

ĐẨY MẠNH LIÊN KẾT VÙNG TRONG PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN Ở THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

PROMOTING REGIONAL LINKAGE IN THE DEVELOPMENT OF MARINE ECONOMY IN DANANG CITY

Nguyễn Thị Hương

Trường Đại học Sư phạm, Đại học Đà Nẵng; nguyennhuongken@gmail.com

Tóm tắt - Đà Nẵng là một thành phố cảng lớn nhất miền Trung Việt Nam, có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển tổng hợp kinh tế biển. Hiện nay, thành phố cũng như các tỉnh, thành trong vùng duyên hải miền Trung đang cố gắng phát huy đầy đủ tiềm năng của địa phương và khai thác tốt nhất lợi thế so sánh của vùng trong quá trình phát triển kinh tế biển. Do đó, liên kết vùng là một trong những chủ trương thiết thực hiện nay của các tỉnh, thành phố duyên hải miền Trung. Bài viết trình bày sự cần thiết phải liên kết vùng trong phát triển kinh tế biển của Đà Nẵng. Từ đó, bài viết đánh giá thực trạng liên kết vùng trong phát triển kinh tế biển của thành phố thời gian qua và đề xuất một số giải pháp khả thi nhằm đẩy mạnh liên kết, hợp tác trong phát triển kinh tế biển của thành phố Đà Nẵng.

Từ khóa - liên kết vùng; kinh tế biển; Đà Nẵng; phát triển; duyên hải miền Trung.

1. Đặt vấn đề

Thành phố biển Đà Nẵng, một trong 07 tỉnh, thành của Vùng liên kết kinh tế duyên hải miền Trung, đóng vai trò “mặt tiền” của Việt Nam trong quan hệ kinh tế quốc tế, là địa bàn trọng yếu để bảo vệ chủ quyền biển, đảo của đất nước. So với các tỉnh, thành phố trong Vùng, Đà Nẵng có nhiều lợi thế so sánh hơn trong việc phát triển tổng hợp kinh tế biển, từng bước trở thành trung tâm kinh tế biển mạnh của Vùng, là một trong ba trung tâm kinh tế biển lớn nhất của cả nước. Trong những năm qua, Đà Nẵng đã có những chủ trương, chính sách đẩy mạnh việc liên kết vùng trong phát triển kinh tế biển. Tuy nhiên, trên thực tế kinh tế biển ở Đà Nẵng vẫn phát triển chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế vốn có của mình, trong đó việc liên kết để phát triển kinh tế biển trong Vùng đang còn là khâu yếu. Do đó, tăng cường liên kết vùng là một trong những giải pháp quan trọng để phát triển kinh tế biển của thành phố Đà Nẵng hiện nay như trong “Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020” của Hội nghị Trung ương lần thứ IV (khóa X) đã xác định.

2. Nội dung

2.1. Liên kết vùng - sự cần thiết của liên kết vùng để phát triển kinh tế biển ở thành phố Đà Nẵng

Liên kết kinh tế là hình thức hợp tác và phối hợp thường xuyên các hoạt động do các chủ thể kinh tế tự nguyện tiến hành để cùng đề ra và thực hiện các chủ trương, biện pháp có liên quan đến công việc sản xuất, kinh doanh, phát triển theo hướng có lợi nhất, được thực hiện trên cơ sở nguyên tắc tự nguyện, bình đẳng, cùng có lợi thông qua hợp đồng kinh tế ký kết giữa các bên tham gia và trong khuôn khổ pháp luật của các nhà nước.

Abstract - Da Nang, the largest port city in Central Vietnam, has many favorable conditions for the development of marine economy. At present, Danang and provinces and cities in the Central Coast region are trying to fully promote their local potential and exploit best the comparative advantage of the region in the development of marine economy. Therefore, regional linkage is one of the practical solutions of provinces and cities in the Central Coast at present. The paper presents the necessity of regional linkage in the development of marine economy in Danang. Thereby, the paper assesses the implementation of regional linkage in the development of city marine economy in recent years. On this basis, the paper proposes orientation of regional linkage in marine economy and some measures to promote linkage, cooperation in the development of marine economy in Danang city.

Key words - regional linkage; marine economy; Danang; development; the Central Coast.

Liên kết kinh tế trong giai đoạn hiện nay được diễn ra trên một phạm vi rộng lớn, ở cả tầm vi mô lẫn vĩ mô. Vì vậy, bên cạnh phát triển nội lực bên trong để tăng hiệu quả của sự phối hợp, việc đẩy mạnh liên kết những chủ thể kinh tế trong xã hội là một điều tất yếu.

Sự hợp tác giữa các địa phương trong việc xây dựng các quy hoạch cũng như hình thành các cơ chế, chính sách phát triển thống nhất thúc đẩy sự phát triển của từng địa phương là một trong những ví dụ điển hình về liên kết kinh tế [2].

Liên kết vùng là liên kết các ngành, các lĩnh vực, các chủ thể kinh tế với các ngành, các lĩnh vực, các chủ thể quản lý và hỗ trợ phát triển kinh tế mang tính hợp tác, bổ sung lẫn nhau giữa các địa phương có những nét tương đồng về vị trí địa lý, điều kiện kinh tế - xã hội, phân bố dân cư... nhằm tăng cường sức hút đầu tư, đồng thời thúc đẩy sự phát triển của các địa phương trong vùng dựa vào những lợi thế đặc trưng của địa phương đó [3].

Phương thức liên kết rất đa dạng, có thể là tập trung phát triển một hạt nhân trung tâm, xung quanh là các vệ tinh hoặc cũng có thể là một thành phẩm mà mỗi địa phương đảm nhận một vai trò, một công đoạn trong chuỗi giá trị sản phẩm đó. Theo đó, quan điểm về liên kết vùng chủ yếu xoay quanh hai ý tưởng là liên kết trung tâm - ngoại vi, liên kết đầu vào - đầu ra [3].

Sự cần thiết phải liên kết vùng trong phát triển kinh tế biển của thành phố Đà Nẵng:

Bối cảnh: “Trình độ kém phát triển; sức cạnh tranh và hiệu quả còn thấp. Nguy cơ tụt hậu xa về kinh tế so với các nước tương tự. Công nghiệp vật liệu và các sản phẩm chủ yếu tham gia vào chuỗi giá trị trong sản xuất và phân

phối sản phẩm toàn cầu rất nhỏ bé. Tỷ lệ nội địa hoá thấp, xuất khẩu ưu thế thuộc về nhà đầu tư nước ngoài... Hệ thống kết cấu hạ tầng tuy đã được lựa chọn là khâu đột phá, song tính kết nối giữa các phương thức vận tải chưa cao, vẫn đang là điểm nghẽn của quá trình phát triển” [5].

Đổi mới nhận thức về tư duy phát triển vùng và liên kết vùng, đảm bảo tính thống nhất trong quan điểm phát triển chung và vì lợi ích phát triển quốc gia là vấn đề then chốt cần làm ngay [2].

Nhằm đẩy mạnh thực hiện ba đột phá chiến lược (Thế chế kinh tế - nhân lực – kết cấu hạ tầng), thực hiện các mục tiêu được xác định trong Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011-2020, cần có các giải pháp đột phá mạnh mẽ về thể chế nhằm tạo động lực và thu hút các nguồn lực cho sự phát triển trở thành nhu cầu bắt buộc. Vì vậy, liên kết vùng là một trong những giải pháp thiết thực hiện nay, liên kết để tái phân công và phối hợp trên quy mô vùng, cả trong đột phá về thể chế, đột phá về phát triển nhân lực và đột phá về phát triển kết cấu hạ tầng tạo đà chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo sức hấp dẫn mới thu hút nguồn vốn đầu tư cho phát triển là rất cấp thiết [1].

Thành phố Đà Nẵng nằm trong liên kết vùng của 07 tỉnh, thành phố duyên hải miền Trung gồm: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên và Khánh Hòa, có vị trí đặc biệt quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và an ninh quốc phòng đối với cả nước. Những tiềm năng, lợi thế của vùng xuất phát từ vị trí địa chính trị thuận lợi, có nhiều địa điểm thuận lợi nhất ở Việt Nam để xây dựng cảng biển trung chuyển quốc tế, cửa ngõ ra biển của các hành lang Đông - Tây, là một vùng giàu tiềm năng du lịch bậc nhất cả nước và có các khả năng hình thành nhiều khu kinh tế và khu công nghiệp quy mô lớn.

Qua hơn 30 năm đổi mới phát triển, các tỉnh miền Trung có sự tăng trưởng khá, quy mô kinh tế tăng lên đáng kể, nhiều khu kinh tế, khu công nghiệp, khu du lịch, khu kinh tế cửa khẩu đã được hình thành và phát triển. Tuy nhiên, trong quá trình phát triển, lợi thế so sánh của Vùng chưa được phát huy đầy đủ; thế mạnh kinh tế biển, tiềm năng phát triển du lịch và cửa ngõ ra biển của các hành lang Đông - Tây chưa được khai thác tốt... dẫn đến tăng trưởng kinh tế chưa tương xứng với tiềm năng và thế mạnh của Vùng [4]. Do đó, thực hiện liên kết vùng được xem là một giải pháp quan trọng là bởi:

Một là, mỗi vùng đều có những thế mạnh và hạn chế đặc thù, tạo ra những lợi thế tuyệt đối và tương đối nhất định đối với quá trình phát triển kinh tế.

Hai là, duyên hải miền Trung không phải là vùng có điều kiện thuận lợi để phát triển nông nghiệp truyền thống. Do vậy, các địa phương khu vực này chọn biển và những ngành kinh tế dựa vào biển làm lối thoát cho mình.

Ba là, những khó khăn của ngư dân gặp phải đã phần nào làm giảm sút hiệu quả của chiến lược phát triển kinh tế biển. Do các yếu tố khách quan tác động, dẫn đến thu nhập lao động đánh bắt hải sản trên biển còn thấp.

Bốn là, đã xuất hiện những xung đột giữa lợi ích địa phương và lợi ích toàn vùng do các tỉnh đều ưu tiên tập trung phát triển cảng biển, sân bay, khu kinh tế. Phần lớn

các địa phương đều có tư duy phát triển dựa trên tiềm năng, thế mạnh của mình. Hơn nữa, các ngành kinh tế chủ lực của các tỉnh có cơ cấu ngành, sản phẩm khá trùng lặp, thiếu các ngành công nghiệp, dịch vụ hỗ trợ.

Năm là, nhiều vấn đề cấp bách cấp vùng hiện nay nổi lên mà từng địa phương không thể giải quyết được một cách hiệu quả như: biến đổi khí hậu và xâm nhập mặn; khô hạn và quản lý nguồn nước; quản lý rừng và sinh thái vùng; phát triển hạ tầng, quản lý ô nhiễm và đầu tư ở vùng kinh tế trọng điểm... [3]

2.2. Thực trạng liên kết vùng trong phát triển kinh tế biển của Đà Nẵng

Trên cơ sở rà soát, điều chỉnh và thực hiện quy hoạch phát triển kinh tế dựa vào thế mạnh của mình và phù hợp với quy hoạch chung của Vùng, Đà Nẵng đã thực hiện đầu tư xây dựng, nâng cấp, hiện đại hóa hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật phục vụ kinh tế biển khu vực, tạo điều kiện thuận lợi cho việc liên kết phát triển kinh tế biển ở tất cả các lĩnh vực.

Trong lĩnh vực khai thác thủy hải sản: Với mục tiêu trở thành trung tâm nghề cá mạnh của miền Trung và cả nước, có mức tăng trưởng cao về giá trị kim ngạch xuất khẩu thủy sản từ 14 – 15%/năm, Đà Nẵng đã xác định hướng đi của mình mà điểm nhấn được khẳng định là tăng cường đẩy mạnh khai thác hải sản xa bờ, hạn chế tối đa vùng ven bờ, nhằm tái tạo nguồn lợi thủy sản, theo đó, phát triển nhanh số lượng tàu cá công suất lớn và cải hoán nâng cấp tàu cá công suất nhỏ để vươn khơi.

Để nâng cao hiệu quả khai thác hải sản, giảm thiểu rủi ro về người và tài sản trên biển cho ngư dân, Ủy ban nhân dân thành phố đã ban hành Quyết định 06/2005/QĐ-UB về Quy chế tổ chức đánh bắt hải sản trên biển theo tổ (áp dụng trên địa bàn thành phố Đà Nẵng). Tổ, đội khai thác hải sản (KTHS) là mô hình liên kết chủ yếu trong lĩnh vực khai thác thủy hải sản biển ở Đà Nẵng. Đến giữa năm 2016, tổng số tàu cá của thành phố là 1.640 chiếc, trong đó, thúng máy 474 chiếc, có 755 tàu cá có công suất dưới 90CV khai thác thủy sản tại vùng lộng và vùng biển ven bờ, có 450 tàu cá có công suất từ 90 trở lên khai thác thủy sản tại vùng khơi, đặc biệt có 326 tàu cá công suất từ 400CV trở lên; hiện nay công suất bình quân đạt 197CV/01 tàu. Thành phố hiện có 91 tổ KTHS với 587 tàu tổ viên hoạt động tại các vùng biển Hoàng Sa, Trường Sa, trong đó, Hội Nông dân các quận Hải Châu, Thanh Khê, Sơn Trà đã thành lập 20 đội và 45 tổ đội tàu là những hội viên ngư dân tham gia đánh bắt xa bờ và khai thác dịch vụ trên biển. Các tổ KTHS này được phân bổ trên cả 3 tuyến biển, trong đó, khai thác xa bờ có khoảng 39 tổ với 186 tàu; khai thác tuyến lộng có khoảng 27 tổ với 220 tàu; còn lại là các tổ khai thác tuyến bờ với 181 tàu. Bên cạnh đó, các chủ tàu ở thành phố Đà Nẵng còn liên kết, tham gia vào chuỗi sản xuất – dịch vụ trên biển nhằm chia sẻ lợi ích từ các đội tàu thuộc các tỉnh trong vùng. Thành phố đã có 04 nghiệp đoàn nghề cá với 461 thành viên là chủ tàu, thuyền viên tham gia tại các quận Sơn Trà, Thanh Khê. Bước đầu cho thấy việc thực hiện mô hình liên kết tổ KTHS đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động khai thác trên biển của ngư dân vì chuyển hoạt động khai thác đơn lẻ thành tổ chức, nghiệp đoàn KTHS;

hỗ trợ tìm kiếm, cứu hộ cứu nạn; ngư trường khai thác; hỗ trợ vốn để mua ngư lưới cụ, trang bị phục vụ sản xuất; hỗ trợ nhau về mặt tinh thần; hỗ trợ kết nối thông tin giữa tàu với tàu, giữa biển với đất liền và được đất liền hỗ trợ thông tin về dự báo thời tiết, hướng dẫn phòng chống thiên tai, cứu hộ cứu nạn... Việc này đã góp phần làm cho ngành khai thác hải sản thành phố đạt được những kết quả đáng khích lệ. Năm 2016, giá trị tăng thêm (VA) tính theo giá hiện hành của khu vực nông - lâm nghiệp, thủy sản tăng 6,22% (năm 2015 tăng 4,62%). Sản lượng thủy sản cộng dồn 06 tháng đầu năm 2016 ước đạt 19.198 tấn, tăng 8,85%, trong đó sản lượng khai thác đạt 19.088 tấn, tăng 8,81% so với 06 tháng đầu năm 2015.

Tuy nhiên, nhiều tổ đoàn kết trên biển vẫn chưa duy trì thông tin liên lạc (TTLL) với cơ quan chức năng; việc phối hợp hoạt động chưa thực sự hiệu quả. Một số tổ được thành lập nhưng hoạt động chưa đúng theo quy ước; còn nhiều hạn chế trong việc thành lập các tổ nghề do ngư dân có tư tưởng giấu ngư trường, chưa khai báo tọa độ với cơ quan chức năng... Do đó, hoạt động liên kết, hợp tác giữa các tổ KTHS của thành phố rất cần được điều chỉnh và xây dựng lại.

Trong lĩnh vực dịch vụ hậu cần trên cạn: Đà Nẵng có âu thuyền Thọ Quang là nơi neo trú tàu thuyền lớn nhất khu vực miền Trung. Địa điểm này có cảng cá và chợ đầu mối thủy sản nằm trong khu công nghiệp và dịch vụ thủy sản một cách đồng bộ và hợp lý, đã tạo nhiều thuận lợi cho hoạt động nghề cá của Đà Nẵng nói riêng và miền Trung nói chung. Tàu thuyền ngư dân vào cập cảng được hướng dẫn và bố trí mặt bằng trong chợ đầu mối để đưa ngay sản phẩm khai thác, đánh bắt vào bán hoặc vận chuyển đến các nhà máy chế biến thủy sản để chế biến; việc vận chuyển ở cự li gần giúp ngư dân tiết kiệm nhiều chi phí. Đồng thời, việc cảng cá nằm bên cạnh chợ đầu mối giúp ngư dân nắm bắt được thông tin về thị trường mặt hàng, giá cả, nhu cầu tiêu thụ.

Bên cạnh đó, hợp tác xã dịch vụ hậu cần nghề cá đầu tiên cũng đã được Liên minh Hợp tác xã thành phố hỗ trợ thành lập. Hợp tác xã Dịch vụ hậu cần nghề cá Sao Đỏ Đà Nẵng tuy mới chỉ có 10 thành viên (10 tàu), nhưng đều đã và đang tham gia trực tiếp vào hoạt động cung ứng dịch vụ hậu cần cho các tàu cá trong khu vực. Khi tham gia vào hợp tác xã, các hoạt động đơn lẻ, manh mún và tự phát trước đây sẽ không còn nữa, mà sẽ nhường chỗ cho việc liên kết chặt chẽ, hỗ trợ nhau trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Việc ra đời của Hợp tác xã Dịch vụ hậu cần nghề cá Sao Đỏ Đà Nẵng đang và sẽ góp phần nâng cao hiệu quả trong đánh bắt và tiêu thụ của các tàu cá, kéo dài thời gian đánh bắt của ngư dân trên biển và hạn chế phần nào việc ép giá của tư thương trong khâu tiêu thụ sản phẩm. Đồng thời, trong thời gian sắp tới, mô hình hợp tác xã này sẽ được khuyến khích mở rộng sang các lĩnh vực liên quan như: dịch vụ kho đông lạnh, dịch vụ cứu hộ cứu nạn trên biển và đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng tàu cá. Hiện tại, thành phố có 03 hợp tác xã dịch vụ hậu cần nghề cá nhưng chưa có liên kết hiệu quả giữa các hợp tác xã này.

Trong lĩnh vực vận tải biển: Theo Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 phê duyệt điều chỉnh Quy

hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và Quyết định số 2369/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ GTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Trung Trung Bộ (nhóm 3) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Cảng Đà Nẵng nằm trong nhóm 3 gồm 06 cảng biển là Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Kỳ Hà và Dung Quất; trong đó Cảng Đà Nẵng được xác định là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại 1) gồm các khu bến là Cảng Tiên Sa, Cảng Sơn Trà (Thọ Quang) và Cảng Liên Chiểu. Nằm trong vịnh Đà Nẵng, có diện tích 12 km² cùng hệ thống giao thông thuận lợi, Cảng Đà Nẵng hiện là một khâu quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của khu vực miền Trung Việt Nam. Hơn nữa, trong những năm qua, Cảng Đà Nẵng không ngừng nỗ lực đổi mới, phát triển theo hướng hiện đại và chuyên nghiệp trong việc cung cấp các dịch vụ cảng biển hoàn hảo và kết nối các hoạt động trong chuỗi logistics để trở thành cửa ngõ giao thương quốc tế hàng đầu của khu vực. Cảng Đà Nẵng còn là điểm đến thường xuyên của các tuyến tàu hàng hoá quốc tế từ châu Á như Hồng Kông, Singapore, Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc, cũng như các tàu châu Âu và châu Mỹ. Giai đoạn 2011 - 2016, tốc độ tăng trưởng hàng hóa của Cảng Đà Nẵng đạt mức trung bình 13%/ năm, container tăng trưởng hơn 20%/năm. Trong 09 tháng đầu năm 2016, sản lượng Cảng Đà Nẵng đạt 5,4 triệu tấn, trong đó container đạt hơn 233.000 TEU. Cảng Đà Nẵng đặt mục tiêu năm 2016 là 7,2 triệu tấn, trong đó container là 320.000 TEU. Theo kế hoạch, đến năm 2020 sẽ có khoảng 10 triệu tấn hàng thông qua Cảng, trong đó container đạt 450.000 TEU.

Tuy nhiên, hoạt động vận tải biển của Đà Nẵng vẫn chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế hiện có. Trước hết, cũng như các cảng biển của các địa phương khác, cảng Đà Nẵng bị chi phối bởi quy hoạch phát triển cảng biển toàn quốc. Miền Trung hiện nay có khoảng 1.200km đường biển, trong đó có 600km với mật độ cảng biển dày đặc, cứ khoảng từ 30-40km lại có một cảng. Cảng nào cũng xác định là cảng nước sâu, nhưng thực tế lại chỉ đón được tàu 30.000 tấn. Quy hoạch dân trải khiến cho việc liên kết vùng trong vận tải biển rất khó khăn. Đồng thời, lĩnh vực dịch vụ logistics tại thành phố chưa thực sự phát triển, chưa phát huy được vai trò hỗ trợ cho các ngành hàng xuất khẩu chủ lực của khu vực. Hiện tại, Đà Nẵng mới chỉ có khoảng 0,2% tổng doanh nghiệp giao thông vận tải tham gia cung cấp dịch vụ logistics, chủ yếu về dịch vụ giao nhận vận tải, kho bãi, bốc dỡ, đại lý vận tải. Bên cạnh đó, thành phố chưa tạo được sự hợp tác liên kết giữa các ngành, các doanh nghiệp trong địa bàn cũng như các cảng biển, các doanh nghiệp của các tỉnh lân cận trong khu vực miền Trung. Hiện nay, Đà Nẵng đang chú trọng triển khai các kế hoạch liên kết doanh nghiệp; đổi mới cơ chế, chính sách nhằm giảm thiểu các rào cản, tạo động lực, môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp nói chung và doanh nghiệp dịch vụ logistics phát triển bình đẳng và cạnh tranh lành mạnh.

Trong lĩnh vực du lịch biển: Du lịch là một ngành kinh tế đa ngành, liên vùng và xã hội hoá cao. Do vậy, sự phụ thuộc, lan toả về du lịch giữa các nước trong cùng khu vực, giữa các địa phương trong vùng là một tất yếu.

Tuy có nhiều lợi thế với những điểm đến hấp dẫn như Bà Nà, Ngũ Hành Sơn, bán đảo Sơn Trà, các bãi biển đẹp..., nhưng nhiều du khách vẫn coi Đà Nẵng là điểm trung chuyển giữa 2 di sản lớn là Cố đô Huế và đô thị cổ Hội An. Do đó, Đà Nẵng đã tăng cường hợp tác liên kết phát triển du lịch và du lịch biển của thành phố trong thời gian qua. Tháng 12/2006, thành phố đã ký biên bản hợp tác liên kết phát triển du lịch với 02 sở Du lịch tỉnh Thừa Thiên - Huế và tỉnh Quảng Nam nhằm tăng cường công tác xúc tiến quảng bá hình ảnh, tiềm năng thế mạnh của du lịch miền Trung nói chung và 03 địa phương nói riêng. Trước tiên là việc ba địa phương đã có những hành động hưởng ứng chuỗi sự kiện: “Đà Nẵng biển gọi”, “Hành trình Di sản” - Quảng Nam, “Lăng Cô huyền thoại biển” - Thừa Thiên Huế; đồng thời ngành du lịch ba địa phương đã phối hợp tổ chức roadshow tại thủ đô Băng Cốc - Thái Lan vào cuối tháng 7 năm 2007. Trong xu thế phát triển chung, năm 2007 là năm đầu tiên du lịch Đà Nẵng đạt ngưỡng một triệu khách du lịch, với doanh thu 606 tỷ đồng, tăng 39% so với năm 2006.

Từ năm 2006, Đà Nẵng đã liên kết với Thừa Thiên - Huế và Quảng Nam hàng năm triển khai các nội dung hoạt động trong chương trình liên kết “Ba địa phương, một điểm đến” từ năm 2006 như xây dựng ấn phẩm quảng bá chung: tập gấp chương trình du lịch ba địa phương, powerpoint giới thiệu hình ảnh du lịch của 03 địa phương tại các sự kiện.... Trong những năm gần đây, sự phối hợp tổ chức các hoạt động chung của 03 tỉnh càng tăng cường đã tạo nên những thuận lợi vững chắc, từ công tác quản lý nhà nước đến xác định thị trường trọng điểm, xây dựng sản phẩm đặc thù. Tại Hội nghị tổng kết hoạt động liên kết du lịch 03 địa phương Quảng Nam, Đà Nẵng và Thừa Thiên Huế diễn ra tại Đà Nẵng mới đây, cho thấy hiệu quả xúc tiến du lịch của 03 địa phương là rất tốt, nhất là sự chủ động trong xây dựng kế hoạch, quảng bá, giới thiệu, qua đó giúp tiết giảm chi phí cho mỗi địa phương nhưng vẫn làm cho sản phẩm du lịch mang tính liên vùng.

Trong thời gian qua, việc bắt tay liên kết trong các hoạt động quảng bá du lịch cũng như trong xây dựng chính sách quản lý, phát triển sản phẩm, nguồn lực du lịch đã góp phần từng bước định vị thương hiệu du lịch 03 địa phương như một điểm đến có giá trị và thú vị nhất ở Việt Nam với nhiều sản phẩm đa dạng, chất lượng dịch vụ tốt. Bên cạnh đó, thông qua các hoạt động chung, nhất là trong công tác quảng bá xúc tiến du lịch Quảng Nam, Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế đã từng bước hướng đến sự chuyên nghiệp.

Đồng thời, Đà Nẵng còn đẩy mạnh các hoạt động quảng bá, liên kết hợp tác phát triển du lịch của thành phố với các tỉnh/địa phương đang được quan tâm đẩy mạnh như tham gia nhiều chương trình roadshow, đón đoàn farmtrip, tái bản các ấn phẩm du lịch, tổ chức hội thảo giới thiệu tour du lịch Sơn Trà, hội chợ triển lãm quốc tế. Năm 2015 đến nay, Sở Du lịch Đà Nẵng đã tiến hành ký kết, triển khai các hoạt động xúc tiến quảng bá song phương, liên kết với các địa phương như thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Cần Thơ, Hải Phòng, Lâm Đồng, Nghệ An, Quảng Bình và các tỉnh duyên hải miền Trung; tham gia Hội chợ Du lịch Quốc tế Việt Nam -

VITM Hà Nội, Hội chợ Du lịch ITE-HCM, Hội chợ JATA và chương trình giới thiệu du lịch 3 địa phương tại Nhật Bản... để kết nối hỗ trợ trong công tác xúc tiến quảng bá hình ảnh du lịch giữa thành phố Đà Nẵng nói riêng và công tác phát triển du lịch nói chung với các địa phương.

Mặt khác, Đà Nẵng có vai trò quan trọng trong việc tổ chức con đường di sản miền Trung và nối dài tới không gian văn hoá công chiêng Tây Nguyên, chủ động kết nối du lịch miền Trung - Tây Nguyên với những điểm đến nổi tiếng của ba nước Đông Dương, tuyến Hành lang Kinh tế Đông - Tây để phát triển mạnh, bền vững du lịch trong vùng.

Bên cạnh đó, thành phố cũng đã phối hợp với ngành Hàng không (Vietnam Airlines và các hãng hàng không quốc tế có đường bay tới Đà Nẵng) để tăng cường hiện diện tại các sự kiện xúc tiến, quảng bá du lịch. Đồng thời, phối hợp với các doanh nghiệp kinh doanh du lịch tổ chức và tham gia các sự kiện du lịch trong và ngoài nước theo mô hình hợp tác công tư (Public Private Partnerships), góp phần nâng cao tính chuyên nghiệp, hiệu quả, tăng cường xã hội hóa trong công tác xúc tiến, quảng bá du lịch thành phố.

Kết quả rõ nét nhất của sự hợp tác liên kết trong phát triển du lịch và du lịch biển của thành phố là tổng thu du lịch giai đoạn 2011-2015 tăng bình quân hàng năm đạt 32,84% (tăng gấp 3,9 lần so với giai đoạn 2006-2010). Năm 2011, tổng thu du lịch đạt 4.600 tỷ đồng, đến năm 2015 đạt 12.817 tỷ đồng, tăng gấp 3 lần so với năm 2011.

Trong lĩnh vực đào tạo nguồn nhân lực: Đà Nẵng là trung tâm đào tạo nguồn nhân lực phát triển kinh tế biển, song, đào tạo chuyên sâu về hàng hải và thủy sản thì cần phải liên kết với các địa phương khác.

Bảng 1. Phân bố các cơ sở đào tạo tại các tỉnh duyên hải miền Trung

(ĐVT: cơ sở)

Địa phương	Đại học	Cao đẳng	Tổng cộng
Thừa Thiên - Huế	12	3	15
Đà Nẵng	13	14	27
Quảng Nam	3	6	9
Quảng Ngãi	2	2	4
Bình Định	2	2	4
Phú Yên	3	2	5
Khánh Hòa	4	2	6
Tổng cộng	39	31	70

(Nguồn: Bộ giáo dục và Đào tạo; trang Web của các cơ sở trong vùng)

Bảng số liệu trên cho thấy các cơ sở đào tạo (đại học và cao đẳng) tập trung nhiều nhất ở thành phố Đà Nẵng, tiếp đến là tỉnh Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam. Riêng Đại học Đà Nẵng là đại học vùng trọng điểm quốc gia đa ngành, có vai trò trọng yếu trong đào tạo nguồn nhân lực và nghiên cứu khoa học về liên vùng kinh tế biển. Đặc biệt, Đại học Đà Nẵng đã phối hợp với các trường đại học

của Cộng hòa Pháp (Đại học Tu-lông Đơ Va, Đại học Pa-ri 6, Viện Công nghệ Dầu và Khí Pa-ri) để mở chuyên ngành Công nghệ lọc và hóa dầu. Sau khi tốt nghiệp chuyên ngành này, hầu hết sinh viên về làm việc tại Nhà máy Lọc dầu Dung Quất (Quảng Ngãi), Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam. Đại học Đà Nẵng cũng là nơi đầu tiên ở Việt Nam đào tạo thạc sĩ chuyên ngành Logistics khi hợp tác với Đại học Li-gơ của Vương quốc Bỉ (bằng thạc sĩ do Đại học Li-gơ cấp). Số lượng học viên này đang phát huy hiệu quả năng lực chuyên môn tại các công ty cảng biển, công ty kho vận tại miền Trung và cả nước. Ngoài ra, Đại học Đà Nẵng còn mở các chuyên ngành đào tạo mới, như Công trình thủy, Phát triển nguồn nước, Sinh thái học,... đáp ứng kịp thời nhu cầu nguồn nhân lực trước hết là cho Vùng.

Tuy nhiên, trong số 70 cơ sở nói trên gần như chỉ mới có 1 cơ sở ở Nha Trang (Khánh Hòa) có ngành chuyên sâu đào tạo nhân lực kinh tế biển. Mặt khác, mối liên kết, hợp tác, chia sẻ nguồn lực giữa các cơ sở trong vùng cũng chưa được xác lập, gần như “mạnh ai, người đó chạy”, “đèn nhà ai nhà đó sáng”. Đó là lí do đưa đến sự chông chéo trong ngành nghề đào tạo giữa các cơ sở trong Vùng, hậu quả là số lượng đào tạo lớn nhưng chất lượng nguồn nhân lực chưa thực sự đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế biển.

Trong lĩnh vực thông tin liên lạc biển: Tính đến tháng 12 năm 2016, thành phố đã hỗ trợ 91 máy ICOM cho các tổ KTHS, hỗ trợ cước sử dụng máy bộ đàm HF (ICOM) cho các tàu cá theo Chương trình viễn thông công ích (4 triệu đồng/năm), thành lập 45 tổ TTLL tàu cá, hỗ trợ 300 máy trực canh cho các tàu cá. Hiện nay 100% tàu cá từ 20CV trở lên tại Đà Nẵng (gồm 1.225 tàu) khai thác từ tuyến lộng trở ra đã trang bị hệ thống TTLL, máy định vị, trong đó có 193 máy thông tin tầm xa (ICOM), 1.039 máy bộ đàm tầm ngắn và 917 máy định vị. Đối với 587 tàu cá tham gia tổ KTHS, 100% tàu cá từ 20CV trở lên (413 tàu) đã được trang bị hệ thống TTLL, trong đó, 152 tàu trang bị máy TTLL tầm xa, 261 tàu trang bị máy bộ đàm tầm ngắn.

Thực hiện quyết định số 30/2007/QĐ-UBND của UBND thành phố “về việc ban hành quy chế quản lý TTLL giữa các tổ KTHS xa bờ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng”, Chi cục Thủy sản đã phối hợp với các địa phương, bộ đội biên phòng tuyên truyền, vận động các tổ KTHS xa bờ thành lập thêm tổ TTLL, trong đó thành viên tổ TTLL là thuyền trưởng trực tiếp đi khai thác. Đến nay, thành phố đã có 45 tổ TTLL với 191 thành viên tham gia. Tổ TTLL chịu trách nhiệm điều hành hoạt động của các tàu thành viên trong tổ khi đi khai thác và báo cáo tình hình hoạt động cho các cơ quan chức năng khi có yêu cầu. Qua đó, các tàu trong tổ đã hình thành mạng lưới kết nối TTLL giữa các tàu với nhau và giữa biển với đất liền, các tàu cá đã thường xuyên trao đổi các thông tin dự báo thời tiết, tình hình khai thác, giá thu mua sản phẩm, hỗ trợ giúp nhau khi có sự cố, chia sẻ ngư trường... Các tàu khai thác của thành phố đã nắm được các thông tin chính xác, kịp thời nên đã chủ động trong việc phòng tránh bão, áp thấp nhiệt đới.

Từ năm 2010 đến nay, trong điều kiện bình thường,

các tàu cá hoạt động từ vùng khơi trở ra phải giữ liên lạc liên tục 24/24 giờ trong ngày với các Đài thông tin Biên phòng Đà Nẵng trên tần số 9105 kHz; hệ thống Đài Thông tin Duyên hải Việt Nam trên tần số 7903 kHz và các tàu cá trong khu vực. Đối với các trường hợp khẩn cấp, các thông tin cấp cứu nhận được đều được gửi trực tiếp đến các cơ quan tìm kiếm cứu nạn như Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn Hàng hải, Trung tâm An ninh Hàng hải, Cảng vụ hàng hải, Ban Chỉ huy Phòng chống lụt bão và Tìm kiếm cứu nạn các tỉnh thành ven biển, Bộ đội biên phòng, Hải quân... để phối hợp tìm kiếm cứu nạn. Đồng thời, hệ thống Đài Thông tin Duyên hải Việt Nam cũng gửi ngay các thông tin cấp cứu này cho các tàu đang hoạt động ở lân cận khu vực bị nạn qua phương thức DSC, thoại hoặc vệ tinh để các tàu thuyền này tham gia vào việc cứu nạn. Nhìn chung, hệ thống TTLL tàu thuyền khai thác được hình thành nhằm phục vụ tốt cho việc TTLL giữa tàu và tàu, giữa tàu và đất liền, đảm bảo an toàn cho các tàu thuyền khi khai thác trên biển. Tuy nhiên, một số tổ KTHS xa bờ thực hiện công tác TTLL hai chiều giữa các tàu thuyền khai thác trong tổ với nhau và giữa tổ với cơ quan chức năng trên đất liền còn hạn chế, bị động và nhiều trường hợp chưa thực hiện được.

Trong lĩnh vực nghiên cứu khoa học: Trong sự phát triển của mình, thành phố Đà Nẵng luôn coi trọng hoạt động điều tra nghiên cứu khoa học về môi trường biển (nguồn thải, tải lượng chất thải) hay hệ sinh thái biển. Vì nguồn lợi thủy sản biển là một căn cứ quan trọng nhằm xây dựng chính sách phát triển kinh tế, bảo vệ môi trường vùng biển ven bờ của thành phố, như đề tài “Điều tra, đánh giá tài nguyên, môi trường vùng vịnh Đà Nẵng” đã xây dựng được 11 hệ thống bản đồ chuyên đề về tài nguyên, môi trường Vịnh Đà Nẵng như hiện trạng và ô nhiễm môi trường nước, hiện trạng và ô nhiễm trầm tích, hiện trạng địa chất môi trường, phân bố và dự báo triển vọng tài nguyên khoáng sản biển và sự phân bố tài nguyên sinh vật biển... từ đó xây dựng được định hướng phát triển tổng hợp đa mục đích vùng vịnh Đà Nẵng theo các ưu tiên khác nhau trong việc khai thác và phát triển kinh tế của thành phố Đà Nẵng, đồng thời đưa ra các cảnh báo về những nguy cơ gây ô nhiễm, xung đột môi trường và làm cạn kiệt tài nguyên trong vịnh Đà Nẵng, những tai biến địa chất, biến đổi khí hậu có thể xảy ra làm ảnh hưởng đến vùng Vịnh Đà Nẵng. Đồng thời, thành phố có 07 đề tài, dự án nghiên cứu khoa học về tài nguyên, môi trường biển thành phố Đà Nẵng được thực hiện từ năm 2006 đến nay. Kết quả nghiên cứu của các đề tài khoa học đã cung cấp cơ sở dữ liệu quan trọng về tài nguyên sinh vật biển, mô tả về đặc điểm độ sâu, địa hình, địa mạo của Vịnh Đà Nẵng cũng như tài nguyên khoáng sản biển, đặc điểm địa chất môi trường biển. Các đề tài cũng đưa ra các giải pháp quản lý tổng hợp vùng biển ven bờ Đà Nẵng, các biện pháp, kế hoạch ứng phó với các sự cố môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, tai biến địa chất... cũng như xây dựng định hướng phát triển tổng hợp đa mục đích theo các ưu tiên khác nhau như phát triển các ngành kinh tế biển, khai thác và chế biến thủy sản, giao thông, thương mại, du lịch, dịch vụ hàng hải, dịch vụ hậu cần nghề cá... gắn với giải quyết các vấn đề xã hội như nâng cao đời sống vật chất tinh thần, giảm nhẹ xung đột

môi trường, bảo vệ tài nguyên môi trường, bảo tồn đa dạng sinh học; áp dụng các công nghệ nuôi trồng, khai thác, đánh bắt và chế biến thủy sản thân thiện môi trường. Đồng thời các kết quả nghiên cứu cũng đã cảnh báo về mức độ suy giảm của tài nguyên biển và các nguyên nhân gây suy giảm, từ đó có kế hoạch khắc phục và bảo vệ tài nguyên biển. Tuy nhiên, đến năm 2016, Đà Nẵng chưa có đề tài nghiên cứu mang tính tổng hợp và quy mô lớn để có thể cập nhật và hệ thống hóa cơ sở dữ liệu tài nguyên và môi trường biển đảo một cách toàn diện [6].

2.3. Một số giải pháp chủ yếu

Để đẩy mạnh liên kết vùng, hợp tác phát triển kinh tế biển của thành phố Đà Nẵng đạt hiệu quả cao, người viết đề xuất một số giải pháp chủ yếu sau đây:

Một là, xây dựng cơ chế liên kết vùng, ưu tiên triển khai các dự án kết nối hạ tầng giao thông cả trên không, trên sông và trên biển. Đà Nẵng cần phân công một bộ phận chuyên trách về công tác liên kết, chủ động phối hợp với các địa phương trong vùng tổ chức những cuộc họp, cuộc tọa đàm hoặc hội thảo khoa học chuyên sâu về liên kết kinh tế biển trong và ngoài vùng để kịp thời thông tin, tháo gỡ những vướng mắc trong việc triển khai các dự án liên kết với tinh thần bình đẳng, các bên cùng hưởng lợi.

Hai là, tăng cường phối hợp và nâng cao năng lực khai thác các tổ chức nghiên cứu và phát triển về kinh tế biển trong Vùng. Đẩy mạnh các mối quan hệ, hợp tác quốc tế với các tổ chức kinh doanh dịch vụ du lịch có điều kiện tương đồng về môi trường kinh tế biển như Đà Nẵng trong việc liên kết, tổ chức thành công logistics, nhập khẩu thủy sản.

Ba là, thành lập văn phòng đại diện Đà Nẵng tại một số nước (Hàn Quốc, Trung Quốc, Malaysia, Thái Lan...) để phối hợp quảng bá xúc tiến đầu tư, xúc tiến du lịch, phát huy chức năng Văn phòng Đại diện Đà Nẵng tại Nhật Bản để quảng bá du lịch, tiềm năng kinh tế hàng hải và xuất khẩu thủy sản của Đà Nẵng.

Bốn là, làm tốt công tác tuyên truyền, vận động các cá nhân, doanh nghiệp người Việt Nam đang sinh sống, làm ăn ở nước ngoài và sự hỗ trợ của các cơ quan đại diện ngoại giao Việt Nam tại nước ngoài; các hội Việt kiều ở nước ngoài, hội du học sinh Việt Nam ở nước ngoài để tổ chức, quảng bá thực hiện các hoạt động xúc tiến đầu tư vào Đà Nẵng.

Năm là, đẩy mạnh các hoạt động liên kết trực tiếp giữa ba địa phương Đà Nẵng - Quảng Nam - Thừa Thiên Huế năm 2017 và những năm tiếp theo, các hoạt động liên kết giữa Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung – Tây Nguyên, tiếp tục liên kết có hiệu quả với các trung tâm kinh tế, du lịch lớn như: Hà Nội, TP.HCM, Hải Phòng, Cần Thơ, Lâm Đồng.... để sử dụng có hiệu quả hệ thống dịch vụ,

dịch vụ du lịch biển cao cấp, hạ tầng kinh tế, kỹ thuật hiện đại, đa dạng của Đà Nẵng.

Sáu là, có cơ chế năng động, hội nhập trong việc thu hút các tập đoàn du lịch, logistics, chế biến thủy sản lớn ở các nước trong khu vực và trên thế giới để phát triển kinh tế biển của thành phố một cách bền vững, lợi dụng uy tín thương hiệu của các tập đoàn này để hợp tác, liên kết phát triển mà vẫn đảm bảo những nguyên tắc, thông lệ trong hội nhập quốc tế, các bên đều bình đẳng và cùng có lợi [6].

3. Kết luận

Liên kết kinh tế để phát triển kinh tế biển là việc làm cần thiết hiện nay đối với Đà Nẵng. Tuy nhiên, trong điều kiện mà lợi ích phát triển của mỗi địa phương không chỉ có điểm tương đồng, mà còn chứa đựng cả những dị biệt, thậm chí mâu thuẫn lợi ích. Mặt khác, sự liên kết không làm mất đi động lực cạnh tranh, tính năng động sáng tạo của từng địa phương; đồng thời phải biến thành sức mạnh tổng hợp lực về kinh tế của Vùng. Do đó, thành phố cần tập trung vào những hướng liên kết, hợp tác thật sự đem lại hiệu quả tối ưu nhất cho sự phát triển kinh tế - xã hội nói chung và kinh tế biển nói riêng. Bên cạnh việc phát huy tiềm năng và khắc phục hạn chế của mình, Đà Nẵng cùng với các địa phương trong Vùng duyên hải miền Trung cần tiếp tục thống nhất về sự cần thiết xây dựng, thực thi các chính sách và cơ chế liên kết phát triển chung của cả Vùng, bảo đảm sự phát triển nhanh và bền vững; hướng tới tương lai một vùng duyên hải phồn vinh của đất nước.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bùi Duy Hoàng, *Vùng và liên kết vùng trong phát triển kinh tế xã hội*, <http://svec.org.vn/index.php/nghien-cuu/Nghien-cuu-Trao-doi/Vung-va-lien-ket-vung-trong-phat-trien-kinh-te-xa-hoi-44/>
- [2] Nguyễn Văn Huan, *Liên kết vùng từ lý luận đến thực tiễn*, <http://ecna.gov.vn/ct/ht/Lists/BaiViet/Attachments/174/Lien%20ke%20vung%20-20tu%20ly%20luan%20den%20thuc%20tien%20-%20TS%20Nguyen%20Van%20Huan.pdf>
- [3] Cung Thị Tuyết Mai, Nguyễn Quốc Toàn, *Liên kết vùng trong phát triển kinh tế biển, đảo gắn với quốc phòng - an ninh tại 7 tỉnh, thành phố duyên hải miền Trung*, https://www.nxbctqg.org.vn/index.php?option=com_content&view=article&id=6768:2016-09-08-09-13-51&catid=112:tin-van-hoa-tu-tuong&Itemid=488
- [4] Thành ủy - Ủy ban Nhân dân Thành phố Đà Nẵng, *Kỷ yếu Hội thảo Khoa học Liên kết Phát triển 7 tỉnh duyên hải miền Trung*, Đà Nẵng, 7/2011.
- [5] Bùi Tất Thắng, *Liên kết vùng để phát triển và thu hút đầu tư*, <http://khucongnghep.com.vn/tabid/65/articletype/ArticleView/articleId/1094/default.aspx>
- [6] Viện Nghiên cứu Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng, *Dự thảo Báo cáo nghiên cứu đề án Phát triển ngành kinh tế biển thành phố Đà Nẵng đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2025*, Đà Nẵng, 2016.