

Biển trong phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ an ninh quốc phòng: Kinh nghiệm từ Nhật Bản

Trần Thị Lan Hương*

Nhận ngày 25 tháng 02 năm 2025. Chấp nhận đăng ngày 28 tháng 4 năm 2025.

Tóm tắt: Biển đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ an ninh quốc phòng của Nhật Bản. Thông qua việc ban hành các chính sách tương đối toàn diện, Nhật Bản đã tận dụng được các lợi thế do biển mang lại để phát triển các ngành kinh tế biển trụ cột như: thủy sản, du lịch biển, vận tải và đóng tàu. Trong quá trình phát triển kinh tế biển, Nhật Bản đã chú trọng bảo tồn văn hoá biển, đẩy mạnh quan hệ quốc tế trên biển, mang lại sự thịnh vượng cho quốc gia. Tuy nhiên, Nhật Bản cũng đối mặt với những thách thức từ biển mang lại do khai thác tài nguyên quá mức, ô nhiễm môi trường và căng thẳng địa chính trị trên biển. Kinh nghiệm của Nhật Bản cung cấp những bài học quan trọng cho Việt Nam trong xây dựng chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển.

Từ khoá: Kinh tế biển, bảo tồn văn hoá biển, quan hệ quốc tế trên biển, Nhật Bản, Việt Nam.

Phân loại ngành: Kinh tế

Abstract: The sea plays a vital role in Japan's socio-economic development and national defense. Through the implementation of relatively comprehensive policies, the country has successfully leveraged its maritime advantages to develop key sectors such as fisheries, maritime tourism, shipping, and shipbuilding. Throughout the process of maritime economic development, Japan has placed great emphasis on preserving coastal culture and strengthening international maritime relations, thereby contributing to national prosperity. However, it has also been facing challenges arising from the overexploitation of marine resources, environmental pollution, and geopolitical tensions at sea. Japan's experience offers valuable lessons for Vietnam in formulating a sustainable marine economic development strategy.

Keywords: Marine economy, coastal cultural preservation, international maritime relations, Japan, Vietnam.

Subject classification: Economics

1. Mở đầu

Nhật Bản là quốc gia thành công trong phát triển kinh tế biển, bảo tồn văn hóa ven biển và xử lý các vấn đề quốc tế liên quan đến biển. Với vị trí là quốc đảo, Nhật Bản tận dụng tối đa tiềm năng biển cho các ngành như: thủy sản, vận tải biển và du lịch biển, đồng thời duy trì sự bền vững trong bảo vệ môi trường. Thế kỷ XXI là thế kỷ của biển và đại dương và sự phát triển như vũ bão của Cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư. Chính vì vậy, việc học hỏi kinh nghiệm từ Nhật Bản sẽ giúp Việt Nam thực hiện hiệu quả hơn Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển đến năm 2030, tầm nhìn 2045 và đẩy mạnh phát triển khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo trong phát triển kinh tế biển, bảo vệ môi trường và giải quyết các vấn đề quốc tế trên biển. Bài viết sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính, tiếp cận theo hướng so sánh và học hỏi kinh nghiệm quốc tế để làm rõ những thành công và hạn chế trong phát triển kinh tế biển của Nhật Bản có thể vận dụng cho Việt Nam.

2. Vai trò và lợi thế của biển đối với Nhật Bản

Biển đóng vai trò sống còn đối với Nhật Bản - một quốc đảo nằm ở phía Tây Bắc Thái Bình Dương, bốn mặt giáp biển. Các vùng biển xung quanh Nhật Bản không chỉ có ý nghĩa

* Trường Kinh tế, Trường Đại học Công nghiệp Hà Nội.

Email: huong.tran03@hau.edu.vn

về mặt địa lý mà còn giữ vai trò chiến lược đặc biệt trong kinh tế, an ninh - quốc phòng và địa chính trị. Đường biên của Nhật Bản dài 18.480 miles (khoảng 33.986 km), bao phủ vòng quanh nước Nhật, bao gồm các biển sau:

- Biển Nhật Bản: nằm giữa Nhật Bản và bán đảo Triều Tiên, Nga. Đây là vùng biển quan trọng, là tuyến hàng hải nối Nhật Bản với Nga, Hàn Quốc và Trung Quốc. Khu vực biển này giàu tài nguyên hải sản và khí hydrat methane (METI, 2023). Biển Nhật Bản có vị trí địa chính trị quan trọng, là nơi hay xảy ra tranh chấp với Nga, đối phó với các nguy cơ khi Triều Tiên phóng tên lửa qua biển này.

- Biển Hoa Đông: nằm giữa Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc và Đài Loan (Trung Quốc). Đây là vùng biển quan trọng, giao cắt các tuyến hàng hải và giao thương lớn trên thế giới. Vùng biển này có vùng đặc quyền kinh tế chồng lấn với Trung Quốc tại quần đảo Senkaku (phía Trung Quốc gọi là Điếu Ngư). Biển Hoa Đông chứa tiềm năng tài nguyên khí đốt to lớn, nằm ở khu vực Chunxiao (cách gọi của Trung Quốc)/ Sekibisho (cách gọi của Nhật Bản). Nhật Bản và Trung Quốc đang tập trung khai thác và tranh chấp khai thác khí đốt ở khu vực này. Biển Hoa Đông có vị trí địa chính trị quan trọng, nơi Nhật Bản có thể triển khai radar và tàu phòng vệ thường xuyên, theo dõi tàu hải cảnh Trung Quốc.

- Biển Thái Bình Dương: nằm ở phía Đông Nhật Bản. Đây là vùng biển rộng, mở, cửa ngõ của thương mại toàn cầu và gắn với chiến lược cạnh tranh của nhiều nước lớn trên thế giới.

- Biển Okhotsk: nằm phía Bắc Nhật Bản, giáp Nga. Biển Okhotsk có tiềm năng hải sản phong phú, đặc biệt là cua và cá tuyết. Đây là vùng biển có vị trí địa chính trị quan trọng, nơi xảy ra tranh chấp chủ quyền với Nga ở các đảo Nam Kuril, và là nơi phòng thủ trọng yếu phương bắc của Nhật Bản để giám sát các hoạt động hải quân của Nga.

- Biển Đông: Nhật Bản không tiếp giáp trực tiếp với biển Đông, nhưng đây là tuyến hàng hải huyết mạch trên thế giới và có tới 70-90% dầu mỏ nhập khẩu vào Nhật Bản đi qua biển Đông (MOFA, 2021). Nhật Bản đang hỗ trợ một số nước ASEAN trong tuần tra, bảo vệ chủ quyền biển đảo ở biển Đông và vùng biển này là nơi thể hiện vị trí cạnh tranh nước lớn của Nhật Bản với Trung Quốc và các nước khác trên thế giới.

3. Các chính sách biển phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ an ninh quốc phòng

3.1. Luật khung về đại dương và các kế hoạch thực hiện

Luật cơ bản về Chính sách đại dương (Basic Act on Ocean Policy) ban hành năm 2007 được đánh giá là một luật khung định hướng tổng thể cho toàn bộ chính sách biển của Nhật Bản. Mục tiêu của Luật là đảm bảo quản lý và sử dụng đại dương một cách toàn diện, bền vững và hòa bình. Luật được dựa trên 5 nguyên tắc cơ bản: (1) Tự do hàng hải và tôn trọng luật pháp quốc tế; (2) Phát triển bền vững tài nguyên và không gian biển; (3) Bảo vệ môi trường biển; (4) Phát triển công nghệ và nghiên cứu đại dương; (5) An ninh và bảo vệ lợi ích quốc gia trên biển.

Để thực hiện Luật cơ bản về Chính sách đại dương, Nhật Bản ban hành các kế hoạch cơ bản thực hiện Luật cơ bản về Chính sách đại dương, thời hạn 5 năm/1 lần. Kế hoạch lần đầu (năm 2008) là nhằm cụ thể hoá các nội dung chủ yếu trong Luật cơ bản về Chính sách đại dương năm 2007. Kế hoạch cơ bản lần 1 đề cập đến các nội dung về thúc đẩy phát triển và khai thác nguồn tài nguyên biển; bảo vệ môi trường biển; thúc đẩy phát triển vùng đặc quyền kinh tế; bảo đảm an ninh hàng hải; đảm bảo an toàn, an ninh biển; thúc đẩy nghiên cứu và khảo sát biển; áp dụng các biện pháp kết hợp đối với các vùng duyên hải; nâng cao nhận thức công chúng về biển; thúc đẩy hợp tác và điều phối quốc tế về biển.

Kế hoạch cơ bản lần 2 (2013-2018) với mục tiêu: phát triển kinh tế biển và bảo vệ chủ quyền biển đảo. Các nội dung chủ yếu bao gồm: (1) Thúc đẩy hợp tác quốc tế và đóng góp

tích cực cho cộng đồng quốc tế nhằm xây dựng trật tự quốc tế trên biển tuân thủ theo nguyên tắc của UNCLOS; (2) Phát triển và sử dụng biển nhằm đạt được sự giàu có và thịnh vượng quốc gia; (3) Từ một quốc gia được biển bảo vệ trở thành một quốc gia chủ động bảo vệ biển; (4) Khám phá biển cả để giải quyết các thách thức do từ biển do biến đổi khí hậu toàn cầu, biến đổi môi trường, khan hiếm tài nguyên, đóng góp tích cực cho thế giới trên các lĩnh vực khoa học công nghệ biển.

Kế hoạch cơ bản lần 3 (2018-2023) với mục tiêu đưa Nhật Bản trở thành “quốc gia đại dương mới” thông qua phát triển bền vững và an ninh biển. Các mục tiêu chính của Kế hoạch này là: (1) Tăng cường an ninh hàng hải và thực thi pháp luật trên biển; (2) Phát triển công nghệ biển tiên tiến, bao gồm năng lượng tái tạo và phương tiện không người lái dưới nước; (3) Bảo vệ môi trường biển và sử dụng bền vững tài nguyên biển; (4) Thúc đẩy hợp tác quốc tế và tuân thủ luật pháp quốc tế về biển.

Kế hoạch cơ bản lần thứ 4 (2023-2028) với mục tiêu đối phó với các thách thức mới trong môi trường biển, bao gồm biến đổi khí hậu và căng thẳng địa chính trị, nhằm đảm bảo an ninh và phát triển bền vững. Kế hoạch này đưa ra 4 mục tiêu chính: (1) Tăng cường năng lực phòng thủ và hợp tác giữa Lực lượng Phòng vệ biển Nhật Bản và Lực lượng Bảo vệ Bờ biển Nhật Bản; (2) Phát triển và triển khai các công nghệ giám sát biển tiên tiến, như phương tiện không người lái dưới nước; (3) Thúc đẩy phát triển kinh tế biển, bao gồm năng lượng tái tạo và khai thác tài nguyên biển sâu; (4) Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chuyên môn về biển.

3.2. Các luật và chính sách khác

Nhật Bản đã ban hành các luật và chính sách quan trọng sau đây:

- Luật về bảo vệ vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa, ban hành năm 1996, sửa đổi năm 2014, bổ sung năm 2022. Luật quy định các nội dung liên quan đến thiết lập quyền chủ quyền và tài phán của Nhật Bản trong các vùng đặc quyền kinh tế (EEZ) và thềm lục địa theo Công ước của Liên Hợp Quốc về Luật Biển năm 1982 (UNCLOS, 1982); quản lý và bảo vệ tài nguyên thiên nhiên trong vùng biển xa bờ của Nhật Bản.

- Luật Bảo tồn tài nguyên và môi trường biển (2008): Mục tiêu nhằm điều chỉnh chất thải, ô nhiễm, và vận chuyển hàng nguy hiểm trên biển

- Luật Cải cách lực lượng bảo vệ bờ biển Nhật Bản (2010): Nhằm tăng cường khả năng của lực lượng bảo vệ bờ biển Nhật bản trong thực thi pháp luật trên biển, phối hợp với các cơ quan quốc tế và quốc gia khác trong việc chống cướp biển, buôn lậu và các hoạt động bất hợp pháp khác trên biển; sử dụng công nghệ hiện đại như Hệ thống Nhận dạng Tự động (AIS) để giám sát và quản lý giao thông hàng hải.

- Luật Bảo tồn và phát triển các đảo xa (2016): Nhằm bảo vệ chủ quyền và phát triển dân cư, hạ tầng tại các đảo tiền tiêu như: Okinotorishima, Yonaguni. Để phục vụ mục tiêu này, luật đã tăng cường hỗ trợ tài chính và kỹ thuật cho các đảo xa có người sinh sống nhằm duy trì và phát triển cộng đồng dân cư; Phát triển cơ sở hạ tầng; Khuyến khích phát triển các ngành kinh tế địa phương như: ngư nghiệp, du lịch và năng lượng tái tạo; Tăng cường các biện pháp bảo vệ môi trường, quản lý tài nguyên thiên nhiên trên các đảo xa.

- Luật Phát triển điện gió ngoài khơi vùng biển quốc gia (2018): Tạo cơ chế pháp lý cho đầu thầu, đầu tư và phát triển điện gió ngoài khơi.

- Sửa đổi toàn diện Luật EEZ và thềm lục địa (2022): Luật đã xây dựng chính sách cơ bản về việc sử dụng khu vực biển cho phát triển năng lượng tái tạo; Chỉ định các khu vực biển cụ thể làm khu vực thúc đẩy cho việc phát triển các cơ sở phát điện năng lượng tái tạo biển; đưa ra hệ thống chứng nhận sử dụng biển trong phát triển năng lượng tái tạo và các cơ chế giám sát và xử phạt trong quá trình thực hiện dự án.

Ngoài ra, Nhật Bản ban hành hàng trăm các đạo luật khác nhau liên quan đến nghề cá, cảng biển, đóng tàu, nghiên cứu biển... Điển hình là: Luật cơ bản về nghề cá; Luật nghề cá; Luật cảng và bến cảng; Luật an toàn tàu biển; Đạo luật đóng tàu; Chính sách về các sáng kiến thúc đẩy sử dụng năng lượng tái tạo trên biển; Luật bảo tồn nguồn lợi thủy sản; Luật bảo tồn và quản lý tài nguyên biển sống; Luật Đảm bảo sản xuất nuôi trồng thủy sản bền vững; Luật Cơ bản về Chính sách Thủy sản; Luật cơ bản về phát triển du lịch; Luật bảo vệ các vùng biển quốc gia và phát triển du lịch biển; Chính sách phát triển du lịch biển xanh; Chính sách bảo tồn văn hoá biển Nhật Bản (MEXT, 2020); Chính sách bảo tồn các lễ hội biển; Chính sách phát triển di sản văn hoá biển trong giáo dục (MEXT, 2022); Chính sách bảo vệ và phát triển nghề thủ công ven biển (METI, 2023)

4. Kết quả phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng trên biển

4.1. Kết quả

- Nuôi trồng, khai thác và chế biến và xuất khẩu thủy hải sản: Nhật Bản đã từng là một trong các quốc gia dẫn đầu thế giới về nuôi trồng, khai thác, chế biến và xuất khẩu thủy sản. Mặc dù trong thời gian gần đây, sản lượng khai thác và nuôi trồng thủy sản của Nhật Bản sụt giảm, nhưng nước này vẫn duy trì vị thế quan trọng trong ngành thủy sản toàn cầu nhờ ngành công nghệ chế biến tiên tiến, đạt tiêu chuẩn chất lượng cao. Sản lượng nuôi trồng thủy sản của Nhật Bản đạt 1,065 triệu tấn (năm 2010), sau đó duy trì ở mức trung bình 1 triệu tấn trong giai đoạn 2010-2015, giảm còn trung bình 950-970 nghìn tấn vào năm 2020-2023 (FAO, 2023a). Tổng sản lượng khai thác thủy sản của Nhật bản năm 2007 đạt 5,54 triệu tấn, giảm còn 4,8 triệu tấn (2010), 4,3 triệu tấn (2015), 4,2 triệu tấn (2020) (FAO, 2023b).

Theo báo cáo của Ngân hàng thế giới, năm 2023 Nhật Bản nuôi trồng khoảng gần 1 triệu tấn thủy sản, trong khi Trung Quốc nuôi trồng khoảng 66 triệu tấn, Indonesia 16 triệu tấn, Ấn Độ 9 triệu tấn, Việt Nam 4,5 triệu tấn (FAO, 2024a). Trong lĩnh vực khai thác hải sản, Nhật Bản đứng sau các nước khác như Trung Quốc (dẫn đầu thế giới về sản lượng khai thác năm 2022, đạt 12,3 triệu tấn), Indonesia (7,4 triệu tấn), Peru (5,4 triệu tấn), Ấn Độ (5,5 triệu tấn), Nga (5,0 triệu tấn), Mỹ (4,3 triệu tấn), Nhật (3,0 triệu tấn) (FAO, 2024b). So với các nước trong khu vực, vị trí của Nhật Bản về sản lượng nuôi trồng thủy sản đã tụt hạng, nhưng giá trị kim ngạch xuất khẩu thủy sản của Nhật Bản tăng rất nhanh do hàm lượng chế biến thủy sản của Nhật tương đối cao. Theo số liệu của Bộ Nông nghiệp, Lâm nghiệp và Thủy sản Nhật Bản năm 2007 Nhật Bản xuất khẩu thủy sản đạt 210 tỷ Yên, tăng dần đều và đạt 280 tỷ Yên (2015), 350 tỷ Yên (2021), 390 tỷ Yên (2023) (MAFF, 2024). Nhật Bản hiện nay đứng thứ 6 trên thế giới về kim ngạch xuất khẩu thủy sản, sau Trung Quốc, Na Uy, Ecuador, Việt Nam, Ấn Độ (FAO, 2024c). Ngành nuôi trồng, khai thác và chế biến xuất khẩu thủy sản hiện đang tạo ra khoảng 123.000 lao động (MAFF, 2024).

- Vận tải biển và đóng tàu: Nhật Bản có ngành đóng tàu biển từ lâu đời, đặc biệt là sau sự thành lập Công ty Mitsubishi Shipbuilding vào năm 1884. Sau Chiến tranh thế giới thứ hai, Nhật Bản trở thành quốc gia dẫn đầu thế giới về đóng tàu, chiếm hơn 50% sản lượng toàn cầu. Hiện nay, mặc dù bị cạnh tranh bởi Trung Quốc và Hàn Quốc, Nhật Bản vẫn duy trì vị trí thứ ba trong ngành đóng tàu toàn cầu, với sản lượng 10 triệu GT vào năm 2023 (Pallavi Rao, 2024).

Thế giới hiện nay biết đến Nhật Bản bởi các thương hiệu tàu biển nổi tiếng thuộc tập đoàn Mitsubishi, Imabari, Tập đoàn tàu biển Nhật Bản JMU (Japan Marine United Corporation) và nhiều tập đoàn đóng tàu khác. Các sản phẩm tàu biển của Nhật bản là tàu chở hàng, tàu chở dầu, tàu container, tàu LNG và tàu chuyên dụng. Theo báo cáo của JSEA, Nhật Bản có hơn 1.000 xưởng đóng tàu và năm 2022 Nhật Bản chiếm 11,4% tổng số đơn đặt hàng đóng tàu toàn cầu. Năm 2023, Nhật Bản sản xuất khoảng 10 triệu GT, đứng thứ ba sau Trung Quốc (59%) và Hàn Quốc (24%) (JSEA, 2024).

Nhật Bản cũng là đất nước có những đội tàu thương mại lớn nhất thế giới, với các công ty vận hành hàng trăm tàu trên các tuyến đường quốc tế, tiêu biểu là tập đoàn vận tải biển Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK line), Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Kawasaki Kisen Kaisha (K Line)... Các công ty này nằm trong top 10 công ty vận tải biển lớn nhất thế giới với mạng lưới hoạt động toàn cầu (JSEA, 2024).

- Du lịch biển: Năm 2008, Nhật Bản bắt đầu công bố *Sách trắng* về du lịch, đưa ra mục tiêu tổng thể phát triển du lịch gắn với bảo vệ môi trường. Năm 2011, Nhật Bản bắt đầu nhấn mạnh việc phát triển du lịch biển và du lịch sinh thái, trong đó quy định 10 hành động ưu tiên trong phát triển du lịch biển. Nhật Bản có các bãi biển tuyệt đẹp phục vụ cho phát triển du lịch biển, điển hình là bãi biển Emerald, bãi biển Shirahama, bãi biển Ozuna Kaisuiyokujo, bãi biển đảo Amami Oshima, bãi biển Kikugahama và nhiều bãi biển khác. Để khai thác các bãi biển tuyệt đẹp này, Nhật Bản đã kết hợp nhiều hình thức du lịch khác nhau để thu hút du khách trong nước và nước ngoài, trong đó các lễ hội hoa, lễ hội tôn vinh các vị thần Nhật Bản, các hoạt động thể thao trên biển, ẩm thực biển và nhiều hình thức du lịch khác. Hàng năm ngành du lịch đóng góp cho Nhật Bản khoảng 6-7% GDP. Tại các tỉnh và thành phố ven biển, khách du lịch đến Nhật Bản tương đối đông, xếp theo thứ tự là Tokyo (chiếm 47,2% lượng khách du lịch thăm Nhật Bản năm 2019), Osaka (chiếm 38,6%), Chiba (35,1%), Kyoto (27,8%), Nara (11,7%), Aichi (9%), Fukuoka (8,7%), còn lại là các địa phương khác (Japan Tourist Agency, 2020)

Mặc dù thiếu số liệu phân tách riêng cho du lịch biển, nhưng xem xét số lượng khách quốc tế đến Nhật Bản trong thời gian gần đây, có thể thấy Nhật Bản là quốc gia du lịch biển nổi tiếng thế giới. Năm 2010 Nhật Bản thu hút khoảng 8,6 triệu lượt khách quốc tế. Sau các năm bị sụt giảm mạnh do bị ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, khách quốc tế năm 2023 vào Nhật Bản đạt 25,07 triệu lượt, bằng 80% mức trước đại dịch. Tổng doanh thu từ du lịch quốc tế của Nhật Bản ước đạt 208,9 tỷ USD năm 2023 (JNTO, 2024).

- Bảo tồn văn hoá biển đảo trong phát triển kinh tế biển:

Nhật Bản là một quốc gia có rất nhiều di sản văn hóa liên quan đến biển, phản ánh mối quan hệ sâu sắc giữa con người Nhật Bản với đại dương trong suốt chiều dài lịch sử. Những di sản này không chỉ mang giá trị lịch sử - văn hóa mà còn có ý nghĩa trong phát triển kinh tế biển, du lịch và giáo dục cộng đồng. Các di sản văn hoá phi vật thể nổi tiếng liên quan đến biển là: lễ hội biển, nghề truyền thống ven biển (làm muối, đánh cá bằng chim cốc tại sông Nagaragawa, tín ngưỡng biển (nữ thần biển, các đền thờ trên biển...), các đền chùa ven biển (Đền Itsukushima (Hiroshima), Shiogama (Miyagi), Enoshima (Kanagawa) - tất cả đều thờ các vị thần bảo hộ ngư dân và tàu thuyền; các thành cổ, bến cảng xưa (thành cổ Tomonoura (Hiroshima) - cảng thương mại lịch sử; Otaru (Hokkaido) - cảng cổ nổi tiếng trong thời kỳ Meiji - Taisho). Nhật Bản cũng có các di sản thiên nhiên biển nổi tiếng được Unesco công nhận như vùng biển Agasawara...

Trong quá trình phát triển kinh tế, Nhật Bản đã cố gắng tái hiện, phục hồi các lễ hội truyền thống, nghề thủ công ven biển. Chính sách “mỗi làng một sản phẩm” tại các vùng biển đã góp phần khôi phục văn hóa làng chài, kết hợp quảng bá sản phẩm địa phương và văn hóa biển. Ở nhiều vùng có di sản nổi tiếng, Nhật bản đã chú trọng đầu tư ngân sách để bảo tồn di tích, đền thờ ven biển, các nghề truyền thống.

Tuy nhiên, do quá trình công nghiệp hoá và đô thị hoá ven biển, nhiều làng chài truyền thống bị thay thế bởi cảng công nghiệp, khu nghỉ dưỡng hiện đại. Cộng đồng cư dân đã tiếp nhận văn hoá hiện đại và mất dần đi các nét văn hoá truyền thống của miền biển. Các ngành du lịch gắn với văn hoá biển cũng đang ở trong tình trạng khan hiếm lao động do thu nhập ngành này thấp hơn các ngành khác. Phát triển kinh tế Nhật bản nóng trước thập kỷ 1990 cũng đang làm giảm sinh kế truyền thống như nghề cá nhỏ ven bờ, ô nhiễm môi trường ở một số vùng biển.

- Quan hệ quốc tế về biển:

Do các lợi thế địa chính trị, Nhật Bản đã đẩy mạnh quan hệ quốc tế về biển, sử dụng biển như là “quyền lực mềm” trong quan hệ quốc tế. Theo Báo cáo của Bộ Ngoại giao Nhật Bản (2023), Nhật Bản đã thúc đẩy các quan hệ song phương và đa phương về biển, hợp tác với các nước đồng minh (Mỹ, Hàn Quốc) trong việc bảo vệ các tuyến hàng hải quốc tế, huấn luyện tuần tra, duy trì sự diện quân sự ở Okinawa, Yokosuka (Hạm đội 7) (MOFA, 2023b). Trong năm 2007, thủ tướng Abe đưa ra ý tưởng thành lập Bộ tứ với tên gọi Đối thoại 4 bên (gồm Nhật Bản, Mỹ, Ấn Độ, Australia), tuy nhiên ý tưởng này lúc đó chưa đi vào hiện thực do Trung Quốc phản đối. Năm 2015, ngoại trưởng Nhật Bản Fumio Kishida nhấn mạnh đến khái niệm Ấn Độ - Thái Bình Dương trong bài phát biểu tại New Delhi và ông cho rằng quan hệ đối tác Ấn Độ - Nhật Bản sẽ thúc đẩy sự ra đời của một kỷ nguyên mới - kỷ nguyên khi khu vực Ấn Độ - Thái Bình Dương trở thành tâm điểm của sự thịnh vượng toàn cầu và những bất ổn về an ninh. Đây là tiền đề cho việc ra đời Chiến lược Ấn Độ - Thái Bình Dương tự do và rộng mở do Mỹ dẫn đầu vào năm 2017. Năm 2017, Nhật Bản tiến hành thiết lập quan hệ đối tác với Anh, một nước thành viên của “Thoả thuận phòng thủ 5 cường quốc (Five Power Defence Arrangements - FPDA) gồm: Malaysia, Singapore, Anh, Australia, New Zealand); ký thoả thuận hợp tác với Mỹ và Anh trong Liên minh tình báo ngũ nhãn (Five Eyes – FVEY) và nhiều thoả thuận hợp tác khác trong lĩnh vực quốc phòng và ngoại giao trên biển (Ryo Sahashi, 2018).

Nhật Bản cũng tích cực hỗ trợ các nước ASEAN trong việc cung cấp các tàu tuần tra biển, triển khai chiến lược Ấn Độ - Thái Bình Dương tự do và rộng mở. Nhật Bản tích cực tham gia các thể chế khu vực như: Diễn đàn Biển Đông (ARF), Diễn đàn Hợp tác Ấn Độ Dương, Ủy ban Bảo vệ Môi trường Biển khu vực Tây Bắc Thái Bình Dương (NOWPAP - UNEP) (MOFA, 2023a).

3.2. Hạn chế và nguyên nhân

Thứ nhất, suy giảm nguồn lợi thủy sản và khai thác quá mức: Việc khai thác thủy sản không bền vững đã dẫn đến suy giảm nghiêm trọng nguồn lợi thủy sản, ảnh hưởng đến sinh kế của ngư dân và ngành công nghiệp chế biến thủy sản. Ngành nuôi trồng thủy sản của Nhật Bản có xu hướng giảm mạnh, đặc biệt là sau trận động đất năm 2011. Sóng thần cực lớn đã tàn phá các bờ biển từ miền Trung đến miền Bắc Nhật Bản, huỷ hoại các thị trấn ven biển và các cơ sở nuôi trồng thủy sản của nước này. Hơn nữa, sự cạnh tranh khai thác thủy sản với các quốc gia láng giềng trong khu vực cũng góp phần làm giảm nguồn lợi thủy sản của Nhật Bản (Trần Thị Mai, 2019). Việc sử dụng ngày càng nhiều các tàu đánh cá có động cơ và cải tiến thiết bị khác cùng với nhu cầu ngày càng tăng về hải sản đã dẫn đến việc khai thác quá mức các nguồn tài nguyên biển. Theo Báo cáo của Tổ chức tư vấn phi lợi nhuận Planet Tracker, trong số 100 công ty thủy sản lớn nhất trên toàn cầu, Nhật Bản chiếm nhiều đại diện hơn bất kỳ các quốc gia khác (Sustainable Japan, 2022).

Thứ hai, ngành công nghiệp đóng tàu của Nhật đang phải cạnh tranh với nhiều quốc gia trên thế giới, đặc biệt là Trung Quốc và Hàn Quốc. Trong những năm 1980, Nhật Bản chiếm hơn 50% thị phần đóng tàu toàn cầu. Tuy nhiên đến năm 2023, thị phần đã giảm xuống chỉ còn khoảng 18% (Yoshikawa, 2023). Do giá nhân công cao, Nhật Bản đang mất dần lợi thế về các đơn hàng đóng tàu hạng phổ thông, và chỉ còn giữ thế mạnh trong việc sản xuất các loại tàu chất lượng cao, có độ chính xác kỹ thuật và các tàu chuyên biệt có kỹ thuật cao.

Thứ ba, ô nhiễm môi trường biển và rác thải nhựa: Sự phát triển công nghiệp và đô thị hóa nhanh chóng đã dẫn đến ô nhiễm nước biển, ảnh hưởng đến hệ sinh thái biển và ngành thủy sản. Tại các khu công nghiệp lớn như Vịnh Tokyo, Vịnh Osaka, Vịnh Ise, chất thải từ các khu công nghiệp và đô thị gây ô nhiễm môi trường biển (Sato M, 2020).

Lượng rác thải nhựa và chất thải sinh hoạt đổ ra biển ngày càng tăng, gây hại cho sinh vật biển và làm giảm chất lượng môi trường biển. Nhật là quốc gia tiêu thụ nhựa lớn thứ hai

thế giới tính theo bình quân đầu người, chỉ sau Mỹ. Mỗi năm, Nhật Bản thải ra khoảng 9,4 triệu tấn nhựa, trong đó khoảng 60.000-80.000 tấn trôi ra biển. Một phần lớn rác thải nhựa từ Nhật đã được phát hiện ở các khu vực ven biển phía Tây Thái Bình Dương, Biển Nhật Bản và thậm chí đến cả đảo xa như Okinawa (Tanaka, K, 2021).

Ô nhiễm và rác thải nhựa trên biển tác động tiêu cực đến các loài sinh vật biển do ăn phải hoặc bị vướng vào rác thải nhựa. Một nghiên cứu của Đại học Kyushu (2022) cho thấy hơn 70% cá biển sâu tại khu vực gần đảo Honshu có chứa vi nhựa trong cơ thể (Yamashita, 2022).

Thứ tư, xung đột giữa phát triển công nghiệp và quyền lợi ngư dân: sự phát triển của các khu công nghiệp ven biển, các thành phố ven biển, các cảng biển nước sâu, các trung tâm đóng tàu hiện đại... đã đưa Nhật bản từ đất nước nghèo, phần lớn dựa vào nghề đánh cá truyền thống, trở thành một đất nước hiện đại bậc nhất châu Á. Điều đó cũng đồng nghĩa với việc thu hẹp sinh kế của ngư dân và người dân ven biển. Nhiều ngư dân buộc phải rời bỏ các nghề truyền thống để tìm việc ngành khác và nhận bồi thường từ chính quyền. Nhật Bản cũng đã từng xảy ra các vụ xung đột về quyền lợi của ngư dân với các thành phần kinh tế khác. Điển hình là vụ Minamata trong thập kỷ 1950s khi Công ty Chisso xả thủy ngân ra biển gây nhiễm độc cá và làm 2.200 người dân nơi đây bị nhiễm độc thủy ngân (tính đến năm 2001) và hàng nghìn người bị các triệu chứng dị tật bẩm sinh, rối loạn thần kinh, liệt và tổn thương não (gọi là bệnh Minamata) (MOEJ, 2022). Trong giai đoạn 1960-2000, có tới 3.000 vụ kiện tụng liên quan đến bệnh Minamata. Sự kiện này cho thấy cái giá của sự đánh đổi giữa công nghiệp hoá và phát triển bền vững thập kỷ 1960 ở Nhật Bản. Sau sự kiện này và các sự kiện khác, Nhật Bản đã ban hành Luật Kiểm soát Ô nhiễm Công nghiệp (1970) và Luật Bảo vệ môi trường biển (1973) (MOEJ, 2022).

Thứ năm, hạn chế trong việc giải quyết các mối quan hệ quốc tế trên biển: Trong thời gian dài, Nhật bản tiếp tục phải đối phó với các vụ tranh chấp, căng thẳng trên biển, điển hình là tranh chấp với Trung Quốc trên quần đảo Senkaku/Điếu Ngư, tranh chấp với Hàn Quốc trên quần đảo Takeshima (Dokdo), tranh chấp với Nga trên quần đảo Kuril. Những tranh chấp này làm phức tạp hoá các nỗ lực hợp tác biển và gây ảnh hưởng đến an ninh khu vực.

Là một nước lớn trong khu vực, nhưng Nhật Bản chưa tham gia tích cực trong các cơ chế đối thoại đa phương của khu vực như: Bộ Quy tắc Ứng xử trên Biển Đông (COC), Cơ chế chia sẻ thông tin và giám sát biên khu vực châu Á - Thái Bình Dương, cơ chế khai thác và quản lý vùng biển chung, cơ chế tuần tra phối hợp trên biển... Nhật Bản dường như phụ thuộc nhiều vào liên minh với Mỹ trong việc bảo vệ an ninh hàng hải và kiểm soát các vùng biển chiến lược, đặc biệt là ở eo biển Miyako và khu vực biển Hoa Đông. Mặc dù là nước có lực lượng bảo vệ bờ biển (JCG) hiện đại, nhưng Nhật Bản vẫn hạn chế sự hiện diện của mình ở các vùng biển xa như Ấn Độ Dương.

- *Nguyên nhân*:

Một là, nguyên nhân thuộc về vị trí địa lý: Nhật bản có địa hình bờ biển chia cắt phức tạp, có nhiều đảo nhỏ, nhiều khu vực ven biển hẹp và dốc, gây khó khăn cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển quy mô lớn, nuôi trồng thủy sản hay phát triển đô thị biển. Do nằm ở khu vực giao nhau của bốn mảng kiến tạo lớn (Philippines, Thái Bình Dương, Á - Âu, Bắc Mỹ), do đó Nhật Bản thường xuyên hứng chịu thiên tai biển như: động đất, sóng thần, bão lớn, gây ảnh hưởng nặng nề đến các ngành kinh tế biển, ảnh hưởng rất lớn đến các hoạt động khai thác, nuôi trồng thủy sản, phát triển du lịch và sinh kế của cư dân ven biển.

Hai là, các nguyên nhân thuộc về lịch sử đã hạn chế vị thế và vai trò của Nhật bản trong giải quyết các vấn đề quốc tế trên biển. Nhật Bản bị ràng buộc bởi Hiến pháp hòa bình 1947, hạn chế hành động quân sự và triển khai hải quân ngoài phạm vi phòng thủ.

Ba là, già hoá dân số: Nhật Bản đang đối mặt với tốc độ già hoá dân số nhanh chóng ở các vùng ven biển, đặc biệt là ở các làng chài và nông thôn ven biển. Theo số liệu của Bộ

Nội vụ và Truyền thông Nhật Bản (MIC, 2021), hơn 35% dân cư ở vùng ven biển là người trên 65 tuổi, trong khi lực lượng lao động trẻ lại di cư vào các đô thị lớn như Tokyo, Osaka (MIC, 2021). Do lương thấp và môi trường làm việc không hấp dẫn bằng các khu vực kinh tế khác, ngành ngư nghiệp, đóng tàu, và khai thác hải sản thiếu lao động trầm trọng. Nhật Bản đã tích cực thu hút lao động nước ngoài ra làm việc tại các vùng ven biển, tuy nhiên phần lớn lao động nước ngoài chỉ tập trung tại đô thị, rất khó điều động ra các đảo xa hoặc vùng duyên hải. Những nguyên nhân này đang kìm hãm sự phát triển bền vững của các vùng biển Nhật Bản, ảnh hưởng đến kinh tế biển, làm xói mòn các giá trị văn hóa biển truyền thống và làm suy yếu năng lực phòng thủ - an ninh ven biển.

5. Bài học cho Việt Nam

Thứ nhất, bài học về phát huy lợi thế, tiềm năng của biển phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ Tổ quốc: Nhật Bản đã tận dụng hiệu quả lợi thế về vị trí địa lý, tài nguyên biển trong nhiều lĩnh vực khác nhau, đặc biệt là trong nuôi trồng thủy sản, đánh bắt thủy sản, công nghiệp đóng tàu, du lịch biển, thương mại trên biển và mở rộng quan hệ quốc tế. Các ngành này đóng góp lớn vào nền kinh tế của Nhật Bản, tạo ra hàng triệu việc làm và thúc đẩy tăng trưởng GDP. Nhật Bản cũng chú trọng vào các ngành này do đóng góp lớn vào nền kinh tế của Nhật Bản, tạo ra hàng triệu việc làm và thúc đẩy tăng trưởng GDP. Nhật Bản cũng chú trọng vào phát triển các ngành công nghiệp xanh, như năng lượng tái tạo từ biển (điện gió ngoài khơi, năng lượng sóng biển), để giảm thiểu tác động đến môi trường biển. Trong quá trình sử dụng lợi thế về biển, Nhật Bản đã kịp thời điều chỉnh từ lợi thế so sánh tĩnh (đánh bắt, nuôi trồng thủy sản, phát triển các ngành công nghiệp biển sử dụng nhiều tài nguyên, lao động) sang lợi thế so sánh động (chế biến thủy sản, thiết kế tàu biển kỹ thuật cao, năng lượng tái tạo, công nghệ biển hiện đại, du lịch xanh) để tăng cường lợi thế cạnh tranh và khắc phục những hạn chế mang lại từ biển trong quá trình công nghiệp hoá và đô thị hoá.

Đây là bài học bổ ích cho Việt Nam bởi Việt Nam có lợi thế về bờ biển dài và nguồn tài nguyên biển phong phú. Tuy nhiên, để phát huy tiềm năng của biển một cách bền vững, Việt Nam cần chú trọng vào phát triển các ngành công nghiệp biển gắn liền với bảo vệ môi trường và tài nguyên biển. Nuôi trồng thủy sản, vận tải biển, và đóng tàu có thể là các lĩnh vực trọng yếu mà Việt Nam cần đầu tư, đồng thời tăng cường nghiên cứu và phát triển công nghệ biển để tối ưu hóa việc sử dụng các nguồn tài nguyên này.

Thứ hai, bài học về ứng dụng công nghệ cao trong khai thác và bảo vệ tài nguyên biển: Mặc dù Việt Nam đi sau Nhật Bản nhiều thập kỷ, nhưng trong thời đại cách mạng công nghệ phát triển như vũ bão, đặc biệt là Cách mạng công nghiệp 4.0, trí tuệ nhân tạo, Việt Nam cần nhanh chóng thay đổi mô hình tăng trưởng kinh tế trong các ngành kinh tế biển nói riêng và nền kinh tế nói chung. Việt Nam cần đầu tư mạnh mẽ vào nghiên cứu và phát triển công nghệ biển để khai thác các nguồn tài nguyên biển một cách bền vững. Việc áp dụng công nghệ sẽ giúp tăng trưởng năng suất, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường biển, đồng thời tạo ra các giá trị gia tăng trong các ngành công nghiệp biển.

Thứ ba, bài học về cân bằng giữa phát triển hiện đại và bảo tồn các giá trị truyền thống từ biển cả. Mặc dù Nhật Bản đang là một trong những nước dẫn đầu thế giới trong nhiều ngành kinh tế biển hiện đại, nhưng Nhật Bản vẫn duy trì và phát huy các giá trị truyền thống văn hoá, lễ hội, làng nghề, ẩm thực liên quan đến biển. Điều đó tạo nên một nước Nhật vừa truyền thống, vừa hiện đại. Việt Nam có thể học hỏi Nhật Bản để hỗ trợ các làng nghề truyền thống ven biển, phát triển du lịch cộng đồng gắn với văn hoá biển, bảo tồn nghề cá truyền thống, qua đó giữ gìn bản sắc dân tộc, tạo sinh kế cho người dân địa phương, và phát triển bền vững. Đặc biệt trong du lịch biển của Việt Nam hiện nay đang phát triển nhanh nhưng còn thiếu chiều sâu về văn hóa. Việt Nam nên tái hiện các giá trị văn hóa biển, xây dựng bảo tàng biển, các lễ hội biển quốc gia, và quảng bá thông qua sáng tạo nội dung (film, hoạt hình, văn học...) để phát triển du lịch bền vững.

Thứ tư, bài học về hoạch định chính sách: Nhật Bản là mẫu hình đáng tham khảo về hoạch định chính sách có tầm nhìn chiến lược dài hạn và có hệ thống về biển và đại dương. Tuy Việt Nam khó có thể học hỏi được các điểm mạnh của Nhật Bản, nhưng điều cần quan tâm là: Việt Nam xây dựng tầm nhìn biển quốc gia dài hạn và nhất quán, cụ thể hoá bằng các kế hoạch hành động rõ ràng theo từng giai đoạn 5-10 năm; tổng hợp quản lý biển nhất quán, giảm chồng chéo giữa các ngành; có cơ chế phân cấp rõ ràng giữa Trung ương và địa phương ven biển, huy động sự tham gia của các thành phần xã hội. Biển không phải là một lĩnh vực riêng lẻ, mà cần phải được tích hợp vào chính sách phát triển quốc gia như công nghiệp, năng lượng, giao thông, an ninh, đổi mới sáng tạo. Chính vì vậy, Việt Nam cần đưa biển trở thành trục phát triển liên ngành, liên vùng, lồng ghép kinh tế biển vào các chiến lược ngành, địa phương ven biển và phát triển bền vững.

Thứ năm, số hoá và chuyển đổi số trong các lĩnh vực phát triển kinh tế - xã hội biển: Nhật Bản sử dụng công nghệ GIS (Hệ thống thông tin địa lý), số hóa các dữ liệu đại dương để tạo ra bản đồ chi tiết của các vùng biển, thêm lục địa và tài nguyên biển, phục vụ cho việc quản lý, bảo tồn và phát triển kinh tế biển; Triển khai công nghệ làm sạch biển trên các tàu cá để theo dõi hành trình, vị trí và tải trọng của các tàu cá, giúp giảm thiểu đánh bắt quá mức và tăng cường bảo vệ nguồn lợi thủy sản; Ứng dụng công nghệ blockchain trong việc quản lý chuỗi cung ứng vận tải biển, đảm bảo sự minh bạch và hiệu quả trong các giao dịch thương mại quốc tế, từ cảng biển cho đến các trung tâm phân phối; Số hoá du lịch biển thông qua các nền tảng du lịch thông minh, cung cấp dịch vụ trực tuyến và tạo ra các trải nghiệm thực tế ảo (VR) để khách du lịch có thể tham quan các địa điểm biển mà không cần phải di chuyển. Đây là các bài học để Việt Nam đẩy nhanh các ứng dụng công nghệ số và chuyển đổi số trong các ngành kinh tế biển và kêu gọi các nhà đầu tư nước ngoài, đặc biệt là các nhà đầu tư Nhật Bản các trong lĩnh vực này.

6. Kết luận

Trong bối cảnh hiện nay, bài học từ Nhật Bản có ý nghĩa thiết thực đối với Việt Nam - một quốc gia có nhiều tiềm năng và lợi thế về biển, đang từng bước đẩy mạnh chiến lược phát triển kinh tế biển. Nghị quyết số 18-NQ/TW đang thúc đẩy quá trình phân vùng và tổ chức không gian lãnh thổ theo hướng các địa phương đều khai thác hiệu quả mặt hướng biển, nhằm tăng cường liên kết vùng và thúc đẩy phát triển cân bằng, bền vững trên toàn quốc. Nắm bắt các cơ hội, lường trước những khó khăn và thách thức, học tập kinh nghiệm quốc tế, Việt Nam đang có chiến lược, sách lược và chính sách phát triển kinh tế biển và bảo vệ an ninh vùng biển tương đối uyển chuyển, chắc chắn và hiệu quả. Kinh nghiệm của Nhật Bản là nguồn tham khảo quý báu để Việt Nam hoàn thiện chính sách, khai thác hợp lý tài nguyên biển và nâng cao năng lực hội nhập quốc tế.

Tài liệu tham khảo

FAO. (2023a). Aquaculture production (metric tons) - Japan. *World Bank*. <https://data.worldbank.org/indicator/ER.FSH.AQUA.MT?locations=JP>

FAO. (2023b). Total fisheries production (metric tons) - Japan. *World Bank*. <https://data.worldbank.org/indicator/ER.FSH.PROD.MT?locations=JP>

FAO. (2024a). World Fish trade fall 2024. *FAO Globefish*. <https://www.fao.org/in-action/globefish/news-events/news/news-detail/world-fish-trade-fall-in-2024>

FAO. (2024b). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2024*. Rome: FAO. <https://www.fao.org/3/cc0461en/cc0461en.pdf>

FAO. (2024c). Global fisheries and aquaculture production reaches a new record high. <https://www.fao.org/newsroom/detail/fao-report-global-fisheries-and-aquaculture-production-reaches-a-new-record-high/en>

- Japan Tourism Agency. (2020). Japan Tourism Statistics: Trends in the Number of Foreign Visitors to Japan by Prefecture in 2019. *Tokyo: Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*. <https://www.mlit.go.jp/kankocho/en/statistics>
- JNTO. (2024). Japan sees record spending by tourists in 2023. <https://www.ttgasia.com/2024/02/26/japan-sees-record-spending-by-tourists-in-2023/>
- JSEA. (2024). Current status of Japan shipbuilding industry. https://www.jsea.or.jp/wp_2022/wp-content/themes/nihon_senpaku/img/publications/sameij_2024
- METI. (2023). Japan's Efforts Toward the Commercialization of Methane Hydrate. *Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan*. https://www.meti.go.jp/english/press/2023/0301_001.html
- MIC. (2021). *Population Census of Japan 2020, Volume II: Population of Municipalities*. Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications, Tokyo.
- Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries of Japan (MAFF). (2024). Statistics on Export of Fishery Products. <https://www.maff.go.jp/e/data/stat/index.html>
- Ministry of Economy, Trade and Industry (METI). (2023). Policy Measures for the Preservation and Promotion of Coastal Handicrafts. https://www.meti.go.jp/english/policy/mono_info_service/creative_industries/coastal_handicrafts.html
- Ministry of Education, Culture, Sports, Science and Technology (MEXT). (2020). Basic Plan for the Promotion of Ocean Education and Maritime Culture. <https://www.mext.go.jp/en/policy/education/elsec/title02/detail02/1373850.htm>
- Ministry of Education, Culture, Sports, Science and Technology (MEXT). (2022). *Promoting Marine Cultural Heritage and Traditional Maritime Festivals in School Curricula*. Tokyo: MEXT.
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (MOFA). (2021). Japan's Efforts to Ensure the Safety of Sea Lanes of Communication (SLOCs). https://www.mofa.go.jp/press/release/press4e_002898.html
- Ministry of the Environment (MOEJ). (2002). Minamata Disease: The History and Measures – Summary; <https://www.env.go.jp/en/chemi/hs/minamata2002/summary.html>
- MOFA. (2023a). *Diplomatic Bluebook*. Tokyo: Gaimusho Press.
- MOFA. (2023b). *Diplomatic Bluebook 2023*. Tokyo: Ministry of Foreign Affairs of Japan. https://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2023/pdf/en_index.html
- Pallavi Rao. (2024). Ranked: the countries that dominate global shipbuilding. <https://www.visualcapitalist.com/countries-dominate-global-shipbuilding>
- Ryo Sahashi. (2018). *The Indo-Pacific in Japan's Foreign Policy*. Center for strategic & international studies (CSIS).
- Sato M. (2020). *Marine Pollution in Japanese Waters: Current Situation and Challenges*, Marine Environment Studies, Vol. 36, Japan Society for Ocean Policy, Tokyo.
- Sustainable Japan. (2022). NGO releases database on overfishing and IUU fishing risks. 17 Japanese companies among top 100 seafood firms. <https://sustainablejapan.jp/2022/12/21/ngo-seafood-tracker-db/80320>
- Tanaka, K. (2021). Plastic Pollution in the Marine Environment of Japan: Status and Policy Response. *Journal of Environmental Research*. Vol. 48, Kyoto University Press.
- Trần Thị Mai. (2019). *Thực trạng và giải pháp phát triển bền vững ngành thủy sản Nhật Bản*. *Tạp chí Kinh tế Biển*. Nxb. Đại học Kinh tế Quốc dân.
- UNCLOS. (1982). Công ước của Liên Hợp Quốc về Luật Biển. *Thư viện pháp luật*. <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Cong-uoc-Lien-hop-quoc-ve-Luat-bien-10-12-1982-86219.aspx>
- Yamashita. (2022). *Microplastics and Marine Biodiversity: Emerging Risks in Japanese Waters*. *Kyushu Marine Science Review*. Vol. 9, Kyushu University Press.
- Yoshikawa. (2023). *The Decline of Japan's Shipbuilding Industry*. *Asian Maritime Journal*. No. 12, Maritime Policy Research Center, Tokyo.