

# PHÁT TRIỂN KINH TẾ SÔNG VÙNG TÂY NAM BỘ

TS. NGUYỄN VĂN ĐIỂN, ThS. TRƯƠNG THỊ THU HƯƠNG

(và (\*\*)) Học viện Chính trị khu vực II, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh)

**Tóm tắt:** Tây Nam bộ là khu vực có lợi thế về địa lý sông ngòi, điều kiện tự nhiên, ngư trường phong phú, tạo ra nhiều thuận lợi cho phát triển kinh tế sông. Bên cạnh đó, phát triển kinh tế sông vùng Tây Nam bộ cũng đang đối mặt trong với một số khó khăn. Bài viết khái quát một số vấn đề đặt ra đối với phát triển kinh tế sông vùng Tây Nam bộ và đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển bền vững kinh tế sông vùng Tây Nam bộ trong giai đoạn tới. Từ khoá: kinh tế sông; phát triển; vùng Tây Nam bộ

## 1. Khái quát về kinh tế sông vùng Tây Nam bộ

Kinh tế sông đang là xu thế phát triển chung của thế giới, là cơ hội mở rộng biên giới kinh tế của các quốc gia ra ngoài vùng đất liền. Điều này tất yếu sẽ xảy ra khi dân số thế giới ngày một tăng nhanh, nguồn tài nguyên nội địa khai thác ngày một cạn kiệt và xu hướng khám phá các giá trị từ biển đảo, sông hồ ngày càng trở nên phổ biến. Trên thế giới, phát triển bền vững kinh tế sông thể hiện cụ thể trong mục tiêu số 14 về phát triển bền vững đến năm 2030 của Liên Hợp quốc.

Ở Việt Nam, phát triển bền vững kinh tế sông được đề cập đến khá nhiều trong thời gian gần đây, khi việc quản lý hoạt động kinh tế trên sông đang được xem là “vật cản” trong chặng đường phát triển. Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02/4/2022 của Bộ Chính trị khóa XIII về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 xác định: “Vùng đồng bằng sông Cửu Long có vai trò, vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế, văn hóa, xã hội, môi trường, quốc phòng, an ninh và đối ngoại của đất nước. Phát triển nhanh và bền vững phù hợp với vai trò, vị trí chiến lược của vùng; trở thành vùng phát triển hiện đại, sinh thái, văn minh và bền vững là nhiệm vụ xuyên suốt, trọng tâm, có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển của các địa phương trong vùng và cả nước(1). Phát triển bền vững kinh tế sông sẽ tạo cơ hội giúp Việt Nam nói chung, Tây Nam bộ nói riêng tái cấu trúc ngành kinh tế sông theo hướng hiệu quả và bền vững để sớm hoàn thành sứ mệnh đưa nước ta trở thành quốc gia: mạnh về sông, biển, làm giàu từ sông, biển, dựa vào sông, biển. Muốn thực hiện được sứ mệnh trên, việc nhận diện những nhân tố tác động đến phát triển kinh tế sông có ý nghĩa quan trọng đến việc đưa ra các chính sách hợp lý về phát triển bền vững kinh tế sông vùng Tây Nam bộ trong tương lai.

Vùng Tây Nam bộ (tên gọi khác là Đồng bằng sông Cửu Long) gồm 12 tỉnh: An Giang, Bạc Liêu, Bến Tre, Cà Mau, Đồng Tháp, Tiền Giang, Sóc Trăng, Long An, Hậu Giang, Kiên Giang, Trà Vinh, Vĩnh Long và 01 thành phố trực thuộc Trung ương (Cần Thơ). Tây Nam bộ có lợi thế rất lớn về phát triển kinh tế sông, nhất là lĩnh vực giao thông đường thủy với 28.600 km sông, kênh, rạch, trong đó khoảng 13.000 km có khả năng khai thác vận tải (sâu trên 1m), khoảng 5.000 km đường sông, tàu từ 100 tấn trở lên có thể khai thác vận tải quanh năm, hơn 10.000 km đường sông thích hợp cho tàu từ 30 tấn trở xuống. Nhờ lượng mưa tương đối cao quanh lưu vực sông Mê Kông và dòng chảy lớn, nên vùng này nhận được lượng tài nguyên nước ngọt trên mặt đất rất lớn, xấp xỉ 450 tỷ - 475 tỷ m<sup>3</sup> nước/năm, chiếm hơn một nửa tổng lượng nước mặt của cả Việt Nam là 830 tỷ - 840 tỷ m<sup>3</sup>/năm. Ngoài hệ thống kênh rạch tự nhiên, mật độ kênh đào ở vùng chiếm tới 9% diện tích toàn vùng, giúp cho Tây Nam bộ có hệ thống thủy lợi dày đặc nhất Việt Nam. Hiện nay, ước tính tổng chiều dài kênh ở vùng xấp xỉ 8.000 km, trong đó hơn 50% là các kênh có bề rộng từ 8m - 40m và cao độ đáy kênh từ -2m - 4m dưới mực nước biển trung bình(2). Các nhân tố địa lý và khí hậu cùng với một số điều kiện tự nhiên khác đã tạo ra mức độ đa dạng sinh học rất cao cũng như năng lực tái tạo khá lớn, có lợi cho phát triển nghề cá bền vững. Các vùng cửa sông và eo vịnh, rạn đá lớn là căn cứ hình thành các khu đa dạng sinh học giá trị và các ngư trường lớn trên sông, là địa bàn quan trọng cho ngư dân và cũng để quy hoạch các khu bảo tồn, phương thức duy trì và phát triển nguồn lợi. Vì vậy, vùng Tây Nam bộ có khá nhiều lợi thế trong phát triển các ngành kinh tế biển pha sông, trên sông và ven sông đồng thời hình thành nên văn hóa sông nước và văn hóa miệt vườn.

## 2. Vấn đề đặt ra phát triển kinh tế sông vùng Tây Nam bộ

Đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước giữ vai trò định hướng phát triển bền vững kinh tế sông ở nước ta nói chung và Tây Nam bộ nói riêng. Mỗi giai đoạn phát triển khác nhau, việc lựa chọn những đường hướng chính sách phát triển kinh tế sông cũng khác nhau. Nếu như trước đây, các hoạt động kinh

tế trên sông, ven sông thường mang tính tự phát và thiếu cơ chế quản lý, bảo hộ lợi ích cho các bên tham gia thì nay vấn đề phát triển kinh tế sông đã nhận được nhiều sự quan tâm và phản hồi tích cực từ Bộ Chính trị, Chính phủ. Năm 2020, khi sơ kết 03 năm thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17/11/2017 của Chính phủ về phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu để ra tầm nhìn tới năm 2100, mục tiêu tới năm 2050, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đã đưa ra quan điểm chiến lược tiếp cận mới đối với sự phát triển vùng Tây Nam bộ với 8 nội dung có các từ khóa đều bắt đầu bằng chữ G (giao thông, giáo dục, giang - sông, gắn kết, giàu, giỏi, già, giới), trong đó có yêu cầu nghiên cứu về “kinh tế sông” và phát triển “kinh tế sông”. Gần đây nhất, trong Nghị quyết 13-NQ/TW của Bộ Chính trị đã đưa ra cụ thể các mục tiêu và đường hướng phát triển kinh tế sông cho vùng Tây Nam bộ(3). Theo đó, yêu cầu xuyên suốt trong quá trình phát triển vùng là lấy “con người” làm trung tâm; chọn “đổi mới sáng tạo, khoa học công nghệ” là chìa khóa phát triển, “văn hóa” làm nền tảng, “tài nguyên nước” là cốt lõi, chuyển đổi mô hình sinh kế theo hướng chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng, ứng phó, quản trị tốt các yếu tố tiêu cực nội vùng. Như vậy, để kinh tế sông vùng Tây Nam bộ phát triển bền vững cần nhìn nhận rõ những điểm nghẽn mà vùng Tây Nam bộ đang đối mặt:

Thứ nhất, tài nguyên nước của vùng đang phụ thuộc vào dòng chảy thượng nguồn xuất phát từ quốc gia khác

Các quốc gia đầu nguồn xây đập thủy điện “treo các túi nước trên đầu Mê Kông”, “trích máu dòng sông” bằng các dự án chuyển nước dòng chính làm thay đổi dòng chảy, giảm lượng phù sa, nguồn lợi thủy sản, tăng xâm nhập mặn, sạt lở, tác động tiêu cực đến phát triển kinh tế - xã hội và môi trường của vùng hạ lưu. Việc xây dựng ngày càng nhiều đê kè, hồ thủy điện thượng nguồn khiến tải trọng trầm tích của sông giảm đáng kể ở khu vực hạ lưu. Cùng với sạt lở bờ sông, tình trạng lũ lụt cũng trở nên nghiêm trọng. Khác hẳn so với mùa nước nổi trước đây, cường suất lũ ở Tây Nam bộ nhanh hơn, lượng nước đổ về lớn hơn, diện tích ngập lụt rộng và thời gian ngập lụt lâu hơn, gây thiệt hại và trở ngại đến mọi mặt hoạt động và đời sống của dân cư trong vùng. Cùng với đó, do khai thác quá mức (phát triển thủy sản, sản xuất công nghiệp ...), sử dụng không hợp lý (thâm canh 3 vụ lúa, lạm dụng phân hóa học, thuốc bảo vệ thực vật, gia tăng việc xả các chất thải vào thẳng môi trường...) nên nguồn tài nguyên nước và chất lượng nước trên sông có dấu hiệu suy giảm. Đợt hạn hán lịch sử năm 2016 tại Tây Nam bộ đã gây ra những hậu quả rất tiêu cực. Cả vùng ở trong tình trạng thiếu nước ngọt nghiêm trọng, thiệt hại nặng nề cho sản xuất và đời sống. Thách thức còn bị nhân lên từ hoạt động kinh tế gây mất cân bằng sinh thái, cạn kiệt tài nguyên nước và cát, trong khi đó quản lý nhà nước lại “thiếu phối hợp, thừa chồng chéo”. Các thách thức này không riêng lẻ mà đang tích lũy, liên hoàn, đòi hỏi phải nhận diện hệ thống, có chiến lược ứng phó dài hạn, tiếp cận đa ngành và phối hợp giải quyết liên ngành.

Thứ hai, cơ sở hạ tầng cho phát triển kinh tế sông chưa được đầu tư đúng mức

Các ngành kinh tế sông muốn phát triển cần có cơ sở hạ tầng ven sông đủ lớn và đồng bộ. Vì nếu không có cơ sở hạ tầng, rất khó để thu hút các nhà đầu tư vào các ngành kinh tế sông mũi nhọn như du lịch, dịch vụ hay logistic trên sông. Tính đồng bộ của cơ sở hạ tầng sông không chỉ dừng lại ở các hoạt động gắn liền với sông mà đòi hỏi phải liên kết chặt chẽ với các dịch vụ, hoạt động trên đất liền. Cơ sở hạ tầng sông là lĩnh vực mang tính chất đầu tư công, do đó phụ thuộc khá lớn vào đường lối, chính sách phát triển kinh tế của Nhà nước. Theo đánh giá, so với các hình thức vận chuyển khác, đường thủy nội địa chiếm 48% tổng tải trọng hàng hóa vận chuyển của cả nước, nhưng hằng năm hơn 80% vốn đầu tư cho giao thông vận tải lại đầu tư cho giao thông đường bộ(4). Hiện tại, cơ sở hạ tầng đường sông vùng Tây Nam bộ vẫn còn nhiều “nút thắt” về hạ tầng luồng tuyến (ví dụ những tuyến kênh huyết mạch như Chợ Gạo (Tiền Giang), Vĩnh Tế (An Giang) nhiều năm qua khi thủy triều xuống, các tàu tải trọng lớn không thể di chuyển an toàn, dẫn đến ùn ứ; một số tuyến kênh ở Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau rất nhỏ, sà lan trên 200 tấn phải chờ nước lớn mới vào lấy hàng được)(5); sự manh mún trong đội tàu vận chuyển hàng hóa, làm cho lượng phương tiện này “đông nhưng không mạnh”, chưa đủ lớn để trang bị hiện đại, sản xuất hiệu quả; hệ thống cảng, bến bốc dỡ hàng hóa nhỏ, không gian làm hàng hẹp, trang bị lạc hậu, không có đường đồng cấp kết nối cao tốc, quốc lộ, khu công nghiệp.

Thứ ba, biến đổi khí hậu ảnh hưởng rất lớn đến phát triển kinh tế sông vùng Tây Nam bộ

Hiện nay, biến đổi khí hậu đã và đang đe dọa nghiêm trọng sức khỏe sông hồ vùng Tây Nam bộ. Ở Việt Nam, giai đoạn trước đây mối quan hệ giữa phát triển kinh tế với bảo vệ môi trường sông chưa được gắn kết chặt chẽ, một số trường hợp còn gây ra xung đột. Sức khỏe các vùng sông của Việt Nam nói chung và Tây Nam bộ nói riêng chưa bảo đảm hài hòa giữa khai thác, sử dụng tài nguyên, môi trường với bảo vệ,

bảo tồn và phục hồi các hệ sinh thái sông, ven sông. Điều này đặt ra yêu cầu cấp bách về bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, khai thác tài nguyên sông một cách bền vững. Đây cũng là mục tiêu phát triển của Liên Hợp quốc về bảo tồn và sử dụng bền vững sông, hồ, đại dương.

Đặc trưng sông nước là lợi thế cho sản xuất nông nghiệp nhưng cũng là thách thức của Tây Nam bộ khi nguy cơ bị ảnh hưởng của biến đổi khí hậu nhiều hơn. Biến đổi khí hậu có nguy cơ tác động xấu tới 04 lĩnh vực của vùng Tây Nam bộ là: kết cấu hạ tầng; hoạt động kinh tế - việc làm; sức khỏe con người, môi trường sinh thái. Theo Ủy ban Liên Chính phủ về Biến đổi khí hậu (IPCC, 2007) đánh giá vùng Tây Nam bộ là một trong ba đồng bằng lớn trên thế giới chịu nhiều tác động bất lợi và tổn thương do biến đổi khí hậu lên cuộc sống và sinh kế của người dân. Hiện tượng xâm nhập mặn, sạt lở bờ sông, lũ không về... thời gian qua ảnh hưởng rất lớn đến các hoạt động kinh tế sông của Vùng. Thực tế cho thấy, mùa khô năm 2020, nước mặn đã xâm nhập sâu đến 90 km vào các tỉnh thành ở vùng Tây Nam bộ, với diện tích khoảng 300.000 ha(6). Do đó, tăng cường khả năng thích ứng với biến đổi khí hậu là yêu cầu cấp bách đặt ra cho khu vực này.

Thứ tư, vốn tài chính phát triển kinh tế sông còn khiêm tốn

Kinh tế sông là lĩnh vực kinh doanh mang tính đặc thù rõ nét. Bởi vì, hầu hết ngành nào muốn gia nhập thị trường đều phải có nguồn vốn đầu tư ban đầu khá cao. Kinh tế sông Việt Nam nói chung và vùng Tây Nam bộ nói riêng hiện nay chưa đáp ứng được nhu cầu và chưa tương xứng với tiềm năng hiện có, hoạt động kinh tế sông còn manh mún, nhỏ lẻ, tập trung ở ven bờ. Nguyên nhân chủ yếu là thiếu và yếu về nguồn lực tài chính. Ngư dân chưa tiếp cận được nhiều nguồn tín dụng của Nhà nước do thủ tục và những hạn chế về chính sách. Để phát triển kinh tế sông, hồ cần mở rộng và phát triển nguồn tín dụng ngân hàng đến ngư dân cũng như tạo điều kiện để các doanh nghiệp trong nước đủ sức cạnh tranh với các doanh nghiệp FDI đang giành thị phần trong những lĩnh vực “béo bở” đòi hỏi vốn lớn như logistic, du lịch,... Một ví dụ cụ thể, tuổi trung bình của đội tàu khai thác trên sông ở Việt Nam nói chung, vùng Tây Nam bộ nói riêng là khoảng 17 tuổi, nhiều tàu là 20 tuổi, trong khi tuổi tàu trung bình của thế giới là 9-10 tuổi, các nước đang phát triển là 10-11 tuổi. Số lượng tàu hàng khô của Việt Nam chiếm tới 91%, trong khi đó tàu container chỉ chiếm 2% và chưa có tàu trở trên 1.000 Tons; có khoảng 30% số tàu có thể đi sông, biển đường dài và chủ yếu là tàu hàng tổng hợp. Tàu trọng tải nhỏ và thiếu tàu chuyên dụng nên các dịch vụ vận tải của các doanh nghiệp Việt Nam kém hấp dẫn so với các doanh nghiệp nước ngoài. Hiện các hãng tàu nước ngoài đang chiếm tới 75% thị phần vận tải sông, biển cho hàng hóa thương mại và chiếm 87% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam(7). Trong khi vận chuyển hàng container đang trở thành xu thế chung thì hiện nay các cảng và đội tàu của vùng Tây Nam bộ vẫn chủ yếu phục vụ hàng rời. Điều này làm giảm hiệu quả trong lưu chuyển hàng hóa, giảm tính cạnh tranh của ngành vận tải trên sông của vùng. Nguyên nhân cơ bản là vốn sở hữu thấp và để giảm chi phí, đa phần là tàu vận tải được mua lại từ nước ngoài, bên cạnh đó là công nghiệp đóng tàu chưa phát triển, chưa có nhiều cảng nước sâu đủ lớn để đón tàu trọng tải lớn. Vốn đầu tư tàu lớn nên doanh nghiệp thường dùng chính con tàu mua để thế chấp vay tín dụng. Đòn bẩy nợ cao, khả năng trả nợ thấp, nhất là khi thị trường có biến động, giá nhiên liệu tăng, lãi suất lên cao, hay suy thoái, khủng hoảng kinh tế, làm cho ngành vận tải càng trở nên khó khăn, nhiều doanh nghiệp kinh doanh lỗ, phải bán tàu để cơ cấu lại nợ. Vốn sở hữu ít nên khó có thể sắm các tàu trọng tải lớn, hoặc chưa đáp ứng tiêu chuẩn cao và năng lực cạnh tranh thấp.

### **3. Giải pháp phát triển kinh tế sông vùng Tây Nam bộ**

Thứ nhất, kết nối kinh tế sông và an ninh quốc phòng trong việc kiểm soát dòng chảy nguồn nước

An ninh quốc phòng và kinh tế sông có quan hệ tương trợ lẫn nhau. Đặc trưng của vùng Tây Nam bộ, lưu lượng và dòng chảy của các con sông lớn trong vùng đến từ đầu nguồn sông Mê Kông - nơi chịu sự chi phối của nhiều quốc gia trong đó có Trung Quốc. Việc kiểm soát dòng chảy là một trong những vấn đề “an ninh” cần đặc biệt quan tâm vì nó ảnh hưởng rất lớn đến khả năng phát triển các ngành nông nghiệp và thủy sản ở Tây Nam bộ (vốn là hạ nguồn của sông Mê Kông). Do đó, an ninh quốc phòng trong kinh tế sông được hiểu là các mối quan hệ được thiết lập dựa trên lợi ích và rủi ro trong việc kiểm soát các vấn đề dòng nước. An ninh quốc phòng ổn định làm nền tảng cho các ngành kinh tế sông phát triển và ngược lại. Rõ ràng, xét dưới góc độ kinh tế, không một doanh nghiệp nào có thể bỏ ra một lượng vốn đầu tư lớn khi đứng trước những rủi ro nhất định về quốc phòng của quốc gia đó. Do đó, cần tăng cường hợp tác, chia sẻ, gìn giữ nguồn nước sông Mê Kông ở cấp độ liên quốc gia. Tiếp tục đẩy mạnh ngoại giao nguồn nước theo hướng thông qua Ủy ban sông Mê Kông Việt Nam tăng cường đàm phán, đối thoại với các quốc gia thượng nguồn về cách thức phân chia hợp lý, hài hòa tài nguyên nước trên sông Mê Kông, bao gồm việc chia sẻ

quyền lợi, minh bạch thông tin liên quan đến rủi ro mà các quốc gia - nhất là các quốc gia ở khu vực hạ nguồn phải đối mặt khi các quốc gia ở thượng nguồn tiến hành các dự án can thiệp về nguồn nước, dòng chảy trên sông Mê Kông. Trong đó, những thông tin cần được minh bạch như: thông số kỹ thuật, việc xây dựng, vận hành các công trình, dự án từ phía thượng nguồn; quy trình vận hành các hồ chứa trong mùa mưa và mùa khô; những tác nhân gây ô nhiễm nguồn nước sông Mê Kông trong quá trình vận hành các công trình ở thượng nguồn.

Thứ hai, từng bước phát triển kinh tế sông thích ứng với biến đổi khí hậu

Kinh tế sông chỉ phát triển bền vững khi thực hiện đồng bộ và tích cực nhiều nhóm giải pháp, chính sách liên quan đến nâng cao năng lực thích ứng với biến đổi khí hậu cho các cấp chính quyền địa phương và người dân nơi đây. Do đó, cần có những chiến lược chủ động về bảo vệ môi trường trong phát triển kinh tế sông vùng Tây Nam bộ, tính tới việc dự báo các rủi ro môi trường và đặt mục tiêu ngăn ngừa suy thoái hóa môi trường ngay từ đầu. Chính phủ có thể tạo điều kiện và khuyến khích các tập đoàn, doanh nghiệp tư nhân đầu tư sản xuất sạch, xanh gắn với mô hình kinh tế tuần hoàn để bảo vệ môi trường thông qua các biện pháp ưu đãi vốn, công nghệ và cung cấp thông tin. Các địa phương vùng Tây Nam bộ cần chuyển sang hướng nông nghiệp thông minh với khí hậu (climate-smart agriculture, CSA(8)). Do đó, cần thực hiện ba cấp bậc quản lý rủi ro khí hậu theo hướng thích ứng như mô hình sau:

Thứ ba, thu hút nguồn vốn đầu tư nhằm phát triển kinh tế sông vùng Tây Nam bộ

Để thu hút nguồn vốn đầu tư phát triển kinh tế sông vùng Tây Nam bộ chỉ khi Chính phủ đứng ra vay và cấp phát cho một số dự án “môi” như hạ tầng kết nối các cảng thủy, phát triển loại hình giao thông đa phương thức, bảo đảm duy trì năng lực vận tải toàn ngành trong tương lai. Song song đó, chính quyền địa phương cần marketing đúng và chỉ ra được những tiềm năng, lợi thế vốn có của lĩnh vực này đối với các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Mặt khác, để thu hút nguồn lực xã hội vào hạ tầng đường thủy cần có cơ chế đột phá về thể chế. Trong đó, những vị trí luồng tuyến quan trọng cần nâng cấp, quy hoạch hệ thống cảng thủy nội địa gắn với luồng tuyến đó, từ đó sẽ có những vị trí đặc địa, hấp dẫn nhà đầu tư. Như vậy, thay vì những dự án nhỏ lẻ, có thể gom vào một dự án lớn để kêu gọi đầu tư. Thực hiện cơ chế này, không chỉ vốn xã hội, mà có thể thu hút cả nguồn vốn nước ngoài vào việc xây dựng hạ tầng đường thủy. Tuy nhiên, với những hạn chế này, việc phát triển hạ tầng đường thủy luôn được xem là lĩnh vực khó thu hút đầu tư xã hội hóa và cần có các cơ chế, chính sách đặc thù để thu hút nguồn vốn tư nhân./.

(1) và (3) Đảng Cộng sản Việt Nam, Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02/4/2022 của Bộ Chính trị khóa XIII về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, 2022 tr.3

(2) VCCI-Fulbright (2020), Báo cáo kinh tế thường niên Đồng bằng sông Cửu Long 2020, Nâng cao năng lực cạnh tranh để phát triển bền vững, tr.77

(4) Vận tải thủy nội địa tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long: “Mắc cạn” trên tiềm năng lớn, vì sao?, <http://www.canthoport.com.vn>

(5) Nguyễn Thị Bích Thuý, Tiềm năng, lợi thế và một số thách thức trong phát triển kinh tế sông ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long hiện nay, Kỷ yếu hội thảo khoa học: Kinh tế sông ở Đồng bằng sông Cửu Long: những vấn đề lý luận và thực tiễn, Cần Thơ, 2022, tr.4

(6) Vũ Tuấn Hưng, Nguyễn Danh Nam, Thách thức trong phát triển kinh tế sông ở Đồng bằng sông Cửu Long và hàm ý chính sách, Kỷ yếu hội thảo khoa học: Kinh tế sông ở Đồng bằng sông Cửu Long: Những vấn đề lý luận và thực tiễn, Cần Thơ, 2022, tr.227

(7) Nhìn thẳng sự thật để phát triển đội tàu biển quốc tế của Việt Nam, <https://mt.gov.vn>

(8) Theo Tổ chức Nông lương Liên Hợp quốc (năm 2013), nông nghiệp thông minh thích ứng với khí hậu “hướng đến việc hỗ trợ các nước để ra những chính sách, các công cụ kỹ thuật, tài chính cần thiết để lồng ghép các vấn đề biến đổi khí hậu vào ngành nông nghiệp, tạo cơ sở để thực hiện phát triển nông nghiệp bền vững trong tình hình mới”