

BÀI TRAO ĐỔI

QUẢN LÝ NĂNG LỰC TÀU THUYỀN TRONG KHAI THÁC HẢI SẢN

CAPACITY MANAGEMENT OF FISHING VESSELS

Trần Đình Chất<sup>1</sup>

Ngày nhận bài: 4/6/2018; Ngày phân biên thông qua: 19/6/2018; Ngày duyệt đăng: 29/6/2018

TÓM TẮT

Sự phát triển gần như tự phát của lực lượng tàu thuyền khai thác hải sản trên vùng biển Việt nam gây ra nhiều hệ lụy khôn lường. Trong hơn 3 thập kỷ qua số lượng đơn vị đánh bắt hải sản tăng hơn 4 lần, tổng công suất tàu khai thác tăng 15 lần tạo ra một sức ép khổng lồ đối với nguồn lợi vốn dĩ đã cạn kiệt trong vùng biển đặc quyền kinh tế của nước ta. Hơn nữa cơ cấu đội tàu khai thác lại bất hợp lý, những tàu có công suất nhỏ đánh bắt ven bờ chiếm tỷ trọng quá lớn làm cho tình hình càng trầm trọng hơn. Đứng trước tình hình đó, vấn đề đặt ra vô cùng cấp thiết là phải tổ chức lại và quản lý ngành khai thác hải sản Việt Nam như thế nào cho hợp lý, để bảo đảm sự phát triển bền vững với hiệu quả kinh tế xã hội cao nhất.

Từ khóa: Công suất, cạn kiệt, quản lý, phát triển bền vững, tàu thuyền khai thác hải sản.

ABSTRACT

The spontaneous increase of the number of fishing vessels in Exclusive Economic Zone of Vietnam has created serious consequences. Over the last three decades, the number of fishing boats has increased more than 4 times, or equivalence to 15 times of harvesting capacity. The situation has created a huge pressure on fishery resources that are believed to be exhausted. In addition, the structure of fishing vessels is unreasonable, with a high proportion of small boats exploiting inshore has made the state worse. In that situation, there is an urgent necessitate to reorganize and manage the fishing industry so that it becomes sustainable and has the most efficient social-economic results.

Keywords: capacity, depletion, management, sustainable development, fishing vessels.

I. MỞ ĐẦU

Tình trạng có quá nhiều tàu khai thác hay sự dư thừa năng lực đánh bắt hải sản trên thế giới cũng như ở Việt Nam là một vấn đề hết sức bức xúc và đáng quan ngại. Đây chính là nguyên nhân của sự suy giảm nguồn lợi, sự lãng phí nguồn thực phẩm tiềm năng từ biển, cũng như làm tổn hại lớn đến lợi ích kinh tế. Đây chính là hậu quả của sự đầu tư quá mức, dẫn tới sự cạn kiệt nguồn lợi của những loài hải sản có giá trị. Năng lực đánh bắt dư thừa không những ảnh hưởng tới nghề cá trong vùng đặc quyền kinh tế của nhiều nước trên thế giới, mà còn lan rộng đến cả những vùng biển quốc tế. Mặc dù theo số liệu thống kê, sản lượng khai thác hải sản của Việt Nam không ngừng tăng lên hằng năm; nhưng về thực chất cần xem xét lại độ tin cậy

của các số liệu, hơn nữa nếu có sự gia tăng thực sự thì đó cũng chỉ là những loài cá tạp có giá trị rất thấp, còn các loài cá kinh tế ngày càng suy giảm.

II. NỘI DUNG

1. Tầm quan trọng của việc quản lý năng lực khai thác của tàu thuyền.

Quản lý năng lực khai thác của các tàu đánh bắt hải sản là một vấn đề quan trọng và phức tạp trong nghề cá của Việt Nam cũng như thế giới.

Tình trạng đánh bắt bất hợp pháp, không báo cáo, không kiểm soát (illegal unreported and unregulated - IUU) là hết sức phổ biến. IUU gây ra những hậu quả lâu dài, làm phương hại đến hệ thống quản lý nghề cá; nó dẫn tới việc đưa ra những quyết định không tối ưu, làm cho những mục tiêu dự kiến không đạt được.

<sup>1</sup> Khoa Kinh tế, Trường Đại học Nha Trang

Trong những tình huống cực đoan, IUU có thể là nguyên nhân phá vỡ nghề cá trong những khu vực cụ thể và làm mất khả năng phục hồi của các đàn cá. Theo ước tính của FAO, IUU có thể chiếm tới 30% sản lượng hải sản khai thác của thế giới. Trong một số khu vực, việc đánh bắt vượt khoảng 3 lần sản lượng cho phép. Tại một số cảng, lượng cá bốc dỡ có xuất xứ từ IUU chiếm khoảng 50% toàn bộ sản lượng đánh bắt (Dolman, 2000).

Sự quản lý yếu kém trong khai thác hải sản dẫn tới:

- Năng lực đánh bắt quá lớn của đội tàu khai thác;
- Giảm năng suất trên một đơn vị công suất tàu thuyền (CV);
- Thay đổi cơ cấu hải sản khai thác theo hướng tăng những giống loài có giá trị thấp;
- Có lợi cho những phương tiện đánh bắt không có sự chọn lọc so với những phương tiện có chọn lọc;
- Làm tăng tần suất của những chuyến biển;
- Lan rộng hiện tượng IUU;
- Dịch chuyển công nghệ khai thác theo hướng tăng sản lượng thay vì tăng giá trị hải sản đánh bắt;
- Hoạt động đánh bắt hướng kết quả tới thấp hơn lợi nhuận biên;
- Làm giảm giá trị gia tăng sau thu hoạch.

Sự quản lý hợp lý trong khai thác hải sản có thể mang lại các lợi ích như:

- Làm giảm áp lực dư thừa công suất của đội tàu khai thác cũng như ảnh hưởng xấu đến môi trường;
- Khôi phục sự đa dạng sinh học về thành phần giống loài hải sản;
- Đạt được chất lượng sản phẩm khai thác cao hơn cũng như giá trị lớn hơn;
- Làm giảm chi phí đánh bắt;
- Làm tăng lợi ích cho toàn bộ cộng đồng;
- Cải thiện giá trị gia tăng cho những ngành khác (Willmann, 2007).

Theo tính toán của FAO, nếu giảm tải trọng tàu khai thác từ 13,9 triệu tấn xuống 7,3 triệu

tấn, có thể làm tăng sản lượng đánh bắt từ 85 lên 93 triệu tấn; nó cũng làm tăng trữ lượng hải sản từ 123 lên 254 tấn. Động thái này cũng có khả năng làm thay đổi kết quả và hiệu quả khai thác, thay vì lỗ 5,3 tỷ USD là lãi 41,6 tỷ USD (Morgan, 2007).

Thiệt hại gây ra bởi sự dư thừa quá mức năng lực khai thác của lực lượng tàu thuyền trên thế giới hằng năm ước tính lên tới 50 tỷ USD; Đó là chưa tính tới chi phí quản lý đánh bắt, chi phí môi trường, các dạng trợ cấp khác nhau từ phía chính phủ (FAO, 2008).

Có thể khẳng định rằng thiệt hại gây ra do sự dư thừa quá mức năng lực khai thác của tàu thuyền là vô cùng to lớn; chính vì vậy giảm bớt số lượng và công suất của nó trên thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng là việc làm hết sức cần thiết.

Dưới góc độ kinh tế, việc rút giảm số lượng cũng như công suất tàu thuyền là đòi hỏi khách quan xuất phát từ năng suất đánh bắt quá thấp, làm cho doanh thu giảm, trong khi chi phí ngày càng tăng. Từ đó, thu nhập của ngư dân (chủ tàu, nhân công) ngày càng thấp, thậm chí có những chuyến biển không có hoặc lỗ (chủ tàu).

## **2. Thực trạng quản lý năng lực khai thác của tàu thuyền trong những năm gần đây**

Trong bối cảnh nhiều khó khăn, khi doanh thu ngày càng giảm, trong năm 2008, chính phủ Việt Nam đã thực hiện chính sách trợ giá xăng dầu cho ngư dân lên tới hàng chục triệu USD. Đây cũng chính là điều nghịch lý, khi số lượng cũng như công suất tàu khai thác vượt quá xa so với mức hợp lý cho phép dẫn tới đánh bắt không hiệu quả, việc tài trợ vô hình trung lại khuyến khích ngư dân tiếp tục đầu tư đóng mới.

Những hình thức trợ giúp của nhà nước thông thường là miễn tặng, cho vay ưu đãi, bảo hiểm, miễn giảm thuế, trợ giá xăng dầu (hay miễn giảm thuế xăng dầu), chương trình mua lại tàu thuyền, trợ giá hải sản, cung cấp tài chính công, thỏa thuận cho tự do khai thác nguồn lợi. Ngoài ra, sự hỗ trợ cho nghề cá còn

được ẩn giấu dưới những hình thức khác như tăng cường bảo trợ và giúp đỡ của chính phủ nhằm mở rộng đánh bắt, tài trợ cho nghiên cứu khoa học.

Ở Việt Nam, hai hình thức hỗ trợ phổ biến nhất đó là trợ giá xăng dầu và chương trình cung cấp tài chính với lãi suất ưu đãi cho các chương trình đóng mới các loại tàu thuyền. Chẳng hạn *Chương trình đánh bắt xa bờ theo Quyết định 393*, đóng mới tàu có công suất lớn (>90CV), để khai thác xa bờ. Chương trình phát triển đánh bắt hải sản xa bờ được Thủ tướng giao Bộ Thủy sản thực hiện. Dự án triển khai từ năm 1997 tại 29 tỉnh, thành phố với tổng số vốn tín dụng ưu đãi (0,81%/tháng, năm 2003 điều chỉnh xuống còn 5,4%/năm) đã giải ngân hơn 1.340 tỷ đồng.

Trong phiên họp chiều 9/6/2014, Quốc hội đã biểu quyết thông qua Nghị quyết phê chuẩn chi 16.000 tỷ đồng hỗ trợ ngư dân, kiểm ngư, cảnh sát biển (Chu Thanh Vân, 2014). Tại thời điểm này số tiền này tương đương 770 triệu USD. Có thể nói đây là một số tiền khổng lồ đối với một nước có nguồn thu ngân sách khiêm tốn và gần như luôn bội chi như Việt Nam. Lẽ hiển nhiên gần như ai cũng biết việc Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa đưa giàn khoan Hải Dương 981 vào khu vực biển Đông gần quần đảo Hoàng Sa vào ngày 1 tháng 5 năm 2014. Và đây chính là lý do để Quốc hội phê chuẩn nghị quyết này nhằm hỗ trợ ngư dân bám biển, khẳng định chủ quyền biển đảo của Tổ quốc. Là một công dân Việt Nam có lẽ không ai không ủng hộ động thái này. Mặt khác, cũng cần phải nhìn nhận rằng về phương diện bảo vệ nguồn lợi và hiệu quả kinh tế không thể không xem xét.

Gần đây, theo tinh thần của Nghị định 89/2015/NĐ-CP nếu đóng mới tàu bằng vỏ thép, vỏ vật liệu mới để làm dịch vụ hậu cần khai thác hải sản xa bờ (bao gồm cả máy móc, trang thiết bị hàng hải; máy móc thiết bị bảo quản hải sản; bảo quản hàng hóa; bốc xếp hàng hóa) chủ tàu được vay vốn ngân

hàng thương mại tối đa 95% tổng giá trị đầu tư với lãi suất 7%/năm, trong đó chủ tàu chỉ trả lãi suất 1%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 6%/năm. Thứ hai, nếu đóng mới tàu vỏ thép, vỏ vật liệu mới có tổng công suất máy chính từ 400CV đến dưới 800CV với mục đích khai thác hải sản xa bờ (bao gồm cả máy móc, trang thiết bị hàng hải; thiết bị phục vụ khai thác; ngư lưới cụ; trang thiết bị bảo quản sản phẩm) chủ tàu được vay vốn ngân hàng tối đa 90% tổng giá trị đầu tư với lãi suất 7%/năm, trong đó chủ tàu trả 2%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 5%/năm. Với công suất máy chính từ 800CV trở lên, chủ tàu sẽ được vay tối đa 95% tổng giá trị đầu tư với lãi suất 7%/năm, trong đó chủ tàu trả 1%/năm, ngân sách nhà nước cấp bù 6%/năm. Với tất cả các trường hợp trên, thời hạn vay vốn được nhà nước hỗ trợ lãi suất sẽ được kéo dài thành 16 năm.

Ngoài ra, ngư dân còn nhận được sự tài trợ từ phía nhà nước dưới rất nhiều hình thức khác nhau như: chính sách hỗ trợ ngư dân đóng mới tàu khai thác thủy sản xa bờ, hỗ trợ bảo hiểm thuyền viên, hỗ trợ đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng, hỗ trợ thành lập các tổ hợp tác, tổ, đội tàu ...

Có thể nói, việc quản lý năng lực tàu thuyền đánh bắt hải sản trọng tâm hướng vào quản lý số lượng, tổng công suất và cơ cấu của nó. Vậy việc quản lý này thực tế đã được thực hiện như thế nào?

Số lượng tàu khai thác mà Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn tổng hợp trên cơ sở báo cáo của sở thủy sản các tỉnh thường là không đầy đủ, thiếu chính xác. Trong báo cáo: “Sự biến động số lượng tàu cá từ tháng 1 đến tháng 11” năm 2009 của Phòng Khai thác và Bảo vệ nguồn lợi trực thuộc Bộ, toàn bộ số lượng tàu cá trong thực tế lớn hơn so với con số đăng ký từ 10% đến 15%.

Khi Chính phủ ban hành Quyết định 289/QĐ – TTg ngày 18 tháng 3 năm 2008, theo tinh thần của quyết định này ngư dân được trợ giá

xăng dầu, trong vòng 6 tháng (từ tháng 3 đến tháng 11), số lượng tàu cá kê khai nhiều hơn con số thống kê là 27.000 chiếc, trong đó có:

- Thuyền thủ công tăng 509 chiếc,
- Tàu có công suất nhỏ hơn 20CV tăng 21.662 chiếc,
- Tàu có công suất từ 20 đến dưới 50CV tăng 3.441 chiếc,
- Tàu có công suất từ 50 đến 90CV tăng 1.603 chiếc,
- Tàu có công suất trên 400 giảm 215 chiếc.

Qua đây chúng ta cũng có thể nhận thấy, số tàu khai thác thực tế tăng lên chủ yếu là nhóm tàu có công suất nhỏ, hoạt động ven bờ, chính vì vậy sức ép đối với nguồn lợi trong vùng biển này sự thực còn lớn hơn là đánh giá của các chuyên gia.

Như vậy, vấn đề không chỉ là tổng số lượng tăng lên vượt xa mức cho phép mà cơ cấu của chúng cũng không theo kế hoạch. Theo tinh thần của Quyết định 10/2006/QĐ-TTg, như trên đã nói toàn bộ số lượng tàu thuyền cho phép vào năm 2010 là 50.000 chiếc, trong đó các tàu có kích cỡ nhỏ đánh bắt ven bờ có công suất từ 20 đến 45CV là 20.000 chiếc chiếm 40%; còn nhóm tàu thuyền có công suất nhỏ hơn 20CV chỉ có 10.000 chiếc (20%). Trong thực tế, chỉ mới đầu năm 2008, tổng số lượng tàu thuyền thống kê được đã là 102.230 chiếc, trong đó nhóm tàu có công suất từ 20 đến 50 CV là 29.101 chiếc (28%) và đặc biệt là nhóm tàu có công suất nhỏ hơn 20CV đã cao hơn 4 lần so với cho phép với 43.606 chiếc chiếm 43% lực lượng tàu thuyền. Ngoài ra, trong thực tế, nhiều đơn vị tàu có công suất từ 90CV trở lên, theo quy định phải khai thác xa bờ, cũng tham gia đánh bắt gần bờ khiến cho sức ép đối với nguồn lợi gần bờ lại càng tăng lên.

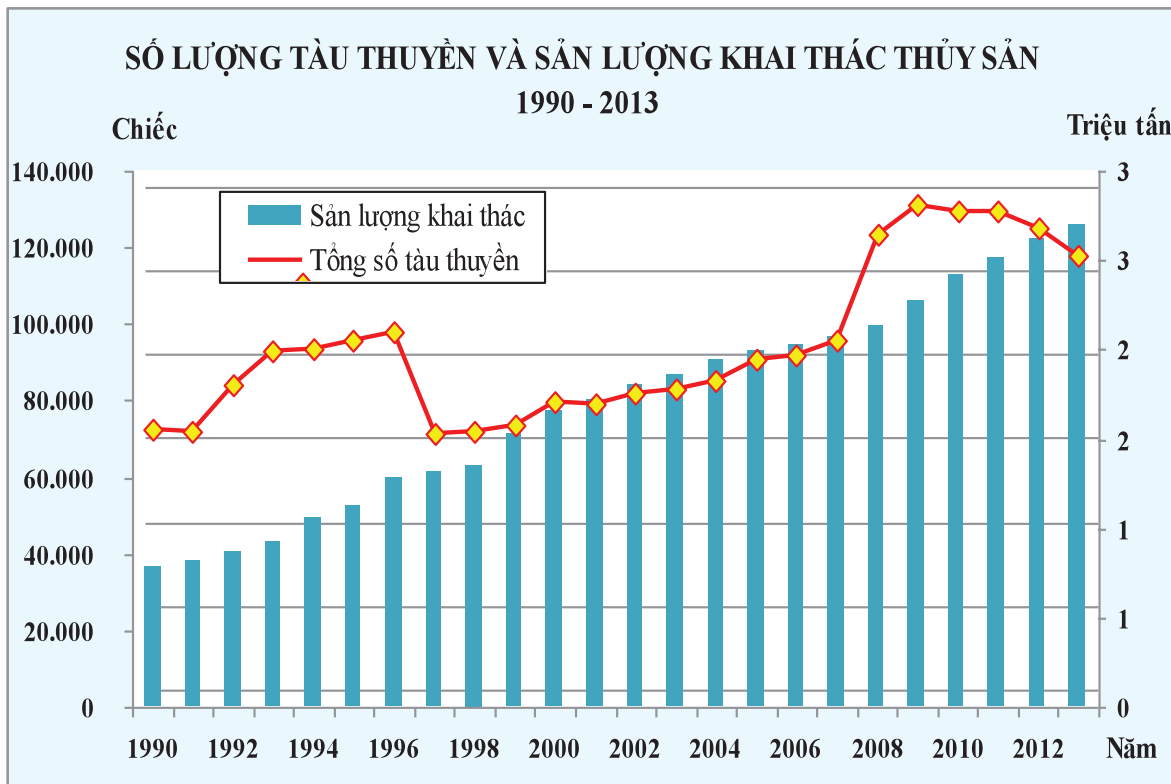
Như vậy, ngay tại thời điểm điều tra tổng thể vào đầu năm 2008, số lượng tàu thuyền khai thác trên vùng biển nước ta đã quá lớn, vượt xa mức cho phép. Mặc dù vậy, lực lượng tàu đánh bắt hải sản vẫn tiếp tục phát triển cả về số lượng, lẫn tổng công suất.

Vào thời điểm cao nhất vào năm 2009 con số này đã tăng lên 131.000 chiếc với tổng công suất 7,22 triệu CV, những năm về sau theo số liệu thống kê số lượng đơn vị đánh bắt có thuyền giảm dần; theo đó số lượng này năm 2010 là 129.376 chiếc, năm 2011: 129.375 chiếc, năm 2012: 125.000 chiếc và đến năm 2013 giảm xuống còn 117.998 chiếc. Cũng cần phải nói thêm rằng, ngoại trừ số liệu thống kê năm 2008 là khá tin cậy, khi Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn thực hiện tổng điều tra về số lượng tàu thuyền toàn quốc, cũng như kết hợp với sự tự kê khai của ngư dân để hưởng trợ giá xăng dầu, thì những năm khác thật khó bảo đảm độ chính xác. Tuy vậy, số lượng tàu khai thác năm 2013 vẫn cao hơn gấp hai lần số lượng tàu thuyền cho phép so với quy định đã nói ở trên. Có thể nói, sự phát triển của nghề cá Việt nam gần như mang tính chất tự phát tạo ra áp lực ngày càng lớn đối với nguồn lợi vốn dĩ đã cạn kiệt. Mỗi hiểm họa đối với nhiều loài cá kinh tế ngày càng tăng, chúng không những mất khả năng tái sinh mà nguy cơ tuyệt diệt là vô cùng lớn. Điều này đã xảy ra ngay cả tại nhiều nước phát triển, mặc dù họ có sự kiểm soát hoạt động đánh bắt khoa học và khắt khe. Hậu quả nặng nề về tàn phá nguồn lợi, gần như ai cũng thấy được. Nếu không có sự kiểm soát hữu hiệu hơn, về lâu dài nguồn lợi tất yếu sẽ bị hủy diệt, nhất là đối với các loài cá kinh tế. Hiện tại năng suất và hiệu quả đánh bắt đã suy giảm nghiêm trọng so với nhiều năm trước đây, thậm chí nhiều chuyến biển thua lỗ, người lao động không có thu nhập (A.T, 2008).

Theo số liệu thống kê, năm 2013 sản lượng khai thác toàn quốc là 2,71 triệu tấn, trong đó chủ yếu là khai thác hải sản (90%), trong khi sản lượng đánh bắt hằng năm cho phép là 1.426.617 tấn so với tổng trữ lượng 3.072.792 tấn trên toàn vùng biển (Thông tin KHCN & Kinh tế thủy sản, số 10/2005). Theo nguồn số liệu khác, trữ lượng hải sản trong lòng biển nước ta đang suy giảm nghiêm trọng. Kết quả điều tra của Viện Nghiên cứu Hải sản - Bộ Nông nghiệp và Phát

triển nông thôn, tổng trữ lượng hải sản cả nước từ năm 2011 đến hết năm 2013 chỉ còn 4,25 triệu tấn, giảm gần 1 triệu tấn so với cách đây 10 năm. Với trữ lượng hiện có, trên cơ sở tính toán khả năng sinh sản và sinh trưởng của hải sản, các chuyên gia cho rằng, mỗi năm cả nước chỉ nên khai thác 1,7-1,9 triệu tấn là phù hợp, đảm bảo cho nguồn lợi được tái tạo. Thế nhưng trên thực tế, sản lượng đánh bắt hàng năm đã trên 2,5

triệu tấn, đã vượt rất nhiều so với sản lượng cho phép (Trần Loan, 2016). Có thể nói, cùng với sự gia tăng số lượng, tổng công suất tàu thuyền, sản lượng đánh bắt hải sản tăng lên liên tục từ năm này qua năm khác. Nếu như so với năm 1990, khi tổng sản lượng khai thác thủy sản mới chỉ đạt 0,78 triệu tấn, thì sản lượng đánh bắt năm 2013 tăng gấp gần 3,5 lần. Ta có thể thấy qua hình sau:



Nguồn: Tổng cục Thủy sản, 2014

Như vậy, để bảo vệ nguồn lợi, bảo đảm phát triển bền vững, nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội, không có cách nào khác là phải giảm mạnh lực lượng tàu thuyền về cả số lượng cũng như tổng công suất và cơ cấu lại lực lượng này về công suất, ngành nghề đánh bắt.

### 3. Một số kiến nghị nhằm nâng cao hiệu quả quản lý đội tàu khai thác hải sản

Như trên đã phân tích, đội tàu khai thác hải sản của nước ta quá lớn về số lượng, dư thừa về công suất, nếu không có những giải pháp mạnh thì nguồn lợi vốn đã cạn kiệt ngày càng suy giảm nghiêm trọng. Nếu để tình trạng phát

triển tự phát như hiện nay, khả năng tuyệt diệt của một số giống loài hải sản có giá trị kinh tế cao trong một thời gian không xa là hoàn toàn có thể. Chính vì vậy cần giảm mạnh số lượng tàu cá hiện có, ít nhất là 50% toàn bộ đội tàu đánh bắt. Nếu thực hiện được, một điều chắc chắn hiệu quả khai thác sẽ được cải thiện một cách cơ bản, để chấm dứt tình trạng không ít tàu gàn như chỉ sống thoi thóp, thậm chí phải vay nặng lãi để chuẩn bị cho một chuyến biển; nhiều chủ tàu cá cho biết nếu bán tàu cũng không trả hết nợ. Ngoài ra, nếu làm được thu nhập của ngư dân làm công cũng sẽ được cải



thiện, chứ không phải quá khiêm tốn như hiện nay. Điều này hoàn toàn là một nghịch lý, đối với một nghề vô cùng nặng nhọc, vô cùng nguy hiểm. Có lẽ cũng vì vậy, gần đây một số chủ tàu không kiếm được thuyền viên để ra khơi đánh bắt.

Thực hiện cơ cấu lại đội tàu khai thác theo hướng giảm mạnh những tàu có công suất nhỏ, đặc biệt dưới 20 CV < khai thác gần bờ bằng cách không cho phép đóng mới các loại tàu này; loại bỏ những tàu cũ nát không bảo đảm an toàn hàng hải. Ngoài ra, thay vì nhà nước hỗ trợ tài chính dưới mọi hình thức, thì dùng tiền này mua lại tàu của ngư dân, để họ chuyển hướng sản xuất kinh doanh sang các lĩnh vực khác như nuôi trồng, chế biến ...

Một vấn đề khiến chúng ta phải suy nghĩ là nên chăng sử dụng chính sách trợ giá dưới mọi hình thức đối với nghề khai thác cá biển như trợ giá nhiên liệu, cho vay với lãi suất ưu đãi... Hằng năm nhà nước đã sử dụng một số tiền lớn hàng triệu USD để dùng cho mục đích này. Chính sách hỗ trợ trong sản xuất kinh doanh luôn luôn bị các nhà kinh tế phản đối kịch liệt và trái hoàn toàn với chính sách thương mại của WTO, tuy nhiên trong thực tế nó vẫn tồn tại dưới nhiều hình thức ngay cả ở các nước phát triển. Lĩnh vực mà họ thường áp dụng chính sách này là nông nghiệp, còn lĩnh vực khai thác thủy sản nếu có chỉ cho mục đích cơ cấu lại ngành nghề theo hướng giảm lực lượng tàu thuyền, chuyển đổi ngành nghề sản xuất kinh doanh. Chúng tôi thiết nghĩ đó là một chiến lược phát triển hoàn toàn hợp lý và có thể ứng dụng ngay tại Việt Nam.

Để giảm áp lực đối với nguồn lợi, nhất là nguồn lợi ven bờ trước mắt có thể thực hiện chính sách là giảm số ngày khai thác của các loại tàu đánh bắt gần bờ. Chẳng hạn, quy định các tàu chỉ được ra khơi ngày chẵn hay lẻ.

Bên cạnh việc hợp lý hóa cơ cấu tàu thuyền, là sự cần thiết phải thay đổi cơ cấu nghề nghiệp. Trước hết, cần thực hiện loại bỏ các nghề bị cấm như: mảnh, te, khai thác kết hợp với sử

dụng mìn, giã cào đôi với mắt lưới cỡ 2a (4 cm) và quy định mắt lưới tối thiểu đối với những nghề khác (Báo Quảng Bình, 2016).

Một vấn đề nữa cần phải quan tâm, có thể mọi người đều nhận thức được, đó là mục đích chiến lược của việc phát triển đội tàu khai thác khơi là nâng cao khả năng bảo vệ chủ quyền biển đảo của nước ta và cũng không một ai dám nói rằng điều đó là không quan trọng. Tuy nhiên, theo ý kiến chủ quan của tác giả sự hiện diện của lực lượng tàu này là để khẳng định chủ quyền biển đảo hơn là nâng cao khả năng phòng thủ. Hơn nữa, xét cho cùng mục tiêu kinh tế trong hoạt động khai thác hải sản là hết sức quan trọng, tuyệt nhiên không thể xem nhẹ. Chính vì vậy, các nhà hoạch định chính sách, những người có trách nhiệm trong việc bảo vệ nguồn lợi hải sản cần có sự cân nhắc, lựa chọn hợp lý nhất.

### III. KẾT LUẬN

Nguồn lợi hải sản trên vùng biển đặc quyền kinh tế của Việt Nam, đặc biệt nguồn lợi gần bờ từ nhiều năm qua đã khai thác vượt xa mức cho phép, làm mất khả năng tái tạo các loại hải sản, đặc biệt các loại cá có giá trị kinh tế cao. Sự phát triển lực lượng tàu thuyền gần như mang tính chất tự phát, nằm ngoài sự kiểm soát của chính quyền từ trung ương tới địa phương. Sự kiểm soát lỏng lẻo của nhà nước dẫn tới tình trạng dư thừa quá mức số lượng cũng như tổng công suất đội tàu đánh bắt và điều này dẫn tới những hệ lụy khôn lường, đó là trữ lượng nguồn lợi hải sản suy giảm nghiêm trọng, nhiều loài cá kinh tế mất khả năng tái tạo; Năng suất và hiệu quả đánh bắt ngày càng thấp. Việc sử dụng những phương tiện đánh bắt mang tính hủy diệt nguồn lợi vẫn diễn ra hàng ngày trên các vùng biển nước ta, càng làm cho tình hình xấu đi. Có thể nói việc giảm cường lực khai thác, là một đòi hỏi hết sức cấp bách, đòi hỏi chính quyền cần có những giải pháp mạnh nhằm thay đổi hiện trạng lực lượng tàu thuyền khai thác trên các vùng biển của Việt Nam.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

### Tiếng Việt

1. A.T, 2008, Đời sống ngư dân, Báo Khánh Hòa số ra ngày 24. 10. 2008
2. Báo Quảng Bình, 2016, Báo động tình trạng khai thác hải sản ven bờ bằng nghề cấm.
3. Cổng thông tin điện tử Chính phủ Nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam, 2015, Nghị định 89/2015/NĐ-CP về một số chính sách phát triển thủy sản.
4. Trần Loan, 2016, Giải quyết những thách thức của ngành thủy sản trong phát triển kinh tế biển, đảo. Kinh tế và Dự báo.
5. Quyết định 289/QĐ – TTg của Thủ tướng Chính phủ về ban hành một số chính sách hỗ trợ đồng bào dân tộc thiểu số, hộ thuộc diện chính sách, hộ nghèo, hộ cận nghèo và ngư dân.
6. Quyết định 10/2006/QĐ-TTg Quy hoạch tổng thể phát triển ngành thủy sản đến 2010 định hướng đến 2020
7. Quyết định 393/TTg ngày 9/6/1997 của Thủ tướng Chính phủ về chương trình đánh bắt xa bờ.
8. Thông tin KHCN & Kinh tế thủy sản, số 10/2005.
9. Tổng cục Thủy sản, 2014, Ngành Thủy sản - Chặng đường 55 năm phát triển. Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn.
10. Chu Thanh Vân, 2014, Quốc hội phê chuẩn khoản chi 16.000 tỷ đồng cho ngư dân bám biển, TTXVN/VIETNAM+).

### Tiếng Anh

1. Dolman, D. 2000. Events Leading to the Elaboration of an International Plan of Action to Combat Illegal, Unreported and Unregulated Fishing. European Commission's International Conference on Monitoring, Control and Surveillance; Brussels, Belgium; 24-27.
2. FAO. 2008. The sunken billions – The economic justification for fisheries reform. Agriculture and rural development sustainable development network.
3. Morgan, G., D. Staples, and S. Funge-Smith 2007: Fishing capacity management and IUU fishing in Asia. Asia-Pacific Fishery Commission Food and Agriculture Organization of the United Nations Regional Office for Asia and the Pacific, Bangkok.
4. Willmann R. 2007. Economic consideration & the management of fishing capacity, at the APFIC, Regional consultative workshop on Managing Fishing Capacity and IUU Fishing, Phuket. .