 2020 [17] và các chương trình dự án hợp tác khác của ASEAN tại Việt Nam. Ngoài ra, các bài nghiên cứu trước đó ở cấp độ trong nước và quốc tế sẽ được đề cập để hỗ trợ cho nghiên cứu. Về việc chọn mẫu, nghiên cứu sẽ liên quan đến ba lĩnh vực trọng tâm của nghiên cứu: môi trường biển, phát triển du lịch bền vững và hợp tác vận tải biển ASEAN trong giai đoạn 2018 - 2024.

2.5. Phương pháp nghiên cứu

2.5.1. Dữ liệu nghiên cứu

Dữ liệu nghiên cứu là dữ liệu thứ cấp, được chia thành các nguồn sau:

- Văn bản chính sách và pháp lý: các tài liệu quan trọng từ ASEAN như Tuyên bố về Kinh tế Biển Xanh [14], Kế hoạch Hành động chống rác thải biển 2021 – 2025 [12], cùng với các văn bản pháp lý của Việt Nam như Nghị quyết 36-NQ/TW (2018) [16] và Nghị quyết 26/NQ-CP (2020), Luật Bảo vệ môi trường (2020) [17] cung cấp cơ sở pháp lý và định hướng chiến lược cho phát triển kinh tế biển xanh.

- Báo cáo và thống kê: các tài liệu như Báo cáo Môi trường ASEAN lần thứ 5 (2018) [5] hay báo cáo Chương trình Môi trường Liên hợp quốc (UNEP) [20] đều cung cấp dữ liệu định lượng về ô nhiễm, tài nguyên biển, và hiệu quả cho các dự án hợp tác.

- Nghiên cứu học thuật: bao gồm các bài báo khoa học, sách chuyên khảo, và nghiên cứu trong nước lẫn quốc tế từ năm 2018 đến nay, như công trình [8] - [11] nhằm hỗ trợ phân tích xu hướng và bài học kinh nghiệm.

- Minh chứng thực tiễn: mô hình cá thu gom rác tại Đà Nẵng, dự án phát triển du lịch không rác thải ở Phú Quý, hoạt động chuyển đổi năng lượng tại Tân Cảng Sài Gòn, Khách sạn Majestic Sài Gòn về du lịch xanh.

2.5.2. Các phương pháp nghiên cứu

Phương pháp phân tích - tổng hợp: nghiên cứu các báo cáo của ASEAN, các nghị quyết, chiến lược, kế hoạch hành động của Việt Nam để thu thập và hệ thống hóa dữ liệu, đảm bảo đánh giá một cách khách quan và chính xác.

Phương pháp phân tích trường hợp: Áp dụng phân tích một số ví dụ minh họa thực tiễn như mô hình cá thu gom rác ở Đà Nẵng, các hội nghị, hội thảo ASEAN về phát triển kinh tế biển xanh nhằm làm rõ hiệu quả và khả năng áp dụng. Tập trung vào các ví dụ thực tiễn như mô hình cá thu gom rác tại Đà Nẵng, dự án du lịch bền vững tại Phú Quý, và các sáng kiến từ MTWG 44, nhằm đánh giá hiệu quả và khả năng nhân rộng của các mô hình hợp tác.

3. Kết quả và bàn luận

3.1. Kết quả

3.1.1. Lĩnh vực môi trường biển

Vấn đề ô nhiễm môi trường, đặc biệt là rác thải nhựa, ngày càng trở nên cấp thiết toàn cầu. Nhận thức được nguy cơ này, ASEAN đã đề ra các kế hoạch hành động và lộ trình hướng tới xây dựng nền kinh tế tuần hoàn nhằm giảm thiểu tác động của rác thải nhựa. Tại Hội nghị bàn tròn về “Định hướng hình thành quan hệ đối tác hành động khu vực ASEAN về rác thải nhựa” trong khuôn khổ Diễn đàn Kinh tế Thế giới về ASEAN năm 2018, các nhà lãnh đạo đã nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phối hợp hành động để giảm thiểu ô nhiễm nhựa đại dương. Để ứng phó, ASEAN đã ban hành Tuyên bố Bangkok về chống rác thải nhựa biển vào năm 2019 và sau đó, vào tháng 5 năm 2021, đã khởi động Kế hoạch hành động khu vực ASEAN nhằm hỗ trợ các quốc gia thành viên triển khai các biện pháp giảm thiểu và xử lý rác thải nhựa. Việt Nam, với vai trò là quốc gia thành viên tích cực, đã xác định ô nhiễm rác thải nhựa là một trong những mối đe dọa lớn đối với môi trường biển và các hoạt động phát triển kinh tế ven biển. Từ đó, chính sách bảo vệ môi trường của Việt Nam đã có nhiều bước tiến, trong đó Luật Bảo vệ môi trường sửa đổi năm 2020 có hiệu lực từ đầu năm 2022 đã đưa ra các quy định về giảm thiểu, tái sử dụng, tái chế và xử lý rác thải nhựa, đồng thời hạn chế sử dụng đồ nhựa dùng một lần và túi nilon. Bên cạnh đó, kế hoạch hành động quốc gia về quản lý rác thải nhựa đại dương đến năm 2030 đặt mục tiêu cắt giảm ít nhất 50% lượng rác thải nhựa trên biển vào năm 2025 và 75% vào năm 2030 [21].

Trên thực tế, nhiều mô hình và hoạt động thiết thực đã được triển khai. Tại bãi biển Mỹ Khê (Đà Nẵng), mô hình cá bóng không lò được đặt để khuyến khích du khách bỏ rác thải nhựa đúng nơi quy định, đồng thời góp phần nâng cao nhận thức cộng đồng. Từ năm 2018, Bộ Tài nguyên và Môi trường đã khuyến khích sử dụng bình nước kim loại thay thế chai nhựa trong các hội nghị và sự kiện. Chính phủ cũng phát động phong trào “Chống rác thải nhựa”, kêu gọi người dân thay đổi thói quen tiêu dùng và tích cực tham gia các hoạt động tình nguyện thu gom rác ven biển, áp dụng nguyên tắc 3R (Giảm thiểu - Tái sử dụng - Tái chế) kết hợp đổi mới công nghệ xử lý chất thải. Ngoài ra, dự án Vườn Di sản ASEAN tại Vườn quốc gia Côn Đảo (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) là một ví dụ tiêu biểu về bảo tồn đa dạng sinh học biển. Vườn có các hệ sinh thái như rạn san hô, rừng ngập mặn với diện tích khoảng 1.000 ha cỏ biển và 1.800 ha rạn san hô. Tại đây, đã ghi nhận hơn 1.700 loài sinh vật biển, gồm các loài thực vật ngập mặn, rong biển, cá rạn san hô, bò sát biển, chim biển và thú biển. Đặc biệt, hàng năm, khoảng 450 cá thể rùa mẹ đẻ trứng trên bãi và hơn 150.000 rùa con được thả về biển. Chương trình bảo tồn rùa biển ở Côn Đảo đã được thực hiện liên tục trong nhiều thập kỷ, góp phần phục hồi quần thể rùa xanh quý hiếm với hàng triệu cá thể rùa con được thả về môi trường tự nhiên [22].

3.1.2. Lĩnh vực phát triển du lịch bền vững

Nhiều quốc gia thành viên ASEAN, bao gồm Việt Nam, xem du lịch là một trụ cột quan trọng của nền kinh tế quốc gia. Năm 2023, Diễn đàn Du lịch ASEAN với chủ đề “ASEAN: Hành trình tới những điểm đến tuyệt vời” đã tập

trung vào việc xây dựng các điểm đến an toàn, bền vững, đồng thời thúc đẩy phục hồi ngành du lịch Đông Nam Á sau đại dịch COVID-19. ASEAN hướng tới mô hình du lịch giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường, xã hội và văn hóa [23]. Việt Nam, với tiềm năng lớn về du lịch biển, đã nỗ lực thúc đẩy ngành này trở thành một lĩnh vực kinh tế mũi nhọn. Trong quá trình này, Việt Nam đã áp dụng Bộ Tiêu chuẩn Du lịch Bền vững ASEAN để nâng cao chất lượng dịch vụ và quản lý điểm đến theo các yêu cầu về sử dụng hiệu quả tài nguyên, tiết kiệm năng lượng và xử lý rác thải. Nhiều địa phương ven biển đã triển khai các sáng kiến chuyển đổi xanh, tập trung vào các lĩnh vực như quy hoạch du lịch thân thiện môi trường, quản lý điểm đến, giảm rác thải nhựa và phát triển sản phẩm du lịch carbon thấp [24].

Một ví dụ tiêu biểu là huyện đảo Phú Quý (Bình Thuận), nơi chính quyền địa phương đang thực hiện nhiều biện pháp hướng đến du lịch biển bền vững. Các phương tiện vận chuyển khách từ cảng Phan Thiết ra đảo đều đã trang bị các thùng đựng rác để tuyên truyền và khuyến khích du khách hạn chế mang theo rác thải nhựa. Bên cạnh đó, Chiến lược Du lịch ASEAN cũng đưa ra Tiêu chuẩn Khách sạn Xanh ASEAN với các tiêu chí bảo vệ môi trường, phát triển sản phẩm xanh, quản lý chất thải và đảm bảo hài hòa lợi ích cộng đồng địa phương. Tại Việt Nam, Khách sạn Majestic Sài Gòn là một trong những cơ sở lưu trú tiên phong áp dụng giải pháp đun nước nóng bằng năng lượng mặt trời, vừa tiết kiệm chi phí điện năng, vừa góp phần giảm phát thải CO₂. Bên cạnh đó, khách sạn cũng ưu tiên sử dụng các vật liệu gỗ thân thiện môi trường, tạo không gian nghỉ dưỡng gần gũi và bền vững.

3.1.3. Lĩnh vực hợp tác vận tải biển

Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 đặt mục tiêu phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại, chất lượng cao, đồng thời giảm thiểu ô nhiễm môi trường và tối ưu hóa năng lượng. Trong khuôn khổ ASEAN, Việt Nam hướng tới xây dựng ngành vận tải biển bền vững và tích hợp công nghệ số. Từ ngày 9 - 11/5/2023, Việt Nam đã đăng cai tổ chức Hội nghị Nhóm Công tác Vận tải Hàng hải ASEAN lần thứ 44 (MTWG 44) tại Đà Nẵng. Tại đây, đại diện Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) và Ban Thư ký ASEAN nhấn mạnh tầm quan trọng của hợp tác khu vực về hàng hải, đặc biệt trong việc bảo đảm an toàn và giảm phát thải từ hoạt động vận tải. Hiện nay, Việt Nam đã ký kết nhiều hiệp định hàng hải song phương với các quốc gia ASEAN như Thái Lan, Indonesia, Malaysia, Singapore và Philippines, đồng thời tham gia công nhận giấy chứng nhận chuyên môn thuyền viên theo Công ước STCW 1978 [24]. Những thỏa thuận này góp phần thúc đẩy hội nhập khu vực, cải thiện kết nối logistics và nâng cao vai trò của Việt Nam trong chuỗi cung ứng hàng hải quốc tế.

Một điểm nhấn đáng chú ý trong quá trình chuyển đổi xanh là việc các cảng biển Việt Nam tích cực áp dụng giải pháp giảm phát thải và tiết kiệm năng lượng. Tiêu biểu, Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã triển khai lộ trình chuyển đổi năng lượng tại các cụm cảng lớn. Các thiết bị vận hành bốc xếp đã từng bước được thay thế từ sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện. Một số nhà kho trong hệ thống trung tâm logistics đã lắp đặt hệ thống pin

năng lượng mặt trời để bổ sung nguồn điện sạch. Ngoài ra, quá trình điện hóa các thiết bị vận hành tại nhà kho và bến cảng đang được đẩy mạnh, hướng tới vận hành hiệu quả hơn và thân thiện với môi trường.

3.2. Bàn luận

3.2.1. Thành tựu và hạn chế

Về môi trường biển, các sáng kiến như Tuyên bố Bangkok 2019 và Kế hoạch Hành động chống rác thải biển 2021 - 2025 đã tạo động lực cho Việt Nam triển khai các biện pháp thiết thực, chẳng hạn mô hình cá bóng khổng lồ tại bãi biển Mỹ Khê (Đà Nẵng) giúp thu gom rác thải nhựa và nâng cao nhận thức cộng đồng. Chương trình bảo tồn tại Vườn quốc gia Côn Đảo cũng ghi dấu ấn với việc phục hồi quần thể rùa xanh, thả hàng triệu cá thể rùa con về biển, nhờ vào các nỗ lực bảo tồn đa dạng sinh học dài hạn. Những hành động đó cho thấy sự hưởng ứng mạnh mẽ các cam kết ASEAN và nội địa hóa chính sách khu vực. Tuy nhiên, hiệu quả kiểm soát rác thải nhựa vẫn còn hạn chế do việc thực thi chính sách chưa đồng đều giữa các khu vực ven sông, năng lực xử lý rác còn thấp và ý thức cộng đồng chưa được nâng cao.

Về du lịch biển bền vững, việc áp dụng Tiêu chuẩn Du lịch Bền vững ASEAN như thúc đẩy các sáng kiến như phát triển du lịch không rác thải tại Phú Quý, ứng dụng năng lượng mặt trời tại Khách sạn Majestic Sài Gòn góp phần giảm phát thải. Tuy nhiên, việc triển khai các tiêu chuẩn này còn dừng ở quy mô nhỏ lẻ, thiếu cơ chế giám sát hiệu quả dẫn đến nhiều địa phương thiếu nguồn lực và kinh nghiệm để đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn ASEAN, gây khó khăn trong quản lý bền vững.

Về vận tải biển, các hiệp định song phương với ASEAN và Hội nghị MTWG 44 (2023) đã thúc đẩy hiện đại hóa cảng biển. Một số cảng như Tân Cảng Sài Gòn đã tiên phong trong chuyển đổi sang năng lượng sạch, lắp đặt năng lượng mặt trời và điện hóa thiết bị. Tuy nhiên, hạ tầng logistics vẫn chưa đồng bộ, kết nối giữa các cảng còn rời rạc, chưa hoàn toàn ứng dụng mạnh mẽ công nghệ số trong vận hành [25].

3.2.2. Đề xuất giải pháp

Về phía ASEAN, cần tăng cường hỗ trợ công nghệ để xử lý rác thải nhựa, như thành lập các phòng thí nghiệm khu vực nghiên cứu giải pháp tái chế tiên tiến, hỗ trợ Việt Nam đạt mục tiêu 2030. Quan trọng ASEAN cùng các thành viên, bao gồm Việt Nam tích cực triển khai chiến dịch truyền thông để nâng cao ý thức người dân trong bảo vệ môi trường. Đối với du lịch biển, ASEAN nên hỗ trợ đào tạo và tổ chức các diễn đàn chuyên đề về du lịch biển xanh và bảo tồn môi trường biển, tạo điều kiện cho các quốc gia thành viên nâng cao năng lực quản lý. Trong vận tải biển, ASEAN nên có các cơ chế đầu tư, hỗ trợ tài chính phù hợp để nâng cấp hệ thống cảng biển. ASEAN còn có thể thúc đẩy đầu tư vào cảng xanh, áp dụng công nghệ số để tối ưu hóa logistics, và hỗ trợ chuyển đổi năng lượng tái tạo tại các cảng lớn.

Về phía Việt Nam, chính phủ cần siết chặt thực thi Luật Bảo vệ môi trường nhằm tăng cường giám sát và thực thi nghiêm các quy định về quản lý rác thải nhựa. Thêm vào đó, Việt Nam nên hỗ trợ doanh nghiệp tái chế và ứng dụng

công nghệ xanh trong quy trình sản xuất sản phẩm. Trong du lịch biển, Việt Nam nên đầu tư vào cơ sở hạ tầng xanh tại các điểm như Phú Quốc, Nha Trang, Đà Nẵng. Hiện nhiên, điều không thể thiếu là phải đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho du lịch ven biển. Đối với vận tải biển, chính phủ cùng các cơ quan ban ngành nên đẩy mạnh phát triển các cảng xanh, khuyến khích sử dụng năng lượng tái tạo tại các cụm cảng. Hơn thế nữa, Việt Nam nên có thêm chiến lược tăng cường hợp tác với ASEAN để nâng cấp hệ thống logistics, giảm áp lực giao thông đường bộ và cải thiện chuỗi cung ứng hàng hải.

4. Kết luận

Trong giai đoạn 2018 - 2024, hợp tác ASEAN đã đóng góp quan trọng vào việc thúc đẩy kinh tế biển xanh tại Việt Nam. Thông qua các cơ chế, chương trình và sáng kiến chung, ASEAN cùng Việt Nam đã chủ động đối phó với những thách thức cấp bách như ô nhiễm môi trường biển, suy giảm tài nguyên sinh thái, đồng thời hỗ trợ phục hồi hoạt động du lịch biển sau đại dịch COVID-19 và tăng cường liên kết trong ngành vận tải biển. Các hoạt động hợp tác này đã góp phần mang lại nhiều kết quả tích cực, đặc biệt trong việc giảm thiểu rác thải nhựa, hình thành các mô hình du lịch bền vững và thúc đẩy chuyển đổi xanh tại các cảng biển. Nhờ sự phối hợp hiệu quả, Việt Nam không chỉ tận dụng được lợi thế của quốc gia ven biển mà còn tiếp cận thêm nguồn lực tài chính, công nghệ và kinh nghiệm quản lý tiên tiến từ các đối tác trong khu vực. Đây cũng là nền tảng quan trọng để nâng cao vai trò và vị thế của Việt Nam trong ASEAN và trên trường quốc tế. Tuy vậy, vẫn tồn tại những khó khăn cần khắc phục, như nâng cao hiệu quả thực thi chính sách và quản lý tài nguyên biển. Trong thời gian tới, ASEAN và Việt Nam cần tiếp tục duy trì hợp tác chặt chẽ, đẩy mạnh đổi mới công nghệ, lan tỏa nhận thức cộng đồng và xây dựng các mô hình kinh tế biển xanh toàn diện hơn. Với sự phối hợp chặt chẽ và nỗ lực liên tục, Việt Nam và ASEAN có thể dẫn đầu trong việc tạo ra “làn sóng xanh” cho khu vực, đồng thời góp phần bảo vệ bền vững biển Đông Nam Á và thế giới.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] N. D. Dap and D.T.T. Huong, “Developing blue economy scenarios for sustainable ocean economy development”, *Banking Review Online*, June 02, 2022. [Online]. Available: <https://tapchinganhang.gov.vn/xay-dung-cac-kich-ban-kinh-te-bien-xanh-de-phat-trien-kinh-te-dai-duong-ben-vung-11039.html>. [Accessed: May 28, 2025].

[2] M. Darian, “What is the blue economy?”, *Grantham Research Institute on climate change and the environment*, December 11, 2024. [Online]. Available: <https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/explainers/what-is-the-blue-economy/#:~:text=The%20blue%20economy%2C%20or%20the,livelihoods%20and%20ocean%20ecosystem%20health%E2%80%9D>. [Accessed: March 28, 2025].

[3] H. Van, “Blue economy – Part 1: Heading to the sea for prosperity”, *Vietnam News Agency*, February 12, 2024. [Online]. Available: <https://baotintuc.vn/bien-dao-viet-nam/kinh-te-bien-xanh-bai-1-huong-ra-bien-la-thinh-vuong-20240212092346526.htm>. [Accessed: June 02, 2025].

[4] Our Blue Future, “From linear to circular: The future for a sustainable blue economy”, *Our Blue Future*, May 18, 2023. [Online]. Available: <https://our-blue-future.org/2023/05/18/from-linear-to-circular-the-future-for-a-sustainable-blue-economy/>. [Accessed: June 14, 2025].

- [5] The ASEAN Secretariat, “Fifth ASEAN State of the Environment Report (SOER5)”, Community Relations Division (CRD), Brunei Darussalam, State of the Environment Report (SOER), November 2017. [Accessed: May 14, 2025].
- [6] M. Dan, “ASEAN issues action plan to combat marine debris”, *Natural Resources and Environment Online Newspaper*, May 29, 2021. [Online]. Available: <https://baotainguyenmoitruong.vn/asean-ban-hanh-ke-hoach-hanh-dong-chong-rac-thai-bien-325102.html>. [Accessed: June 01, 2025].
- [7] BNG, “ASEAN cooperation to promote the marine economy and protect the marine environment”, Vietnam Government Portal, Nov. 18, 2021. [Online]. Available: <https://baochinhphu.vn/asean-hop-tac-thuc-day-kinh-te-bien-va-bao-ve-moi-truong-bien-102304052.htm>. [Accessed: May 05, 2025].
- [8] N. T. T. Huyen, “Blue economy – International trends and lessons for Vietnam”, *Journal of Economy and Forecast Review*, no. 20, pp. 72–74, 2022.
- [9] N. D. Nam and V. T. Hung, “Orientations and solutions for sustainable development of Vietnam’s marine economy”, *Ho Chi Minh City Journal of Social Sciences*, no. 9 (277), pp. 13–29, 2023.
- [10] A. Setiawan, “Navigating sustainable development in ASEAN: A comprehensive review of the blue economy’s essential questions”, *BIO Web of Conferences*, vol. 70, no. 06004, pp. 1–11, 2023. <https://doi.org/10.1051/bioconf/20237006004>
- [11] D. S. Randhawa, “The Potential and Frailties of the Blue Economy in ASEAN”, RSIS Commentary, no. 0555, 2024.
- [12] ASEAN Secretariat, “2019 Bangkok Declaration on Combating Marine Debris in the ASEAN Region”, Bangkok, Thailand, 2019.
- [13] The ASEAN Secretariat, “ASEAN Work Plan on Youth 2021 – 2025”, Jakarta, Indonesia, December 2022.
- [14] Central Committee of the Communist Party of Vietnam, *On the Strategy for Sustainable Development of Vietnam’s Marine Economy to 2030, with a Vision to 2045*, No. 36/NQ/TW, 2018.
- [15] Central Committee of the Communist Party of Vietnam, *Issuing the Master Plan and the Five-Year Plan of the Government for the Implementation of Resolution No. 36-NQ/TW*, No. 26/NQ/TW, 2020.
- [16] Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), *ASEAN Leaders’ Declaration on Green Economy*, Brunei Darussalam, 2021.
- [17] Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), *ASEAN Regional Action Plan for Combating Marine Debris in the ASEAN Member States (2021 - 2025)*, Indonesia, 2021.
- [18] National Assembly of Vietnam, *Law on Environmental Protection*, No. 72/2020/QH14, 2020.
- [19] United Nations Environment Programme, *We are all in this together - Annual Report 2024*. [Online]. Available: <https://wedocs.unep.org/20.500.11822/47082>. [Accessed: Aug. 21, 2025].
- [20] M. Nhat, “Plastic waste and ASEAN actions”, *ASEAN Vietnam Portal*, August 22, 2022. [Online]. Available: <https://aseanvietnam.vn/en/post/plastic-waste-and-asean-actions>. [Accessed: April 30, 2025].
- [21] T. Trang “Promoting the value of ecosystems at ASEAN Heritage Parks”, *Nature and Environment Electronic Magazine*, April 29, 2023. [Online]. Available: <https://thiennhienmoitruong.vn/phat-huy-gia-tri-he-sinh-thai-tai-vuon-di-san-asean.html>. [Accessed: May 15, 2025].
- [22] M. Anh “ASEAN promotes sustainable tourism”, *Nhan Dan Online Newspaper*, February 21, 2024. [Online]. Available: <https://nhandan.vn/asean-thuc-day-du-lich-ben-vung-post796875.html>. [Accessed: June 25, 2025].
- [23] G. Thanh, “Applying ASEAN tourism standards to awaken Vietnam’s local potential”, *National Foreign Information Portal*, November 24, 2023. [Online]. Available: <https://ttdn.vn/hoi-nhap-va-phat-trien/van-hoa-xa-hoi/ap-dung-tieu-chuan-du-lich-asean-danh-thuc-tiem-nang-dia-phuong-viet-nam-92631> [Accessed: May 05, 2025].
- [24] A. Tu, “ASEAN maritime transport cooperation: Towards a digitalized and sustainable future”, *Vietnam and World Economy News*, May 10, 2023. [Online]. Available: <https://vneconomy.vn/hop-tac-van-tai-bien-asean-huong-den-tuong-lai-so-hoa-va-phat-trien-ben-vung.htm>. [Accessed: May 05, 2025].
- [25] H. Tho, “ASEAN Ports Association Chairman: Ports that are not green and digitalized will be left behind”, *VTC News*, October 17, 2024. [Online]. Available: <https://vtcnews.vn/chu-tich-hiep-hoi-cang-bien-asean-cang-khong-xanh-hoa-so-hoa-se-bi-tut-hau-ar902276.html>. [Accessed: May 15, 2025].