

**VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ VIỆT NAM  
CHƯƠNG TRÌNH KHCN CẤP QUỐC GIA GIAI ĐOẠN 2016-2020  
KHCN-TN/16-20**

**“Khoa học và công nghệ phục vụ phát triển kinh tế - xã hội Tây Nguyên  
trong liên kết vùng và hội nhập quốc tế”**

**(Chương trình Tây Nguyên 2016-2020)**

**BÁO CÁO TÓM TẮT  
KẾT QUẢ ĐỀ TÀI KHOA HỌC XÃ HỘI VÀ NHÂN VĂN CẤP QUỐC GIA**

**ĐẨY MẠNH LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI  
CÁC TỈNH NAM TRUNG BỘ GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2030  
MÃ SỐ: TN17/X02 (2017-2020)**

**Chủ nhiệm đề tài : PGS.TS. Nguyễn Mạnh Hùng**

**Cơ quan chủ trì : Viện Khoa học Xã hội vùng Tây Nguyên  
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam**

**HÀ NỘI, 2020**

## **CÁC THÀNH VIÊN CHÍNH CỦA ĐỀ TÀI**

PGS.TS. Nguyễn Mạnh Hùng

TS. Nguyễn Duy Thụy

TS. Nguyễn Anh Tuấn

PGS.TS. Bùi Văn Huyền

PGS.TS. Nguyễn Văn Thọ

TS. Trần Ngọc Ngoạn

TS. Nguyễn Chiến Thắng

TS. Lê Đức Niêm

TS. Vương Hữu Nhi

PGS.TSKH. Võ Đại Lực

## MỤC LỤC

<b>MỞ ĐẦU</b> .....	<b>5</b>
<b>CHƯƠNG 1: NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI CÁC TỈNH NAM TRUNG BỘ</b> .....	<b>7</b>
1.1. Những vấn đề chung về liên kết kinh tế vùng và liên vùng.....	7
1.2. Các trụ cột trong liên kết kinh tế liên vùng.....	8
1.3. Tiềm năng và chính sách liên kết phát triển giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....	9
<b>CHƯƠNG 2: LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI CÁC TỈNH NAM TRUNG BỘ TRONG CÁC LĨNH VỰC TRỌNG ĐIỂM ...</b>	<b>12</b>
2.1. Liên kết Tây Nguyên với Nam Trung Bộ trong lĩnh vực hạ tầng giao thông .....	12
2.2. Liên kết thể chế Vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....	13
2.3. Liên kết chuỗi giá trị vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ.....	14
2.4. Liên kết doanh nghiệp vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ .....	16
2.5. Đánh giá một số hạn chế trong liên kết kinh tế Vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ .....	17
<b>CHƯƠNG 3: XU HƯỚNG VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG</b> .....	<b>19</b>
3.1. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng theo hướng xuyên quốc gia.....	19
3.2. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng theo chuỗi giá trị và mạng sản xuất .....	20
3.3. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng hướng biển .....	20
3.4. Một số gợi mở cho Việt Nam và phát triển liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ.....	22
<b>CHƯƠNG 4: TRIỂN VỌNG, QUAN ĐIỂM, ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP THỨC ĐẨY LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI NAM TRUNG BỘ ĐẾN NĂM 2030</b> .....	<b>22</b>
4.1. Triển vọng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....	22

4.2. Quan điểm, định hướng và giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.....	24
<b>KẾT LUẬN.....</b>	<b>29</b>

## MỞ ĐẦU

Vùng Tây Nguyên gồm 5 tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và Lâm Đồng, có vị trí địa chính trị, địa chiến lược quan trọng của Việt Nam, có những hành lang tự nhiên thông với Nam Lào, Đông Bắc Campuchia, có đường giao thông liên hoàn nối với các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ và Đông Nam Bộ, có các cửa khẩu quốc tế và không quá xa với các cảng biển như Dung Quất, Chân Mây, Nhơn Hội ở khu vực duyên hải miền Nam Trung Bộ. Tuy nhiên, Tây Nguyên cũng là vùng kinh tế khó khăn của đất nước, trình độ phát triển còn thấp hơn so với các vùng khác. Mặc dù có vị trí chiến lược, quốc phòng-an ninh quan trọng, Tây Nguyên là vùng cao nguyên, không tiếp giáp với biển, chỉ tiếp giáp với vùng biên giới có điều kiện khó khăn của các nước bạn nên cũng có những bất lợi thế nhất định trong mở cửa, hội nhập với bên ngoài.

Nam Trung Bộ bao gồm 8 tỉnh, thành phố, gồm: Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hoà, Ninh Thuận và Bình Thuận, là vùng duyên hải, có nhiều tiềm năng phát triển hướng ra bên ngoài, đặc biệt là phát triển du lịch. Sự tập trung của các thành phố du lịch sầm uất ven biển ở Nam Trung Bộ như Đà Nẵng, Nha Trang; sự hình thành các cảng biển, cụm công nghiệp và xây dựng đặc khu kinh tế ở Bắc Vân Phong, Khánh Hoà là kết quả của sự khai thác các lợi thế ven biển này. Với những lợi thế về giá trị tự nhiên và lịch sử, Nam Trung Bộ được mệnh danh là “Chuỗi ngọc miền Trung” và nằm trên “con đường di sản”.

Trong những năm qua, Tây Nguyên và Nam Trung Bộ đã được đầu tư trở thành các vùng kinh tế quan trọng, có mức độ tăng trưởng kinh tế khá cao, chuyển đổi cơ cấu kinh tế theo hướng đưa thương mại, du lịch dần trở thành ngành kinh tế mũi nhọn. Các tỉnh trong vùng bước đầu đã bước đầu có những liên kết để phát triển kinh tế-xã hội. Tuy nhiên, hai vùng Tây Nguyên và Nam Trung Bộ vẫn chưa phát huy được hết tiềm năng, lợi thế. Hiện nay, Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ đều có những quy hoạch phát triển kinh tế xã hội cho tỉnh mình nhưng chưa được đặt trong không gian phát triển vùng và liên vùng. Vì vậy, chiến lược phát triển kinh tế của các tỉnh chưa được xây dựng dựa trên các lợi thế và năng lực cốt lõi, còn dàn trải trong nhiều lĩnh vực giống nhau và ít có sự khác biệt để tạo nên động lực cao trong liên kết kinh tế. Hơn nữa, liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ còn gặp nhiều khó khăn do nhiều yếu tố như: thể chế liên kết chưa hoàn thiện, tư

duy của địa phương, nhận thức của doanh nghiệp, chênh lệch trình độ phát triển, trở ngại về giao thông và dịch vụ logistics... Ví dụ, mặc dù hiện nay các dự án nâng cấp, mở rộng và xây mới kết cấu hạ tầng để giúp Tây Nguyên mở rộng giao thương và trao đổi kinh tế với các vùng lân cận, nhưng nhìn chung kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistics tại Tây Nguyên chưa đảm bảo cho việc mở rộng không gian kinh tế về địa lý giữa các địa phương trong vùng và liên vùng.

Đề tài “***Đẩy mạnh liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ giai đoạn đến năm 2030***” nhằm xác định luận cứ khoa học trên cơ sở nghiên cứu lý luận, tham khảo kinh nghiệm quốc tế về phát triển liên kết kinh tế vùng và phân tích, đánh giá thực trạng liên kết kinh tế giữa các tỉnh Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ; trên cơ sở đó, đề xuất quan điểm, mục tiêu, phương hướng, cơ chế chính sách và các giải pháp phù hợp; các giải pháp mang tính đột phá, khả thi để đẩy mạnh liên kết kinh tế giữa vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ giai đoạn đến năm 2030.

## **CHƯƠNG 1: NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI CÁC TỈNH NAM TRUNG BỘ**

### **1.1. Những vấn đề chung về liên kết kinh tế vùng và liên vùng**

Liên kết kinh tế vùng là sự thiết lập các mối quan hệ hợp tác về mặt kinh tế giữa các địa phương trong vùng với không gian, thời gian nhất định. Có thể phân định ra thành các loại hình liên kết kinh tế như: i) liên kết kinh tế nội vùng – tức là liên kết giữa các địa phương trong một vùng kinh tế; và ii) liên kết kinh tế liên vùng (liên kết kinh tế ngoại vùng) – tức là liên kết kinh tế giữa các địa phương ở các vùng kinh tế khác nhau hoặc giữa các vùng kinh tế. Ngoài ra, liên kết kinh tế vùng có thể phân chia thành các dạng như: (1) Liên kết ở cấp độ vĩ mô: Liên kết kinh tế khu vực và quốc tế; liên kết kinh tế vùng với kinh tế quốc gia; liên kết kinh tế vùng với các vùng khác; liên kết giữa các khu vực kinh tế trong vùng; (2) Liên kết ở cấp độ vi mô: Liên kết giữa các chủ thể kinh tế (doanh nghiệp, hộ sản xuất, kinh doanh..); liên kết theo chuỗi giá trị, chuỗi cung ứng, mạng sản xuất...

Các lĩnh vực trong liên kết kinh tế vùng có thể được xác định như sau: (1) Liên kết về mặt chính sách kinh tế; (2) Liên kết về xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội; (3) Liên kết về xây dựng hạ tầng; (4) Liên kết doanh nghiệp; (5) Liên kết công nghiệp - nông nghiệp; (6) Liên kết khu vực nông thôn - đô thị; (7) Liên kết về nguồn lực tài chính; (8) Liên kết về nguồn nhân lực; (9) Liên kết để bảo vệ tài nguyên và môi trường vì mục tiêu phát triển kinh tế bền vững.

*Liên kết kinh tế vùng là nhu cầu tất yếu trong bối cảnh hiện nay, do:*

(1) Các vấn đề nảy sinh trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội không còn là vấn đề của một vùng mà chúng có tác động đến những vùng khác theo các hiệu ứng lan truyền tích cực và tiêu cực. Ví dụ, sự phát triển kinh tế của một vùng có thể lan toả tích cực đến những vùng xung quanh. Ngược lại, những vấn đề kinh tế-xã hội của một vùng có thể tác động tiêu cực đến các vùng khác. Những kênh truyền dẫn các tác động này là những hoạt động thương mại, đầu tư, sự di chuyển của các dòng vốn, di chuyển lao động, kết nối về hạ tầng, công nghệ, tính chất xuyên biên giới của các vấn đề môi trường...Thậm chí, trong thế giới hiện nay, yếu tố địa-kinh tế ngày càng trở nên quan trọng.

(2) Liên kết vùng giúp các địa phương khai thác tối ưu các lợi thế so sánh của mình; qua đó giảm tải được các chi phí và tiêu hao nguồn lực; giúp các địa phương chuyên môn hoá sản xuất, kinh doanh theo lợi thế của mình; đồng thời, có thể tập trung nguồn lực để thực hiện các công trình, dự án lớn kết nối vùng mà từng địa phương riêng lẻ không thực hiện được.

(3) Yêu cầu tăng cường quản lý một cách toàn diện, hệ thống; trong đó có việc chia sẻ quyền lợi và trách nhiệm giữa các địa phương và các ngành liên quan đến những vấn đề phát triển. Ví dụ, liên quan đến quyền lợi và nghĩa vụ đối với việc bảo vệ môi trường, thực hiện các dự án phát triển kết cấu hạ tầng kết nối vùng, cùng nhau xử lý các vấn đề xã hội (như di dân), v.v. Việc các địa phương cùng nhau đạt được những thoả thuận để phân định rõ trách nhiệm và quyền lợi là điều rất cần thiết khi môi trường chính sách, các văn bản pháp luật còn chưa đồng bộ, thống nhất hoặc thiếu cụ thể, nhất là trong việc quy định trách nhiệm của các ngành, các địa phương rõ ràng, minh bạch.

## **1.2. Các trụ cột trong liên kết kinh tế liên vùng**

### ***Liên kết hạ tầng***

Về mặt thực tiễn, việc cải thiện hệ thống hạ tầng giao thông luôn được thừa nhận đóng vai trò rất quan trọng trong sự cất cánh của các vùng kinh tế; là nền tảng cho việc phát triển thị trường và các lĩnh vực kinh tế hiện đại cũng như thúc đẩy liên kết vùng. Hệ thống giao thông phát triển sẽ khắc phục được những bất lợi thế về điều kiện tự nhiên như vị trí địa lý, địa hình và là nhân tố quan trọng góp phần vào sự thành bại của các liên kết vùng. Trong các lợi thế về vị trí địa lý, các vùng liên kết với nhau cũng nên nằm trong một quy hoạch phát triển liên hoàn của một vùng hay một tuyến tăng trưởng để có thể tận dụng được lợi thế nhờ quy mô và tính kết nối vùng để hội tụ và lan toả phát triển.

### ***Liên kết thể chế kinh tế***

Việc liên kết vùng thường không mang lại hiệu quả cao do bị chi phối bởi các vấn đề về lợi ích cục bộ, các rào cản về thể chế. Liên kết kinh tế chỉ có thể vận hành hiệu quả nếu nhà nước có các chính sách nhằm dỡ bỏ những rào cản thể chế này qua việc thiết lập những mô hình, cơ chế quản trị liên kết vùng một cách ưu việt. Yếu tố then chốt của những vùng kinh tế phát triển thành công nhất hiện nay trên thế giới là phải có được một môi trường mở, tự do và có tính tự chủ cao, trong đó mức độ tự do hóa vượt trội so với thể chế hiện



hành nhằm tạo lập được một môi trường kinh doanh và cư trú “đẳng cấp hàng đầu thế giới” và tạo điều kiện tốt nhất cho nhà đầu tư. Thực tế cho thấy, nhiều vùng kinh tế đã không thể tận dụng được lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của mình để phát triển do đã không tạo ra được một môi trường thể chế đủ hấp dẫn, thông thoáng để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài.

### ***Liên kết vào chuỗi giá trị***

Tham gia vào chuỗi giá trị bao gồm có các tác nhân tham gia trực tiếp vào chuỗi giá trị như doanh nghiệp/hộ gia đình/các tổ chức, cá nhân đảm nhận các khâu khác nhau trong chuỗi giá trị với vai trò là nhà thiết kế, nhà sản xuất, nhà phân phối... sản phẩm. Trong thời đại toàn cầu hóa, các chuỗi giá trị thường vượt ra khỏi biên giới của các vùng/các quốc gia và trở thành chuỗi giá trị toàn cầu. Mỗi vùng/mỗi quốc gia tham gia vào một số công đoạn của chuỗi giá trị tùy thuộc vào lợi thế so sánh và lợi thế cạnh tranh của mình. Tuy nhiên, sự tham gia càng sâu, mức độ chuyên môn hóa càng cao thì giá trị gia tăng cho vùng/quốc gia càng lớn.

### ***Liên kết doanh nghiệp***

Kết nối doanh nghiệp là một nội dung quan trọng của kết nối kinh tế vùng dưới góc độ thị trường. Doanh nghiệp là chủ thể chính của kết nối kinh tế vùng và liên vùng thông qua các hoạt động thương mại, đầu tư, tuyển dụng lao động. Khả năng tài chính của doanh nghiệp có vai trò quan trọng trong các khoản đầu tư mở rộng sản xuất, kinh doanh tạo điều kiện thực hiện các mối liên kết và phát triển kinh tế. Các doanh nghiệp tư nhân có thể tham gia thực hiện các dự án đầu tư của vùng dưới các hình thức đối tác công – tư. Đồng thời, sự liên kết giữa các doanh nghiệp là một cấu phần hết sức quan trọng của liên kết kinh tế vùng. Doanh nghiệp có quy mô lớn, tiềm lực tài chính dồi dào sẽ trở thành doanh nghiệp đầu tàu trong ngành/lĩnh vực kinh doanh, dẫn dắt chuỗi giá trị trong liên kết vùng.

## **1.3. Tiềm năng và chính sách liên kết phát triển giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ**

Duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên gồm 13 tỉnh, thành; với tổng diện tích chiếm khoảng 29,6% của cả nước; dân số chiếm 16% dân số cả nước. Nằm giữa hai đầu đất nước được nối liền bởi hệ thống giao thông đường sắt, đường bộ, đường thủy, đường không, miền Trung - Tây Nguyên có những tiềm năng lợi thế để mở rộng liên kết hợp tác với bên ngoài.

Các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ có bờ biển dài hơn 1.000 km, nhiều vũng vịnh, đầm phá để nuôi trồng thủy sản, trong đó thủy sản là ngành kinh tế mũi nhọn của các tỉnh miền Trung. Khu vực này có nhiều hải cảng lớn để phát triển kinh tế tổng hợp công nghiệp, thương mại, dịch vụ. Các hải cảng này là điểm cuối của hành lang kinh tế Đông - Tây, gần đường hàng hải quốc tế, rất thuận lợi cho việc mở rộng quan hệ kinh tế, thương mại với các nước trên thế giới. Các tỉnh miền Trung - Tây Nguyên có đường biên giới với Lào, Campuchia, có thể mở rộng quan hệ kinh tế với các nước khu vực qua hành lang kinh tế Đông - Tây. Riêng Tây Nguyên có 590 km đường biên giới giáp Lào và Campuchia.

Khu vực miền Trung - Tây Nguyên có tiềm năng để phát triển công nghiệp như thủy điện, năng lượng mặt trời, công nghiệp vật liệu xây dựng, công nghiệp đóng sửa chữa tàu thuyền, công nghiệp chế biến nông lâm thủy sản, công nghiệp dệt may. Trên địa bàn có các khu kinh tế tổng hợp và hơn 30 khu công nghiệp đã và đang xây dựng, hoạt động. Điều kiện tự nhiên ở khu vực này đã tạo ra nhiều lợi thế để phát triển dịch vụ và du lịch. Thương mại xuất nhập khẩu, kho ngoại quan trung chuyển hàng hóa cho các nước khu vực. Dịch vụ vận tải biển, dịch vụ logistics giữa các tỉnh miền Trung với các nước khu vực thông qua hành lang kinh tế Đông - Tây. Tài nguyên du lịch là thế mạnh của khu vực này. Nơi đây tập trung khá dày đặc những cảnh quan thiên nhiên đẹp nổi tiếng, nhiều di tích lịch sử văn hóa đã trở thành di sản thiên nhiên và văn hóa của nhân loại như động Phong Nha - Kẻ Bàng, phố cổ Hội An, Thánh địa Mỹ Sơn, không gian văn hóa Cồng Chiêng Tây Nguyên. Biển đảo miền Trung là tài nguyên vô giá cho du lịch biển, có những bãi biển đẹp nhất hành tinh như Lăng Cô, Mỹ Khê - Non Nước, biển Nha Trang. Núi rừng Tây Nguyên hùng vĩ, cảnh quan kỳ thú phục vụ cho du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng.

Liên kết kinh tế liên vùng ở Tây Nguyên chủ yếu là với vùng Đông Nam bộ và duyên hải Nam Trung bộ, nơi có năng lực chế biến các nông, lâm phẩm nguyên liệu sơ chế của Tây Nguyên, tạo thành chuỗi sản phẩm mà ở đó Tây Nguyên giữ vị trí khâu đầu tiên (sản xuất cung cấp nguyên liệu thô) và có thị trường tiêu thụ lớn. Xét trên phương diện tiềm lực và trình độ phát triển thì liên kết kinh tế liên vùng ở đây hiện là dạng liên kết yếu - mạnh, trong đó Tây Nguyên thuộc phía yếu.

Trên thực tế các địa phương (tỉnh) vùng Tây Nguyên hiện đang có các hoạt động liên kết phát triển với nhiều địa phương (tỉnh) thuộc các vùng xung quanh (Duyên hải miền Trung, Đông Nam Bộ, ...). Các vùng này có lợi thế vượt trội so với vùng Tây Nguyên và cũng là cái mà Tây Nguyên đang cần vì các thiếu hụt hay điểm yếu, bất lợi trong phát triển của mình, là có cảng biển, có năng lực chế biến, có thị trường lớn cho đầu ra, có nhu cầu lớn về các nông lâm thủy sản thế mạnh của Tây Nguyên cũng như có khả năng cung cấp các sản phẩm hàng hóa, dịch vụ mà Tây Nguyên cần cho nhu cầu phát triển của mình.

Từ những điểm mạnh và điểm yếu của hai vùng, có thể thấy có những tiềm năng phát triển Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ có thể bù đắp cho nhau, như trong các lĩnh vực nông nghiệp, du lịch, thương mại, tăng cường thương mại, đầu tư cũng như thúc đẩy hội nhập tiểu vùng, khu vực và toàn cầu.

Tuy nhiên, dựa trên phân tích năng lực cạnh tranh thì sự phối hợp, liên kết các chủ thể kinh tế trong nội vùng Tây Nguyên và với bên ngoài vùng (các địa phương ở vùng Đông Nam Trung Bộ, Nam Trung Bộ) còn khá lỏng lẻo và mang tính hình thức, đặc biệt là liên kết các địa phương nội vùng Tây Nguyên.

Những hạn chế trên xuất phát từ một số nguyên nhân chủ yếu sau:

*Một là*, điều kiện địa lý tự nhiên, khí hậu, thổ nhưỡng vùng miền Trung - Tây Nguyên chứa đựng nhiều yếu tố bất lợi cho phát triển kinh tế-xã hội.

*Hai là*, vẫn còn thiếu sự liên kết chặt chẽ, hiệu quả giữa các địa phương trong vùng và toàn vùng trong hoạch định, tổ chức thực thi các chính sách, giải pháp phát triển xã hội của địa phương nên tình trạng đầu tư dàn trải, lãng phí, chưa phát huy được các lợi thế so sánh của từng địa phương trong vùng.

*Ba là*, do qui mô nền kinh tế của vùng nhỏ, sức mua thấp, phân bố không gian địa hình không thuận lợi cùng với điều kiện tự nhiên khắc nghiệt dẫn đến không hấp dẫn các nhà đầu tư đến đầu tư tại vùng. Trong khi đó, Nhà nước chưa có cơ chế đặc thù để đẩy mạnh thu hút đầu tư vào vùng, đặc biệt là thu hút các dự án có công nghệ tiên tiến, hiện đại. Đây là hạn chế rất lớn của các tỉnh duyên hải miền Trung và Tây Nguyên trong việc tận dụng “ngoại lực” để phát triển kinh tế trong điều kiện năng lực nội sinh còn khá hạn chế.

*Bốn là*, hoạt động đầu tư cho nghiên cứu và phát triển (R&D) tại các doanh nghiệp trong vùng chưa được chú trọng.

Năm là, toàn vùng đang đối diện với sự thiếu hụt rất lớn về nguồn lực phi tự nhiên cho phát triển, tuy nhiên việc tạo lập, phát triển những nguồn lực phi tự nhiên này đòi hỏi những chi phí lớn, trình độ cao trong quản lý, sử dụng. Vì vậy, thách thức lớn trong phát triển đặt ra đối với vùng chính là sự thiếu hụt nguồn đầu tư và nguồn nhân lực để quản lý, sử dụng hiệu quả các nguồn lực đó; thay đổi tư duy “duy kinh tế” phiến diện vẫn còn ở một bộ phận cán bộ, đảng viên, cán bộ lãnh đạo, quản lý.

## **CHƯƠNG 2: LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI CÁC TỈNH NAM TRUNG BỘ TRONG CÁC LĨNH VỰC TRỌNG ĐIỂM**

### **2.1. Liên kết Tây Nguyên với Nam Trung Bộ trong lĩnh vực hạ tầng giao thông**

\* *Kết cấu hạ tầng đường bộ*: Đến nay, mạng lưới đường bộ vùng Tây Nguyên có tổng chiều dài trên 39.000 km, trong đó bao gồm 12 tuyến đường quốc lộ, với tổng chiều dài khoảng 2.800 km. Nhìn chung, những yếu tố cản trở liên kết kinh tế Tây Nguyên - Nam Trung bộ xuất phát từ kết cấu hạ tầng giao thông vùng Tây Nguyên gồm có:

*Thứ nhất: Sự xuống cấp nhanh chóng và trầm trọng của các tuyến đường giao thông xương sống kết nối Tây Nguyên – Nam Trung bộ* dù đã được đầu tư nâng cấp trong những năm trước đó như quốc lộ 19, quốc lộ 28.... Nhiều tuyến đường quốc lộ, tỉnh lộ, đường huyện, giao thông nông thôn quá tải và hư hỏng nặng cần được đầu tư nâng cấp nhưng chưa có vốn để triển khai hoặc đầu tư thấp và nhỏ giọt. Một số dự án đầu tư tiến độ thực hiện còn chậm, ách tắc và có những vấn đề khiến dư luận quan tâm.

*Thứ hai: Sự thiếu hụt kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại có khả năng đáp ứng được nhu cầu lưu thông hàng hóa và hành khách với quy mô lớn.* Hầu hết các tuyến quốc lộ kết nối Tây Nguyên – Nam Trung bộ đều có những đoạn đường nhỏ hẹp chỉ với 2 làn xe, không có trạm dừng nghỉ phục vụ hàng khách và tài xế. Kết cấu hạ tầng đường bộ vùng Tây Nguyên còn phụ thuộc chặt địa hình tự nhiên. Thực trạng các tuyến giao thông kết nối Tây Nguyên – Nam Trung bộ tương phản so với các tuyến quốc lộ chạy dọc Tây Nguyên (quốc lộ 14) và dọc các tỉnh Nam Trung bộ (quốc lộ 1).

*Thứ ba: Thiếu đa dạng trong kết cấu hạ tầng giao thông và phụ thuộc chặt vào các tuyến giao thông đường bộ.* Đường bay thẳng từ Tây Nguyên đến Nam Trung bộ chỉ giới hạn ở các tuyến bay đến Đà Nẵng với lưu lượng

1 chuyến khứ hồi/sân bay/ngày. Do đó, vai trò của các tuyến giao thông đường thủy, đường sắt và đường hàng không các tỉnh Tây Nguyên trong phát triển liên kết kinh tế Tây Nguyên – Nam Trung bộ không đáng kể.

*Thứ tư: Chi phí phát sinh từ hoạt động giao thông cao cản trở cơ hội liên kết, mở rộng thị trường tại Tây Nguyên – Nam Trung bộ của các doanh nghiệp. Khảo sát thực tiễn một số doanh nghiệp cho biết một số doanh nghiệp đã thăm dò thị trường, kết nối với các đối tác nhưng phải chấm dứt mối liên kết vì chi phí vận tải phát sinh lớn, không thể tạo lợi thế cạnh tranh và lợi nhuận cho doanh nghiệp. Yếu tố này một phần là hệ quả của ba yếu tố trên, một phần do cách thức quản lý các tuyến giao thông hiện tại.*

## **2.2. Liên kết thể chế Vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ**

Bên cạnh các chính sách chung của chính phủ về cơ chế hoạt động của các vùng trọng điểm, các Bộ chuyên ngành cũng có nhiều chính sách đối với vùng kinh tế trọng điểm như: quy hoạch phát triển một số kết cấu hạ tầng thương mại chủ yếu đối với từng vùng kinh tế trọng điểm đến năm 2010 và định hướng đến 2020; qui hoạch công nghiệp v.v... Có thể nói hệ thống văn bản để có thể phối hợp tổ chức phát triển vùng với các liên kết phát triển có thể nói là tương đối đồng bộ từ quy chế phối hợp, tổ điều phối vùng,.. với các công cụ quản lý là các kế hoạch và quy hoạch. Song tác động vào thực tế để điều chỉnh phân công, hợp tác và liên kết giữa các địa phương trong vùng và giữa các địa phương còn khá hạn chế.

Ban chỉ đạo vùng trước đây mới chỉ có chức năng tham mưu, giám sát, chứ chưa được trao quyền có nguồn lực tài chính và nhân lực trong việc ra quyết định liên kết phát triển vùng. Bởi vậy, không khó hiểu khi vai trò của các ban chỉ đạo vùng trong việc thúc đẩy, tăng cường liên kết các tỉnh trong vùng và liên kết giữa các vùng khá mờ nhạt.

Trong những năm gần đây, việc liên kết giữa các vùng/địa phương với nhau, chủ yếu do các cơ quan quản lý cấp địa phương với nhau (liên kết theo chiều ngang) và mang tính hành chính tự nguyện đã phát triển mạnh. Về lý thuyết, các lĩnh vực cần thiết phải phối hợp hành động cũng giống như trong liên kết dọc giữa các cơ quan quản lý theo phân cấp (trung ương - địa phương) nêu trên, chỉ khác là cách thức tiến hành thì diễn ra theo chiều ngang (giữa các địa phương với nhau) và chủ yếu mang tính tự nguyện.

Cùng với những quyết tâm từ phía Trung ương, trong những năm qua chính quyền các tỉnh Tây Nguyên cũng đã có những nỗ lực thúc đẩy liên kết giữa các địa phương thông qua các chương trình hợp tác kinh tế - xã hội, trong đó nổi bật là các chương trình hợp tác với Duyên hải Nam Trung Bộ:

- Chương trình hợp tác phát triển kinh tế - xã hội giữa Phú Yên với Gia Lai và Đắk Lắk (ký kết ngày 01/4/2005).

- Chương trình hợp tác giữa Kon Tum với Bình Định, Quảng Ngãi (...).

- Biên bản liên kết phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2012 - 2020 giữa hai tỉnh vùng Tây Nguyên là Lâm Đồng, Đắk Lắk và 4 tỉnh Duyên hải Nam Trung Bộ là Khánh Hòa, Bình Thuận, Ninh Thuận và Phú Yên (ngày 10/12/2012).

- Văn bản ký kết hợp tác phát triển kinh tế - xã hội giữa 5 tỉnh vùng Tây Nguyên và Khánh Hòa, Phú Yên (ngày 19/2/2014).

- Liên kết phát triển du lịch giữa Quảng Ngãi - Bình Định - Kon Tum - Gia Lai,...

Theo đánh giá chung của chính quyền các tỉnh, các chương trình hợp tác này vẫn mang nặng tính chính trị hơn là kinh tế, chủ quan hơn là khách quan. Báo cáo đánh giá về các chương trình hợp tác của tỉnh Lâm Đồng cũng cho thấy, nội dung của các văn bản thường ôm đồm quá nhiều lĩnh vực mà không có ưu tiên trọng điểm. Hình thức các chương trình hợp tác đều được thực hiện thông qua các biên bản ghi nhớ hay thỏa thuận hợp tác mà không có sự ràng buộc pháp lý. Về thực chất, "các tỉnh không có ràng buộc cụ thể nào về trách nhiệm thi hành, cũng như cơ chế chia sẻ lợi ích rủi ro trong việc thực hiện các chương trình hợp tác". Chính vì vậy, các chương trình hợp tác kể trên còn mang tính hình thức mà ít có kết quả trong thực tiễn.

### **2.3. Liên kết chuỗi giá trị vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ**

#### ***Liên kết trong lĩnh vực nông nghiệp***

Vùng Tây Nguyên chưa hình thành các cụm công nghiệp chuyên ngành (cluster) gắn với sự phát triển của vùng chuyên canh cây công nghiệp. Vùng nguyên liệu nông sản (cà phê, cao su, ca cao, tiêu, điều...) được hình thành và phát triển trong nhiều năm qua đã sản xuất ra hàng triệu tấn sản phẩm thô. Sự thiếu vắng các cụm ngành liên kết chuỗi vừa là kết quả, vừa là nguyên nhân

của việc kém liên kết giữa công nghiệp chế biến với vùng nguyên liệu (ngay từ giai đoạn quy hoạch), thiếu liên kết giữa các chủ thể trong các chuỗi giá trị.

Theo nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới, các tỉnh Tây Nguyên và Nam Trung Bộ có lợi thế lớn trong liên kết chuỗi sản phẩm cà phê. Chuỗi giá trị cà phê gồm hai phân khúc chính là: (i) trồng và (ii) chế biến. Mặc dù vậy, phải thừa nhận một thực tế là hầu hết các công ty chế biến cà phê lớn đều nằm ở phía Nam tại các tỉnh như Bến Tre, Đồng Nai, Bình Dương. Tương tự với chuỗi giá trị cà phê, chuỗi giá trị rau và hoa quả của vùng hiện cũng có tình trạng thiếu hiệu quả. Hoạt động trồng rau quả trải đều khắp cả nước, trong đó tập trung ở miền Bắc và Tây Nguyên (bao gồm các tỉnh Lâm Đồng, Đắk Lắk), trong khi chế biến rau quả tập trung nhiều ở miền Nam (Bình Phước, Long An, Tây Ninh, Phú Yên, Ninh Thuận, v.v.). Điều này cho thấy ngoại trừ Ninh Thuận, sự liên kết trong lĩnh vực nông nghiệp giữa các tỉnh Nam Trung Bộ với vùng Tây Nguyên còn rất yếu.

Cao su, một sản phẩm chủ lực khác của các tỉnh Tây Nguyên cũng chưa có được sự liên kết mạnh với các tỉnh Nam Trung Bộ. Đối với phân khúc trồng cây cao su, Đắk Lắk, Gia Lai, Kon Tum là những tỉnh có mật độ cao về trồng cây cao su so với cả nước. Đối với phân khúc chế biến cây cao su, hai tỉnh Bình Thuận và Quảng Bình là nơi tập trung nhiều doanh nghiệp và lao động, điều này cho thấy liên kết giữa Tây Nguyên và Nam Trung Bộ là khá tốt trong chuỗi giá trị từ trồng - chế biến cây cao su. Đối với phân khúc sản xuất sản phẩm cao su (lốp, săm và các sản phẩm cao su khác), hoạt động tập trung nhiều ở các tỉnh phía nam như Tây Ninh, Đồng Nai và Bình Dương. Nếu như cải thiện được vấn đề giao thông, vận tải, các tỉnh Nam Trung Bộ có tiềm năng trong phát triển phân khúc chế biến sản phẩm cao su với lợi thế về khoảng cách gần hơn với vùng trồng nguyên liệu là các tỉnh Tây Nguyên.

### ***Liên kết trong phát triển du lịch***

Vùng Tây Nguyên và Nam Trung Bộ đã đạt được nhiều kết quả tích cực trong việc mở rộng thị trường khách du lịch quốc tế, đặc biệt là du khách từ các nước phát triển và các nước trong khu vực ASEAN. Ngoài những kết quả đạt được nêu trên, phát triển du lịch vùng KTTĐMT và Bắc Tây Nguyên còn gặp nhiều hạn chế: Số lượng khách du lịch trong những năm gần đây tăng chậm, chưa tương xứng với tiềm năng du lịch; Đóng góp của du lịch trong cơ cấu kinh tế của địa phương vẫn còn khiêm tốn; Hiện tượng “nhà nhà làm du lịch, người người làm du lịch” đã đem lại sự tăng trưởng về số lượng cho

ngành du lịch, song về chất lượng lại không đảm bảo. Hoạt động du lịch thiếu tính quy hoạch, chưa xác định rõ trọng điểm nên đầu tư du lịch còn dàn trải kém hiệu quả; Cơ sở hạ tầng du lịch mặc dù có nhiều đầu tư mới, song nhiều tuyến đường có mức độ an toàn du lịch không cao, gây tâm lý lo ngại cho du khách. Mạng lưới truyền tải và phân phối điện còn lạc hậu. Phương tiện giao thông công cộng còn thiếu, nhìn chung vẫn chưa đáp ứng nhu cầu đi lại của dân cư và du khách; Hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ du lịch chưa đồng bộ. Chất lượng trang thiết bị chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển. Sự phân bố và đầu tư cho mạng lưới khách sạn còn chưa thật hợp lý mới chỉ tập trung ở thành phố lớn; Sản phẩm du lịch còn nghèo nàn, thiếu hấp dẫn; Nhiều hoạt động du lịch diễn ra theo thời vụ, còn mang tính địa phương, tính liên kết vùng, miền còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng yêu cầu của phát triển kinh tế vùng hiện nay.

Thực tế cho thấy các địa phương tuy bước đầu đã quan tâm đến liên kết phát triển du lịch nhưng nhìn chung chủ yếu là liên kết trong nội bộ các tỉnh vùng KTTĐMT hay nội bộ các tỉnh Bắc Tây Nguyên còn liên kết phát triển du lịch giữa hai vùng này rất hạn chế. Qua liên kết đã tiến hành một số hoạt động như: kết nối, hỗ trợ ở một số tuyến lữ hành; cùng nhau quảng bá, chia sẻ thông tin về du lịch; tham gia các lễ hội, hội thảo; phối hợp trong sử dụng các cơ sở vật chất phục vụ khách du lịch... Tuy nhiên, tính quy hoạch, kế hoạch chưa cao, tính hiệu quả của liên kết chưa đáng kể.

#### **2.4. Liên kết doanh nghiệp vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ**

Thứ nhất, dư địa để thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp Tây Nguyên với các doanh nghiệp Nam Trung Bộ còn rất lớn. Chỉ có 34,5% số doanh nghiệp Tây Nguyên được hỏi cho rằng, các đối tác doanh nghiệp đến từ các tỉnh Nam Trung Bộ đáp ứng được các nhu cầu của họ. Trong khi đó, 35,8% số doanh nghiệp Nam Trung Bộ được hỏi cho rằng, các đối tác Tây Nguyên đáp ứng được nhu cầu kinh doanh của họ. Vì vậy, nhu cầu kết nối trong sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp ở hai vùng cần được thúc đẩy mạnh mẽ hơn nữa.

Thứ hai, các doanh nghiệp có nhiều sự lựa chọn liên kết đối tác. Các doanh nghiệp Tây Nguyên và Nam Trung Bộ có nhiều sự lựa chọn đối tác. Có tới 59,5% số doanh nghiệp được hỏi cho rằng, quan hệ đối tác với các doanh nghiệp ở vùng khác là rất quan trọng và quan trọng. Tuy nhiên, trong số này, đa phần là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ (53,7%) và công



ng nghiệp (41,1%); số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực nông nghiệp không đáng kể (5,2%).

Thứ ba, các kênh liên kết doanh nghiệp diễn ra đa dạng. Các doanh nghiệp tìm kiếm đối tác quan nhiều kênh khác nhau, song chủ yếu dựa vào các mối quan hệ cá nhân và tự tìm kiếm. Việc dựa vào các cơ quan nhà nước, chính quyền địa phương và các hiệp hội doanh nghiệp rất hạn chế. 63% doanh nghiệp được hỏi cho rằng khoảng cách địa lý là khó khăn lớn, tiếp theo là hạ tầng giao thông (45%), lĩnh vực kinh doanh của doanh nghiệp (31,5%), chính sách, cơ chế nhà nước và các cấp chính quyền (27%), quan hệ xã hội của doanh nghiệp (26,5%), nhân lực (23%), thông tin liên lạc (19%). Có 26% số doanh nghiệp được hỏi cho rằng, mối quan hệ với các đối tác của họ không ổn định và rất không ổn định.

Thứ tư, mức độ liên kết doanh nghiệp còn thấp. Rất ít doanh nghiệp đánh giá rằng, mức độ liên kết giữa các doanh nghiệp Tây Nguyên với Nam Trung Bộ rất chặt chẽ và chặt chẽ. Hơn một nửa số doanh nghiệp cho rằng, mức độ liên kết chỉ ở mức vừa phải. 30% số doanh nghiệp đánh giá rằng mức độ liên kết chỉ ở mức thấp và rất thấp.

Thứ năm, vai trò của Nhà nước trong thúc đẩy liên kết doanh nghiệp còn hạn chế. Nhìn chung, các doanh nghiệp đánh giá Nhà nước chỉ có sự tham gia rất hạn chế trong việc hỗ trợ và thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp của hai vùng Tây Nguyên và Nam Trung Bộ. Chỉ có 13,5% số doanh nghiệp được hỏi cho rằng, Nhà nước đóng vai trò tích cực và rất tích cực trong việc thúc đẩy liên kết doanh nghiệp ở hai vùng. 51% số doanh nghiệp cho rằng, Nhà nước đóng vai trò không tích cực và không đáng kể.

## **2.5. Đánh giá một số hạn chế trong liên kết kinh tế Vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ**

*- Chất lượng liên kết chưa như kỳ vọng.*

Mặc dù, thời gian qua một số chính quyền tỉnh đã chủ động ký kết văn bản hợp tác, song hiện nay các cam kết mới chỉ mang tính chất đồng thuận về nguyên tắc, còn việc triển khai cụ thể chưa được quan tâm đúng mức. Phần lớn hoạt động liên kết trong vùng chỉ dừng lại ở việc tham quan, hội thảo chứ chưa phát triển thành các hoạt động liên kết thực tế, mang tính chiều sâu và toàn diện. Số lượng các thỏa thuận liên kết tuy có tăng nhưng nhìn chung vẫn còn ít; và nội dung, quy mô liên kết kinh tế còn tương đối đơn điệu, vẫn chủ yếu

thực hiện ở phạm vi nhỏ lẻ, sự vụ giữa các doanh nghiệp, các địa phương giáp ranh. Các liên kết về kinh tế giữa các tỉnh chưa dựa trên sự chuyên môn hóa hay phân công lao động theo chuỗi giá trị, hay phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ. Miền Trung đã xây dựng nhiều khu kinh tế, khu công nghiệp, đang có nhu cầu rất lớn về năng lượng điện, và các ngành công nghiệp phụ trợ. Do đó mở rộng liên kết hợp tác với bên ngoài để phát triển là rất cần thiết và có khả năng thực hiện.

*- Thể chế liên kết phát triển vùng chưa hoàn thiện, các chính sách vùng chưa được thực hiện hiệu quả.*

Trong liên kết vùng thiếu sự phối hợp giữa các địa phương trong việc hình thành chính sách thu hút và phân bổ đầu tư. Thực tế nhiều năm nay, giữa các tỉnh hầu như không có liên kết thu hút đầu tư, “mạnh ai nấy chạy”, thậm chí giữa các tỉnh đang tạo ra một tình trạng cạnh tranh, chạy đua thu hút đầu tư. Nhiều chuyên gia kinh tế đã ví sự cạnh tranh này là “đua xuống đáy”. Để thực hiện cuộc đua, các tỉnh thi nhau “trải thảm đỏ” mời gọi các nhà đầu tư vào địa phương mình, nhiều hình thức ưu đãi được áp dụng: giảm thuế, giảm giá thuê đất, thậm chí cả giảm các điều kiện về môi trường v.v... Tình trạng này khiến lợi ích tổng thể giảm sút ở cấp độ quốc gia cũng như từng vùng và ngay ở trong các tỉnh.

Nguyên nhân của những hạn chế gồm:

Thứ nhất, điều kiện tự nhiên và lịch sử, kết cấu hạ tầng của khu vực miền Trung - Tây Nguyên còn nhiều yếu kém, bất cập.

Thứ hai, liên kết chưa trở thành tư duy phát triển trong điều kiện phát triển nền kinh tế thị trường ở các cấp chính quyền. Nhận thức chưa thật đầy đủ và đúng đắn về liên kết kinh tế vùng của chính quyền các cấp. Thiết kế chính sách chưa thúc đẩy được liên kết kinh tế vùng

Thứ ba, sự phối hợp giữa các cấp (trung ương - địa phương), các bộ/ngành còn hạn chế. Năng lực thực thi chính sách yếu khiến chính sách chậm đi vào thực tiễn. Thiếu tổ chức bộ máy điều phối và nguồn lực thực hiện

Thứ tư, hệ thống cơ sở dữ liệu vùng không được xây dựng, làm cơ sở khoa học cho lập quy hoạch vùng cũng như địa phương tạo được các liên kết

## **CHƯƠNG 3: XU HƯỚNG VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG**

### **3.1. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng theo hướng xuyên quốc gia**

*Thứ nhất*, phạm vi liên kết ngày càng được mở rộng với các thể chế liên kết liên vùng đa dạng hơn như các tuyến hành lang kinh tế, vành đai kinh tế, tam giác và tứ giác tăng trưởng xuyên quốc gia... Nếu như những liên kết liên vùng xuyên biên giới ban đầu chỉ là nỗ lực hợp tác giữa hai thành phố/vùng ở hai quốc gia, thì đến nay xu hướng này bắt đầu được triển khai theo hướng liên kết nhiều vùng, nhiều quốc gia hơn.

*Thứ hai*, mức độ hợp tác ngày càng chặt chẽ, đan xen theo hướng liên ngành, đa lĩnh vực, trong đó, hợp tác giao thông vận tải và xây dựng cơ sở hạ tầng kết nối là nền tảng. Gia tăng tính kết nối về hạ tầng giao thông hứa hẹn mở ra cơ hội tăng cường hợp tác trong các lĩnh vực logistics, nông nghiệp, công nghiệp, năng lượng, du lịch, thương mại, đầu tư, phát triển nguồn nhân lực, hợp tác xóa đói giảm nghèo và phát triển vùng...

*Thứ ba*, bên cạnh đầu tư cho các cơ sở hạ tầng “cứng” như cải tổ hệ thống đường sá nông thôn, xây dựng các tuyến đường cao tốc, đường sắt tốc hành và mở rộng các cảng biển, thì cơ sở hạ tầng “mềm” ngày càng đóng vai trò quan trọng. Các địa phương cần hợp lý hóa các thủ tục hải quan, giảm thuế nhập khẩu, miễn thuế trong các khu kinh tế đặc biệt, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thành lập và đóng cửa doanh nghiệp, đảm bảo kết nối hạ tầng công nghệ thông tin viễn thông... Việc xây dựng một hệ thống cơ sở hạ tầng “mềm” đồng bộ và tương xứng với cơ sở hạ tầng “cứng” là điều kiện tiên quyết góp phần thúc đẩy hoạt động kinh tế cho các tỉnh vùng biên và hợp tác kinh tế liên vùng.

*Thứ tư*, liên kết liên vùng xuyên quốc gia mang tới những lợi ích cho các vùng và khu vực tham gia, song cũng là công cụ địa chiến lược để một số quốc gia, đặc biệt là những nước lớn sử dụng nhằm thực hiện ý đồ chính trị. Sức mạnh bất đối xứng giữa các quốc gia trên cả phương diện tài chính và quân sự đã tạo cơ hội cho các nước lớn trở thành chủ thể áp đặt luật chơi trong các liên kết này theo hướng có lợi cho mình.

*Thứ năm*, vai trò nòng cốt của các quốc gia phát triển, các thể chế tài chính quốc tế và các ngân hàng phát triển đa phương (MDB) như Ngân hàng

Phát triển châu Á (ADB), Ngân hàng Phát triển châu Phi (AfDB), Ngân hàng Thế giới, Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) và Ngân hàng Đầu tư Cơ sở Hạ tầng Châu Á (AIIB)... trong tiến trình hợp tác và liên kết liên vùng giữa các quốc gia.

### **3.2. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng theo chuỗi giá trị và mạng sản xuất**

Những năm gần đây, quan điểm hỗn hợp về phát triển vùng và liên kết vùng bắt đầu nhấn mạnh tới sự tham gia của các vùng, địa phương vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu (GVCs), hình thành nên xu thế phát triển liên kết vùng mới theo chuỗi giá trị và mạng sản xuất. Chuỗi giá trị và mạng sản xuất là những thuật ngữ mới xuất hiện từ khoảng cuối thế kỷ XX đầu thế kỷ XXI, phản ánh mối quan hệ hợp tác, phụ thuộc và ràng buộc lẫn nhau giữa các doanh nghiệp, các vùng và các quốc gia trong quá trình sản xuất. Quy mô của các mạng sản xuất và chuỗi giá trị không chỉ dừng lại ở phạm vi địa phương, quốc gia mà thường mở rộng ở phạm vi toàn cầu. Doanh nghiệp, vùng/địa phương hoặc quốc gia sẽ đảm nhận một/một vài khâu trong chuỗi giá trị tạo ra sản phẩm – hay nói cách khác là tham gia sản xuất một hoặc một vài chi tiết, cấu phần của sản phẩm mà mình có lợi thế.<sup>1</sup> Như vậy, để tạo ra một sản phẩm hoàn chỉnh, chuỗi giá trị hay mạng sản xuất vừa phải đảm bảo tính độc lập (tập trung chuyên môn hóa sản xuất), vừa phải đảm bảo tính kết nối (giữa các chủ thể đảm nhiệm những công đoạn khác nhau) cũng như gắn kết các doanh nghiệp nội địa cùng tham gia vào chuỗi giá trị này. Đặc điểm nổi bật của xu thế liên kết liên vùng theo chuỗi giá trị và mạng sản xuất:

### **3.3. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng hướng biển**

*Thứ nhất*, liên kết giữa các tỉnh/thành phố ven biển tạo thành các tuyến hành lang, vành đai hướng biển, các khu kinh tế biển, cụm ngành ven biển... Mô hình liên kết này hiện đã xuất hiện ở nhiều nơi trên thế giới, ví dụ như Vành đai kinh tế ven biển Liêu Ninh ở Trung Quốc (kết nối sáu thành phố cảng ở khu Đông Bắc), Hành lang Kinh tế biển phía Tây Ấn Độ (kết nối bốn thành phố biển Kolkata, Visakhapatnam, Chennai và Kanyakumari) hay Đặc khu Kinh tế Wałbrzych ở Ba Lan (liên kết bốn tỉnh ven biển Lower Silesia, Wielkopolskie, Opolskie và Lubuskie)... Việc hình thành những liên kết “cộng sinh” này cùng với các chính sách ưu đãi về thuế, đất đai... góp phần làm gia

---

<sup>1</sup> Kogut, B. (1985). “Designing global Strategies: Comparative and Competitive Value-Added Chains”, *Sloan Management Review*, 26(4) pp. 15–28.

tăng sức mạnh tổng hợp của vùng, tạo điểm nhấn thu hút vốn đầu tư nước ngoài.

*Thứ hai*, liên kết giữa các vùng lãnh thổ bên trong đất liền, nhất là các khu vực miền núi trung du với các thành phố cảng, các địa phương ven biển. Ví dụ như liên kết liên vùng giữa thành phố cảng Le Havre và Marseille với khu vực Ile-de France nước Pháp (cách xa tới 230 km và 800 km); liên kết giữa vùng Bavaria và Baden-Wurrtemberg với cảng Hamburg ở Đức (cách xa tới 700 km), hay dự án liên kết tỉnh Nakhon Pathom với Hành lang phát triển biển phía Tây Thái Lan... Đòn bẩy cho những liên kết liên vùng này chính là lực hút hợp tác từ các cảng biển và vùng ven biển. Đây vừa là điểm trung chuyển nguyên liệu đầu vào phục vụ sản xuất trong nước, đầu mối xuất khẩu hàng hóa ra thế giới vừa là nơi tập trung những hoạt động kinh tế biển sôi động như đóng tàu, khai thác thủy hải sản, năng lượng và du lịch... Nếu được vận hành hiệu quả, các cảng biển sẽ mang lại những lợi ích kinh tế to lớn cho địa phương và các vùng lân cận như giảm chi phí xuất-nhập khẩu, tạo công ăn việc làm, nâng cao giá trị gia tăng của sản phẩm và thúc đẩy hoạt động ở các ngành kinh tế khác...

Tuy nhiên, dù liên kết theo dạng thức nào thì các liên kết liên vùng hướng biển vẫn phải đảm bảo những điều kiện cơ bản để hình thành, đó là:

*Thứ nhất*, “tính kết nối” và “hướng biển” của hệ thống hạ tầng giao thông. Hạ tầng giao thông được coi là trụ cột của các liên kết liên vùng, vì vậy, việc quy hoạch và phát triển các hành lang giao thông nội vùng và liên vùng cũng như các trục giao thông kết nối xuyên biên giới có ý nghĩa then chốt và là nhiệm vụ ưu tiên hàng đầu. Những tuyến giao thông này nhằm đảm bảo kết nối giữa các địa phương ven biển, giữa các địa phương trong đất liền với các vùng ven biển/cảng biển, giữa các cảng biển trong nước với các cảng quốc tế và các trung tâm thương mại, tài chính của thế giới... Trong đó, chính phủ và chính quyền các địa phương vừa phải xây dựng và cải tạo các công trình giao thông như đường sá, cầu cảng, vừa phải cung cấp hài hòa các dịch vụ vận tải đa phương thức như vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển và đường hàng không.

Ngoài ra, cơ sở hạ tầng tại các cảng biển và các vùng ven biển như hệ thống thủy lợi, điện, cảng hàng không, trung tâm logistics, trung tâm kho vận, các dịch vụ cảng... phải được đầu tư nâng cấp và phát triển tương xứng với năng lực và nhu cầu kết nối, tạo ra môi trường kinh doanh cởi mở và thuận lợi,

duy trì tính hấp dẫn của vùng đối với các doanh nghiệp, nhà cung ứng và nhà đầu tư nước ngoài.

*Thứ hai*, tính bền vững, ổn định lâu dài và hấp dẫn của các vùng kinh tế biển. Nhu cầu hợp tác liên kết với các thành phố cảng, các địa phương ven biển chỉ tồn tại khi các khu vực này cho thấy được tiềm năng phát triển của địa phương cũng như khả năng trở thành đầu tàu lôi kéo các tỉnh/thành phố lân cận phát triển.

### **3.4. Một số gợi mở cho Việt Nam và phát triển liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ**

Xây dựng các tuyến hành lang kinh tế để liên kết các vùng với nhau đang trở thành một xu hướng nổi trội. Nền tảng của các tuyến hành lang kinh tế là các trục đường giao thông (thường là các tuyến đường cao tốc); bởi vậy, kết nối hạ tầng giao thông, nhất là vận tải đường bộ là yếu tố quan trọng hàng đầu cho liên kết kinh tế vùng. Từ trục đường giao thông có thể hình thành các chuỗi logistic, cụm ngành công nghiệp-dịch vụ và hệ thống các đô thị. Các tuyến hành lang phát triển được xem là giải pháp hữu hiệu nhằm khắc phục được một vấn đề tồn tại dai dẳng trong liên kết các vùng kinh tế là tư duy cục bộ, thiếu phối hợp và sự bị động của các địa phương. Xây dựng các tuyến đường cao tốc làm nền tảng cho việc hình thành các hành lang kinh tế là giải pháp đột phá cho liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ. Xu hướng hiện nay cho thấy ba đặc điểm nổi bật của các mô hình liên kết kinh tế liên vùng, đó là: liên kết xuyên biên giới; liên kết theo chuỗi giá trị và liên kết hướng biển. Đây là những xu hướng phù hợp với bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng của các vùng kinh tế. Việc xây dựng các hành lang kinh tế có thể kết hợp được cả ba đặc điểm này; từ đó hình thành các hành lang kinh tế mở xuyên quốc gia, hướng biển và làm nền tảng cho các chuỗi giá trị.

## **CHƯƠNG 4: TRIỂN VỌNG, QUAN ĐIỂM, ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP THỨC ĐẨY LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI NAM TRUNG BỘ ĐẾN NĂM 2030**

### **4.1. Triển vọng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ**

Thế giới đang trải qua một thời kỳ có nhiều biến động nhanh chóng, phức tạp và khó lường. Nhìn lại gần 35 năm tiến hành công cuộc đổi mới và gần 30 năm thực hiện *Cương lĩnh xây dựng đất nước trong thời kỳ quá độ lên*

*chủ nghĩa xã hội* năm 1991, bổ sung, phát triển năm 2011, Việt Nam đã phát triển mạnh mẽ, toàn diện, đạt được những thành tựu to lớn, có ý nghĩa lịch sử; chưa bao giờ đất nước có được cơ đồ, tiềm lực, vị thế và uy tín như ngày nay.

Với những chủ trương, định hướng phát triển lớn của Đảng và Nhà nước, liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ đang có những cơ hội lớn để tiếp tục được thúc đẩy cả về chiều rộng lẫn chiều sâu. Đặc biệt, với triển vọng tươi sáng của nền kinh tế Việt Nam trong những năm tới, vùng Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ sẽ tận dụng được cơ hội phát triển chung của đất nước để bứt phá vươn lên; thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và đẩy mạnh tiến trình hội nhập quốc tế.

*- Các kịch bản liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ*

*Mô hình thứ nhất (kịch bản cơ sở):*

Việc phân chia vùng kinh tế giữ nguyên như hiện nay hoặc theo nguyên tắc hiện nay (với việc giữ nguyên trạng Vùng Tây Nguyên và có vùng duyên hải Nam Trung Bộ) và thiếu vắng một mô hình thể chế, quản trị liên kết vùng. Mặc dù có những nỗ lực nhằm nâng cấp kết nối hạ tầng giao thông giữa Tây Nguyên với Nam Trung Bộ, những nỗ lực này sẽ không mang lại nhiều đột phá trong thúc đẩy kinh tế của vùng Tây Nguyên cũng như cải thiện liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ. Hơn nữa, nếu không có những cải thiện về thể chế, sẽ rất khó huy động nguồn vốn đầu tư cho nâng cấp hạ tầng giao thông từ khu vực tư nhân trong lúc nguồn lực đầu tư của nhà nước bị hạn chế. Do vậy, việc nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối Tây Nguyên – Nam Trung Bộ sẽ bị chậm tiến độ.

*Mô hình thứ hai (kịch bản thay đổi):* theo mô hình liên kết vùng mà phương án của Bộ Kế hoạch và Đầu tư đưa ra là hình thành vùng Vùng Nam Trung Bộ mới bao gồm một phần của vùng Duyên hải miền Trung và Tây Nguyên, gồm 11 tỉnh/thành phố: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông. Ba tỉnh Ninh Thuận, Bình Thuận (thuộc vùng Duyên hải Nam Trung Bộ hiện nay) và Lâm Đồng (thuộc Tây Nguyên hiện nay) được đưa vào vùng Đông Nam Bộ mới. Phương án này thực chất chỉ giải quyết được về mặt hình thức, thay thế mô hình liên kết liên vùng (giữa Tây Nguyên với Nam Trung Bộ) bằng mô hình liên kết nội vùng (trong vùng Duyên hải miền Trung

và Tây Nguyên). Do vậy, cùng như phương án trên, phương án này không giải quyết được thực trạng yếu kém trong liên kết phát triển giữa các tỉnh Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.

*Mô hình thứ ba* (kịch bản đột phá): theo mô hình này, cần thay đổi hoàn toàn tư duy phân vùng kinh tế truyền thống đã không còn phù hợp với tiến trình hội nhập và phát triển của đất nước; nhất là không còn phát huy hiệu quả trong tiến trình liên kết phát triển giữa các địa phương. Thay vì việc phân chia ra các vùng kinh tế như Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ (hoặc Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Miền Trung) cần quy hoạch và phát triển các hành lang kinh tế kết nối các tỉnh Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ; kết nối giữa các tỉnh Tây Nguyên; và kết nối giữa các tỉnh Nam Trung Bộ; theo hai trục Đông - Tây và Nam - Bắc. Bên cạnh đó, cần hình thành một mô hình quản trị liên kết vùng phù hợp thông qua các hành lang kinh tế này.

#### **4.2. Quan điểm, định hướng và giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ**

##### *- Quan điểm*

*Thứ nhất*, đổi mới tư duy trong phân vùng kinh tế-xã hội, liên kết vùng kinh tế để tìm ra những hướng mới, mang lại những đột phá phát triển và liên kết kinh tế giữa các địa phương Tây Nguyên với các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ.

*Thứ hai*, liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ hướng tới một mô hình cần đảm bảo các yếu tố cơ bản: Hội nhập, Bao trùm, Bền vững.

*Thứ ba*, đảm bảo nguồn tài chính cho các dự án phát triển vùng.

*Thứ tư*, giữ gìn và bảo vệ bản sắc vùng.

##### *- Định hướng và giải pháp*

##### *Kết nối quy hoạch phát triển*

Việc tăng cường liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ phải bắt đầu từ công tác quy hoạch, trước hết là kết nối các quy hoạch phát triển của hai vùng. Cần rà soát, đánh giá việc triển khai và kết nối Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Kinh tế trọng điểm Miền Trung đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Quy hoạch xây dựng vùng Tây Nguyên đến năm 2030 đã được ban hành năm 2014, Quy hoạch phát triển của các tỉnh Tây Nguyên và các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ.



Trong các kết nối kinh tế Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ, cần chú trọng trước hết thực hiện tích hợp các quy hoạch hệ thống giao thông; hệ thống năng lượng; phát triển du lịch, phát triển nông nghiệp gắn với chuỗi giá trị; quy hoạch cụm ngành công nghiệp; chuỗi đô thị; hệ thống các khu kinh tế cả khẩu, khu kinh tế ven biển; mạng lưới các trường đại học và đào tạo; mạng lưới hệ thống y tế; quy hoạch về môi trường...đảm bảo nguyên tắc hội nhập, bao trùm và bền vững.

#### *Xây dựng các hành lang kinh tế kết nối Tây Nguyên – Nam Trung Bộ*

Xét về tiềm năng và lợi thế, động lực phát triển cho Tây Nguyên nằm ở các tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây kết nối với các tỉnh Nam Trung Bộ và hướng ra biển. Cần quy hoạch và xây dựng các các dải hành lang phát triển kinh tế - đô thị và mạng lưới kết cấu hạ tầng, đặc biệt là giao thông đường bộ theo trục Đông – Tây hướng ra biển và xuyên biên giới là phương án đột phá trong kết nối vùng Tây Nguyên – Nam Trung Bộ.

Trước mắt, đầu tư xây dựng các hành lang kinh tế - đô thị theo hai trục đường cao tốc: i) Buôn Ma Thuột – Nha Trang; và ii) Pleiku – Quy Nhơn. Xây dựng, kết nối các cụm công nghiệp và cụm công nghiệp – nông nghiệp – dịch vụ tổng hợp theo chuỗi giá trị và theo các tuyến hành lang kinh tế;

Yếu tố quan trọng có tính thành bại trong việc xây dựng các hành lang kinh tế kết nối Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ là các nhà đầu tư chiến lược. Cần nghiên cứu, phát huy mô hình công ty phát triển (ví dụ, mô hình Tổng công ty Becamex ở Bình Dương) để hình thành các cụm liên kết ngành và khu liên hợp công nghiệp – đô thị - dịch vụ theo các tuyến hành lang kinh tế. Cần có quy hoạch hợp lý và dài hạn cho các tuyến phát triển này để thu hút được nguồn vốn đầu tư từ khu vực tư nhân, nhất là từ những tập đoàn tư nhân lớn ở trong nước thông qua các cơ chế đối tác công – tư, đối đất lấy hạ tầng. Chú trọng nghiên cứu vận dụng các mô hình: đầu tư công-quản trị tư, lãnh đạo công-quản trị tư, đầu tư tư – sử dụng công...đã được một số địa phương như Quảng Ninh vận dụng khá thành công.

*Mở rộng các chuỗi giá trị để các doanh nghiệp có thể tham gia nhiều hơn và ở nhiều khâu khác nhau*

Phát huy vai trò của thị trường, cụ thể là các doanh nghiệp, đặc biệt trong việc xây dựng các chuỗi giá trị trong những lĩnh vực mà Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ có nhiều tiềm năng, lợi thế có thể bổ sung lẫn nhau,

như: nông nghiệp, du lịch, logistic và ở một số thành phố duyên hải miền Trung (Đà Nẵng, Nha Trang, Đặc khu kinh tế Bắc Vân Phong) có thể tập trung đầu tư phát triển một số lĩnh vực công nghệ cao.

Các địa phương Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ Đà Nẵng không nên quá “tham” trong việc xác định các lĩnh vực ưu tiên phát triển bởi nhiều lĩnh vực có thể xung đột với nhau, đặc biệt khi tiềm năng lớn nhất của vùng là nông nghiệp và du lịch – một ngành rất dễ bị tổn thương trước các ảnh hưởng về môi trường. Dựa vào tiềm năng và lợi thế của liên kết hai vùng có thể chỉ cần tập trung vào kết nối một số lĩnh vực sau:

Những lĩnh vực mũi nhọn gồm: kết nối du lịch; Kết nối công nghệ cao; Kết nối logistics. Những lĩnh vực cơ bản, gồm: Kết nối thương mại; Kết nối nông nghiệp; Kết nối y tế; Kết nối nguồn nhân lực; Kết nối dịch vụ môi trường và một số ngành kinh tế xanh.

*Xây dựng mô hình quản trị mang tính “vượt trội”.*

Cần nghiên cứu hai mô hình:

- Mô hình “Hội đồng phát triển Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ”. Phương án này đặc biệt khả thi khi cân nhắc kịch bản quy hoạch mới nhập Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Hội đồng có số lượng thành viên gồm các đại diện được bầu cử hoặc đại diện của chính quyền địa phương, tổ chức phi lợi nhuận, một số ngành công nghiệp, hội đồng dịch vụ công. Các thành viên hội đồng có thể bỏ phiếu hoặc không bỏ phiếu. Kết quả bỏ phiếu được công khai. Mỗi thành viên hội đồng có 1 phiếu, đại diện tương đối cho số dân (đôi khi, đại diện cho nhóm thiểu số có thể có nhiều phiếu hơn) và không cho phép những địa phương lớn kiểm soát kết quả bỏ phiếu. Ngoài ra, Hội đồng này có thể hoạt động theo nguyên tắc doanh nghiệp (“mô hình doanh nghiệp”). Các quyết định của hội đồng có tính chất pháp lý, dựa vào đồng thuận và thông qua thảo luận, chủ yếu theo từng vấn đề và trong ngắn hạn. Mỗi thành viên trong hội đồng có một lá phiếu và không áp dụng nguyên tắc đại diện theo số dân. Thực tiễn thế giới cho thấy, mô hình này được áp dụng phổ biến trong hợp tác, liên kết giữa những vùng có truyền thống quan hệ tốt đẹp lâu đời.

- Thành lập cơ chế Hội đồng phát triển các hành lang kinh tế kết nối Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ, với cơ chế hoạt động như trên. Sự khác biệt là phạm vi hoạt động của hội đồng này chỉ giới hạn trong việc xây dựng

các hành lang kinh tế, song vẫn cần có sự tham gia của các địa phương duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên. Do phạm vi không gian hạn chế, tính khả thi của phương án này tương đối cao khi không đòi hỏi các địa phương phải chuyển giao nhiều quyền lực cho Hội đồng.

#### *Xây dựng chiến lược phát triển bền vững trong kết nối vùng*

Để thực hiện phương thức tăng trưởng mới đòi hỏi không chỉ thay đổi về mặt nhận thức mà còn phải cả thực tiễn hành động: từ xây dựng các thể chế kinh tế và triển khai mô hình tăng trưởng mới cho đến thay đổi thói quen tiêu dùng... Phải có những nhận thức lại, coi việc xây dựng các mô hình như “thành phố đáng sống”, “thành phố sống tốt”, “thành phố văn minh hiện đại”, “thành phố thông minh” và “thành phố xanh”, quy hoạch những hành lang kinh tế xanh... vừa là tầm nhìn dài hạn, vừa là một trong những mục tiêu phát triển hàng đầu. Do vậy, cải thiện vị trí trên thang bậc “đáng sống” toàn cầu đang trở thành yêu cầu cấp thiết cho các thành phố ở Việt Nam nói chung, duyên hải Nam Trung Bộ, Tây Nguyên nói riêng để trở thành điểm đến hấp dẫn của luồng vốn đầu tư nước ngoài, tạo ra cơ hội cho các doanh nghiệp tham gia vào mạng sản xuất của các TNC, giữ vững bản sắc, đồng thời để phát triển và kết nối các thành phố này vào khu vực và thế giới.

*Xây dựng một lộ trình hợp lý cho việc thúc đẩy liên kết kinh tế Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ đến năm 2030*

#### *Giai đoạn 2020-2021:*

Quy hoạch lại không gian phát triển kinh tế-xã hội của các địa phương và quy hoạch vùng duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên, kết nối quy hoạch Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ, để giải tỏa các điểm nghẽn về không gian phát triển, cân đối lại nguồn lực và khởi động một chu kỳ phát triển mới. Trên cơ sở của Quy hoạch mới, triển khai các dự án phát triển trong những năm tới.

Dựa trên ý tưởng của quy hoạch mới, trên tinh thần kiến tạo phát triển, cần mời các doanh nghiệp lớn, các nhà đầu tư chiến lược để trao đổi về những dự án lớn trong kết nối kinh tế Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ. Trên thực tế, việc này có thể tiến hành ngay từ trong quá trình xây dựng Quy hoạch để các doanh nghiệp có thể tham gia ngay từ đầu trong quá trình hoạch định lại hướng phát triển của liên kết vùng, từ đó có định hướng đầu tư từ sớm hơn.

*Giai đoạn 2021-2030:*

Triển khai các dự án đã được quy hoạch phát triển. Chú trọng nguồn lực hoạt thành những dự án mang tính đột phá là các tuyến hành lang kinh tế kết nối Tây Nguyên – duyên hải Nam Trung Bộ; các dự án liên kết du lịch và nông nghiệp; hình thành chuỗi đô thị của Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ.

## KẾT LUẬN

Việc phân vùng kinh tế-xã hội hiện nay phản ánh tư duy cũ của thời kỳ kế hoạch hoá tập trung. Trong nền kinh tế thị trường hội nhập, việc phân chia ra các vùng kinh tế-xã hội đang tỏ ra không phù hợp và không hỗ trợ được nhiều cho quá trình phát triển kinh tế-xã hội của các địa phương trong vùng. Quá trình phân cấp cho các địa phương đã cho thấy, việc thúc đẩy liên kết giữa các địa phương trong vùng đã khó; liên kết giữa các vùng kinh tế khác nhau còn khó hơn; nhất là trong việc phân bổ nguồn lực từ trung ương và thu hút có hiệu quả nguồn lực phát triển từ bên ngoài. Hơn nữa, việc phân chia ra các vùng kinh tế-xã hội có thể tạo ra những chia cắt về mặt thị trường và thể chế thông qua những phân biệt đối xử; là nguyên nhân để duy trì cơ chế xin – cho.

Theo xu hướng chung của thế giới, mô hình liên kết vùng, liên vùng phổ biến và hiệu quả hiện nay là thông qua các hành lang, vành đai kinh tế với những cơ chế quản trị vượt trội, nhằm tạo động lực cho việc thu hút nguồn lực phát triển và thúc đẩy liên kết giữa các địa phương. Các hành lang này có thể kết nối các điểm phát triển tạo thành những tam giác, tứ giác phát triển vùng và kết nối thông ra biển. Cần thay đổi hoàn toàn tư duy phân vùng kinh tế truyền thống đã không còn phù hợp với tiến trình hội nhập và phát triển của đất nước; nhất là không còn phát huy hiệu quả trong tiến trình liên kết phát triển giữa các địa phương. Thay vì việc phân chia ra các vùng kinh tế như Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ (hoặc Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Miền Trung) cần quy hoạch và phát triển các hành lang kinh tế kết nối các tỉnh Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ; kết nối giữa các tỉnh Tây Nguyên; và kết nối giữa các tỉnh Nam Trung Bộ; theo hai trục Đông - Tây và Nam – Bắc. Liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ cần có một mô hình quản trị phù hợp, đảm bảo các yếu tố phát triển: Hội nhập, Bao trùm và Bền vững.

Việc tăng cường liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ phải bắt đầu từ công tác quy hoạch, trước hết là kết nối các quy hoạch phát triển của hai vùng. Cần rà soát, đánh giá việc triển khai và kết nối Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Kinh tế trọng điểm Miền Trung đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Quy hoạch xây dựng vùng Tây Nguyên đến năm 2030 đã được ban hành năm 2014, Quy hoạch phát triển của các tỉnh Tây Nguyên và các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ, để giải toả các điểm nghẽn về không gian phát triển, cân đối lại nguồn lực và khởi động một

chu kỳ phát triển mới. Phát huy vai trò của thị trường, cụ thể là các doanh nghiệp, đặc biệt trong việc xây dựng các chuỗi giá trị trong những lĩnh vực mà Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ có nhiều tiềm năng, lợi thế có thể bổ sung lẫn nhau, như: nông nghiệp, du lịch, logistic.