

ĐẨY MẠNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ DU LỊCH BIỂN VIỆT NAM

PGS.TS. PHẠM TRUNG LƯƠNG*

ĐÔ THỊ DU LỊCH BIỂN LÀ MỘT MÔ HÌNH GÓP PHẦN LÀM ĐA DẠNG HÓA VÀ ĐEM LẠI LỢI ÍCH NHIỀU MẶT CHO PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG ĐÔ THỊ Ở VIỆT NAM. TUY NHIÊN, NẾU KHÔNG ĐƯỢC QUY HOẠCH VÀ QUẢN LÝ PHÙ HỢP, HOẠT ĐỘNG PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ DU LỊCH BIỂN SẼ KHÔNG CHỈ CÓ TÁC ĐỘNG TIÊU CỰC ĐẾN MÔI TRƯỜNG TỰ NHIÊN VÀ XÃ HỘI MÀ CÒN ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG ĐÔ THỊ NÓI CHUNG.

Hiện trạng phát triển hệ thống đô thị du lịch biển

Việt Nam có vị trí địa lý chiến lược thuận lợi về biển. Lãnh thổ đất liền của Việt Nam được bao bọc bởi bờ biển Đông trải dài trên 3.200km trên 3 hướng: Đông, Nam và Tây Nam. Trung bình cứ 100km² diện tích đất liền Việt Nam có 1km bờ biển, tỷ lệ vào loại cao so với tỷ lệ trung bình của thế giới (600km² đất liền mới có 1km bờ biển). Bờ biển của Việt Nam trải dài từ Bắc xuống Nam vì thế biển có vị trí đặc biệt trong phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng của đất nước.

Lãnh thổ vùng đất ven biển, vùng biển và hệ thống các đảo nơi diễn ra du lịch biển, đảo và vùng ven biển (sau đây gọi tắt là du lịch biển), về mặt hành chính bao gồm 28 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có biển với diện tích tự nhiên là 126.747km², dân số (năm 2019) là 49,1 triệu người, bằng 38,2% diện tích tự nhiên và 51,0% dân số cả nước. Lãnh thổ du lịch biển là nơi hội tụ nhiều điều kiện thuận lợi với nguồn tài nguyên tự nhiên đa dạng và phong phú cho phát triển kinh tế - xã hội đặc biệt là du lịch bởi trên lãnh thổ này hiện tập trung tới 7/8 di sản thế giới ở Việt Nam; 6/9 các khu dự trữ sinh quyển; nhiều vườn quốc gia, các khu bảo tồn thiên nhiên; nhiều di tích văn hóa - lịch sử...

Ở Việt Nam, phát triển du lịch biển với vai trò hạt nhân là các đô thị du lịch biển có vai trò đặc biệt quan trọng trong chiến lược phát triển du lịch của cả nước. Chiến lược phát triển Du lịch Việt Nam và Quy hoạch tổng thể phát triển Du lịch Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đã xác định 46 điểm đến có tiềm năng phát triển thành khu du lịch quốc gia, trong số đó có tới 23 điểm đến là thuộc dải ven biển. Mặc dù cho đến nay, nhiều tiềm năng đặc sắc của du lịch biển, đặc biệt là hệ thống đảo, bao gồm cả quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa, chưa được đầu tư khai thác một cách tương xứng, tuy nhiên đến năm 2019 ở dải ven biển tập trung tới 70% các khu, điểm du lịch trong cả nước; hàng năm thu hút khoảng 48 - 65% lượng khách du lịch cả nước, thu nhập từ hoạt động du lịch biển năm 2019 đạt trên 43.200 tỷ, bằng 60% tổng thu nhập du lịch Việt Nam.

Đến năm 2020, cả nước có 839 đô thị, trong đó có 2 đô thị đặc biệt, 22 đô thị loại I, 31 đô thị loại II, 46 đô thị loại III, 86 đô thị loại IV và 652 đô thị loại V. Trong tổng số các đô thị từ cấp IV trở lên ở Việt Nam hiện có



Vinpearl Hạ Long (Quảng Ninh). Ảnh: Đỗ Phương



Buổi sáng trên phố biển Nha Trang (Khánh Hòa). Ảnh: Vương Mạnh Cường

41 đô thị có biển (chiếm 21,9%), trong đó có 1 đô thị đặc biệt, 6 đô thị loại I (2 trực thuộc TW), 11 đô thị loại II, 9 đô thị loại III và 14 đô thị loại IV.

Căn cứ tổ chức lãnh thổ du lịch Việt Nam, phần lớn các đô thị có biển đều là trung tâm du lịch hoặc là điểm đến du lịch trọng điểm, trong đó thành phố Hồ Chí Minh là trung tâm du lịch vùng du lịch Đông Nam Bộ và Đà Nẵng là trung tâm du lịch vùng duyên hải Nam Trung Bộ và Nam Bộ. Nhiều đô thị có biển như Hạ Long, Sầm Sơn, Cửa Lò, Hội An, Quy Nhơn, Nha Trang, Phan Thiết, Vũng Tàu... từ lâu đã nổi tiếng là điểm đến du lịch hấp dẫn.

Tuy nhiên, trong tổng số 41 đô thị có biển thì không phải đô thị nào cũng là đô thị du lịch biển bởi chưa hội đủ 3 tiêu chí quan trọng: thứ nhất, có tiềm năng tài nguyên du lịch nổi trội và hệ thống hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật du lịch đồng bộ; thứ hai, đã được quy hoạch theo hướng đô thị có chức năng chính là du lịch; thứ ba, du lịch thực sự trở thành ngành kinh tế mũi nhọn trong phát triển kinh tế - xã hội của đô thị.

Cho đến nay ở Việt Nam, dựa trên các hệ thống tiêu chí của đô thị (Luật Đô thị 2015 và Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 ngày 25/05/2016 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội) và đô thị du lịch (Luật Du lịch 2005), thị xã Cửa Lò

(Nghệ An) là đô thị đầu tiên ở Việt Nam đã lập quy hoạch theo hướng trở thành đô thị du lịch và Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 2355/QĐ-TTg ngày 25/12/2014 công nhận Cửa Lò, Nghệ An là đô thị du lịch.

Đây được xem là kết quả bước đầu trong nỗ lực phát triển hệ thống đô thị du lịch nói chung và đô thị du lịch biển nói riêng ở Việt Nam. Tuy nhiên sau nhiều ý kiến trái chiều, đặc biệt khi Chính phủ chưa đưa ra nghị định hướng dẫn với các tiêu chí cụ thể công nhận đô thị du lịch, nội dung này đã không còn được thể hiện trong Luật Du lịch 2017. Điều này đồng nghĩa với việc mọi vấn đề liên quan đến phát triển hệ thống đô thị theo hướng chuyên ngành (đô thị công nghiệp, đô thị du lịch...), theo đặc điểm vị trí địa lý (đô thị biển, đô thị núi...), hay theo tính chất chuyên biệt (đô thị “xanh”, đô thị “thông minh”...) sẽ được điều chỉnh bởi duy nhất Luật Đô thị.

Cho dù cho đến nay “đô thị du lịch biển” chưa được công nhận bởi các quy định pháp luật, song trong thực tế nhiều đô thị có biển, nơi có tiềm năng du lịch nổi trội đã khẳng định phát triển du lịch thực sự là ngành kinh tế mũi nhọn, đóng góp tích cực vào phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, đặc biệt trong việc tạo việc làm cho xã hội, tạo sức lan tỏa kéo theo nhiều ngành nghề liên quan cùng phát triển.

Điển hình có thể kể đến là các đô thị Cửa Lò, Đà Nẵng, Hội An, Nha Trang...

Số liệu thống kê năm 2019 cho thấy, phát triển du lịch ở một số “đô thị du lịch biển” đã thực sự có những đóng góp tích cực cho phát triển kinh tế - xã hội ở những địa phương này, đặc biệt là đóng góp vào tăng trưởng kinh tế và tạo việc làm cho xã hội.

Tuy nhiên, bên cạnh những đóng góp tích cực, cùng với hoạt động phát triển du lịch đã nảy sinh những tác động tiêu cực đến nhiều mặt kinh tế - xã hội và môi trường đô thị biển, cụ thể:

Giảm lợi thế “mặt tiền” biển

Ở phần lớn các đô thị có biển, không gian dải ven biển luôn được ưu tiên quy hoạch cho mục đích phát triển các công trình dịch vụ du lịch nhằm tạo điều kiện tốt nhất cho du lịch phát triển. Tuy nhiên, phần lớn các quy hoạch cụ thể ở không gian “mặt tiền” này được thực hiện dựa trên tư duy quy hoạch đô thị biển chứ không dựa trên các nguyên tắc quy hoạch không gian du lịch biển, theo đó các công trình dịch vụ du lịch (khách sạn, nhà hàng, cửa hàng mua sắm...) sẽ được quy hoạch tập trung dọc một trục giao thông chạy song song đường bờ biển. Phía bên kia trục giao thông sẽ là bãi biển và các dịch vụ lễ như giải khát, ăn nhẹ... và toàn bộ dải ven biển này được mặc định chỉ sử dụng cho mục đích du lịch. Phương án quy hoạch này có thể thấy ở nhiều đô thị biển như Hạ Long, Sầm Sơn, Cửa Lò, Nha Trang, Vũng Tàu...

Phương án quy hoạch thứ hai cũng với tư duy quy này, là toàn bộ bãi biển phía trước trục đường song song bờ biển sẽ được quy hoạch “phân lô” để phát triển “hành lang” các khu du lịch nghỉ dưỡng biển liền kề.

Cả hai phương án quy hoạch dựa trên tư duy quy hoạch đô thị trên đều dẫn đến hệ lụy:

Thứ nhất, không còn không gian công cộng hoặc không gian dành cho cuộc sống cộng đồng. Hệ quả sẽ dẫn đến mâu thuẫn xã hội giữa cộng đồng và du lịch.

Thứ hai, không sử dụng có hiệu quả quỹ đất “mặt tiền” hướng biển và hệ quả là hiệu quả sử dụng quỹ đất không cao.

Thứ ba, với phương án quy hoạch thứ nhất, khách du lịch sẽ phải băng qua đường giao thông để xuống tắm biển và trải nghiệm các hoạt động du lịch biển. Hệ quả sẽ gây nguy hiểm, mất an toàn cho khách và làm mất mỹ quan đô thị. Điều này có thể quan sát ở nhiều đô thị có du lịch phát triển như Sầm Sơn, Cửa Lò, Nha Trang, Vũng Tàu...

Cho dù cho đến nay “đô thị du lịch biển” chưa được “chính danh” trong hệ thống đô thị Việt Nam, song vai trò của đô thị du lịch biển là không thể phủ nhận đối với phát triển kinh tế - xã hội vùng ven biển và hải đảo cũng như với phát triển du lịch Việt Nam.

→ Thủ tục, với phương án quy hoạch thứ hai quỹ đất cho phát triển không gian công cộng và hạ tầng đô thị sẽ không còn, làm giảm khả năng thoát nước tự nhiên gây úng ngập cho đô thị trong trường hợp xảy ra mưa với cường độ lớn và làm gia tăng nguy cơ xói ở đường bờ dưới tác động của biến đổi khí hậu. Điều này đã xảy ra trong thực tế tại thị trấn Dương Đông - trung tâm đô thị Phú Quốc, tại Đà Nẵng, Mũi Né - Phan Thiết...

Tạo áp lực đến hạ tầng xã hội

Cùng với sự gia tăng lượng khách sẽ là những áp lực không nhỏ đến hạ tầng xã hội đô thị, đặc biệt là hệ thống cung cấp điện, nước, hệ thống xử lý chất thải khi nhu cầu sử dụng điện, nước và thải lượng từ du lịch là rất lớn.

Việc tăng nhu cầu sử dụng điện, nước cho hoạt động du lịch sẽ lớn dần cùng với sự gia tăng lượng khách và số ngày lưu trú trung bình của khách tại điểm đến trong khi năng lực cung cấp điện nước ở các đô thị là có giới hạn. Chênh lệch giữa “cầu” và “cung” ngày một tăng được xem là nguyên nhân của tình trạng thường xuyên “cắt” điện, nước ở nhiều khu dân cư, đặc biệt là trong các đô thị du lịch biển. Điều này sẽ làm cho thái độ thân thiện của người dân, nhất là những người không có điều kiện tham gia dịch vụ du lịch, đối với khách du lịch ngày một giảm, làm nảy sinh và gia tăng mâu thuẫn giữa cộng đồng địa phương và khách du lịch.

Đối với các đô thị, việc thu gom và xử lý chất thải sinh hoạt luôn là vấn đề quan trọng được đặt ra để giải quyết, nhất là khi năng lực này ở các đô thị, thậm chí Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh còn rất hạn chế so với yêu cầu. Kết quả tính toán sơ bộ về lượng chất thải rắn và nước thải dựa trên tổng số ngày khách và thải lượng trung bình ngày khách cho thấy thải lượng từ du lịch sẽ tạo thêm áp lực đáng kể đến năng lực xử lý chất thải tại các đô thị du lịch biển. Điều này càng trở nên nghiêm trọng trong mùa du lịch, khi lượng khách có thể tăng lên nhiều lần so với thời kỳ thấp điểm.

Trong trường hợp năng lực xử lý chất thải sinh hoạt đô thị bị quá tải thì môi trường đô thị và vùng phụ cận sẽ bị ảnh hưởng và xuống cấp như một hệ quả tất yếu. Tình trạng xuống cấp, ô nhiễm môi trường ngày một

gia tăng có thể quan sát tại nhiều đô thị du lịch biển, đặc biệt ở những khu vực tập trung khách như vịnh Hạ Long, vịnh Nha Trang...

Tăng áp lực ùn tắc giao thông đô thị

Sự gia tăng lượng khách du lịch sẽ tạo “cầu” rất lớn đối với vận chuyển khách tại điểm đến; trong khi hệ thống hạ tầng giao thông ở phần lớn các đô thị ở Việt Nam được quy hoạch chủ yếu dựa trên nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội với quy mô dân số tại chỗ mà không tính đến sự gia tăng lượng khách du lịch. Chính vì vậy, việc tăng lượng khách du lịch, đặc biệt vào mùa du lịch được xem là nguyên nhân của tình trạng ùn tắc giao thông ngày một tăng ở nhiều đô thị du lịch biển. Việc cấm các phương tiện giao thông trên 29 chỗ ngồi vào trung tâm thành phố Nha Trang vào các khung giờ từ 6h30 - 8h00 và 16h30 - 18h30 từ ngày 1/3/2020 là ví dụ điển hình để hạn chế tác động này từ du lịch. Tình trạng ùn tắc giao thông này cũng gia tăng tại nhiều đô thị du lịch biển khác như Đà Nẵng, Hội An, Hạ Long..., đã ảnh hưởng không nhỏ đến đời sống sinh hoạt, an ninh trật tự an toàn giao thông ở các đô thị du lịch nói chung và các đô thị du lịch biển hiện nay.

Ảnh hưởng đến cuộc sống người dân

Phát triển du lịch cũng kèm theo sự gia tăng giá cả sinh hoạt, nhất là vào mùa du lịch, ảnh hưởng trực tiếp đến cuộc sống của người dân đô thị, nhất là người dân có thu nhập thấp. Đây cũng là yếu tố làm gia tăng khoảng cách giàu nghèo đô thị và sự không hài lòng của nhiều dân nghèo đô thị đối với phát triển du lịch.

Ảnh hưởng đến phát triển đô thị bền vững

Do quy hoạch không gian biển cho mục đích du lịch không dựa trên những nguyên tắc cơ bản của quy hoạch du lịch biển, vì vậy cho dù với phương án quy hoạch này, khách du lịch sẽ là người có lợi khi được tận hưởng được đầy

đủ giá trị cảnh quan, khí hậu biển, tuy nhiên việc xây dựng và đưa vào sử dụng các công trình dịch vụ du lịch theo quy hoạch đã ảnh hưởng không nhỏ đến phát triển đô thị bền vững bởi các công trình này đã chiếm gần như toàn bộ “mặt tiền” hướng ra biển của đô thị làm cho không gian xanh đô thị ở ven biển, không gian biển công cộng cũng như không gian nghề biển của cộng đồng bị thu hẹp, thậm chí mất đi ở hầu hết các đô thị du lịch biển.

Bên cạnh đó, với phương án quy hoạch trục đường ven biển luôn chạy song song đường bờ sẽ làm giảm hiệu ứng “đóng - mở” đối với cảnh quan biển khi khách du lịch lưu thông trên trục đường này để trải nghiệm cảnh quan đô thị và cảnh quan biển. Hệ thống cây xanh chống cát bay và bảo vệ đô thị trước gió bão cũng bị “xóa sổ”, làm hạn chế khả năng “chống chịu” của đô thị trước gió bão.

Cần phát triển đô thị du lịch biển bền vững

Để đẩy mạnh phát triển đô thị du lịch biển theo hướng bền vững và đảm bảo có đóng góp ngày càng tích cực cho phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng an ninh, một số giải pháp pháp cần được chú trọng xem xét trong thực tiễn bao gồm:

Thứ nhất, cần sớm nghiên cứu điều chỉnh Luật Đô thị theo hướng công nhận tính chuyên ngành (đô thị công nghiệp, đô thị du lịch...), tính chuyên biệt (đô thị xanh, đô thị thông minh...) của đô thị và các danh hiệu đô thị (đô thị đáng sống, đô thị hạnh phúc, đô thị hòa bình...) trong hệ thống đô thị với các tiêu chí hoặc tiêu chuẩn cụ thể. Việc điều chỉnh lại Luật Đô thị theo hướng này sẽ phát huy được những lợi thế so sánh của từng đô thị, khuyến khích phát triển đô thị theo hướng đem lại tiện ích, môi trường sống tốt hơn cho cư dân đô thị và qua đó tạo sự đa dạng trong phát triển hệ thống đô thị Việt Nam.

Xem tiếp trang 119

ĐẨY MẠNH PHÁT TRIỂN ĐÔ THỊ...

Tiếp theo trang 76

Trên chặng đường 7 năm từ ngày mới đi vào hoạt động, Phong Nha Lake House đã vinh dự được bình chọn là cơ sở lưu trú suốt 5 năm liên đạt chứng chỉ xuất sắc trên TripAdvisor (Certificate of Excellence), nhận được rất nhiều review tốt từ khách hàng và tự hào là thành viên của "Hall of Fame" - một trang mạng du lịch nổi tiếng thế giới do chính khách hàng trải nghiệm và bình chọn.

liệu cho mọi đối tượng khách hàng, mang đến những phút giây thư giãn thoải mái.

Chị Phan Thị Hồng Thắm - chủ sở hữu khu resort cho biết: "Với tổng số vốn đầu tư dự kiến lên tới hàng trăm tỷ đồng, chúng tôi mong muốn xây dựng nơi đây thành khu resort lớn nhất tại khu vực Phong Nha, nhằm thu hút thêm du khách trong và ngoài nước đến nghỉ dưỡng. Hiện nay, khu nghỉ tạo công ăn việc làm cho hơn 50 lao động là người dân địa phương và các vùng lân cận, có quản lý điều hành là người nước ngoài. Bên cạnh mục đích kinh doanh, chúng tôi còn hướng đến mục tiêu hỗ trợ cho cộng đồng xung quanh".

Được biết, trong những năm qua chị Thắm và chồng là anh Anthony Agnew (đến từ Australia) đã trích từ nguồn thu của mình và huy động bạn bè tại Australia xây dựng một trường mầm non tránh lũ 3 tầng, nhà vệ sinh cho trường cấp 2 Hưng Bình (xã Hưng Trạch), trong hai năm liền có hơn 30 người về sơn, sửa lại các trường học với số tiền hơn 1,5 tỉ đồng. Những năm tới, vợ chồng chị Thắm sẽ tiếp tục chung tay sửa sang lại mái của các trường học và xây dựng nhà chờ cho trạm xá xã.

Phong Nha Lake House Eco Resort luôn nhận được sự ủng hộ và tin nhiệm từ phía các đối tác trong nước và quốc tế, đặc biệt hàng năm được các trường UNIS (Mỹ, Anh) lựa chọn là nơi nghỉ dưỡng, tổ chức các buổi hoạt động nhóm (team building) và cũng là địa chỉ gửi khách đáng tin cậy của các đại lý du lịch lớn trong cả nước. Chị Van Tongerto Merlin (du khách đến từ Hà Lan) chia sẻ: "Không gian ở nơi đây thực sự tĩnh lặng, mang lại cảm giác vô cùng thư giãn, đồ ăn cũng rất tuyệt vời. Lần sau, khi đến Việt Nam tôi sẽ tiếp tục lựa chọn đây là nơi lưu trú của mình".

Tại Phong Nha Lake House, khách du lịch có thể trải nghiệm miễn phí các dịch vụ như: đạp xe ngắm hoàng hôn và tìm hiểu, trải nghiệm đời sống của người dân tại thung lũng Bồng Lai, chèo thuyền kayak thư giãn trên hồ Đồng Suôn - nơi vào mùa hè cứ hai năm một lần tổ chức cuộc thi bơi lội "vì một thế giới trẻ em vui hè, khỏe khoắn". Cuộc thi thu hút sự tham gia của nhiều em học sinh, đặc biệt là các thầy giáo đến từ Australia với nhiều phần thưởng ý nghĩa và huy chương đã được trao cho các em đạt giải. ■

Cùng với việc điều chỉnh lại Luật Đô thị là việc xem xét ban hành các chính sách phù hợp khuyến khích đầu tư khai thác các lợi thế tương đối và tạo các điều kiện thuận lợi để phát triển các đô thị chuyên ngành, trong đó có đô thị du lịch biển.

Thứ hai, để đảm bảo sự phát triển bền vững của các đô thị du lịch biển, cần vượt qua tư duy quy hoạch đô thị hiện nay để tiến hành rà soát, điều chỉnh quy hoạch các đô thị du lịch biển hiện có, đặc biệt đối với không gian dải ven biển phù hợp với các nguyên tắc quy hoạch du lịch đối với các địa bàn/không gian các công trình dịch vụ ven biển và trên các hải đảo.

Việc điều chỉnh quy hoạch đô thị du lịch nói chung và đô thị du lịch biển nói riêng cũng cần được thực hiện với khu trung tâm đô thị, theo đó khu trung tâm đô thị hiện có cần ưu tiên gắn với hệ thống tiện ích và các công trình dịch vụ du lịch. Trong điều kiện cho phép, cần quy hoạch khu vực dịch vụ, mua sắm, vui chơi giải trí riêng biệt, ít ảnh hưởng đến cuộc sống của cư dân để đảm bảo hoạt động du lịch có thể diễn ra 24/24, qua đó đẩy mạnh phát triển kinh tế đêm đô thị mà ở đó du lịch sẽ là nòng cốt.

Đối với những đô thị mới, việc quy hoạch cần có sự tham gia của các chuyên gia du lịch có kinh nghiệm và trình độ.

Thứ ba, cần có phương án lồng ghép kế hoạch ứng dụng công nghệ 4.0 trong kế hoạch phát triển của các đô thị du lịch biển để đảm bảo trong tương lai gần các đô thị du lịch nói chung và đô thị du lịch biển nói riêng ở Việt Nam phải đạt tiêu chuẩn đô thị thông minh. Đây là yếu tố tạo nên tiện ích và tính hấp dẫn đối với khách du lịch, phù hợp với xu thế phát triển các điểm đến du lịch trên thế giới và khu vực.

Bên cạnh đó cần chú trọng ứng dụng công nghệ khuyến khích sử dụng năng lượng thay thế, tiết kiệm điện nước, tái sử dụng chất thải trong dịch vụ du lịch. Đặc biệt, cần hoàn thiện hệ thống thu gom và xử lý chất thải từ du lịch để đảm bảo giảm thiểu tác động tiêu cực của du lịch đến môi trường nói chung và môi trường biển nói riêng. Đây sẽ là những giải pháp cụ thể đóng góp cho bảo vệ môi trường và ứng phó với biến đổi khí hậu ở các đô thị du lịch biển.

Thứ tư, để đảm bảo sự phát triển bền vững của một đô thị có tính chất chuyên ngành cao và có vị trí địa lý quan trọng đối với hoạt động bảo vệ chủ quyền biển đảo và thích ứng với tác động của biến đổi khí hậu, cần chú trọng thường xuyên nâng cao năng lực quản lý đô thị của các cấp chính quyền. Ngoài kiến thức về quản lý nhà nước, quản lý đô thị, cần thường xuyên bồi dưỡng nâng cao trình độ, hiểu biết về du lịch, về quy hoạch và quản lý quy hoạch du lịch và về ảnh hưởng của cách mạng công nghiệp 4.0 cũng như biến đổi khí hậu trong phát triển đô thị du lịch biển.

Việc chú trọng thực hiện một số giải pháp chính trên đây sẽ góp phần hoàn thiện, đổi mới và phát triển hệ thống đô thị du lịch biển ở Việt Nam theo hướng bền vững, qua đó góp phần tích cực hơn cho phát triển kinh tế - xã hội các địa phương và phát triển du lịch biển Việt Nam. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Bộ VH TTDL (2013). Đề án "Phát triển du lịch biển, đảo và vùng ven biển đến năm 2020". Hà Nội, 2013.
- Edward Inskip (1991). "Tourism Planning - An Integrated and Sustainable Development Approach". John Wiley & Sons, Inc. 1991...

*Phó Chủ tịch Hội Bảo vệ Tài nguyên và Môi trường biển Việt Nam