ĐẨY MẠNH CÔNG NGHIỆP BIỂN Ở VIỆT NAM: THÀNH TỰU VÀ VẤN ĐỀ ĐẶT RA

ThS. Nguyễn Thị Thanh*

Bài viết đề cập về các vấn đề liên quan đến đẩy mạnh công nghiệp biển ở Việt Nam hiện nay. Nghiên cứu này tập trung vào tìm hiểu, thống kê, phân tích các số liệu liên quan đến các vấn đề như tốc độ tăng trưởng GDP, GRDP bình quân đầu người, năng suất lao động chỉ số sản xuất công nghiệp ở các vùng ven biển Việt Nam. Từ đó đưa ra hàm ý về phát triển cho công nghiệp biển của Việt Nam trong thời gian tới.

• Từ khóa: *công nghiệp biển, Việt Nam, thành tựu, phát triển.*

This paper discusses issues related to promoting the marine industry in Vietnam today. The study focuses on exploring, compiling, and analyzing data related to GDP growth rate, per capita GRDP, labor productivity, and industrial production indexes in Vietnam's coastal regions. Based on the findings, the paper provides implications for the development of Vietnam's marine industry in the coming period.

• Key words: *marine industry, Vietnam, achievements, development.*

Ngày nhận bài: 10/10/2025
Ngày gửi phản biện: 31/01/2026
Ngày duyệt đăng: 11/02/2026

DOI: https://doi.org/10.71374/jfarv.v26.i307.10

1. Giới thiệu

Công nghiệp biển được hiểu như một hệ thống các hoạt động kinh tế dựa vào khai thác và sử dụng tài nguyên từ biển, vùng ven bờ và hải đảo, đồng thời bao gồm các dịch vụ hậu cần và hỗ trợ kỹ thuật gắn với biển nhằm tạo ra giá trị gia tăng. Nghị quyết 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045 xác định phạm vi của công nghiệp biển rất rộng, trải từ khai thác và chế biến dầu khí, sản xuất điện gió trên biển, công nghiệp đóng và sửa chữa tàu, đến khai thác - chế biến thủy sản, dịch vụ du lịch biển, vận tải và logistics hàng hải, khai thác khoáng sản dưới đáy biển và các loại hình năng lượng tái tạo từ biển. Số liệu của Tổng cục Thống kê (2023) cho thấy khu vực kinh tế biển mở rộng chiếm khoảng 47-48% GDP của các địa phương ven biển và duy trì xu hướng tăng trưởng ổn định. Điều này phản ánh tác động lan tỏa đáng kể của các ngành công nghiệp biển đối với sự phát triển kinh tế của toàn vùng. Sự lớn mạnh của các ngành công nghiệp gắn với biển đã tạo điều kiện để nhiều tỉnh ven biển tái cơ cấu nền kinh tế theo hướng ưu tiên công nghiệp và dịch vụ, thay dần mô hình tăng trưởng phụ thuộc vào nông nghiệp và khai thác thủy sản truyền thống. Các khu kinh tế ven biển như Dung Quất, Vân Phong hay Nghi Sơn hiện đã hình thành những trung tâm công nghiệp - cảng biển quy mô lớn, đóng vai trò đầu tàu thúc đẩy phát triển cho toàn khu vực (Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2022). Những lĩnh vực công nghiệp gắn với biển như vận tải hàng hải, dịch vụ logistics, khai thác - chế biến dầu khí hay chế biến thủy sản đã tạo điều kiện để Việt Nam tăng năng lực xuất khẩu và hội nhập sâu hơn vào mạng lưới cung ứng toàn cầu. Đáng chú ý, ngành đóng tàu cùng hệ thống cảng biển phát triển mạnh đã góp phần nâng tầm vai trò của Việt Nam trên các tuyến vận chuyển quốc tế, nơi xử lý hơn 90% tổng khối lượng thương mại toàn thế giới (UNCTAD, 2022). Sự phát triển của các ngành công nghiệp gắn với biển đã góp phần hình thành hàng triệu cơ hội việc làm trong các lĩnh vực như khai thác và chế biến thủy sản, dịch vụ du lịch ven biển - hải đảo, vận tải và logistics, cũng như xây dựng các công trình trên biển. Theo số liệu của GSO (2022), các tỉnh ven biển hiện thu hút gần 24% tổng lao động của Việt Nam, trong đó một bộ phận lớn làm việc trực tiếp trong những ngành thuộc hệ thống công nghiệp biển. Tuy nhiên, hiện nay các nghiên cứu về công nghiệp biển tổng hợp theo mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển công nghiệp biển chưa nhiều và sâu, các nghiên cứu tách rời từng ngành nên thiếu góc nhìn hệ thống. Vì vậy, nghiên cứu "Đẩy mạnh công nghiệp biển ở Việt Nam: Thành tựu và vấn đề đặt ra" là rất cần thiết.

2. Bối cảnh nghiên cứu

Sự phát triển của các ngành công nghiệp gắn với biển giúp nâng cao hiệu quả khai thác nhiều loại tài nguyên biển, từ khoáng sản, nguồn năng lượng gió - sóng - thủy triều đến nguồn lợi thủy sản và không

* *Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội; email: ntthanh.llct@hunre.edu.vn*

gian biển dành cho vận tải, du lịch hay hàng hải. Báo cáo của OECD (2016) dự báo quy mô kinh tế biển thế giới có thể chạm ngưỡng 3.000 tỷ USD vào năm 2030, trong đó các ngành công nghiệp biển là nhóm đóng góp chủ đạo vào giá trị tạo ra. Nghiên cứu của Lusty, P.A. and Murton, B.J. (2018), chỉ ra trong bối cảnh diện tích đất tự nhiên bị suy giảm và ngày càng hạn hẹp, vai trò của biển đối với sự phát triển của nhân loại trở nên quan trọng hơn bao giờ hết. Tại Trung Quốc, do áp lực dân số lớn và quỹ đất bình quân đầu người ít, các ngành liên quan đến kinh tế biển - đặc biệt là công nghiệp hàng hải - đã nổi lên như một trụ cột thiết yếu trong nền kinh tế quốc gia. Ngoài ra, nghiên cứu của Wang S, Xing L, Chen H (2020), cho rằng kinh tế biển của Trung Quốc phát triển muộn hơn so với nhiều quốc gia khác, và quá trình mở rộng ngành hàng hải chủ yếu dựa trên tăng trưởng theo chiều rộng, tức là gia tăng đầu vào về quy mô. Do cơ cấu ngành chưa hợp lý, khoảng cách lớn giữa khu vực hàng hải truyền thống và các ngành biển mới đã làm suy giảm hiệu quả hoạt động. Bên cạnh đó, việc ứng dụng công nghệ còn chậm và nhận thức về phát triển hàng hải theo hướng bền vững chưa đầy đủ khiến các tác động tiêu cực đến môi trường, đặc biệt là ô nhiễm, ngày càng trầm trọng trong quá trình phát triển lĩnh vực này. Bên cạnh đó, Li, C.G. and Yang, B. (2019) đưa ra kết quả nghiên cứu cho thấy, việc điều chỉnh cơ cấu ngành theo hướng thu gọn hoặc sắp xếp lại đôi khi làm suy giảm hiệu quả kinh tế. Ngược lại, quá trình nâng cấp và mở rộng cơ cấu công nghiệp theo hướng hiện đại hóa lại góp phần cải thiện rõ rệt hiệu quả hoạt động của nền kinh tế.

Từ tổng quan cho thấy, Việt Nam để có thể thực hiện hiệu quả của công nghiệp biển nghiên cứu về vai trò mà nó mang lại cũng như những vấn đề về xác định cơ cấu ngành, các vấn đề liên quan đến môi trường biển cũng là rất cần thiết đối với đẩy mạnh công nghiệp biển.

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu về những thành tựu và vấn đề đặt ra của công nghiệp biển ở Việt Nam hiện nay, tác giả sử dụng các phương pháp như sau:

Thứ nhất, phương pháp thu thập các văn bản, nghị quyết, chiến lược liên quan đến kinh tế biển, thu thập báo cáo khoa học, bài báo quốc tế về công nghiệp biển, quan sát các hiện tượng, thu thập, phân tích và xử lý số liệu thể hiện thực trạng của đẩy mạnh công nghiệp biển.

Thứ hai, phương pháp phân tích những thành tựu của công nghiệp biển, tổng hợp, so sánh, đánh giá về những kết quả của công nghiệp biển đến phát triển kinh tế xã hội của Việt Nam. Từ những đánh giá đó đưa ra các ý kiến thảo luận về sự phát triển tiếp theo trong giai đoạn tới của công nghiệp biển.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Thành tựu

Việt Nam với khoảng ba phần tư lãnh thổ gắn liền với biển. Bình quân 1 km² đất liền tương ứng gần 3 km² vùng đặc quyền kinh tế trên biển - cao hơn khoảng 1,6 lần so với mức trung bình toàn cầu. Với mỗi 100 km² diện tích đất liền lại có khoảng 1 km đường bờ biển, vượt xa chuẩn trung bình thế giới khoảng sáu lần. Trên dải ven biển cả nước hiện tồn tại hơn 100 cảng biển, gần 50 vụng, vịnh cùng hơn 112 cửa sông, cửa lạch đổ ra biển, thêm vào đó là hệ thống hơn 3.000 đảo lớn nhỏ hình thành các cụm và tuyến đảo ven bờ, cùng hai quần đảo xa bờ là Hoàng Sa và Trường Sa. Những đặc điểm này tạo nên sắc thái riêng của không gian lãnh thổ Việt Nam, góp phần hình thành nguồn tài nguyên biển - ven biển phong phú, là nền tảng cho mục tiêu phát triển kinh tế biển theo hướng bền vững và có sức cạnh tranh. Từ xa xưa, biển đã là nơi cư trú, là không gian sinh kế và an toàn của người Việt. Mối quan hệ giữa cộng đồng cư dân Việt Nam với biển được duy trì qua nhiều thế hệ. Hiện nay, các tỉnh và thành phố ven biển tập trung hơn một nửa dân số cả nước, đa số người lao động gắn với các lĩnh vực kinh tế liên quan đến biển. Các địa phương ven biển đóng góp trên 60% GDP của Việt Nam. Vì vậy, phát triển kinh tế biển luôn được xem là động lực then chốt cho tăng trưởng kinh tế - xã hội, bảo vệ môi trường, đồng thời giữ vai trò trụ cột trong bảo đảm quốc phòng, an ninh và thúc đẩy hợp tác quốc tế. Trong giai đoạn 2011-2020, các địa phương nằm dọc theo dải ven biển duy trì mức tăng trưởng kinh tế trung bình khoảng 6,4% mỗi năm. Hệ thống khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất và các cụm công nghiệp ven biển không ngừng mở rộng, giữ vai trò ngày càng lớn trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội trên phạm vi cả nước. Đến năm 2020, thu nhập bình quân đầu người tại các tỉnh ven biển đạt khoảng 84,4 triệu đồng, nhỉnh hơn so với mức trung bình toàn quốc là 82,7 triệu đồng. Trên phạm vi cả nước, hệ thống phát triển ven biển đã mở rộng với 19 khu kinh tế và 241 khu công nghiệp nằm dọc theo bờ biển. Bên cạnh đó, nhiều cảng biển quy mô lớn, được đầu tư theo tiêu chuẩn hiện đại, đã được đưa vào vận hành và có khả năng đón tàu trọng tải cao, tiêu biểu như Cái Mép - Thị Vải ở Bà Rịa-Vũng Tàu và Lạch Huyện tại Hải Phòng theo nghiên cứu của Minh Trang (2022).

Bảng 1: GRDP bình quân đầu người các vùng kinh tế trọng điểm so với GDP bình quân đầu người cả

nước (Lần)

Năm	Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ	Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung	Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam	Vùng Kinh tế trọng điểm Đồng bằng Sông Cửu Long
2013	1,41	0,82	1,81	0,65
2014	1,38	0,80	1,79	0,67
2015	1,41	0,82	1,72	0,67
2016	1,41	0,82	1,68	0,68
2017	1,41	0,82	1,66	0,68
2018	1,42	0,84	1,65	0,69
2019	1,42	0,83	1,62	0,68
2020	1,44	0,83	1,56	0,67
2021	1,48	0,82	1,53	0,66
2022	1,46	0,84	1,51	0,67
2023	1,46	0,83	1,49	0,70
2024	1,44	0,81	1,46	0,70

Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Bảng số liệu cho thấy sự phân hóa rõ rệt về mức GRDP bình quân đầu người giữa các địa phương ven biển thuộc vùng kinh tế trọng điểm và mặt bằng chung của cả nước trong giai đoạn 2013-2024. Trong đó, hai vùng kinh tế trọng điểm là Bắc Bộ và phía Nam luôn duy trì mức GRDP bình quân đầu người cao hơn đáng kể so với GDP bình quân đầu người của cả nước, trong khi vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long liên tục ở mức thấp hơn. Cục Thống kê (2026) về quy mô GDP theo giá hiện hành năm 2025 ước đạt 12.847,6 nghìn tỷ đồng, tương đương 514 tỷ USD, tăng 38 tỷ USD so với năm 2024 (476 tỷ USD). GDP bình quân đầu người năm 2025 theo giá hiện hành ước đạt 125,5 triệu đồng/người, tương đương 5.026 USD, tăng 326 USD so với năm 2024 (4.700 USD).

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê (2024), năng suất lao động bình quân của cả nước tăng từ 85,2 triệu đồng/lao động năm 2013 lên 188,7 triệu đồng/lao động năm 2022, tương ứng mức tăng tuyệt đối 103,5 triệu đồng và tăng khoảng 2,21 lần sau chín năm. Trong khi đó, các địa phương ven biển ghi nhận mức tăng từ 89,7 triệu đồng lên 196,9 triệu đồng/lao động, tăng tuyệt đối 107,2 triệu đồng và đạt hệ số tăng khoảng 2,19 lần. Về tốc độ tăng bình quân năm, hai nhóm có xu hướng tương đối tương đồng, tuy nhiên khu vực ven biển duy trì mức năng suất cao hơn trong toàn bộ giai đoạn nghiên cứu. Trong đó năng suất lao động của toàn nền kinh tế Việt Nam năm 2023 theo giá hiện hành đạt khoảng 199,3 triệu đồng/lao động/năm. Năng suất lao động ước tính theo địa phương ven biển năm 2023 một số địa phương ven biển như Quảng Ninh khoảng 467,3 (triệu đồng/lao động), Hải Phòng khoảng 387,8, Thái Bình khoảng 121,8 (triệu đồng/lao động).

Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) của Việt Nam và một số địa phương ven biển giai đoạn 2015-2024 cho thấy những xu hướng và mức độ phân hóa rõ nét. Trong giai đoạn 2015-2019, IIP của cả nước duy trì ở mức cao và tương đối ổn định, phản ánh đà tăng trưởng công nghiệp tích cực trước các cú sốc bên ngoài. Tuy nhiên, từ năm 2020, chỉ số này suy giảm mạnh do tác động của đại dịch COVID-19, phục hồi chậm trong giai đoạn 2021-2022 và tiếp tục chững lại vào năm 2023 trước bối cảnh kinh tế toàn cầu khó khăn, trước khi cải thiện trở lại vào năm 2024. Ở cấp độ địa phương, các tỉnh, thành phố ven biển nhìn chung có mức IIP cao hơn hoặc tương đương mức trung bình cả nước, song mức độ ổn định và tốc độ tăng trưởng có sự khác biệt đáng kể. Hải Phòng nổi bật là địa phương có chỉ số IIP cao và duy trì tăng trưởng ổn định trong suốt giai đoạn nghiên cứu, phản ánh vai trò trung tâm công nghiệp, logistics và cảng biển lớn. Quảng Ninh đạt kết quả tích cực trong những năm gần đây, gắn với quá trình chuyển dịch cơ cấu công nghiệp theo hướng giảm phụ thuộc vào khai khoáng, tăng tỷ trọng công nghiệp chế biến, chế tạo và năng lượng. Ngược lại, Đà Nẵng, Cà Mau và Bà Rịa - Vũng Tàu cho thấy mức biến động lớn hơn, phản ánh hạn chế về quy mô, cơ cấu ngành và khả năng chống chịu trước các biến động kinh tế - xã hội.

Bảng 2: Chỉ số sản xuất công nghiệp (IIP) của cả nước và một số địa phương ven biển (%)

Năm	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cả nước	109,8	107,4	111,3	110,1	109,1	103,3	104,7	107,4	101,3	108,2
Quảng Ninh	105,2	100,1	103,1	108,7	113,5	108,9	113,5	106,0	109,6	107,0
Hải Phòng	116,6	116,9	120,0	125,3	124,3	114,6	118,7	114,4	112,6	114,1
Đà Nẵng	113,1	113,2	109,5	106,6	104,3	89,6	97,7	106,8	97,5	107,1
Cà Mau	100,8	98,2	103,4	108,2	106,1	104,3	100,0	105,5	99,5	107,3
Bà Rịa Vũng Tàu	100,9	96,1	96,2	99,4	102,1	93,3	95,5	105,7	99,4	102,7

Nguồn: Cục Thống kê, 2025

Vấn đề đặt ra

Từ các thành tựu đã phân tích ở trên cho thấy một số những vấn đề đặt ra cho đẩy mạnh công nghiệp biển như sau:

Thứ nhất, mặc dù công nghiệp và kinh tế ven biển đóng góp lớn vào GDP và tăng trưởng khá ổn định, song sự phát triển vẫn còn dựa nhiều vào mở rộng quy mô, khai thác tài nguyên và lao động, trong khi hàm lượng công nghệ và giá trị gia tăng chưa cao. Trong bối cảnh thế giới đang chuyển mạnh sang mô hình công nghiệp biển dựa trên đổi mới sáng tạo, công nghệ cao và kinh tế tri thức, Việt Nam đứng trước yêu cầu phải tái cấu trúc công nghiệp biển theo hướng phát triển chiều sâu.

Thứ hai, số liệu cho thấy sự khác biệt rất lớn về GRDP bình quân đầu người, năng suất lao động và IIP giữa các địa phương ven biển. Một số trung tâm như Hải Phòng, Quảng Ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu giữ vai trò đầu tàu, trong khi nhiều địa phương khác tăng trưởng chậm và thiếu bền vững. Điều này đặt ra yêu cầu liên kết vùng ven biển, hình thành chuỗi giá trị

công nghiệp biển thống nhất, tránh phát triển manh mún và cạnh tranh nội vùng.

Thứ ba, giai đoạn 2020-2021 cho thấy công nghiệp ven biển, đặc biệt là các ngành gắn với du lịch, logistics truyền thống và khai thác tài nguyên, dễ bị tổn thương trước các cú sốc toàn cầu như đại dịch Covid-19. Trong khi đó, xu hướng thế giới nhấn mạnh đến khả năng chống chịu, đa dạng hóa chuỗi cung ứng và công nghiệp xanh, Việt Nam cần nâng cao chất lượng tăng trưởng thay vì chỉ chú trọng tốc độ.

Thứ tư, sự mở rộng nhanh của khu công nghiệp, khu kinh tế và cảng biển ven bờ làm gia tăng áp lực lên hệ sinh thái biển, môi trường ven bờ và tài nguyên thiên nhiên. Trong khi đó, xu hướng toàn cầu hiện nay là phát triển công nghiệp biển xanh, ít phát thải carbon, tuần hoàn và bền vững, đặt ra yêu cầu Việt Nam phải tích hợp chặt chẽ mục tiêu bảo vệ môi trường biển trong chiến lược công nghiệp hóa ven biển.

Thứ năm, mặc dù năng suất lao động tại các địa phương ven biển cao hơn bình quân cả nước, song nhìn chung vẫn thấp so với chuẩn mực quốc tế. Phần lớn lao động biển vẫn tập trung ở các ngành thâm dụng lao động như khai thác, chế biến sơ cấp, dịch vụ truyền thống. Điều này đặt ra yêu cầu cấp bách về đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao, đáp ứng các ngành công nghiệp biển mới như logistics hiện đại, công nghiệp đóng tàu công nghệ cao, năng lượng tái tạo ngoài khơi.

Thứ sáu, thế giới đang chuyển mạnh sang các lĩnh vực như năng lượng gió ngoài khơi, công nghiệp sinh học biển, vật liệu mới, cảng thông minh và logistics số. Trong khi đó, cơ cấu công nghiệp biển của Việt Nam vẫn thiên về các ngành truyền thống. Do đó, vấn đề đặt ra là phải định vị lại vai trò của công nghiệp biển trong bối cảnh Cách mạng công nghiệp 4.0 và chuyển dịch xanh toàn cầu.

5. Thảo luận và kết luận

5.1. Thảo luận

Từ kết quả trên nghiên cứu đưa ra các hàm ý sau cho việc đẩy mạnh công nghiệp biển ở Việt Nam trong thời gian tới như sau: *Thứ nhất*, tái cấu trúc mô hình phát triển công nghiệp biển theo chiều sâu. Cần chuyển mạnh từ mô hình tăng trưởng dựa vào mở rộng quy mô, khai thác tài nguyên và lao động giá rẻ sang mô hình dựa trên đổi mới sáng tạo, khoa học - công nghệ và giá trị gia tăng cao. *Thứ hai,* thúc đẩy liên kết vùng và hình thành chuỗi giá trị công nghiệp biển thống nhất. Cần có cơ chế điều phối phát triển công nghiệp biển theo vùng ven biển và tiểu vùng biển, phát huy vai trò dẫn dắt của các cực tăng trưởng như Hải Phòng, Quảng Ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu, đồng thời lan tỏa động lực sang các địa phương còn khó khăn. *Thứ ba*, tích hợp mục tiêu bảo vệ môi trường biển trong chiến lược công nghiệp hóa Phát triển công nghiệp biển cần đi đôi với bảo vệ hệ sinh thái biển và ven bờ, coi đây là điều kiện nền tảng cho tăng trưởng dài hạn. *Thứ tư,* phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho công nghiệp biển Cần đổi mới căn bản công tác đào tạo và sử dụng lao động biển theo hướng nâng cao kỹ năng, trình độ và năng suất lao động. Nhà nước và doanh nghiệp cần phối hợp đào tạo nguồn nhân lực cho các ngành công nghiệp biển mới và hiện đại như logistics thông minh, đóng tàu công nghệ cao, năng lượng tái tạo ngoài khơi, công nghệ số biển, qua đó từng bước tiệm cận chuẩn mực quốc tế.

5.2. Kết luận

Từ việc phân tích các thành tựu và những vấn đề đặt ra cho phát triển công nghiệp biển cho thấy, công nghiệp biển Việt Nam đã và đang giữ vai trò quan trọng trong tăng trưởng kinh tế, góp phần nâng cao vị thế của các vùng ven biển và thúc đẩy hội nhập quốc tế. Tuy nhiên, mô hình phát triển hiện nay vẫn bộc lộ nhiều hạn chế, thể hiện ở sự phụ thuộc lớn vào khai thác tài nguyên và lao động, chênh lệch phát triển giữa các địa phương, khả năng chống chịu còn yếu trước các cú sốc bên ngoài, áp lực gia tăng lên môi trường biển, cũng như khoảng cách đáng kể về năng suất lao động và trình độ công nghệ so với chuẩn mực quốc tế. Phát triển công nghiệp biển của Việt Nam trong giai đoạn tới không chỉ nhằm mở rộng quy mô hay gia tăng đóng góp vào GDP, mà quan trọng hơn là xây dựng một nền công nghiệp biển hiện đại, xanh, có khả năng chống chịu và sức cạnh tranh cao. Đây chính là nền tảng để công nghiệp biển thực sự trở thành động lực tăng trưởng bền vững, góp phần thực hiện thành công chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam.

Tài liệu tham khảo:

Ban Chấp hành Trung ương Đảng (2018), "Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045".

Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2022), "Báo cáo phát triển các khu kinh tế ven biển Việt Nam".

Tổng cục Thống kê (2022), "Báo cáo lao động việc làm Việt Nam".

Tổng cục Thống kê (2023), "Niên giám thống kê 2023, NXB Thống kê".

Cục Thống kê (2025), "Số liệu kinh tế - xã hội các vùng kinh tế trọng điểm giai đoạn 2011-2024"

Cục Thống kê (2026), "Thông cáo báo chí tình hình kinh tế xã hội quý IV năm 2025".

Minh Huyền (2024), "Một số kết quả và đánh giá bước đầu từ các nhà quản lý về thực hiện mục tiêu kinh tế, xã hội, điều tra cơ bản tại Hội nghị 28 tỉnh, thành ven biển", Cục Biển và hải đảo Việt Nam.

Li, C.G. and Yang, B. (2019), "Regional economic growth effect of technological innovation and industrial structure transition: an empiricol analysis based on dynamic spatial durbin model", Science & Technology Progress and Policy, Vol. 36 No. 6, pp. 39-48.

Lusty, P.A. and Murton, B.J. (2018), "Deep-ocean mineral deposits: metal resources and windows into earth processes", Elements: An International Magazine of Mineralogy, Geochemistry, and Petrology, Vol. 14 No. 5, pp. 301-306.

Minh Trang (2022), "Vị thế và chiến lược phát triển kinh tế biển của Việt Nam", Tạp chí Công thương.

OECD (2016), "The Ocean Economy in 2030", OECD Publishing.

OECD (2016), "The Ocean Economy in 2030", OECD Publishing.

UNCTAD (2022), "Review of Maritime Transport 2022", United Nations.

Wang S, Xing L, Chen H (2020), "Impact of marine industrial structure on environmental efficiency". Management of Environmental Quality: An International Journal, Vol. 31 No. 1 pp. 111-129, doi: https://doi.org/10.1108/MEQ-06-2019-0119.