

**VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ VIỆT NAM  
CHƯƠNG TRÌNH KHCN CẤP QUỐC GIA GIAI ĐOẠN 2016-2020  
KH-CN-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 TỔNG HỢP  
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

PGS.TS. Nguyễn Anh Tuấn

PGS.TS. Bùi Văn Huyền

PGS.TS. Nguyễn Văn Thạo

TS. Trần Ngọc Ngoạn

PGS.TS. Nguyễn Chiến Thắng

TS. Lê Đức Niêm

TS. Vương Hữu Nhi

PGS.TSKH. Võ Đại Lược

## MỤC LỤC

<b>CÁC CHỮ VIẾT TẮT .....</b>	<b>6</b>
<b>CÁC BẢNG.....</b>	<b>7</b>
<b>CÁC HÌNH.....</b>	<b>8</b>
<b>MỞ ĐẦU.....</b>	<b>9</b>
<b>1. Sự cần thiết, tính cấp bách, ý nghĩa lý luận và thực tiễn của đề tài.....</b>	<b>9</b>
<b>2. Tổng quan tình hình nghiên cứu thuộc lĩnh vực của đề tài.....</b>	<b>14</b>
<b>3. Mục tiêu, nhiệm vụ nghiên cứu .....</b>	<b>35</b>
<b>4. Cách tiếp cận, phương pháp nghiên cứu, kỹ thuật sử dụng.....</b>	<b>36</b>
<b>5. Phạm vi nghiên cứu .....</b>	<b>41</b>
<b>6. Những điểm mới của đề tài.....</b>	<b>42</b>
<b>7. Nội dung chính của đề tài .....</b>	<b>42</b>
<b>CHƯƠNG 1: NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG VỀ LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI CÁC TỈNH NAM TRUNG BỘ.....</b>	<b>43</b>
<b>1.1. Những vấn đề chung về liên kết kinh tế vùng và liên vùng .....</b>	<b>43</b>
1.1.1. Quan niệm về Vùng và Vùng kinh tế.....	43
1.1.2. Quan niệm về liên kết kinh tế vùng và liên vùng.....	47
1.1.3. Các tiêu chí đánh giá liên kết kinh tế liên vùng .....	49
1.1.4. Các yếu tố tác động đến liên kết kinh tế liên vùng .....	51
<b>1.2. Các trụ cột chính trong liên kết kinh tế liên vùng.....</b>	<b>53</b>
1.2.1. Liên kết hạ tầng.....	53
1.2.2. Liên kết thể chế kinh tế .....	57
1.2.3. Liên kết trong chuỗi giá trị.....	61
1.2.4. Liên kết doanh nghiệp.....	64
<b>1.3. Tiềm năng và chính sách liên kết phát triển giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.....</b>	<b>66</b>
1.3.1. Đặc điểm kinh tế xã hội vùng Tây Nguyên .....	66
1.3.2. Đặc điểm kinh tế - xã hội vùng Nam Trung Bộ.....	71
1.3.3. Chính sách liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ .....	74
1.3.4. Đánh giá tiềm năng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....	81
<b>CHƯƠNG 2: LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI CÁC TỈNH NAM TRUNG BỘ TRONG CÁC LĨNH VỰC TRỌNG ĐIỂM ...</b>	<b>90</b>

<b>2.1. Liên kết Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ trong lĩnh vực hạ tầng giao thông.....</b>	<b>90</b>
2.1.1. Hạ tầng giao thông trong tiến trình hội nhập của Việt Nam .....	90
2.1.2. Thực trạng liên kết hạ tầng giao thông Tây Nguyên – các tỉnh Nam Trung Bộ .....	93
<b>2.2. Liên kết thể chế Vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ ..</b>	<b>103</b>
2.2.1. Môi trường thể chế cho liên kết Vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....	103
2.2.2. Một số chương trình liên kết kinh tế giữa các tỉnh Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....	107
<b>2.3. Liên kết chuỗi giá trị vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....</b>	<b>115</b>
2.3.1. Liên kết trong lĩnh vực nông nghiệp .....	115
2.3.2. Liên kết trong phát triển du lịch.....	123
<b>2.4. Liên kết doanh nghiệp vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....</b>	<b>128</b>
2.4.1. So sánh lực lượng doanh nghiệp Tây Nguyên và Nam Trung Bộ với cả nước .....	128
2.4.2. Nhu cầu liên kết của các doanh nghiệp Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ .....	133
<b>2.5. Đánh giá một số hạn chế trong thực trạng liên kết kinh tế Vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....</b>	<b>139</b>
2.5.1. Một số hạn chế trong liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ .....	139
2.5.2. Nguyên nhân của những hạn chế .....	145
<b>CHƯƠNG 3: XU HƯỚNG VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN LIÊN KẾT KINH TẾ LIÊN VÙNG.....</b>	<b>151</b>
<b>3.1. Một số xu hướng liên kết kinh tế vùng và liên vùng.....</b>	<b>151</b>
3.1.1. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng theo hướng xuyên quốc gia .....	151
3.1.2. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng theo chuỗi giá trị và mạng sản xuất .....	155
3.1.3. Xu hướng phát triển liên kết liên vùng hướng biển .....	161
<b>3.2. Một số mô hình liên kết kinh tế vùng và liên vùng trên thế giới...</b>	<b>163</b>
3.2.1. Chiến lược “Vành đai, Con đường” .....	163
3.2.2. Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS) .....	167

3.2.3. Trục hành lang công nghiệp Delhi-Mumbai-Bangalore của Ấn Độ .....	169
3.2.4. Mô hình liên kết vùng của cao nguyên Genting Malaixia .....	172
3.2.5. Mô hình hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.....	178
<b>3.3. Một số gợi mở cho Việt Nam và phát triển liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ .....</b>	<b>184</b>
<b>CHƯƠNG 4: TRIỂN VỌNG, QUAN ĐIỂM, ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY LIÊN KẾT KINH TẾ VÙNG TÂY NGUYÊN VỚI NAM TRUNG BỘ ĐẾN NĂM 2030.....</b>	<b>188</b>
<b>4.1. Triển vọng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.....</b>	<b>188</b>
4.1.1. Bối cảnh quốc tế và trong nước tác động đến liên kết kinh tế vùng .....	188
4.1.2. Cơ hội và thách thức đối với liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.....	198
4.1.3. Các kịch bản liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....	203
<b>4.2. Quan điểm, định hướng và giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.....</b>	<b>205</b>
4.2.1. Quan điểm thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ .....	205
4.2.2. Định hướng và giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.....	210
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>221</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO.....</b>	<b>223</b>
<b>PHỤ LỤC .....</b>	<b>233</b>

## CÁC CHỮ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Diễn giải
ADB	Ngân hàng phát triển Châu Á
ASEAN	Hiệp hội các nước Đông nam Á
BTB	Bắc Trung Bộ
BHYT	Bảo hiểm y tế
CHDCND	Cộng hoà dân chủ nhân dân
CT/TW	Chi thị/Trung ương
CP	Chính phủ
CNH, HĐH	Công nghiệp hóa, Hiện đại hoá
DHNTB	Duyên hải Nam Trung bộ
EU	Liên minh châu Âu
GDP	Tổng thu nhập quốc nội
GMS	Tiểu vùng Mêkông mở rộng
TFP	năng suất các nhân tố tổng hợp
HĐH	Hiện đại hóa
ICOR	Chỉ số hiệu quả sử dụng vốn
KCN	Khu công nghiệp
KKT	Khu kinh tế
KT-XH	Kinh tế - Xã hội
KCX	Khu chế xuất
KTTĐ	Kinh tế trọng điểm
PTBV	Phát triển bền vững
UBND	Ủy Ban nhân dân
UNESCO	Tổ chức di sản văn hoá thế giới
UNEP	Chương trình môi trường của Liên hợp quốc
UNDP	Chương trình Phát triển của Liên hợp quốc
FAO	Tổ chức lương thực và nông nghiệp Liên hợp quốc
WCED	Hội đồng thế giới về Môi trường và phát triển
WHO	Tổ chức y tế thế giới
WWF	Quỹ quốc tế bảo vệ động vật hoang dã

## CÁC BẢNG

Bảng 1.1: Thông tin cơ bản về Tây Nguyên.....	67
Bảng 1.2: Một số điểm mạnh, điểm yếu của vùng Tây Nguyên.....	69
Bảng 1.3: Thông tin cơ bản về Nam Trung Bộ.....	71
Bảng 1.4: Một số điểm mạnh, điểm yếu của vùng Nam Trung Bộ .....	73
Bảng 1.5: Kết nối tiềm năng phát triển Tây Nguyên và Nam Trung Bộ .....	83
Bảng 1.6: Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh của các tỉnh Tây Nguyên và Nam Trung Bộ .....	84
Bảng 1.7: Tỷ lệ hộ nghèo thu nhập và chi tiêu cả nước và phân theo vùng ....	87
Bảng 2.1: Hệ thống đường bộ của Việt Nam (2017).....	92
Bảng 2.2: Số lượt hành khách vận chuyển bằng đường bộ.....	96
Bảng 2.3: Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ.....	96
Bảng 2.4: Các khu kinh tế ven biển của Việt Nam.....	100
Bảng 2.5: Các khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam .....	101
Bảng 2.6: Hàng hóa xuất khẩu chủ lực của vùng Tây Nguyên hiện nay .....	115
Bảng 2.7: Số lượng doanh nghiệp đang hoạt động trong cả nước .....	128
Bảng 2.8: Mức độ quan hệ giữa hai nhóm doanh nghiệp .....	134
Bảng 2.9: Mức độ quan trọng của mối quan hệ với doanh nghiệp đối tác ....	135
Bảng 2.10: Các kênh thông tin và lựa chọn đối tác của doanh nghiệp .....	135
Bảng 2.11: Mức độ ổn định trong quan hệ đối tác doanh nghiệp.....	136
Bảng 2.12: Đánh giá chung về mức độ liên kết của doanh nghiệp.....	137
Bảng 2.13: Đánh giá về sự tham gia của Nhà nước trong việc thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp .....	137
Bảng 2.14: Vai trò của các yếu tố mà Nhà nước tạo ra trong việc thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp (tỷ lệ doanh nghiệp lựa chọn %).....	137
Bảng 2.15: Tỷ lệ doanh nghiệp phân theo quy mô vốn các tỉnh vùng Tây Nguyên năm 2012 .....	138
Bảng 4.1: Các mốc phát triển kinh tế Việt Nam đến giữa thế kỷ .....	198
Bảng 4.2: Định hướng quy hoạch và phát triển gắn với việc kết nối một số lĩnh vực kinh tế chủ chốt.....	215

## CÁC HÌNH

Hình 1.1: Các loại thể chế phát triển vùng.....	58
Hình 1.2: Khung phân tích các trụ cột kết nối kinh tế.....	61
Hình 1.3: Chuỗi giá trị đơn giản .....	62
Hình 1.4: Bản đồ khu vực các tỉnh Nam Trung bộ và Tây Nguyên .....	89
Hình 3.1: Chính sách hỗ trợ thúc đẩy liên kết vùng theo chuỗi giá trị toàn cầu .....	159
Hình 3.2: Liên kết vùng theo cụm sản xuất linh kiện và lắp ráp ô tô của Thái Lan .....	160
Hình 4.1: Trụ cột chính sách của tăng trưởng bao trùm .....	192



## MỞ ĐẦU

### 1. Sự cần thiết, tính cấp bách, ý nghĩa lý luận và thực tiễn của đề tài

Liên kết kinh tế là một xu thế tất yếu trong quá trình phát triển các địa phương, các vùng miền. Đây cũng là một chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước Việt Nam ngay từ giai đoạn đầu của thời kỳ Đổi mới. Trong những năm qua, mặc dù phát triển vùng đã nhận được nhiều sự quan tâm của các nhà nghiên cứu, doanh nghiệp, cộng đồng, chính quyền trung ương và chính quyền địa phương các cấp, song liên kết kinh tế giữa các vùng vẫn còn bị bỏ ngỏ, đặc biệt là những vùng có điều kiện khó khăn.

Thực tế những năm qua cho thấy từng địa phương, ngay cả những địa phương phát triển nhất cả nước, không thể tự giải quyết một cách có hiệu quả các vấn đề như: tiêu thụ nông sản, phát triển du lịch, phát triển kết cấu hạ tầng, phòng chống ô nhiễm môi trường,...mà cần phải có sự phối hợp có tính chất liên ngành, liên tỉnh, liên vùng để giảm thiểu tình trạng manh mún, chia cắt theo không gian hành chính. Văn kiện đại hội lần thứ XII của Đảng đã nhận thức rõ điều này và nhấn mạnh: *“Thống nhất quản lý tổng hợp chiến lược, quy hoạch phát triển trên quy mô toàn bộ nền kinh tế, vùng và liên vùng. Phát huy tiềm năng, thế mạnh của từng vùng...sớm xây dựng và thể chế hoá cơ chế điều phối liên kết vùng theo hướng xác định vai trò đầu tàu và phân công cụ thể trách nhiệm cho từng địa phương trong vùng. Khắc phục tình trạng nền kinh tế bị chia cắt bởi địa giới hành chính hoặc đầu tư dàn trải, trùng lặp.”*<sup>1</sup>

Tuy vậy, trong suốt quá trình thực thi chính sách phát triển vùng, cùng với quá trình phân cấp giữa trung ương và địa phương diễn ra mạnh mẽ, thực tế cho thấy một trong những vấn đề bất cập nhất là vấn đề liên kết vùng, gồm cả liên kết nội vùng và liên kết liên vùng. Đến nay, dường như các sáng kiến, các hoạt động liên kết phần lớn mới chỉ dừng lại ở các biên bản thỏa thuận hợp tác trên giấy tờ, việc thực thi các cam kết chưa nhiều. Tình trạng “cát cứ”, “mạnh ai nấy làm” của các địa phương vẫn đang là nguyên nhân chính cản trở quá trình liên kết phát triển vùng. Sự thiếu liên kết kinh tế giữa các vùng được thể hiện đặc biệt rõ trên lĩnh vực đầu tư xây dựng hạ tầng thời gian qua khi có quá nhiều dự án xây dựng sân bay, cảng biển, khu công nghiệp...tạo ra sự dư thừa, lãng phí nguồn lực và không tạo được lợi thế quy mô vùng và quốc gia.

---

<sup>1</sup> Đảng Cộng Sản Việt Nam (2016). Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII, Văn phòng trung ương Đảng, Hà Nội, trang 95

Do vậy, mặc dù thể chế liên kết vùng đã bắt đầu được chú ý xây dựng, song chưa phát huy tác dụng vào trong thực tiễn. Thực tiễn đang cần các quy định rõ ràng trong điều phối, liên kết các nguồn lực phát triển cũng như hình thành cơ chế quản trị liên kết vùng. Bộ máy tổ chức điều phối phát triển vùng cần phải được đổi mới, hoàn thiện hơn nữa để có thể đảm trách được vai trò điều phối phát triển liên vùng.

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.

Trong bối cảnh nói trên, đề tài **“*Đẩy mạnh liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ giai đoạn đến năm 2030*”** mang tính cấp thiết, cấp bách, có ý nghĩa khoa học và thực tiễn ở những vấn đề sau:

*Thứ nhất*, liên kết kinh tế giúp Tây Nguyên phát huy được các lợi thế so sánh về tài nguyên thiên nhiên, khí hậu, đất đai, con người, di sản văn hoá – lịch sử, vị trí địa lý để phát triển kinh tế dựa trên quy mô lớn hơn, có sự phối hợp hiệu quả hơn với các tỉnh duyên hải; kết nối vùng duyên hải với các vùng biên giới, với Lào, Campuchia thành một tuyến phát triển thông suốt. Hơn nữa, liên kết kinh tế vùng còn giúp Tây Nguyên hạn chế được những bất lợi về quy mô kinh tế nhỏ, phân mảnh, nguồn vốn đầu tư hạn chế, công nghệ lạc hậu; giúp bảo tồn hiệu quả hệ sinh thái, đất đai, di sản văn hoá, xoá bỏ những chênh lệch khoảng cách phát triển về kinh tế, xã hội. Đây là một vấn đề khoa học có ý nghĩa quan trọng, cần thiết phải đầu tư nghiên cứu đầy đủ và bài bản.

Bằng những luận cứ khoa học cả về lý luận và thực tiễn, đề tài sẽ làm rõ sự cần thiết phải thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ, đáp ứng yêu cầu hướng ra biển và hội nhập của Tây Nguyên. Liên kết kinh tế liên vùng tạo điều kiện cho các vùng tận dụng được những lợi thế, khắc phục được các hạn chế của mình, mở rộng được các mối quan hệ giữa các chủ thể sản xuất kinh doanh, tiết kiệm chi phí, nâng cao sức cạnh tranh và giá trị gia tăng của hàng hoá, dịch vụ, từ đó mở rộng thị trường, làm đòn bẩy quan trọng để kinh tế vùng phát triển mạnh mẽ. Đây là yêu cầu tất yếu của phát triển kinh tế thị trường; cũng là một tất yếu khách quan trong bối cảnh kinh tế Việt Nam đang mở rộng hội nhập khu vực và thế giới.

*Thứ hai*, trong thời gian qua, Đảng và chính phủ đã có nhiều cơ chế, chính sách ưu tiên phát triển vùng Tây Nguyên, tạo điều kiện cho Tây Nguyên mở rộng liên kết kinh tế. Bên cạnh đó, đã có một số cơ chế, chính sách về liên kết vùng, liên vùng nói chung; một số tỉnh của Tây Nguyên và Nam Trung Bộ cũng xây dựng những cơ chế liên kết cụ thể. Tuy nhiên, đến nay chưa có các nghiên cứu nào rà soát, hệ thống hoá và đánh giá việc thực thi các chính sách liên kết kinh tế của Tây Nguyên với Nam Trung Bộ. Đề tài sẽ lấp khoảng trống này; qua đó chỉ ra các bất cập trong cơ chế chính sách phân cấp vùng, điều phối vùng, liên vùng, các điểm nghẽn trong việc thực thi chính sách. Trên cơ sở đó, đề tài sẽ đề xuất các thay đổi, các giải pháp chính sách mới nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế giữa vùng Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ; đặc biệt chú trọng vào việc thiết kế các thể chế, cơ chế điều phối liên kết kinh tế liên vùng đảm bảo sự thống nhất, hiệu quả, tinh gọn.

*Thứ ba*, thực tế cho thấy, mô hình và phương thức liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với Nam Trung Bộ còn nhiều hạn chế, đơn giản; chưa phát huy được các mô hình, phương thức hiện đại. Ví dụ, chưa phát huy được tốt vai trò của các cụm công nghiệp ở vùng duyên hải miền Trung làm cầu nối liên kết phát triển các ngành công nghiệp chế biến và xuất khẩu nông – lâm sản của Tây Nguyên; chưa phát huy tốt sự kết hợp trong các lĩnh vực du lịch, nông nghiệp là những lĩnh vực hai vùng có nhiều lợi thế có thể bổ sung cho nhau. Các liên kết sản phẩm, kể cả sản phẩm mũi nhọn vẫn được thực hiện trên cơ sở quy hoạch, sản xuất và phân phối theo cách nhỏ lẻ, chồng chéo, dẫn đến nhiều khó khăn trong tập trung vùng nguyên liệu, kêu gọi đầu tư chế biến nguyên liệu, tổ chức khai thác lợi thế so sánh trên diện rộng, kết nối thị trường và cạnh tranh bình đẳng. Mặc dù Tây Nguyên đã bước đầu hình thành một số vùng sản xuất hàng hoá, tham gia vào chuỗi cung ứng sản phẩm, nhưng chuỗi liên kết này còn mang nặng tính tự phát, chưa mang lại giá trị gia tăng cao. Tư duy xây dựng chuỗi liên kết giữa sản xuất, chế biến và tiêu thụ sản phẩm chưa thực sự phổ biến đối với các doanh nghiệp, hộ gia đình và ngay cả các nhà hoạch định chính sách ở địa phương. Kết quả là việc thực hiện liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ về cơ bản vẫn theo tư duy manh mún, tự phát “mạnh ai nấy làm”, thiếu sự kiến tạo, dẫn dắt bởi nhà nước nên chưa phát huy hiệu quả, chưa tạo động lực lớn cho các chủ thể tham gia liên kết tích cực.

Đề tài sẽ cung cấp một bức tranh tổng quan về thực trạng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ, đồng thời đánh giá từ những

góc độ cụ thể, ví dụ liên kết theo chuỗi giá trị, để thấy rõ những thành công, đặc biệt là hạn chế, điểm nghẽn và các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết này. Để có được tư duy mới, định hướng đột phá giúp Tây Nguyên phát huy được các thế mạnh trong phát triển kinh tế và hội nhập kinh tế quốc tế, rất cần có những nghiên cứu và khảo sát thực tế, tham chiếu kinh nghiệm trong và ngoài nước một cách nghiêm túc và khoa học; từ đó đưa ra các hướng tiếp cận mới đối với các mô hình, phương thức liên kết; trong đó đặc biệt chú trọng các mô hình, phương thức liên kết hiện đại, phù hợp với xu thế chung của thế giới và trong tiến trình hội nhập quốc tế. Đề tài cũng tìm hiểu những mô hình sẵn có ở địa phương vốn mang tính khả thi cao để nhân rộng trong liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ.

*Thứ tư*, nhìn chung vấn đề nhận thức và động lực của các chủ thể tham gia liên kết liên vùng (doanh nghiệp, hộ gia đình, cộng đồng, địa phương,...) còn chưa rõ ràng, thậm chí còn thấp. Đối với liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ, vấn đề lợi ích của các chủ thể cần thực sự phân tích kỹ, đánh giá dưới góc độ thị trường và vai trò của nhà nước. Phải chăng các doanh nghiệp, các hộ gia đình có quy mô nhỏ nên ít có động lực tham gia liên kết, đặc biệt liên kết theo chuỗi, hay đây là bằng chứng cho thấy *sự thất bại của thị trường và của cả nhà nước trong việc kết nối các chủ thể?* Do vậy, nghiên cứu này sẽ làm rõ hơn vai trò của nhà nước và thị trường trong thúc đẩy, dẫn dắt liên kết liên vùng, cả về lý luận và thực tiễn, từ đó vận dụng vào việc thúc đẩy liên kết kinh tế vùng của Tây Nguyên với Nam Trung Bộ; xây dựng các quan điểm, định hướng chính sách về nhà nước kiến tạo liên kết vùng và quản trị liên kết vùng ở Tây Nguyên và Nam Trung Bộ.

*Thứ năm*, đề tài nghiên cứu sẽ giúp Tây Nguyên và Nam Trung Bộ đánh giá đúng các nguồn lực của mỗi vùng; nhìn nhận đúng những nhân tố ảnh hưởng, điều kiện cần và đủ cho việc thực hiện liên kết; chỉ rõ những khó khăn, thách thức trong mỗi vùng, cơ hội để phát huy thế mạnh về nguồn lực của mỗi bên trong bối cảnh mới của đất nước và quốc tế tạo ra được những liên kết trên cơ sở sự bổ sung của lãnh thổ kế cận. Đặc biệt, đề tài sẽ bổ sung vào các khoảng trống nghiên cứu bằng việc đánh giá tiềm năng, lợi thế, hạn chế của vùng Tây Nguyên trong tương quan so sánh với vùng Nam Trung Bộ. Đề tài cũng nghiên cứu đưa ra các kịch bản, mô phỏng không gian liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ với tầm nhìn đến năm 2030.

Tóm lại, những lập luận trên cho thấy nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài có

tính quan trọng, có thể đóng góp cho việc khái quát hoá lý luận phát triển liên kết kinh tế liên vùng và giúp Tây Nguyên lựa chọn được cơ chế phối hợp, mô hình liên kết, phương thức liên kết và xây dựng không gian liên kết kinh tế hiệu quả với các tỉnh Nam Trung Bộ, vừa đảm bảo các lợi ích kinh tế tối ưu từ liên kết vùng, vừa phù hợp với quy hoạch chung của cả nước và quy hoạch chung của vùng, vừa bảo tồn hệ sinh thái và ổn định an ninh, xã hội và tính đặc thù dân tộc và địa lý của khu vực Tây Nguyên. Đề tài có khả năng đóng góp cho cơ sở dữ liệu về phát triển kinh tế-xã hội Tây Nguyên ở một nội dung mới là liên kết kinh tế liên vùng. Đề tài cũng đóng góp tích cực cho việc triển khai thành công Chương trình Tây Nguyên giai đoạn 2016-2020 và phục vụ cho việc triển khai Quyết định 1194/QĐ-TTg ngày 22/7/2014 về phát triển vùng Tây Nguyên đến năm 2030, góp phần thực hiện thắng lợi nghị quyết Đại hội lần thứ XII của Đảng.

## **2. Tổng quan tình hình nghiên cứu thuộc lĩnh vực của đề tài**

### ***Một số nghiên cứu về quan niệm vùng kinh tế***

Khoa học phát triển vùng manh nha nổi lên từ cuối thế kỷ XIX. Ví dụ, Johann Heinrich Von Thunen trong “Lý thuyết phát triển các vành đai công nghiệp (1883) đã coi các thành phố, cảng biển, các đầu mối giao thông lớn là những nút, những trọng điểm của lãnh thổ. Đây là những “mắt xích” có sức hút và có sức lan toả đối với các vùng trung tâm. Alfred Marshall (1980, 1919) cũng đã đề cập đến các *vùng công nghiệp* ở Anh và nói đến tính kinh tế nhờ hội tụ. Marshall đặt vấn đề về tính kinh tế nhờ quy mô bên ngoài liên quan đến việc các doanh nghiệp nhỏ cùng ngành tập trung cùng địa điểm và cho rằng lượng cầu lớn là một trong các yếu tố thúc đẩy doanh nghiệp cùng tập trung vào những địa điểm nhất định và nguyên nhân dẫn đến hội tụ ngành là từ động cơ tối thiểu hoá chi phí của doanh nghiệp.

Tuy nhiên, nghiên cứu phát triển vùng được xem xét trở thành một lĩnh vực nghiên cứu chính thức, có hệ lý thuyết, các phương pháp và các công cụ tính toán vào giữa những năm 1950, đặc biệt với sự ra đời của Hiệp hội Khoa học nghiên cứu vùng cũng ra đời. Trong những thập niên 1960s, hệ lý thuyết về phát triển vùng bắt đầu nở rộ gắn với những không gian lãnh thổ công nghiệp, nông nghiệp được triển khai sâu rộng ở các nước Châu Âu và Châu Mỹ.

Đến nay đã có khá nhiều khái niệm về vùng kinh tế xuất phát từ các cách tiếp cận khác nhau như tổng hợp, cấu trúc, ngành, tương đồng... Ví dụ, theo Alaev (1983), vùng kinh tế là một bộ phận lãnh thổ nguyên vẹn của nền kinh tế quốc dân, có những dấu hiệu sau: chuyên môn hóa những chức năng kinh tế quốc dân cơ bản; có tính tổng hợp (có mối quan hệ giữa cơ cấu kinh tế và cơ cấu lãnh thổ của vùng), là một đơn vị có tổ chức trong bộ máy quản lý lãnh thổ nền kinh tế quốc dân. Boudeville (1971) cho rằng: vùng kinh tế là các không gian địa lý kinh tế có những nét tương đồng nhau liên kết chặt chẽ với nhau trong quá trình tái sản xuất, dựa trên sự phân công lao động với các nguồn lực phát triển có lợi thế riêng. Robert J. Stimson, Roger R. Stough, Brian H. Roberts (2006) quan niệm: vùng kinh tế là vùng có lợi thế phát triển một cụm ngành nhất định có thể tiến hành công nghiệp hóa nhanh, làm nền tảng cho quá trình công nghiệp hóa trên toàn bộ nền kinh tế. Capello (2007) quan niệm rằng: Vùng kinh tế là một lãnh thổ địa lý bố trí hợp lý cơ cấu kinh tế. Ở Việt Nam hiện nay, cuốn *Giáo trình địa lý kinh tế Việt Nam* quan niệm vùng kinh tế là những bộ phận kinh tế, lãnh thổ đặc thù của nền kinh tế quốc dân, có chuyên môn hóa sản xuất kết hợp chặt chẽ với phát triển tổng hợp. Khái niệm về vùng và vùng kinh tế cũng được thảo luận trong một số nghiên cứu như của Lê Bá Thảo (1998), Phạm Thị Vân (2016). Với sự đa dạng nói trên, việc vận dụng các quan niệm vùng kinh tế vào từng nghiên cứu cũng như vào từng khu vực không gian cần tính tới những điều kiện cụ thể và mục tiêu phát triển. Hơn nữa thực tiễn phát triển của thế giới, khu vực và Việt Nam đã đặt ra nhiều mô hình vùng kinh tế mới vượt ra khỏi khái niệm truyền thống như sự hình thành các vành đai, hành lang, tam giác, tứ giác phát triển,...có phạm vi xuyên quốc gia.

### ***Một số lý thuyết kinh tế về phát triển vùng***

Phát triển kinh tế vùng là vấn đề phức tạp, mang tính liên ngành nên được dựa vào và lý giải bởi nhiều hệ thống lý thuyết khác nhau, tùy thuộc vào các góc độ nghiên cứu.

Từ rất sớm, các lý thuyết về địa kinh tế đã cố gắng lý giải sự tập trung sản xuất vào một khu vực địa lý và trả lời câu hỏi các hoạt động kinh tế diễn ra ở đâu và tại sao lại ở đó. Các tác giả theo trường phái này đã chỉ ra một loạt yếu tố dẫn đến quá trình tập trung hoạt động kinh tế, như: đô thị hoá, lợi thế tự nhiên, yếu tố lịch sử hay những điều kiện ban đầu, v.v. (World Bank, 2009; Fujita và Thisse, 1996). Krugman và Venables (1990) là người đã đặt nền

móng cho lý thuyết địa kinh tế mới khi ông nhấn mạnh vai trò của yếu tố lợi tức gia tăng theo sự liên kết và tính kinh tế bên trong và bên ngoài theo quy mô. Krugman, Fujita và Vanebles (1999) cho rằng, hầu hết hoạt động kinh tế đều tập trung về phương diện địa lý.

Các lý thuyết tăng trưởng nội sinh nhấn mạnh đến năng lực sản xuất bên trong của một vùng kinh tế dựa trên các yếu tố như tài nguyên thiên nhiên, vốn, lao động và công nghệ, trên cơ sở đó để xác định phạm vi vùng (Temple, 1994; Hoover, 1948).

Lợi thế so sánh phát triển của vùng kinh tế đã được đề cập đến từ khá lâu. David Ricardo trong cuốn “Những nguyên lý của kinh tế chính trị và thuế khoá” đã cổ vũ cho phát triển thương mại dựa vào lợi thế so sánh về lao động, về nguồn tài nguyên thiên nhiên để tạo nên các trung tâm kinh tế lớn, là đầu tàu cho sự phát triển kinh tế quốc gia. Richardo cũng cho rằng, các trung tâm kinh tế này sẽ có ảnh hưởng phát triển tới các địa phương khác. Lý thuyết về lợi thế so sánh được phát triển sau này làm thành nền tảng lý luận cho việc thúc đẩy hợp tác liên vùng. Một vùng kinh tế mở cần thúc đẩy các quan hệ thương mại, đầu tư, lao động...với bên ngoài để có thể phát triển – nói một cách khác là thúc đẩy liên kết kinh tế với các vùng khác, có thể trong phạm vi lãnh thổ quốc gia hoặc thậm chí bên ngoài. Kết quả của các hoạt động này phụ thuộc vào các lợi thế so sánh và lợi thế cạnh tranh của chính bản thân vùng. Chính sự khác biệt trong lợi thế so sánh và phân công lao động tạo nên sự khác biệt sản phẩm về giá thành, chất lượng và quy mô sản xuất mà thúc đẩy sự liên kết địa phương trong phát triển vùng (Martin, 2005).

Khi vận dụng lý giải sự phát triển của các vùng kinh tế, lý thuyết về lợi thế cạnh tranh cho rằng, việc tập trung vào một khu vực địa lý tạo ra lợi thế về *hiệu quả kinh tế nhờ quy mô*, qua việc lan truyền kiến thức, chia sẻ nguồn lực, và tập trung nguồn lao động (Kuchiki, 2006). Các lý thuyết thương mại mới cũng cho rằng, do hoạt động thương mại được thúc đẩy chủ yếu bằng hiệu quả kinh tế từ quy mô nên các vùng miền tập trung nhiều hoạt động sản xuất nhất sẽ có lãi hơn và như vậy lại càng thu hút thêm hoạt động sản xuất. Điều này có nghĩa hoạt động sản xuất sẽ nên không rải rác mà nên tập trung vào một không gian nhất định (Krugman, 1991). Lý thuyết cạnh tranh của M. Porter (1990) không tập trung vào khía cạnh tích tụ các nguồn lực cho tăng trưởng mà vào cách phân bổ chúng để thúc đẩy năng suất và sáng tạo.



Lý thuyết “cực tăng trưởng” của Perroux (1949) đã đặt nền móng cho việc hình thành hệ thống lý thuyết về “cực tăng trưởng” hay “trung tâm tăng trưởng” trong phát triển vùng. Hirschman (1958) cũng đưa ra khái niệm tăng trưởng không cân đối, trong đó đề cập đến liên kết vùng theo liên kết ngược và liên kết xuôi để nghiên cứu các mối quan hệ ngành và liên ngành trong liên kết kinh tế vùng. Jacques Boudeville (1966) đã phân tích vấn đề liên kết vùng dựa trên các lợi thế và các cực tăng trưởng trong các vùng cụ thể. John Friedmann (1966) đưa ra cách tiếp cận về liên kết không gian trong phát triển vùng, nhấn mạnh về tổ chức không gian vùng với các liên kết sản xuất và thương mại trong một trung tâm có dồi dào về các nguồn lực, trong đó có nguồn lực con người có chất lượng tay nghề cao. Ngoài những nghiên cứu trên, khi áp dụng để lý giải sự phát triển và liên kết của các vùng kinh tế, lý thuyết về các trung tâm/cực tăng trưởng trong giai đoạn gần đây gắn với các nghiên cứu của Ginsburg, Koppel và McGree (1991), Sassen và Saskia (1994), Mercado (2002) và Jujita và Mori (2005).

Lý thuyết cụm liên kết ngành của Michael Porter (1998, 2000) được coi là một trong những lý thuyết hiện đại có ảnh hưởng sâu sắc đến các mô hình thực tiễn của liên kết kinh tế vùng. Vai trò của các cụm ngành cũng được phân tích trên các khía cạnh: giảm chi phí giao dịch, chuyên môn hoá thị trường lao động, tạo sự liên kết mạnh mẽ hơn giữa các doanh nghiệp, các ngành trong địa phương đó, liên kết và tạo hiệu ứng lan toả sang các vùng ngoại vi... Mercado (2002) đã mở rộng lý luận cụm liên kết ngành, cụm ngành tăng trưởng bằng các liên kết mang tính chất lãnh thổ, nhấn mạnh đến lợi thế quy mô của việc tập trung, kéo theo hình thành các cực tăng trưởng có quy mô vừa- được hiểu như nơi thu hút lao động di cư mà nếu không có nó thì nguồn lao động này sẽ tới cực lớn nhất. Thêm vào đó, cực có quy mô vừa này sẽ mang hiệu ứng lan toả đến các vùng ngoại vi của chúng và trong dài hạn sẽ đạt được tăng trưởng cân bằng trong toàn vùng và toàn quốc gia. Jujita và Mori (2005) cho rằng, có hai loại liên kết chủ yếu tạo ra xung lực trong tương tác giữa các ngành. Loại thứ nhất là liên kết kinh tế (e-linkages), liên quan đến các hoạt động sản xuất và trao đổi hàng hoá và dịch vụ; Loại thứ hai là liên kết kiến thức (K-linkages) bao gồm các hoạt động của con người trong sáng tạo và chuyển giao kiến thức, từ đó tạo hiệu ứng lan toả kiến thức.

Lý thuyết thể chế mới cho rằng các thể chế kinh tế, chính trị và xã hội có một vai trò quan trọng đối với tiến trình phát triển. Do vậy, xây dựng các

thể chế tốt đóng vai trò hết sức quan trọng đối với phát triển các vùng kinh tế cũng như thúc đẩy liên kết các vùng với nhau; điều này cần có sự can thiệp của cả chính quyền trung ương và địa phương. Vấn đề về vai trò, chức năng, mối quan hệ quyền lực giữa chính phủ Trung ương và chính quyền địa phương luôn là một vấn đề lớn cần nghiên cứu, nhất là liên quan đến cơ chế phân cấp hành chính, phân quyền cho các vùng kinh tế. Liên quan đến vấn đề này có các lý thuyết tiêu biểu như: Lý thuyết “bỏ phiếu bằng chân” của Tiebout (1956) và “lý thuyết phân quyền tối ưu” của George J. Stigler (1957).

Trong những năm gần đây, các quan điểm hỗn hợp về phát triển vùng và liên kết vùng nhấn mạnh sự tham gia vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu. Quan điểm này cho rằng các lực lượng thị trường không đủ để gắn kết hiệu quả những công ty nội địa vào chuỗi giá trị và mạng sản xuất toàn cầu. Các công ty nội địa yếu kém sẽ không thể tham gia được vào mạng sản xuất toàn cầu nếu không có những chính sách tạo ra một môi trường đầu tư hấp dẫn (về cơ sở hạ tầng, thể chế, chính sách, luật pháp, thuế khoá...). Trong bối cảnh hiện nay, chính các TNC sẽ kết nối những vùng kinh tế vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu, đặc biệt thông qua quá trình thuê ngoài. Quá trình thuê ngoài tạo điều kiện cho các công ty trong nước đẩy mạnh xuất khẩu và tiếp nhận công nghệ chuyển giao. Thông qua tham gia vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu, năng lực cạnh tranh của các công ty trong nước được nâng lên. Việc tập trung các công ty trong nước và nước ngoài vào cùng một chỗ tạo ra các mối liên hệ chặt chẽ giữa các công ty này, tạo điều kiện chuyển giao công nghệ và quản lý (Kim và Jhang, 2008). Chính sự “*tập trung về mặt không gian*” đã tạo nên những dạng thức bố trí hoạt động kinh tế như các thành phố, các cụm ngành nghề, chuỗi công nghiệp, khu kinh tế (gọi tắt là cụm công nghiệp) và các trung tâm sản xuất, trung tâm việc làm trong các thành phố, đô thị.

### ***Nghiên cứu về các phương thức liên kết kinh tế liên vùng***

Quan niệm về liên kết kinh tế vùng và liên vùng hiện chưa được hiểu một cách thống nhất mà được dựa trên các cách tiếp cận khác nhau đối với vấn đề này.

Hirschman (1958) quan niệm: "Liên kết vùng là quá trình liên kết ngược và xuôi các dòng chảy thị trường hàng hóa diễn ra trên một không gian lãnh thổ nhất định". Đây là quan niệm về liên kết kinh tế vùng dựa trên các hoạt động dòng chảy thị trường trên không gian lãnh thổ. Theo Theodore Hershberg:

"Liên kết vùng là tổng hòa những mối liên kết ở các lĩnh vực kinh tế, xã hội, văn hóa, môi trường và tài nguyên trong phạm vi một vùng hoặc nhóm vùng"<sup>2</sup>. Theo cách này, Theodore Hershberg đã đưa ra một khái niệm khá toàn diện về phạm vi nội dung và không gian liên kết trong phạm vi vùng và liên vùng.

Ở Việt Nam, các tác giả như Phạm Thị Vân (2016) cho rằng: liên kết kinh tế vùng là sự phụ thuộc lẫn nhau của các vùng thông qua sự tham gia vào các chuỗi giá trị, cụm ngành và mạng sản xuất của các sản phẩm/dịch vụ và được hỗ trợ bởi các thể chế ở các cấp độ khác nhau. Cách tiếp cận này nhấn mạnh yếu tố tham gia vào chuỗi giá trị và thể chế. Cũng theo Phạm Thị Vân (2016), tuy có nhiều cách phân định liên kết vùng khác nhau, song có thể khái quát một số đặc trưng về liên kết vùng như sau: (i) liên kết vùng là tổng hòa các mối quan hệ trên mọi lĩnh vực hoạt động của vùng; (ii) mọi hoạt động của vùng, bao gồm cả thể chế diễn ra ở một lãnh thổ nhất định đều chịu tác động nội sinh của chính lãnh thổ đó và tác động ngoại sinh của các yếu tố bên ngoài vùng đó; (iii) các hoạt động diễn ra ở mỗi vùng có tác động lan tỏa, kéo theo hoạt động của các vùng khác; (iv) các liên kết vùng đều diễn ra trên không gian lãnh thổ nhất định.

Liên kết kinh tế vùng và liên vùng có thể được tiếp cận xem xét từ nhiều góc độ khác nhau cả về lý thuyết và thực tiễn trên thế giới cũng như ở Việt Nam, cụ thể:

*Liên kết các lĩnh vực sản xuất (nội ngành hoặc liên ngành):*

Đối với các vùng kinh tế kém phát triển, vấn đề thường được đề cập đến là liên kết phát triển nông nghiệp và công nghiệp. Vấn đề này cũng được nghiên cứu qua những thực tiễn điển hình ở nhiều nền kinh tế đang phát triển như ở châu Á và châu Phi (Hazell và Roell, 1983; Haggblade và cộng sự; 1989). Ví dụ, Sutcliffe (1971) cho rằng liên kết phát triển nông nghiệp và công nghiệp cần phải được xem xét hai cấp độ: quốc gia và vùng địa lý. Ở cấp độ quốc gia, mở rộng và chuyên môn hoá ngành công nghiệp hoặc nông nghiệp sẽ liên quan đến yếu tố đầu vào cho các ngành đó, nghĩa là nếu phát triển nông nghiệp hiệu quả sẽ đem lại yếu tố đầu vào hiệu quả cho công nghiệp và ngược lại. Yếu tố quyết định chuyên môn hoá là tính hiệu quả của các chương trình đầu tư công cộng và tư nhân, cũng như tính hiệu quả của sự vận hành mối liên kết nông nghiệp – công nghiệp. Chính phủ phải xây dựng cơ sở hạ tầng để hỗ

---

<sup>2</sup> Trích lại từ Lê Trọng Cúc, *Liên kết và quản trị vùng trong quy hoạch và tổ chức lãnh thổ*, Trung tâm Tài Nguyên và Môi trường, Đại học Quốc gia Hà Nội, 2011.

trợ hai ngành này phát triển, thực hiện các chính sách công nghiệp hoá, mở rộng các ngành công nghiệp chế biến nông sản để thu hút yếu tố đầu vào nguyên liệu của ngành, phối hợp thể chế để thực hành hiệu quả sự phát triển của ngành công nghiệp và nông nghiệp. Ở cấp độ vùng, các chính sách liên kết nông nghiệp và công nghiệp cần thiết để thúc đẩy liên kết vùng hiệu quả là: Các kế hoạch và biện pháp tạo điều kiện cơ sở hạ tầng tối ưu cho liên kết nông nghiệp và công nghiệp (cầu cảng, đường xá, điện nước, viễn thông...); phân bố công nghiệp trong vùng; Các kế hoạch của các địa phương và toàn vùng mang tính rõ ràng, liên kết toàn diện các vấn đề kinh tế, xã hội, thể chế, ưu tiên đầu tư phát triển nông nghiệp và công nghiệp, sử dụng tối ưu nguồn lực địa phương. Ở dạng liên kết này, Douglass (1998) chỉ ra 5 liên kết cần lưu ý là: i) hệ thống thương mại, vận tải đô thị và sản xuất nông nghiệp; ii) các dịch vụ vật tư nông nghiệp và cường độ sản xuất nông nghiệp; iii) các thị trường hàng hóa phi nông nghiệp và thu nhập và sức cầu ở nông thôn; iv) công nghiệp chế biến và đa dạng hóa nông nghiệp; và v) việc làm phi nông nghiệp và lao động nông thôn.

#### *Liên kết theo các chủ thể kinh doanh*

Đây là cách phân loại phổ biến khi phân tích liên kết vùng kinh tế đặc biệt khi đề cập đến sự tham gia của các chủ thể vào chuỗi giá trị. Theo cách tiếp cận này, có hai loại liên kết thể hiện trong chuỗi giá trị: i) Liên kết dọc giữa các chủ thể chuỗi bao gồm các liên kết ngược và các liên kết xuôi (trong cung ứng/mua nguyên liệu đầu vào và tiêu thụ/bán sản phẩm đầu ra); ii) Liên kết ngang giữa các chủ thể trong cùng một khâu của chuỗi (Phạm Thị Vân, 2016).

Trong quan hệ giữa doanh nghiệp trong nước với nước ngoài, liên kết dọc là mối quan hệ trực tiếp giữa doanh nghiệp nước ngoài với các nhà cung cấp địa phương (liên kết ngược) và với người tiêu dùng đối với sản phẩm trung gian hoặc cuối cùng (liên kết xuôi). Liên kết ngang có liên quan đến các hoạt động hợp tác giữa các doanh nghiệp nước ngoài và trong nước dưới dạng các liên doanh và quan hệ mạng lưới giữa các doanh nghiệp (Giroud & Scott-Kennel, 2006). Liên kết ngang còn thể hiện sự tương tác giữa doanh nghiệp nước ngoài và doanh nghiệp địa phương trong việc sản xuất ra hàng hóa và dịch vụ trong cùng một khâu sản xuất (UNCTAD, 2001). Hiệu ứng quan trọng nhất của liên kết là hiệu ứng lan tỏa, nảy sinh thông qua quá trình

bắt chước, học tập, mô phỏng của các doanh nghiệp đối với các kỹ năng quản lý, công nghệ, chiến lược kinh doanh.

### *Tiếp cận dưới góc độ liên kết thị trường*

Theo Phạm Thị Vân (2016), nội dung liên kết thị trường bao gồm: (i) liên kết thị trường các yếu tố nguồn lực như đất đai, vốn, lao động, công nghệ, thông tin thị trường,... và (ii) liên kết thị trường sản phẩm (đầu vào - đầu ra) giữa các chủ thể sản xuất kinh doanh. Đây là cách tiếp cận phổ biến trong nhiều nghiên cứu về liên kết vùng hiện nay ở Việt Nam. Nguyễn Đức Kiên (2012) cho rằng, một đặc điểm của vùng kinh tế là sự phân công theo trình độ giữa các vùng có các sản phẩm giống nhau với trình độ gần như nhau và được thực hiện đối với một sản phẩm hay trình độ sản xuất. Ví dụ đối với ngành may mặc, sản phẩm áo sơ mi do nhiều công ty cung cấp đối với trình độ kỹ thuật gần như nhau nhưng khác nhau về mẫu mã, quy cách và giá cả có sự xê dịch không nhiều. Điều này thể hiện tính đa dạng của cạnh tranh và thị hiếu của người tiêu dùng. Đây còn được gọi là sự phân công theo sự khác biệt của sản phẩm. Do sự phát triển công nghiệp ở các địa phương không đồng đều, các ngành công nghiệp coi trọng khác nhau, trình độ và tình hình phát triển còn có sự khác biệt nên sự phân công giữa các vùng về công nghiệp ngày càng quan trọng. Các vùng phải lấy sản phẩm trọng điểm của mình đổi lấy những sản phẩm của ngành không có ưu thế để hình thành thị trường nội địa và tiến tới quốc tế. Do đó, các vùng kinh tế chủ yếu được hình thành dựa trên phân công sản xuất theo chiều dọc và thường diễn ra theo hai cách. Cách thứ nhất, hình thành vùng nguyên liệu thô, sản phẩm sơ chế và có vùng cung cấp thành phẩm đã chế biến tinh. Khi nền kinh tế càng phát triển thì sự phân công càng tỷ mỉ, sản phẩm càng phức tạp với trình độ ngày càng cao thì số lần gia công càng lớn. Quá trình sản xuất hai lợi sơ cấp và thành phẩm tạo ra mối liên hệ theo chiều dọc, gắn kết cả hai vùng kinh tế với nhau. Cách thứ hai, là sự phân công giữa các công đoạn có mức độ kỹ thuật cao với công đoạn có yêu cầu trung bình và thấp cùng một sản phẩm. Cách này có thể nhận thấy ở sản phẩm ô tô, xe máy, máy bay, máy tính...

### *Liên kết nông thôn – đô thị*

Lý thuyết kinh tế học đô thị cho rằng, một khi quá trình tập trung các hoạt động kinh tế diễn ra, sẽ có hai xu hướng trái ngược trong cấu hình không gian của sự tập trung này do các xung lực hướng tâm và các xung lực ly tâm của quá trình tập trung hoạt động kinh tế. Khi các công ty tập trung vào một

khu vực thì quá trình cạnh tranh tại vùng trung tâm của thị trường sẽ tạo ra xung lực hướng tâm. Nhưng nếu các chủng loại sản phẩm đủ khác biệt và chi phí vận tải đủ thấp, thì yêu cầu phân tán về không gian để chiếm lĩnh thị trường lại trở thành xung lực ly tâm. Điều này lý giải tại sao quá trình tập trung hoạt động kinh tế vào một không gian nhất định đến một mức độ nào đó sẽ kéo theo quá trình phân tán các hoạt động kinh tế ra các không gian lân cận. Trong số các nghiên cứu tiêu biểu về loại hình liên kết này, Fox (1966) cho rằng các trung tâm tăng trưởng là vị trí đô thị có thể hoạt động như các tiêu điểm đối với kế hoạch phát triển. Ông phân biệt rằng có những đô thị là trung tâm tăng trưởng và có những đô thị thì không. Trung tâm tăng trưởng có đặc tính liên kết mạnh mẽ với nền kinh tế quốc gia, có giá trị giao dịch thương mại lớn, là vùng tập trung thương mại bán lẻ, là nơi tập trung đào tạo nguồn nhân lực trình độ cao. Rondinelli (1979) đã phân tích các chức năng của vùng đô thị trong phát triển các vùng nông thôn và cho rằng các đô thị đóng vai trò lôi kéo các vùng nông thôn cùng phát triển. Douglass (1998) cũng đã chỉ ra một số biện pháp nhằm thúc đẩy mối liên kết nông nghiệp – công nghiệp và đô thị - nông thôn.

#### *Liên kết thể chế vùng và điều phối vùng*

Nghiên cứu về cơ chế liên kết vùng và tổ chức điều phối vùng được một số tác giả như: Hoàng Ngọc Phong, Vũ Thành Tự Anh, Lê Thế Giới, Đinh Sơn Hùng, Trần Hữu Hiệp, Nguyễn Văn Huân, Nguyễn Tiến Lực, ... đề cập. Khi nghiên cứu về vai trò thúc đẩy đổi mới cơ cấu kinh tế vùng ven biển của các vùng kinh tế trọng điểm Bắc, Trung, Nam, Nguyễn Văn Huân (2004) đã nhấn mạnh đến những yếu tố tạo sức cạnh tranh của các vùng bằng việc tính toán các chỉ số cạnh tranh của các vùng kinh tế trọng điểm chưa dựa trên các yếu tố của lợi thế so sánh vùng và nhân tố tác động chính sách qua mô hình phân tích PEEST (Political/Legal, Economy, Environment, Social and Technology) còn hạn chế. Tác giả đi đến khuyến nghị cần có các cơ chế chính sách hợp lý để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, đảm bảo công bằng xã hội và bảo vệ tài nguyên trong các vùng kinh tế trọng điểm cũng như trên toàn bộ vùng ven biển. Nguyễn Tiến Lực (2001) đã phân tích tầm quan trọng của các cực tăng trưởng và khẳng định rằng để phát triển bền vững các vùng kinh tế trọng điểm trong cả nước đòi hỏi phải giải quyết nhiều vấn đề, từ cơ chế chính sách đầu tư, cơ chế chính sách liên kết vùng,... đến chỉ đạo tổ chức thực hiện các cơ chế chính sách đó. Vấn đề quan trọng hàng đầu là có một cơ chế chính sách đồng bộ của

Chính phủ cho các vùng kinh tế trọng điểm không chỉ trên lĩnh vực phát triển kinh tế mà còn cơ chế chính sách có tính hướng dẫn về phát triển xã hội, sử dụng nguồn tài nguyên thiên nhiên, chống ô nhiễm môi trường... Các trọng điểm phát triển sẽ đóng góp đáng kể vào tiến trình phát triển của đất nước trong giai đoạn đẩy mạnh công nghiệp hóa và hiện đại hóa đất nước nếu Chính phủ sớm có các cơ chế chính sách phát triển bền vững các vùng kinh tế trọng điểm trong cả nước. Một cách tổng quát hơn, Hoàng Ngọc Phong (2016) đã đưa ra mô hình điều phối liên kết vùng lấy phát triển các cụm liên kết ngành làm trung tâm tại các vùng kinh tế trọng điểm, từ đó đưa ra các cơ chế và quy chế liên kết phát triển nội vùng và liên vùng. Đặc biệt, Đinh Sơn Hùng (2011) đã đề cập tới mô hình xây dựng cơ chế liên kết kinh tế tổng quát – mô hình được nhiều nước trên thế giới áp dụng (như Đức, Phần Lan, ..). Tuy nhiên, khi đề xuất mô hình liên kết cho Việt Nam, tác giả Đinh Sơn Hùng lại đề xuất mô hình tương đối giống với mô hình do nhóm tác giả của Viện Nghiên cứu phát triển đề xuất và đang được áp dụng hiện nay. Mô hình này được áp dụng đã 10 năm nhưng mang lại ít hiệu quả bởi mô hình mang tính chất mệnh lệnh hành chính từ trên xuống (Top – down). Do đó, mô hình không tạo ra sự bình đẳng giữa địa phương trong liên kết vùng, chưa phát huy được tính chủ động của người dân và chính quyền địa phương; chưa làm rõ lợi ích của người dân trong liên kết vùng; chưa có cơ chế thu hút tài chính để có thể thực hiện những công việc của vùng.

*Liên kết hệ thống kết cấu hạ tầng và qua các tuyến hàng lang, vành đai, tam giác phát triển kinh tế*

Đây là hình thức liên kết mới đang nhận được nhiều sự quan tâm ở Việt Nam và trong khu vực, đặc biệt liên quan đến các chương trình hợp tác và các dự án phát triển ở Tiểu vùng Mêkông.

Ví dụ, Lu Guangsheng và Chong Siew Keng (2010) đã phân tích việc thực hiện chiến lược “cầu nối” của Trung Quốc nhằm kết nối Vân Nam với vùng Đông Nam Á, các nước tiểu vùng sông Mekong. Các tác giả cũng cho rằng trong hợp tác kinh tế của Vân Nam với các nước tiểu vùng sông Mekong đang thực hiện một số dự án liên kết vùng hiệu quả, đem lại nhiều ảnh hưởng tích cực song còn chưa phát huy được lợi thế hợp tác. John Walsh (2011) tiếp tục phát triển các tiềm năng và thực trạng liên kết kinh tế của Vân Nam với các nước Đông Nam Á và ông cho rằng Vân Nam đã thực sự phát triển kinh tế nhờ mở rộng liên kết kinh tế, từ đó mở rộng phạm vi và quy mô của kinh tế vùng.

Ngân hàng phát triển châu Á (ADB), Ủy hội sông Mêkông và nhiều cơ quan, tổ chức đã tiến hành các nghiên cứu về các tuyến hành lang, vành đai kinh tế ở tiểu vùng Mêkông như Hành lang kinh tế Đông – Tây, Hành lang kinh tế Bắc-Nam, tuyến đường sắt xuyên Á Kunming – Singapore, các tam giác, tứ giác phát triển như: Tam giác phát triển Campuchia – Lào – Việt Nam; Sáng kiến hợp tác kinh tế ba dòng sông “Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong” (ACMECS), Chương trình hợp tác Tiểu vùng sông Mêkông mở rộng...(ADB, 2010; SDC, 2013; Mekong Institute, 2007). Ví dụ, ADB (2010) đã đưa ra chiến lược và tầm nhìn phát triển cho Hành lang kinh tế Đông – Tây trong nhấn mạnh những mục tiêu như giảm nghèo, phát triển bền vững, thúc đẩy doanh nghiệp tư nhân...phục vụ cho mục tiêu tăng cường kết nối ở Tiểu vùng Mê kông. Ngoài ra, một số chương trình liên kết hợp tác khác trong khu vực cũng được chú ý nghiên cứu như Hợp tác kinh tế vịnh Bắc bộ mở rộng (Cổ Tiểu Tùng, 2007; Cổ Tiểu Tùng và Long Vĩnh Dự, 2008), nghiên cứu về các sáng kiến như Hai hành lang – một vành đai (Lê Văn Sang, 2008; Bùi Quang Tuấn, Lê Hồng Hải và Đào Việt Hưng, 2007; Li, 2010; Nguyễn Văn Lịch, 2004; Hosokawa, 2009).

### ***Nghiên cứu lợi thế, tiềm năng và các điều kiện tiền đề cho liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên***

Tây Nguyên là khu vực có vị trí địa chiến lược quan trọng và đã được giới nghiên cứu Việt Nam dày công nghiên cứu qua các Chương trình quốc gia, các đề tài nghiên cứu cấp nhà nước, các hội thảo khoa học quốc tế và các hội thảo khoa học ngành. Liên quan đến các công trình nghiên cứu về liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên ở Việt Nam, có thể thấy các công trình nghiên cứu đã tập trung làm rõ một số vấn đề sau đây:

*Thứ nhất*, nghiên cứu về lợi thế so sánh vùng Tây Nguyên so với các vùng miền khác trong cả nước, Chương trình Tây Nguyên 3 giai đoạn 2011-2015 đã có rất nhiều công trình nghiên cứu chuyên sâu, trong đó phân tích các lợi thế so sánh trong phát triển tài nguyên đất và phát triển nông nghiệp, tài nguyên khoáng sản, tài nguyên rừng, tài nguyên cho du lịch...Tài nguyên đất ở Tây Nguyên được tác giả Vũ Năng Dũng (TN3/T28) phân tích khá chi tiết và phân loại từng loại đất phù hợp cho gieo trồng và mở rộng diện tích canh tác các loại cây công nghiệp và lương thực ở Tây Nguyên. Nhóm tác giả cho rằng, Tây Nguyên hiện nay vẫn là khu vực có tiềm năng trong phát triển các cây công nghiệp dài ngày như cà phê, cao su, hồ tiêu, điều và chè. Nền nông



nghiệp Tây Nguyên đang chuyển dần sang nông nghiệp hàng hoá. Vấn đề quản lý và sử dụng đất đai ở Tây Nguyên cũng đã được nghiên cứu bởi Vũ Tuấn Anh và các cộng sự trong Chương trình Tây Nguyên 3.

Một số đề tài đã nghiên cứu và phân tích các nguồn tài nguyên quý báu của Tây Nguyên và đây được coi là những lợi thế giúp Tây Nguyên đẩy mạnh liên kết vùng với các khu vực lân cận như Đông Nam Bộ, Nam Trung Bộ. Đề tài Tây Nguyên mã số TN3/07 đã tập trung nghiên cứu các hệ sinh thái rừng đặc thù ở Tây Nguyên. Các tác giả cho rằng, Tây Nguyên là nơi có nguồn tài nguyên thiên nhiên quý báu về lâm sản, có vị trí phòng hộ quan trọng đối với Tây Nguyên và các vùng phụ cận như Đông Nam Bộ, Nam Trung Bộ, nhưng tài nguyên rừng ở Tây nguyên chưa được quản lý hiệu quả và cần tiếp tục thực hiện các cơ chế quản lý đặc biệt. Tài nguyên rừng của Tây Nguyên cũng gắn với bản sắc văn hoá truyền thống của người bản địa, của từng cộng đồng dân tộc, vì vậy việc phát triển du lịch sinh thái – văn hoá kết hợp với bảo tồn hệ sinh thái rừng đặc thù ở Tây Nguyên là điều cần thiết để giúp Tây Nguyên phát triển bền vững. Đề tài Tây Nguyên mã số TN3/T05 đưa ra đánh giá rằng khoáng sản của Tây Nguyên rất phong phú và đa dạng, tình hình khai thác khoáng sản đang trở nên sôi động trong thời gian gần đây nhưng do công nghệ khai thác lạc hậu, sản phẩm công nghệ chế biến khoáng sản còn ở mức thô nên giá trị tài nguyên thấp, cần tiếp tục quy hoạch lại, có kế hoạch phát triển các tổ hợp khai thác, chế biến và sản xuất các mặt hàng khoáng sản có giá trị kinh tế hơn và bảo vệ lợi ích tổng thể kinh tế - xã hội và môi trường.

Đề tài TN3/T25 đã xây dựng được bản đồ phân vùng khí hậu, phân vùng khí hậu nông nghiệp vùng Tây Nguyên và đánh giá tài nguyên khí hậu, khí hậu nông nghiệp các tiểu vùng khí hậu Tây Nguyên, từ đó đưa ra những đề xuất về chuyển đổi cơ cấu cây trồng. Đề tài TN3/T18 đưa ra đánh giá tổng hợp tài nguyên du lịch và hoạch định không gian du lịch, đề xuất các giải pháp phát triển du lịch vùng Tây Nguyên. Theo các tư liệu nghiên cứu sẵn có của các đề tài thuộc Chương trình Tây Nguyên 3, có thể thấy Tây Nguyên có những lợi thế so sánh đặc thù, đủ điều kiện để mở rộng liên kết kinh tế nội vùng và liên vùng để tạo nên những lợi thế lớn hơn về quy mô và tính khác biệt hàng hoá, từ đó tạo ra năng lực cạnh tranh và sự liên kết phát triển trong các chuỗi ngành, hàng đang có lợi thế ở Tây Nguyên với các khu vực lân cận, trong đó có khu vực Nam Trung Bộ. Các công trình nghiên cứu này tuy dừng lại ở các lĩnh vực nghiên cứu chuyên sâu trong khoa học tự nhiên, khoa học xã hội,

chưa đi đến những nghiên cứu mang tính chất liên quan trực tiếp đến việc phát huy lợi thế so sánh của Tây Nguyên trong liên kết vùng và liên vùng, nhưng đã cung cấp tương đối đầy đủ và xác thực những tư liệu, số liệu về các lợi thế so sánh của Tây Nguyên hiện nay, tạo điều kiện để đề tài này tiếp tục kế thừa sử dụng trong phân tích đánh giá tiềm năng và lợi thế, khó khăn và thách thức của Tây Nguyên trong mở rộng liên kết kinh tế vùng.

*Thứ hai*, nghiên cứu thực trạng phát triển kinh tế - xã hội hiện nay ở Tây Nguyên, tạo điều kiện và tiền đề cho mở rộng liên kết kinh tế, đề tài TN3/X01 cho rằng Tây Nguyên trong thời gian gần đây có tốc độ tăng trưởng kinh tế tương đối cao, trong đó đóng góp chủ yếu cho tăng trưởng là các ngành khai thác tài nguyên (rừng, đất, nước) và một số ngành công nghiệp chế biến tài nguyên. Chuyển dịch cơ cấu kinh tế của Tây Nguyên đã theo hướng công nghiệp hoá, nhưng tốc độ chuyển dịch chậm, chủ yếu dựa về mặt lượng và ít có sự thay đổi về chất (tăng năng suất, tăng giá trị cao hơn). So với cả nước, tốc độ tăng trưởng kinh tế và chuyển dịch cơ cấu kinh tế của vùng Tây Nguyên còn nhiều hạn chế, chưa phát huy hết tiềm năng vốn có, chưa khai thác được lợi thế cạnh tranh và tính kết nối của kinh tế Tây Nguyên với kinh tế cả nước để có thể phát triển nhanh hơn và bền vững hơn.

Trong các điều kiện và tiền đề để mở rộng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các vùng lân cận, một số công trình nghiên cứu đã phân tích Tây Nguyên đang được nhà nước quan tâm chú ý đầu tư cơ sở hạ tầng, phát triển nguồn nhân lực, nhưng kết quả đầu tư còn hạn chế (Phạm Ngọc Thanh – đề tài TN3/X07; Bùi Tất Thắng – đề tài TN3/X08). Tây Nguyên đã trở thành vùng sản xuất nhiều cây công nghiệp có giá trị cao như cà phê, hạt điều, tiêu, hoa (Bùi Quang Tuấn và nhóm nghiên cứu, 2014; Dương Văn Quý, 2015; Nguyễn Hồng Cử, 2010; Bùi Quang Tuấn và Vũ Ngọc Quyên, 2014)... và trở thành vùng đang có các hoạt động du lịch mở rộng với bản sắc riêng biệt, có sự kết nối kinh tế ngày càng nhộn nhịp với các địa phương khác trong cả nước (Nguyễn Duy Mậu, 2015; 2016). Mặc dù nhiều doanh nghiệp trong cả nước đã tập trung đầu tư vốn, công nghệ vào sản xuất và chế biến các sản phẩm cây công nghiệp ở Tây Nguyên, lao động từ một số vùng trong cả nước đã di cư lên Tây Nguyên sinh sống và tham gia sản xuất (Đặng Nguyên Anh – đề tài TN3/X14), nhưng các dòng di chuyển vốn, công nghệ và lao động từ các vùng khác sang Tây nguyên còn mang tính tự phát và không có yếu tố đảm bảo sự bền vững của đầu tư.

Thông qua các công trình nghiên cứu này, có thể thấy Tây Nguyên có vị trí chiến lược về vị trí địa lý, tài nguyên thiên nhiên, và liên kết kinh tế vùng có tầm quan trọng giúp Tây Nguyên phát huy các lợi thế so sánh, tạo ra tính cạnh tranh cao hơn cho một vùng, giúp vùng này thực hiện tốt hơn các chức năng bảo tồn hệ sinh thái, ổn định an ninh chính trị, xã hội. Liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên có những thuận lợi và khó khăn nhất định, cần phải có hệ giải pháp để giúp Tây Nguyên tiếp tục phát huy lợi thế trong liên kết kinh tế vùng để tối ưu hoá các nguồn lực và nâng cao khả năng cạnh tranh của vùng trong tương lai.

### ***Nghiên cứu, đánh giá tiềm năng lợi thế và hạn chế của các tỉnh Nam Trung Bộ***

Đánh giá về vùng Trung Bộ nói chung, trong đó có các tỉnh duyên hải, Dương Bá Phương (2012) cho rằng trong những năm qua, vùng này đã có những bước phát triển đáng kể về kinh tế, tạo điều kiện thuận lợi để giải quyết các vấn đề xã hội và môi trường. Với lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên và nguồn lực con người..., vùng Trung Bộ có nhiều cơ hội phát triển trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực. Tuy nhiên, vùng Trung Bộ vẫn phải đối mặt với rất nhiều khó khăn và thách thức từ thiên nhiên. Cùng với đó, tốc độ xây dựng và phát triển trong thời gian qua bằng hàng loạt các khu kinh tế, khu công nghiệp, các công trình thủy điện, khai thác nguồn tài nguyên thiên nhiên quá mức... dẫn đến khả năng tụt hậu về kinh tế, lợi thế cạnh tranh yếu, môi trường thu hút đầu tư kém hấp dẫn, chất lượng nguồn nhân lực chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển...

Nguyễn Ngọc Khánh (2012) cũng đề cập đến những vấn đề cơ bản về môi trường trong phát triển bền vững cấp vùng ở Trung Bộ. Tác giả cho thấy, với vị thế đặc biệt, phát triển kinh tế của miền Trung trong giai đoạn vừa qua và những thành tích đáng kể, tuy vậy, từ các hoạt động phát triển đó cũng đã nảy sinh những vấn đề về môi trường, ảnh hưởng đến sự bền vững của phát triển. Tác giả đã đề xuất các giải pháp ứng phó với thiên tai, sự cố môi trường trong quá trình phát triển kinh tế-xã hội; giải pháp về những vấn đề môi trường cơ bản trong quá trình đô thị hóa; giải pháp về những vấn đề môi trường cơ bản trong phát triển nông lâm nghiệp theo hướng bền vững, đảm bảo an ninh môi trường; giải pháp bảo tồn mối quan hệ hài hòa giữa các giá trị văn hóa tộc người và các giá trị thiên nhiên cho mục tiêu phát triển kinh tế-xã hội bền vững; giải pháp về xây dựng mô hình quản lý tổng hợp đới bờ để phát triển

bền vững dải đất ven biển và vùng biển đảo; giải pháp bảo vệ môi trường theo các lãnh thổ ưu tiên phát triển.

Bùi Đức Hùng (2012) đã chỉ ra một số vấn đề phát triển cơ bản của vùng Duyên hải Nam Trung Bộ như quy mô kinh tế của vùng vẫn còn nhỏ, nền kinh tế chưa có tích lũy. Nhìn chung, chất lượng tăng trưởng kinh tế của vùng trong thời gian qua đã được cải thiện đáng kể, nhưng chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế vốn có. Chất lượng tăng trưởng còn nhiều hạn chế, tăng trưởng chủ yếu theo chiều rộng dựa vào vốn và lao động là chủ yếu, chưa chú ý nhiều đến phát triển khoa học công nghệ và chất lượng nguồn nhân lực. Tỷ lệ đóng góp của các nhân tố tổng hợp (TFP) vào tăng trưởng còn rất thấp.

Trong một số lĩnh vực cụ thể, Luận án “Nghiên cứu quy hoạch vùng du lịch duyên hải Nam Trung Bộ trên cơ sở khai thác giá trị sinh thái và nhân văn” của Nguyễn Thu Phong (2013) đã chỉ ra tiềm năng, thế mạnh của vùng duyên hải Nam Trung Bộ nằm ở lĩnh vực du lịch. Tuy nhiên, tác giả cũng cho rằng, khu vực này vẫn chưa thể khai thác tốt tiềm năng đó, đặc biệt nhìn dưới hai góc độ sinh thái và nhân văn. Tác giả Nguyễn Bá Ninh (2012) cũng phân tích kinh tế biển của các tỉnh Nam Trung Bộ (Khánh Hoà, Ninh Thuận, Bình Thuận) trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng. Tác giả nhận định rằng kinh tế biển là điểm mạnh lớn nhất của các tỉnh này và cần có những giải pháp đột phá để phát huy được thế mạnh đó.

Trong bài viết “Giải pháp phát huy sức mạnh miền Trung trong giai đoạn mới”, tác giả Vương Đình Huệ (2014) nhấn mạnh vùng duyên hải miền Trung có ý nghĩa chiến lược về giao lưu kinh tế Bắc - Nam và Đông - Tây; có quan hệ chặt chẽ với Tây Nguyên cũng như Nam Lào, Đông Bắc Campuchia, Đông Bắc Thái Lan và Myanmar trong khu vực ASEAN; là cửa ngõ ra biển của hành lang kinh tế Đông - Tây nối với đường hàng hải quốc tế qua Biển Đông và Thái Bình Dương. Với lợi thế địa - kinh tế này, vùng duyên hải miền Trung có điều kiện thuận lợi hình thành một hành lang thương mại quan trọng nằm giữa các vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và phía Nam, cũng như kết nối giữa khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng với khu vực Đông Bắc Á và Đông Nam Á. Nhìn nhận những vấn đề còn tồn tại, tác giả Vương Đình Huệ cho rằng, quá trình phát triển vừa qua cũng cho thấy, nếu chỉ dựa vào “lợi thế tĩnh” về điều kiện tự nhiên mỗi địa phương có được để thực hiện chính sách ưu đãi kêu gọi đầu tư mà thiếu sự liên kết để tạo ra “lợi thế động” nhằm tối ưu hóa nguồn lực hữu hạn, thì khó có thể đẩy mạnh phát triển và nâng cao sức

cạnh tranh toàn vùng. Thực tiễn cũng cho thấy, sự phát triển giữa các địa phương trong từng vùng và giữa các vùng ở nước ta vẫn còn thiếu sự liên kết, phối hợp. Tình trạng đầu tư trùng lặp chưa hoàn toàn được khắc phục. Có lúc còn có biểu hiện cạnh tranh không lành mạnh để thu hút đầu tư giữa các tỉnh bằng cách “phá rào”, đưa ra các ưu đãi quá lớn để hấp dẫn các nhà đầu tư gây tổn thất cho lợi ích chung của cả nền kinh tế. Gợi mở một số giải pháp nhằm phát huy sức mạnh miền Trung trong giai đoạn mới, tác giả Vương Đình Huệ (2014) cho rằng, cần tiếp tục hoàn thiện căn bản thể chế kinh tế vùng, đẩy nhanh việc cơ cấu lại các vùng kinh tế trong đó có việc rà soát, hoàn thiện quy hoạch phát triển kinh tế vùng trên cơ sở lợi thế so sánh của từng địa phương, khắc phục không gian kinh tế bị chia cắt bởi địa giới hành chính; quy định cụ thể và thực thi cơ chế điều phối vùng kinh tế; tạo lập thể chế kinh tế ưu đãi, xây dựng thể chế kinh tế hiện đại, có khả năng cạnh tranh khu vực và quốc tế cho các khu kinh tế, nhất là đặc khu kinh tế để tạo cực tăng trưởng và thể nghiệm thể chế mới; phát triển mạnh kinh tế biển đảo; phát triển các hành lang, vành đai kinh tế, kết nối với các vùng trong nước và khu vực; hình thành trung tâm hợp tác phát triển kinh tế tại một số cửa khẩu.

### ***Nghiên cứu thực trạng liên kết kinh tế nội vùng Tây Nguyên và giữa Tây Nguyên với các vùng miền khác trên cả nước***

Nghiên cứu về thực trạng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên, đã có một số công trình nghiên cứu tiêu biểu, chủ yếu nghiên cứu liên kết kinh tế nội vùng Tây Nguyên và giữa Tây Nguyên với một số vùng miền khác trong cả nước. Trương Bá Thanh (2009) phân tích tính tất yếu của liên kết kinh tế để phát triển kinh tế khu vực miền Trung và Tây Nguyên, bởi sự liên kết này sẽ giúp tiết kiệm nguồn lực, tăng quy mô hoạt động, phát huy thế mạnh của các bên, giảm thiểu rủi ro, chia sẻ trách nhiệm... Tuy nhiên, liên kết kinh tế vùng miền Trung và Tây Nguyên còn gặp nhiều bất cập trong vấn đề quy hoạch, các chính sách phát triển của địa phương và trung ương còn chồng chéo.

Phạm Thanh Khiết (2010) sau khi phân tích các tiềm năng lợi thế hợp tác của các tỉnh miền Trung và Tây Nguyên đã xác định các lĩnh vực và ngành có thể mở rộng liên kết vùng miền Trung – Tây Nguyên bao gồm: ngành nông nghiệp, công nghiệp, thương mại du lịch và dịch vụ, xây dựng kết cấu hạ tầng. Tác giả cho rằng để tăng cường liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên – miền Trung, rất cần phải bổ sung điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, vật chất kỹ thuật, rà soát điều chỉnh các chương trình chiến lược phát

triển kinh tế xã hội miền Trung – Tây Nguyên. Nguyễn Danh Sơn (2011) cho rằng Tây Nguyên có nhiều tiềm năng để tạo nên mối liên kết kinh tế, nhưng sự liên kết giữa các địa phương, doanh nghiệp trong vùng và với các tỉnh lân cận còn yếu do cơ sở hạ tầng lạc hậu chưa đảm bảo liên kết hiệu quả, các cơ sở sản xuất chế biến và tiêu thụ sản phẩm còn liên kết yếu kém. Theo Phạm Thị Vân (2014), liên kết kinh tế vùng cần phải dựa trên lợi thế so sánh và lợi thế cạnh tranh của vùng đó. Tây Nguyên có đầy đủ các lợi thế so sánh và lợi thế cạnh tranh cho liên kết kinh tế vùng, nhưng các lợi thế này chưa được quy hoạch, giám sát và đánh giá một cách khoa học, do đó liên kết kinh tế vùng của Tây Nguyên trong thời gian qua chưa mang lại hiệu quả cao. Theo Hồ Kỳ Minh, Nguyễn Văn Hùng và Nguyễn Việt Quốc (2014), Tây nguyên và các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ có nhiều lợi thế so sánh của vùng và cơ hội cùng phát triển, tuy nhiên cũng gặp phải một số khó khăn, thách thức trong liên kết vùng, đặc biệt trong khía cạnh lãnh thổ trải rộng và địa hình phức tạp, cơ sở hạ tầng còn thiếu và manh mún, môi trường kinh doanh khó khăn, thiên tai, dịch bệnh... Các rào cản hiện có trong phát triển liên kết vùng giữa các tỉnh Nam Trung Bộ và Tây Nguyên bao gồm sự đánh đổi giữa lợi ích địa phương và lợi ích toàn vùng, thiếu một trung tâm mạnh đóng vai trò hạt nhân liên kết, chưa có những đánh giá cụ thể về yêu cầu hợp tác liên kết giữa các vùng, địa phương và doanh nghiệp... Bùi Quang Bình (2014) cho rằng mô hình tăng trưởng kinh tế miền Trung và Tây Nguyên hiện nay có những nét khác biệt trong vận hành và thiếu sự cộng hưởng lẫn nhau, dẫn tới hiệu quả sử dụng nguồn lực không cao, không phát huy được các thế mạnh của các địa phương và vùng. Kết quả là sản lượng thấp hơn tiềm năng, đòi hỏi phải có cơ chế liên kết hiệu quả. Theo tác giả, cơ chế liên kết vùng miền Trung và Tây nguyên hiện nay còn nhiều bất cập, trên tổng thể hoạt động liên kết phát triển của miền trung – Tây Nguyên mới chỉ bắt đầu và chưa tạo ra lực hút liên kết; hoạt động liên kết mới chỉ được diễn ra trong một số lĩnh vực; chưa có một chủ thể đứng ra tổ chức và thực hiện liên kết và do đó chưa thể có được cơ chế liên kết phát triển ở miền trung – Tây nguyên; thiếu sự phối hợp giữa các địa phương trong việc hình thành chính sách thu hút và phân bổ đầu tư; thiếu phối hợp giữa thẩm quyền quy hoạch và đầu tư; thiếu sự liên kết trong quy hoạch giữa các tỉnh, thành phố trong một vùng. Do đó, nhận thức được những điều này rất quan trọng để có thể hình thành một cơ chế liên kết để bổ sung cho cơ chế vận hành nền kinh tế miền Trung – Tây Nguyên.

Trong đề tài Tây Nguyên TN3/X16, liên kết kinh tế nội vùng Tây

Nguyên được nhóm tác giả nghiên cứu thông qua phân tích lợi thế so sánh của các địa phương, các chủ thể tham gia liên kết, những điểm yếu cơ bản của liên kết nội vùng, khung khổ thể chế cho liên kết nội vùng và một số mô hình liên kết nội vùng. Theo nhóm tác giả, liên kết nội vùng giữa các tỉnh Tây Nguyên trong thời gian qua chưa được phát huy, thiếu chiều sâu và cần phải bố trí không gian kinh tế hợp lý theo hướng tập trung phát triển chiều sâu nhằm tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Đề tài cũng cho rằng, trong thời gian qua, Tây Nguyên có xu hướng tập trung liên kết kinh tế ngoại vùng nhiều hơn, chẳng hạn như TP Hồ Chí Minh, Khánh Hoà, Đông Nam Bộ để tranh thủ giao thương hàng hoá và thu hút đầu tư, nhưng liên kết ngoại vùng cũng mang tính tự phát, chưa được quy hoạch tổng thể và khoa học.

Đề tài Tây Nguyên TN3/X17 đã chỉ ra một số rào cản trong phát triển doanh nghiệp ở Tây Nguyên, trong đó có những yếu tố bên trong và bên ngoài. Doanh nghiệp là một trong những chủ thể quan trọng thúc đẩy liên kết kinh tế nội vùng và ngoại vùng, tuy mục tiêu đề tài không nhằm chỉ ra những điểm mạnh và điểm yếu của doanh nghiệp Tây Nguyên trong thúc đẩy liên kết kinh tế, nhưng đã cung cấp những luận cứ thực tiễn quan trọng để đánh giá tiềm lực và thực trạng hoạt động kinh tế của các doanh nghiệp Tây Nguyên trong tham gia liên kết kinh tế ở các khâu cung ứng nguyên liệu, chế biến, sản xuất, tiêu thụ sản phẩm, tiếp nhận chuyển giao công nghệ và thu hút đầu tư trong và ngoài nước.

Mặc dù liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ chưa được nghiên cứu một cách tổng thể trong các công trình nghiên cứu trước đó, nhưng tính chiến lược của sự liên kết này đã được nhiều công trình khoa học đề cập đến. Bùi Nhật Quang (2014) cho rằng Tây Nguyên có những thế mạnh đặc thù, trong đó có Lâm Đồng và sự kết nối kinh tế của Lâm Đồng nói riêng, Tây Nguyên nói chung với các vùng khác trên cả nước sẽ giúp vùng này phát triển hiệu quả hơn, đặc biệt là nhằm định hướng phát triển hướng về phía Đông để kết nối ra biển, tiến tới hội nhập quốc tế một cách hiệu quả hơn. Nguyễn Quang Thuận (đề tài TN3/X02) chỉ ra rằng Tây Nguyên có nhiều tiềm năng và lợi thế trong liên kết kinh tế trong nước và nước ngoài. Trong thời gian qua, hợp tác phát triển kinh tế - xã hội xuyên biên giới trong tam giác phát triển Việt - Lào - Campuchia đã giúp Tây Nguyên trở thành vị trí trọng yếu của mỗi hợp tác ba bên này. Nhờ thế mạnh của mình, Tây Nguyên có thể là đầu tàu trong khu vực tam giác phát triển, giúp kết nối với các cảng, vùng

kinh tế trọng điểm của Việt Nam, đảm bảo an ninh quốc phòng. Thực trạng hợp tác của Tây Nguyên trong tam giác phát triển thời gian qua đã thu được một số kết quả nhất định trong lĩnh vực đầu tư, thương mại, cơ sở hạ tầng, chính trị, văn hoá, cần tiếp tục phát huy bằng những cơ chế chính sách đủ mạnh để phát huy tiềm năng lợi thế của Tây Nguyên.

Trong các tài liệu nghiên cứu này, liên kết kinh tế của vùng Tây Nguyên với các vùng lân cận và trên cả nước, khu vực và thế giới được nghiên cứu với nhiều cách tiếp cận khác nhau, từ góc độ kinh tế phát triển, kinh tế địa phương, kinh tế ngành, kinh tế quốc tế, xã hội học, chính trị học, văn hoá học... Mỗi công trình nghiên cứu và mỗi cách tiếp cận đều thể hiện Tây Nguyên có nhiều tiềm năng và lợi thế trong liên kết phát triển, một số tỉnh/địa phương/ ngành hàng của Tây Nguyên đã có sự kết nối kinh tế hiệu quả với các vùng miền khác, đặc biệt là ở Lâm Đồng, các ngành hàng cây công nghiệp lâu năm, nông nghiệp sạch, du lịch... Các báo cáo, công trình nghiên cứu cũng đề cập đến một số thách thức, hạn chế trong liên kết kinh tế của Tây Nguyên, trong đó có những nguyên nhân khách quan và chủ quan dẫn đến những hạn chế này. Nhìn chung, đây là những công trình có giá trị tham khảo, cung cấp thông tin và định hướng cho đề tài. Tuy vậy, phần lớn các đề tài, công trình nghiên cứu trên chưa trực tiếp làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn trong liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ, do vậy cần tiếp tục được nghiên cứu.

### **Đánh giá các nghiên cứu trước, các điểm tương đồng, các điểm còn tranh luận và khoảng trống nghiên cứu**

Từ các nghiên cứu trước liên quan đến chủ đề nghiên cứu của đề tài có thể khái quát lại một số vấn đề nổi bật sau:

1. Các công trình hiện nay về Tây Nguyên tương đối đồ sộ, đa dạng, gắn với thực tiễn và chính sách đã được dày công nghiên cứu trong các Chương trình Tây Nguyên và các đề tài cấp quốc gia, cấp Bộ, các kỷ yếu hội thảo quốc tế và trong nước. Đây là những tư liệu quý để đề tài tham khảo. Các công trình đã xem xét nhiều vấn đề phát triển kinh tế, xã hội, an ninh, quốc phòng của Tây Nguyên, dưới nhiều góc độ; vận dụng nhiều cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu, chủ yếu là các nghiên cứu liên ngành. Các lý thuyết có thể vận dụng và lý giải cho các vấn đề phát triển của Tây Nguyên cũng được thảo luận, phát triển tương đối hệ thống và có tính hiện đại, cập nhật. Nhìn chung, các nghiên cứu đi trước đã chỉ ra được một cách khái quát điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức của Tây Nguyên trong bối cảnh hiện nay. Đã có một số



nghiên cứu tương đối hệ thống về liên kết nội vùng Tây Nguyên, hợp tác xuyên biên giới của Tây Nguyên qua thương mại, đầu tư vùng biên; có một số nghiên cứu ban đầu về liên kết giữa Tây Nguyên với một số tỉnh ngoài như Nam Trung Bộ và Đông Nam Bộ.

Tuy nhiên, *các nghiên cứu về liên kết kinh tế liên vùng giữa Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ còn ít*, mới chỉ ở dạng đề xuất ý tưởng, chưa mang tính hệ thống và tổng quát, chưa có các công trình nghiên cứu sâu và đi vào thực tiễn chính sách cao; hầu hết, mới chỉ dừng ở các bài báo khoa học hoặc báo cáo đăng trong kỷ yếu hội thảo. Vì vậy, còn rất nhiều khoảng trống và còn rất nhiều nội dung cần tiếp tục đầu tư nghiên cứu về vấn đề này.

2. Hầu hết nghiên cứu đi trước ở Việt Nam vẫn quan niệm và tiếp cận đối với liên kết vùng, liên vùng của Tây Nguyên mang tính truyền thống, ví dụ: chỉ đặt trong phạm vi quốc gia. Tuy nhiên, thực tiễn phát triển của thế giới, khu vực và Việt Nam đã đặt ra *nhiều mô hình liên kết vùng kinh tế mới vượt ra khỏi các quan niệm truyền thống như các vành đai, hành lang kinh tế, các tam giác, tứ giác phát triển,...có phạm vi xuyên quốc gia*.

Ngoài ra, *vấn đề hướng biển, mở rộng hội nhập quốc tế của Tây Nguyên thông qua thúc đẩy liên kết kinh tế vùng giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ* chưa được thực sự nhấn mạnh, phân tích sâu trong các nghiên cứu trước. Đây là một cách tiếp cận mới về hội nhập quốc tế của Tây Nguyên. Để Tây Nguyên phát triển và hội nhập quốc tế hiệu quả, khu vực này cần phải hướng ra biển, mở rộng giao thoa và liên kết với các tỉnh ven biển Nam Trung Bộ, coi đây là cầu nối cho Tây Nguyên ra bên ngoài trong bối cảnh mới.

Cách tiếp cận vấn đề liên kết kinh tế vùng hiện nay phần lớn theo hướng đánh giá thực trạng trao đổi thương mại và đầu tư, sự hợp tác giữa doanh nghiệp Tây Nguyên với các doanh nghiệp ngoại vùng. Trong khi đó, *cách tiếp cận liên kết kinh tế liên vùng dưới những góc độ mới, có ý nghĩa quan trọng hiện nay và trong thời gian tới liên kết chuỗi giá trị, liên kết thông qua hoạt động logistics, liên kết thông qua cụm ngành, liên kết thông qua các hành lang kinh tế,...chưa được phân tích kỹ*, đặc biệt khi nghiên cứu liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ trong bối cảnh đẩy mạnh hội nhập quốc tế.

3. Các cuộc khảo sát và điều tra liên quan đến thực trạng liên kết vùng kinh tế ở Tây Nguyên và các yếu tố ảnh hưởng hiện chỉ mới dừng ở một số

vấn đề như: giao thông, trao đổi thương mại, lợi thế so sánh của từng địa phương, hoạt động của các doanh nghiệp địa phương, thuận lợi và khó khăn trong phát triển kinh tế ở Tây Nguyên... Chưa có những nghiên cứu sâu, *đánh giá một cách tổng thể thực trạng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ; đồng thời cũng chưa có các nghiên cứu tìm hiểu những mô hình, phương thức liên kết điển hình* có thể nhân rộng, đặc biệt trong các lĩnh vực kinh tế và các chủ thể doanh nghiệp. Chưa có các nghiên cứu rà soát một cách tổng thể, hệ thống các chính sách liên quan đến liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ. Chưa có các khảo sát điều tra đánh giá nhu cầu, lợi ích của các chủ thể trong tham gia liên kết.

Khi đánh giá tiềm năng, lợi thế và hạn chế của khu vực Tây Nguyên, các nghiên cứu trước cũng *không đặt chúng trong tương quan so sánh* với tiềm năng, lợi thế và hạn chế của vùng Nam Trung Bộ, từ đó cho thấy sự bổ khuyết lẫn nhau giữa hai vùng làm động lực cho liên kết kinh tế, cũng như những rào cản đối với liên kết này.

Trong số ít các nghiên cứu trước, mô hình thể chế liên kết vùng giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ cũng chưa thực sự được thảo luận kỹ, đề ra những ý tưởng thí điểm khả thi có thể chuyển thành chính sách. Các nghiên cứu trước cũng chưa rà soát một cách có hệ thống những chính sách đã được ban hành nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ, đánh giá kết quả thực hiện của các chính sách này, trên cơ sở đó có những đề xuất chỉnh sửa, bổ sung.

Các nghiên cứu trong nước về kinh nghiệm nước ngoài có thể vận dụng cho việc thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ còn tương đối ít. Đa phần các nghiên cứu về Tây Nguyên trước đây chú trọng nhiều kinh nghiệm của các nền kinh tế phát triển như Đức, Hà Lan...; các nghiên cứu về kinh nghiệm thúc đẩy liên kết kinh tế của những vùng có điều kiện khó khăn với bên ngoài và hướng biển còn thiếu vắng. Do vậy, đây cũng là một khoảng trống nghiên cứu cần bổ sung, từ đó rút ra các bài học kinh nghiệm có hàm ý chính sách đối với Việt Nam.

Khi phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết kinh tế của Tây Nguyên với bên ngoài, các nghiên cứu trước *chưa thực sự chỉ rõ những điểm nghẽn, nút thắt quan trọng cần tháo gỡ để thúc đẩy, thậm chí mở ra các hướng liên kết mới có tính đột phá, tiên phong*. Các nghiên cứu trước cũng mới chỉ đưa ra các đánh giá thực trạng và tầm nhìn chủ yếu trong ngắn hạn và trung hạn, *chưa*

*quan tâm đúng mức các tầm nhìn dài hạn gắn với sự biến đổi nhanh chóng của vùng kinh tế, đất nước và quốc tế; ngay cả khi đề cập đến các tầm nhìn, mục tiêu dài hạn thì các nghiên cứu này cũng chưa đưa ra được một lộ trình, bước đi cụ thể để thực hiện tầm nhìn và mục tiêu đó đối với sự phát triển và liên kết vùng kinh tế của Tây Nguyên.*

### **Các câu hỏi nghiên cứu chính**

- Liên kết kinh tế của Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ đã đạt được những kết quả gì?

- Xu thế mới trong phát triển liên kết kinh tế liên vùng trên thế giới là gì? Cần có hướng tiếp cận mới gì đối với mô hình, phương thức liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ?

- Triển vọng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ tới năm 2030 như thế nào?

- Các quan điểm, định hướng, giải pháp đột phá nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ là gì?

### **3. Mục tiêu, nhiệm vụ nghiên cứu**

#### **Mục tiêu tổng quát:**

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.

#### **Mục tiêu cụ thể:**

*1. Về nghiên cứu cơ sở lý luận và kinh nghiệm có thể vận dụng cho việc đẩy mạnh liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ:*

- Tổng kết, hệ thống hóa các quan điểm lý thuyết, đặc biệt là các quan điểm mới, có thể làm luận cứ cho việc đẩy mạnh liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.

- Xác định hướng tiếp cận mới nhằm tạo ra những thay đổi trong tư duy liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ trong bối cảnh

hội nhập.

- Tìm hiểu các xu hướng phổ biến, đặc biệt làm rõ những xu hướng, mô hình mới trên thế giới trong liên kết các vùng kinh tế theo hướng mở cửa, hội nhập với bên ngoài.

*2. Về phân tích, đánh giá thực trạng liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ:*

- Phân tích thực trạng liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ trong thời gian qua; phân tích một số mô hình liên kết điển hình giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.

- Đánh giá những kết quả đạt được trong liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ.

*3. Về các đề xuất, kiến nghị nhằm đẩy mạnh liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ*

- Đánh giá triển vọng, đề xuất các kịch bản cho liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ đến năm 2030.

- Đề xuất các quan điểm về nhận thức, mục tiêu và hướng đột phá mới giúp Tây Nguyên đẩy mạnh liên kết kinh tế với các tỉnh Nam Trung Bộ giai đoạn đến năm 2030, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho Tây Nguyên mở rộng hợp tác kinh tế với cả nước và hội nhập quốc tế, phát triển nhanh và bền vững.

- Đề xuất cơ chế, chính sách và giải pháp giúp Tây Nguyên phát huy và khai thác hiệu quả các lợi thế trong liên kết với các tỉnh Nam Trung Bộ; chỉ ra các lĩnh vực có tiềm năng hợp tác.

#### **4. Cách tiếp cận, phương pháp nghiên cứu, kỹ thuật sử dụng**

##### ***Cách tiếp cận:***

*- Tiếp cận hệ thống, tổng thể:*

Tây Nguyên - Nam Trung Bộ là không gian lãnh thổ rộng lớn cả về nội dung nghiên cứu lẫn lãnh thổ. Đây có thể được coi là một hệ thống tự nhiên, trong đó có sự tương tác giữa hệ thống tự nhiên và hệ thống kinh tế-xã hội. Bởi vậy, mỗi thành phần của hệ thống phải được nghiên cứu tổng hợp trong mối liên hệ biện chứng với các hiện tượng và thành phần khác trong hệ thống về không gian lãnh thổ, thời gian và động lực thay đổi. Việc áp dụng quan điểm này có ý nghĩa quan trọng bởi mỗi một đơn vị lãnh thổ cụ thể là một bộ

phận của đơn vị cấp lớn hơn và nó lại bao gồm nhiều đơn vị cấp thấp hơn. Khi nghiên cứu cần phải *xem xét nó trong hệ thống và mối quan hệ qua lại mật thiết giữa các yếu tố thành phần* với nhau và chỉ trên cơ sở đó mới có thể đưa ra những phân tích, đánh giá đúng đắn và những giải pháp can thiệp để điều chỉnh hệ thống nhằm đạt được mục tiêu phát triển.

Trong cách tiếp cận hệ thống, tổng thể, *điểm nhấn của đề tài là cách tiếp cận liên vùng*. Đề tài nghiên cứu các lĩnh vực liên kết kinh tế của Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ đặt trong mối quan hệ với các vùng và lãnh thổ khác theo đúng quy hoạch tổng thể thống nhất của quốc gia, tránh cách nhìn biệt lập đối với một vùng lãnh thổ nhất định, nhưng vẫn *đảm bảo tính độc lập tương đối* trong phát triển của khu vực Tây Nguyên xuất phát từ yêu cầu về văn hoá, xã hội, dân tộc, tôn giáo, an ninh quốc phòng và môi trường sinh thái vùng.

Đề tài tiếp cận liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ trong sự phát triển tổng thể về kinh tế, xã hội, môi trường, an ninh-chính trị của vùng Tây Nguyên, Nam Trung Bộ đặt trong bối cảnh phát triển của đất nước, tiểu vùng, khu vực và thế giới. Đề tài cũng tiếp cận nghiên cứu thể chế, chính sách liên kết kinh tế vùng Tây nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ trong hệ thống cơ chế, chính sách, thể chế quốc gia và trong bối cảnh hội nhập khu vực và quốc tế.

Cách tiếp cận tổng thể, hệ thống cũng được vận dụng khi xem xét các mối quan hệ liên quan đến chính quyền các cấp, doanh nghiệp, hộ gia đình và các cá nhân người dân khi thực hiện liên kết kinh tế liên vùng. Cách tiếp cận này sẽ giúp đề tài phân tích và nghiên cứu rõ *cơ chế phối hợp giữa các chủ thể trong liên kết kinh tế*, vai trò của từng chủ thể trong liên kết kinh tế, từ đó thấy được điểm mạnh, điểm yếu, thuận lợi và khó khăn trong liên kết, hiệu quả của từng khâu liên kết kinh tế.

- *Tiếp cận liên ngành, đa ngành:*

Đề tài thực hiện các nhiệm vụ nghiên cứu liên quan đến các vấn đề kinh tế, trong đó các môn khoa học kinh tế cho phép đề tài xác định các tiêu chí và phương thức đánh giá liên kết kinh tế liên vùng. Đề tài nhấn mạnh *cách tiếp cận theo chuỗi giá trị* khi phân tích, đánh giá liên kết kinh tế của Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ. Tuy nhiên, đề tài cũng gắn chuỗi giá trị với cách tiếp cận theo chủ thể, các lĩnh vực sản xuất kinh doanh, thị trường...để phân

tích thực trạng liên kết kinh tế của Tây Nguyên với Nam Trung Bộ.

Các lĩnh vực lịch sử, văn hoá, dân tộc học, xã hội học, môi trường, chính trị, an ninh... cũng được đề tài áp dụng, cho phép đánh giá các vấn đề kinh tế không bị độc lập và riêng rẽ với sự phát triển liên tục, lâu dài và mang tính đặc thù của Tây Nguyên. Cách tiếp cận như vậy giúp đề tài hiểu sâu hơn về các dữ kiện thực tế, phân tích được đầy đủ, toàn diện các yếu tố tác động tới việc phát triển có mối liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ; giúp đề tài liên hệ với các lĩnh vực liên ngành khác để làm rõ mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu. Đề tài cũng sẽ thực hiện trên cơ sở sự kết hợp giữa các nhà khoa học nghiên cứu về tài nguyên, môi trường, các nhà khoa học thuộc lĩnh vực xã hội - nhân văn và các nhà khoa học quản lý. Khoa học xã hội và nhân văn với khoa học tự nhiên, công nghệ... cũng sẽ được kết hợp nhuần nhuyễn nhằm giải quyết triệt để các nội dung nghiên cứu của đề tài.

*- Tiếp cận không gian địa kinh tế - xã hội:*

Liên kết các lĩnh vực sản xuất, giao thông, thương mại, đầu tư... đều được triển khai trên phạm vi toàn vùng Tây nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ, cũng như được triển khai trong phạm vi địa phương nhỏ. Vì vậy, cách tiếp cận không gian địa kinh tế - xã hội sẽ giúp nhìn nhận, đánh giá được những không gian liên kết kinh tế như không gian liên kết nông nghiệp – công nghiệp chế biến, đô thị - nông thôn. Điểm nhấn của đề tài trong cách tiếp cận này là các *tuyến liên kết thể hiện qua các hành lang kinh tế có thể hình thành trong tương lai tạo thành cầu nối giúp thúc đẩy liên kết kinh tế Tây Nguyên hướng biển qua vùng Nam Trung Bộ.*

*- Tiếp cận lý thuyết về lợi ích:*

Liên kết vùng và liên vùng phụ thuộc rất nhiều vào nhận thức về lợi ích có được từ việc này. Các chủ thể (gồm chính quyền địa phương, doanh nghiệp trong và ngoài nước, hộ gia đình và người dân...) chỉ tham gia tích cực vào quá trình này nếu họ nhận thức được lợi ích rõ ràng. Chính vì vậy, một trong những nguyên tắc tổ chức liên kết vùng là sự tự nguyện tham gia. Dưới góc độ lý thuyết về lợi ích, đề tài có thể lý giải được các động lực thôi thúc cũng như các rào cản đối với việc phát triển liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ. Từ đó, đưa ra được các cơ chế, giải pháp phù hợp về mặt lợi ích đối với các bên liên quan để thúc đẩy liên kết một cách bền vững.

*- Tiếp cận của lý thuyết kinh tế phát triển:*

Đề tài sẽ nghiên cứu liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ đặt trong tổng thể nền kinh tế Việt Nam, trong đó trước hết là quan hệ kinh tế của hai khu vực này với vùng Đông Nam Bộ.

Đề tài sẽ làm rõ những điểm yếu, hạn chế của khu vực Tây Nguyên và Nam Trung Bộ, từ đó chỉ ra những rào cản đối với việc thúc đẩy liên kết kinh tế giữa hai khu vực này; đồng thời làm rõ tính tất yếu kinh tế của việc thúc đẩy liên kết giữa Tây Nguyên với Nam Trung Bộ.

- *Tiếp cận lý thuyết về thể chế và quản trị liên kết vùng:*

Thể chế gắn liền với lợi ích của các bên liên quan trong liên kết kinh tế vùng, liên vùng. Thể chế có vai trò quan trọng trong việc: thiết kế tổ chức, luật chơi cho liên kết kinh tế liên vùng (ví dụ: khung pháp lý về liên kết, hợp tác vùng; các quy tắc, chuẩn mực kê cả chính thức và phi chính thức cho liên kết vùng); xác định các chủ thể tham gia liên kết vùng (ví dụ: cơ quan, tổ chức nhà nước về điều phối phát triển vùng ở trung ương và địa phương; doanh nghiệp; các cơ quan, tổ chức ngoài nhà nước; phối hợp công-tư; cộng đồng...); cách thức thực hiện liên kết, xác định thưởng phạt cho các chủ thể tham gia như một cơ chế thực thi. Để tăng cường liên kết vùng, cần xây dựng bộ máy tổ chức liên kết vùng hoạt động một cách hiệu quả, xác định rõ ràng chức năng, nhiệm vụ và quyền lợi của chính quyền các cấp cũng như giữa các địa phương trong công tác quản lý, điều hành nền kinh tế.

Điểm nhấn của đề tài là cách tiếp cận *quản trị liên kết vùng*. Cách tiếp cận này không chỉ nhấn mạnh luật chơi, nguyên tắc chơi (liên kết vùng) mà còn nhấn mạnh vấn đề người chơi và cách chơi. Nói một cách khác, nó nhấn mạnh sự tham gia của đông đảo chủ thể trong liên kết vùng, không chỉ có nhà nước mà cả các chủ thể phi nhà nước (doanh nghiệp, hộ gia đình, cộng đồng...) đóng vai trò ngày càng quan trọng trong liên kết vùng, là những chủ thể thực hiện liên kết vùng thông qua các hành vi kinh tế...do thị trường điều tiết thay vì các mệnh lệnh hành chính. Nó cũng nhấn mạnh vấn đề cam kết thực thi, phối hợp thực thi giữa các chủ thể.

Dưới góc độ quản trị, liên kết kinh tế vùng và liên vùng có thể do *thị trường thúc đẩy* và/hoặc do *nhà nước dẫn dắt*. Trong trường hợp thứ nhất, lợi ích và phân chia lợi ích của các chủ thể kinh tế (hộ gia đình, doanh nghiệp, cộng đồng...) trong tham gia liên kết liên vùng sẽ do thị trường quyết định dựa vào đóng góp của họ (lao động, vốn, tài nguyên, tri thức, sáng tạo...) theo quy

luật cung cầu, tự do cạnh tranh. Trong trường hợp thứ hai, nhà nước tham gia dẫn dắt liên kết kinh tế liên vùng để khắc phục những thất bại của thị trường (ví dụ: trong việc cung cấp các điều kiện tạo thuận lợi cho liên kết như kết cấu hạ tầng) hoặc để phân phối lại lợi ích (ví dụ: bù đắp cho các chủ thể ở vào vị thế thua thiệt hơn). Ở đây, vai trò của *nhà nước kiến tạo phát triển* trở nên quan trọng để hỗ trợ sự phối hợp, tuân thủ các cam kết giữa các chủ thể trong tham gia liên kết.

Cách tiếp cận quản trị cũng đặt ra vấn đề phải tôn trọng những điều kiện phát triển đặc thù của địa phương, không thể tùy tiện áp đặt những mô hình từ bên ngoài đối với liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ, kể cả những mô hình được coi là “thực tiễn tốt nhất”.

### ***Phương pháp nghiên cứu***

#### *Phương pháp phân tích dữ liệu:*

\* Phương pháp so sánh: so sánh tiềm năng, thế mạnh, hạn chế của cả khu vực Tây Nguyên với vùng Nam Trung Bộ trong thực hiện liên kết kinh tế; của 5 tỉnh Tây Nguyên với 8 tỉnh/thành Nam Trung Bộ trong việc thực hiện liên kết kinh tế giữa các địa phương này với nhau.

\* Phương pháp phân tích SWOT: Đề tài sẽ sử dụng phân tích SWOT để làm rõ điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức của vùng Tây Nguyên và vùng Nam Trung Bộ trong bối cảnh mới.

\* Phương pháp dự báo: dự báo triển vọng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ theo các kịch bản dựa trên sự thay đổi của các yếu tố tác động chính

Đề tài tiến hành khảo sát điều tra để giúp các nhà nghiên cứu có được những thông tin chưa có sẵn trong tài liệu thứ cấp và trong các số liệu thống kê của các cuộc khảo sát trước đó, nhằm củng cố vững chắc hơn vấn đề nghiên cứu, từ đó đưa ra những kiến nghị chính sách thiết thực.

#### *- Điều tra bảng hỏi:*

Đề tài sẽ tiến hành xây dựng bảng hỏi đảm bảo các nội dung đặt ra với quy mô mẫu khảo sát là 200 phiếu.

+ Đối tượng điều tra là các doanh nghiệp

+ Đối tượng điều tra theo địa bàn, ngành nghề được lựa chọn một cách ngẫu nhiên dựa trên danh sách tổng hợp của các cục thống kê của 5 tỉnh Tây



Nguyên và 8 tỉnh/thành Nam Trung Bộ.

- Ngoài ra, đề tài còn tiến hành thu thập thông tin thông qua khảo sát thực tế trong và ngoài nước, thông qua các hội thảo, tọa đàm khoa học, thông qua các cục thống kê, tổng cục thống kê, Ban chỉ đạo Tây Nguyên, Chương trình Tây Nguyên 3 để thu thập số liệu thống kê, dữ liệu về các vấn đề phát triển vùng Tây Nguyên.

### ***Kỹ thuật sử dụng và công cụ thực hiện***

- Đề tài cũng sẽ sử dụng công cụ tra cứu trực tuyến thông qua mạng Internet để phục vụ cho việc tìm kiếm thông tin, tư liệu,
- Các nguồn tư liệu, cơ sở dữ liệu và nguồn số liệu:
- Đề tài sẽ sử dụng các nguồn tư liệu sẵn có trong nước và quốc tế như tư liệu chính thức của Đảng và Nhà nước, tư liệu của các cơ quan hoạch định chính sách và quản lý cấp trung ương (Bộ Công thương, Bộ Kế hoạch-đầu tư, Bộ Tư pháp...), các cơ quan hoạch định chính sách và quản lý cấp địa phương (các Sở, Ban, Ngành...), Tổng cục Thống kê, tư liệu nghiên cứu của các tổ chức quốc tế tại Việt Nam (Ngân hàng Thế giới, UNDP...), của các viện nghiên cứu, các trường đại học và các cá nhân trong và ngoài nước.
- Đề tài cũng sẽ sử dụng các cơ sở dữ liệu và số liệu sẵn có từ các cuộc điều tra của những nghiên cứu đã được thực hiện từ trước, đặc biệt là cơ sở dữ liệu của Tổng cục Thống kê và một số các cuộc điều tra địa phương đã thực hiện (điều tra mức sống hộ gia đình, điều tra doanh nghiệp, chỉ số cạnh tranh cấp tỉnh,...)

### **5. Phạm vi nghiên cứu**

- Về không gian: 5 tỉnh khu vực Tây Nguyên (Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và Lâm Đồng) và 8 tỉnh/thành thuộc khu vực Nam Trung Bộ (Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hoà, Ninh Thuận và Bình Thuận). Đề tài tiếp cận nghiên cứu theo liên kết vùng với vùng và liên kết giữa các địa phương (tỉnh) với nhau.

- Nghiên cứu này tập trung phân tích sâu kết nối kinh tế vùng Tây nguyên với các tỉnh duyên hải Nam Trung bộ trên bốn trụ cột: Kết nối hạ tầng giao thông; Kết nối doanh nghiệp; Kết nối vào chuỗi giá trị, tập trung vào hai chuỗi là nông nghiệp và du lịch; Kết nối thể chế.

- Về thời gian: tập trung vào giai đoạn từ năm 2011 đến nay với tầm

nhìn đến năm 2030. Lấy dấu mốc kể từ năm 2011 là giai đoạn khi vấn đề chuyển đổi mô hình tăng trưởng, cơ cấu lại nền kinh tế được đặt ra một cách mạnh mẽ, cũng là giai đoạn mà vấn đề liên kết kinh tế liên vùng với những đề xuất đột phá về thể chế bắt đầu được thảo luận nhiều.

- Về kinh nghiệm quốc tế: một số mô hình liên kết kinh tế liên vùng có thể vận dụng cho liên kết kinh tế Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ.

## **6. Những điểm mới của đề tài**

*Về góc độ tiếp cận:*

Đề tài sử dụng cách tiếp cận *quản trị liên kết vùng*. Cách tiếp cận này không chỉ đề cập đến nhà nước mà cả các chủ thể phi nhà nước (doanh nghiệp, hộ gia đình, cộng đồng...) cũng đóng vai trò ngày càng quan trọng trong liên kết vùng - là những chủ thể thực hiện liên kết vùng thông qua các hành vi kinh tế...Theo đó, liên kết kinh tế vùng và liên vùng có thể do *thị trường thúc đẩy* và/hoặc do *nhà nước dẫn dắt*.

*Về nội dung nghiên cứu:*

- Đề tài nhấn mạnh phân tích các hướng mới, như: theo chuỗi giá trị, theo các hành lang kinh tế, liên kết hướng biển,...trong mô hình, phương thức liên kết của Tây Nguyên với Nam Trung Bộ.

- Đề tài đưa ra các kịch bản cho liên kết kinh tế của Tây Nguyên với Nam Trung Bộ đến năm 2030.

## **7. Nội dung chính của đề tài**

Nội dung 1: Những vấn đề chung về liên kết kinh tế liên vùng

Nội dung 2: Liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ trong các lĩnh vực trọng điểm

Nội dung 3: Xu hướng và kinh nghiệm quốc tế về phát triển liên kết kinh tế liên vùng

Nội dung 4: Triển vọng thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ

Nội dung 5: Quan điểm, định hướng và giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ 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

#### 1.1.1. Quan niệm về Vùng và Vùng kinh tế

Thuật ngữ “Vùng” có thể được xem xét dưới nhiều góc độ: i) một đơn vị địa lý (vùng địa lý); ii) một hệ thống kinh tế (vùng kinh tế); iii) một sự hợp tác có tổ chức (vùng hành chính); và iv) một hệ thống văn hóa, xã hội (vùng văn hóa).<sup>3</sup> Cách hiểu vùng trên thực tế thường là phần đất đai, hoặc là khoảng không gian, có những đặc điểm nhất định về tự nhiên, kinh tế, xã hội, văn hóa, dân cư và thể chế phân biệt với các phần khác ở xung quanh.

Điều 3, khoản 6, Luật quy hoạch năm 2017 (có hiệu lực năm 2019) của Việt Nam quy định: “Vùng là một bộ phận quốc gia bao gồm một số tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương lân cận gắn với một số lưu vực sông hoặc có sự tương đồng về điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội, lịch sử, dân cư, kết cấu hạ tầng và có mối quan hệ tương tác tạo nên sự liên kết bền vững với nhau”.

Có những cách phân vùng khác nhau, tùy thuộc vào đặc điểm và mục tiêu của mỗi vùng. Ví dụ:

- Vùng địa lý – tự nhiên: một tập hợp các yếu tố tự nhiên gắn bó hữu cơ với nhau, đồng thời có quan hệ chặt chẽ với các yếu tố tự nhiên ở vùng khác. Cụ thể: i) Môi trường - cảnh quan với các yếu tố tạo thành không gian địa hình, địa mạo, lưu vực sông, một hòn đảo, bán đảo hoặc quần đảo, một dải ven biển, một bồn địa, một khu vực cao nguyên,...; ii) Các nguồn tự nhiên, gồm có khí hậu, thời tiết, đất, nước, khoáng sản, lâm thổ sản, các sản phẩm đa dạng sinh học trên mặt đất, trong lòng đất, trong không trung, trong nước,...; và iii) Vị trí địa lý, đặc biệt là khi vị trí đó hội tụ đầy đủ các nhân tố tập trung quan hệ kinh tế, chính trị, xã hội,...<sup>4</sup>

- Vùng hành chính (đơn vị hành chính): do Nhà nước xác định với mục đích chính là quản lý - nơi có bộ máy nhà nước cấp địa phương vận hành nhằm hoạch định và thực thi các luật lệ và chính sách quốc gia và địa phương, từ đó hình thành nên các thực thể chính trị - hành chính. Đây cũng là nơi diễn ra các

<sup>3</sup> Hettne, Björn, "Globalization and the New Regionalism: The Second Great Transformation". In: Björn Hettne, András Inotai and Osvaldo Sunkel, Globalism and the New Regionalism. Basingstoke, 1999.

<sup>4</sup> Hà Hữu Nga, Nghiên cứu cơ sở lý thuyết cho việc xác định các ưu tiên trong phát triển bền vững vùng kinh tế. Đề tài cấp Bộ, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam, 2007.

sinh hoạt chính trị như: bầu cử nhằm lựa chọn người cho việc nắm giữ quyền lực nhà nước.

- Vùng theo các đặc điểm, chức năng văn hóa, xã hội, dân cư, kinh tế, an ninh quốc phòng, bảo tồn đa dạng sinh học, bảo vệ môi trường, v.v. Đặc điểm của các loại vùng này là tạo ra không gian đặc thù với những mối quan hệ, đặc điểm, mục tiêu phát triển về văn hoá, kinh tế, xã hội, môi trường, an ninh, quốc phòng, dân số, nhân khẩu, sắc tộc, chủng tộc, dân tộc, tôn giáo, tín ngưỡng, các nhóm sở thích và lợi ích,... Do đó có nhiều cách để phân vùng và nhiều vùng nằm chồng lấn lên nhau tại một khu vực địa lý.

So với các vùng tự nhiên mang tính ổn định; các loại hình vùng và cách phân vùng theo chức năng kinh tế-xã hội, hành chính, dân số... nói trên mang tính lịch sử, bởi nó thay đổi theo thời gian. Trên giác độ tác động của con người đến thiên nhiên, đặc biệt là quá trình phát triển kinh tế-xã hội, công nghiệp hoá, đô thị hoá, vùng được hình thành một cách ngày càng “chủ quan” hơn, do bị con người can thiệp nhiều hơn theo những mục đích quản lý và phát triển. Một trong những ví dụ điển hình là sự phân chia thành vùng đô thị và vùng nông thôn để phân biệt một trung tâm đông dân số với các khu vực bên ngoài, nơi dân cư thưa thớt, mức độ tập trung các hoạt động kinh tế-xã hội thấp hơn và thường có trình độ phát triển thấp hơn. Trong khi đó, trên thực tế thường rất ít có sự khác biệt về địa lý – tự nhiên giữa hai vùng nông thôn và đô thị, nhất là khi nông thôn là những vùng “ngoại vi” bên cạnh những đô thị lớn.

Xu hướng hiện nay cho thấy, trong khi những vùng địa lý, tự nhiên được hình thành một cách khách quan đang ngày càng mai một theo hướng mất dần đi những đặc trưng để phân biệt với những vùng khác; xuất hiện ngày càng nhiều các vùng chức năng hay “vùng kế hoạch hoá” được hình thành theo chủ đích, mang tính chủ quan của con người và cả những vùng được hình thành trên cả hai giác độ chủ quan và khách quan, tức là vừa dựa vào yếu tố địa lý-tự nhiên, vừa dựa vào sự can thiệp của con người. Xu hướng này cũng cho thấy phát triển bền vững vùng trở thành một yêu cầu cấp thiết, nhằm vừa đáp ứng được việc bảo tồn các di sản tự nhiên và đáp ứng được nhu cầu sinh hoạt, sản xuất, kinh doanh của con người.

Kinh tế học hiểu “vùng” là một đơn nguyên kinh tế tương đối hoàn chỉnh trên phương diện kinh tế. Vùng kinh tế được chia theo tiềm năng kinh tế, mức độ phát triển và mối quan hệ tương hỗ mật thiết giữa các khu vực của vùng được xác định. Khi xem xét vùng trên quan điểm là đối tượng của quy

hoạch phát triển kinh tế - xã hội thì mỗi vùng đặc trưng bởi các ngành kinh tế, các cơ sở sản xuất, các hoạt động dịch vụ, đặc điểm phân bố và cấu trúc dân cư, các kết cấu hạ tầng sản xuất và xã hội. Các yếu tố đặc trưng này có mối quan hệ liên kết riêng đối với từng vùng, thể hiện tổ chức không gian phát triển kinh tế - xã hội phù hợp của vùng đó.

Cách phân chia *vùng kinh tế* mang tính chủ quan nếu như nó được áp đặt để phù hợp với địa giới hành chính, hoặc để phù hợp với điều kiện tự nhiên, văn hóa-xã hội. Điều này thường dẫn đến sự chia cắt, manh mún; việc áp dụng các cơ chế, chính sách khác nhau ở các vùng kinh tế khác nhau dù thuộc cùng một nền kinh tế quốc gia. Đây là hạn chế lớn của những quy hoạch hoặc cách phân vùng trong cơ chế kế hoạch hóa tập trung, quan liêu bao cấp. Trong nền kinh tế thị trường hiện đại, việc phân vùng kinh tế cần đảm bảo tính khách quan – tức là tôn trọng sự thống nhất, không chia cắt của thị trường.

Ở Việt Nam, vùng được xác định là một bộ phận của lãnh thổ quốc gia có các hoạt động kinh tế - xã hội tương đối độc lập, thực hiện sự phân công lao động xã hội của cả nước. Về phương diện pháp lý, vùng không phải là đơn vị quản lý hành chính nhà nước, nhưng trên thực tế lại là đơn vị lãnh thổ phục vụ hoạch định chiến lược và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội theo lãnh thổ, cũng như để quản lý các quá trình phát triển kinh tế - xã hội trên mỗi vùng và liên kết phát triển các đơn vị hành chính trong và ngoài vùng.

Trong các văn bản chính thức hiện hành, ở Việt Nam có các loại vùng như sau:

- Vùng kinh tế - xã hội: Là một bộ phận của lãnh thổ quốc gia, gồm một số tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có các hoạt động kinh tế - xã hội tương đối độc lập, thực hiện sự phân công lao động xã hội của cả nước. Đây là loại vùng phục vụ việc hoạch định chiến lược và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội theo lãnh thổ cũng như để quản lý các quá trình phát triển kinh tế - xã hội trên mỗi vùng của đất nước.<sup>5</sup>

- Các lãnh thổ đặc biệt, bao gồm: Vùng kinh tế trọng điểm; khu kinh tế, khu kinh tế quốc phòng, khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ của cả nước; hành lang kinh tế, vành đai kinh tế.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Nghị định số 92/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 07 tháng 9 năm 2006 Về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; Điều 3. Khoản 6

<sup>6</sup> Nghị định số 04/2008/NĐ-CP ngày 11 tháng 01 năm 2008 của Chính phủ Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07 tháng 9 năm 2006 của Chính phủ về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội

+ Vùng kinh tế trọng điểm: Là một bộ phận của lãnh thổ quốc gia, hội tụ các điều kiện và yếu tố phát triển thuận lợi, có tiềm lực kinh tế lớn, giữ vai trò động lực, đầu tàu thúc đẩy sự phát triển chung của cả nước.<sup>7</sup> Hiện nay, ở Việt Nam có 4 vùng kinh tế trọng điểm, gồm: Vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, và Vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long.

+ Khu kinh tế, khu kinh tế quốc phòng, khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ:

+ Hành lang kinh tế, vành đai kinh tế: Các hành lang kinh tế hiện đang xây dựng và hoạt động gồm: Hành lang Kinh tế Đông - Tây (EWEC); Hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh (cùng với vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ - gọi tắt là hai hành lang, một vành đai) được hình thành trong khuôn khổ hợp tác kinh tế Việt Nam - Trung Quốc. Bên cạnh đó, sách báo kinh tế còn nói tới một số hành lang kinh tế khác như hành lang đường 18, đường 51, v.v....

+ Ngoài ra, còn các loại hình vùng đặc biệt nhưng “lỏng” hơn như vùng núi; vùng đồng bằng; vùng trung du; vùng biển, ven biển và hải đảo; vùng biên giới; vùng sâu vùng xa; vùng khó khăn; vùng đô thị; vùng nông thôn; vùng Thủ đô Hà Nội, vùng Thành phố Hồ Chí Minh,...

- Vùng/lãnh thổ theo cấp quản lý hành chính: Lãnh thổ cấp tỉnh (tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương) và lãnh thổ cấp huyện (huyện, thị xã, thành phố trực thuộc tỉnh) và cấp xã/phường/thị trấn.

Trong hệ thống các vùng kể trên, chỉ có các vùng/lãnh thổ theo cấp quản lý hành chính (tỉnh/thành phố, huyện/ thị xã và xã/phường/thị trấn là có cấp quản lý theo chính quyền; các khu kinh tế, khu công nghiệp là có ban quản lý; các vùng Tây Bắc, Tây Nguyên và Tây Nam Bộ từng có Ban chỉ đạo (hiện nay đã giải thể); và các vùng kinh tế trọng điểm có Ban điều phối. Các vùng khác không xác định các cơ quan quản lý rõ ràng. Theo cách phân chia này, hiện nay, ở Việt Nam có 6 vùng, gồm: Vùng núi và Trung du Bắc Bộ, Vùng Đồng bằng Sông Hồng, vùng Duyên Hải miền Trung, Vùng Đông Nam Bộ và vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

---

<sup>7</sup> Nghị định số 92/2006/NĐ-CP của Chính phủ ngày 07 tháng 9 năm 2006 Về lập, phê duyệt và quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội; Điều 3. Khoản 7

Báo cáo Nghiên cứu phân vùng phục vụ quy hoạch vùng giai đoạn 2021-2030 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tháng 8-2018 cho rằng, có 7 đặc điểm quy định cách phân vùng,<sup>8</sup> trong đó, có ba yếu tố quan trọng có thể hình thành một vùng kinh tế, đó là:

- (1) Có điều kiện tương đồng về kinh tế: xem xét theo 02 chỉ tiêu tổng hợp nhất là: mật độ kinh tế (đo bằng GRDP bình quân trên đơn vị đo diện tích) và GRDP bình quân đầu người.
- (2) Khả năng về liên kết giữa các địa phương và giữa các địa phương với các trung tâm (hạt nhân - đầu tàu kinh tế) và sự phát triển hạ tầng kết nối các địa phương trong vùng: Các địa phương có nhu cầu, điều kiện, có mối quan hệ tương tác tạo nên sự liên kết vùng tương đối bền vững với nhau; có sự tương xứng về trình độ phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng kết nối; được đo lường bằng chỉ tiêu khoảng cách giữa các trung tâm trong vùng và khoảng cách giữa các địa bàn tới các trung tâm trong vùng.
- (3) Phù hợp với điều kiện kinh tế thị trường, hội nhập quốc tế: dựa trên quan hệ thị trường, do thị trường quyết định; đáp ứng nhu cầu hợp tác, liên kết của các địa phương lân cận để phát triển chuỗi giá trị sản phẩm, nâng cao hiệu quả cạnh tranh phù hợp với kinh tế thị trường, hội nhập quốc tế.

### ***1.1.2. Quan niệm về liên kết kinh tế vùng và liên vùng***

Theo cách hiểu thông thường, 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

---

<sup>8</sup> (1) Vùng gắn với một số lưu vực sông; (2) Có sự tương đồng về điều kiện tự nhiên; (3) Có điều kiện tương đồng về kinh tế; (4) Có điều kiện tương đồng xã hội, lịch sử, văn hóa, dân cư; (5) Khả năng về liên kết giữa các địa phương và giữa các địa phương với các trung tâm (hạt nhân - đầu tàu kinh tế) và sự phát triển hạ tầng kết nối các địa phương trong vùng; (6) Phù hợp với điều kiện kinh tế thị trường, hội nhập quốc tế; (7) Quy mô vùng phù hợp (năng lực quản lý, cách thức tổ chức)

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.

Việc thực hiện liên kết được thực hiện được thực hiện theo hai phương thức:

*Thứ nhất*, liên kết được hình thành một cách khách quan, chủ yếu do thị trường thúc đẩy. Phương thức này phổ biến cho quan hệ hợp tác giữa các chủ thể trên thị trường như doanh nghiệp, hộ gia đình. Dưới góc độ thị trường, O. Hirschman (1958) quan niệm: "Liên kết vùng là quá trình liên kết ngược và xuôi các dòng chảy thị trường hàng hóa diễn ra trên một không gian lãnh thổ nhất định"<sup>9</sup>. Nội dung liên kết thị trường bao gồm: (i) liên kết thị trường các yếu tố nguồn lực như đất đai, vốn, lao động, công nghệ, thông tin thị trường,... và (ii) liên kết thị trường sản phẩm (đầu vào - đầu ra) giữa các chủ thể sản xuất kinh doanh.

*Thứ hai*, liên kết được hình thành một cách chủ quan, chủ động, chủ yếu là theo những thoả thuận đã được ký kết để sử dụng một cách hợp lý các nguồn lực phát triển nhằm hướng tới sự phân bổ lợi ích hợp lý, cùng chia sẻ rủi ro, đảm bảo hiệu quả kinh tế - xã hội cao. Phương thức này phổ biến cho việc hợp tác giữa các địa phương thông qua các thoả thuận hợp tác một cách chính thức.

*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

---

<sup>9</sup>Hirschman A. O., *The strategy of economic development*. New Haven Publisher: Yale University Press; Originally published in series: Yale studies in economics 1958.



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.<sup>10</sup>

### ***1.1.3. Các tiêu chí đánh giá liên kết kinh tế liên vùng***

- *Các chỉ tiêu đánh giá tiềm năng, lợi thế của vùng trong liên kết:*

+ Đánh giá tính chất vùng: Chỉ tiêu này nhằm làm rõ quy mô, mức độ thuận lợi, khó khăn; vị trí của vùng với cả nước. Đó là vùng “chỉ huy” hay vùng phụ thuộc; vùng trọng điểm hay vùng vệ tinh. Chỉ tiêu được đưa ra xem xét ở đây là tỷ lệ giữa các vùng nghiên cứu với cả nước theo các yếu tố như diện tích, dân số, quy mô sản xuất, ... được biểu hiện bằng công thức sau:

$$TCVi = F (Ri) / F (TOT)$$

TOT: Ký hiệu cả nước.

F: Biểu thị các yếu tố như diện tích, dân số, GDP, lao động, giá trị xuất khẩu,...

---

<sup>10</sup> Phạm Thị Vân (2016), Liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên, Nhà xuất bản KHXH, Hà Nội

i: Chỉ số các vùng nghiên cứu ( $i=1, \dots$ );  $R_i$ : Biểu thị vùng i;

Kết quả của chỉ tiêu loại này cho biết quy mô của các vùng theo từng loại, lĩnh vực. Tỷ lệ càng lớn, quy mô của vùng càng lớn. Việc vận dụng chỉ tiêu này để đánh giá vùng cần kết hợp với những yếu tố chưa lượng hóa được như: vùng tiếp giáp hay không tiếp giáp với các cửa vào-ra (biển hoặc hàng không) và biên giới với các nước (thông qua các cửa khẩu quốc gia và quốc tế); vùng tiếp giáp hay không tiếp giáp với các trung tâm kinh tế lớn hoặc các vùng kinh tế động lực; vùng nằm ở đầu mối hay xa các đầu mối giao thông quốc gia, các hành lang kinh tế hoặc các trục kinh tế lớn.

+ Đánh giá độ mở qua hoạt động xuất/nhập khẩu của vùng: Giá trị hàng hóa xuất ra khỏi vùng i ( $X_i$ ) hoặc nhập vào vùng i ( $N_i$ ) trong tổng GDP của vùng I ( $GDP_i$ ); tương quan lượng xuất ra khỏi vùng i so với lượng nhập vào vùng.

$$X_i / GDP_i$$

$$N_i / GDP_i$$

$$X(i) / N(i)$$

Các chỉ tiêu này nói rõ vùng thừa hoặc thiếu loại gì.

+ Đánh giá về cân đối vùng: Chỉ tiêu này được tính bằng hiệu giữa khả năng cung cấp - nhu cầu (dự tính) của các vùng, theo công thức:

$$CĐ_i = SU(m,i) - DE(m,i)$$

m: Sản phẩm một số ngành;

$SU(m,i)$ : lượng cung cấp sản phẩm loại m sản xuất tại vùng i;

$DE(m,i)$ : nhu cầu tiêu thụ sản phẩm loại m tại vùng i;

Nếu  $CĐ_i > 0$  biểu thị vùng i thừa sản phẩm m và ngược lại. Đồng thời chỉ số của  $CĐ_i$  của vùng nào lớn hơn sẽ có khả năng cung cấp cho những vùng có chỉ số của chỉ tiêu  $CĐ_i$  nhỏ hơn. Kết quả của chỉ tiêu này cho phép đánh giá được chất lượng các vùng. Sẽ chỉ ra vùng nào có khả năng nhiều (thừa), ít (khan hiếm) loại nào.

Sử dụng các chỉ tiêu trên, so sánh các vùng với nhau sẽ cho ta biết được mức độ cân trao đổi, hợp tác giữa vùng nghiên cứu với các vùng khác theo các lĩnh vực, đánh giá xem vùng đó là vùng xuất, vùng nhập.

- Các tiêu chí đánh giá mức độ liên kết kinh tế liên vùng

+ Nhóm tiêu chí đánh giá mức độ liên kết về thị trường: Các tiêu chí này được thể hiện trong các chuỗi giá trị có sự tham gia của các chủ thể (doanh nghiệp, hộ gia đình và các cơ sở sản xuất-kinh doanh khác) ở cả hai vùng. Cụ thể gồm:

i) Các chỉ số đo lường mức độ liên kết thị trường các yếu tố nguồn lực, gồm: vốn, lao động, thông tin thị trường, công nghệ, v.v;

ii) các chỉ số đo lường liên kết thị trường sản phẩm (đầu vào – đầu ra) giữa các chủ thể sản xuất, kinh doanh.

+ Nhóm tiêu chí đánh giá mức độ liên kết về thể chế, thể hiện qua:

i) Các bộ máy điều phối liên kết giữa các vùng (ví dụ: các hội đồng phát triển liên vùng, Ban chỉ đạo liên kết, các cơ chế hợp tác liên vùng khác...);

ii) Các chính sách, quy định, văn bản pháp luật về liên kết liên vùng;

iii) Các quy hoạch, chiến lược phát triển chung mang tính liên vùng;

+ Nhóm tiêu chí đánh giá mức độ liên kết về hạ tầng, thể hiện qua: sự kết nối về hạ tầng giao thông (giao thông đường bộ, đường không, đường sắt, đường thủy); kết nối về hạ tầng năng lượng (điện, khí đốt, xăng dầu...); nước sạch; thu gom, xử lý rác thải, nước thải; viễn thông; internet;...

+ Các nhóm tiêu chí khác: tùy thuộc vào góc độ nghiên cứu liên kết kinh tế liên vùng, có thể sử dụng những tiêu chí khác (như liên kết theo ngành/lĩnh vực, theo các chủ thể...)

#### ***1.1.4. Các yếu tố tác động đến liên kết kinh tế liên vùng***

##### ***Nguồn lực về tự nhiên***

Lý thuyết lợi thế so sánh khẳng định mỗi vùng đều có lợi thế so sánh nhất định để sản xuất một sản phẩm nào đó. Việc mỗi vùng chuyên môn hóa vào sản phẩm mà vùng đó có lợi thế so sánh đồng thời làm xuất hiện nhu cầu liên kết vùng; và kết quả là mỗi vùng đều có lợi ích từ trao đổi thương mại. Như vậy, lợi thế so sánh chính là điều kiện/cơ sở để liên kết kinh tế vùng. Ở các nước đang phát triển, điều kiện tự nhiên và tài nguyên thiên nhiên là yếu tố cốt lõi tạo nên lợi thế so sánh vùng. Các nguồn lực tự nhiên đóng vai trò lớn trong liên kết các vùng kinh tế trong một quốc gia bởi sự khác biệt về mặt chính sách (như thuế quan, môi trường đầu tư,...) là không đáng kể.

## *Vốn*

Nguồn vốn bao gồm khả năng tài chính của các vùng và của các chủ thể tham gia thị trường. Tiềm lực tài chính của vùng là nguồn lực quan trọng giúp vùng thực hiện các dự án liên kết như: xây dựng, nâng cấp các cơ sở hạ tầng kinh tế - xã hội của vùng, kết cấu hạ tầng giao thông, năng lượng, hệ thống dịch vụ công, phát triển nguồn nhân lực, đầu tư khoa học công nghệ, đào tạo nhân lực, trả lương cho các bộ phận hành chính... và thực hiện các chính sách hỗ trợ các chủ thể kinh tế. Nguồn vốn của vùng bao gồm: vốn tích lũy, vốn nhà nước và các nguồn vốn tư nhân, đầu tư nước ngoài...

## *Nguồn nhân lực*

Nguồn nhân lực trong vùng vừa là lực lượng sản xuất, vừa là lực lượng tiêu dùng sản phẩm. Số lượng và trình độ dân cư trong độ tuổi lao động phản ánh khả năng cung ứng nguồn lao động trong vùng cũng như khả năng tiếp nhận và ứng dụng khoa học kỹ thuật; khả năng tiếp nhận đổi mới của các chủ thể trong liên kết kinh tế. Các vùng có thể khai thác lợi thế so sánh về lực lượng lao động để thực hiện liên kết kinh tế thuận lợi và có hiệu quả. Đối với khía cạnh tiêu dùng, vùng có dân số đông, nhu cầu tiêu dùng hàng hóa lớn sẽ tạo ra sức hút đối với việc lựa chọn vị trí đặt nhà máy để tận dụng được lợi thế nhờ vào quy mô thị trường, tiết kiệm chi phí vận chuyển nhờ gần thị trường tiêu thụ. Ở một khía cạnh khác, nguồn nhân lực bao gồm cả đội ngũ các nhà quản lý địa phương và vùng. Năng lực quản trị nhà nước của chính quyền địa phương và vùng (nếu có) sẽ ảnh hưởng đến hiệu quả liên kết thông qua năng lực thực thi thể chế chính sách liên kết, thực thi các chương trình, dự án mang tính chất vùng và liên vùng.

Nguồn nhân lực đảm bảo về số lượng và chất lượng là một trong những sức hấp dẫn căn bản đối với các nhà đầu tư. Những vùng kinh tế có trình độ phát triển còn thấp, có thể có lợi thế là lao động phổ thông giá rẻ, nhờ vậy, thu hút các ngành công nghiệp sử dụng nhiều lao động đơn giản, như may mặc, giày dép, lắp ráp điện tử, sản xuất đồ chơi, v.v. Lực lượng lao động cần phù hợp với cơ cấu ngành nghề của các vùng kinh tế hiện nay rất đa dạng, không chỉ tập trung phát triển các ngành chế tạo, mà còn coi trọng phát triển các ngành dịch vụ, đặc biệt chú trọng các ngành dịch vụ trung gian và dịch vụ hậu cần. Hoạt động sản xuất kinh doanh của các vùng còn cần tập trung vào cả

trong nước lẫn nước ngoài, chứ không chỉ hướng về xuất khẩu. Quá trình công nghiệp hóa đòi hỏi phải có nguồn nhân lực có trình độ kỹ thuật và quản lý ngày càng cao. Việc liên kết vùng bền vững đòi hỏi có chiến lược đào tạo nguồn nhân lực phù hợp với tiến trình phát triển, có sức tiếp thu nhanh kỹ thuật, công nghệ và quản lý.

### *Các yếu tố về chính trị*

Các yếu tố chính trị, bao gồm cả môi trường thể chế, quản trị vừa có tác động trực tiếp đến các mô hình, thể thức liên kết kinh tế vùng, vừa có tác động đến các yếu tố khác như: các cơ chế kết nối nguồn lực tài nguyên thiên nhiên; thu hút và kết nối nguồn lực tài chính; phát triển kết cấu hạ tầng; xác định cơ cấu ngành nghề và thu hút nguồn nhân lực. Ví dụ, quyết tâm chính trị rất quan trọng đối với sự thành bại của các liên kết vùng. Tuy nhiên, trên thực tế, việc này thường bị chi phối bởi các yếu tố chính trị như yêu cầu phát triển cân bằng các địa phương hoặc để tranh thủ lá phiếu cử tri. Kết quả là đã có dự án liên kết mang nặng tính hình thức, không tính đến hiệu quả kinh tế. Tương tự, đầu tư phát triển một hệ thống kết cấu hạ tầng (giao thông, điện, nước, thu gom rác, nhà ở sinh hoạt, bến cảng, sân bay...) có vai trò rất quan trọng trong liên kết vùng song việc này lại lệ thuộc vào nỗ lực giải phóng mặt bằng mà trong nhiều trường hợp bị quy định rất chặt chẽ bởi pháp luật đất đai (vấn đề đền bù, giá cho thuê, thời gian cho thuê...); đồng thời cần có sự kết nối về quy hoạch phát triển. Việc xác định cơ cấu ngành nghề của một vùng chủ yếu phụ thuộc vào mục tiêu chiến lược phát triển của vùng đó; điều này cũng đòi hỏi phải có sự kết nối về chiến lược phát triển. Cuối cùng, việc thu hút nguồn nhân lực phụ thuộc rất nhiều vào các chính sách như các quy định về lao động, thị thực (hộ khẩu), hệ thống giáo dục đào tạo và môi trường sống...

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

### ***1.2.1. Liên kết hạ tầng***

Kết cấu hạ tầng vùng bao gồm hạ tầng kinh tế như (giao thông kết nối các vùng sản xuất, hạ tầng thông tin liên lạc, trung tâm nghiên cứu, trung tâm thương mại, hạ tầng khu công nghiệp, các dịch vụ hậu cần,...); hạ tầng xã hội (cơ sở giáo dục, y tế, trường dạy nghề,...). Hạ tầng vùng vừa là điều kiện kết nối liên kết kinh tế, vừa là cơ sở nền tảng cho các hoạt động kinh tế của vùng được diễn ra thuận lợi. Chính vì vậy, hạ tầng vùng trở thành một trong những

tiêu chí quan trọng đối với các doanh nghiệp khi quyết định đầu tư, xây dựng nhà máy hay hợp tác sản xuất, kinh doanh tại vùng. Liên kết kinh tế sẽ khó thực hiện giữa những vùng quá nghèo nàn về hạ tầng thương mại, xa các cảng lớn, xa đường vận tải quốc tế, khó cung ứng điện năng, v.v...do tăng chi phí đầu tư, khó có thể kết cấu hạ tầng đủ tiêu chuẩn hiện đại và cuối cùng sẽ làm tăng chi phí về sản xuất, vận chuyển, tàng trữ và xuất khẩu.

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. Những vùng phát triển về vốn và công nghệ, có vị trí thuận lợi cho quá trình giao lưu kinh tế với nước ngoài (như nằm gần đường hàng hải quốc tế, có hoặc có thể xây dựng hải cảng, sân bay quốc tế), có cảnh đẹp thiên nhiên, khí hậu thuận lợi giúp mở rộng được các hoạt động du lịch và dịch vụ quốc tế sẽ là hạt nhân thu hút sự liên kết từ các vùng kinh tế khác. 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.

Trong lý thuyết tăng trưởng nội sinh, E.M. Hoover (1948) đề ra giả thuyết rằng phát triển vùng trước hết là một quá trình tiến hóa nội sinh, bao gồm các giai đoạn sau đây: (1) Giai đoạn của nền kinh tế tự cung, tự cấp với sự đầu tư và buôn bán nhỏ; bộ phận dân cư nông nghiệp được phân bố tương ứng với sự phân bố của nguồn tài nguyên thiên nhiên. (2) Giai đoạn giao thông vận tải được cải thiện, vùng mở mang thương mại và tiến hành chuyên môn hóa sản xuất. Dân cư xúc tiến các ngành công nghiệp giản đơn phục vụ các hộ nông dân, các trang trại. (3) Giai đoạn gia tăng thương mại nội vùng, vùng tiến triển thông qua các chuỗi mùa vụ nông nghiệp từ quảng canh lương thực đến chế biến nông sản và phát triển cây công nghiệp, cây ăn quả. (4) Giai đoạn gia tăng dân số và suy giảm lợi tức nông nghiệp, vùng buộc phải đẩy mạnh công nghiệp hóa. (5) Giai đoạn cuối cùng là giai đoạn mà các ngành công nghiệp lãnh thổ, các ngành chế biến, xuất khẩu của vùng đã phát triển. Các vùng đã phát triển tới mức có thể xuất khẩu vốn, kỹ thuật và các dịch vụ, đặc biệt đến

các vùng chậm và kém phát triển hơn.<sup>11</sup> Như vậy, cải thiện hệ thống hạ tầng vận tải là khâu đột phá trong những giai đoạn phát triển đầu tiên của vùng và thúc đẩy liên kết vùng.

Theo Marion Temple (1994), các vùng có các điều kiện tự nhiên, kinh tế, xã hội văn hóa khác nhau nên sức hấp dẫn đối với đầu tư từ bên ngoài cũng sẽ khác nhau; thể hiện trong hai trường hợp:<sup>12</sup> *Thứ nhất*, các vùng có sức hấp dẫn cao (do các điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội) sẽ có khả năng thu hút đầu tư bên ngoài lớn, làm tăng năng suất cận biên của các yếu tố đầu vào sản xuất, dẫn đến làm tăng sản lượng và tăng trưởng kinh tế vùng. Tăng trưởng kinh tế cao, đồng nghĩa với thu nhập tăng, tiếp tục làm tăng chi tiêu của dân cư và tăng lợi nhuận cho các nhà đầu tư, do đó sức hấp dẫn kinh tế của vùng càng tăng. Điều này, đến lượt nó, lại là động lực tiếp tục thu hút đầu tư phát triển. Quá trình này cứ tiếp tục theo vòng xoáy ốc ngày càng mở rộng. *Thứ hai*, ngược lại, các vùng kém hấp dẫn sẽ khó khăn trong việc thu hút đầu tư và có thể rơi vào vòng luẩn quẩn của thiếu vốn đầu tư cho phát triển. Muốn phá vỡ vòng luẩn quẩn này cần có sự đột phá, đặc biệt nhằm vào các khâu trong hệ thống hạ tầng, bao gồm cả hạ tầng phần cứng và phần mềm, để tăng sức hấp dẫn của vùng.

Các lý thuyết đã đưa ra khái niệm tăng trưởng không cân đối và cho rằng sự phát triển tốt nhất được tạo ra từ sự mất cân đối, hay thông qua tác động lan tỏa (“Hiệu ứng nhỏ giọt”) của cực tăng trưởng. Tác động lan tỏa có thể theo điểm (các đô thị, khu công nghiệp), theo tuyến và theo diện.<sup>13</sup> Các điểm có sự tăng trưởng/phát triển nhanh và mạnh thường là những trung tâm có lợi thế so sánh với toàn vùng. Sự tăng trưởng/phát triển nhanh ở các điểm cực sẽ tạo ra những ảnh hưởng tác động đến sự phát triển của các lãnh thổ xung quanh gọi là các cực phát triển. Như vậy, việc tập trung đầu tư phát triển một số dự án trọng điểm, như các đô thị lớn, khu công nghiệp, đặc khu kinh tế có thể mang lại những tác động lan tỏa và thúc đẩy liên kết vùng. Stohr (1998) đã lập luận rằng sự phát triển chỉ có thể bắt đầu ở một vài khu vực và vùng địa lý năng động nơi mà người ta kỳ vọng sẽ có sự lan tỏa đến các khu vực và vùng lãnh thổ khác của một quốc gia. Quá trình kích hoạt động lực bắt đầu từ một mức độ cao (từ cầu thế giới hay cầu trong nước), hoặc từ các trung tâm sáng tạo của thế giới và trong nước và lan tỏa sang các đơn vị vùng thông qua

<sup>11</sup> E. M. Hoover, “The Location of Economic Activity,” McGraw Hill Book Company Inc., New York, 1948.

<sup>12</sup> Marion Temple, Regional Economics, 1994, Macmillan Press

<sup>13</sup> Hirshman, Albert O. (1958), The Strategy of Economic Development, Yale University Press

các cơ chế thành thị có hệ thống tổ chức, các tổ chức kinh doanh có nhiều đơn vị nhà máy, và các tổ chức chính phủ có qui mô lớn.<sup>14</sup>

Như vậy, hệ thống giao thông phát triển là phương thức tốt nhất để tạo ra hiệu ứng nhỏ giọt hay tác động lan toả từ các cực tăng trưởng; cũng là phương thức tốt nhất để thực hiện kết nối theo mô hình trung tâm - ngoại vi. Theo Friedman (1966), tăng trưởng kinh tế sẽ diễn ra thông qua sự hình thành một hệ thống thứ bậc các thành phố và thị trấn có chức năng tương tác và sự tăng trưởng như vậy tỷ lệ với quy mô của sự tập trung hoạt động kinh tế. Hệ thứ bậc các thành phố và thị trấn này là phương tiện liên kết các vùng ngoại vi với trung tâm.<sup>15</sup> Kiểu liên kết này tạo ra các dòng lao động và tài nguyên chảy về vùng trung tâm; còn vùng ngoại vi, sau khi vùng trung tâm phát triển mạnh, sẽ nhận được các luồng thu nhập chảy về, và cuối cùng sự bất cân bằng về nhân tố sản xuất ban đầu sẽ được san lấp.

Ở những khía cạnh cụ thể, kết nối hạ tầng giao thông giúp thu hẹp khoảng cách phát triển nông thôn – thành thị; giữa khu vực phát triển nông nghiệp với khu vực phát triển công nghiệp, dịch vụ. Friedman & Douglass (1978) cho rằng, sự phát triển vùng có thể đạt được một cách tốt nhất thông qua sự kết nối giữa phát triển đô thị và phát triển nông thôn ở cấp độ địa phương. Việc tổ chức các liên kết nội vùng thông qua tổ chức không gian vùng tốt sẽ là tiền đề quan trọng để thúc đẩy vùng hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng có hiệu quả. Hansen (1981) lập luận rằng, khuôn khổ hướng tới đô thị của các hoạt động kinh tế về mặt không gian có hai yếu tố: một hệ thống của các thành phố được sắp xếp một cách có tổ chức trật tự, và các vùng bao quanh các thành phố và bị ảnh hưởng của các thành phố này trong một hệ thống. Trong khuôn khổ đó, sự sáng tạo vì phát triển được thực hiện từ trung tâm cao xuống trung tâm thấp, và từ các trung tâm thành thị sang các vùng lân cận ngoại vi. Thêm vào đó, mức độ phát triển được qui định bởi qui mô và chức năng của các trung tâm đô thị. Mô hình này nhấn mạnh sự phổ biến của sáng tạo liên tục trong các trung tâm lớn như là các yếu tố quan trọng cho sự phát triển của cả hệ thống kinh tế thành thị.

Rondinelli (1979) cho rằng, cần có sự kết nối các đô thị với các vùng nông thôn để cùng phát triển. Vai trò của các vùng đô thị trong liên kết kinh tế với các vùng nông thôn thể hiện ở 7 chức năng: 1) là trung tâm tiêu dùng hàng

<sup>14</sup> Stohr, Walter B. (1998). *Subsidiarity: A Key Concept for Regional Development Policy*, Paper Presented at the UNCRD Global Forum on Regional Development Policy, 1-5 December 1998, Nagoya, Japan.

<sup>15</sup> Friedmann J., *Regional development policy: A case study of Venezuela*, Cambridge, Mass: MIT Press, 1966



hoá, kể cả hàng lâu bền và hàng không lâu bền; 2) trung tâm phát triển các dịch vụ công cộng và tư nhân; 3) liên kết các thị trường trong nước để bán các hàng hoá sản xuất ở nông thôn; 4) là trung tâm cung ứng sản xuất và hỗ trợ sản xuất; 5) là trung tâm chế biến nông sản và nguyên liệu; 6) thu hút việc làm phi nông nghiệp cho các khu vực nông thôn; 7) là trung tâm thông tin và tri thức. Douglass (1998) cho rằng cần phải thực hiện các giải pháp sau đây để thúc đẩy mối liên kết nông thôn – đô thị: *Thứ nhất*, các cực tăng trưởng là giải pháp tối ưu để phát triển các mối liên kết ngành, liên kết không gian kinh tế ở khu vực đô thị, hình thành nên các ngành công nghiệp chế tạo ở các vùng đô thị và có tác động lan toả đến các vùng nông thôn nhờ nông thôn là địa bàn cung ứng nguyên liệu, nông sản cho các ngành này. Vì vậy, các khu chế biến, chế tạo sẽ hoạt động hiệu quả hơn khi đặt gần các tuyến đường giao thông vận tải, đường sông, tiện cho việc liên kết vùng nông nghiệp và nông thôn; *Thứ hai*, các cực tăng trưởng thường được phân bổ theo thứ bậc, trong đó cực tăng trưởng lớn nhất nằm ở vùng trung tâm, các thành phố lớn, sau đó phân toả xuống các thành phố nhỏ hơn và các thị trấn. Vì vậy, các thị trấn nhỏ hoặc các vùng trung gian nên trở thành các trung tâm thị trường chủ yếu cho các cực tăng trưởng lớn hơn, chẳng hạn như trở thành các trung tâm chế biến nông sản, trung tâm du lịch, thị trường nông sản, trung tâm cung cấp đầu vào nông nghiệp, hoặc thị trường bất động sản... *Thứ ba*, các cực tăng trưởng thường coi các vùng nông thôn là các vùng lạc hậu, phụ thuộc vào thành phố để phát triển. Vì vậy cần đầu tư hợp lý cho phát triển nông nghiệp để nâng cao thu nhập cho người dân và đầu tư hiệu quả cho các vùng đô thị để giúp hai vùng này kết nối và phát huy tốt các tiềm năng của nó; *Thứ tư*, cần sử dụng các vùng liên tỉnh, liên vùng, xây dựng các cụm công nghiệp với các kế hoạch phát triển đa ngành trong cụm để xoá bỏ ranh giới vốn bị coi là “sương mù” giữa các tỉnh, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc phối hợp các hoạt động liên kết, hợp tác trong phát triển kinh tế vùng.

### ***1.2.2. Liên kết thể chế kinh tế***

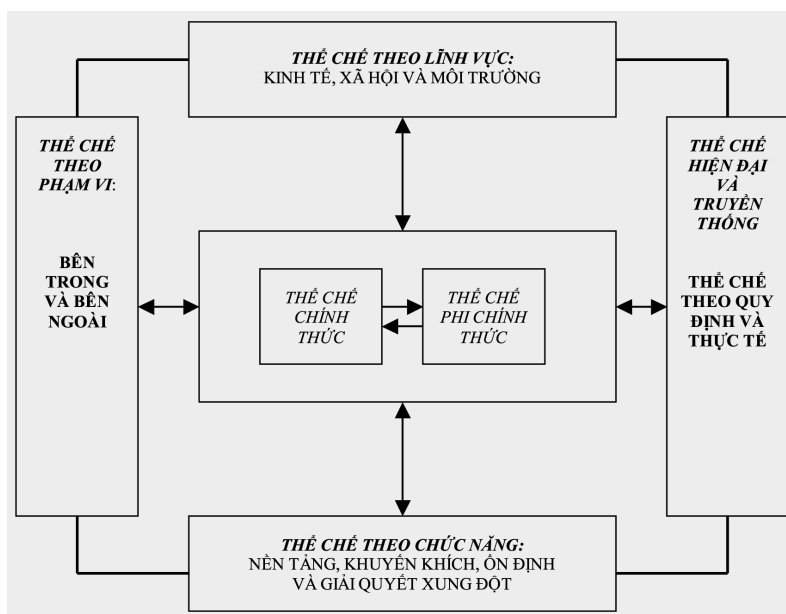
Ngày càng nhiều quan điểm cho rằng, thể chế và quản trị là khâu then chốt, có tác dụng quyết định đối với sự thành công của các liên kết kinh tế vùng. Lý thuyết thể chế mới cho rằng các thể chế kinh tế, chính trị và xã hội có một vai trò quan trọng đối với tiến trình phát triển. Các chính phủ “phát triển” hay các chính quyền địa phương “phát triển” có vai trò quan trọng trong thiết lập thể chế và thúc đẩy cải cách chính sách. Không giống các nền kinh tế phát

triển, các nền kinh tế đang phát triển có hệ thống thể chế yếu kém tồn tại từ năm này qua năm khác và môi trường kinh tế chính trị có nhiều khiếm khuyết. 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.

Theo quan niệm của Ngân hàng Thế giới (WB), thể chế bao hàm ba nội dung quan trọng nhất, đó là các quy định (luật chơi), cơ chế thực thi và tổ chức. Dựa vào quan niệm của WB, thể chế liên kết kinh tế vùng được quan niệm bao gồm: (i) các chính sách quy định và thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, (ii) tổ chức bộ máy trong đó có tổ chức điều phối liên kết vùng và (iii) cơ chế phối hợp thực hiện các liên kết đó.

Cơ chế chính sách phát triển vùng và liên kết vùng phải được các nhà hoạch định chính sách nhằm mục đích hướng tới sự phối hợp giữa các chủ thể, giữa các đối tượng, trong mối liên hệ không gian và thời gian để sử dụng một cách hợp lý các nguồn lực phát triển (vị trí địa lý, tiềm năng tài nguyên thiên nhiên, vốn người, cơ sở hạ tầng, kỹ thuật, nguồn vốn,...), hướng tới sự phân bổ lợi ích và cùng chia sẻ rủi ro, đảm bảo hiệu quả kinh tế xã hội cao, cải thiện đời sống dân cư và phát triển bền vững.

**Hình 1.1: Các loại thể chế phát triển vùng**



Nguồn: Hà Huy Thành và Nguyễn Hồng Quang, Đề tài: Xây dựng luận cứ khoa học cho việc bổ sung và đổi mới hệ thống thể chế phát triển bền vững

Tây Nguyên (Mã số: TN3/X09), Chương trình Khoa học và công nghệ trọng điểm cấp Nhà nước KHCN-TN3/11-15

Vấn đề về vai trò, chức năng, mối quan hệ quyền lực giữa chính phủ Trung ương và chính quyền địa phương luôn là một vấn đề lớn cần nghiên cứu, nhất là liên quan đến cơ chế phân cấp hành chính, phân quyền cho các vùng kinh tế. Một trong những vấn đề nảy sinh là mâu thuẫn giữa yêu cầu của các vùng phải có một mức độ tự do, tự chủ cao để phát triển nhanh với yêu cầu tăng cường kiểm soát của chính quyền trung ương nhằm đảm bảo sự thống nhất về quyền lực chính trị và quản lý kinh tế. Các luật lệ, quy định của chính quyền trung ương thông thường có phạm vi áp dụng và hiệu lực cao hơn các quy định do chính quyền địa phương, và các quy định của chính quyền địa phương thường phải căn cứ vào đó để hình thành và thực thi. Vì vậy, đối với vùng, các thể chế chính thức của cấp trung ương thường có tính khung khổ tổng quát, còn các thể chế chính thức hình thành ở phạm vi cấp địa phương mang tính đặc thù hơn do gắn với các điều kiện cụ thể.

Các thể chế chính thức hình thành trong phạm vi các vùng khác, một mặt có nhiều nét tương đồng với thể chế chính thức trong vùng do cùng bị chi phối bởi các thể chế cấp trung ương; mặt khác, cũng có nhiều nét khác biệt do tính đặc thù của mỗi vùng và cũng có cần phải xem xét đến khi thực hiện liên kết vùng hay liên vùng.

Việc trao quyền và trách nhiệm từ chính quyền cấp trên cho các chính quyền địa phương cấp dưới, một mặt, tạo ra sự tự chủ cho các chủ thể được phân cấp và trao quyền đồng thời thúc đẩy các sáng kiến từ bên dưới thông qua quá trình tham gia tích cực của nhiều phía; mặt khác, tạo ra sự chuyển đổi về cách thức vận hành của chính quyền cấp trên, tạo điều kiện cho họ gỡ bỏ bớt những quy định rườm rà, tập trung vào các chức năng cốt lõi. Tuy nhiên, việc trao quyền hạn và bãi bỏ những kiểm soát cứng nhắc có thể đem lại nhiều lợi ích, nhưng cũng đặt ra nhiều vấn đề mới như phải đảm bảo trách nhiệm giải trình sau khi trao quyền, đảm bảo sự công khai và minh bạch ở mọi cấp; qua đó mới gắn kết và làm rõ được quyền hạn với trách nhiệm, quyền lợi với nghĩa vụ. Các cơ chế về trách nhiệm giải trình, công khai và minh bạch sẽ không tự động nảy sinh để giải quyết những vấn đề này, mà phải được thiết lập một cách có chủ đích. Với cấp vùng, có thể nhìn trách nhiệm giải trình từ hai hướng: i) Trách nhiệm giải trình hướng lên trên tập trung vào việc tuân thủ các quy tắc, quy định từ bộ máy chính quyền trung ương; và ii) Trách nhiệm giải

trình hướng xuống dưới tập trung vào các kết quả mà một cá nhân hay một cơ quan có nhiệm vụ thực hiện. Một cá nhân hay cơ quan với trách nhiệm giải trình hướng lên trên sẽ phải quan tâm đến việc tuân thủ các quy định; với trách nhiệm giải trình hướng xuống dưới họ cũng sẽ phải chú trọng đến việc nâng cao chất lượng phục vụ làm hài lòng đối tác, khách hàng. Cả hai hình thức trách nhiệm giải trình này đều quan trọng và cần thiết. Bởi lẽ quá trình song trùng này đòi hỏi sự kiểm soát nhất định của chính quyền cấp trên đối với cấp dưới nhằm đảm bảo việc hướng tới các mục tiêu chung; đồng thời lại phải tạo điều kiện cho sự năng động, sáng tạo, đa dạng hóa trong việc tạo lập các động cơ khuyến khích của cấp dưới. Một vấn đề nữa cũng cần lưu ý là trách nhiệm giải trình, dù theo chiều nào, cũng phải đi kèm với sự công khai, minh bạch mới phát huy hiệu quả, tránh được sự thỏa hiệp hay đùn đẩy trách nhiệm giữa các cấp.

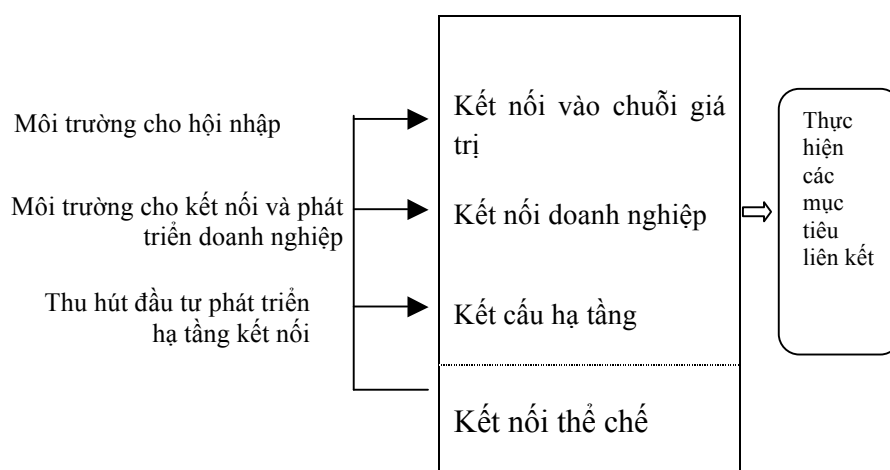
Yếu tố then chốt của những vùng kinh tế phát triển thành công nhất hiện nay trên thế giới là phải có được một môi trường mở, tự do và có tính tự chủ cao, trong đó mức độ tự do hóa vượt trội so với thể chế hiện hành nhằm tạo lập được một môi trường kinh doanh và cư trú “đẳng cấp hàng đầu thế giới” và 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.

Hệ thống thể chế tốt theo nghĩa tự do, tự chủ và thông thoáng sẽ giúp thu hút được các nhà đầu tư nước ngoài tham gia phát triển các vùng kinh tế. Các liên kết kinh tế vùng cần có một cơ chế quản trị gọn nhẹ, với thể chế quản lý minh bạch và linh hoạt. Bộ máy quản lý này sẽ giúp các cơ chế và các chính sách ưu đãi phát huy được tác dụng tốt, đi đúng hướng, tạo điều kiện cho các vùng phát huy tối đa sức sáng tạo, linh hoạt và chủ động, đạt được hiệu quả cao trong hoạt động sản xuất kinh doanh, đặc biệt là hoạt động thu hút đầu tư nước ngoài.

Tuy nhiên, với một môi trường tự do và tự chủ cao nếu không làm tốt khâu quản lý thì những cơ chế tự chủ và những chính sách ưu đãi sẽ trở thành mảnh đất màu mỡ cho nạn tham nhũng và lộng quyền. Do vậy, trong quản trị các vùng kinh tế cần có cơ chế phân cấp, phân quyền phù hợp, đặc biệt cần có sự giám sát chặt chẽ, thực thi các nguyên tắc minh bạch và giải trình. Ngoài những thể chế chính thức, tính hiệu quả của liên kết vùng còn phụ thuộc vào

những thể chế phi chính thức. Sự tương đồng về các yếu tố dân tộc, tôn giáo, ngôn ngữ, phong tục, tập quán và các mối quan hệ kinh tế, chính trị truyền thống có vai trò không nhỏ trong việc tạo lập và củng cố các mối liên kết<sup>16</sup>. Chúng có thể gây ra những rào cản trong quá trình thực hiện các cam kết hợp đồng như phong tục tập quán lạc hậu hay thói quen sản xuất tự do. Hệ thống thể chế tốt sẽ tạo cho các vùng kinh tế tính chất “mở” và gắn kết với bên ngoài. Sự gắn kết này không chỉ dựa vào lợi thế về vị trí địa lý mà còn dựa vào công nghệ thông tin và sự hài hòa về luật lệ và quy tắc. Sự thành công của các liên kết kinh tế vùng hiện nay đòi hỏi có sự phối hợp chặt chẽ giữa việc thiết lập thể chế mới với cải cách thể chế toàn diện ở phạm vi rộng (vùng lớn hay cả nước) và với các “luật chơi về tự do hóa” ở cấp độ toàn cầu.<sup>17</sup>

**Hình 1.2:** Khung phân tích các trụ cột kết nối kinh tế



Nguồn: Nghiên cứu của Đề tài

### 1.2.3. Liên kết trong chuỗi giá trị

Trong những năm gần đây, các quan điểm hỗn hợp về phát triển vùng và liên kết vùng nhấn mạnh sự tham gia vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu. Quan điểm này cho rằng các lực lượng thị trường không đủ để gắn kết hiệu quả những công ty nội địa vào chuỗi giá trị và mạng sản xuất toàn cầu. Các công ty nội địa yếu kém sẽ không thể tham gia được vào mạng sản xuất toàn cầu nếu không có những chính sách tạo ra một môi trường đầu tư hấp dẫn (về cơ sở hạ tầng, thể chế, chính sách, luật pháp, thuế khóa...). Trong bối cảnh hiện nay, chính các TNC sẽ kết nối những vùng kinh tế vào mạng sản xuất và

<sup>16</sup> Nguyễn Đức Đồng, *Liên kết phát triển bền vững vùng kinh tế trọng điểm kinh tế Bắc Bộ* (Đề tài khoa học cấp Bộ nghiên cứu năm 2010).

<sup>17</sup> Cao Tường Huy (2014), *Kinh nghiệm Đông Á về phát triển khu kinh tế và bài học cho phát triển khu kinh tế Vân Đồn*, Luận án tiến sĩ, Học viện Khoa học xã hội, Hà nội

chuỗi giá trị toàn cầu, đặc biệt thông qua quá trình thuê ngoài. Quá trình thuê ngoài tạo điều kiện cho các công ty trong nước đẩy mạnh xuất khẩu và tiếp nhận công nghệ chuyển giao. Thông qua tham gia vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu, năng lực cạnh tranh của các công ty trong nước được nâng lên. Việc tập trung các công ty trong nước và nước ngoài vào cùng một chỗ tạo ra các mối liên hệ chặt chẽ giữa các công ty này, tạo điều kiện chuyển giao công nghệ và quản lý.<sup>18</sup>

Chuỗi giá trị đơn giản được quan niệm "là chuỗi các hoạt động cần thiết để biến một sản phẩm hàng hóa/dịch vụ từ lúc còn là ý tưởng, thông qua các công đoạn sản xuất khác nhau của quá trình sản xuất cho đến phân phối đến người tiêu dùng cuối cùng và xử lý phế thải sau khi sử dụng"<sup>19</sup>. Ở dạng chung nhất có thể mô tả chuỗi giá trị như hình dưới đây.

### Hình 1.3: Chuỗi giá trị đơn giản



*Nguồn:* Kaplinsky R. and Morris M., *Cẩm nang nghiên cứu chuỗi giá trị*, 2006.

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.

Trong chuỗi giá trị các mối liên kết này được thể hiện thông qua:

i) Liên kết dọc giữa các chủ thể chuỗi bao gồm các liên kết ngược và các liên kết xuôi (trong cung ứng/mua nguyên liệu đầu vào và tiêu thụ/bán sản phẩm đầu ra). Các liên kết dọc chuỗi giúp tăng hiệu quả kinh tế thông qua tính

<sup>18</sup> Kim, J.Y. and Jhang L.Y. (2008), "Formation of Foreign Direct Investment Clustering—A New Path to Local Economic Development? The Case of Qingdao," *Regional Studies*, 42(2), 265-280

<sup>19</sup>. Kaplinsky R. and Morris M., *Cẩm nang nghiên cứu chuỗi giá trị*, Viện Kinh tế Việt Nam dịch, 2006.

ổn định của quá trình luân chuyển nguyên liệu/sản phẩm giúp tăng năng suất chất lượng và tính chuyên biệt hóa sản phẩm.

ii) Liên kết ngang giữa các chủ thể trong cùng một khâu của chuỗi. Các liên kết ngang thường hướng đến mục tiêu là tăng hiệu quả kinh tế nhờ đạt lợi thế theo quy mô và có thể tiến tới hình thành một chủ thể mới có quy mô lớn hơn.

iii) Liên kết đa chủ thể (hộ dân, doanh nghiệp, nhà nước, nhà khoa học, các tổ chức xã hội, hiệp hội...) nhằm hỗ trợ các hoạt động của chuỗi về (đất đai, vốn, lao động, công nghệ, kiến thức, thông tin, tư vấn tìm kiếm thị trường, pháp luật...). Các mối liên kết này tạo ra các hỗ trợ cần thiết để chuỗi vận hành trơn tru và có hiệu quả.

Các liên kết trong chuỗi giá trị có phạm vi đa dạng, trong không gian lãnh thổ địa phương/nội vùng, liên vùng và quốc tế. Các quan hệ trong chuỗi giá trị khác biệt hoàn toàn với các hoạt động thương mại trực tiếp truyền thống về bản chất và về mức độ hợp tác giữa các mắt xích trong toàn bộ chuỗi. Bản chất này chính là quan hệ ràng buộc lẫn nhau trong đàm phán, chia sẻ quyền lợi/lợi ích và trách nhiệm khi có rủi ro.

Trong lý thuyết phát triển cụm công nghiệp của M. Porter, trong cụm công nghiệp, các ngành công nghiệp tạo ra chuỗi giá trị sâu rộng; các ngành công nghiệp trong các cụm truyền các xung tăng trưởng thông qua nhu cầu hàng hóa vốn và hàng bán thành phẩm; các doanh nghiệp có thể đóng vai trò quan trọng trong việc dẫn đầu quá trình đổi mới trong quy trình sản xuất và sản phẩm. Từ các trung tâm đó có sự lan tỏa phát triển ra các vùng xung quanh. Vì vậy, các quyết định về đầu tư cho hạ tầng, hỗ trợ về vốn, và các chính sách ưu đãi khác nhằm mục tiêu cho tăng trưởng và phát triển các cực kinh tế đóng vai trò rất quan trọng cho phát triển nói chung.

Một cụm công nghiệp phát triển trước hết là sự tập hợp của một số ngành công nghiệp có khả năng tạo ra động lực tăng trưởng cho nền kinh tế; các ngành này có quan hệ tương tác chặt chẽ với nhau thông qua các mối liên hệ trong sản xuất – công nghệ - kinh doanh (ví dụ như quan hệ đầu vào – đầu ra) xung quanh một ngành công nghiệp dẫn đầu hay ngành công nghiệp mũi nhọn. Ngành công nghiệp này nhờ những ưu thế về công nghệ hiện đại, tốc độ đổi mới cao, sản phẩm có độ co giãn của cầu theo thu nhập lớn và có phạm vi thị trường rộng lớn trên nhiều vùng hoặc toàn quốc nên sẽ phát triển rất nhanh

và kéo theo các ngành liên quan đến nó tăng trưởng nhanh hơn các bộ phận khác của nền kinh tế, tạo ra tác động lan tỏa theo cấp số nhân đối với các bộ phận khác của nền kinh tế. Xét về mặt lãnh thổ, sự phát triển và phát đạt của một ngành công nghiệp mũi nhọn như vậy làm cho lãnh thổ nơi đó phân bố sẽ phát triển và hưng thịnh theo do số lượng công ăn việc làm tăng thêm, thu nhập tăng dẫn đến sức mua tăng, các ngành công nghiệp mới, các hoạt động dịch vụ kinh tế xã hội và các hoạt động phát triển mới được thu hút vào lãnh thổ đó ngày một nhiều hơn. Sự tập trung hóa về lãnh thổ đạt tới một mức nhất định và sau đó hiệu ứng lan tỏa sẽ làm cho các cơ hội phát triển mới bắt đầu xuất hiện ở nhiều địa phương khác. Kết quả là sự phát triển của một cực như là một lãnh thổ trọng điểm sẽ có tác dụng như những “đầu tàu” lôi kéo theo sự phát triển của các vùng lãnh thổ khác, tạo điều kiện cho nền kinh tế cả nước phát triển nhanh và mạnh hơn.<sup>20</sup>

#### **1.2.4. Liên kết doanh nghiệp**

Liên kết 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.

Có nhiều mô hình thực hiện liên kết doanh nghiệp. Theo Michael Porter (1990), việc tập trung các công ty trong nước và nước ngoài vào cùng một chỗ tạo ra các mối liên hệ chặt chẽ giữa các công ty này, tạo điều kiện chuyển giao công nghệ và quản lý.<sup>21</sup> Chính sự “*tập trung về mặt không gian*” đã tạo nên những dạng thức bố trí hoạt động kinh tế như các thành phố, các cụm ngành nghề, chuỗi công nghiệp, khu kinh tế (gọi tắt là cụm công nghiệp) và các trung tâm sản xuất, trung tâm việc làm trong các thành phố, đô thị. Lý thuyết cạnh

<sup>20</sup> Regional Economic Development, Essays in Honour of Francois Perroux, Edited By Benjamin Higgins, Donald J. Savoie, Routledge, 2017

<sup>21</sup> Kim, J.Y. and Jhang L.Y. (2008). “Formation of Foreign Direct Investment Clustering—A New Path to Local Economic Development? The Case of Qingdao,” *Regional Studies*, 42(2), 265-280. Trang 268



tranh của M. Porter (1990) không tập trung vào khía cạnh tích tụ các nguồn lực cho tăng trưởng mà vào cách phân bổ chúng để thúc đẩy năng suất và sáng tạo. Lợi thế của việc tập trung vào một vùng kinh tế nằm ở chỗ: lan truyền kiến thức, chia sẻ nguồn lực, và tập trung nguồn lao động. Những công ty nằm trong vùng có thể chia sẻ hệ thống cơ sở hạ tầng, nguồn vốn con người có kỹ năng, các thể chế giáo dục, đào tạo tay nghề, hỗ trợ thông tin và kỹ thuật. Các công ty này cũng có thể liên kết với nhau tiến hành các thoả thuận về phân phối, chuyển giao công nghệ và sản xuất chung. Quy mô kinh tế và các lợi thế khác của “cụm công nghiệp” giúp các công ty giảm chi phí, có được lợi thế cạnh tranh và thu hút FDI.<sup>22</sup>

Mercado (2002) đã mở rộng lý luận cụm liên kết ngành, cụm ngành tăng trưởng bằng các liên kết mang tính chất lãnh thổ, nhấn mạnh đến lợi thế quy mô của việc tập trung các doanh nghiệp, kéo theo hình thành các cực tăng trưởng có quy mô vừa- được hiểu như nơi thu hút lao động di cư mà nếu không có nó thì nguồn lao động này sẽ tới cực lớn nhất. Thêm vào đó, cực có quy mô vừa này sẽ mang hiệu ứng lan toả đến các vùng ngoại vi của chúng và trong dài hạn sẽ đạt được tăng trưởng cân bằng trong toàn vùng và toàn quốc gia. Jujita và Mori (2005) cho rằng, có hai loại liên kết chủ yếu tạo ra xung lực trong tương tác giữa các ngành. Loại thứ nhất là liên kết kinh tế (e-linkages), liên quan đến các hoạt động sản xuất và trao đổi hàng hoá và dịch vụ giữa các doanh nghiệp; Loại thứ hai là liên kết kiến thức (K-linkages) bao gồm các hoạt động của con người trong sáng tạo và chuyển giao kiến thức, từ đó tạo hiệu ứng lan toả kiến thức.

P. Krugman (2004) cho rằng, những lợi thế về tập trung sản xuất - sự tương tác giữa quy mô thị trường và lợi thế nhờ quy mô - và chi phí vận tải mới là điểm mấu chốt tạo nên sự khác biệt vùng. Các lợi thế ban đầu về tự nhiên (lợi thế tuyệt đối) chỉ có ý nghĩa quan trọng lúc đầu, còn về sau chính sự tương tác giữa các chủ thể bên trong sự tập trung mới tạo nên các dòng di chuyển nguồn lực. Nói cách khác, sự tập trung tạo ra, đồng thời ngày càng làm sâu sắc thêm, các lợi thế của vùng thông qua tính kinh tế ngoại sinh. Tuy nhiên lực hút của sự tập trung không phải là vô hạn mà bị hạn chế bởi các lực ly tâm do chính sự tập trung tạo ra (tính phi kinh tế ngoại sinh). Điều này tạo ra sự cân bằng động trong việc hình thành, phát triển sự tập trung các hoạt

---

<sup>22</sup> Dunning, J.H. (1980). “Toward an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests” *Journal of International Business Studies*. 11(1): 9-31.

động kinh tế - xã hội, và đây là điều quan trọng khi xem xét, đánh giá và thúc đẩy sự phát triển vùng.

Vùng là phạm vi không gian thích hợp nhất cho sự lan tỏa kiến thức. Các cơ chế lan tỏa kiến thức trong vùng gồm ba nhóm. *Thứ nhất*, lan tỏa do sự gần gũi về mặt địa lý. Các hoạt động đổi mới có khuynh hướng tự nhiên là tập trung vào một địa điểm nào đó bởi vì địa điểm tập trung cho phép khai thác các kiến thức khoa học và công nghệ của các trung tâm nghiên cứu và trường đại học, cho phép tiếp cận với các nguồn kiến thức cần thiết cho việc học hỏi, và đảm bảo sự sẵn có của lao động có kỹ năng và dịch vụ cao cấp. Ở cấp vùng, cung và cầu đối với các nhân tố đổi mới có tác động tương hỗ và củng cố lẫn nhau. Các tổ chức tiên phong truyền bá những kiến thức công nghệ và quản lý ra môi trường xung quanh; trong khi môi trường xung quanh cùng lúc duy trì các hoạt động của họ. *Thứ hai*, sự gần gũi về mặt quan hệ tạo ra các “trường đổi mới” và sự “học hỏi tập thể”. Các mối quan hệ giữa những chủ thể trong vùng được thúc đẩy bởi sự gần gũi về mặt địa lý và sự tương đồng về văn hóa, có tác động quan trọng đối với năng lực đổi mới và sự thành công của một vùng nhất định. Sự chuyển giao kiến thức được thực hiện dưới hai dạng: i) thông qua chuỗi di động việc làm và quá trình bắt chước giữa các doanh nghiệp, tổ chức; và ii) Các thỏa thuận hợp tác trong lĩnh vực phát triển công nghệ, đào tạo nghề và đào tạo tại chỗ, cơ sở hạ tầng và dịch vụ.<sup>23</sup> *Thứ ba*, sự gần gũi về mặt thể chế, cả phi chính thức và chính thức, tạo ra các “vùng học tập”. Ở những nơi có sự gần gũi về mặt thể chế - tập hợp các chuẩn mực, thói quen, quy tắc, luật lệ chi phối hành vi cá nhân và tổ chức - quá trình đổi mới diễn ra nhanh hơn, được địa phương hoá và mang lại khả năng cạnh tranh cao hơn cho hệ thống.

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

#### ***1.3.1. Đặc điểm kinh tế xã hội vùng Tây Nguyên***

Vùng Tây Nguyên là khu vực với địa hình cao nguyên bao gồm nhiều tỉnh, xếp theo thứ tự vị trí địa lý từ đầu xuống cuối gồm Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và Lâm Đồng.

---

<sup>23</sup> Martin, R. (2005), Thinking about regional competitiveness: Critical issues. Nottingham, UK: East Midlands Development Agency  
Capello R. (2007) Regional economics, Routledge Publisher, London & New York.

**Bảng 1.1: Thông tin cơ bản về Tây Nguyên**

STT	Tỉnh	Dân số (người)	Diện tích (km <sup>2</sup> )	Mật độ dân số (người/km <sup>2</sup> )
1	Kon Tum	507.800	9.674,2	52
2	Gia Lai	1.417.300	15.510,8	91
3	Đắk Lắk	1.874.500	13.030,5	144
4	Đắk Nông	605.400	6.509,3	93
5	Lâm Đồng	1.288.200	9.783,2	132

*Nguồn: NGTK cả nước, NGTK các tỉnh năm 2016.*

Tây Nguyên là một trong 3 tiểu vùng của miền Trung. Tây Nguyên cùng với Bắc Trung Bộ và Nam Trung Bộ hợp thành miền Trung Việt Nam. Tây Nguyên có thể được chia thành 3 tiểu vùng theo độ lệch của địa hình và khí hậu, đó là: Bắc Tây Nguyên (Bắc Tây Nguyên) (bao gồm các tỉnh Kon Tum và Gia Lai), Trung Tây Nguyên (Trung Tây Nguyên) (bao gồm các tỉnh của Đông Liêu và Đông Quảng), Nam Tây Nguyên (Nam Tây Nguyên) (Lâm Đồng). Trung Tây Nguyên có độ cao thấp hơn và do đó có nhiệt độ cao hơn từ hai tiểu vùng khác.

Vùng có diện tích tự nhiên là 54.474 km<sup>2</sup> (chiếm 16,8% tổng diện tích tự nhiên cả nước) với gần 5,7 triệu dân (chiếm 5,9% tổng dân số cả nước), bình quân 104 người/km<sup>2</sup>. Tây Nguyên có 590 km đường biên giới giáp Lào và Campuchia. Do đó, vùng có vị trí chiến lược quan trọng đối với phát triển kinh tế và an ninh quốc phòng của cả nước. Đây là vùng đất đa dân tộc, đa văn hóa, nơi hội tụ, cư trú của 47 dân tộc với những đặc trưng, sắc thái của nhiều tộc người, nhiều địa phương trong cả nước.

Trong 5 tỉnh Tây Nguyên, Lâm Đồng là tỉnh đầu tàu kinh tế, phát triển khá toàn diện, từ việc chuyển dịch cơ cấu kinh tế, phát triển du lịch, đầu tư nông nghiệp công nghệ cao, đến thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài. GRDP bình quân đầu người của Lâm Đồng năm 2017 đạt 54,2 triệu đồng (cao hơn mức bình quân cả nước); tổng thu ngân sách hơn 6 ngàn tỷ đồng, kim ngạch xuất khẩu năm 2017 đạt 552 triệu USD, tăng 22,7% so với năm 2016. Khách du lịch đến Lâm Đồng trong năm 2017 là 5,9 triệu lượt. Kế đến, Đắk Lak cũng có nhiều điểm sáng về kinh tế. Năm 2017, tổng thu ngân sách của Đắk Lak đạt trên 4.679 tỷ đồng; nhiều dự án lớn đăng ký đầu tư như: dự án điện năng lượng mặt trời của Công ty TNHH Xuân Thiện Ninh Bình với nguồn vốn dự kiến 52.985 tỷ đồng; Tập đoàn AES-Hoa Kỳ đăng ký vốn đầu tư khoảng 750 triệu

USD...<sup>24</sup> Các tỉnh còn lại gồm Gia Lai, Đak Nông, Kon Tum các chỉ tiêu kinh tế, xã hội đạt thấp, thu nhập bình quân đầu người kém xa mức bình quân chung cả nước 2.800 USD/người/năm 2019.

Tuy nhiên, Tây Nguyên có lợi điểm về tài nguyên thiên nhiên. Tây Nguyên có đến 2 triệu hecta đất bazan màu mỡ, tức chiếm đến 60% đất bazan cả nước, rất phù hợp với những cây công nghiệp như cà phê, ca cao, hồ tiêu, dâu tằm, trà. Cà phê là cây công nghiệp quan trọng số một ở Tây Nguyên. Diện tích cà phê ở Tây Nguyên là hơn 290 nghìn ha, chiếm 4/5 diện tích cà phê cả nước. Đắk Lắk là tỉnh có diện tích cà phê lớn nhất (170 nghìn ha) và cà phê Buôn Ma Thuột nổi tiếng có chất lượng cao. Tây Nguyên cũng là vùng trồng cao su lớn thứ hai sau Đông Nam Bộ, chủ yếu tại Gia Lai và Đắk Lắk. Tây Nguyên còn là vùng trồng dâu tằm, nuôi tằm tập trung lớn nhất nước ta, nhiều nhất là ở Bảo Lộc Lâm Đồng. Ở đây có liên hiệp các xí nghiệp ươm tơ xuất khẩu lớn nhất Việt Nam.

Việc phân bổ đất đai và tài nguyên không đồng đều đang gây ra nhiều tranh chấp. Trước đây, chính quyền có chủ trương khai thác Tây Nguyên bằng hệ thống các nông lâm trường quốc doanh (thời kỳ trước năm 1993 là các Liên hiệp xí nghiệp nông lâm công nghiệp lớn, đến sau năm 1993 chuyển thành các nông, lâm trường thuộc trung ương hoặc thuộc tỉnh). Các tổ chức kinh tế này trong thực tế bao chiếm gần hết đất đai Tây Nguyên. Ở Đắk Lắk, đến năm 1985, ba xí nghiệp Liên hiệp nông lâm công nghiệp quản lý 1.058.000 hecta tức một nửa địa bàn toàn tỉnh, cộng với 1.600.000 hecta cao su quốc doanh, tính chung quốc doanh quản lý 90% đất đai toàn tỉnh. Ở Gia Lai-Kon Tum con số đó là 60%. Tính chung, năm 1985, khu vực quốc doanh đã quản lý 70% diện tích toàn Tây Nguyên. Sau năm 1993, đã có sự chuyển đổi cơ chế quản lý, nhưng con số này cũng chỉ giảm đi được 26%.<sup>25</sup>

Tài nguyên rừng và diện tích đất lâm nghiệp ở Tây Nguyên đang đứng trước nguy cơ ngày càng suy giảm nghiêm trọng do nhiều nguyên nhân khác nhau, như là một phần nhỏ diện tích rừng sâu chưa có chủ và dân di cư mới đến lập nghiệp xâm lấn rừng để ở và sản xuất (đất nông nghiệp toàn vùng tăng rất nhanh) cũng như nạn phá rừng, khai thác lâm sản trái phép chưa kiểm soát được. Do sự suy giảm tài nguyên rừng nên sản lượng khai thác gỗ giảm không ngừng, từ 600 – 700 nghìn m<sup>3</sup> vào cuối thập kỉ 1980 - đầu thập kỉ 1990, nay

<sup>24</sup> Nhật Cường (2018), *Liên kết vùng trong phát triển kinh tế Tây Nguyên*, Báo Gia Lai, Cơ quan Đảng bộ Đảng cộng sản Việt Nam tỉnh Gia Lai, ngày 11/2/2018

<sup>25</sup> Cơ sở dữ liệu của Chương trình Khoa học và công nghệ trọng điểm cấp Nhà nước KHCN-TN3/11-15

chỉ còn khoảng 200 – 300 nghìn m<sup>3</sup>/năm.<sup>26</sup> Hiện nay, chính quyền địa phương đang có thử nghiệm giao đất, cho thuê đất lâm nghiệp cho các tổ chức, hộ gia đình, cá nhân sử dụng ổn định và giao rừng, khoán bảo vệ rừng cho hộ gia đình và cộng đồng trong buôn, làng.

Nhờ địa thế cao nguyên và nhiều thác nước, nên tài nguyên thủy năng của vùng lớn và được sử dụng ngày càng có hiệu quả hơn. Trước đây đã xây dựng các nhà máy thủy điện Đa Nhim (160.000 kW) trên sông Đa Nhim (thượng nguồn sông Đồng Nai), Dray H'inh (12.000 kW) trên sông Serepôk. Mới đây, công trình thủy điện Yaly (700.000 kW) đưa điện lên lưới từ năm 2000 và đang có dự kiến xây dựng các công trình thủy điện khác như Bon Ron - Đại Ninh, Plây Krông. Tây Nguyên không giàu tài nguyên khoáng sản, chỉ có bôxít với trữ lượng hàng tỉ tấn là đáng kể.

Tây Nguyên có trữ lượng Bô xít khoảng 8 tỉ tấn. Ngày 1 tháng 11 năm 2007, Thủ tướng Chính phủ đã ký quyết định 167 phê duyệt quy hoạch phân vùng, thăm dò, khai thác, chế biến, sử dụng quặng bô xít từ giai đoạn 2007-2015, có xét đến năm 2025. Hiện nay, một số dự án đầu tư một số công trình khai thác bô xít, luyện alumin tại Tây Nguyên đã được triển khai, mang lại kết quả ban đầu. Với đặc thù địa hình, khu vực Tây Nguyên chỉ có giao thông đường bộ và đường hàng không. Vì chi phí cho giao thông hàng không khá cao, do đó, các hoạt động vận chuyển hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế-xã hội chủ yếu tập trung vào đường bộ.

**Bảng 1.2: Một số điểm mạnh, điểm yếu của vùng Tây Nguyên**

<i>Điểm mạnh</i>	<i>Điểm yếu</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sản phẩm có sản lượng lớn và giá trị thương mại cao (cà phê, cao su, tiêu, điều, chè, dứa, gỗ)</li> <li>- Đặc thù khí hậu cao nguyên</li> <li>- Đặc thù văn hóa – dân tộc đa dạng, độc đáo</li> <li>- Có đường biên giới trên bộ với Lào và Campuchia</li> <li>- Lượng tài nguyên khoáng sản phong phú</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Năng lực chế biến thấp</li> <li>- Mạng lưới và năng lực vận tải yếu kém</li> <li>- Dịch vụ hỗ trợ kém phát triển</li> <li>- Chất lượng nhân lực thấp</li> <li>- Trình độ phát triển thấp so với cả nước; nguồn lực vật chất rất hạn chế</li> <li>- Tiềm ẩn bất ổn tôn giáo, sắc tộc, tranh chấp đất đai</li> </ul>

<sup>26</sup> Cơ sở dữ liệu của Chương trình Khoa học và công nghệ trọng điểm cấp Nhà nước KHCN-TN3/11-15

Nguồn: Nghiên cứu của Đề tài

Tây Nguyên là vùng kinh tế nghèo, không giáp biển lại nằm xa các trung tâm kinh tế, nên có những khó khăn nhất định trong thu hút đầu tư và thông thương quốc tế.

Chất lượng nguồn lao động của vùng thấp hơn các vùng khác, phần lớn lao động là người dân tộc bản địa, thiếu kỹ năng, khả năng tiếp nhận và tuân thủ pháp luật kém. Chất lượng nguồn nhân lực thấp không chỉ ảnh hưởng tới hiệu quả kinh tế mà còn tác động tiêu cực đến khả năng liên kết phát triển kinh tế. Về hiệu quả kinh tế, chất lượng lao động thấp khiến năng suất lao động của vùng thấp chỉ bằng 70% mức trung bình của cả nước. Điều này khiến cho các doanh nghiệp phải sử dụng nhiều lao động đến từ các vùng khác. Về mặt liên kết phát triển kinh tế, nguồn nhân lực thấp ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng quản lý và thực hiện các quan hệ hợp tác, các hợp đồng kinh tế, khả năng tiếp thu và ứng dụng khoa học công nghệ. Về khía cạnh tiêu dùng, dân cư ít cùng với trình độ hạn chế khiến thị trường hàng tiêu dùng khó phát triển và ít chịu áp lực trong đổi mới, đa dạng hóa và chuyên biệt hóa sản phẩm.

Mạng lưới giao thông vận tải kết nối các địa phương trong nội vùng Tây Nguyên còn chưa đủ sức (cả về lượng và cả về chất lượng) để có thể tạo điều kiện vật chất cho hoạt động và phát triển hoạt động liên kết kinh tế nội vùng. Điều kiện địa hình và khí hậu đặc thù của vùng Tây Nguyên lại càng làm tăng thêm những khó khăn trong nâng cấp và phát triển hệ thống đường và phương tiện vận tải hàng hóa giữa các địa phương trong vùng. Chất lượng hệ thống đường bộ kết nối các địa phương trong vùng được đánh giá nhìn chung là yếu kém cả về số lượng và cả về chất lượng. Giao thông nông thôn còn nhiều hạn chế, cùng với sự thiếu hụt về các dịch vụ hậu cần, kho bãi khiến người sản xuất khó tiếp cận với các kênh tiêu thụ hiện đại (sàn giao dịch hay các doanh nghiệp có uy tín ở các trung tâm), khó tiếp cận thông tin sản xuất, thị trường và công nghệ. Công nghiệp chế biến khó gắn kết chặt chẽ với vùng nguyên liệu, liên kết giữa khâu chế biến nông sản với khâu sản xuất (trồng) nguyên liệu ít được thiết lập. Việc nâng cấp và phát triển hệ thống đường kết nối các địa phương trong vùng trong tầm nhìn trung và dài hạn (đến 2030) vẫn chủ yếu còn phải dựa vào nguồn đầu tư của Nhà nước với dự báo trong một số năm tới không nhiều khả quan bởi triển vọng phục hồi và tăng trưởng, phát triển của nền kinh tế quốc gia cũng như độ trễ cải thiện cân đối thu - chi của ngân sách quốc gia và niềm tin của đầu tư tư nhân trong đối tác công tư (PPP).

Hệ thống dịch vụ hậu cần về kho bãi tập kết, trung chuyển hàng hóa giữa các địa phương trong vùng như là một hệ thống song hành và có liên quan mật thiết với hệ thống giao thông vận tải trong vùng Tây Nguyên cũng ở trong tình trạng thiếu hụt và yếu kém tương tự. Đây là hệ quả của thực tế liên kết kinh tế với bên ngoài vùng lẫn át, vượt trội liên kết kinh tế nội vùng, làm cho nhu cầu nội vùng về loại dịch vụ này trở nên mờ nhạt. Các hàng hóa ở các tỉnh trong vùng hầu như được chở thẳng theo chuyến hàng bằng phương tiện vận tải đường bộ từ nơi sản xuất đến nơi mua (thường là bên ngoài vùng) với các kho hàng trung chuyển nội vùng mang tính chất nhỏ lẻ, đơn tuyến. Sự yếu kém, thiếu hụt dịch vụ hậu cần về kho bãi là một cản trở đối với phát triển liên kết kinh tế nội vùng ở Tây Nguyên.

Môi trường đầu tư kém hấp dẫn cùng với những khó khăn về điều kiện hạ tầng, nguồn nhân lực, tình hình an ninh chính trị còn nhạy cảm, môi trường kinh doanh còn chưa thực sự thông thoáng, trong điều kiện các nguồn lực từ phía Nhà nước còn hạn chế, gây ra nhiều áp lực về nguồn vốn để đầu tư phát triển Tây Nguyên trong những năm tới.

### **1.3.2. Đặc điểm kinh tế - xã hội vùng Nam Trung Bộ**

Vùng Duyên hải Nam Trung Bộ gồm 8 tỉnh, thành phố, là: Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hoà, Ninh Thuận và Bình Thuận; với diện tích hơn 4,5 triệu ha (tỷ lệ 13,6% so với tổng diện tích cả nước) với trên 10 triệu dân (tỷ lệ 10,7% so với tổng dân số cả nước), bình quân 230 người trên 1 cây số vuông. Vùng có vị trí địa lý kinh tế rất thuận lợi, nằm trên các trục giao thông đường bộ, sắt, đường hàng không và đường biển, gần Tp Hồ Chí Minh và khu tam giác kinh tế trọng điểm miền Đông Nam Bộ; cửa ngõ của Tây Nguyên, của đường xuyên Á ra biển nối với đường hàng hải quốc tế.

**Bảng 1.3: Thông tin cơ bản về Nam Trung Bộ**

<b>STT</b>	<b>Tỉnh</b>	<b>Dân số (người)</b>	<b>Diện tích (km<sup>2</sup>)</b>	<b>Mật độ dân số (người/km<sup>2</sup>)</b>
1	Đà Nẵng	1.235.000	1.285	961
2	Quảng Nam	1.567.890	10.438	150
3	Quảng Ngãi	1.245.500	5.153	242

4	Bình Định	1.486.600	6.850	297
5	Phú Yên	900.000	5.060	178
6	Khánh Hòa	1.278.000	5.217	245
7	Ninh Thuận	600.000	3.358	179
8	Bình Thuận	1.578.226	7.813	202

*Nguồn: NGTK cả nước, NGTK các tỉnh năm 2016.*

Là “mặt tiền” của nước ta nhìn ra Biển Đông, tài nguyên lớn nhất của vùng Nam Trung Bộ là kinh tế biển. Các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ có bờ biển dài hơn 1.000 km, nhiều vũng vịnh, đầm phá, có nhiều tiềm năng nổi trội về biển, đảo, vịnh nước sâu, đất, rừng, di sản văn hóa lịch sử... cho phép phát triển kinh tế tổng hợp với các ngành chủ lực như: du lịch, công nghiệp đóng tàu và dịch vụ hàng hải, khai thác và chế biến thủy sản, dịch vụ hậu cần nghề cá.

- Vùng có nguồn lợi hải sản (chiếm gần 20% sản lượng đánh bắt của cả nước) và nuôi trồng thủy sản, nhất là các loại đặc sản (tôm, tôm hùm, cá mú, ngọc trai...) với diện tích có thể nuôi trồng là 60.000 ha trên các loại thủy vực: mặn, ngọt, lợ. Vùng có thể phát triển ngành khai thác (nuôi trồng, chế biến) thủy sản và chế biến, xuất khẩu thủy sản; có đội ngũ ngư dân có truyền thống đánh bắt hải sản đông đảo.

- Vùng có tiềm năng phát triển vận tải biển trong nước và quốc tế, có chùm cảng nước sâu đảm bảo tàu có trọng tải lớn vào được. Vùng 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.

- Vùng có hạ tầng và nhiều đất xây dựng để xây dựng các khu công nghiệp tập trung gần với các cảng nước sâu là cửa ngõ ra biển cho đường "xuyên Á". Toàn vùng phát triển các ngành công nghiệp chủ lực có quy mô lớn như lọc hóa dầu, năng lượng, lắp ráp ô tô, sửa chữa và đóng mới tàu biển, chế biến nông lâm thủy sản, hóa chất, vật liệu xây dựng, khai khoáng, cơ khí, điện, điện tử, điện lạnh, công nghiệp thông tin, dệt may, da giày... với các sản phẩm chủ lực là hóa dầu, thủy điện, ô tô, hải sản, dệt may, da giày, cao su...



- Vùng có tiềm năng phát triển du lịch. Trên địa bàn tập trung một số di sản thế giới Phố cổ Hội An và Khu di tích Mỹ Sơn (tỉnh Quảng Nam); có nhiều vũng, vịnh, bãi tắm đẹp tầm cỡ quốc tế và các khu bảo tồn thiên nhiên... là điều kiện thuận lợi để phát triển ngành du lịch. Một chuỗi đô thị ven biển đang hình thành như: Chân Mây - Lăng Cô, Đà Nẵng, Hội An, Vạn Tường, Quy Nhơn, Tuy Hòa, Nha Trang, Phan Thiết là cơ sở quan trọng để thiết lập và mở rộng các liên kết kinh tế giữa các địa phương trong Vùng. Các địa phương đã xây dựng một số đoạn tuyến đường du lịch ven biển và năm 2015 đã cơ bản hoàn thành cung đường ven biển dài hơn 500km này.

- Vùng có triển vọng về dầu khí ở thềm lục địa.

**Bảng 1.4: Một số điểm mạnh, điểm yếu của vùng Nam Trung Bộ**

Điểm mạnh	Điểm yếu
Tiềm năng phát triển kinh tế biển (du lịch, khai thác thủy hải sản)	Quy hoạch không đồng bộ, trùng lặp và chồng lấn
Phát triển cụm, khu công nghiệp, khu kinh tế ven biển	Kết cấu hạ tầng vùng không đồng bộ
Tiềm năng hình thành các đô thị lớn ven biển	Trình độ phát triển giữa các địa phương không đồng đều
Di sản văn hóa xếp hạng quốc tế	Liên kết phát triển trong nội vùng còn thấp

Nguồn: Đánh giá của Đề tài

Tuy nhiên, Nam Trung Bộ cũng có nhiều hạn chế:

- Xuất phát điểm nền kinh tế của các địa phương thấp, tích lũy đầu tư nhỏ, hiệu quả đầu tư chưa cao. Tiềm năng, thế mạnh khá tương đồng (biển, du lịch, cảng biển, sân bay, khu kinh tế, nguồn nhân lực dồi dào...); các ngành kinh tế chủ lực tại các khu kinh tế, khu công nghiệp của các địa phương có sự trùng lặp nên địa phương nào cũng bị phân tán nguồn lực đầu tư (cả nhà nước lẫn tư nhân).

- Hạ tầng kinh tế, xã hội còn thiếu, yếu, chưa đồng bộ. Chưa có hệ thống giao thông đường bộ hiện đại, nhất là các tuyến đường cao tốc đáp ứng yêu cầu phát triển. Ngoại trừ các đô thị lớn trong Vùng, trình độ phát triển kinh tế - xã hội vẫn còn khá thấp so với mặt bằng chung cả nước, nhất là chỉ tiêu GDP bình quân trên đầu người, tỷ lệ đô thị hóa, các chỉ tiêu an sinh xã hội. Quy mô thị trường nhỏ, khả năng thanh toán của người dân thấp...

- Doanh nghiệp chủ yếu là doanh nghiệp nhỏ và vừa, năng lực cạnh tranh thấp. Phần lớn các doanh nghiệp mới tham gia vào một số công đoạn của mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu, chưa có nhiều sản phẩm chủ lực có thương hiệu tầm cỡ quốc gia và quốc tế.

- Lao động trong nông nghiệp còn chiếm tỷ trọng khá cao; lao động chưa qua đào tạo còn lớn; tỷ lệ lao động lành nghề, đáp ứng cao yêu cầu doanh nghiệp thấp; thiếu hụt nguồn lao động chất lượng cao, nhất là nguồn nhân lực trình độ cao.

- Đã xuất hiện những xung đột giữa lợi ích địa phương và lợi ích toàn Vùng do các tỉnh đều ưu tiên tập trung phát triển cảng biển, sân bay, khu kinh tế. Phần lớn các địa phương đều có tư duy phát triển dựa trên tiềm năng, thế mạnh của mình. Hơn nữa, các ngành kinh tế chủ lực của các tỉnh có cơ cấu ngành, sản phẩm khá trùng lặp, thiếu các ngành công nghiệp, dịch vụ hỗ trợ.

### ***1.3.3. Chính sách liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ***

Định hướng chiến lược phát triển kinh tế - xã hội cả nước giai đoạn 2001 - 2010 đã nêu "thống nhất quy hoạch phát triển trong cả nước, giữa các vùng, tỉnh, thành phố, tạo sự liên kết trực tiếp về sản xuất, thương mại, đầu tư, giúp đỡ kỹ thuật và nguồn nhân lực..." Vấn đề liên kết vùng, liên vùng và những khía cạnh liên quan đã được đề cập trong một số văn bản chính sách. Các chủ trương, chính sách lớn nhằm phát triển vùng Tây Nguyên trong giai đoạn vừa qua gồm:

- Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 18/01/2002 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên thời kỳ 2001 – 2010. Nghị quyết đã nêu ra nhiệm vụ và các giải pháp thực hiện chuyên môn hóa sản xuất từng vùng, phát triển hệ thống dịch vụ cả đầu vào (vật tư, công nghệ...) và đầu ra (tiêu thụ sản phẩm) cho người dân; phối hợp chặt chẽ giữa các địa phương, các ngành, các địa phương ngoài vùng (các tỉnh ven biển miền Trung, Đông Nam Bộ và các nước láng giềng....).

- Thông báo số 148-TB/TW của Bộ Chính trị ngày 16/7/2004 về tình hình, nhiệm vụ và giải pháp để tiếp tục phát triển vùng Tây Nguyên toàn diện, bền vững.

- Quyết định số 25/2008/QĐ-TTg ngày 05/02/2008 của Thủ tướng Chính phủ về ban hành một số cơ chế chính sách hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội đối với các tỉnh vùng Tây Nguyên đến năm 2010 (điều chỉnh tại Quyết định số 113/2009/QĐ-TTg).

- Quyết định số 936/QĐ-TTg ngày 18/7/2012 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Tây Nguyên đến năm 2020 đã đưa liên kết và hợp tác phát triển như là một giải pháp thực hiện quy hoạch tổng thể vùng Tây Nguyên đến năm 2020.

- Kết luận số 12-KL/TW ngày 24/10/2011 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết 10-NQ/TW của Bộ Chính trị (khóa IX) phát triển vùng Tây Nguyên thời kỳ 2011 - 2020.

- Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 18/2/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành kế hoạch triển khai thực hiện Kết luận số 12-KL/TW ngày 24 tháng 10 năm 2011 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 10-KL/TW của Bộ Chính trị (khóa IX) phát triển vùng Tây Nguyên thời kỳ 2011 - 2020. Theo đó, Thủ tướng yêu cầu 10 bộ, ngành phải phối hợp với Ban Chỉ đạo Tây Nguyên và các địa phương trong năm 2014 - 2015 ban hành 24 chính sách, chương trình phát triển nhằm đảm bảo đạt mục tiêu đề ra tại Kết luận số 12-KL/TW của Bộ Chính trị và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2020 mà Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt trước đó. Quyết định khẳng định việc "xây dựng cơ chế điều phối liên kết vùng Tây Nguyên; quy chế hoạt động điều phối, phối hợp vùng Tây Nguyên với các vùng kinh tế trọng điểm và các vùng khác" là nhiệm vụ ưu tiên hàng đầu nhằm thực hiện Kết luận số 12-KL-TW ngày 24/10/2011 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết 10-NQ/TW của Bộ Chính trị (khóa IX) phát triển vùng Tây Nguyên thời kỳ 2011 - 2020.

- Quyết định số 2162/QĐ-TTg ngày 11/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển du lịch vùng Tây Nguyên đến năm 2020, tầm nhìn năm 2030.

- Quyết định số 1194/QĐ-TTg ngày 22/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng Tây Nguyên đến năm 2030.

- Các quyết định về phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội các tỉnh: Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và Lâm Đồng. Các quyết định về phê duyệt quy hoạch sử dụng đất các tỉnh: Kon Tum, Gia Lai, Đắk

Lắk, Đăk Nông và Lâm Đồng.<sup>27</sup> Ngoài ra, còn có các quyết định về quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của huyện, thị xã, thành phố trực thuộc các tỉnh; quy hoạch phát triển ngành, lĩnh vực, sản phẩm chủ yếu của các tỉnh;...

Ngoài các chủ trương, chính sách có ý nghĩa định hướng lớn trong phát triển vùng Tây Nguyên được đề cập ở trên, trong thời kỳ này còn có các chính sách khuyến khích và phát triển kinh tế vùng Tây Nguyên,

Năm 2002, Ban Chỉ đạo vùng Tây Nguyên được thành lập (nhưng khác với các Ban Chỉ đạo trước đó: là cơ quan chuyên trách do Đảng thành lập). Năm 2012, Ban Chỉ đạo vùng Tây Nguyên cùng với hai Ban Chỉ đạo khác được bổ sung chức năng nhiệm vụ tại Quyết định số 96-QĐ/TW ngày 28/5/2012 của Bộ Chính trị. Trong quyết định này ngoài các nhiệm vụ trước đây là chịu trách nhiệm trước Bộ Chính trị về việc đảm bảo an ninh, quốc phòng, công tác dân tộc, tôn giáo, xây dựng hệ thống chính trị trên địa bàn, các Ban Chỉ đạo còn có nhiệm vụ nghiên cứu, tham mưu, đề xuất với Đảng và Chính phủ về cơ chế, chính sách cùng các giải pháp cần chỉ đạo để thực hiện có hiệu quả nhiệm vụ về liên kết vùng trong phát triển kinh tế - xã hội.

Từ phía các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ, Bộ chính trị đã ban hành Nghị quyết 39-NQ/TW ngày 16/8/2004 của Bộ Chính trị nhằm đẩy mạnh phát triển KT-XH và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Bắc Trung bộ và duyên hải Trung bộ đến năm 2020. Triển khai Nghị quyết 39 của Bộ Chính trị, Chính phủ đã ban hành Quyết định 1114/QĐ-TTg ngày 9/7/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH vùng Bắc Trung bộ và Duyên hải Miền Trung đến năm 2020.

Bảy tỉnh duyên hải miền Trung đã ký kết biên bản Liên kết phát triển vùng duyên hải miền Trung, với mục tiêu: khai thác và phát huy các tiềm năng, thế mạnh của từng địa phương và toàn Vùng góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và phát triển bền vững. Phát triển mạnh các ngành công nghiệp và dịch vụ, trong đó đặc biệt chú trọng phát triển các ngành công nghiệp có hàm lượng kỹ thuật cao, các ngành dịch vụ có giá trị gia tăng lớn, có tầm cỡ khu vực và quốc tế; ưu tiên phát triển kinh tế biển (hạ tầng cảng biển, dịch vụ hàng hải, phát triển đội tàu đánh bắt xa bờ, chế biến và xuất khẩu thủy

---

<sup>27</sup> Quyết định số 581/2011/QĐ-TTg ngày 20/4/2011; Quyết định số 319/2011/QĐ-TTg ngày 20/4/2011; Quyết định số 87/2009/QĐ-TTg ngày 17/6/2009; Quyết định số 1942/2013/QĐ-TTg ngày 22/10/2013; Quyết định số 1462/2011/QĐ-TTg ngày 23/8/2011

Nghị quyết số 54/2013/NQ-CP ngày 17/4/2013; Nghị quyết số 58/2013/NQ-CP ngày 04/5/2013; Nghị quyết số 69/2013/NQ-CP ngày 06/6/2013; Nghị quyết số 84/2013/NQ-CP ngày 15/7/2013; Nghị quyết số 107/2013/NQ-CP ngày 16/9/2013

hải sản), góp phần tạo việc làm, nâng cao mức sống và trình độ dân trí cho các tầng lớp dân cư.

Biên bản liên kết cũng đề ra kế hoạch trước mắt, gồm; ưu tiên tập trung vào một số lĩnh vực chủ yếu, có tính khả thi cao như: phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ liên tỉnh; hạ tầng và sản phẩm du lịch; kinh tế biển và đào tạo nguồn nhân lực phục vụ kinh tế biển; đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, chú trọng nhân lực phục vụ phát triển du lịch; phân công, chuyên môn hóa sản xuất, tiêu thụ sản phẩm, xúc tiến thương mại, đầu tư... nhằm tạo lập không gian kinh tế thống nhất toàn Vùng để cùng phát triển, tăng sức cạnh tranh trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế.

Văn bản ký kết trên là nền tảng cơ sở triển khai chuỗi các chương trình liên kết trong nhiều lĩnh vực chuyên sâu khác: Biên bản ký kết giữa các doanh nghiệp liên kết phát triển du lịch vùng duyên hải miền Trung; Biên bản liên kết đào tạo nguồn nhân lực duyên hải miền Trung; Biên bản Liên kết đào tạo nguồn nhân lực du lịch các tỉnh duyên hải miền Trung; Biên bản Liên kết đào tạo nguồn nhân lực kỹ thuật các tỉnh duyên hải miền Trung; Biên bản Liên kết đào tạo nguồn nhân lực y tế các tỉnh duyên hải miền Trung; Biên bản ký kết Chương trình hợp tác phát triển giữa các Khu công nghiệp, Khu kinh tế, Khu công nghệ cao vùng duyên hải miền Trung.

Tuy nhiên, nội dung liên kết không đề cập đến giải pháp mở rộng hợp tác với các tỉnh Tây Nguyên để phát huy tiềm năng, lợi thế hơn nữa của các vùng.

#### **Hộp 1.1: Nội dung liên kết hợp tác bảy tỉnh duyên hải miền Trung**

*(i) Phân bố lại lực lượng sản xuất, điều chỉnh quy hoạch phát triển phù hợp với thế mạnh của từng địa phương*

- Tiến hành rà soát các quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch ngành, quy hoạch các khu kinh tế, khu công nghiệp của từng địa phương để phân bố lại lực lượng sản xuất theo hướng ưu tiên khai thác tiềm năng, thế mạnh của từng địa phương; liên kết để phát triển các ngành công nghiệp, dịch vụ hỗ trợ, tăng cường các hình thức doanh nghiệp vệ tinh, thuê ngoài; từng bước hạn chế sự trùng lặp về cơ cấu ngành, sản phẩm, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh.

- Liên kết phát triển công nghiệp hỗ trợ nhằm khai thác tiềm năng, thế mạnh về vùng nguyên liệu, lao động, vốn... của các địa phương trong khu vực miền Trung - Tây Nguyên nhằm phục vụ phát triển các ngành công nghiệp chủ lực ở các khu kinh tế, khu công nghệ cao trong Vùng.

- Phát triển mạnh ngành khai thác, nuôi trồng và chế biến thủy sản, nhất là phối hợp đánh bắt hải sản xa bờ; đồng thời cung cấp dịch vụ hậu cần nghề cá. Xây dựng một Trung tâm hải sản của Vùng mang tầm cỡ quốc gia và hướng đến tầm quốc tế.

- Hình thành các trung tâm kinh tế đảo như Cù Lao Chàm, Lý Sơn, Hoàng Sa, Trường Sa; kết hợp kinh tế với quốc phòng, bảo vệ an ninh và chủ quyền quốc gia.

- Đẩy nhanh việc triển khai khu công nghệ cao Đà Nẵng và nâng cao hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế có ý nghĩa động lực gồm Chân Mây - Lăng Cô, Chu Lai, Dung Quất, Nhơn Hội, Nam Phú Yên và Vân Phong.

*(ii) Xây dựng đồng bộ hạ tầng giao thông liên tỉnh và quốc tế, nhất là hạ tầng giao thông đường bộ*

- Hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của từng địa phương, khớp nối với hệ thống giao thông đường bộ liên tỉnh và quốc tế.

- Tìm kiếm cơ chế đầu tư phát triển và tạo bước đột phá trong xúc tiến triển khai những công trình có tầm ảnh hưởng lớn, tạo ra liên kết vùng.

*(iii) Thiết lập không gian kinh tế du lịch vùng thống nhất*

- Hợp tác xây dựng không gian kinh tế du lịch vùng thống nhất

- Xây dựng mới hiện đại một số khu hội chợ, hội nghị, hội thảo quốc tế, khu thể thao tổng hợp ở Huế, Đà Nẵng, Hội An, Quảng Ngãi, Quy Nhơn, Tuy Hòa, Nha Trang đủ tiêu chuẩn để tổ chức các sự kiện văn hóa, thể thao, du lịch, vui chơi giải trí quốc tế, nhất là các môn thể thao mang đặc thù biển.

*(iv) Liên kết đào tạo và phát triển nguồn nhân lực*

- Tập trung đào tạo lao động chất lượng cao đón đầu các ngành công nghiệp công nghệ cao, các ngành dịch vụ có giá trị gia tăng lớn.

- Thu hút nguồn nhân lực trình độ cao, nhất là các chuyên gia hàng đầu có trình độ quốc tế, về làm việc trong các ngành giáo dục - đào tạo, y tế, khoa học công nghệ.

- Tăng cường liên kết giữa các cơ sở đào tạo, cơ sở dạy nghề với các doanh nghiệp, nhất là các Tập đoàn, doanh nghiệp lớn để tăng nhanh quy mô và nâng cao chất lượng dạy nghề.

- Thúc đẩy hợp tác quốc tế trong lĩnh vực phát triển nhân lực, đặc biệt là đào tạo đại học và sau đại học.

*(v) Hợp tác trong việc huy động vốn đầu tư và xây dựng cơ chế chính sách để đầu tư phát triển chung của Vùng*

- Thống nhất kiến nghị Chính phủ về các cơ chế ưu đãi, khuyến khích phát triển các tỉnh, thành phố duyên hải miền Trung.

- Xây dựng cơ chế triển khai các công trình hạ tầng giao thông đường bộ liên tỉnh (các tuyến đường cao tốc, du lịch ven biển) về loại hình dự án, phương án huy động vốn, giải phóng mặt bằng, tiến độ thi công, giải ngân và thanh quyết toán...

- Thu hút đầu tư nước ngoài có định hướng và có chọn lọc vào các lĩnh vực quan trọng: công nghệ cao; công nghiệp phụ trợ công nghệ cao; công nghiệp môi trường... tạo ra các sản phẩm có khả năng cạnh tranh cao để tham gia vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu

- Kiểm soát chặt chẽ việc cấp giấy phép và quản lý các dự án đầu tư sử dụng nhiều năng lượng, tài nguyên; không cấp phép mới hoặc rút giấy phép đối với các dự án sử dụng lãng phí năng lượng, tài nguyên, ô nhiễm môi trường.

*(vi) Phối hợp xúc tiến đầu tư, thương mại và du lịch toàn Vùng*

- Xúc tiến thành lập cổng thông tin điện tử, xây dựng cơ sở dữ liệu kinh tế - xã hội, xác lập thương hiệu (biểu tượng, khẩu hiệu)... dùng chung cho toàn Vùng nghiên cứu nhằm

xây dựng và định vị hình ảnh toàn Vùng trước công chúng và các nhà đầu tư.

- Hoàn thiện hệ thống xúc tiến đầu tư, thương mại, du lịch trong Vùng; tạo ra sự liên kết, phối hợp giữa các tổ chức này, các ngành hàng, các doanh nghiệp với nhau, vừa bảo đảm hài hòa lợi ích của mỗi địa phương, vừa phát huy sức mạnh tổng hợp của toàn Vùng.

*(vii) Cải thiện môi trường kinh doanh và đầu tư, nâng cao năng lực cạnh tranh Vùng*

- Chia sẻ kinh nghiệm giữa các tỉnh, thành phố nhằm tăng cường năng lực điều hành của Chính quyền địa phương đồng thời công khai, minh bạch các chủ trương, chính sách, quy hoạch, kế hoạch phát triển KT - XH của toàn Vùng và từng địa phương thông qua cổng thông tin điện tử của từng địa phương, cổng thông tin điện tử chung của toàn Vùng... nhằm thuận lợi hóa việc tiếp cận thông tin pháp lý cho cộng đồng doanh nghiệp trong và ngoài nước.

- Đa dạng hóa các loại hình liên kết kinh tế gồm liên kết toàn Vùng, liên kết giữa các địa phương trong Vùng, liên kết giữa các khu kinh tế, khu công nghệ cao với nhau, liên kết giữa Vùng với các địa phương, khu vực trong cả nước, liên kết quốc tế... thông qua các biên bản ghi nhớ, cam kết trách nhiệm, các quy chế hoạt động hoặc các hợp đồng liên kết.

- Tổ chức định kỳ Hội nghị phát triển vùng các tỉnh miền Trung nhằm thu hút được nhiều ý kiến đa dạng, nhiều chiều từ các nhà quản lý, các chuyên gia, các nhà nghiên cứu và các doanh nghiệp, là cơ sở tham khảo quan trọng để các tỉnh, thành phố trong Vùng hoạch định chính sách.

*(viii) Xây dựng hệ thống thông tin và trao đổi thông tin kinh tế - xã hội; đầu tư trên địa bàn*

- Xây dựng và cập nhật thường xuyên cơ sở dữ liệu vùng về GDP; cơ cấu kinh tế; dân số và nguồn nhân lực; thu chi ngân sách nhà nước; tổng vốn đầu tư phát triển; kim ngạch xuất nhập khẩu; tình hình đầu tư trong các khu kinh tế, khu công nghiệp, khu công nghệ cao; kết cấu hạ tầng giao thông liên tỉnh và quốc tế hạ tầng viễn thông - CNTT; tốc độ đô thị hóa; lao động, việc làm; tỷ lệ hộ nghèo; y tế; giáo dục đào tạo,...nhằm so sánh với các vùng kinh tế khác và cả nước.

- Trao đổi thông tin kinh tế - xã hội giữa các địa phương trong Vùng về tình hình phát triển, các khó khăn vướng mắc, các yêu cầu hỗ trợ, hợp tác...

*(ix) Hợp tác bảo vệ môi trường, ứng phó với thiên tai và biến đổi khí hậu.*

- Phối hợp khai thác và bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, nhất là tài nguyên biển, tài nguyên du lịch.

- Phối hợp trong việc xử lý chất thải, đặc biệt chất thải rắn.

- Phối hợp ứng phó biến đổi khí hậu; hình thành hệ thống quan trắc cảnh báo thiên tai sớm, chia sẻ thông tin để phòng chống, giảm nhẹ thiên tai bão lụt, hỗ trợ khắc phục các thảm họa.

Nguồn: Biên bản liên kết hợp tác bảy tỉnh duyên hải miền Trung

Để triển khai các hoạt động Liên kết vùng duyên hải miền Trung, Lãnh đạo 07 tỉnh/thành phố đã thống nhất hình thành các cơ quan, đơn vị tham gia điều hành các hoạt động Liên kết Vùng gồm:

(i) *Ban điều phối Vùng*: với thành phần là các đồng chí Bí thư tỉnh/thành ủy và chủ tịch UBND tỉnh/thành phố, trưởng Nhóm Tư vấn Hợp tác phát triển Vùng và chủ tịch Hội đồng quản lý Quỹ Nghiên cứu Phát triển miền Trung trực tiếp chỉ đạo, lãnh đạo xây dựng các chương trình hành động cụ thể để triển khai thực hiện các nội dung về Liên kết Vùng đã ký kết.

(ii) *Nhóm Tư vấn hợp tác phát triển Vùng*: gồm nhà khoa học, chuyên gia thuộc các Viện, trường đại học trong cả nước; là bộ phận nghiên cứu đánh giá thực trạng, đề xuất các giải pháp, luận cứ khoa học thực hiện việc Liên kết phát triển Vùng bền vững; là đơn vị đầu mối tham mưu giúp Ban Điều phối Vùng, lãnh đạo các địa phương chỉ đạo, tư vấn cơ chế, chính sách thúc đẩy phát triển Kinh tế – xã hội Vùng.

(iii) *Quỹ Nghiên cứu phát triển miền Trung*: hình thành từ nguồn đóng góp của các địa phương trong Vùng, sự tài trợ của Ngân hàng TMCP Đầu tư và Phát triển Việt Nam (BIDV) và sự ủng hộ từ các tổ chức, doanh nghiệp trong cả nước nhằm mục đích phục vụ kinh phí hoạt động của Ban điều phối Vùng, công tác nghiên cứu của Nhóm Tư vấn và các hoạt động chung của Vùng. Cơ cấu tổ chức của Quỹ gồm Hội đồng quản lý Quỹ và Ban Giám đốc điều hành.

(iv) *Trung tâm Tư vấn – Nghiên cứu Phát triển miền Trung (Viện Nghiên cứu Phát triển Kinh tế Xã hội Đà Nẵng)*: là cơ quan thường trực và giúp việc Ban Điều phối và Nhóm Tư vấn Hợp tác phát triển Vùng; theo dõi và tổng hợp tình hình phát triển Kinh tế – Xã hội và triển khai các hoạt động liên kết phát triển Vùng

Nhìn chung có thể thấy nội dung liên kết phát triển vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ ngày càng được thể hiện rõ ràng hơn trong thể chế chính sách. Từ chủ trương phát triển vùng, liên kết các địa phương trong phát triển kinh tế, các văn bản chính sách lớn trong giai đoạn này đều có quy định/yêu cầu các địa phương, các bộ, ngành phối hợp trong quá trình tổ chức thực hiện. Tuy nhiên, có thể thấy một số khoảng trống của các chính sách hiện nay gồm:

*Một là*, các chính sách, cơ chế hiện nay mới chỉ tập trung chủ yếu vào hợp tác nội vùng (đối với Tây Nguyên và cả đối với duyên hải Nam Trung Bộ). Điều này xuất phát từ thực tế là ngay cả hợp tác nội vùng Tây Nguyên và



giữa các tỉnh Nam Trung Bộ với nhau vẫn còn lỏng lẻo, yếu kém và chưa hiệu quả.

*Hai là*, nhu cầu liên kết liên vùng, cụ thể là liên kết kinh tế với các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ, chủ yếu xuất phát từ phía các tỉnh và vùng Tây Nguyên; được đề cập nhiều trong các chính sách phát triển vùng Tây Nguyên, chứ không phải trong các chính sách phát triển vùng duyên hải Nam Trung Bộ. Bằng chứng là mặc dù bảy tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ đã thiết lập được một cơ chế hợp tác song hợp tác này đã không mở rộng ra tới vùng Tây Nguyên.

*Ba là*, việc thực hiện các chính sách còn chậm; nhiều chính sách thúc đẩy liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ chưa được triển khai hiệu quả hoặc mới chỉ nằm trên giấy tờ. Các hoạt động chính mới chỉ là tổ chức một số cuộc Hội thảo khoa học; ký kết các biên bản nhằm khuyến khích các địa phương, doanh nghiệp tăng cường sự liên kết hợp tác; thực hiện một số đề tài khoa học.

Nguyên nhân chủ yếu là thiếu nguồn lực cần thiết; sự vào cuộc chưa mạnh mẽ của chính quyền địa phương và sự thờ ơ của doanh nghiệp.

#### ***1.3.4. Đánh giá tiềm năng liên kết kinh tế vùng 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.<sup>28</sup> Nằm giữa hai đầu đất nước được nối liền bởi hệ thống giao thông đường sắt, đường bộ, đường thủy, đường không, khi liên kết với nhau, khu vực Tây Nguyên – duyên hải Nam Trung Bộ khi liên kết với nhau sẽ có thêm nhiều tiềm năng, lợi thế để phát triển kinh tế, mở rộng hợp tác với bên ngoài.

Điều kiện tự nhiên ở khu vực Tây Nguyên – duyên hải Nam Trung Bộ tạo ra nhiều lợi thế để nâng tầm phát triển dịch vụ và du lịch của mỗi vùng. Vùng duyên hải Nam Trung Bộ là cửa ngõ ra biển cho Tây Nguyên. Ngược lại, Tây Nguyên là cửa ngõ để xuất khẩu hàng hóa, dịch vụ sang một số tỉnh của Campuchia và Lào; là nguồn cung hàng hóa và các sản phẩm như nông nghiệp, tài nguyên khoáng sản. Do vậy, liên kết hai vùng sẽ góp phần thúc đẩy dịch vụ vận tải biển, dịch vụ logistics, hình thành các kho ngoại quan trung

---

<sup>28</sup> <http://dangcongsan.vn/kinh-te/duyen-hai-nam-trung-bo-va-tay-nguyen-huong-toi-phat-trien-nong-thon-toan-dien-ben-vung-534332.html>

chuyển hàng hóa cho các nước khu vực; 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. Do vậy, liên kết kinh tế Tây Nguyên – duyên hải Nam Trung Bộ sẽ góp phần làm phong phú thêm các sản phẩm và giá trị du lịch thông qua việc xây dựng các hình thức du lịch, các tuyến du lịch mới như: biển với núi rừng; danh lam thắng cảnh với văn hóa lịch sử; nông nghiệp kết hợp với du lịch; du lịch kết hợp với nghỉ dưỡng, chữa bệnh, v.v.

Vùng Tây Nguyên có lợi thế trong phát triển lĩnh vực nông nghiệp. Vùng duyên hải Nam Trung bộ là 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.

Đối với các vùng xung quanh, Tây Nguyên có mối liên kết đặc biệt xét cả về tất yếu cũng như cả về nhu cầu phát triển của chính Tây Nguyên và của các địa phương thuộc các vùng xung quanh, trước hết cần phải là vùng Duyên hải Nam Trung bộ. Trên thực tế các địa phương vùng Tây Nguyên hiện đang có các hoạt động liên kết phát triển với nhiều địa phương 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 có thể bù đắp được 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; có khả năng cung cấp các sản phẩm hàng hóa, dịch vụ mà Tây Nguyên cần cho nhu cầu phát triển. Tuy nhiên, 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.

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.

**Bảng 1.5: Kết nối tiềm năng phát triển Tây Nguyên và Nam Trung Bộ**

- Nông, lâm, ngư nghiệp: nông nghiệp, lâm nghiệp vùng Tây Nguyên và ngư nghiệp của vùng Nam Trung Bộ
  - Du lịch: du lịch văn hóa Tây Nguyên và văn hóa Nam Trung Bộ; du lịch biển Nam Trung Bộ và du lịch;
  - Kết nối phát triển hành lang kinh tế từ cửa khẩu trên bộ (Tây Nguyên) đến các cảng biển (Nam Trung Bộ): phát triển thương mại xuyên biên giới và tăng cường thương mại với khu vực và thế giới;
  - Kết nối nguồn nhân lực Tây Nguyên – Nam Trung Bộ: thông qua mạng lưới các trường đại học, cao đẳng, dạy nghề
- Nguồn: Nghiên cứu của Đề tài

Trong quá trình thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 – 2020, các vùng duyên hải miền Trung - Tây Nguyên đã đạt nhiều thành tựu tích cực trên các lĩnh vực của đời sống xã hội: phát triển kinh tế gắn với bảo vệ môi trường; phát triển văn hóa, giáo dục, đào tạo, khoa học và công nghệ; y tế- chăm sóc khỏe, lao động- việc làm, dân số và kế hoạch hóa gia đình đảm bảo an sinh xã hội,...

Tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn khu vực giai đoạn 2011 - 2018 luôn được duy trì ở mức cao, trung bình hàng năm đạt trên 11,0%/năm, cao hơn đáng kể mức tăng trưởng trung bình chung của cả nước (6,81%/năm). Các ngành kinh tế trong khu vực đều phát triển khá tốt; cơ cấu kinh tế ngành dần chuyển dịch theo hướng tích cực với tỷ trọng đóng góp của các ngành công nghiệp, dịch vụ tăng dần; cơ cấu kinh tế theo thành phần sở hữu chuyển dịch theo hướng tiến bộ với sự đóng góp chủ đạo của khu vực kinh tế dân doanh, sự đóng góp của khu vực kinh tế nhà nước giảm dần về mặt tỷ trọng.

Về cơ cấu kinh tế theo ngành, tỷ trọng trong GDP toàn vùng của nhóm ngành nông nghiệp giảm mạnh theo thời gian, từ khoảng 29,0% năm 2001 xuống còn gần 15,0% vào năm 2018. Tỷ trọng của ngành công nghiệp tăng từ khoảng 31% năm 2011 lên trên 40,5% năm 2018. Tỷ trọng trong GDP toàn khu vực của nhóm ngành dịch vụ năm 2018 đạt khoảng 44,5%, cao hơn cả

mức đóng góp của ngành công nghiệp. Như vậy, công nghiệp và dịch vụ đã dần trở thành đầu tàu cho tăng trưởng kinh tế toàn khu vực.

Tỷ lệ nghèo thu nhập và nghèo đa chiều của các tỉnh trong khu vực đều giảm đáng kể. Giai đoạn 2012 - 2016, nghèo đa chiều giảm từ 16,3% xuống 8,2% ở vùng duyên hải miền Trung; ở Tây Nguyên giảm từ 31,8% xuống 26,4%<sup>29</sup>. Tỷ lệ thất nghiệp, thiếu việc làm toàn vùng có xu hướng giảm trong giai đoạn 2010-2017, nhất là các tỉnh Tây Nguyên<sup>30</sup>. Tỷ lệ lao động qua đào tạo tăng, nhất là lao động nữ, lao động người dân tộc thiểu số. Bước đầu gắn tạo việc làm với chuyển dịch cơ cấu kinh tế, đào tạo nguồn nhân lực theo hướng tiến bộ.

Tuy nhiên, 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. Trong các quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch phát triển đô thị và kế hoạch 5 năm phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong khu vực chưa cho thấy ý tưởng liên kết phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ tài nguyên, môi trường thể hiện rõ ràng; liên kết kinh tế chưa trở thành mục tiêu, yêu cầu phát triển kinh tế với các biện pháp tổ chức thực hiện cụ thể. Hiện nay, một số địa phương ở hai vùng cũng đã triển khai liên kết hợp tác song phương trong lĩnh vực phát triển kinh tế thông qua hình thức ký kết văn bản hợp tác, đặc biệt là liên kết phát triển du lịch, phương thức sản xuất mới trong lĩnh vực nông nghiệp,...song hiệu quả chưa cao và việc triển khai các thỏa thuận hợp tác trên thực tế còn rất chậm.

Nếu xét theo chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, chênh lệch giữa các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên là tương đối lớn. Đà Nẵng, Quảng Nam được xếp hạng thuộc nhóm tốt; song Đắk Nông đứng cuối bảng xếp hạng.

**Bảng 1.6: Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh của các tỉnh Tây Nguyên và Nam Trung Bộ**

TT	Tây Nguyên	Điểm số	Xếp hạng/63 tỉnh, thành phố
1	Kon Tum	60,63	59

<sup>29</sup> Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam, Bộ Lao động, thương binh và xã hội và UNDP Việt Nam (2018), *Báo cáo nghèo đa chiều ở Việt Nam - Giảm nghèo ở tất cả các chiều cạnh để đảm bảo cuộc sống có chất lượng cho mọi người*, Hà Nội, tr.50

<sup>30</sup> Ở Tây Nguyên, tỷ lệ thất nghiệp giảm từ 2,15% (2010) xuống còn 1,05% (2017)

2	Gia Lai	63,08	33
3	Đak Lak	62,48	40
4	Đak Nông	58,16	63
5	Lâm Đồng	63,79	27
<b>TT</b>	<b>Nam Trung Bộ</b>		
1	Đà Nẵng	67,65	5
2	Quảng Nam	65,85	7
3	Quảng Ngãi	62,40	41
4	Bình Định	64,04	20
5	Phú Yên	61,69	51
6	Khánh Hòa	64,42	17
7	Ninh Thuận	62,21	43
8	Bình Thuận	64,0	22

Nguồn: Báo cáo Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh của Việt Nam 2018

Mặc dù tăng trưởng kinh tế của các tỉnh duyên hải miền Trung và Tây Nguyên luôn đạt tốc độ cao và ổn định, song quy mô nền kinh tế còn khá nhỏ. Giáo dục và đào tạo chưa góp phần nâng cao chỉ số phát triển con người. Tỷ lệ nghèo về thu nhập - chi tiêu, nghèo đa chiều của vùng vẫn đang ở mức cao hơn bình quân cả nước.<sup>31</sup> Tình trạng nghèo ở vùng sâu, vùng xa, vùng miền núi và trong các dân tộc thiểu số còn khá nghiêm trọng.<sup>32</sup> Chênh lệch giàu/nghèo, phân hóa xã hội đang có xu hướng tăng cao, nhất là ở Tây Nguyên.<sup>33</sup> Năm 2018, GDP bình quân đầu người của Tây Nguyên đạt 1658 USD thấp hơn mức trung bình cả nước.<sup>34</sup>

- Chất lượng nguồn nhân lực, nguồn lao động của vùng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh, bền vững. Tỷ lệ lao động đã qua đào tạo của vùng vẫn thấp hơn bình quân cả nước. Tại Tây Nguyên, tỷ lệ lao động qua đào tạo mới đạt 13,3%; xã có trường phổ thông trung học mới chiếm tỷ lệ 17,83%.<sup>35</sup> Tỷ lệ thất nghiệp, thiếu việc làm ở khu vực thành thị vùng Bắc Trung bộ và duyên hải miền Trung đang ở mức cao hơn bình quân cả nước.<sup>36</sup>

<sup>31</sup> Năm 2016, tỷ lệ nghèo về thu nhập, chi tiêu của vùng Bắc Trung bộ và duyên hải miền Trung là 9,1%, Tây Nguyên là 9,1%; cao hơn bình quân cả nước là 5,8% .

<sup>32</sup> Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội, UNDP Việt Nam (2018), *Báo cáo nghèo đa chiều ở Việt Nam - Giảm nghèo ở tất cả các chiều cạnh để đảm bảo cuộc sống có chất lượng cho mọi người*, Hà Nội

<sup>33</sup> Hệ số GINI ở Tây Nguyên năm 2016 là 0,439, cao hơn bình quân cả nước (0,431); và đang có xu hướng tăng

<sup>34</sup> Kết quả điều tra tình hình kinh tế-xã hội của Tổng cục thống kê và Ủy ban Dân tộc (2018) và Tập tư liệu kinh tế - xã hội vùng Tây Nguyên 2001- 2015 của Ban chỉ đạo Tây Nguyên (2017)

<sup>35</sup> Kết quả điều tra tình hình kinh tế-xã hội của Tổng cục thống kê và Ủy ban Dân tộc (2018) và Tập tư liệu kinh tế - xã hội vùng Tây Nguyên 2001- 2015 của Ban chỉ đạo Tây Nguyên (2017)

<sup>36</sup> Năm 2017 là 4% so với mức bình quân cả nước là 3,18%

Miền Trung - Tây Nguyên nói chung, duyên hải Nam Trung Bộ - Tây Nguyên nói riêng, vẫn là một trong những vùng kém phát triển về y tế - chăm sóc sức khỏe. Việc cung cấp các dịch vụ y tế - chăm sóc sức khỏe có chất lượng đến người dân, nhất là ở vùng sâu, vùng xa, vùng miền núi biên giới, hải đảo, vùng dân tộc thiểu số còn nhiều khó khăn. Đây là một trong những nguyên nhân chủ yếu làm cho tuổi thọ bình quân của người dân trong vùng, nhất là của các dân tộc thiểu số chậm được nâng lên.<sup>37</sup> Tốc độ tăng dân số tự nhiên, tình trạng sức khỏe sinh sản, sức khỏe bà mẹ, trẻ em của toàn vùng chưa đạt yêu cầu Chiến lược đề ra.<sup>38</sup> Các chỉ báo khác có liên quan đến dân số như tỷ suất sinh, tỷ suất chế của trẻ em dưới 1 tuổi,...đều ở mức cao hơn so với bình quân cả nước nói lên chất lượng dân số vùng vẫn còn những hạn chế. Điều đáng lưu ý là ở vùng miền núi, vùng dân tộc thiểu số các chỉ báo này đều đang ở mức cao.

Phát triển du lịch được đa số các tỉnh duyên hải miền Trung và Tây Nguyên xác định là ngành kinh tế mũi nhọn nhưng hiện nay đang gặp nhiều thách thức. Năm 2018, các tỉnh này đón 60% tổng lượt khách du lịch cả nước, nhưng chỉ chiếm 18,75% tổng thu nhập từ du lịch của quốc gia. Phát triển du lịch của các tỉnh duyên hải miền Trung và Tây Nguyên chủ yếu theo chiều rộng với sự đóng góp bởi việc gia tăng các yếu tố vốn, thâm dụng lao động và khai thác tài nguyên thiên nhiên. Trong khi đó, công nghiệp trong vùng chủ yếu gồm những ngành công nghiệp gia công, với nguyên liệu chủ yếu dựa vào nhập khẩu, do đó giá trị tăng thêm của các sản phẩm khá thấp.

Tính đến cuối năm 2018, toàn vùng duyên hải miền Trung và Tây Nguyên chỉ thu hút được 1.709 dự án FDI với tổng vốn đăng ký 32,31 tỷ USD, chiếm 8,7% tổng số dự án và 11,6% tổng vốn FDI đăng ký còn hiệu lực tại Việt Nam. Như vậy, lượng vốn FDI chảy vào vùng rất thấp, chưa tương xứng với tiềm năng vốn có của vùng, nhất là lợi thế về phát triển du lịch và kinh tế biển. Đặc biệt, trình độ công nghệ sản xuất của nền kinh tế vùng còn lạc hậu, có xuất xứ chủ yếu từ các nước đang phát triển nên chất lượng chỉ đạt mức trung bình, thiếu hẳn công nghệ có xuất xứ từ những quốc gia phát triển có trình độ khoa học công nghệ hiện đại. Do đó, các khu công nghiệp chưa thực sự đảm bảo yêu cầu xử lý chất thải cả về chất lượng và số lượng. Đây là thách

---

<sup>37</sup> Năm 2016, tuổi thọ bình quân vùng Bắc Trung bộ - duyên hải miền Trung là 72,8; Tây Nguyên là 70,1 - thấp hơn mức 73,4 tuổi bình quân cả nước.

<sup>38</sup> Năm 2017, tỷ lệ tăng dân số tự nhiên của vùng Bắc Trung bộ và duyên hải miền Trung là 8,1‰, của Tây Nguyên là 11,3‰ cao hơn mức bình quân cả nước là 8,1‰

thức về môi trường trong phát triển bền vững ở các tỉnh vùng duyên hải miền Trung và Tây Nguyên trong thời gian tới.

**Bảng 1.7: Tỷ lệ hộ nghèo thu nhập và chi tiêu cả nước và phân theo vùng**

*Đơn vị tính: %*

	2012	2013	2014	2015	2016
CẢ NƯỚC	11,1	9,8	8,4	7,0	5,8
Đồng bằng sông Hồng	6,0	4,9	4,0	3,2	2,4
Trung du và miền núi phía Bắc	23,8	21,9	18,4	16,0	13,8
Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung (DHMT)	16,1	14,0	11,8	9,8	8,0
Tây Nguyên	17,8	16,2	13,8	11,3	9,1
Đông Nam Bộ	1,3	1,1	1,0	0,7	0,6
Đồng bằng sông Cửu Long	10,1	9,2	7,9	6,5	5,2

Nguồn: Tổng hợp và tính toán từ <https://www.gso.gov.vn/Default.aspx?tabid=217>

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. Hiệu quả đầu tư công còn thấp, đặc biệt là đầu tư công cho hệ thống cảng biển, sân bay, khu kinh tế trong vùng đều mang tính dàn trải, dẫn đến cạnh tranh chồng chéo giữa các tỉnh thành trong khu vực. Trong khi đó, các mối liên kết kinh tế giữa các địa phương nội vùng còn khá lỏng lẻo, các chuỗi giá trị sản xuất chủ yếu hình thành mang tính tự phát; vai trò của chính quyền địa phương trong thiết lập các liên kết kinh tế nội vùng còn khá mờ nhạt. Phát triển kinh tế-xã hội ở các địa phương trong vùng, không những chưa huy động đủ các nguồn lực mà còn tình trạng dàn trải, xé nhỏ các nguồn lực dẫn tới sự lãng phí lớn. Trong bối cảnh thiếu nguồn lực đầu tư, nhiều địa phương trong vùng chưa xác định các chính sách và giải pháp mang tính đột phá để tập trung nguồn lực nên hiệu quả đầu tư cho phát triển chưa cao. Đặc biệt, sự liên kết trong phát triển một số lĩnh vực có nhiều tiềm năng như du lịch với tư duy cục bộ địa phương và địa giới hành chính đóng khung của từng địa phương nội vùng đã cản trở sự phát triển thống nhất toàn 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. Kết quả khảo sát vào năm 2017 của Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương (CIEM) cho thấy, chỉ có 9,9% doanh nghiệp thực hiện hoạt động nghiên cứu và phát triển. Các doanh nghiệp trong vùng chưa được chú trọng đến hoạt động đầu tư cho nghiên cứu và phát triển. Việc phát triển công nghệ doanh nghiệp chủ yếu dựa vào hoạt động đổi mới, cải tiến công nghệ thông qua mua sắm công nghệ, lệ thuộc vào các công nghệ mua sẵn, chưa chủ động triển khai các hoạt động nghiên cứu và ứng dụng để đáp ứng kịp thời những yêu cầu của hoạt động sản xuất.

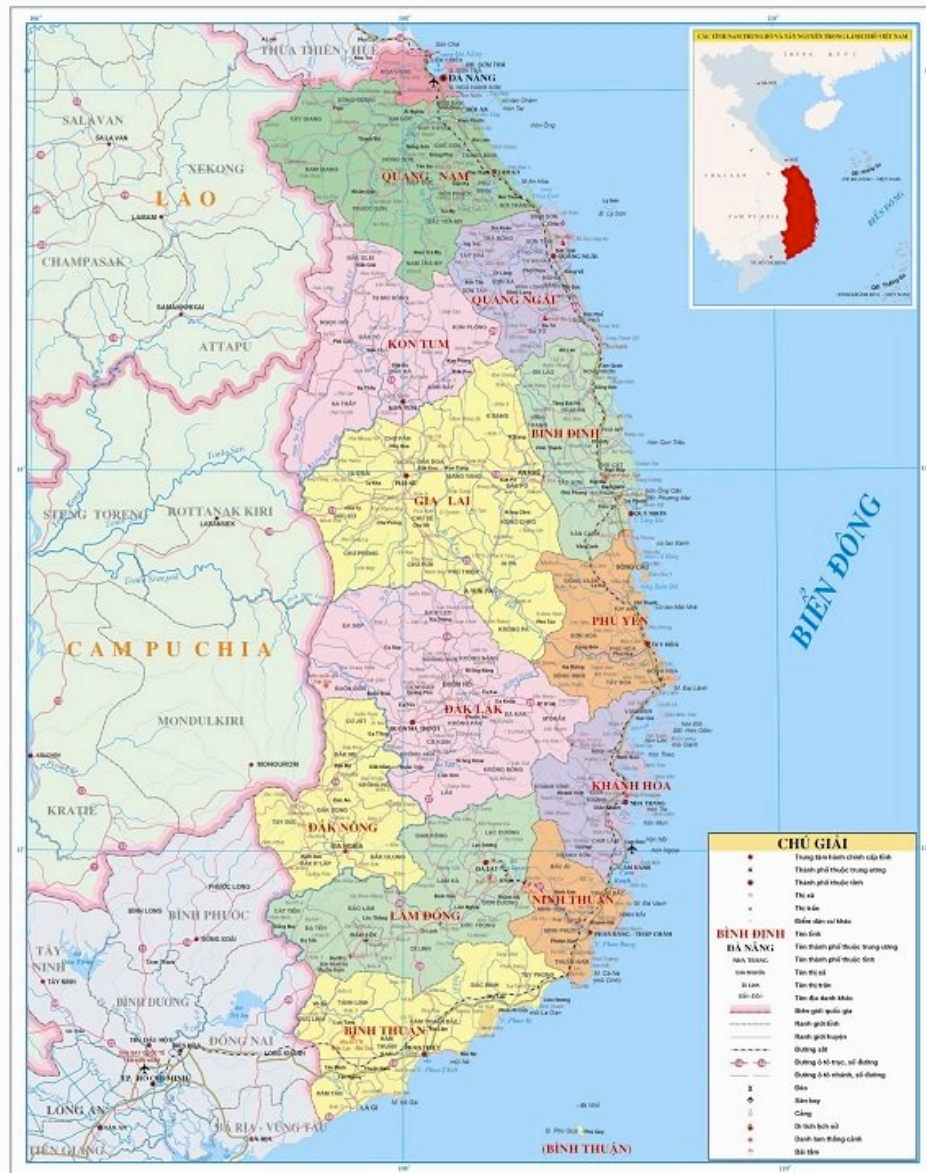
*Năm là*, toàn vùng đang đối diện với sự thiếu hụt rất lớn về nguồn lực phi tự nhiên<sup>39</sup> cho phát triển, tuy nhiên việc tạo lập, phát triển những nguồn lực phi tự nhiên này đòi hỏi những chi phí lớn, trình độ cao trong quản lý, sử dụng. Vì vậy, thách thức lớn trong phát triển đặt ra đối với 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.

---

<sup>39</sup> Các nguồn lực phi tự nhiên mà vùng thiếu hụt như sức mua, nguồn nhân lực chất lượng, kết cấu hạ tầng “cứng” và “mềm”,...



**Hình 1.4: Bản đồ khu vực các tỉnh Nam Trung bộ và Tây Nguyên**



Nguồn: Cục đo đạc và bản đồ Việt Nam

## **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 các tỉnh Nam Trung Bộ trong lĩnh vực hạ tầng giao thông**

#### ***2.1.1. Hạ tầng giao thông trong tiến trình hội nhập của Việt Nam***

Việt Nam hiện là một trong những nền kinh tế mở nhất toàn cầu với tỷ lệ thương mại trên GDP trên 200% vào năm 2019. Đến nay (2019), Việt Nam đã thiết lập quan hệ ngoại giao với hơn 180 nước và 70 vùng lãnh thổ, mở rộng quan hệ thương mại, xuất khẩu hàng hoá tới trên 230 thị trường của các nước và vùng lãnh thổ, ký kết trên 90 Hiệp định thương mại song phương, gần 60 Hiệp định khuyến khích và bảo hộ đầu tư, 54 Hiệp định chống đánh thuế hai lần và nhiều Hiệp định hợp tác về văn hoá song phương với các nước và các tổ chức quốc tế. Đến năm 2019, đã có 80 quốc gia và vùng lãnh thổ có dự án đầu tư tại Việt Nam; đạt trên 230 thị trường xuất khẩu hàng hóa với cơ cấu đa dạng. Cùng với việc góp phần cung ứng nguồn lực vốn, kỹ thuật cho mô hình phát triển Việt Nam, hội nhập cũng góp phần tích cực vào việc nâng cao chất lượng nhân lực thông qua xuất khẩu lao động và đào tạo tại nước ngoài. Đặc biệt, trong những năm gần đây, Việt Nam đã tích cực tham gia đàm phán, ký kết các Hiệp định thương mại tự do (FTA). Trong bối cảnh hệ thống thương mại đa biên đang gặp phải những khó khăn nhất định, sự phát triển hợp tác kinh tế song phương và khu vực, thể hiện qua việc hình thành các FTA là một sự hỗ trợ quan trọng cho mục tiêu tự do hoá thương mại và đầu tư đa phương trên phạm vi toàn cầu hiện nay.

Việt Nam đang có cơ hội tốt để trở thành cửa ngõ của một khu vực phát triển năng động, tiếp cận với các thị trường lớn của thế giới khi thiết lập được một mạng lưới FTA rộng khắp. Tuy nhiên, đây cũng là địa bàn cạnh tranh chiến lược gay gắt giữa các cường quốc, thể hiện qua những sáng kiến và kế hoạch lớn như Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương tự do và rộng mở, Vành Đai con đường, v.v. buộc các nước vừa và nhỏ phải lựa chọn đối sách tham gia.

Trong không gian khu vực, theo cam kết của Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN (ATIGA), Việt Nam và các nước ASEAN đã xóa bỏ hoàn

toàn hàng rào thuế quan.<sup>40</sup> Ngoài tự do hóa thuế quan, các nước ASEAN cũng đang triển khai các biện pháp tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại của các doanh nghiệp như cơ chế tự chứng nhận xuất xứ, cơ chế hải quan một cửa v.v...các thỏa thuận công nhận lẫn nhau (MRA) về tiêu chuẩn trong các lĩnh vực điện-điện tử, cao su, thực phẩm chế biến sẵn, dược phẩm và thiết bị y tế v.v. Các nước ASEAN đã ký kết xong Nghị định thư thực hiện Gói cam kết dịch vụ thứ 10 thuộc Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ (AFAS-10) và kết thúc đàm phán Hiệp định Thương mại dịch vụ ASEAN (ATISA). Về đầu tư, sau nhiều nỗ lực thực thi Khu vực đầu tư ASEAN và Hiệp định Đầu tư toàn diện ASEAN (ACIA), năm 2017, các nước ASEAN đã ký kết Nghị định thư thứ hai và thứ ba sửa đổi ACIA và ký Nghị định thư thứ tư sửa đổi Hiệp định này vào năm 2019.<sup>41</sup> Việt Nam và các nước ASEAN đã đạt được những tiến bộ cụ thể hơn trong việc thực thi các lĩnh vực mới, như các hoạt động chuẩn bị cho cách mạng công nghiệp 4.0, thương mại điện tử và phát huy vai trò của Cộng đồng kinh tế ASEAN vào việc đạt được mục tiêu phát triển bền vững qua việc ký kết Hiệp định ASEAN về Thương mại điện tử, thông qua Khung Hội nhập số ASEAN, xây dựng Quy tắc ứng xử về xây dựng xanh của ASEAN, v.v. Việt Nam đã phối hợp với các nước thành viên ASEAN khác triển khai các thủ tục cần thiết và hoàn thành việc ký kết Hiệp định Thương mại tự do giữa ASEAN với nhiều đối tác khác như Hồng Kông, Liên minh Kinh tế Á – Âu, nâng cấp Hiệp định Thương mại tự do ASEAN – Ôtx-trây-lia – Niu Di-lân, sửa đổi Hiệp định Đối tác Kinh tế ASEAN – Nhật Bản, v.v.

Bối cảnh hội nhập của Việt Nam đặt ra ba yêu cầu kết nối quan trọng của mạng lưới hạ tầng giao thông vận tải:

*Một là*, tăng cường kết nối với nền kinh tế toàn cầu, với ưu tiên là các nền kinh tế lớn, các thị trường lớn và phát triển, theo hướng đa dạng hoá các đối tác thương mại, đầu tư.

*Hai là*, tăng cường kết nối với ASEAN và Tiểu vùng sông Mêkông, ưu tiên quan trọng hàng đầu của Việt Nam trong hội nhập khu vực.

---

<sup>40</sup> đến năm 2018, các nước ASEAN-6 đã xóa bỏ khoảng 99,2% số dòng thuế và các nước gia nhập sau là Cam-pu-chia, Lào, My-an-ma và Việt Nam đã xóa bỏ khoảng 90,9% số dòng thuế; tỷ lệ tự do hóa thuế quan của Việt Nam trong nội khối ASEAN đạt 98% vào năm 2018, là tỷ lệ cao nhất trong 11 FTA mà Việt Nam đang thực hiện

<sup>41</sup> Bộ Công thương, Báo cáo kết quả hội nhập thời kỳ đổi mới, Hà nội, 2019.

*Ba là*, tăng cường kết nối với thị trường không lồ là Trung Quốc nhằm khai thác chiến lược Trung Quốc+1 của các nhà đầu tư quốc tế.<sup>42</sup>

Mạng lưới giao thông của Việt Nam đã được nâng cấp và phát triển mạnh mẽ trong những năm qua. Tổng chiều dài của mạng đường bộ (không kể đường làng) đã tăng 3 lần kể từ năm 1992, đạt 300.000km, trong đó có khoảng 1000km đường cao tốc, năm 2016. Số lượng các trung tâm xã không thể tham gia vào các tuyến đường có thể được sử dụng trong mọi thời tiết đã giảm từ 600 năm 1997 xuống còn 65 năm 2016. Việt Nam có một hệ thống giao thông đường thủy tự nhiên rộng lớn, tập trung chủ yếu ở vùng đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, trong số gần 16.000km đường thủy chỉ có khoảng 2.600km đường thủy đáp ứng yêu cầu của xà lan có tải trọng hơn 300 tấn. Trong nội địa, Việt Nam có 254 cảng và hơn 4000 bến đón song với kết cấu hạ tầng phần lớn thô sơ; chỉ có khoảng 11 cảng thủy nội địa ở phía Bắc và 18 cảng ở khu vực phía Nam đảm đương chủ yếu việc vận chuyển hàng hoá. Việt Nam có 45 cảng biển và gần 200 bến cảng; có một số cảng nước sâu, tuy nhiên lượng hàng hoá tập trung chính ở hai cụm cảng là Hải Phòng ở phía Bắc và TP. Hồ Chí Minh ở phía Nam. Mạng lưới đường sắt của Việt Nam không thay đổi nhiều, có chiều dài khoảng 2.609km với tuyến chính chạy dọc theo trục Bắc – Nam nối Hà Nội với thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, chỉ khoảng 5% khối lượng hàng hoá và hành khách được vận chuyển bằng đường sắt. Vận tải hàng không của Việt Nam đã phát triển mạnh trong những năm qua, chiếm khoảng 25% giá trị thương mại quốc tế của Việt Nam; song chủ yếu tập trung ở một số cửa ngõ chính. Việt Nam có 22 sân bay song chỉ có 4 sân bay (Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh và Tân Sơn Nhất) có ga hàng hoá riêng biệt phục vụ thương mại trong nước và quốc tế.<sup>43</sup>

**Bảng 2.1:** Hệ thống đường bộ của Việt Nam (2017)

Loại đường	Chiều dài (km)	Vận tốc trung bình (km/h)	Mật độ (km/km <sup>2</sup> )
Cao tốc	967	100	0,003
Quốc lộ cao tốc	20.144	41,61	0,06

<sup>42</sup> xu hướng các nhà đầu tư chuyển dịch đầu tư ra những nước gần Trung Quốc để tận dụng lao động giá rẻ, tránh được các rủi ro chính trị, đồng thời vẫn khai thác được thị trường Trung Quốc và tận dụng được hệ thống công nghiệp phụ trợ phát triển của nước này

<sup>43</sup> WB, 2019, Báo cáo phát triển Việt Nam 2019: Việt Nam – Kết nối vì phát triển và thịnh vượng chung, Hà Nội, Tr.18-20

Tỉnh lộ	21.709	28,51	0,065
Loại khác	205.898	12,58	0,615
Tổng	248.717	14,11	0,743

Nguồn: WB, 2019, Báo cáo phát triển Việt Nam 2019: Việt Nam – Kết nối vì phát triển và thịnh vượng chung, Hà Nội, Tr.18, Bảng 1.3

Mặc dù trong những năm qua, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông và logistic của Việt Nam đã có những bước phát triển đáng kể, góp phần quan trọng vào tiến trình hội nhập kinh tế của Việt Nam. Tuy nhiên, sự những thay đổi này vẫn chưa đáp ứng yêu cầu của nền kinh tế. Các hoạt động thương mại của Việt Nam tập trung chủ yếu tại 12 trong số tổng cộng 48 cửa khẩu thông thương với bên ngoài, bao gồm: hai sân bay lớn (Nội Bài và Tân Sơn Nhất); 5 cảng biển (cụm cảng Hải Phòng, cảng Cái Lân - Quảng Ninh, cụm cảng TP Hồ Chí Minh, cụm cảng Vũng Tàu, cảng Tiên Sa - Đà Nẵng), 5 cửa khẩu đường bộ (Lào Cai, Hữu Nghị, Móng Cái, Lao Bảo, Mộc Bài), chiếm đến 91% tổng giá trị thương mại của Việt Nam năm 2016.<sup>44</sup>

### ***2.1.2. Thực trạng liên kết hạ tầng giao thông Tây Nguyên – các tỉnh Nam Trung Bộ***

Vùng Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung bộ có vị trí liền kề nhau, có vị trí trọng yếu trong trục giao thông Nam – Bắc, Đông - Tây. Mỗi liên kết kinh tế giữa các tỉnh Tây Nguyên và Nam Trung bộ do đó là mỗi liên kết kinh tế là tất yếu giữa hai vùng. Nhằm tạo điều kiện thúc đẩy sự liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung bộ, ngày 25/02/2013, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 355/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Quyết định chỉ rõ giao thông vận tải là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, một trong ba khâu đột phá, cần ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước. Quyết định đưa ra phương án phê duyệt kết cấu hạ tầng khu vực Miền Trung - Tây Nguyên tập trung vào các nhiệm vụ:

- Nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 trong khu vực với quy mô 4 làn xe; xây

<sup>44</sup> WB, 2019, Báo cáo phát triển Việt Nam 2019: Việt Nam – Kết nối vì phát triển và thịnh vượng chung, Hà Nội, Tr.11

dựng các đoạn đường bộ cao tốc thuộc tuyến đường bộ cao tốc Bắc – Nam; nâng cấp, xây dựng các đường thuộc hành lang kinh tế Đông - Tây và các đường ngang nối vùng duyên hải với các tỉnh Tây Nguyên, nối các cảng biển Việt Nam với các nước láng giềng như Lào, Thái Lan, Campuchia; xây dựng đường hành lang biên giới và hệ thống đường tuần tra biên giới theo quy hoạch được duyệt.

- Nghiên cứu xây dựng mới một số đoạn tuyến đường sắt: Vũng Áng-Cha Lo (Mụ Giạ), nối các tỉnh Tây Nguyên, phục vụ khai thác và sản xuất alumin-nhôm tại các tỉnh Tây Nguyên, nối Tây Nguyên với cảng biển.

- Xây dựng, nâng cấp và mở rộng các cảng: Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn. Xây dựng các cảng chuyên dụng phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện, xuất khẩu alumin. Xây dựng bến cảng hành khách quốc tế tại khu vực Đà Nẵng, Nha Trang. Khuyến khích các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong.

- Chinh trị và nâng cấp một số đoạn tuyến sông quan trọng; chú trọng tăng chiều dài các đoạn sông được quản lý, khai thác.

- Nâng cấp đồng bộ, hiện đại và khai thác có hiệu quả các cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng, Cam Ranh. Nâng cấp cảng hàng không Chu Lai thành cảng hàng không trung chuyển hàng hóa quốc tế của khu vực. Nâng cấp các cảng hàng không, Phù Cát, Tuy Hòa, Pleiku, Buôn Ma Thuột đáp ứng nhu cầu từng thời kỳ; nghiên cứu phát triển cảng hàng không Liên Khương thành cảng hàng không quốc tế<sup>45</sup>.

Triển khai phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ, giai đoạn 2011-2015, tổng số vốn đầu tư phát triển hệ thống giao thông Tây Nguyên đạt khoảng 64 ngàn tỷ đồng, bằng 1/6 tổng vốn đầu tư toàn xã hội, trong đó vốn cho công trình do Trung ương quản lý khoảng 45.5 ngàn tỷ đồng, vốn cho các công trình địa phương quản lý khoảng 18.7 ngàn tỷ đồng. Tỉnh Kon Tum có tỷ trọng vốn đầu tư vào vận tải và kho bãi lớn nhất trong 05 tỉnh Tây Nguyên, với 44,23% tổng vốn đầu tư của tỉnh<sup>46</sup>. Vốn Trung ương đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông Tây Nguyên từ năm 2010 đến nay tập trung vào 25 dự án đường bộ và 6 dự án hàng không.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> Thủ tướng Chính phủ, Quyết định số 355/QĐ-TTg, ngày 25/02/2013, về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

<sup>46</sup> Ban Chấp hành Trung ương Ban Chỉ đạo Tây Nguyên (2017), “Báo cáo tình hình kinh tế Tây Nguyên 5 năm 2011 – 2015”, trong *Kỷ yếu Hội nghị Xúc tiến đầu tư vùng Tây Nguyên lần thứ 4*, tr. 17 – 18.

<sup>47</sup> Ban Chấp hành Trung ương Ban Chỉ đạo Tây Nguyên (2017), *ttđđ*, Phụ lục 8, tr.51-52

Kết cấu hạ tầng giao thông vùng Tây Nguyên đổi thay toàn diện trong giai đoạn này, trên tất cả các hệ thống giao thông, cụ thể:

\* *Kết cấu hạ tầng đường bộ*: Đến nay, mạng lưới đường bộ vùng Tây Nguyên có tổng chiều dài 39.812km<sup>48</sup>, trong đó bao gồm 12 tuyến đường quốc lộ, với tổng chiều dài khoảng 2.800km, cụ thể:

- Quốc lộ 14 Từ Đà Nẵng theo hướng tây nam, qua Quảng Nam, Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông, Bình Phước, dài 980 km

- Quốc lộ 19 từ cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh, tỉnh Gia Lai đến tỉnh Bình Định, tổng chiều dài 240 km

- Quốc lộ 19C là một tuyến đường bộ liên tỉnh nối 3 tỉnh Bình Định, Phú Yên, Đắk Lắk, tổng chiều dài 151,4 km, hiện đang được đầu tư nâng cấp

- Quốc lộ 24 kết nối Kon Tum với Quảng Ngãi, tổng chiều dài 170 km

- Quốc lộ 25 nối Gia Lai với Phú Yên, có tổng chiều dài 181 km

- Quốc lộ 26 nối Đắk Lắk với Khánh Hoà, tổng chiều dài 150 km

- Quốc lộ 27 kết nối tỉnh Ninh Thuận với Lâm Đồng, Dak Nông và Dak Lak, chiều dài khoảng 300 km

- Quốc lộ 27C nối Lâm Đồng với Khánh Hoà.

- Quốc lộ 28 từ Phan Thiết (Bình Thuận) theo hướng tây bắc, qua Di Linh (Lâm Đồng) đi Gia Nghĩa (Đắk Nông), có tổng chiều dài 192 km

- Quốc lộ 28B là tuyến đường Lương Sơn (Bình Thuận) - Đại Ninh (Lâm Đồng), có chiều dài 69 km

- Quốc lộ 29 nối Đắk Lắk với Phú Yên, tổng chiều dài 149 km

- Quốc lộ 55 nối Bà Rịa – Vũng Tàu với Bình Thuận và Lâm Đồng, dài 229km

Mạng lưới giao thông đường bộ được tập trung đầu tư nâng cấp là tiền đề thúc đẩy các hoạt động giao thông vận tải vùng Tây Nguyên. Số lượng hành khách, khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển bằng đường bộ của các tỉnh Tây Nguyên tăng đáng kể trong những năm gần đây. Tuy nhiên, số lượt hành khách vận chuyển của các tỉnh Tây Nguyên cũng rất khác nhau.

---

<sup>48</sup> Ban Chấp hành Trung ương Ban Chỉ đạo Tây Nguyên (2017), *ttđđ*, tr.19

Tỉnh nhiều nhất là Lâm Đồng với ngành du lịch rất phát triển gấp khoảng 13 lần tỉnh thấp nhất là Đắk Nông năm 2017. Điều này cũng tương tự khi so sánh các tỉnh, thành duyên hải Nam Trung bộ. Tại duyên hải Nam Trung Bộ, các tỉnh, thành như Đà Nẵng, Khánh Hòa có lượng hàng hóa vận chuyển lớn do có các cảng biển lớn. Tại Tây Nguyên, các tỉnh có ngành công nghiệp (nhất là công nghiệp khai khoáng) phát triển như Gia Lai, Đắk Lắk có khối lượng hàng hóa vận chuyển tương đối lớn.

**Bảng 2.2: Số lượt hành khách vận chuyển bằng đường bộ**

Đơn vị tính: triệu lượt người

TT	Địa phương Tây Nguyên	2010	2014	2015	2016	2017
1	Kon Tum	3,1	5,3	5,9	6,5	7,2
2	Gia Lai	5,8	10,9	12,5	14,2	15,2
3	Đak Lak	14,8	16,9	17,4	18,6	20,5
4	Đak Nông	2,0	2,6	2,9	3,0	3,2
5	Lâm Đồng	25,1	31,3	35,3	37,3	40,5
	<b>Tổng khu vực Tây Nguyên</b>	<b>50,8</b>	<b>67,0</b>	<b>74,0</b>	<b>79,6</b>	<b>86,6</b>
TT	Địa phương Nam Trung Bộ	2010	2014	2015	2016	2017
1	Đà Nẵng	23,7	28,9	24,3	26,0	28,0
2	Quảng Nam	7,7	9,8	10,5	11,5	12,3
3	Quảng Ngãi	2,0	2,9	3,3	3,7	4,1
4	Bình Định	23,2	27,9	29,7	31,3	33,0
5	Phú Yên	10,0	12,7	13,2	14,3	15,5
6	Khánh Hòa	27,3	32,6	36,4	40,8	45,2
7	Ninh Thuận	4,6	5,1	5,7	6,3	6,8
8	Bình Thuận	13,0	16,2	17,8	17,5	19,2
	<b>Tổng khu vực Nam Trung Bộ</b>	<b>111,5</b>	<b>136,1</b>	<b>140,9</b>	<b>151,4</b>	<b>164,1</b>

Nguồn: Niên giám Thống kê năm 2018

**Bảng 2.3: Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ**

Đơn vị tính: Nghìn tấn

TT	Địa phương Tây Nguyên	2010	2014	2015	2016	2017
1	Kon Tum	2486,1	3678,7	4087,0	4509,6	4856,9
2	Gia Lai	7819,0	11414,6	13857,4	15717,0	16943,0
3	Đak Lak	6925,0	11758,6	12358,0	13087,8	13750,9



4	Đak Nông	652,4	885,8	1045,2	1144,3	1235,8
5	Lâm Đồng	5176,4	8184,7	6255,4	10774,4	11291,5
	<b>Tổng khu vực Tây Nguyên</b>	<b>23058,9</b>	<b>35922,4</b>	<b>37603,0</b>	<b>45233,1</b>	<b>48078,1</b>
<b>TT</b>	<b>Địa phương Nam Trung Bộ</b>	<b>2010</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
1	Đà Nẵng	19190,6	27045,0	27718,1	28827,8	33122,0
2	Quảng Nam	6637,5	12496,3	9848,4	14807,4	16966,2
3	Quảng Ngãi	3185,2	7203,2	8307,7	9031,4	11479,0
4	Bình Định	9049,2	12812,0	14860,2	16876,8	17115,1
5	Phú Yên	6584,1	9395,8	9932,4	10828,0	11326,1
6	Khánh Hòa	13480,6	16131,6	17071,4	20321,6	22180,1
7	Ninh Thuận	3244,1	4551,6	5134,9	5699,9	6053,3
8	Bình Thuận	3313,0	5320,5	5890,7	6460,9	7305,0
	<b>Tổng khu vực Nam Trung Bộ</b>	<b>64684,3</b>	<b>94956,0</b>	<b>98763,8</b>	<b>112853,8</b>	<b>125546,8</b>

Nguồn: Niên giám Thống kê năm 2018

Số lượng doanh nghiệp hoạt động trên lĩnh vực vận tải, kho bãi các tỉnh Tây Nguyên năm 2010 là 285 doanh nghiệp và đến năm 2014 là 445 doanh nghiệp, tăng gấp 156%. Tổng số vốn đầu tư hoạt động vận tải và kho bãi của các doanh nghiệp năm 2010 là 6.875 triệu đồng, năm 2014 là 11.288 triệu đồng, tức tăng 164%. Tuy nhiên, doanh thu thuần trung bình của 1 doanh nghiệp hoạt động trên lĩnh vực vận tải, kho bãi giai đoạn 2010 – 2014 tăng trưởng không đáng kể, tăng giảm qua các năm, cụ thể là 7.705 triệu đồng năm 2010, 8.224 triệu đồng năm 2012 và 7.912 triệu đồng năm 2014<sup>49</sup>.

\* *Kết cấu hạ tầng đường thủy*: Tây Nguyên là một vùng có mật độ sông ngòi tương đối cao. Tuy nhiên, do địa hình địa mạo quy định nên dòng chảy sông suối Tây Nguyên thường gấp khúc, nhiều ghềnh thác, nhiều sông suối nhỏ hẹp và nông. Giao thông đường thủy khó khăn, hầu như không có vai trò đối với phát triển kinh tế của vùng.

\* *Kết cấu đường sắt*: So với đường bộ, vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt với khối lượng lớn sẽ góp phần cắt giảm thời gian lưu thông, giảm chi phí đầu vào sản xuất và hạ giá thành sản phẩm. Đầu thế kỷ XX, chính

<sup>49</sup> Ban Chỉ đạo Tây Nguyên (2017), *tlđđ, Phụ lục 18. Một số chỉ tiêu về doanh nghiệp khu vực Tây Nguyên 2010 – 2014*, tr. 63-76

quyền thực dân xây dựng tuyến đường sắt Tháp Chàm (Ninh Thuận) – Đà Lạt (Lâm Đồng), dài 84km. Đây là tuyến đường sắt răng cưa đầu tiên và cũng là duy nhất vận hành tại Tây Nguyên cho đến nay. Tuyến ngừng hoạt động thương mại từ năm 1972 do nguyên nhân chiến tranh.

Sự vận hành của tuyến đường sắt Tháp Chàm – Đà Lạt là minh chứng khả năng khai thác hiệu quả giao thông đường sắt trên địa hình cao nguyên phức tạp Tây Nguyên. Việc vận chuyển khối lượng lớn nông sản - nguồn nguyên liệu cho các nhà máy công nghiệp chế biến và sản phẩm của các nhà máy khai thác Alumin Nhân Cơ và Tân Rai đến các cơ sở sản xuất, nhà máy tập trung tại các khu công nghiệp Nam Trung Bộ đòi hỏi yêu cầu xây dựng các tuyến đường sắt kết nối Tây Nguyên – Nam Trung bộ. Tại các buổi làm việc với các Bộ ngành Trung ương, trong các hội thảo, các hoạt động xúc tiến đầu tư, lãnh đạo các tỉnh Tây Nguyên đều nhiều lần đề xuất Nhà nước sớm đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt, góp phần phát triển vận tải đa phương thức, giảm chi phí, tạo điều kiện thuận lợi trong hội nhập quốc tế và thu hút đầu tư để Tây Nguyên phát triển bền vững.

*\* Kết cấu hạ tầng đường hàng không:* Vùng Tây Nguyên hiện có 03 cảng hàng không, do Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) đầu tư và khai thác: cảng hàng không Pleiku, cảng hàng không Buôn Ma Thuột và cảng hàng không Liên Khương. Các cảng hàng không hiện tại đều được nâng cấp từ những cảng hàng không quân sự được xây dựng phục vụ mục đích quân sự trước năm 1975, được Nhà nước đưa vào vận hành thương mại dân sự từ năm 1977. Các cảng hàng không này đều đóng vai trò quan trọng trong mạng lưới giao thông khu vực Tây nguyên, là mắt xích quan trọng trong hệ thống phòng thủ bảo vệ biên giới các tỉnh Tây Nguyên.

Cảng hàng không Pleiku được nâng cấp 6 lần, vào các năm 1991, 1997, 1999, 2001, 2014, 2016, hiện đủ cơ sở hạ tầng phục vụ 1.000.000 hành khách/năm bằng các loại máy bay A320/321, Boeing 737 và tương đương. Cảng hàng không Buôn Ma Thuột nâng cấp vào các năm 2003, 2010, 2015., đảm bảo phục vụ 1 triệu khách/năm. Cảng hàng không Liên Khương được nâng cấp các năm 2003, 2009, hiện đang khai thác 6 đường bay nội địa đi/đến và 2 đường bay quốc tế thường lệ đi/đến Bangkok (Thái Lan), Vũ Hán (Trung Quốc) và một số đường bay charter đi/đến Singapore, Hàn Quốc với tần suất khai thác từ 32 chuyến/ngày. Năm 2017, cảng Liên Khương phục vụ 1,5triệu lượt hàng khách. Ủy ban Nhân dân tỉnh Lâm Đồng đã có văn bản đề xuất Bộ

GTVT đề nghị cơ quan quản lý nhà nước về giao thông xem xét, chấp thuận bổ sung quy hoạch Cảng hàng không Liên Khương là cảng hàng không quốc tế giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, đồng thời sớm đầu tư nâng cấp sân bay này từ cấp 4D thành cấp 4E theo tiêu chuẩn của ICAO.<sup>50</sup> Trong khi đó, vùng duyên hải Nam Trung Bộ hiện đã có những cảng hàng không quốc tế như: Đà Nẵng, Cam Ranh.

Việt Nam cũng đã xây dựng và lên kế hoạch xây dựng 18 khu kinh tế ven biển, 30 khu kinh tế cửa khẩu với một số chính sách ưu đãi nhằm thu hút các nguồn lực từ bên ngoài.<sup>51</sup>

Quyết định 52/2008/QĐ-TTg Phê duyệt Đề án "Quy hoạch phát triển các Khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam đến năm 2020" nêu rõ:

Đối với các khu kinh tế cửa khẩu biên giới giáp Trung Quốc:

- Xây dựng và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu trở thành trung tâm thương mại, dịch vụ, du lịch của vùng trung du và miền núi phía Bắc, đầu mối của hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn - Nam Ninh, Hà Nội - Lào Cai - Vân Nam và Hà Nội - Móng Cái - Phòng Thành;

- Đẩy mạnh hợp tác phát triển trong quy hoạch phát triển hành lang kinh tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh và Hải Phòng - Hà Nội - Lạng Sơn - Nam Ninh, vành đai kinh tế vịnh Bắc Bộ;

- Đẩy mạnh hợp tác phát triển trong quy hoạch phát triển hành lang kinh tế Đông - Tây và hợp tác phát triển trong Tiểu khu vực Mê Kông mở rộng; phát triển thương mại, xuất nhập khẩu hàng hoá và dịch qua cửa khẩu;

- Hợp tác phát triển trong quy hoạch phát triển 3 nước Việt Nam - Lào - Campuchia và hành lang kinh tế đường Xuyên Á;

Tuy nhiên, với thể chế mở cửa hạn hẹp, cơ sở hạ tầng còn nhiều bất cập, hiện nay, các khu này đang ở vào thế thua kém các KKT tự do trong khu vực và không tận dụng được lợi thế địa kinh tế của Việt Nam. Thực tế cho thấy, nhiều KKT bị bỏ trống dẫn đến lãng phí hàng ngàn tỉ đồng vốn ngân sách đầu tư không hiệu quả, cùng với đó là hàng trăm ngàn hecta đất nông nghiệp bị lấy

<sup>50</sup>[https://vtv.vn/vtv8/lam-dong-de-xuat-nang-cang-hang-khong-lien-khuong-thanh-cang-quoc-te-2018081509314\\_16\\_92.htm](https://vtv.vn/vtv8/lam-dong-de-xuat-nang-cang-hang-khong-lien-khuong-thanh-cang-quoc-te-2018081509314_16_92.htm), truy cập ngày 20/8/2018

<sup>51</sup> Theo Quyết định số 1531/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ : Về việc phê duyệt Đề án "Rà soát, điều chỉnh quy hoạch phát triển các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030" đã giảm số KKT cửa khẩu xuống còn 26

đưa vào quy hoạch rồi bỏ hoang. Hiện nay, một số kế hoạch xây dựng hoặc nâng cấp các KKT ven biển và các KKT cửa khẩu đã phải tạm dừng.

**Bảng 2.4: Các khu kinh tế ven biển của Việt Nam**

<i>Tên</i>	<i>Địa phương</i>
Miền Bắc	
1. Vân Đồn (Đơn vị hành chính kinh tế đặc biệt)	Quảng Ninh
2. Đình Vũ – Cát Hải	Hải Phòng
3. Ninh Cơ	Nam Định
4. Thái Bình	Thái Bình
Miền Bắc & Trung Trung Bộ	
5. Nghi Sơn	Thanh Hóa
6. Đông Nam Nghệ An	Nghệ An
7. Vũng Áng	Hà Tĩnh
8. Hòn La	Quảng Bình
9. Đông Nam	Quảng Trị
10. Chân Mây – Lăng Cô	Thừa Thiên Huế
<i>Nam Trung Bộ</i>	
11. Chu Lai	Quảng Nam
12. Dung Quất	Quảng Ngãi
13. Nhơn Hội	Bình Định
14. Nam Phú Yên	Phú Yên
15. Bắc Vân Phong (Đơn vị hành chính kinh tế đặc biệt)	Khánh Hòa
Miền Nam	
16. Định An	Trà Vinh
17. Phú Quốc (Đơn vị hành chính kinh tế đặc biệt)	Kiên Giang
18. Năm Căn	Cà Mau

Nguồn: trang web của chính phủ và Bộ Kế hoạch và Đầu tư

**Bảng 2.5: Các khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam**

Tỉnh	Khu kinh tế cửa khẩu
<i>Miền Bắc</i>	
Quảng Ninh	Móng Cái, Bắc Phong Sinh, Hoành Mô - Đồng Văn
Lạng Sơn	Đông Đăng - Lạng Sơn, Chi Ma
Cao Bằng	Cao Bằng
Hà Giang	Thanh Thủy
Lào Cai	Lào Cai
Lai Châu	Ma Lù Thàng
Điện Biên	Tây Trang
Sơn La	Sơn La
<i>Bắc &amp; Trung Trung Bộ</i>	
Thanh Hoá	Na Mèo
Nghệ An	Thanh Thủy
Hà Tĩnh	Cầu Treo
Quảng Bình	Cha Lo
Quảng Trị	Lao Bảo, La Lay
Thừa Thiên-Huế	A Đớt
<i>Nam Trung Bộ &amp; Tây Nguyên</i>	
Quảng Nam	Nam Giang
Kon Tum	Bờ Y
Gia Lai	Đường 19
Đắk Nông	Đắk Per
Đắk Lắk	Đắk Ruê
<i>Miền Nam</i>	
Bình Phước	Hoa Lư (Bonuê)
Tây Ninh	Mộc Bài, Xa Mát
Long An	Long An
Đồng Tháp	Đồng Tháp
An Giang	An Giang
Kiên Giang	Hà Tiên

Nguồn:

- Quyết định 52/2008/QĐ-TTg Phê duyệt Đề án "Quy hoạch phát triển các Khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam đến năm 2020"

- Quyết định số 1531/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ : Về việc phê duyệt Đề án "Rà soát, điều chỉnh quy hoạch phát triển các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030"

Cho đến nay, cả các KKT ven biển ở Nam Trung Bộ lẫn các KKT cửa khẩu của Tây Nguyên đều không hoạt động hiệu quả. Trong số các cảng biển lớn của Nam Trung Bộ, chỉ có cảng biển Tiên Sa – Đà Nẵng hoạt động tương đối hiệu quả, là cửa ngõ thương mại quan trọng nhất của khu vực miền Trung. Trong khi đó, các KKT cửa khẩu của khu vực Tây Nguyên và một số tỉnh Nam Trung Bộ cũng đã không phát triển như kỳ vọng. Một phần là cơ chế chính sách không phù hợp; phần khác là các khu này kết nối với những địa phương còn kém phát triển của Lào và Campuchia.

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 là 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 là 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. Các tuyến đường ngang kết nối Tây Nguyên – Nam Trung bộ đều bị án ngữ bởi các dãy núi cao, các con đèo ngoằn nghèo như đèo Mang Yang, đèo Phụng Hoàng... và không hề có bất kỳ đường hầm vượt đèo nào. Điều này gây khó khăn cho các đơn vị vận chuyển nguyên liệu và hàng hóa, tăng thời gia, chi phí sản xuất và rủi ro của các doanh nghiệp, đơn vị vận tải.*

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). Vô hình chung, điều này góp phần thúc đẩy hợp tác nội bộ các địa phương vùng Tây Nguyên, Nam Trung bộ hoặc hợp tác giữa Tây Nguyên – Đông Nam bộ, Nam Trung bộ - Bắc Trung bộ - Đông Nam bộ vượt trội so với hợp tác Tây Nguyên – Nam Trung bộ.

*Thứ ba là thiếu đa dạng trong kết cấu hạ tầng giao thông và phụ thuộc*

*chặt vào các tuyến giao thông đường bộ.* Nếu như giao thông đường thủy bị hạn chế bởi yếu tố tự nhiên thì kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt và đường hàng không không được đầu tư xây dựng hoặc rất nhỏ yếu so với nhu cầu. Đường sắt với khả năng vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn chưa được xây dựng. Các cảng hàng không Tây Nguyên đều chỉ ở cấp 4D. 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. Máy bay khai thác các tuyến bay này chủ yếu là máy bay loại nhỏ như TR 72, chủ yếu phục vụ chuyên chở hàng khách. 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 là 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**

### **2.2.1. Môi trường thể chế cho liên kết Vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ**

Năm 2007, Thủ tướng Chính phủ đã ký quyết định số 159/2007/QĐ-TTg ban hành *Qui chế phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương đối với các vùng kinh tế trọng điểm.* Đây là khung khổ pháp lý nhằm tăng tính hiệu quả và đồng bộ trong quá trình phát triển vùng. Theo quyết định này, các Bộ, tỉnh/thành phố thuộc vùng kinh tế trọng điểm sẽ phải tham gia, phối hợp trong quá trình xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm; quy hoạch tổng thể phát triển KTXH của các địa phương trong vùng; quy hoạch phát triển các lĩnh vực kết cấu hạ tầng, quy hoạch ngành, quy hoạch sản phẩm chủ yếu; huy động vốn đầu tư phát triển và đầu tư phát triển; phát triển đào tạo và sử dụng lao động; rà soát, sửa đổi, bổ sung và ban hành thực hiện cơ chế, chính sách tài chính, đầu tư; thiết lập hệ thống thông tin và cung cấp thông tin vùng. Việc phối hợp tốt các vấn đề này sẽ tránh được sự chồng chéo, trùng lặp trong phát triển giữa các địa phương trong vùng.

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 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.<sup>52</sup>

Quyết định số 20/2004/QĐ-TTg ngày 18 tháng 02 năm 2004 thành lập Tổ chức Điều phối phát triển các vùng kinh tế trọng điểm và Quyết định số 1022/QĐ-TTg ngày 28 tháng 09 năm 2004 thành lập Ban Chỉ đạo Tổ chức điều phối phát triển các vùng kinh tế trọng điểm. Tuy nhiên, do chỉ với tư cách là một cơ quan tham mưu, tư vấn cho Chính phủ trong qui hoạch và phát triển các vùng kinh tế trọng điểm, nên Ban Chỉ đạo dù được thành lập từ khá lâu (từ năm 2004) nhưng vai trò của Ban Chỉ đạo trong việc hỗ trợ, điều phối các tỉnh trong vùng chưa phát huy tốt. Về pháp lý, mỗi tỉnh đều bình đẳng và tương đương nhau, vì thế trong Tổ chức điều phối giữa các tỉnh trong vùng vẫn thiếu sự liên kết và hợp tác trong quá trình phát triển. Chính vì vậy, để tăng cường sự hợp tác giữa các tỉnh, thành trong vùng kinh tế trọng điểm, Thủ tướng Chính phủ đã ký quyết định số 159/2007/QĐ-TTg ban hành Quy chế phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương đối với các vùng kinh tế trọng điểm. Đây là khung khổ pháp lý nhằm nhằm tăng tính hiệu quả và đồng bộ trong quá trình phát triển vùng. Theo quyết định này, các Bộ, tỉnh/thành phố thuộc vùng kinh tế trọng điểm sẽ phải tham gia, phối hợp trong quá trình xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm; quy hoạch tổng thể phát triển KTXH của các địa phương trong vùng v.v...Tuy nhiên, quy chế phối hợp này ít có tác dụng vào trong thực tiễn liên kết vùng.

Quy chế hoạt động của ban chỉ đạo vùng được thể chế hóa trong quy định số 89 QĐ/TW của Bộ chính trị và các ban chỉ đạo phát triển vùng Tây Bắc, Tây Nguyên và Tây Nam Bộ. Theo đó, chức năng của ban chỉ đạo vùng gồm có:

---

<sup>52</sup> Nguyễn Văn Huân, 2012, Đề tài: Liên kết nội vùng trong phát triển bền vững vùng Tây Nguyên; Chương trình Khoa học và công nghệ phục vụ phát triển vùng Tây Nguyên (Chương trình Tây Nguyên 3)



- Chỉ đạo, làm đầu mối phối hợp các tỉnh trong Vùng, các ban ngành về an ninh quốc phòng, kinh tế, xã hội.

- Kiểm tra, đôn đốc các địa phương, ban ngành trên địa bàn triển khai thực hiện các công trình dự án có tính chất liên vùng như: Giao thông, thủy lợi, giáo dục đào tạo v.v...

- Tham mưu đề xuất các chính sách theo 2 kênh: Chính phủ và Bộ Chính trị về các vấn đề kinh tế, xã hội, an ninh quốc phòng, dân tộc, tôn giáo, chính trị.

Như vậy, Ban chỉ đạo 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, 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.

Mỗi quan hệ giữa địa phương và Trung ương, giữa các Bộ với các sở chuyên ngành được thực thi trong khung pháp luật quản trị nhà nước và dựa trên các luật như: Luật tổ chức Hội đồng Nhân dân và UBND, Luật Tổ chức Quốc hội v.v. Về phương diện lý thuyết, trong quá trình phát triển nền kinh tế thị trường, những nhiệm vụ nào của nhà nước làm ở cấp nào hợp lý nhất, chủ thể kinh tế nào hợp lý nhất thì cần chuyển giao nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của nhà nước và hiệu quả đầu tư của nền kinh tế. Một khi quản trị nhà nước không theo kịp tốc độ phát triển cả về chiều rộng và chiều sâu của nền kinh tế thị trường, thì nền quản trị nhà nước mang tính tập quyền sẽ là lực cản của quá trình phát triển cao hơn nền kinh tế quốc dân cũng như phát triển trong các lĩnh vực dịch vụ xã hội và bảo vệ tài nguyên môi trường theo hướng bền vững. Nghị quyết số 08/2004/NQ-CP (ngày 30 tháng 6 năm 2004) về tiếp tục đẩy mạnh phân cấp quản lý nhà nước giữa Chính phủ và chính quyền các tỉnh thành đã được ban hành như một văn bản làm nền cho phân cấp trong giai đoạn Việt Nam hội nhập sâu vào nền kinh tế thế giới.

Trên thực tế, các địa phương vẫn phụ thuộc nhiều vào sự quyết định đầu tư, từ lập quy hoạch kế hoạch, dịch vụ xã hội cơ bản, đất đai, phê duyệt ngân sách đầu tư v.v, đều có ý kiến của Trung ương, thậm chí quyết định như là quy hoạch phát triển kinh tế – xã hội của cấp tỉnh/thành phố, hay tổng mức đầu tư, các công trình xây dựng như cảng, sân bay, xây dựng khu công nghiệp.

Mối quan hệ giữa ngành dọc với địa phương trong quản lý ngành vẫn chưa được xử lý thỏa đáng. Quy hoạch ngành trong vùng do các Bộ xây dựng và Chính phủ phê duyệt. *Các sở chuyên ngành phải căn cứ trên hai quy hoạch là Quy hoạch phát triển ngành trên vùng và Quy hoạch tổng thể kinh tế – xã hội cấp tỉnh/thành phố để xây dựng quy hoạch ngành trên địa bàn tỉnh/thành phố.* Mỗi địa phương có một định hướng phát triển lĩnh vực của mình riêng do những đặc thù và nguồn lực riêng. Vì vậy, nhiều lúc phá vỡ ý tưởng quy hoạch ngành trên địa bàn vùng.<sup>53</sup>

Trong các văn bản quy định của Chính phủ về phối hợp giữa các Bộ và địa phương trong thực hiện các dự án đặc biệt, dự án nhóm A do Bộ ngành quản. Song trên thực tế, địa phương không được thông báo các dự án mà do các bộ ngành triển khai trên địa bàn tỉnh. Chính quyền tỉnh khó thu nhận được thông tin về tổng mức đầu tư, tiến độ dự án, số công nhân làm trên địa bàn v.v. Vì thế số liệu thống kê tổng đầu tư xã hội trên địa bàn tỉnh là không chính xác. Trong khi triển khai dự án, địa phương không có quyền giám sát và đánh giá các hoạt động của dự án, chỉ ngành dọc quản lý mới thực hiện nhiệm vụ đó. Song hoạt động của dự án khi xảy ra sự cố, chính quyền địa phương phải cùng ban quản lý dự án lo xử lý, tăng gánh nặng quản lý xã hội cho địa phương. *Điều đó cho thấy ít có mối liên hệ dọc giữa phân cấp cho Bộ, ngành với phân cấp cho địa phương trong việc xây dựng, thực thi và giám sát, đánh giá các kế hoạch phát triển trung hạn và dài hạn.*

Trong các kế hoạch trung hạn và dài hạn cấp địa phương cũng như cấp bộ ngành và quốc gia rất ít đề cập đến các vấn đề liên kết phát triển, nhất là liên kết vùng và các địa phương liên kề nhau trong thực tiễn phân cấp đầu tư. Bản kế hoạch phát triển ngành nêu chung ngành toàn quốc không phản ánh đặc trưng phát triển ngành theo vùng, lãnh thổ và lựa chọn vùng nào trọng điểm của quốc gia phát triển chuỗi ngành hàng, cụm ngành có lợi thế cạnh tranh; vì thế cũng không thiết kế được các nhiệm vụ ở từng cấp để triển khai trong thực tiễn mục tiêu kế hoạch đề ra.

Phân cấp tương chừng quá mạnh và rộng nhưng lại chặt do phải xin ý kiến chỉ đạo của Trung ương nên các sáng kiến liên kết ngang nhiều khi khó thực thi vì các bên tham gia ngại xin cơ chế từ Trung ương vừa lâu lại vừa nhiều thủ tục. Mặt khác sự phân chia lợi ích giữa ngành Trung ương và địa phương còn nhiều bất cập, hầu hết tập trung về ngành, mang tính lợi ích nhóm

---

<sup>53</sup> Nguyễn Văn Huân, 2012, đã dẫn

ngành nhiều hơn mà quên đi lợi ích địa phương; trong khi nhiều tác động xấu địa phương lại phải gánh chịu. Vì vậy, các liên kết dọc hiện nay đang một chiều từ Trung ương, Bộ xuống địa phương mang nặng tính chỉ đạo nhiều hơn là sự phân cấp (tản quyền, ủy quyền và trao quyền).<sup>54</sup>

Theo Bùi Tất Thắng (2017), việc tổ chức liên kết theo quan hệ phân cấp chính quyền giữa Trung ương và địa phương (liên kết dọc, giữa cơ quan quản lý vùng lớn với vùng nhỏ), nên mang nặng tính mệnh lệnh hành chính (bắt buộc) và chủ thể chính là các cấp quản lý theo thứ bậc trên - dưới. Loại liên kết này chủ yếu bao gồm các lĩnh vực liên kết trong xử lý các vấn đề mang tính liên ngành: Xây dựng quy hoạch phát triển ngành và vùng ở từng địa phương; xây dựng và thực thi chính sách thu hút và phân bổ đầu tư; xây dựng và phát triển các sản phẩm chủ yếu; xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng vùng, như đường sá, cảng biển, sân bay; cơ sở hạ tầng thông tin liên lạc; bệnh viện, trường học, trung tâm nghiên cứu; xây dựng các khu, cụm công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao; vùng sản xuất nông nghiệp; trung tâm thương mại, du lịch và dịch vụ; phát triển nguồn nhân lực và đào tạo; xây dựng và thực thi các chính sách xóa đói giảm nghèo; các chính sách liên quan đến di cư và di chuyển lao động và nhà ở; giải quyết các vấn đề xã hội; bảo vệ, khai thác và sử dụng tài nguyên thiên nhiên; bảo vệ môi trường và ứng phó với biến đổi khí hậu, phòng tránh và khắc phục các thảm họa thiên tai; v.v...

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.

### ***2.2.2. Một số chương trình liên kết kinh tế giữa các tỉnh Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ***

Cùng với quyết tâm từ phía Trung ương, trong những năm qua chính quyền các tỉnh Tây Nguyên cũng đã nỗ lực thúc đẩy các chương trình hợp tác với các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ:

---

<sup>54</sup> Nguyễn Văn Huân, 2012, đã dẫn

- 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,...

Các chương trình hợp tác phát triển kinh tế - xã hội trên đây đã thể hiện các nỗ lực đáng kể của chính quyền các tỉnh trong đẩy mạnh liên kết phát triển nhằm phát huy lợi thế của mình. Sự quyết tâm này được thể hiện thông qua số lượng không ít các chương trình hợp tác được ký kết và trong một số trường hợp tạo nên sự chùng chéo về văn bản (ví dụ, chương trình hợp tác toàn diện giữa hai tỉnh Đắk Lắk với Phú Yên được thể hiện thông qua ba văn bản cam kết khác nhau như đã nêu ra ở trên).

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"<sup>55</sup>.

Trên thực tế, các doanh nghiệp liên kết với nhau chủ yếu là thông qua các cơ hội kinh tế có tính thị trường (nghĩa là liên kết thị trường), chứ không xuất phát từ quyết tâm chính trị của chính quyền các tỉnh. Nói cách khác thì các doanh nghiệp vẫn có quan hệ đầu tư, thương mại nếu như các chính quyền không ký kết các thỏa thuận. Chính quyền các tỉnh cần có các đánh giá thực

---

<sup>55</sup> UBND tỉnh Lâm Đồng, *Báo cáo về tình hình liên kết, hợp tác phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh năm 2015*.

chất về hiệu quả các chương trình/cam kết và cần cân nhắc những nỗ lực thúc đẩy liên kết vùng thông qua các chương trình hợp tác này.

*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)*

Sau 15 năm thực hiện, đến nay chương trình này đã đem lại hiệu quả phát triển kinh tế xã hội đáng kể, trong đó đặc biệt là lĩnh vực du lịch.

Hiệp hội Du lịch Việt Nam đánh giá rất cao lợi thế của một số địa phương trong khu vực duyên hải Nam Trung Bộ với Tây Nguyên, cụ thể là nhóm các tỉnh Phú Yên - Bình Định - Đắk Lắk - Gia Lai (trong cuộc sơ kết hợp tác liên kết giữa các tỉnh này đã bổ sung thêm Kon Tum). Mỗi địa phương đều có những lợi thế riêng và khi tham gia vào tiểu vùng liên kết sẽ tạo nên sự phong phú, đa dạng sản phẩm và đặc biệt là rất thuận lợi trong cung đường giao thông.

Theo đó, Phú Yên có vị trí địa chiến lược trong mỗi liên kết này. Trong chiến lược phát triển du lịch Việt Nam cũng như của tỉnh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, Phú Yên được xác định xây dựng thành một cửa ngõ mới ra hướng đông cho vùng Tây Nguyên; phấn đấu trở thành một trong những trung tâm du lịch, dịch vụ lớn trong khu vực và cả nước.

Tạo nên sự đa dạng sản phẩm du lịch là hiệu quả từ liên kết vùng các tỉnh duyên hải - Tây Nguyên. Đối với khách du lịch ở từng địa phương, đó là sự bổ trợ sản phẩm thế mạnh cho nhau. Khách du lịch trong nước hay quốc tế khi đến đây được trải nghiệm chuỗi sản phẩm rất phong phú và đa dạng. Khách du lịch từ Phú Yên, Bình Định thường xuyên chọn các tỉnh Tây Nguyên làm điểm đến để trải nghiệm văn hóa và các điểm du lịch, sản phẩm độc đáo của người Tây Nguyên. Nhiều hoạt động trong công tác xúc tiến, quảng bá được triển khai, như: “Ngôi nhà Tây Nguyên - Nam Trung Bộ” tại các hội chợ du lịch, liên kết web- site quảng bá du lịch của 4 tỉnh, các đoàn famtrip; giao lưu qua các lễ hội lớn, Tuần Văn hóa - Du lịch các tỉnh giới thiệu hình ảnh, sản phẩm du lịch của nhau...

Những năm gần đây, lượng khách các tỉnh Tây Nguyên chọn Phú Yên, Bình Định (nhiều hơn là Nha Trang) để tận hưởng sản phẩm du lịch biển. Năm 2018, theo thống kê của Sở VH-TT-DL Bình Định, 60% lượng khách đến Bình Định đều đến Phú Yên trong hành trình tour, phần nào cho thấy hiệu quả của sự liên kết.

*Chương trình hợp tác giữa Kon Tum với Bình Định, Quảng Ngãi (2011)*

Nằm ở vị trí chiến lược ngã ba Đông Dương, trong vùng lõi Khu vực tam giác phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia, Kon Tum là điểm kết nối, trung chuyển trên trục Đông - Tây, Núi - Biển. Xác định được tiềm năng thế mạnh, tỉnh Kon Tum đã xây dựng ba vùng kinh tế động lực, gồm: Khu kinh tế (KKT) cửa khẩu quốc tế Bờ Y, Khu du lịch sinh thái Quốc gia Măng Đen và thành phố Kon Tum - đô thị đặc thù Tây Nguyên. Sẵn sàng cho các hoạt động hợp tác, địa phương đang tích cực cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh để thu hút nhà đầu tư.

Các hoạt động gắn kết Kon Tum với Bình Định và Quảng Ngãi đang hình thành trên cơ sở tuyến giao thông đường bộ hiện có nhưng chưa có sản phẩm chung. Về du lịch, Bình Định là quê hương của các loại hình nghệ thuật như tuồng, bài chòi, võ thuật cổ truyền... với bờ biển dài, nhiều vũng vịnh với những bãi tắm đẹp và danh lam thắng cảnh như: Quy Nhơn, Phương Mai, Tam Quan, Tân Thanh, Vĩnh Hội, Trung Lương, Hải Giang, Đảo Yến, bãi tắm Hoàng Hậu, Quy Hòa, Bãi Dại, Tân Phụng, Vĩnh Lợi..., đặc biệt sân bay Quy Nhơn có thể đóng vai trò cửa ngõ đón khách du lịch bằng đường không đến từ TP Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, Cần Thơ, Đà Nẵng... Nếu khai thác tốt lợi thế sân bay Quy Nhơn có thể thúc đẩy du lịch Bình Định với Quảng Ngãi. Kon Tum-một vùng đất liền kề đặc trưng bởi văn hóa công chiêng của các dân tộc Tây Nguyên đặc sắc và hệ sinh thái cảnh quan hấp dẫn như khu sinh thái Măng Đen, Khu bảo tồn thiên nhiên Ngọc Linh, Vườn quốc gia Chư Mom Ray, rừng đặc dụng Đăk Uy và nhiều cảnh quan thiên nhiên đẹp với sông, hồ, thác, núi hùng vĩ còn đậm nét hoang sơ. Nhưng cho đến nay chưa có sản phẩm du lịch của Quảng Ngãi lồng ghép yếu tố tương đồng về biển và văn hóa Chăm cũng như yếu tố đặc thù của Bình Định, yếu tố sinh thái cao nguyên và văn hóa Tây Nguyên của Kon Tum để bổ sung cho du lịch Quảng Ngãi.

*Chương trình liên kết phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2012 - 2020 giữa Lâm Đồng, Đắk Lắk với Khánh Hòa, Bình Thuận, Ninh Thuận và Phú Yên (ngày 10/12/2012)*

Trên lĩnh vực công nghiệp và hoạt động thương mại, khu vực còn này non yếu hơn so các vùng khác trong nước, song những năm gần đây, đã được chú trọng và có hướng phát triển nhanh. Như ở Quảng Nam có khu công nghiệp Chu Lai và sân bay Chu Lai; Quảng Ngãi có khu công nghiệp Tịnh Phong, Quảng Phú, Phổ Phong và đặc biệt có khu kinh tế Dung Quất; Bình

Định có khu công nghiệp An Nhơn, Phú Tài, khu kinh tế Nhơn Hội và sân bay Phù Cát; Phú Yên xây dựng những khu công nghiệp như Hòa Hiệp, Sông Cầu và sân bay Tuy Hòa... Tuy hoạt động công nghiệp và thương mại các tỉnh này chưa mạnh nhưng đã thu hút vốn đầu tư trong nước và nước ngoài mạnh mẽ. Khu kinh tế Nhơn Hội - Qui Nhơn đã tiếp nhận được 20 dự án, với vốn đầu tư 16.228 tỉ đồng, trong đó có 3 dự án đầu tư FDI với số vốn đăng ký 314 triệu USD. Ở Phú Yên, từ năm 2008 đã có chủ trương chấp nhận 52 dự án, trong đó có 48 dự án đầu tư trong nước và 4 dự án nước ngoài. Đối với Khánh Hòa, tỉnh có nhiều tiềm năng về du lịch và dịch vụ, song về công nghiệp cũng có nhiều khởi sắc. Công nghiệp khai khoáng được triển khai từ bãi cát trắng ở Đàm Môn (vịnh Vân Phong) dùng để chế tạo thủy tinh, cáp quang...Dưới các bãi cát này có khoáng sản titan kim loại ít bị oxy hóa có thể dùng chế tạo vỏ tàu vũ trụ. Vân Phong là vịnh lớn với 41.000 ha mặt nước, có độ nước sâu từ 20-30m, tương đối kín gió. Với điều kiện và tiềm năng đó, Chính phủ đã quy hoạch xây dựng tại khu vực này thành cảng trung chuyển container quốc tế và khu kinh tế tổng hợp đa ngành. Phía nam Khánh Hòa là vịnh Cam Ranh có vị trí hết sức quan trọng về quốc phòng an ninh và phát triển kinh tế. Đặc biệt, Khánh Hòa còn có sân bay quốc tế Cam Ranh.<sup>56</sup>

*Chương trình hợp tác phát triển kinh tế - xã hội giữa 5 tỉnh vùng Tây Nguyên và Khánh Hòa, Phú Yên (ngày 19/2/2014)*

Mục tiêu của việc ký kết thỏa thuận hợp tác phát triển giữa các tỉnh Tây Nguyên và hai tỉnh Khánh Hòa, Phú Yên nhằm gắn kết chặt chẽ giữa các tỉnh với nhau trong việc phát triển kinh tế-xã hội; thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước; trao đổi, chia sẻ kinh nghiệm với nhau trong các lĩnh vực mà mỗi tỉnh có thế mạnh...Việc liên kết phát triển sẽ giúp các tỉnh trên phát huy tối đa những tiềm năng lợi thế vốn có và tạo nên một nền kinh phát triển toàn diện cho khu vực miền Trung-Tây Nguyên. Năm tỉnh Tây Nguyên và hai tỉnh Khánh Hòa, Phú Yên liên kết, hợp tác phát triển toàn diện trên tất cả các lĩnh vực nhưng tập trung ưu tiên các ngành có thế mạnh như nông, lâm, thủy sản; du lịch; giao thông vận tải.

Ở lĩnh vực nông, lâm, thủy sản, các tỉnh phối hợp kêu gọi đầu tư, tạo vùng nguyên liệu để thu hút các dự án đầu tư cho lĩnh vực công nghiệp chế biến nông lâm, thủy, hải sản; liên kết trao đổi thông tin thị trường giá cả,

---

<sup>56</sup> Nguyễn Văn Thường (2015), *Vùng Nam Trung Bộ trong thời kỳ hội nhập*, Kỷ yếu hội thảo "Cơ sở khoa học cho phát triển vùng trong thời kỳ hội nhập quốc tế của Việt Nam", Đại học quốc gia Hà Nội 2015

quảng bá khoa học kỹ thuật, các mô hình sản xuất hiệu quả, tìm đầu ra cho sản phẩm; tạo điều kiện thuận lợi để đưa các sản phẩm thế mạnh của mỗi tỉnh vào hệ thống các chợ, siêu thị của các tỉnh trong khu vực liên kết.

Trong lĩnh vực du lịch, các tỉnh đẩy mạnh liên kết hợp tác phát triển du lịch dựa trên thế mạnh của từng địa phương; liên kết xây dựng các tua, tuyến du lịch kết nối các tỉnh Tây Nguyên với vùng biển đảo Phú Yên, Khánh Hòa và để giới thiệu, quảng bá đến du khách; tổ chức hội nghị xúc tiến du lịch tại Nga; hàng năm tổ chức hội chợ du lịch và làng nghề theo hình thức luân phiên giữa các tỉnh...

Đối với lĩnh vực giao thông vận tải, các tỉnh thống nhất đề nghị với Bộ Giao thông Vận tải nâng cấp các tuyến quốc lộ trong vùng như Quốc lộ 26, 26B, 27, 28, 29; xây dựng tuyến đường sắt Gia Nghĩa (Đắk Nông)-Tân Rai (Lâm Đồng)-Kê Gà (Bình Thuận); nâng cấp các sân bay Liên Khương (Lâm Đồng), sân bay Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk) thành sân bay quốc tế...nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển, lưu thông hàng hóa giữa các tỉnh trong vùng và giao thương với hai nước Lào, Campuchia.

Ngoài ra, các tỉnh Tây Nguyên và hai tỉnh Khánh Hòa, Phú Yên cũng thống nhất kiến nghị với Trung ương có chính sách cụ thể để giải quyết có hiệu quả vấn đề dân di cư ngoài quy hoạch; có cơ chế quản lý phù hợp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của các công ty nông, lâm nghiệp; đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư sớm trình Thủ tướng Chính phủ ký ban hành Quyết định về một số cơ chế, chính sách đặc thù và ưu đãi phát triển kinh tế-xã hội gắn với đảm bảo quốc phòng-an ninh vùng Tây Nguyên đến năm 2020.

*Chương trình liên kết phát triển du lịch giữa Quảng Ngãi - Bình Định - Kon Tum - Gia Lai (11/2012)*

Chương trình liên kết phát triển du lịch giữa 4 tỉnh được khởi động từ Hội nghị Liên kết phát triển du lịch 4 tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định, Gia Lai, Kon Tum tổ chức tại Quy Nhơn ngày 21/11/2012. Hội nghị đánh giá việc liên kết phát triển du lịch 4 tỉnh trong thời gian qua đạt kết quả chưa cao, mức độ liên kết còn rất hạn chế, các hoạt động quảng bá chỉ mới đạt 10% so với yêu cầu; các ngành chức năng chưa triển khai cụ thể nội dung hợp tác liên kết đến các doanh nghiệp. Ngoài ra, các ý kiến đóng góp còn xoay quanh các vấn đề như: định vị sản phẩm du lịch đặc thù của 4 tỉnh; xây dựng thương hiệu du lịch



vùng như lập trang web chung, slogan, logo, chiến lược xúc tiến quảng bá chung của 4 tỉnh; Xây dựng thương hiệu “Bốn địa phương một điểm đến”.

Liên kết phát triển sản phẩm du lịch là hướng chủ đạo trong tất cả các nội dung chương trình liên kết. Các hoạt động liên kết đều hướng tới phục vụ phát triển sản phẩm du lịch. Nội dung liên kết phát triển sản phẩm du lịch Quảng Ngãi với Bình Định và Kon Tum tập trung vào 3 khâu then chốt, đó là (1) khai thác yếu tố tương đồng, (2) khai thác yếu tố bổ trợ và (3) thực hiện chương trình hành động chung.

Về nguyên tắc những yếu tố tương đồng về tài nguyên, về văn hóa, về vị trí cần được khai thác tạo lên những sản phẩm thay thế nhau trong sự phong phú và đa dạng. Mức độ thay thế nhau giữa các yếu tố của sản phẩm tùy thuộc vào tính chất và khả năng liên kết, thông tin liên kết giữa các chủ thể cung cấp dịch vụ, các điểm du lịch và chính quyền địa phương.

+ Quảng Ngãi với Bình Định: sự tương đồng về tài nguyên biển, văn hóa miền biển, văn hóa Chăm cần được khai thác theo hướng hình thành chuỗi sản phẩm du lịch nghỉ dưỡng biển gắn với tìm hiểu văn hóa miền biển, ẩm thực biển. Hướng tới phát triển chuỗi các khu nghỉ dưỡng biển với các thương hiệu khác nhau phù hợp với từng phân đoạn thị trường tại biển Mỹ Khê, Sa Huỳnh, Lý Sơn thay thế cho Phương Mai, Quy Nhơn... vừa hợp tác vừa cạnh tranh tạo sự phong phú trong cùng 1 loại sản phẩm. Du khách đến Quảng Ngãi nghỉ dưỡng có thể kết nối chia sẻ với các khu nghỉ dưỡng biển Bình Định lựa chọn theo từng phân đoạn thị trường hoặc trong các mùa cao điểm. Sự liên kết còn thể hiện trong sự thống nhất về tiêu chuẩn dịch vụ cũng như những chính sách liên kết về giá của các nhà cung cấp dịch vụ tạo lên hình ảnh chung về du lịch biển của Quảng Ngãi và Bình Định. Sự tương đồng về văn hóa biển và các giá trị văn hóa Chăm cũng cần được chia sẻ trong thiết kế sản phẩm tạo lên sự phong phú về nội dung và chia sẻ về kinh nghiệm thành công giữa các điểm du lịch trong cùng không gian du lịch.

+ Quảng Ngãi với Kon Tum: Các điểm du lịch văn hóa lịch sử với các hoạt động tham quan di tích ở Quảng Ngãi như bảo tàng Quảng Ngãi, chứng tích Sơn Mỹ, Vạn Tường, Ba Tơ, khu lưu niệm cố Thủ tướng Phạm Văn Đồng, khu trưng bày Đặng Thùy Trâm.. có thể chia sẻ thay thế với tham quan Ngục Kon Tum, di tích chiến trường xưa Đắc Tô, đồi Charlie... tạo thành nhiều điểm hấp dẫn trên tuyến du lịch văn hóa lịch sử, du lịch về nguồn; khai thác không gian chung trên tuyến quốc lộ 24 tham quan các danh thắng gắn

với du lịch sinh thái cộng đồng cả ở Quảng Ngãi và ở Kon Tum. Sự tương đồng về chính sách khuyến khích du lịch của 2 tỉnh cũng tạo hiệu ứng trội trong xúc tiến phát triển sản phẩm du lịch và tiếp thị định vị sản phẩm du lịch.

Những yếu tố tự nhiên và văn hóa đặc thù gắn với vùng đất và con người ở mỗi địa phương tạo lên sự đặc sắc, độc đáo, khác biệt trong từng chi tiết của sản phẩm du lịch. Trong không gian địa lý gần kề giữa Quảng Ngãi, Bình Định và Kon Tum cần khai thác yếu tố đặc thù để hình thành sản phẩm du lịch bổ sung cho nhau. Những gì chỉ có ở Quảng Ngãi thì có thể tìm thấy cái khác ở Bình Định và Kon Tum tạo lên những sản phẩm du lịch bổ sung cho nhau giữa Quảng Ngãi với Bình Định và Kon Tum.

+ Quảng Ngãi với Kon Tum: Sự khác biệt giữa không gian địa lý, hệ sinh thái biển Quảng Ngãi có thể bổ sung hoàn hảo với không gian địa lý và hệ sinh thái cao nguyên của Kon Tum. Sản phẩm du lịch nghỉ dưỡng biển Mỹ Khê, Sa Huỳnh hay Lý Sơn của Quảng Ngãi sẽ bổ sung tuyệt hảo với nghỉ dưỡng núi Măng đen của Kon Tum. Khách nghỉ dưỡng biển Quảng Ngãi có thể kéo dài kỳ nghỉ lên nghỉ dưỡng núi Măng Đen, Kon Tum tạo lên giá trị trải nghiệm du lịch đặc sắc của 1 chương trình du lịch, 1 kỳ nghỉ trọn vẹn. Quảng Ngãi sẽ có cơ hội thu hút khách trên cao nguyên cũng như khách quốc tế qua cửa khẩu Bờ Y đến nghỉ dưỡng biển. Sự hỗ trợ về văn hóa biển, văn hóa Chăm với không gian văn hóa Tây Nguyên, sự giao thoa văn hóa giữa các dân tộc Tây Nguyên với không gian văn hóa Quảng Ngãi tạo lên sức hấp dẫn riêng cho sản phẩm du lịch của mỗi tỉnh đồng thời cộng hưởng tạo sức thu hút khách du lịch đến với cả 2 tỉnh. Ẩm thực biển Quảng Ngãi có thể phối hợp tốt với những sản vật cao nguyên như cà phê gốc Kon Tum tại các nhà hàng, cơ sở dịch vụ du lịch. Sự đa dạng về sinh thái, đặc điểm khí hậu biển là phần bù hỗ trợ tốt đối với hệ sinh thái và khí hậu cao nguyên tạo lên nhiều điểm tham quan danh thắng phong phú và đa dạng trong cùng không gian phụ cận kết nối giữa Quảng Ngãi và Kon Tum.

+ Quảng Ngãi và Bình Định: Các lễ hội, di tích văn hóa lịch sử, danh lam thắng cảnh của Quảng Ngãi sẽ được kết hợp và bổ sung bằng những nét văn hóa riêng có của Bình Định chẳng hạn như lễ khao lề té lính ở Quảng Ngãi có thể bổ sung tốt với lễ hội võ thuật cổ truyền Bình Định tạo lên nhiều sự kiện, lễ hội văn hóa trong năm, mỗi nơi có sắc thái riêng. Sự kết nối các điểm du lịch có phong cách riêng của mỗi địa phương tạo lên sản phẩm du lịch đa dạng và hấp dẫn, kéo dài kỳ nghỉ và chu kỳ sống của sản phẩm. Sự phối hợp

giữa những khác biệt đó tạo lên những hoạt động du lịch hấp dẫn, những sự kiện du lịch liên tiếp nhau. Sự khác biệt trong phong cách phục vụ, phong cách ẩm thực riêng có ở mỗi địa phương cũng tạo lên sự phong phú và hấp dẫn cho sản phẩm du lịch liên kết bổ sung cho nhau. Cũng là du lịch biển nhưng chiến lược phát triển sản phẩm du lịch ở Quảng Ngãi và Bình Định cần bám sát yếu tố văn hóa địa phương để tạo sự khác biệt, riêng có của mỗi tỉnh đồng thời liên kết bổ sung cho sản phẩm tỉnh bạn hình thành hệ thống sản phẩm phong phú, đa dạng.

Quảng Ngãi, Bình Định và Kon Tum có nhiều tiềm năng để phát triển mạnh du lịch biển với hệ sinh thái và văn hóa miền biển kết hợp với du lịch cao nguyên với hệ sinh thái và không gian văn hóa Tây Nguyên. Nhiều điểm tương đồng và bổ trợ giữa Quảng Ngãi với Bình Định và Kon Tum cho đến nay chưa được khai thác để phát triển du lịch cho mỗi tỉnh. Xuất phát từ tín hiệu thị trường, các tỉnh đang hướng tới việc tập trung xây dựng sản phẩm du lịch đặc trưng cho mình đồng thời liên kết phát triển sản phẩm liên hoàn, độc đáo với các tỉnh lân cận.

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

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

Thế mạnh của nông nghiệp miền Trung - Tây Nguyên là nghề nuôi trồng khai thác, chế biến thủy sản, trồng các loại cây công nghiệp, cây thực phẩm, nghề rừng và chăn nuôi. Các tỉnh khu vực có thể liên kết với các địa phương trong nước và nước ngoài để thu hút đầu tư sản xuất kinh doanh, thu mua sản phẩm chế biến, tiêu thụ hoặc cung ứng vật tư, máy móc, dịch vụ kỹ thuật. Ngày nay thị trường thế giới có nhiều biến động, gây bất lợi cho sản xuất nông nghiệp, việc liên kết hợp tác với nhau nhằm bảo đảm ổn định sản xuất đồng thời đưa sản phẩm nông nghiệp Việt Nam cạnh tranh được trên thị trường thế giới.

**Bảng 2.6: Hàng hóa xuất khẩu chủ lực của vùng Tây Nguyên hiện nay**

<b>TT</b>	<b>Sản phẩm</b>	<b>Mức độ chế biến</b>
1	Cà phê	Có mặt ở tất cả các tỉnh trong vùng. Chủ yếu là dạng sản phẩm thô (sơ chế theo công nghệ khô và ướt). Có khoảng hơn 100 doanh nghiệp chế biến, trong đó chỉ khoảng 10% số doanh nghiệp chế biến cà phê rang, xay, cà phê bột, cà phê hòa tan.
2	Cao su	Có mặt ở tất cả các tỉnh trong vùng. Hầu hết sản phẩm được

		xuất bán ở dạng nguyên liệu sơ chế (mủ cao su). Có chưa đến 100 cơ sở sơ chế., vài chục doanh nghiệp nhỏ sản xuất sản phẩm từ cao su, nhưng sản lượng ít, chất lượng không ổn định, chủng loại nghèo nàn.
3	Điều	Có mặt ở tất cả các tỉnh trong vùng. Toàn vùng chỉ có khoảng một chục doanh nghiệp chế biến hạt điều và làm điều nhân (chiếm 10% phần nguyên liệu), còn lại là thải bỏ (chiếm 90% phần nguyên liệu).
4	Chè	95% diện tích trồng chè tập trung ở tỉnh Lâm Đồng. Có khoảng gần 800 cơ sở chế biến chè, chủ yếu là các cơ sở nhỏ lẻ, chế biến thủ công, năng suất thấp.
5	Hồ tiêu	Chủ yếu tập trung ở Đắc Nông, Đắc Lắc và Gia Lai. Việc chế biến hiện chỉ có ở Gia Lai, nhưng mới có 01 cơ sở.
6	Mía	Tập trung chủ yếu ở Gia Lai và Đắc Lắc. Có khoảng 20 cơ sở chế biến, trong đó mỗi tỉnh (GL, ĐL) cũng chỉ có 2 – 3 cơ sở chế biến có công nghệ tiên tiến, còn lại là với công nghệ chế biến thủ công.
7	Sắn (khoai mì)	Có mặt ở tất cả các tỉnh trong vùng. Có không nhiều các cơ sở chế biến sắn nguyên liệu (tươi hoặc sấy khô).
8	Lâm sản	Có mặt ở tất cả các tỉnh trong vùng. 4 trong số 5 tỉnh của vùng (GL, ĐL, ĐN, KT) có hơn 150 cơ sở chế biến lâm sản, trong đó khoảng 20% số cơ sở sản xuất hàng tinh chế, số còn lại là thu mua và sản xuất gỗ xẻ.

*Nguồn: Phạm Đức Nghiệm (chủ biên), Đổi mới phương thức chuyển giao công nghệ phát triển nông, lâm nghiệp vùng Tây Nguyên, nxb. Chính trị quốc gia, H. 2011, trang 94 - 102.*

Từ năm 1996, Đà Lạt (Lâm Đồng) đã phát triển rất nhanh các kỹ thuật nông nghiệp công nghệ cao (NNCNC) với nhiều lĩnh vực như: giống, bảo vệ thực vật, kỹ thuật canh tác, công nghệ chế biến sau thu hoạch. Từ đầu năm 2004, Lâm Đồng bắt đầu thực hiện 6 chương trình trọng điểm lớn của tỉnh mà một trong sáu chương trình là phát triển NNCNC giai đoạn 2004-2010, với tổng số vốn đầu tư là 2.722 tỷ đồng cho sáu dự án lớn: (1) Quy hoạch chương trình NNCNC; (2) Đầu tư trực tiếp nâng cao năng lực trồng rau, hoa, dâu tây chất lượng cao; (3) Nâng cao sản xuất các giống chè chất lượng cao; (4) Xây dựng mô hình sản xuất hoa, rau, dâu tây theo quy trình CNC; (5) Hỗ trợ chăn nuôi phát triển đàn bò sữa; (6) Hỗ trợ thực hiện cơ chế chính sách phát triển NNCNC.

Lâm Đồng có tổng số hơn 49.000 ha sản xuất nông nghiệp theo hướng hiện đại. Trong đó, có hơn 21.000 ha trồng rau, hoa, cây đặc sản ứng dụng công nghệ tưới phun tự động; 50 ha trồng hoa, dâu tây áp dụng công nghệ cảm biến, tự động đồng bộ; 6,5 ha rau thủy canh và 41 ha canh tác trên giá thể; hơn 2.200 ha chè ứng dụng hệ thống đồng bộ hệ thống tưới, bón phân tự động; 18.781 ha cà phê ứng dụng công nghệ cao...Hiện nay, thu nhập trung bình

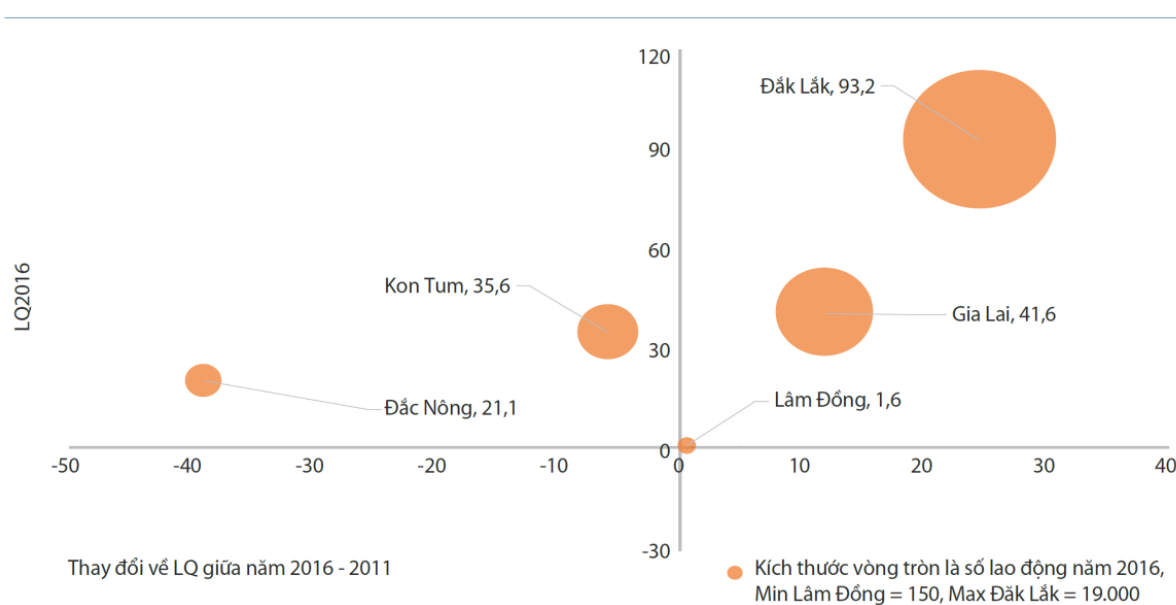
hàng năm của người nông dân trong lĩnh vực nông nghiệp đã đạt 145 triệu đồng/ha; riêng lĩnh vực trồng hoa công nghệ cao thậm chí đã lên đến 1,2 tỷ đồng/ha/năm. Bên cạnh đó, có khá nhiều các doanh nghiệp lớn đạt doanh thu đến mức 3 tỷ đồng/ha/năm. Tỷ trọng xuất khẩu các sản phẩm nông nghiệp nhờ vậy đã chiếm tới 80% giá trị xuất khẩu của cả tỉnh. Toàn tỉnh hiện có 759 trang trại, 2 liên hiệp Hợp tác xã và 110 Hợp tác xã nông nghiệp. Hàng loạt thương hiệu nông sản Đà Lạt và Lâm Đồng nhờ đó được hình thành và ngày càng khẳng định vị trí của mình trên thị trường như: Rau, hoa Đà Lạt; cà phê Cầu Đất; cà phê Di Linh; chè B'Lao - Bảo Lộc; lúa - gạo Cát Tiên; chuối Laba.

Để đạt được điều này, các công nghệ trong từng lĩnh vực được xem xét một cách kỹ lưỡng. Riêng đối với các vùng sản xuất rau, hoa việc ứng dụng trồng rau, hoa trong nhà lưới, nhà màng, sử dụng màng phủ, tưới phun sương, tưới nhỏ giọt đã triển khai khá phổ biến trong những năm qua. Cụ thể là, có tới 95,9% số hộ trồng hoa sử dụng nhà màng, nhà lưới để canh tác hoa. Hoa trồng trong nhà có mái che chủ yếu là các loại hoa cúc, salem, hồng, đồng tiền, cẩm chướng, phong lan, địa lan. Đối với tiêu thụ sản phẩm sản xuất từ các vùng nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, hiện nay có mô hình liên kết các hộ dân trong sản xuất rau tại TP. Đà Lạt dưới hình thức Hợp tác xã. Điển hình của mô hình liên kết trong HTX là Hợp tác xã sản xuất hoa và rau Xuân Hương. HTX được thành lập trên cơ sở tự nguyện và không tích tụ ruộng đất. Các hộ xã viên sản xuất riêng lẻ trên đất của gia đình mình nhưng sản xuất theo kế hoạch sản xuất loại cây trồng theo hợp đồng tiêu thụ sản phẩm mà HTX đã ký kết với đơn vị thu mua. Ban chủ nhiệm chịu trách nhiệm ký hợp đồng với các siêu thị, nhà hàng về số lượng rau tiêu thụ và thông báo kế hoạch cho các hộ xã viên. Theo số lượng đăng ký, đến kỳ thu hoạch các đơn vị đã ký hợp đồng với HTX tiến hành thu mua tận hộ. Hàng năm, HTX tổ chức các lớp tập huấn nâng cao trình độ kỹ thuật cho các hộ xã viên do các cơ quan chức năng về nông nghiệp của tỉnh tài trợ. Đặc biệt, ngày 08/12/2016, HĐND tỉnh Lâm Đồng đã ban hành Nghị quyết số 35/NQHĐND về việc thông qua Đề án thành lập Khu Nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao Lâm Đồng. Khu NNCNC này được đánh giá là một trong 10 khu nông nghiệp công nghệ cao lớn nhất của cả nước.

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.

Công nghiệp chế biến sâu và các ngành phụ trợ cho công nghiệp chế biến đều đóng trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương và thậm chí ở nước ngoài. Các khu công nghiệp hiện tại đang hoạt động thiếu hiệu quả với tỷ lệ lấp đầy thấp chỉ khoảng 30% và ngành nghề kinh doanh không thể liên kết được với nhau. Theo lãnh đạo Khu công nghiệp Hòa Phú, Đăk Lăk, các khu/cụm công nghiệp của vùng giống nhau đến 60 - 70% về ngành nghề kinh doanh bao gồm cả chế biến nông lâm thủy sản, đá granit, dệt may, da giày, chế biến thực phẩm, đồ uống, in ấn, xay xát,... nên không thể liên kết với nhau. Còn các doanh nghiệp chế biến nông sản thì nằm rải rác cả trong và ngoài các khu/cụm công nghiệp. 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.

**Hình 2.1: Phân phối vùng của phân khúc trồng cà phê**

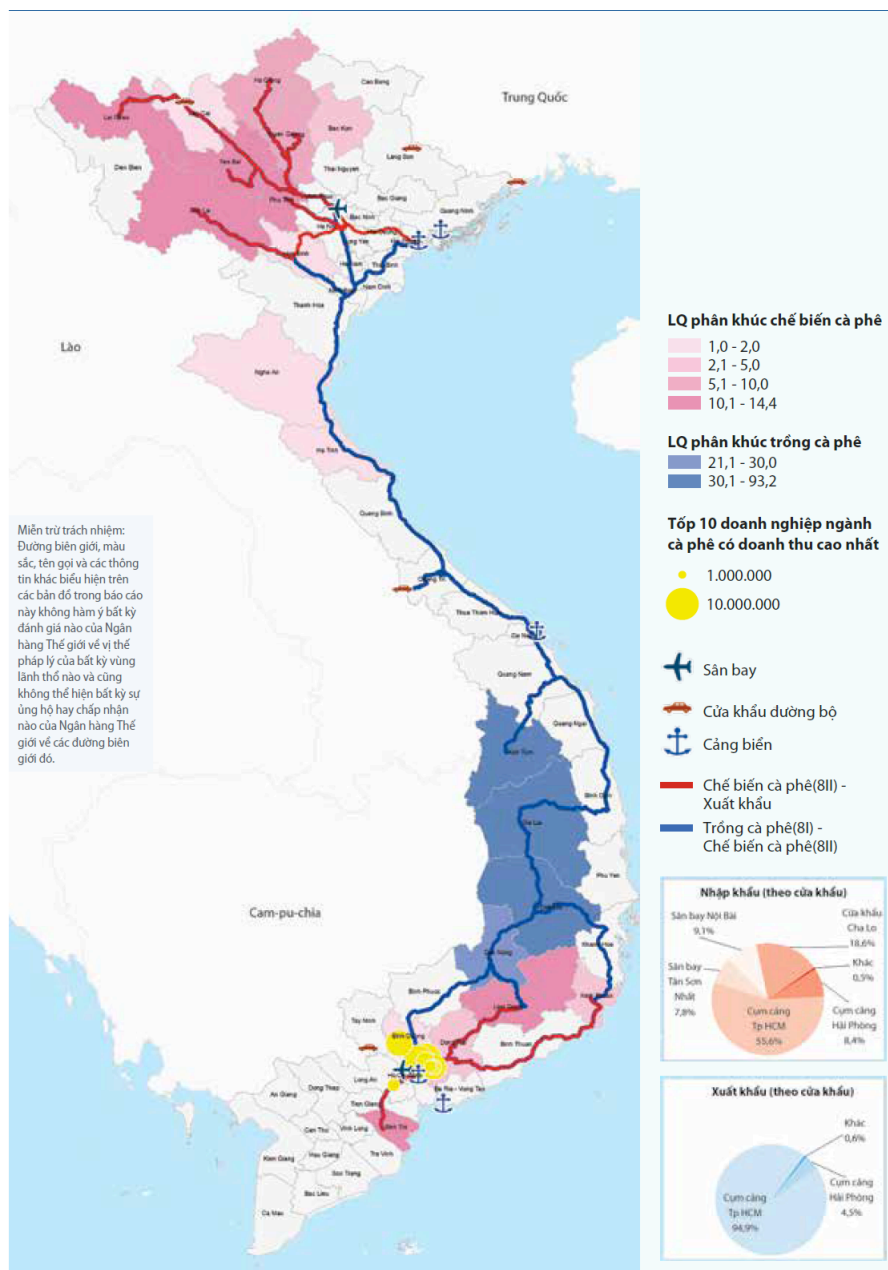


*Nguồn: Phạm Minh Đức và cộng sự (2019)*

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. Các tỉnh Tây Nguyên đều thích hợp để trồng cây cà phê bao gồm Kon Tum, Gia Lai, Đăk Lăk, Đăk Nông. Mật độ trồng cà phê ở các tỉnh này khá cao, mở rộng nhanh trong giai đoạn 2011-201, thu hút một lượng lớn lao động làm việc của các tỉnh. Đối với phân khúc chế biến cà phê, hiện tại vùng cao nguyên Lâm Đồng đang là trung tâm chính của vùng Tây Nguyên. Ngoài ra, Ninh Thuận cũng nổi

lên là nơi tập trung nhiều những công ty chế biến cà phê mới của khu vực. Mặt 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.<sup>57</sup>

**Hình 2.2: Xu hướng kết nối của chuỗi giá trị cà phê**



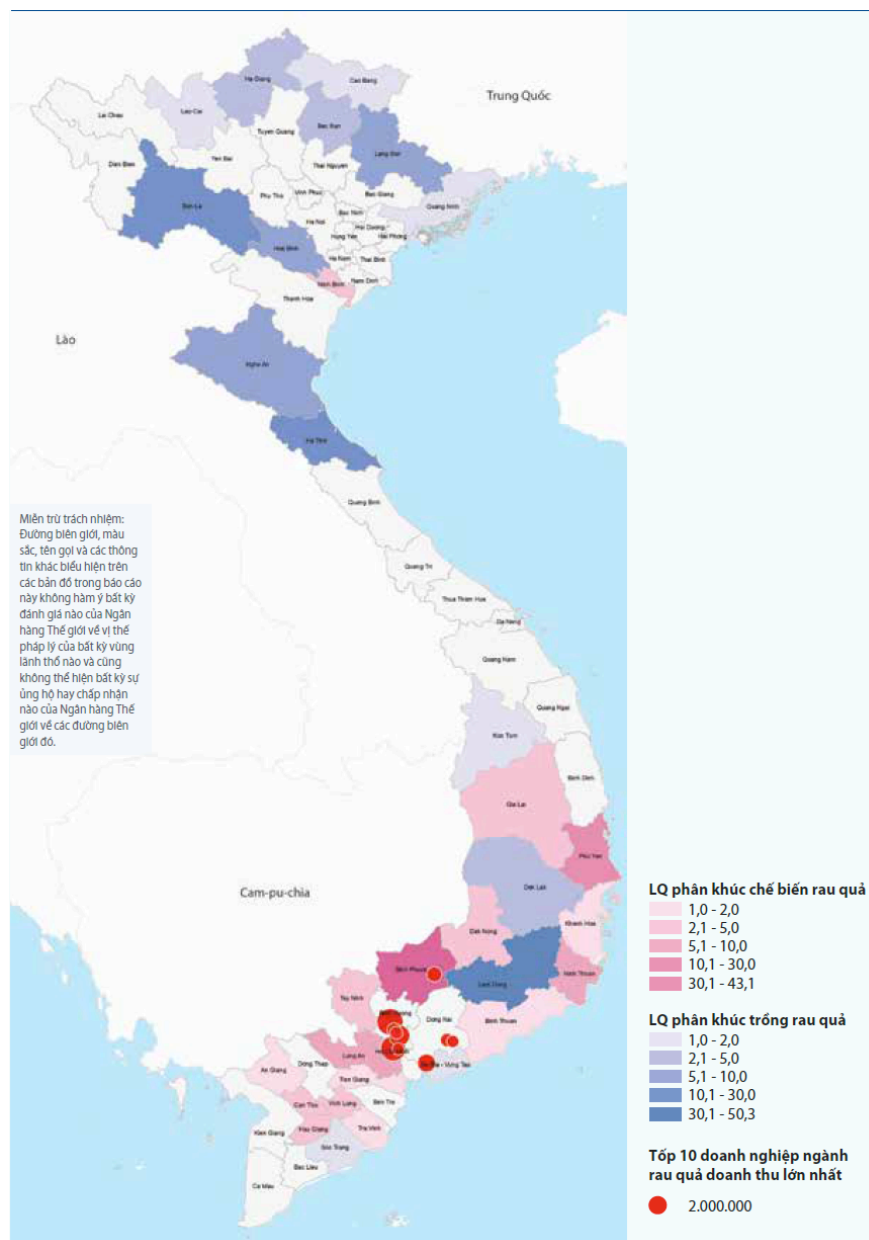
*Nguồn: Phạm Minh Đức và cộng sự (2019)*

Hình trên thể hiện xu hướng liên kết của chuỗi giá trị cà phê giữa các vùng trong cả nước hiện nay. Biểu đồ hình tròn cho thấy khu cảng biển thành phố Hồ Chí Minh là cửa khẩu chính đối với giao dịch cà phê, bao gồm hơn

<sup>57</sup> Phạm Minh Đức và cộng sự - WB, 2019, Báo cáo phát triển Việt Nam 2019: Việt Nam – Kết nối vì phát triển và thịnh vượng chung, Hà Nội,

50% nhập khẩu và 90% xuất khẩu.<sup>58</sup> Xem xét về việc vận chuyển nội địa, các hành lang chính được sử dụng cho từng phân khúc của chuỗi giá trị của khu vực Tây Nguyên và Nam Trung Bộ cho thấy sản phẩm từng vùng trồng cà phê đang được vận chuyển một quãng đường khá dài để đến nơi chế biến và xuất khẩu. Sự vắng bóng của các tỉnh duyên hải ven biển Nam Trung Bộ có năng lực vận tải biển như Quảng Ngãi, Bình Định Phú Yên, Khánh Hòa cho thấy sự thiếu hiệu quả của chuỗi giá trị cà phê hiện tại.

**Hình 2.3: Phân bố địa lý của chuỗi giá trị rau & hoa quả**



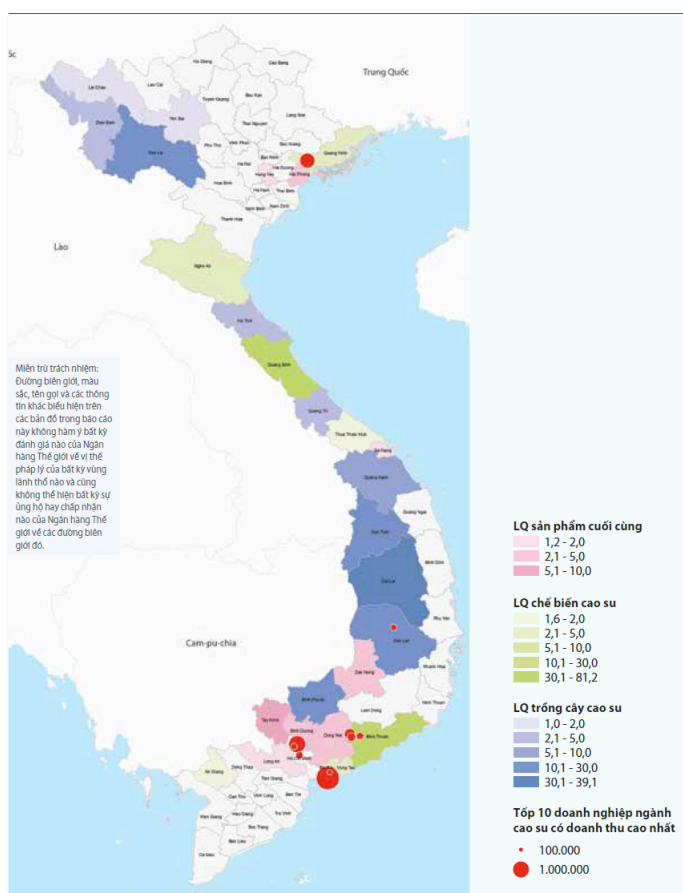
*Nguồn: Phạm Minh Đức và cộng sự (2019)*

<sup>58</sup> Phạm Minh Đức và cộng sự, 2019, đã dẫn



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. Theo đánh giá mới nhất của Ngân hàng Thế giới, 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.

**Hình 2.4: Phân bố địa lý của chuỗi giá trị cao su**

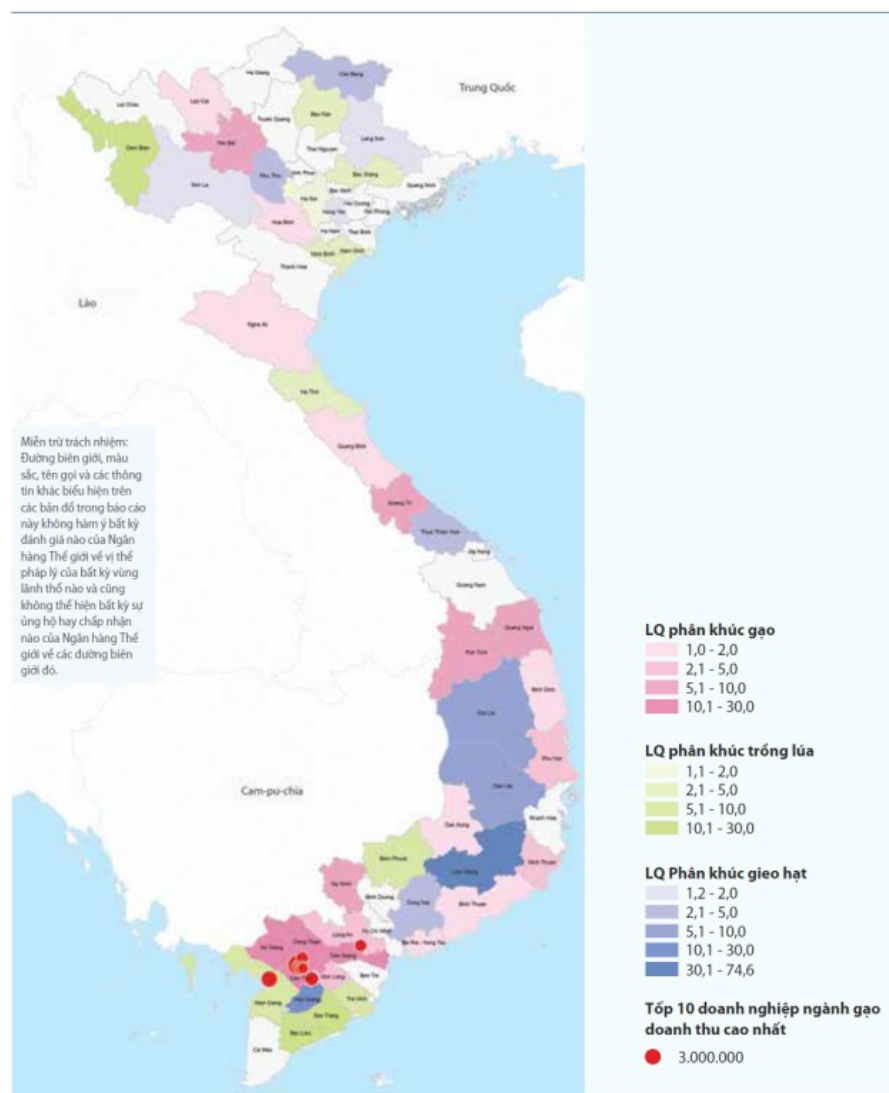


*Nguồn: Phạm Minh Đức và cộng sự (2019)*

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. Cùng với Bình Phước và Bình Dương, tỉnh Gia Lai có số lượng lao động làm việc trong ngành cao su cao của cả nước với hơn 10.000 lao động. 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. Đây là những tỉnh có lực lượng lao động lớn (hơn 5.000 lao động) làm việc trong các công ty cao su.<sup>59</sup> 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.

**Hình 2.5: Phân bố địa lý của chuỗi giá trị gạo**



*Nguồn: Phạm Minh Đức và cộng sự (2019)*

Đối với chuỗi sản phẩm lúa gạo, Tây Nguyên và Nam Trung Bộ không phải là những khu vực sản xuất hay chế biến chính của cả nước. So với các tỉnh khác, hoạt động trồng lúa tập trung đáng kể ở Lâm Đông và Bình Phước, tuy nhiên quy mô chưa thể so sánh được với tỉnh đồng bằng sông Hồng hay

<sup>59</sup> Phạm Minh Đức và cộng sự, 2019, đã dẫn

đồng bằng sông Cửu Long. Đối với hoạt động chế biến, Tây Nguyên và Nam Trung Bộ cũng không có khả năng so sánh được với các tỉnh như Tiền Giang, Đồng Tháp, Cần Thơ, An Giang, những tỉnh thành trọng điểm sản xuất và chế biến lúa gạo của cả nước.

Nhìn chung, Nhà nước, nhà khoa học và hiệp hội ngành hàng chỉ đóng vai trò mờ nhạt trong hỗ trợ và tổ chức các mô hình liên kết nông nghiệp. Mặc dù các tỉnh vùng Tây Nguyên đều tích cực trong xây dựng các mô hình liên kết giữa doanh nghiệp và nông dân trong sản xuất và tiêu thụ nông sản. Song theo đánh giá của cán bộ khuyến nông các tỉnh, các mối liên kết này ít được duy trì khi các mô hình thí điểm kết thúc. Nguyên nhân chính là do thiếu các hỗ trợ ban đầu như vốn; tư vấn về cách thức tiến hành và duy trì mô hình, hỗ trợ pháp lý, tư vấn tìm kiếm thị trường, xây dựng thương hiệu sản phẩm,...

Mô hình liên kết theo chuỗi giữa doanh nghiệp và nông dân thông qua các hợp tác xã/tổ hợp tác đã được đánh giá là hiệu quả song các hợp tác xã/tổ hợp tác, ... còn ít được nhân rộng. Mặc dù tất cả các địa phương đều có hợp tác xã nhưng số hợp tác xã đủ năng lực tập hợp nông dân tham gia các mô hình liên kết chuỗi còn rất khiêm tốn. Ở tỉnh Đắk Lắk, đến tháng 6/2015 trong số 176 hợp tác xã và gần 200 tổ hợp tác nông nghiệp, chỉ có 5 hợp tác xã tham gia liên kết với doanh nghiệp chế biến cà phê không có hợp tác xã liên kết trong các sản phẩm khác.

Các hiệp hội ngành hàng ở Việt Nam nói chung chưa có vai trò tích cực trong tổ chức các mối liên kết theo chuỗi giá trị. Theo đánh giá của lãnh đạo các địa phương, các hiệp hội ở Tây Nguyên (Hiệp hội doanh nghiệp, Hiệp hội cà phê Buôn Ma Thuật, Hiệp hội hoa Đà Lạt) chưa thực hiện tốt chức năng liên kết các tác nhân, cung cấp thông tin, dịch vụ hỗ trợ, tư vấn, xúc tiến thương mại để hỗ trợ các mối liên kết. Sự mờ nhạt trong tổ chức chuỗi khiến cho các nông sản của vùng chưa tạo lập được lợi thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế (như cà phê hay tiêu ở Tây Nguyên có danh tiếng song không có thương hiệu).

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

Khu vực miền Trung và Tây Nguyên hội tụ nhiều nguồn tài nguyên và tiềm năng về du lịch. Toàn khu vực có 12 sân bay đang hoạt động với 5 sân bay quốc tế; hệ thống cảng biển được nâng cấp với 10 cảng biển loại 1; 9 vườn quốc gia, nhiều khu bảo tồn thiên nhiên hoang sơ, nguyên vẹn, là nơi tập trung

14 di sản thế giới và 40 di tích quốc gia đặc biệt... Liên kết phát triển ngành du lịch các tỉnh Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (bao gồm Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định) với các tỉnh Bắc Tây Nguyên (bao gồm Gia Lai và Kon Tum) là một trong những vấn đề đặc biệt quan trọng trong định hướng phát triển kinh tế - xã hội của khu vực miền Trung và Tây Nguyên hiện nay. Sự liên kết này được xây dựng dựa trên cơ sở tiềm năng, lợi thế về tự nhiên, lịch sử, văn hóa và quy hoạch, chiến lược phát triển du lịch của quốc gia, vùng và địa phương.

Trong giai đoạn 2011-2015, vùng Tây Nguyên 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. Tổng doanh thu du lịch của các tỉnh trong vùng Tây Nguyên tăng lên rõ rệt, đến cuối năm 2015 mức thu đạt 88.443,9 tỷ đồng. Lượng khách du lịch quốc tế đi lại vùng Tây Nguyên có xu hướng tăng qua từng năm và tốc độ tăng trưởng tương đối cao đạt khoảng 15%/năm trong giai đoạn 2011-2015 nhưng thị phần khách du lịch quốc tế của vùng Tây Nguyên không có sự cải thiện nhiều, vẫn chiếm tỷ trọng thấp trong tổng lượng khách quốc tế cả nước. Lâm Đồng là địa phương giữ vai trò chủ đạo, trung tâm du lịch của toàn Vùng, lượng khách du lịch quốc tế đến Lâm Đồng chiếm gần 68,5% tổng lượng khách quốc tế đến Tây Nguyên. Tốc độ tăng trưởng khách du lịch đến với vùng trong những năm gần đây bình quân chỉ đạt 10%, tốc độ tăng trưởng bình quân tổng thu du lịch xấp xỉ 30%. So sánh với cả nước, tổng thu du lịch vùng Tây Nguyên chỉ chiếm 4,3%; điều này cho thấy, đóng góp về du lịch trong cơ cấu của vùng chưa đủ lớn.

Năm 2017, các tỉnh Tây Nguyên đã thu hút trên 1,881 triệu lượt khách, tăng 9% so với năm 2016; trong đó, khách du lịch trong nước tăng 6,6%, khách quốc tế tăng 2,4%, đạt doanh thu trên 2.906 tỷ đồng, tăng gần 14% so với năm 2016. Trong đó, Lâm Đồng vẫn là địa phương có lượng du khách đến nhiều nhất so với các tỉnh trong vùng, chiếm 78,34% so với toàn vùng, kế đến là Đắk Lắk.

Trong năm 2018, tổng lượng khách du lịch đến khu vực Miền Trung và Tây Nguyên đạt 58 triệu lượt khách (trong đó khách quốc tế 9,5 triệu lượt); tổng doanh thu từ du lịch là 120 nghìn tỷ đồng. Những con số này là minh chứng khẳng định du lịch đang từng bước trở thành ngành kinh tế mũi nhọn của nhiều điểm đến ở khu vực Miền Trung và Tây Nguyên, nhất là ở những

địa phương như Quảng Bình, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Khánh Hòa, Bình Thuận, Lâm Đồng,... Tuy nhiên, hoạt động du lịch vẫn chủ yếu tập trung tại một số trung tâm, điểm du lịch lớn đã có truyền thống. Việc phát triển các điểm du lịch mới nhằm thu hút khách du lịch trong thời gian qua chưa khả quan, do sản phẩm du lịch chưa có sự khác biệt để hấp dẫn du khách, thiếu sản phẩm du lịch mang tính đột phá.

Cụ thể, các tỉnh trong vùng Tây Nguyên - Nam Trung Bộ đã tập trung phát triển các loại hình du lịch đa dạng, phong phú như: du lịch biển đảo, du lịch văn hóa, du lịch sinh thái, du lịch làng nghề, làng quê, du lịch hội nghị, hội thảo... Các loại hình du lịch này được tổ chức phục vụ du khách một cách hấp dẫn, có mặt ở hầu hết các địa phương từ Thừa Thiên Huế đến Bình Định. Trong quá trình phát triển các loại hình du lịch, các địa phương của Vùng cũng đã có sự liên kết để khai thác tiềm năng, thế mạnh của toàn Vùng. Bên cạnh đó các sản phẩm du lịch như các tour, tuyến, các sản vật, quà lưu niệm, ẩm thực... cũng được các địa phương khai thác triệt để phục vụ du khách trong và ngoài nước.

Cùng với phát triển các loại hình và sản phẩm du lịch, các dịch vụ du lịch cũng được chú ý phát triển và có hiệu quả như: dịch vụ vui chơi giải trí, dịch vụ ẩm thực, dịch vụ vận chuyển và dịch vụ nghỉ ngơi... gắn với tài nguyên sinh thái biển đảo, núi rừng, các di tích lịch sử văn hóa... đặc biệt là gắn với sự phát triển nhanh chóng các trung tâm thương mại, mua sắm, khách sạn, nhà hàng, các tour tuyến du lịch... đã thu hút một lượng khách du lịch lớn trong nước và quốc tế, mang lại doanh thu cao cho các địa phương và Vùng. Có thể nói việc hình thành và phát triển các loại hình, sản phẩm và dịch vụ du lịch đặc trưng của các địa phương của Vùng đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện các liên kết phát triển du lịch Vùng có hiệu quả. Trong quá trình phát triển các loại hình du lịch các địa phương của Vùng cũng đã có sự liên kết để khai thác tiềm năng, thế mạnh của toàn Vùng.

Bên cạnh phát triển du lịch vùng KTTĐMT, với tiềm năng thế mạnh du lịch của mình các tỉnh Bắc Tây Nguyên đã khai thác nguồn tài nguyên tự nhiên phong phú đa dạng gắn với địa hình hiểm trở hấp dẫn, các ngọn thác, hệ động thực vật, các khu bảo tồn tự nhiên... như Biển Hồ T'Nung, thác Xung Khoeng, Vườn Quốc gia Chư Yang Sin, Chư Mom Ray... đã thu hút nhiều du khách tới thưởng ngoạn. Các tỉnh Bắc Tây Nguyên cũng đã khai thác tiềm năng du lịch văn hóa dân tộc phong phú, bao gồm các di tích lịch sử văn hóa

nghệ thuật có giá trị, các sinh hoạt văn hóa dân tộc đặc sắc của các dân tộc Tây Nguyên, Không gian văn hóa công chiêng Tây Nguyên và văn hóa đa sắc của các dân tộc thiểu số: Ba-na, Gia-rai, Ê-đê, Cơ-ho... gắn với việc lưu giữ nhiều pho sử thi truyền miệng, các loại nhạc cụ dân tộc, các lễ hội độc đáo còn nguyên chất dân gian... Các tỉnh Bắc Tây Nguyên đã sử dụng hệ thống sân bay và đường quốc lộ khá thuận lợi cho việc phát triển giao thông đường hàng không và đường bộ. Sử dụng Quốc lộ 14, 19, 25 nối với các tỉnh Tây Nguyên và các địa phương khác. Hệ thống cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ du lịch từng bước phát triển, đa dạng về hình thức, phương tiện phục vụ khách, nhất là các cơ sở lưu trú và phương tiện vận chuyển khách. Theo Trung tâm Xúc tiến đầu tư miền Trung (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), đến nay, khu vực miền Trung - Tây Nguyên đã có 353 dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài được cấp phép với tổng số vốn đăng ký trên 4 tỷ USD, chiếm 6,3% tổng vốn đầu tư đăng ký của cả nước. Các dự án xây dựng sân golf và khu resort cao cấp, khu nghỉ dưỡng sinh thái cao cấp thu hút một lượng vốn đầu tư khá lớn.

### **Hộp 2.1: Liên kết trong phát triển kinh tế tại Lâm Đồng**

Tỉnh Lâm Đồng đã phát huy có kết quả cao những ưu thế cạnh tranh của mình về “thiên thời, địa lợi, nhân hòa” trong thực hiện liên kết phát triển kinh tế vùng bền vững. Lâm Đồng cũng đã thu hút được 233 dự án trong và ngoài nước đầu tư vào lĩnh vực du lịch với tổng vốn đăng ký khoảng 61.277 tỷ đồng, trong đó có 183 dự án đã được cấp giấy chứng nhận đầu tư với số vốn được phê duyệt là 51.544 tỷ đồng và liên kết vùng trong phát triển du lịch là mặt nổi trội nhất của Lâm Đồng thời gian qua trong liên kết phát triển các vùng kinh tế. Qua đó, UBND tỉnh và Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch Lâm Đồng đã triển khai thực hiện liên kết phát triển du lịch với ngành du lịch các tỉnh Khánh Hòa, Đắk Nông, Bình Thuận và TP Hồ Chí Minh. Trong đó, riêng với Chương trình “Hợp tác liên kết tam giác phát triển du lịch Lâm Đồng - Bình Thuận - TP Hồ Chí Minh” tỉnh Lâm Đồng đã thu hút được 100 dự án du lịch với tổng vốn đầu tư 30.000 tỷ đồng do các nhà đầu tư đến từ TP Hồ Chí Minh thực hiện (chiếm trên 44% tổng số dự án được chấp thuận đầu tư tại địa bàn) và 3 dự án với tổng vốn đăng ký 100 tỷ đồng của các chủ đầu tư đến từ tỉnh Bình Thuận. Liên kết Phát triển du lịch Lâm Đồng - Khánh Hòa cũng được 2 tỉnh ký kết và triển khai trong giai đoạn từ 2010 tới 2015 chủ yếu nhằm vào liên kết hợp tác phát triển các sản phẩm du lịch và các tuyến du lịch mới. Liên kết phát triển

du lịch vùng còn được tỉnh Lâm Đồng thực hiện với các thành phố Đà Nẵng, Cần Thơ và các tỉnh Kiên Giang, Đắk Nông.

*Nguồn: Nguyễn Song Tùng (2015), Nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách liên kết vùng trong việc ứng phó với biến đổi khí hậu ở Việt Nam, Tham luận tại Hội thảo "Xây dựng cơ chế, chính sách liên kết vùng trong ứng phó với thiên tai, biến đổi khí hậu ở Việt Nam", Viện Hàn lâm Khoa học Xã hội Việt Nam, tháng 11/2015*

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. Đặc biệt chưa khai thác được tuyến du lịch xuất phát từ Kon Tum theo Quốc lộ 24 về Quảng Ngãi sau đó

đến các tỉnh vùng KTTĐMT hay tuyến từ Kon Tum theo Quốc lộ 14 về Gia Lai, rồi theo Quốc lộ 19 về Bình Định để hình thành nhiều tour du lịch kết nối núi, rừng Tây Nguyên với biển, đảo duyên hải miền Trung nhằm khai thác nhiều sản phẩm du lịch, loại hình du lịch, dịch vụ du lịch hấp dẫn đối với du khách.

Tóm lại, nếu như các tỉnh Tây Nguyên có nhiều tài nguyên du lịch về rừng thì các tỉnh Nam Trung bộ lại giàu có các tài nguyên du lịch biển. Sẽ là một sự kết hợp hoàn hảo nếu liên kết phát triển du lịch giữa hai khu vực này. Trên thực tế, ngành du lịch các tỉnh miền Trung - Tây Nguyên hoạt động còn nhỏ lẻ, tự phát, chưa khai thác được hết tiềm năng. Mở rộng liên kết hợp tác với du lịch với các tỉnh trong vùng sẽ giúp tạo ra hệ thống quan hệ chặt chẽ các lĩnh vực với nhau sẽ nâng cao hiệu quả của ngành đồng thời tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu của ngành du lịch trong nước và thế giới.

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

### **2.4.1. So sánh lực lượng doanh nghiệp Tây Nguyên và Nam Trung Bộ với cả nước**

Trong những năm qua, Tây Nguyên và Nam Trung Bộ đã được đầu tư trở thành các vùng kinh tế quan trọng, 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. Đặc biệt, liên kết giữa các doanh nghiệp ở hai vùng còn rất lỏng lẻo, rời rạc; gặp nhiều khó khăn, rào cản 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...

**Bảng 2.7: Số lượng doanh nghiệp đang hoạt động trong cả nước**

	2017	2018	Năm 2018 so với năm 2017 (%)
<b>CẢ NƯỚC</b>	<b>654633</b>	<b>714755</b>	<b>109,2</b>
<b>Đồng bằng sông Hồng</b>	<b>206905</b>	<b>222324</b>	<b>107,5</b>
Hà Nội	134883	143119	106,1
Quảng Ninh	7732	8455	109,4
Vĩnh Phúc	5673	6398	112,8



Bắc Ninh	8619	9915	115,0
Hải Dương	7411	8208	110,8
Hải Phòng	20377	21613	106,1
Hung Yên	5820	6602	113,4
Thái Bình	4453	4838	108,6
Hà Nam	3349	3751	112,0
Nam Định	5038	5475	108,7
Ninh Bình	3550	3950	111,3
<b>Trung du và miền núi phía Bắc</b>	<b>28053</b>	<b>30370</b>	<b>108,3</b>
Hà Giang	1135	1138	100,3
Cao Bằng	945	998	105,6
Bắc Kạn	652	662	101,5
Tuyên Quang	1153	1275	110,6
Lào Cai	2418	2582	106,8
Điện Biên	987	1026	104,0
Lai Châu	1097	1125	102,6
Sơn La	1643	1728	105,2
Yên Bái	1409	1513	107,4
Hoà Bình	2001	2169	108,4
Thái Nguyên	4041	4235	104,8
Lạng Sơn	1602	1746	109,0
Bắc Giang	4713	5451	115,7
Phú Thọ	4257	4722	110,9
<b>Bắc trung bộ và Duyên hải miền Trung</b>	<b>87897</b>	<b>95558</b>	<b>108,7</b>
Thanh Hoá	9919	11127	112,2
Nghệ An	11310	11706	103,5
Hà Tĩnh	4166	4448	106,8
Quảng Bình	3725	4034	108,3
Quảng Trị	2475	2619	105,8
Thừa Thiên Huế	4135	4303	104,1
Đà Nẵng	18508	20375	110,1
Quảng Nam	5757	6481	112,6
Quảng Ngãi	4302	4723	109,8
Bình Định	5860	6200	105,8
Phú Yên	2401	2607	108,6
Khánh Hòa	9274	10401	112,2
Ninh Thuận	1908	2079	109,0
Bình Thuận	4157	4455	107,2
<b>Tây Nguyên</b>	<b>17217</b>	<b>18489</b>	<b>107,4</b>
Kon Tum	1489	1571	105,5
Gia Lai	3452	3611	104,6
Đắk Lắk	5100	5473	107,3

Đắk Nông	1832	1956	106,8
Lâm Đồng	5344	5878	110,0
<b>Đông Nam bộ</b>	<b>265228</b>	<b>294940</b>	<b>111,2</b>
Bình Phước	4029	4471	111,0
Tây Ninh	3648	3842	105,3
Bình Dương	23472	27566	117,4
Đồng Nai	18830	21183	112,5
Bà Rịa - Vũng Tàu	8953	9611	107,3
TP. Hồ Chí Minh	206296	228267	110,7
<b>Đồng bằng sông Cửu Long</b>	<b>49333</b>	<b>53074</b>	<b>107,6</b>
Long An	7822	8883	113,6
Tiền Giang	4162	4347	104,4
Bến Tre	2901	3169	109,2
Trà Vinh	1714	1878	109,6
Vĩnh Long	2360	2454	104,0
Đồng Tháp	2985	3266	109,4
An Giang	4386	4470	101,9
Kiên Giang	6779	7375	108,8
Cần Thơ	7461	7824	104,9
Hậu Giang	1843	1899	103,0
Sóc Trăng	2013	2324	115,4
Bạc Liêu	1572	1779	113,2
Cà Mau	3335	3406	102,1

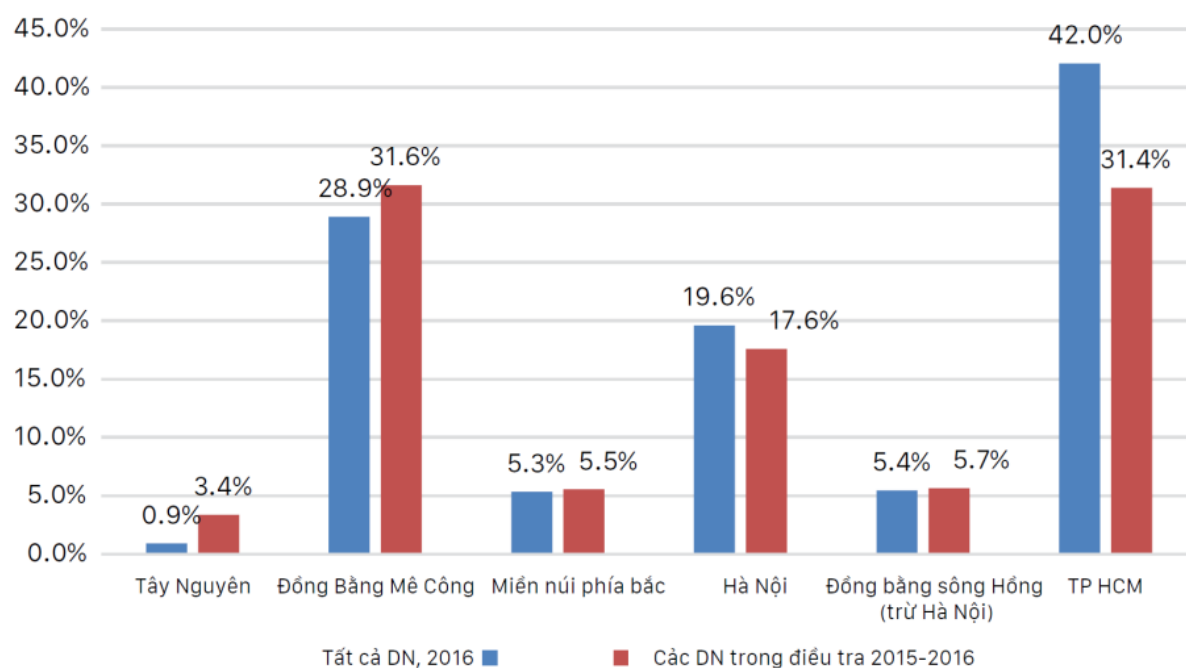
*Nguồn: Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2019)*

Năm 2018 các tỉnh Tây Nguyên đều có số lượng doanh nghiệp đang hoạt động thấp hơn mức trung bình chung của cả nước. Ngoại trừ Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, 61 tỉnh thành còn lại có số lượng doanh nghiệp đang hoạt động trung bình là hơn 5600 doanh nghiệp/tỉnh. Với các tỉnh Tây Nguyên, số liệu năm 2018 cho thấy chỉ riêng có Lâm Đồng (5878 doanh nghiệp) và Đắk Lắk (5473 doanh nghiệp) là tiếp cận được con số trung bình này trong khi các tỉnh khác trong vùng chỉ có từ 2000-3000 doanh nghiệp. Hầu hết các doanh nghiệp của Tây Nguyên là doanh nghiệp vừa và nhỏ, số lượng ít và gia tăng chậm.

Tốc độ tăng số lượng doanh nghiệp của các tỉnh Tây Nguyên so với cả nước cũng ở mức thấp nhất với Đắk Nông tăng 2,1%, Kon Tum tăng 3,3% so với năm 2017. Một số tỉnh có số lượng doanh nghiệp tăng nhanh chóng trong năm 2018 bao gồm Bắc Giang tăng 33,7%; Hà Nam tăng 32%; Hưng Yên tăng 28,2%; Hải Dương tăng 25,5%; Vĩnh Phúc 25%.

Với các tỉnh Nam Trung Bộ, số lượng doanh nghiệp tỏ ra vượt trội so với Tây Nguyên. Ngoại trừ thành phố Đà Nẵng có tới hơn 20.000 doanh nghiệp, các tỉnh Quảng Nam (6481 doanh nghiệp), Bình Định (6200 doanh nghiệp) và Khánh Hòa (10401 doanh nghiệp) đều vượt trên mức trung bình chung của cả nước. Điều này cho thấy tiềm năng lớn nếu các doanh nghiệp Tây Nguyên có thể kết nối được với các tỉnh Nam Trung Bộ liền kề.

**Hình 2.6: Năng suất lao động của các doanh nghiệp tại các vùng miền khác nhau**



*Nguồn: Nguyễn Thắng (2019)*

Theo đánh giá của VASS-MPI-UNDP năm 2019, năng suất lao động của các doanh nghiệp tại khu vực Tây Nguyên thấp hơn đáng kể so với các khu vực khác trong cả nước, trong đó có khu vực Nam Trung Bộ. Đây là một trong những hệ quả tất yếu của sự liên kết kém giữa doanh nghiệp hai vùng Tây Nguyên và Nam Trung Bộ xuất phát từ cơ cấu ngành nghề hiện tại giữa hai khu vực. Tại Tây Nguyên, lĩnh vực tập trung hoạt động và đóng góp lớn vào phát triển kinh tế của vùng là doanh nghiệp chế biến nông sản, thủy điện xây dựng và khoáng sản. Các doanh nghiệp cũng chỉ tập trung vào sơ chế và gia công là chính, giá trị gia tăng thấp và nhu cầu liên kết không cao, chưa có những doanh nghiệp quy mô lớn đủ khả năng sản xuất sản phẩm cuối cùng có giá trị gia tăng cao. Một số ít doanh nghiệp sản xuất chế biến sâu (như công ty cổ phần thực phẩm Lâm Đồng) thì cũng không tìm được các doanh nghiệp trong tỉnh cũng như trong nước để cung cấp nguyên phụ liệu cho sản xuất (như

chai, nút, phụ phẩm), khiến cho doanh nghiệp đều phải nhập khẩu từ nước ngoài.<sup>60</sup>

Trong khi đó, tại Nam Trung Bộ, việc có được lợi thế nhất định về địa lý giáp biển giúp cho doanh nghiệp các tỉnh phát triển những lĩnh vực đem lại lợi nhuận cao hơn. Ví dụ tại Bình Thuận, các “ông lớn” về bất động sản và du lịch đang giúp kinh tế của tỉnh vươn lên và bứt phá mạnh mẽ. Tính đến cuối năm 2018, Bình Thuận sở hữu hơn 489 cơ sở lưu trú lớn nhỏ hoạt động, trong đó nổi bật nhất phải kể đến Novaland với dự án NovaWorld Phan Thiet. Tỉnh cũng có tới 23 cụm công nghiệp và có tiềm năng to lớn khai thác năng lượng từ nhiệt điện, thủy điện, điện gió và điện mặt trời với tổng công suất quy hoạch 29.000 MW. Trong khi đó, tại khu vực Tây Nguyên, bên cạnh đóng góp không đáng kể từ các doanh nghiệp vừa và nhỏ, những doanh nghiệp đóng góp lớn vào ngân sách nhà nước chỉ bao gồm những Công ty xổ số kiến thiết của tỉnh như tại Lâm Đồng, Gia Lai, Kon Tum.

Chính lợi thế về du lịch và công nghiệp giúp cho các tỉnh Nam Trung Bộ phát triển được một cơ cấu kinh tế đa dạng và tiềm năng hơn so với các tỉnh Tây Nguyên. Vì vậy, xu hướng liên kết doanh nghiệp hiện đang được phát triển theo hướng Nam Trung Bộ trợ giúp và khơi thông sự phát triển giúp cho các tỉnh Tây Nguyên. Việc cảng cảng quốc tế Vĩnh Tân được xây dựng và đi vào hoạt động từ tháng 4/2019 tại Bình Thuận đang mở ra nhiều cơ hội hợp tác giữa doanh nghiệp Tây Nguyên và Nam Trung Bộ. Đây là cảng biển quốc tế đầu tiên ở Bình Thuận và là một trong những cảng biển được đầu tư bởi tư nhân, giúp đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa tổng hợp, tăng khả năng kết nối giữa các vùng Tây nguyên và Duyên hải Nam Trung Bộ. Hiện nay các mặt hàng nông sản của Tây Nguyên như rau quả, chè, cafe, lâm sản của Lâm Đồng và các tỉnh Đắk Lắk, Đắk Nông xuất sang các thị trường quốc tế như Đài Loan, Nhật Bản và Hàn Quốc ngày càng cao. Tuy nhiên, các sản phẩm này thường vẫn phải vận chuyển bằng đường bộ vào các cảng phía nam, vốn phát sinh rủi ro, chi phí khá cao cho doanh nghiệp. Vì vậy, việc xuất hàng container từ Cảng quốc tế Vĩnh Tân sẽ rút ngắn về thời gian, cắt giảm chi phí đáng kể cho doanh nghiệp khu vực Tây Nguyên.

---

<sup>60</sup> Nguyễn Trọng Xuân (2014), *Doanh nghiệp ở Tây Nguyên - Thực trạng và vấn đề*, Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế, số 432, tháng 5/2014

**Hình 2.7: Cảng quốc tế Vĩnh Tân**



Nguồn: Cục đo đạc và bản đồ Việt Nam

Cảng quốc tế Vĩnh Tân nằm ngay sát tuyến quốc lộ 1, là điểm giáp ranh với các tỉnh Ninh Thuận và Lâm Đồng vốn là những địa phương có nhiều tiềm năng phát triển kinh tế. Hiện nay, Ninh Thuận chưa có cảng biển, trong khi khối lượng hàng hóa xuất khẩu từ Lâm Đồng và các tỉnh Tây Nguyên rất lớn. Ngoài ra, đối với các dự án điện gió và điện mặt trời ở Ninh Thuận, Bình Thuận (lớn nhất cả nước), việc vận chuyển các cấu kiện, thiết bị cho công trình từ các cảng của thành phố Hồ Chí Minh ra khu vực này bằng đường bộ rất khó khăn và mất nhiều thời gian. Vì vậy, việc trung chuyển hàng hóa nhập bằng đường biển thông qua Cảng quốc tế Vĩnh Tân tới các khu vực trên sẽ thuận lợi hơn rất nhiều.

#### ***2.4.2. Nhu cầu liên kết của các doanh nghiệp Tây Nguyên và các tỉnh Nam Trung Bộ***

Nhằm có đánh giá chính xác hơn về thực trạng liên kết doanh nghiệp Tây Nguyên và Nam Trung Bộ, đề tài đã thực hiện cuộc điều tra sơ bộ đối với 200 doanh nghiệp tại 8 tỉnh, thành phố vùng duyên hải Nam Trung Bộ và 5 tỉnh Tây Nguyên trong khoảng thời gian từ tháng 11/2018 đến tháng 2/2019 đối với các doanh nghiệp kinh doanh đa dạng trong các lĩnh vực từ nông

nghiệp, công nghiệp, thương mại và dịch vụ. Kết quả cho thấy những vấn đề về thực trạng, nhận thức và những yếu tố quan trọng tác động đến liên kết kinh doanh giữa các doanh nghiệp ở hai vùng như sau:

***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***

Trong khoảng 5 năm trở lại đây (2013-2018), 54,5% số doanh nghiệp ở Tây Nguyên trả lời rằng, họ có mối quan hệ kinh doanh rất thường xuyên và thường xuyên với các doanh nghiệp ở Nam Trung Bộ. Trong khi đó, 49,7% số doanh nghiệp ở Nam Trung Bộ nói, họ có quan hệ kinh doanh rất thường xuyên và thường xuyên với các doanh nghiệp ở Tây Nguyên.

**Bảng 2.8: Mức độ quan hệ giữa hai nhóm doanh nghiệp**

Mức độ	Tây Nguyên-Nam Trung Bộ (%)	Nam Trung Bộ-Tây Nguyên (%)
Rất thường xuyên	9,1	6,2
Thường xuyên	45,4	43,5
Thỉnh thoảng	36,4	27,6
Ít khi	7,3	18,6
Rất ít khi	1,8	4,1

Nguồn: Điều tra của Đề tài

Phần lớn doanh nghiệp trả lời có mối quan hệ rất thường xuyên và thường xuyên ở cả hai vùng là các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực thương mại và dịch vụ (49,1%) và công nghiệp (41,4%). Chỉ có khoảng 9,5% doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực nông nghiệp nói họ có quan hệ rất thường xuyên và thường xuyên với nhau. Điều này phản ánh một thực tế rằng, phần lớn doanh nghiệp nông nghiệp ở Tây Nguyên chuyển hàng hoá lên vùng Đông Nam Bộ và TP Hồ Chí Minh. Tiềm năng liên kết giữa các doanh nghiệp nông nghiệp ở Tây Nguyên với các doanh nghiệp Nam Trung Bộ còn rất lớn, đặc biệt đây là lợi thế phát triển của vùng, đang được đẩy mạnh đầu tư phát triển.

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. Bình quân một doanh nghiệp Tây Nguyên có 7 đối tác doanh nghiệp ở Nam Trung Bộ; con số này của một doanh nghiệp Nam Trung Bộ là 5 doanh nghiệp Tây Nguyên. Liên kết của các doanh nghiệp Tây Nguyên với các doanh nghiệp Nam Trung Bộ chủ yếu là liên kết xuôi: 31,6% số doanh nghiệp Tây Nguyên trả lời rằng, các doanh nghiệp Nam Trung Bộ cung cấp đầu vào cho họ; còn lại, 68,4% doanh nghiệp Tây Nguyên trả lời rằng, các doanh nghiệp Nam Trung Bộ tiêu thụ đầu ra cho họ.

**Bảng 2.9: Mức độ quan trọng của mối quan hệ với doanh nghiệp đối tác**

Mức độ	Tỷ lệ %
Rất quan trọng	17,0
Quan trọng	42,5
Bình thường	31,5
Ít quan trọng	9,0
Không quan trọng	0

Nguồn: Điều tra của Đề tài

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 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 qua 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.

**Bảng 2.10: Các kênh thông tin và lựa chọn đối tác của doanh nghiệp**

Kênh tìm kiếm	Tỷ lệ (%)
1. Các cơ quan hành chính Nhà nước (Sở, Ngành, Ban, Bộ)	10,0
2. Các doanh nghiệp/cá nhân khác	65,5
3. Hiệp hội doanh nghiệp (gồm cả Phòng thương mại và công nghiệp)	13,5
4. Các Ban xúc tiến của ngành (thương mại, đầu tư, du lịch, v.v....)	13,5

5. Tự tìm hiểu qua nhiều nguồn thông tin tổng hợp (mạng Internet,...)	68,5
6. Các kênh khác	20,5

Nguồn: Điều tra của Đề tài

Chỉ có khoảng 39,5% số doanh nghiệp được hỏi cho rằng, họ rất khó hoặc khó tìm các đối tác ở địa phương. Trong số các doanh nghiệp này, doanh nghiệp dịch vụ chiếm tỷ lệ lớn (59,1%), tiếp theo là các doanh nghiệp công nghiệp (29,5%), doanh nghiệp nông nghiệp (11,4%).

Có nhiều khó khăn ảnh hưởng đến việc tìm kiếm quan hệ đối tác ở địa phương. Kết quả điều tra cho thấy 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%).

**Bảng 2.11: Mức độ ổn định trong quan hệ đối tác doanh nghiệp**

Mức độ ổn định	Tỷ lệ (%)
Rất ổn định	2,5
Ổn định	25,5
Bình thường	46,0
Không ổn định	23,5
Rất không ổn định	2,5

Nguồn: Điều tra của Đề tài

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. Trong số đó, 53,4% là doanh nghiệp dịch vụ, 34,5% là doanh nghiệp công nghiệp và 12,1% là doanh nghiệp nông nghiệp. Thậm chí, 62% số doanh nghiệp nói rằng, họ có kế hoạch mở rộng thêm các quan hệ đối tác trong khoảng 3 năm tới.

#### ***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.



**Bảng 2.12: Đánh giá chung về mức độ liên kết của doanh nghiệp**

Mức độ liên kết	Tỷ lệ %
Rất chặt chẽ	0,5
Chặt chẽ	16,0
Bình thường	53,0
Thấp	27,5
Rất thấp	3,0

Nguồn: Điều tra của Đề tài

### ***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.

**Bảng 2.13: Đánh giá về sự tham gia của Nhà nước trong việc thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp**

Mức độ tham gia	Tỷ lệ %
Rất tích cực	0,5
Tích cực	13,0
Bình thường	35,5
Không tích cực	17,5
Không đáng kể	33,5

Nguồn: Điều tra của Đề tài

**Bảng 2.14: Vai trò của các yếu tố mà Nhà nước tạo ra trong việc thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp (tỷ lệ doanh nghiệp lựa chọn %)**

	Rất quan trọng	Quan trọng	Bình thường	Ít quan trọng	Không quan trọng
Thiết lập hạ tầng giao thông	66,5	30,5	2,0	1,0	0
Cung cấp thông tin	33,0	50,5	15,5	1,0	0
Đảm bảo cạnh tranh lành	37,0	56,0	7,0	0	0

manh					
Tổ chức các hoạt động xúc tiến thương mại, đầu tư	29,0	46,0	23,5	1,0	0,5
Hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp	27,0	38,5	29,0	4,5	1,0

Nguồn: Điều tra của Đề tài

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.

Nếu xét đặc điểm của phần lớn doanh nghiệp được khảo sát là các doanh nghiệp nhỏ và vừa (trên 70% doanh nghiệp có doanh thu nhỏ hơn 15 tỷ VND năm 2017), với đặc điểm là sự tăng cường quan hệ trao đổi thì có thể thấy tiềm năng quan hệ, trao đổi sản xuất, kinh doanh giữa các nhóm doanh nghiệp còn rất lớn.

Quy mô các doanh nghiệp của vùng nhỏ nên ít có tư tưởng liên kết làm ăn lớn. Các doanh nghiệp có nguồn vốn và số lao động đều thấp. Năm 2012, toàn vùng có 8.809 doanh nghiệp, song có đến 75% số doanh nghiệp có quy mô vốn dưới 10 tỷ đồng, chỉ có hơn 5% số doanh nghiệp có vốn trên 50 tỷ đồng. Số lao động bình quân/doanh nghiệp là 27 lao động.

**Bảng 2.15: Tỷ lệ doanh nghiệp phân theo quy mô vốn các tỉnh vùng Tây Nguyên năm 2012**

Đơn vị: %

Quy mô vốn	Dưới 10 tỷ đồng	10 - 50 tỷ đồng	50 - 200 tỷ đồng	200 - 500 tỷ đồng	Trên 500 tỷ đồng
Cả vùng	75,56	19,08	3,76	0,91	0,69
Kon Tum	80,25	14,34	4,06	0,81	0,54
Gia Lai	66,27	27,18	3,85	1,40	1,30
Đắk Lắk	77,30	17,34	3,86	0,93	0,58
Đắk Nông	79,77	16,36	2,73	0,43	0,72

Lâm Đồng	78,01	17,23	3,73	0,66	0,37
----------	-------	-------	------	------	------

*Nguồn: Tổng cục Thống kê, Niên giám thống kê 2013, Nxb. Thống kê, 2014*

Các doanh nghiệp nông nghiệp thường có quy mô nhỏ hơn. Năm 2014, doanh thu bình quân trên 1 doanh nghiệp nông nghiệp nhà nước trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk là 74,5 tỷ đồng, lao động bình quân 28 lao động/doanh nghiệp. Ở tỉnh Đắk Nông, số lao động bình quân cho 1 doanh nghiệp nông nghiệp chỉ là 3,4 lao động/doanh nghiệp còn số vốn kinh doanh bình quân hàng năm chỉ đạt 350 - 450 triệu đồng/doanh nghiệp. Ngoài tình trạng thiếu vốn, các doanh nghiệp còn lạc hậu về trang thiết bị kỹ thuật, năng lực quản lý còn yếu kém. Điều này hạn chế nhu cầu và năng lực liên kết của doanh nghiệp.

Lãnh đạo các địa phương cho biết, các doanh nghiệp trong vùng còn thiếu sự tư vấn của Nhà nước và hiệp hội ngành hàng về các đối tác, chiến lược phát triển và quản trị chuỗi liên kết. Thực tế, cán bộ các sở/ngành liên quan cũng chưa thạo/giỏi về vấn đề này và các chương trình liên kết để tập huấn cho doanh nghiệp về chủ đề này cũng chưa được quan tâm. Chính vì vậy, các môi liên kết thị trường hầu hết do các doanh nghiệp tự tìm kiếm và thiết lập mà ít có sự hỗ trợ từ phía Nhà nước.

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

### **2.5.1. Một số hạn chế trong liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ**

Mặc dù, liên kết vùng Tây Nguyên - Nam Trung Bộ thời gian qua đã đạt được một số kết quả nhất định, tuy nhiên, liên kết vùng còn mang tính hình thức và thiếu hiệu quả. Điều này được thể hiện qua các hạn chế sau:

- *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. Hoạt động liên kết vùng mang tính lâu dài, chiến lược hơn như phát triển mạng lưới khu công nghiệp, mạng lưới giao thông, thu hút và quản lý đầu tư nói chung, đặc biệt là đầu tư FDI, giải quyết vấn đề ô nhiễm,... vẫn chưa được chú trọng và chậm được triển khai. Các ngành công nghiệp ở khu vực này đang đầu tư phát triển cần sự liên kết hợp tác như công nghiệp lọc hóa dầu và sản phẩm sau dầu, ngành điện nhất là thủy điện, công nghiệp chế biến nông lâm thủy sản, công nghệ thông tin, công nghiệp phụ 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.

Có thể nói rằng, trong những năm gần đây, các vùng đang tìm mọi phương cách để có thể tổ chức, phối hợp thực hiện các ý tưởng liên kết. Tuy nhiên, các cam kết hỗ trợ rất ít đi vào thực tiễn do những nguyên nhân chủ yếu sau:

- Tính bắt buộc pháp lý thấp, các thỏa thuận thường không kèm theo điều kiện thi hành. Nguồn lực cho hợp tác hạn chế
- Lợi ích địa phương cục bộ vẫn chi phối các hợp tác giữa các địa phương.

Điều phải nói ở đây là, các ý tưởng liên kết đó chưa được cụ thể hóa trong các kế hoạch, quy hoạch phát triển mang tính chất dài hạn trong từng địa phương, kể cả các địa phương với tư cách như là một cực tăng trưởng.

Trong các hoạt động liên kết trên hành lang kinh tế Đông Tây, Tỉnh Kon Tum với tư cách là nằm trong tam giác tăng trưởng, năm 2011, nhằm thúc đẩy nhanh liên kết phát triển kinh tế, thương mại giữa các địa phương trong vùng hành lang, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum đã chủ trì tổ chức Hội nghị Hợp tác phát triển giữa Kon Tum với các tỉnh: Ubon Ratchathani, Sisaket (Thái Lan); Champasak, Se Kong, Attapur (Lào); Quảng Ngãi, Bình Định. Tuy nhiên, hội thảo cũng mới dừng lại ở việc xúc tiến đầu tư, các tỉnh qua lại để hiểu biết lẫn nhau, giới thiệu vùng du lịch Măng đen. Trên thực chất các địa phương chưa hiểu thấu những thế mạnh của mình và đưa ra các cầu về hàng hóa và khả năng cung ứng để có thể xây dựng một lộ trình thực hiện liên kết kinh tế và du lịch trên tuyến hành lang.

Trên phương diện là trung tâm của vùng Duyên Hải Nam Trung Bộ, TP Đà Nẵng là thành phố trực thuộc TW, được giao nhiệm vụ thúc đẩy phối hợp các địa phương cùng phát triển vùng, có tác động lôi kéo các địa phương liền kề cùng phát triển. Nhưng đến nay, vai trò của Đà Nẵng chưa thực sự như mong đợi (chưa có văn bản nào quy định vai trò nhạc trưởng của Thành phố Trung ương trong vùng). Mặc dù vậy, năm 2011, theo sáng kiến của Bí Thư Thành Ủy Đà Nẵng có tổ chức Hội thảo khoa học "Liên kết phát triển 07 tỉnh Duyên hải miền Trung", sau hội thảo 7 tỉnh ký kết vào "Biên bản cam kết Liên kết phát triển 07 tỉnh Duyên hải miền Trung" với 9 nội dung liên kết và đã sáng kiến tổ chức các cuộc họp bàn, thực thi xây dựng quỹ phát triển miền Trung. Quỹ đã được thành lập và có hơn 50 tỷ đồng, song tác động của các sáng kiến đó chưa mạnh mẽ để tạo ra các liên kết vùng trong thực tế.

Sự thiếu liên kết giữa các địa phương khiến thị trường vùng chưa có sự thống nhất. Các tỉnh vì lợi ích cục bộ địa phương mà can thiệp vào sự vận hành bình thường của thị trường, chia rẽ dòng chảy thị trường nguyên liệu đang vận hành tự nhiên có thể hiệu quả hơn. Ví dụ: "một doanh nghiệp sản xuất gạch tại Gia Lai đã không thể mua nguyên liệu từ Kon Tum (mặc dù chi phí vận chuyển rẻ hơn so với chi phí vận chuyển từ Gia Lai). Nguyên nhân của vấn đề này là do trước đây, tỉnh Gia Lai chỉ cho phép doanh nghiệp xây dựng tại Gia Lai mua gạch thành phẩm của tỉnh mà không mua gạch của các doanh nghiệp Kon Tum".<sup>61</sup>

*- 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.

---

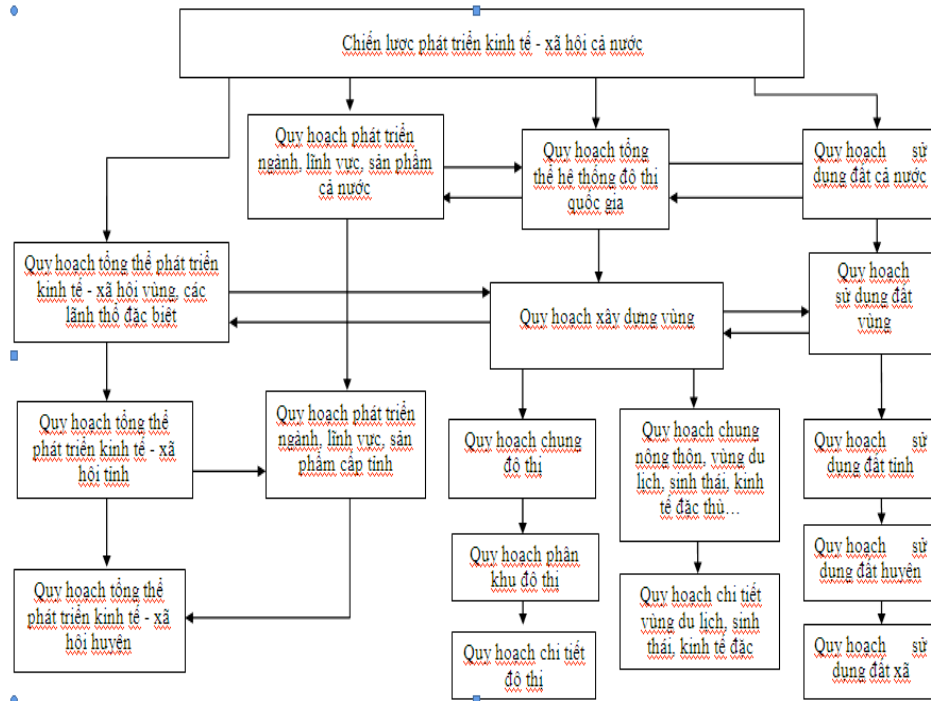
<sup>61</sup> Nguyễn Trọng Xuân, 2014, đã dẫn

Gần đây, Chính phủ Trung ương và các tỉnh cũng đã nhận thức được vấn đề. Việc tăng cường liên kết thu hút đầu tư được đặt ra như một vấn đề cấp thiết. Một số hình thức liên kết xúc tiến đầu tư mạnh mẽ đã được hình thành như ở Đồng bằng Sông Cửu Long. Tuy nhiên, để đạt được một cơ chế liên kết tốt còn là vấn đề đang đặt ra nan giải cả về cơ chế và hình thức, bước đi liên kết như thế nào để các bên tham gia đều đạt được mục đích của mình.

Cũng giống như tình trạng thu hút đầu tư, đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng thiếu sự liên kết điều phối liên tỉnh. Đây là vấn đề được nhiều nhà nghiên cứu đã đề cập nhiều từ góc nhìn đa chiều các hạn chế của nó và ảnh hưởng đến đầu tư khai thác các lợi thế của các địa phương. Thực tiễn cho thấy, Việt Nam có nền kinh tế khoảng 100 tỷ đô đã có tới 100 cảng biển, trong đó có 20 cảng quốc tế; 22 sân bay, trong đó có tới 8 sân bay quốc tế (tính tới năm 2010). Gần như tỉnh nào cũng đều có sân bay, cảng biển. Đầu tư dàn trải, không tạo được lợi thế quy mô, gây lãng phí nguồn lực. *Hệ quả này phản ánh sự yếu kém trong khâu điều phối, phân bổ nguồn lực giữa các tỉnh trong phát triển của Chính phủ v.v.*

Các quy hoạch vùng chưa trở thành công cụ liên kết các tỉnh trong vùng. Hiện tại cấp tỉnh chịu chi phối khoảng gần 30 quy hoạch, chiến lược phát triển. Sự không đồng bộ trong quy hoạch vùng với quy hoạch ngành, quy hoạch cấp tỉnh đã gây khó cho địa phương trong quá trình phối hợp thực hiện. Bên cạnh những kết quả, quy hoạch vùng cũng còn có những hạn chế. Cho đến nay chưa có nghiên cứu nào tập trung vào đánh giá toàn diện và chính thức về chính sách phát triển vùng, mặc dù vùng và phát triển vùng có vị trí quan trọng trong quản lý phát triển ở nước ta hiện nay. Các bộ ngành quản lý đều có những đánh giá định kỳ về chính sách phát triển của ngành mình nhưng đánh giá về chính sách phát triển vùng thì chưa có, vì không có cơ quan quản lý phát triển vùng (Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 2059/QĐ-TTg ngày 24 tháng 11 năm 2015 về việc thành lập Ban Chỉ đạo, Hội đồng vùng kinh tế trọng điểm giai đoạn 2015 - 2020, còn các vùng kinh tế - xã hội thì chưa có).

**Hình 2.8: Hệ thống quy hoạch Việt Nam hiện nay**



Nguồn: Cao Ngọc Lân và Trần Hồng Quang, Báo cáo Hợp phân Thẻ chế trong khuôn khổ đề tài khoa học cấp Nhà nước TN3/X16, 2014.

Vấn đề chính sách nổi cộm nhất trong quy hoạch phát triển vùng nằm ngay chính ở sự chồng lấn trong phân định các vùng quy hoạch. Các điều chỉnh về vùng từ Nghị định số 92/2006/NĐ-CP cho đến nay đã định hình gồm 6 vùng kinh tế và 4 vùng kinh tế trọng điểm. Sau đó được bổ sung mới thêm loại vùng đặc biệt để lập quy hoạch như vùng Thủ đô, vùng thành phố Hồ Chí Minh. Trong phân vùng quy hoạch hiện tại, các nhà nghiên cứu và quản lý chỉ ra nhiều bất cập, như có quá nhiều vùng quy hoạch, chồng lấn giữa các vùng kinh tế, vùng kinh tế trọng điểm. Ở nước ta hiện “đang tồn tại một hệ thống quy hoạch đa ngành, nhiều cấp và giữa các bản quy hoạch đang có những sự khác biệt lớn, tựa như những hố ngăn cách vô hình, không kết nối được với nhau”.<sup>62</sup>

Những bất cập trong phân định vùng cũng là nguyên nhân làm cho việc lập quy hoạch vùng thời gian qua trở nên không chỉ nặng nề về số lượng quy hoạch vùng, mà quan trọng hơn là sự chồng chéo, trùng lặp cũng như phân tán trong quản lý và thực hiện các quy hoạch vùng.

<sup>62</sup> Trần Trọng Hanh (2013), *Đánh giá lại mối quan hệ giữa các loại quy hoạch mang tính chất vùng*, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, tháng 3/2013

Con số vài trăm quy hoạch liên quan đến vùng đã ban hành nêu ở trên còn cho thấy, bên cạnh những mặt được, đang tồn tại khá nhiều bất cập, thậm chí còn mâu thuẫn nhau trong các quy hoạch vùng. Tại cuộc họp Chính phủ tháng 7/2015 bàn chuyên đề về xây dựng pháp luật cũng đã nhận định rằng công tác quy hoạch hiện này còn “*thiếu đồng bộ, chồng chéo, cản trở lẫn nhau giữa các loại quy hoạch*”.<sup>63</sup> Theo đánh giá tổng kết của Ban soạn thảo Luật Quy hoạch thì còn có nhiều bất cập, trong đó liên quan tới lập quy hoạch phát triển vùng có những điểm đáng chú ý sau:

- Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật về lập quy hoạch đã có nhưng còn tản mạn, có những quy định không thống nhất, thiếu quy chuẩn.

- Số lượng quy hoạch vùng được phê duyệt nhiều nhưng chất lượng còn thấp và trật tự ban hành cũng còn chưa thống nhất (quy hoạch địa phương có khi lại được phê duyệt trước khi ban hành quy hoạch vùng).

- Thiếu sự liên kết, phối hợp trong lập các quy hoạch liên quan tới vùng và giữa các vùng với nhau, thiếu sự liên kết, phối hợp trong tổ chức thực hiện chính sách phát triển vùng.

- Phương pháp luận lập quy hoạch vùng còn những bất cập, chưa gắn với yêu cầu theo cơ chế thị trường và hội nhập kinh tế quốc tế. Sự tham gia, tham vấn của các bên liên quan, nhất là từ phía cộng đồng doanh nghiệp còn hạn chế.

- Tầm nhìn quy hoạch còn hạn chế, chưa đủ tính chiến lược, chất lượng của các dự báo còn thấp.

- Nội dung các quy hoạch liên quan tới vùng có những chồng chéo, mâu thuẫn.

- Chưa xác định rõ chủ thể quản lý cấp vùng.

- Tình công khai, minh bạch về quy hoạch còn thấp.

Đối với việc tổ chức thực hiện quy hoạch đã được phê duyệt, có thể thấy rằng, do những hạn chế lớn về nguồn lực, năng lực cho thực hiện quy hoạch, nên tính khả thi và hiệu quả thực hiện các quy hoạch vùng cũng như các chính sách cụ thể về vùng còn thấp.

---

<sup>63</sup> Phương Nhi (2015), *Khẩn trương hoàn thiện Dự án Luật quy hoạch*, Báo Chính phủ Điện tử, ngày 24/7/2015



Trong các quy hoạch phát triển tỉnh/vùng Tây Nguyên hiện tại mặc dù đều có những yêu cầu về phối hợp giữa các bộ/ngành và các địa phương trong tổ chức thực hiện song do thiếu cơ chế phối hợp, cơ chế theo dõi, giám sát đánh giá và chế tài đủ mạnh nên các tỉnh vẫn "mạnh ai nấy làm" như hiện nay.

Các chương trình hợp tác liên kết giữa các tỉnh trong vùng với ngoài vùng mặc dù có đưa ra các nội dung, giải pháp thực hiện liên kết song cũng do không có cơ chế hữu hiệu để thực thi nên các cam kết, các biên bản hợp tác vẫn tồn tại trên văn bản nhiều hơn thực tế.

Hiện tại quy hoạch vùng là công cụ quan trọng nhất hy vọng có thể kết nối các tỉnh trong vùng với nhau. Thế nhưng, thông qua phân tích ở trên cho thấy sự phối hợp giữa các tỉnh trong vùng và với cơ quan lập quy hoạch vùng trong lập quy hoạch hầu như không được thực hiện hoặc thực hiện một cách hình thức. Điều này khiến cho các quy hoạch của vùng trở nên thiếu đồng bộ, mâu thuẫn và giảm hiệu lực. Đây cũng là một trong những nguyên nhân khiến quá trình thực hiện quy hoạch không được tuân thủ chặt chẽ và nhiều quy hoạch bị phá vỡ trong thực tiễn.

Quá trình thực thi các chính sách phát triển vùng cũng xảy ra những mâu thuẫn về lợi ích (giữa chính quyền trung ương và các địa phương trong vùng) và sự thiếu phối hợp là tất yếu khi mà không có những quy định về sự phối hợp và quá trình thực thi chính sách ở từng tỉnh còn có những hạn chế

Ngoài ra, liên kết vùng thời gian qua chủ yếu mới chỉ xuất phát từ những diễn biến thực tế khi có những va chạm, xung đột giữa các địa phương hay từ những hoạt động nảy sinh trong quá trình thực hiện các chương trình/dự án của từng địa phương. Hoạt động liên kết vùng chưa xuất phát từ yêu cầu cần phải liên kết, từ triển khai xây dựng và thực hiện quy hoạch phát triển kinh tế xã hội vùng hay từng địa phương.

### ***2.5.2. Nguyên nhân của những hạn chế***

*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.*

Xây dựng kết cấu hạ tầng đòi hỏi nguồn vốn lớn, thời gian dài trong khi đó các nguồn lực tại chỗ còn hạn chế. Kết cấu hạ tầng yếu kém nên chưa hấp dẫn các nhà đầu tư, đồng thời gây cản ngại đến tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa các tỉnh khu vực. Để phát triển kết cấu hạ tầng ở khu vực này, ngoài vốn đầu tư của nhà nước thì liên kết hợp tác để thu hút các nguồn lực

bên ngoài là phương án khả thi. Các lĩnh vực cần liên kết để phát triển như năng lượng điện (thủy điện, điện nguyên tử, phóng điện), mạng lưới truyền tải điện vùng nông thôn, miền núi, hệ thống thủy lợi, mạng lưới giao thông, nhất là giao thông nông thôn, quy hoạch chỉnh trang đô thị, hệ thống cấp thoát nước, xử lý chất thải, hệ thống kho tàng bến bãi, dịch vụ hậu cần nghề biển, các trung tâm thương mại dịch vụ... còn kém phát triển.

*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*

Trong lĩnh vực kinh tế, tự thân các chủ thể kinh tế đã thực hiện các liên kết chuỗi nhằm đạt được hiệu quả cao. Điểm mấu chốt là trong khung khổ quản trị địa phương, quản trị vùng được thực thi có hiệu quả sẽ tạo ra môi trường cho các liên kết phát triển chuỗi hay cụm ngành phát triển, tăng được năng lực cạnh tranh cấp tỉnh và năng lực cạnh tranh doanh nghiệp.

Phân tích các chính sách, các quy hoạch phát triển vùng, quy hoạch phát triển đô thị và kế hoạch 5 năm của tỉnh ở nhiều địa phương trong cả nước cho thấy: (i) không đưa các yêu cầu của liên kết nội vùng; (ii) các ý tưởng liên kết liên vùng trong phát triển kinh tế, bảo vệ tài nguyên môi trường v.v... Nguyên nhân sâu xa là tư duy phân bố lãnh thổ công nghiệp, nông nghiệp và thương mại dựa trên phân tích lợi thế so sánh vùng chưa được quán triệt, mặc dầu trong bản quy hoạch đều có phần phân tích lợi thế phát triển. Mặt khác khoa học vùng trong lĩnh vực nghiên cứu chưa được chú trọng. Các nguyên tắc quy hoạch không gian lãnh thổ công nghiệp, nông nghiệp đang dựa trên nguyên tắc của nền kinh tế bao cấp, phân bố lực lượng sản xuất của thời kỳ đó mà chưa dựa trên nguyên tắc nền kinh tế thị trường.

Về liên kết nội vùng, thực tế ở Việt Nam mang tính hình thức, ít được thực thi. Khi thực tiễn đòi hỏi phải có sự phối hợp, hợp tác cùng phát huy các thế mạnh của nhau thì các địa phương ngồi lại với nhau trao đổi các vấn đề cần khảo sát. Tuy nhiên, rất ít các liên kết phát triển diễn ra trên thực tế giữa các địa phương phù hợp với các nguyên lý liên kết vùng và chưa thật sự trở thành một chủ trương có tính nguyên tắc trong tổ chức không gian phát triển của địa phương. Các liên kết giữa tỉnh Kon Tum với thành phố Hồ Chí Minh hỗ trợ Kon Tum trong phát một số kênh truyền hình và quảng bá hình ảnh du lịch cho Kon Tum. Tuy nhiên, các cam kết hỗ trợ không mang tính pháp lý và cũng

không có chế tài đảm bảo sự thực hiện lâu dài của các tỉnh. Những liên kết kiểu này chưa phải là sự liên kết dựa trên các *lợi thế phát triển và mang tính tương tác của cực tăng trưởng với các vùng kém phát triển*. Đây chỉ là sự hỗ trợ trong phát triển văn hóa.

Bản chất của liên kết kinh tế vùng là liên kết các lực lượng thị trường được hỗ trợ bởi các thể chế chưa được nhận thức đầy đủ trong một bộ phận chính quyền các cấp. Sự thiếu hụt trong nhận thức này dẫn đến hệ quả là các chủ trương và chính sách có đề cập đến liên kết vùng Tây Nguyên hiện tại thường chỉ đưa ra những yêu cầu về phối hợp trong quản lý nhà nước giữa chính quyền các địa phương mà ít tác động hay hỗ trợ cho các yếu tố thị trường (Quyết định số 936/2012/QĐ-TTg, Quyết định số 276/2014/QĐ-TTg).

Vai trò, lợi ích của liên kết kinh tế vùng cũng chưa được nhận thức sâu sắc dẫn đến tư duy lợi ích cục bộ địa phương chi phối chính quyền các địa phương trong quá trình phát triển. Cơ chế phân cấp thiếu giám sát đã tạo cho từng địa phương là một nền kinh tế khép kín. Các địa phương đều cạnh tranh nhau để tranh thủ huy động nhiều nguồn lực hơn từ phía Nhà nước. Tình trạng chạy đua phá rào thu hút đầu tư đã làm cho quy hoạch vùng và quốc gia nhiều khi trở nên lỗi thời. Sự chia nhỏ nguồn lực theo địa giới hành chính khiến các tỉnh trở nên kém hấp dẫn dưới mắt nhà đầu tư trong những dự án quy mô.

Từ sự nhận thức chưa đầy đủ về bản chất của liên kết kinh tế vùng đã dẫn đến việc thiết kế một số chính sách liên kết vùng chưa phản ánh được bản chất định hướng và hỗ trợ các mối liên kết thị trường nên các chính sách vùng thường phản ánh các quyết tâm chính trị của chính quyền các cấp mà ít trở thành hiện thực. Trong thời gian qua, một số chính sách của Nhà nước trực tiếp hỗ trợ các chủ thể, khuyến khích các mối liên kết theo chuỗi (Quyết định số 80/2002/QĐ-TTg; Quyết định số 62/2013/QĐ-TTg; Nghị định số 210/2013/NĐ-CP; Nghị định số 55/2015/NĐ-CP;...), song bản thân các chính sách này cũng còn những hạn chế và chưa có tính đặc thù vùng nên chưa thực sự hỗ trợ cho các 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*

Sự thiếu liên kết giữa chính quyền trung ương với địa phương, giữa các bộ/ngành trong xây dựng và thực thi chính sách đã tạo ra văn hóa ít liên kết

trong tư duy của chính quyền các địa phương trong vùng. Sự thiếu hụt về thể chế liên kết vùng ở cấp độ quốc gia là nguyên nhân tạo nên sự thiếu liên kết không riêng ở vùng Tây Nguyên.

Điều này một phần do những hạn chế của bản thân các chính sách, phần khác do năng lực thực thi chính sách của bộ máy chính quyền các cấp chưa được suôn sẻ. Việc giải quyết đất đai cho đồng bào dân tộc thiểu số trong những năm qua là một ví dụ. Hay một ví dụ khác gần đây là tình hình thực hiện chính sách xây dựng cánh đồng mẫu lớn (Quyết định số 62/2013/QĐ-TTg). Sau 2 năm thực hiện, các tỉnh trong vùng vẫn còn đang ở giai đoạn chuẩn bị (xây dựng tiêu chí, quy hoạch kế hoạch cánh đồng mẫu lớn) trước khi thực hiện một khâu phức tạp hơn là xây dựng các dự án/phương án cánh đồng mẫu lớn.

Sự thiếu hụt này vừa là hạn chế vừa là nguyên nhân khiến các mối liên kết kinh tế vùng hiện chưa đi vào thực chất. Bộ máy cao nhất của vùng hiện nay là cơ quan của Đảng với chức năng chủ yếu là đảm bảo an ninh chính trị. Tổ chức này cũng không có cơ chế và nguồn lực (cả về con người và tài chính) để có thể điều phối các hoạt động liên kết vùng.

Giữa các địa phương thiếu sự phối hợp quy hoạch giữa các tỉnh để thực thi quy hoạch có hiệu quả. Tình trạng nở rộ các loại quy hoạch và chồng chéo quy hoạch đã làm lãng phí công sức và tài chính; làm giảm hiệu quả chi tiêu công. Bên cạnh đó tình trạng thiếu sự phối hợp trong việc thực thi quy hoạch giữa các địa phương đã làm cho tình trạng phân bố lãnh thổ phát triển thiếu căn cứ về phân bố lãnh thổ đô thị, lãnh thổ công nghiệp, nông nghiệp. Sự phân bố lãnh thổ công nghiệp chế biến và nông nghiệp tác rời nhau, phân bố khu đô thị sát với các khu công nghiệp, đối nghịch nhau...diễn ra khá phổ biến trong thực tiễn hiện nay.

Tìm hiểu nguyên nhân của vấn đề cho thấy, mỗi tỉnh có mỗi lợi ích riêng khi thực hiện quy hoạch. Khi xây dựng quy hoạch không tham khảo quy hoạch lẫn nhau giữa các tỉnh. Mặt khác "do loạn quy hoạch, người hoạch định quy hoạch chỉ tham khảo các quy hoạch trong tỉnh" cũng đã khá mất nhiều thời gian, không còn thời gian để tham khảo các tỉnh liền kề. Như vậy, phát triển vùng hiện nay đang đặt ra các vấn đề cần giải quyết, và cần có những đột phá thực sự trong cơ chế liên kết mới có thể giúp các địa phương bật dậy, khai thác được các lợi thế cạnh tranh, phát triển nền kinh tế có hiệu quả để vượt qua khủng hoảng kinh tế hiện nay.

Quy hoạch vùng được lập nên song không kèm có cấp quản lý quy hoạch tương ứng. Điều này khiến khâu giám sát thực hiện quy hoạch cấp vùng gần như không có. Hệ thống quy hoạch, kế hoạch phát triển dài hạn, trung hạn, ngắn hạn ở Việt Nam nói chung thực hiện theo các cấp hành chính: Trung ương- tỉnh- huyện, xã. Cách làm quy hoạch ở Việt Nam được thực hiện theo nguyên tắc từ dưới lên trên, cấp dưới trình cấp trên, cấp trên tổng hợp, cân đối. Quy hoạch cấp tỉnh trở lên đều do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Các quy hoạch, kế hoạch cấp trên hiện nay thực chất chỉ là phép cộng cơ học từ cấp dưới, chức năng điều phối không được thể hiện rõ ràng như cần có.

Quy hoạch vùng không có cơ quan hành chính quản lý quy hoạch. Ở Việt Nam không tổ chức hành chính theo cấp vùng, do đó không thể theo dõi, đánh giá việc thực thi tính pháp lý của quy hoạch.

Chất lượng của các quy hoạch, kế hoạch thực sự là một bất cập lớn và là một nguyên nhân góp phần khiến các quy hoạch ít được triển khai thực hiện trong thực tế, gây nên tình trạng lộn xộn, kém hiệu quả trong đầu tư như hiện nay.

Các quy hoạch phát triển vùng kinh tế trọng điểm, quy hoạch vùng thường xuyên làm sau quy hoạch của các tỉnh. Năm 2011, 2012 hầu hết các tỉnh thành đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể kinh tế - xã hội của địa phương, và các địa phương đã phê duyệt quy hoạch phát triển các ngành trên địa bàn tỉnh. Nhưng cho đến nay quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng giai đoạn 2011 – 2020 chưa đồng bộ công bố trên các vùng. Thực tế này sẽ làm khó cho địa phương khi thực hiện quy hoạch chung của địa phương và không thực hiện được các định hướng liên kết vùng. Vì thế, nhiều lúc, nhiều nơi Quy hoạch vùng bị các quy hoạch tỉnh đảm bảo lợi ích của riêng tỉnh phá vỡ. Các quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của vùng và quy hoạch ngành theo vùng chưa trở thành công cụ pháp lý để buộc các tỉnh liên kết chặt chẽ theo một khung khổ phát triển nhất định.

*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*

Một bất cập đối với vấn đề liên vùng của Việt Nam là tình trạng thiếu cơ sở dữ liệu theo vùng. Cấp vùng vốn không phải cấp quản lý hành chính, hệ thống thống kê không có số liệu theo vùng. Điều này là một cản trở lớn trong công tác đánh giá, giám sát, dự báo và lập quy hoạch kế hoạch theo vùng. Mặt

khác số liệu của Việt Nam không dựa trên các nguyên lý phổ biến trên thế giới, tôn trọng sự thực, thường bị bóp méo theo ý kiến chủ quan, duy ý chí. Điều này sẽ tai hại trong việc đánh giá bức tranh thực trạng một cách chính xác để từ đó có những dự báo tốt cho điều hành vĩ mô.

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

### 3.1. Một số xu hướng liên kết kinh tế vùng và liên vùng

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

Liên kết liên vùng xuyên quốc gia đầu tiên được chính thức biết tới là liên kết giữa thành phố Enschede của Hà Lan với thành phố Gronau của Đức vào năm 1958.<sup>64</sup> Sau đó mô hình liên kết này bắt đầu lan rộng ra nhiều quốc gia châu Âu và tới nay, liên kết liên vùng xuyên quốc gia đã trở thành một xu hướng phổ biến trên toàn thế giới. Những đặc trưng nổi bật của xu thế liên kết liên vùng xuyên quốc gia trong những năm gần đây bao gồm:

*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.

Hành lang kinh tế là một không gian kinh tế có giới hạn về chiều dài và chiều rộng, liên vùng lãnh thổ hoặc liên quốc gia, dựa trên việc thành lập một hoặc nhiều tuyến giao thông kết hợp với những chính sách kinh tế để thúc đẩy phát triển kinh tế trên toàn không gian đó. Nền tảng của hành lang kinh tế là một hệ thống giao thông hiệu quả; mang lại một môi trường kinh doanh hấp dẫn nhờ giảm chi phí vận tải và tăng giá trị bất động sản. Các doanh nghiệp tập trung trong hành lang có lợi thế nhờ khoảng cách gần nhau; giảm chi phí vận chuyển và thông tin; thời gian giao hàng ngắn; và giảm chi phí lưu kho. Thiết lập một hành lang kinh tế là một chiến lược tổng thể nhằm cải thiện và tăng cường đầu tư vào giao thông, năng lượng và viễn thông trong khu vực. Hành lang kinh tế thường được thành lập để đẩy mạnh sự hội nhập về kinh tế giữa những vùng kém phát triển hơn và thường là vùng sâu vùng xa với những vùng phát triển hơn, thường là vùng duyên hải. Hình thức toàn diện nhất của hành lang kinh tế tích hợp phát triển kết cấu hạ tầng với thương mại, đầu tư và các tiềm năng kinh tế khác, đồng thời thực hiện các nỗ lực để giải quyết các

---

<sup>64</sup> Zenker, Sebastian & Björn, Jacobsen (2015). *Inter-regional Place Branding: Best Practices, Challenges and Solutions*, London: Springer International Publishing

tác động xã hội, môi trường và các tác động bất lợi khác do việc gia tăng kết nối. Hệ thống giao thông hiệu quả giúp hàng hóa và người dân di chuyển nhanh trong khu vực với chi phí thấp. Sự cải thiện này thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và góp phần giảm nghèo.<sup>65</sup> Việc thiết lập các hành lang kinh tế đang trở thành một xu hướng chủ đạo trong liên kết vùng và liên vùng trong khu vực và trên thế giới hiện nay. Mô hình này có thể triển khai ở cấp độ toàn cầu, khu vực và trong một quốc gia.

Ví dụ, Hành lang Kinh tế Bắc Nam ở Khu vực tiểu vùng sông Mê Công (GMS) ra đời năm 1998 đã bao gồm ba quốc gia Thái Lan, Trung Quốc và Việt Nam, kết nối các khu đô thị lớn dọc theo ba tuyến Côn Minh – Chiang Rai – Bangkok, Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng và Nam Ninh – Hà Nội; Hành lang Kinh tế Đông Tây kết nối 13 tỉnh của bốn quốc gia Việt Nam, Lào, Thái Lan và Myanmar; và Hành lang Kinh tế phía Nam kết nối bốn quốc gia Myanmar, Thái Lan, Campuchia và Việt Nam. Ngoài ra, các mô hình tam giác tăng trưởng, tứ giác tăng trưởng như Tam giác tăng trưởng SIJORI là sự kết nối giữa Singapore, Johor Baru (Malaysia) với Batam và Đảo Riau (Indonesia), Tam giác tăng trưởng châu Phi kết nối tỉnh Tete của Mozambique với khu vực phía Bắc và phía Trung của Malawi và các tỉnh phía Đông Zambia; mô hình Tứ giác tăng trưởng Nam Á kết nối bốn quốc gia Bangladesh, Bhutan, Ấn Độ và Nepal. Đặc biệt, mới đây nhất là Sáng kiến Một vành đai và một con đường của Trung Quốc, trong đó Vành đai Kinh tế “Con đường tơ lụa” còn có phạm vi rộng lớn hơn khi kết nối những vùng kinh tế sôi động trải dài suốt từ Trung Quốc tới Mông Cổ, Nga, Trung Á và Đông Nam Á...

*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...

Trong hành lang kinh tế, các hành lang giao thông đóng vai trò xương sống với mạng lưới giao thông tích hợp từ đường bộ, đường sắt, đường thủy cho tới các cảng - liên kết các tỉnh, thành phố vùng biên, các trung tâm sản

---

<sup>65</sup> Hans-Peter Brunner, What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? ADB, Policy paper No. 117 | August 2013



xuất (các khu công nghiệp, khu kinh tế...), các trung tâm tiêu thụ (các đô thị và thành phố lớn) và các cửa ngõ thương mại (cảng biển).<sup>66</sup> Các hành lang giao thông chính là thời nam châm thu hút vốn FDI (nhờ môi trường kinh doanh hấp dẫn) và là điều kiện để thúc đẩy các luồng trao đổi hàng hóa, dịch vụ, vốn và nguồn nhân lực (tận dụng lợi thế về chi phí giao dịch, vận tải...). Ba hành lang kinh tế ở khu vực GMS được hình thành trên cơ sở chín hành lang giao thông của khu vực. Sau hai mươi năm kể từ khi thành lập, các hành lang kinh tế đã trở thành chất xúc tác quan trọng góp phần khuyến khích hợp tác trong nhiều lĩnh vực giữa các tỉnh thành của sáu quốc gia. Hợp tác sản xuất đã gia tăng với sự ra đời của các khu kinh tế/khu hợp tác xuyên biên giới (như Khu kinh tế Bằng Tường – Đồng Đăng) cùng các hợp tác phát triển nông nghiệp, kết nối giữa các khu công nghiệp, khu kinh tế đặc biệt. Trong ngành du lịch, các chương trình xúc tiến phát triển du lịch xuyên biên giới cũng đã tích cực được khai thác, như Chương trình du lịch Con đường di sản miền Trung - kết nối các di sản thế giới ở Quảng Bình, Huế, Quảng Nam (Việt Nam) với cố đô Luang Prabang (Lào) và quần thể Angkor Wat (Campuchia). Ngoài ra, các chương trình hợp tác nhằm cải thiện kỹ năng cho nguồn nhân lực cũng được đẩy mạnh như kết nối mạng lưới các cơ sở đào tạo dọc theo Hành lang Kinh tế Bắc Nam giữa Viện Mê Công, Trường Đại học Khon Kaen (Thái Lan) và Chương trình Phnom Penh về Phát triển (Campuchia)...

*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

---

<sup>66</sup> Petrella, Stephanie (2018). “What is an Economic Corridor?”, *Reconnecting Asia*, March 27 2018.

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.

Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan (CPEC) kết nối khu vực từ cảng nước sâu Gwadar ở tỉnh Baluchistan (Pakistan) tới Tân Cương (Trung Quốc) là một ví dụ. Mặc dù hành lang kinh tế này mang lại những lợi ích nhất định cho cả hai quốc gia, song Trung Quốc dường như đang thu được lợi ích nhiều hơn trong khi Pakistan phải đối mặt với những thách thức nghiêm trọng. Việc tích cực đầu tư cho CPEC, nhất là cảng Gwadar – nơi sở hữu vị trí địa chiến lược quan trọng (tọa lạc không xa so với Eo biển Hormuz và cửa Vịnh Ba Tư) đã giúp Trung Quốc kiểm soát được các tuyến giao thông đường biển xung quanh. Điều này đặc biệt có ý nghĩa với Trung Quốc bởi hơn 60% nguồn cung cấp dầu thô của quốc gia này từ Tây Á, do đó, tuyến giao thông này sẽ phần nào giúp Trung Quốc tiết kiệm được chi phí, thời gian cũng như giảm sự phụ thuộc vào eo biển Malacca. Đồng thời, trước sự hiện diện ngày càng tăng của Mỹ ở khu vực châu Á – Thái Bình Dương, việc nắm được cảng Gwadar cũng góp phần đưa Trung Quốc tiếp cận gần hơn với Ấn Độ Dương để khi cần thiết có thể triển khai quân sự ở khu vực này. Những bước đi của Trung Quốc đang trở thành mối đe dọa nghiêm trọng tới lợi ích thương mại và lợi ích chiến lược của Mỹ.<sup>67</sup> Đối với Pakistan, những khoản đầu tư của Trung Quốc cho CPEC dưới dạng các khoản vay đang đe dọa sẽ biến Pakistan trở thành con nợ khổng lồ và đánh mất quyền kiểm soát đất nước vào tay Trung Quốc. Các dự án trong khuôn khổ CPEC với cam kết nhập khẩu máy móc và sử dụng nguồn nhân lực từ Trung Quốc cũng đang khiến cán cân thương mại của nước này bị thâm hụt nặng nề, đồng thời đội chi phí của các dự án, đặc biệt là các dự án năng lượng tăng cao, và hiện đang cao hơn rất nhiều so với những dự án tương tự được triển khai ở các quốc gia láng giềng.<sup>68</sup>

*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. Khu vực biên giới mặc dù có nhiều tiềm năng song thường vẫn là những địa phương nghèo, chậm phát triển, và dễ tổn thương trước các biến

<sup>67</sup> Talwar, Shreya (2015). “China-Pakistan economic corridor and its geopolitical implications”, *Centre for Air Power Studies Infocus* 22 June 2015.

<sup>68</sup> Petrella, Stephanie (2018). Đã dẫn

động kinh tế - chính trị và xã hội so với các khu vực khác. Vì thế, bên cạnh cung cấp vốn đầu tư phát triển, MDB còn hỗ trợ kỹ thuật cho các chính phủ trong việc giảm thiểu tác động của tự do thương mại đối với các vấn đề kinh tế - xã hội, triển khai đánh giá tác động của những dự án phát triển công nghiệp và xây dựng cơ sở hạ tầng quy mô lớn đối với chất lượng môi trường. Ví dụ, Nhật Bản, WB và ADB là những cơ quan đã hỗ trợ tích cực cả về tài chính và kỹ thuật cho nỗ lực hình thành các tam giác tăng trưởng và hành lang kinh tế ở khu vực Đông Nam Á. Hay AfDB cũng đã đồng hành cùng với tiến trình xây dựng và phát triển Tam giác tăng trưởng Mozambique-Malawi-Zambia. AfDB đã cung cấp vốn đầu tư để cải tạo và nâng cấp hệ thống đường bộ ở ba quốc gia này, đồng thời triển khai các biện pháp thúc đẩy thương mại trong Hành lang kinh tế Nacala thông qua xây dựng mô hình cửa khẩu “một cửa-một lần dừng”, khuyến khích tự do di chuyển lao động có kỹ năng giữa các quốc gia và đầu tư cho các trung tâm phát triển kỹ năng...<sup>69</sup>

### ***3.1.2. 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>70</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

---

<sup>69</sup> African Development Bank. “Accelerating Growth in the Zambia-Malawi-Mozambique Triangle”, *Media Statement*, Available online at: <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/Annual Meetings/MEDIA STATEMENT MOONO MUPOTOLA VIP RECEPTON ZMM TRIANGLE FINAL.pdf>

<sup>70</sup> Kogut, B. (1985). “Designing global Strategies: Comparative and Competitive Value-Added Chains”, *Sloan Management Review*, 26(4) pp. 15–28.

ngành 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:

*Thứ nhất*, vai trò dẫn dắt của các công ty xuyên quốc gia (TNCs) trong liên kết. Sự xuất hiện của dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) và sự thâm nhập của các TNCs đã góp phần cải thiện năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong nước, tạo ra những xung lực để kết nối doanh nghiệp nói riêng và các vùng, địa phương nói chung tham gia vào mạng sản xuất và GVCs. Các TNCs với tiềm lực mạnh mẽ về vốn, khoa học công nghệ và kinh nghiệm quản lý, đóng vai trò là “doanh nghiệp trung tâm” có thể lôi kéo, tập trung các công ty trong nước, với tư cách là những “doanh nghiệp vệ tinh” cùng hoạt động trong một không gian lãnh thổ. Mục đích là tạo thuận lợi cho việc thực hiện các hoạt động sản xuất, chuyển giao công nghệ, tri thức và phương thức quản lý, cũng như chia sẻ lợi ích kinh tế, hình thành nên những mạng lưới sản xuất liên kết chặt chẽ giữa các công ty.<sup>71</sup> Mặt khác, quá trình thuê ngoài của các TNCs cũng tạo động lực cho các doanh nghiệp trong nước đẩy mạnh sản xuất và tiếp nhận công nghệ chuyển giao, thúc đẩy quá trình chuyên môn hóa ở mức độ sâu rộng hơn, dẫn tới xu hướng tập trung cao các hoạt động kinh tế ở một khu vực địa lý.<sup>72</sup> Chính sự “tập trung về mặt không gian” hay “sự gắn gũi về mặt địa lý” đã tạo nên những dạng thức bố trí hoạt động kinh tế mới như các thành phố, các vùng mới, hay những không gian sản xuất mới như các cụm ngành nghề, chuỗi công nghiệp, khu kinh tế và các trung tâm sản xuất liên vùng...<sup>73</sup>

*Thứ hai*, bên cạnh vai trò dẫn dắt của các TNCs, liên kết vùng theo chuỗi giá trị và mạng sản xuất cũng cần tới sự hỗ trợ từ phía Nhà nước và chính quyền địa phương. Quan điểm hỗn hợp về phát triển vùng và liên kết vùng cũng nhận định rằng các lực lượng thị trường không đủ để gắn kết hiệu quả các công ty nội địa, nhất là những công ty yếu kém vào chuỗi giá trị và mạng sản xuất toàn cầu nếu không có những chính sách tạo môi trường đầu tư hấp dẫn về cơ sở hạ tầng, thể chế, chính sách, luật pháp cụ thể là:

i) Nhà nước phải chủ động tăng cường các chính sách kêu gọi đầu tư

<sup>71</sup> Fløysand, A., Njøs, R., Nilsen, T., & Nygaard, V. (2016). “Foreign direct investment and renewal of industries: Framing the reciprocity between materiality and discourse”. *European Planning Studies*, 25(3), 1–19.

<sup>72</sup> Yeung, Henry (2009). “Transnational Corporations, Global Production Networks, and Urban and Regional Development: A Geographer’s Perspective on Multinational Enterprises and the Global Economy”, *Perspective Review Growth and Change*, Vol. 40 No. 2 (June 2009), pp. 197-226

<sup>73</sup> Dunning, J.H., and S.M. Lundan. (2008). *Multinational enterprises and the global economy*, 2nd ed. Cheltenham: Edward Elgar.

của các TNCs cũng như sự tham gia của địa phương vào GVCs.

Một trong số những chính sách hàng đầu đó là chính sách thu hút FDI. Trong đó, Nhà nước cần phải đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng (xây dựng các khu công nghiệp, khu chế xuất, nâng cấp mạng lưới hạ tầng giao thông đảm bảo khả năng kết nối với thị trường quốc tế), sử dụng các công cụ tài khóa như chính sách ưu đãi thuế (cắt giảm thuế cho doanh nghiệp nước ngoài, hoàn thuế nhập khẩu đối với hàng hóa trung gian), thực thi chính sách tự do hóa thương mại thông qua các hợp tác khu vực và các Hiệp định tự do thương mại để mở rộng thị trường. Ngoài ra, việc triển khai đánh giá tính phù hợp giữa dòng FDI và lĩnh vực hoạt động của các TNCs với định hướng và tiềm lực phát triển của đất nước (liên quan tới yếu tố tài nguyên, môi trường, chênh lệch về trình độ công nghệ và thị trường) cũng rất cần thiết.

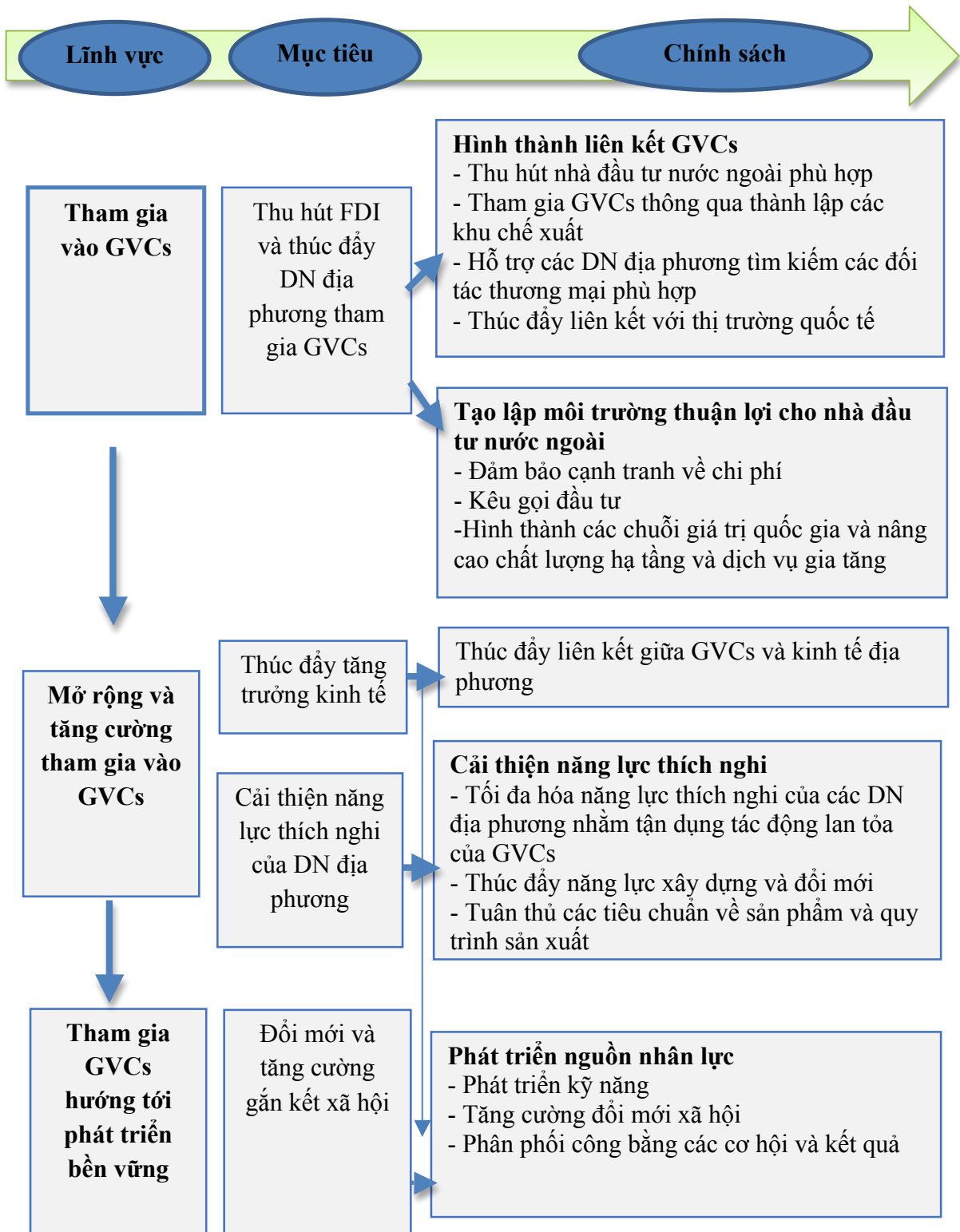
Đồng thời, Chính phủ và chính quyền các địa phương phải tạo lập một môi trường đầu tư thuận lợi và ổn định cho các TNCs, vừa duy trì tính cạnh tranh về chi phí lao động, vừa đảm bảo năng suất lao động, hạ tầng cơ sở, năng lực quản lý, chất lượng giáo dục... đáp ứng nhu cầu của nhà đầu tư. Chính quyền địa phương và chính quyền các cấp cũng phải gỡ bỏ các rào cản và gia tăng các biện pháp bảo vệ nhà đầu tư nước ngoài (như tăng tỷ lệ sở hữu cổ phần cho nhà đầu tư nước ngoài, nới lỏng quy định về tỷ lệ nội địa hóa...).

ii) Hoàn thiện hệ sinh thái doanh nghiệp địa phương để gắn kết sâu vào GVCs: Một trong những khó khăn khi gắn kết doanh nghiệp địa phương vào hoạt động của các TNCs đó là nguồn nhân lực kém chất lượng và khoảng cách về trình độ công nghệ sản xuất. Do đó, để tham gia sâu vào các GVCs thì các quốc gia cần đẩy mạnh đổi mới và phát triển kinh tế địa phương, bởi chỉ có tăng trưởng kinh tế mới có thể cải thiện được chất lượng sống của người dân, điều kiện lao động và tăng khả năng áp dụng công nghệ tiên tiến hiện đại. Đặc biệt Nhà nước cũng cần phải cải thiện năng lực thích nghi của doanh nghiệp để tận dụng được những lợi ích từ tri thức và công nghệ chuyển giao của TNCs thông qua các chính sách về giáo dục, đào tạo, chính sách công nghiệp... Chẳng hạn như tăng cường hợp tác công tư trong các hoạt động nghiên cứu và phát triển, thu hút chuyên gia, các nhà nghiên cứu có trình độ làm việc trong các trường đại học, hài hòa chương trình đào tạo với hoạt động kinh tế, đảm bảo doanh nghiệp địa phương tuân thủ các tiêu chuẩn về sản phẩm và quy trình sản xuất.

iii) Phát triển nguồn nhân lực, đặc biệt là phát triển kỹ năng cho người

lao động là nhân tố cốt lõi để gia tăng sức cạnh tranh và khả năng tham gia vào GVCs. Tuy nhiên, tham gia vào các GVCs là chưa đủ, bởi các địa phương không thể mãi mãi lệ thuộc vào các TNCs, do đó, các địa phương còn phải hướng tới mục tiêu phát triển bền vững thông qua đổi mới kinh tế và đổi mới xã hội để chủ động gắn kết vào các GVCs. Với đổi mới kinh tế, người lao động phải sở hữu những tri thức và kỹ năng mới, tham gia được vào những khâu sản xuất có giá trị gia tăng cao. Với đổi mới xã hội, người lao động phải được đảm bảo các quyền lợi và được bảo vệ thông qua các quy định về an toàn lao động, tiêu chuẩn sức khỏe và môi trường trong các cơ sở sản xuất...

**Hình 3.1: Chính sách hỗ trợ thúc đẩy liên kết vùng theo chuỗi giá trị toàn cầu**

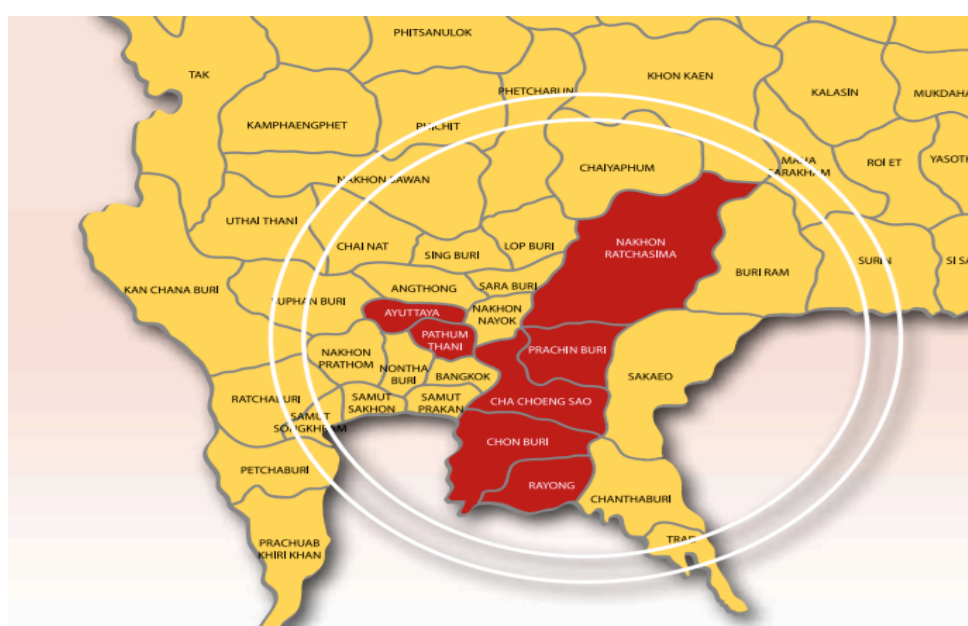


Nguồn: Making Global Value Chains Work for Development, Daria Taglioni and Deborah Winkler (2016), The World Bank, Washington, DC

Các cụm công nghiệp ở khu vực phía Đông Thái Lan là một ví dụ điển

hình của xu thế liên kết liên vùng theo GVCs và mạng sản xuất. Trước khi các nhà sản xuất ô tô Nhật Bản xuất hiện, Thái Lan gần như không có một ngành công nghiệp nào liên quan tới sản xuất và lắp ráp ô tô. Sự đổ bộ của các tập đoàn xe hơi hàng đầu thế giới như Toyota, Nissan, GM, BMW, Volvo... đã mở ra cánh cửa phát triển cho ngành công nghiệp này và góp phần đưa Thái Lan vươn lên trở thành thủ phủ sản xuất ô tô hàng đầu châu Á. Những cụm công nghiệp ô tô ở Thái Lan đang là một phần quan trọng trong mạng lưới sản xuất ô tô toàn cầu của các TNCs với giá trị gia tăng tạo ra cao nhất Đông Nam Á.<sup>74</sup>

### Hình 3.2: Liên kết vùng theo cụm sản xuất linh kiện và lắp ráp ô tô của Thái Lan



*Nguồn: Thailand Board of Investment*

Với nguồn vốn và công nghệ chuyển giao từ các TNCs, những nhà máy sản xuất linh kiện và lắp ráp ô tô đầu tiên đã được đầu tư xây dựng ở Bangkok và Samutprakarn. Khi hoạt động sản xuất mở rộng, các khu công nghiệp cũng bắt đầu mọc lên tại Bangkok, và theo sau đó là sự bùng nổ của một loạt những cụm công nghiệp ô tô ở các vùng lân cận như tỉnh Nakhon Ratchasima, Prachinburi, Chachoengsao, Chonburi, Rayong, Ayuttaya và Pathumthani. Hiện nay, hoạt động sản xuất các linh kiện, phụ tùng và lắp ráp xe hơi đã chuyển hoàn toàn sang các tỉnh phía Đông này còn Bangkok và Samutprakarn trở thành đầu mối kinh doanh và nơi tọa lạc của các văn phòng đại diện. Bên cạnh các TNCs, chính phủ Thái Lan cũng góp phần không nhỏ cho sự thành công của công nghiệp ô tô nước này thông qua các chương trình ưu đãi thuế

<sup>74</sup> Techakanont, Kriengkrai (2008). *The Evolution of Automotive Clusters and Global Production Network in Thailand*, Discussion Paper Series No. 06, Thammasat University March, 19th 2008.



(miễn thuế thu nhập doanh nghiệp trong 8 năm đầu cho các TNCs đặt nhà máy ở Thái), nâng cấp hạ tầng cơ sở (cảng biển, sân bay kích thích xuất khẩu), phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ (đảm bảo nguyên liệu đầu vào từ trong nước), đầu tư cho nguồn vốn con người (đội ngũ lao động lành nghề chi phí thấp), phát triển kinh tế (nhu cầu xe hơi của thị trường nội địa liên tục gia tăng)...

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

Sở hữu nguồn tài nguyên quý giá cùng những tiềm năng to lớn về du lịch, năng lượng và thương mại, biển đảo và đại dương đang là một trong những lựa chọn chiến lược phát triển trọng tâm của nhiều quốc gia. Trong bối cảnh thiếu hụt năng lượng cùng xu hướng tăng cường hội nhập kinh tế quốc tế, các quốc gia và địa phương ngày càng có thêm nhiều động lực để đẩy nhanh quá trình “tiến ra biển”, nhằm tận dụng lợi thế và nguồn lực mà biển đảo mang lại, đồng thời mở cửa thông thương với thế giới bên ngoài. Do đó, liên kết liên vùng hướng biển đang trở thành một xu thế phát triển tất yếu hiện nay với hai hình thức phổ biến:

*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 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-Württemberg 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... Theo OECD (2013), chỉ khoảng 5% liên kết giữa các doanh nghiệp với nhà cung ứng diễn ra tại các thành phố cảng, còn lại phần lớn các liên kết (thượng nguồn và hạ nguồn) đều là sự hợp tác giữa các cảng/thành phố cảng với các khu vực trung tâm, các tỉnh/thành phố nằm sâu trong đất liền, do đó, đa phần những lợi ích kinh tế từ cảng biển đều tạo ra hiệu ứng lan tỏa cho các vùng lân cận phát triển..<sup>75</sup>

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

---

<sup>75</sup> OECD (2013). *The Competitiveness of Global Port-Cities*; Synthesis Report, Available online at: <https://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>

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. Kinh nghiệm của một số quốc gia phát triển trên thế giới như Mỹ, Anh, và các nước EU hay Trung Quốc cho thấy những thể chế kinh tế đặc biệt như các khu kinh tế ven biển, khu kinh tế tự do hay đặc khu kinh tế... đã và đang tạo ra những thành tựu đột phá cho phát triển kinh tế vùng và quốc gia nhờ khả năng thu hút vốn đầu tư, nguồn nhân lực chất lượng và công nghệ tiên tiến, cũng như gia tăng hoạt động sản xuất định hướng xuất khẩu. Vì vậy, việc đầu tư xây dựng các thể chế hội nhập quốc tế góp phần tạo nên sức hút riêng cho các địa phương ven biển trong thu hút liên kết, hợp tác với các địa phương lân cận. Đồng thời, với các lợi ích mà những thể chế này đem lại, các địa phương cũng có thể lựa chọn những vùng có các khu kinh tế tự do, các đặc khu kinh tế... là định hướng liên kết. Trường hợp Đặc khu kinh tế ở Thâm Quyển, Trung Quốc là ví dụ. Sự bùng nổ kinh tế của Thâm Quyển từ sau khi Đặc khu kinh tế Thâm Quyển được thành lập đã kéo theo tăng trưởng kinh tế và quá trình đô thị hóa nhanh chóng ở tất cả các tỉnh/thành trên Lưu vực sông Châu Giang, cũng như thu hút hàng triệu lao động nhập cư từ các tỉnh/thành trong đất liền tới Thâm Quyển và thúc đẩy hoạt động kinh tế liên vùng trở nên sôi động hơn.

### **3.2. Một số mô hình liên kết kinh tế vùng và liên vùng trên thế giới**

#### **3.2.1. Chiến lược “Vành đai, Con đường”**

Sáng kiến “Một Vành đai, Một Con đường” (nay gọi là Vành đai, Con đường - BRI) được Trung Quốc đưa ra vào cuối năm 2013, thực chất là một chiến lược kinh tế và chính trị gồm có hai phần: Một Vành Đai (One Belt) và Một Con Đường (One Road). Một Vành Đai hay “Vành đai Kinh tế Con đường Tơ lụa” là kế hoạch kết nối xuyên lục địa, bắt nguồn từ Tây An (Trung Quốc) kết nối với các thành phố lớn gồm Almaty, Bishkek, Samarkand, Tehran, Istanbul, Moscow, Rotterdam kết thúc ở Venice; bao gồm hệ thống đường bộ, đường sắt, và hệ thống ống dẫn dầu khí xuyên Trung Á đến châu Âu. Một Con Đường hay “Con đường Tơ lụa Trên biển Thế kỷ 21”, bắt nguồn từ Phúc Châu, kết nối các thành phố ven biển từ Hà Nội, Jakarta, Kuala Lumpur, Kolkata, Nairobi và kết nối với “Vành đai Tơ lụa Kinh tế” ở Venice; bao gồm hệ thống các hải cảng và các cơ sở hậu cần đường thủy từ Thái Bình Dương sang biển Baltic. “Vành đai, con đường” cũng gồm một số hành lang

kinh tế ngắn hơn ở trên bộ, như tuyến đường từ thành phố Kashgar ở Tân Cương, Trung Quốc tới khu vực Kashmir và nối với cảng Gwadar của Pakistan, con đường nối Tứ Xuyên với thành phố cảng Kolkata của Ấn Độ thông qua Bangladesh và Myanmar, các trục kết nối từ các tỉnh Vân Nam và Quảng Tây của Trung Quốc thông ra biển qua Việt Nam.

BRI có sáu mục tiêu chính ở tầm mức thế giới và trong nước, gồm: 1) đối phó với các nỗ lực của Hoa Kỳ, Liên minh Châu Âu và các đối tác trong việc hình thành nên các hiệp định thương mại nhằm gạt TQ ra khỏi các mạng lưới liên kết đối tác; 2) kéo các nước châu Á tích hợp và phụ thuộc vào nền kinh tế Trung Quốc nhằm tạo ra một hệ thống quyền lực mới ở Châu Á; 3) dùng các tiếp cận kinh tế từ hỗ trợ, đầu tư trực tiếp, cho đến xuất khẩu nhằm giải tỏa các tranh chấp biên giới và hàng hải, để các nước có tranh chấp đồng ý trong những đòi hỏi chủ quyền của Trung Quốc; 4) bằng cách xây dựng kết cấu hạ tầng, tận dụng các hiệp định sẵn có và gỡ bỏ các rào cản thuế quan, giúp cho nền kinh tế Trung Quốc tăng xuất khẩu, giải quyết được khả năng sản xuất bị dư thừa, hỗ trợ quá trình chuyển đổi và tăng trưởng của nền kinh tế; 5) nhằm cải thiện khoảng cách phát triển giữa các tỉnh duyên hải và nội địa của Trung Quốc; 6) giải quyết các thách thức về an ninh ở biên giới phía Tây và các vấn đề về an ninh năng lượng, thông qua các liên kết thương mại với các đối tác láng giềng giúp tăng cường khả năng chống khủng bố, ly khai và tôn giáo cực đoan trong khu vực.

BRI ưu tiên vào 5 trọng tâm kết nối:

1) Kết nối các quốc gia: đến năm 2019, Trung Quốc đã ký tổng cộng 174 văn kiện hợp tác BRI với 126 quốc gia (Jamaica là quốc gia mới nhất ký kết) và 29 tổ chức quốc tế. Ưu tiên của Trung Quốc là các nước láng giềng và các quốc gia dọc tuyến BRI (6 trục hành lang kinh tế và con đường tơ lụa trên biển). Châu Phi có 37 nước đối tác tham gia BRI; châu Á có 36 nước.

2) Kết nối hạ tầng: Đây là ưu tiên rất quan trọng, thể hiện qua kết nối trong nội bộ Trung Quốc và giữa Trung Quốc với bên ngoài. Các hành lang của chiến lược BRI bắt đầu từ các tỉnh nội địa trung tâm và phía Tây của Trung Quốc. Các kết nối hạ tầng giúp kết nối các tỉnh phía Tây với các thị trường mới ở nước ngoài sẽ giúp thúc đẩy một sự dịch chuyển các ngành kinh tế ở các tỉnh duyên hải ngược lên các tỉnh này; đến lượt nó thúc đẩy các kết nối kinh tế mạnh mẽ hơn giữa duyên hải và nội địa, đồng thời tạo đà cho các sự phát triển các sản phẩm có giá trị cao hơn ở các tỉnh duyên hải. Cụ thể:

- Các địa phương của Trung Quốc tích cực gắn chiến lược phát triển của địa phương với chiến lược phát triển tổng thể của đất nước. Các tỉnh miền Tây và ven biển (Liêu Ninh, Vân Nam, Quảng Tây, Nội Mông, Cát Lâm v.v...) khai thác lợi thế tiếp giáp các nước láng giềng để mở rộng không gian mở cửa kết nối trên biển – trên bộ, khu vực miền Đông – miền Tây, giúp giảm khoảng cách về hội nhập khu vực, hình thành cục diện mở cửa toàn diện.

- BRI tập trung vào các kết nối thông qua các dự án cảng biển, đường sắt, đường bộ, đường ống dẫn dầu, khí đốt, từng bước hình thành kết nối từ “điểm” sang “tuyến”. Cụ thể: (i) Kết nối đường sắt: Tính đến cuối năm 2018, tuyến đường sắt Trung Quốc – châu Âu đã kết nối với 108 thành phố của 16 quốc gia. Ngoài ra, dọc hành lang BRI còn có nhiều tuyến đường sắt khu vực, như tuyến đường sắt Jakarta – Bandung, Belgrade – Budapest, Mobasa – Nairobi, Trung Quốc – Lào, Trung Quốc – Thái Lan v.v...(ii) Xây dựng một số cảng biển chiến lược: Trung Quốc đã thúc đẩy kết nối chuỗi cảng biển dọc theo Ấn Độ Dương, từ Đông Nam Á đến tận Đông Phi mở rộng sang các nước Mỹ Latin. (iii) Kết nối đường bộ: Trung Quốc cùng với 15 nước dọc tuyến BRI đã ký kết 18 Hiệp định thuận lợi hóa quốc tế song phương, đa phương; tham gia xây dựng một số tuyến đường bộ quốc tế bám dọc theo các hành lang kinh tế như tuyến miền Tây Trung Quốc – Kazakhstan – Nga – Tây Âu; Trung Quốc – Mông Cổ - Nga, Côn Minh – Bangkok. (iv) Kết nối, hợp tác trong các lĩnh vực như điện lực, dầu khí, điện hạt nhân, năng lượng mới, than v.v. Tuyến các đường ống dẫn dầu, khí như: đường ống khí đốt Trung Quốc - Trung Á, tuyến đường ống khí đốt phía Đông Trung – Nga, đường ống dầu Trung Quốc – Myanmar v.v là huyết mạch bảo đảm an ninh năng lượng, phục vụ cho phát triển kinh tế của Trung Quốc.

3. Kết nối kinh tế - thương mại: Trung Quốc đã ký kết nhiều cơ chế hợp tác kinh tế - thương mại với các nước nằm trên tuyến BRI, như: nâng cấp các hiệp định thương mại tự do ASEAN, Pakistan, Georgia, Hiệp định hợp tác kinh tế thương mại với Liên minh Kinh tế Á – Âu, sáng kiến hợp tác thúc đẩy lưu thông thương mại Vòng đai Con đường với sự tham gia của 83 quốc gia và các tổ chức quốc tế v.v...Đặc biệt, Trung Quốc đã thúc đẩy xây dựng 82 khu hợp tác kinh tế bên ngoài lãnh thổ Trung Quốc tại 24 quốc gia dọc tuyến. Gần đây, Trung Quốc đang thúc đẩy các loại hình hợp tác thương mại mới như thương mại điện tử xuyên biên giới, cùng với 17 quốc gia xây dựng các cơ chế hợp tác thương mại điện tử song phương, khu hợp tác kinh tế thương mại

xuyên biên giới (với Lào và Kazakhstan) v.v. Trung Quốc thể hiện rõ ưu tiên vào hợp tác năng lực sản xuất, thúc đẩy thực hiện nâng cấp cơ cấu ngành nghề quốc tế qua việc cùng với hơn 40 quốc gia ký kết các văn kiện hợp tác năng lực sản xuất, kết nối hợp tác với các tổ chức như ASEAN, Liên minh châu Phi, Cộng đồng chung Mỹ Latin – Cariabean. Ngoài ra, Trung Quốc cùng với các nước như Pháp, Italy, Nhật Bản, ký các văn kiện hợp tác tại thị trường nước thứ ba.

4. Kết nối tài chính: Trung Quốc đã thiết lập các cơ chế tài chính đa phương do Trung Quốc dẫn dắt, chủ đạo thông qua thành lập Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB). Đến nay, quy mô của AIIB mở rộng nhanh chóng từ 57 lên 93 quốc gia; từng bước tham gia vào phê chuẩn cho vay 7,5 tỷ USD với 35 dự án tại 13 quốc gia. Ngoài ra, Trung Quốc cũng đã lập một số tổ chức tài chính khác hỗ trợ cho triển khai BRI như cơ chế hợp tác giữa Ngân hàng Trung Quốc với Ngân hàng các quốc gia Arab (7/2018), với châu Phi (9/2018), Quỹ Con đường tơ lụa. Để giảm thiểu rủi ro phụ thuộc vào đồng USD, Trung Quốc đang đẩy mạnh quá trình quốc tế hóa đồng NDT; cùng hơn 20 quốc gia dọc tuyến có các thỏa thuận hoán đổi tiền tệ; cùng 7 nước có các thỏa thuận thanh toán bằng đồng NDT; ký văn kiện hợp tác giám sát tài chính với 35 quốc gia dọc tuyến BRI.

5. Kết nối chính sách: Trung Quốc đã nỗ lực đưa BRI tham gia kết nối nhiều chiến lược, sáng kiến hợp tác, phát triển của nhiều khu vực và quốc gia với mức độ khác nhau. Ở cấp độ toàn cầu, ý tưởng về BRI đã được đưa vào các cơ chế đa phương quan trọng, như Liên hợp quốc, G20, APEC, v.v. để tăng cường hợp tác kinh tế khu vực v.v. Ở cấp độ khu vực, BRI kết nối với nhiều chiến lược phát triển của các khu vực khác thông qua hợp tác tại các diễn đàn khu vực như Quy hoạch tổng thể liên kết ASEAN, Chương trình châu Phi 2063, Liên minh Kinh tế Á – Âu, Tuyên bố Ufa của SCO 2015 v.v. BRI cũng chú trọng kết nối chính sách, chiến lược phát triển của một số nước láng giềng như Kazakhstan, Mông Cổ v.v, tạo ra những ràng buộc chặt chẽ hơn giữa các nước với Trung Quốc.

Tuy nhiên, vẫn còn nhiều nỗ lực về tính khả thi trong liên kết của BRI, về chất lượng của các công trình hạ tầng do các doanh nghiệp của Trung Quốc thực hiện, nguy cơ rơi vào bẫy nợ của Trung Quốc, những nghi ngờ, lo ngại về các vấn đề liên quan tới tài chính, môi trường, xã hội, mức độ minh bạch dự án ngày càng tăng của nhiều nước. Mặc dù còn tồn tại những thách

thức và khó khăn về tình hình kinh tế thế giới và của Trung Quốc, song các nước đều có nhu cầu hợp tác, cùng phát triển và BRI vẫn là một kênh quan trọng để các nước có thể khai thác, tham gia hợp tác với Trung Quốc và ngược lại. Trung Quốc cũng đang từng bước có những điều chỉnh, thích ứng với xu hướng phát triển của thế giới, chú trọng vào kết nối “mềm”, tìm những phương thức linh hoạt hơn như kết nối về hợp tác năng lực sản xuất, khai thác thị trường nước thứ ba, nâng cao vai trò của doanh nghiệp tư nhân, khai thác các diễn đàn đa phương, mở rộng tham gia của các tổ chức tài chính đa phương hỗ trợ cho BRI. Đây là cơ sở quan trọng bảo đảm cho BRI phát triển ổn định, lâu dài.

### **3.2.2. Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS)**

Chương trình hợp tác kinh tế tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS) được xúc tiến kể từ năm 1992 nhờ sự hỗ trợ của Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB). GMS bao gồm Campuchia, Lào, Myanmar, Thái Lan và Việt Nam, tỉnh Vân Nam và Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây của Trung Quốc. được thiết kế để tăng cường quan hệ kinh tế giữa các quốc gia.

Để hiện thực hóa tầm nhìn trở thành một tiểu vùng thịnh vượng, hội nhập và hài hòa, Chương trình Tiểu vùng Mê-kông Mở rộng đã thông qua một chiến lược gồm ba trụ cột (3C):

- Nâng cao khả năng kết nối qua phát triển bền vững hạ tầng vật chất và chuyển đổi các hành lang giao thông thành các hành lang kinh tế xuyên quốc gia;
- Cải thiện năng lực cạnh tranh thông qua hỗ trợ hiệu quả vận tải hành khách và hàng hóa xuyên biên giới, hội nhập thị trường, các quy trình sản xuất, các chuỗi giá trị; và
- Nâng cao ý thức cộng đồng qua các chương trình và dự án nhằm giải quyết những quan ngại chung về xã hội và môi trường.<sup>76</sup>

Các nhà lãnh đạo GMS đã thông qua Khuôn khổ chiến lược 10 năm tại Hội nghị Thượng đỉnh Tiểu vùng Mê-kông Mở rộng lần thứ tư vào năm 2011 để làm cơ sở định hướng cho Tiểu vùng Mê-kông Mở rộng từ năm 2012 đến năm 2022. Khuôn khổ chiến lược này dựa trên cam kết và các kế hoạch phát triển quốc gia của các thành viên nhằm đẩy mạnh hội nhập và hợp tác khu vực trong và ngoài Tiểu vùng Mê-kông Mở rộng.

<sup>76</sup> <https://www.adb.org/vi/publications/greater-mekong-subregion-economic-cooperation-program-overview>

Các quốc gia thành viên GMS khẳng định tầm nhìn và các mục tiêu chỉ đạo chương trình hiện nay là:

- Các quốc gia GMS đặt mục tiêu về một tiểu vùng sông Mê-kông thịnh vượng, hội nhập và hài hòa.
- Chương trình GMS sẽ góp phần hiện thực hóa tiềm năng của tiểu vùng qua (i) môi trường chính sách thuận lợi và hạ tầng kết nối hiệu quả nhằm hỗ trợ thương mại, đầu tư, du lịch và các hình thức hợp tác kinh tế xuyên biên giới khác; và (ii) phát triển nguồn nhân lực và năng lực kỹ năng.
- Đảm bảo một quá trình phát triển công bằng và bền vững, những lợi ích về môi trường và xã hội sẽ được tôn trọng đầy đủ trong việc hình thành và triển khai Chương trình GMS.<sup>77</sup>

Chiến lược ngành giao thông của GMS (2006, 2015) đã xác định chín trục đường tạo thành mạng lưới liên kết giao thông của tiểu vùng, làm cơ sở cho sự phát triển của các hành lang kinh tế. Năm 2008, các quốc gia GMS đã thành lập Diễn đàn Hành lang Kinh tế (ECF) để nỗ lực chuyển đổi hành lang vận tải thành hành lang kinh tế; giúp cải thiện sự tương tác giữa khu vực công và tư nhân và giữa chính quyền trung ương và địa phương.

GMS được chia thành ba hành lang kinh tế chính:

- Hành lang kinh tế Bắc-Nam (NSEC) bao gồm ba tuyến dọc theo trục bắc tới nam của GMS: (i) Hành lang phía Tây: Côn Minh (Trung Quốc) - Chiang Rai (Thái Lan) - Bangkok (Thái Lan) thông qua Lào hoặc Myanmar; (ii) Hành lang trung tâm Côn Minh (Trung Quốc) - Hà Nội (Việt Nam) - Hải Phòng (Việt Nam); (iii) Hành lang phía Đông Nam Ninh (Trung Quốc) - Hà Nội (Việt Nam) – Hải Phòng. NSEC đóng một vai trò quan trọng trong việc cung cấp cho tỉnh Vân Nam và miền bắc Lào để tiếp cận các cảng biển quan trọng. Phạm vi thị trường tiềm năng rất rộng, với mạng lưới đường bộ hiện có từ Singapore qua Malaysia đến Chiang Rai và từ Côn Minh đến Bắc Kinh.

- Hành lang kinh tế Đông-Tây (EWEC) chạy từ cảng Đà Nẵng ở Việt Nam, qua CHDCND Lào, Thái Lan và đến cảng Mawlamyine ở Myanmar. Nó kéo dài 1.320 km như một tuyến đường bộ liên tục giữa Ấn Độ Dương (Biển Andaman) và Biển Đông, giao với Hành lang Kinh tế Bắc-Nam tại các tỉnh Tak và Phitsanulok ở Thái Lan.

---

<sup>77</sup> <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/161504/gms-ecp-overview-2015-vi.pdf>



- Hành lang kinh tế phía Nam (SEC) bao gồm các tiểu hành lang kết nối các thị trấn và thành phố lớn ở phía nam của GMS: (i) Hành lang trung tâm Bangkok-Phnom Penh-Thành phố Hồ Chí Minh-Vũng Tàu; (ii) Hành lang phía Bắc: Bangkok-Xiêm Riệp-Stung Treng-Rattanakiri-Oyadov-Pleiku-Quy Nhơn; (iii) Hành lang ven biển phía Nam: Bangkok-Trat-Koh Kong-Kampot-Hà Tiên-Cà Mau City-Năm Căn; và (iv) Hành lang liên kết Sihanoukville-Phnom Penh-Kratie-Stung Treng-Dong Kralor (Tra Pang Kriel) -Pakse-Savannakhet, kết nối ba tiểu khu của SEC với Hành lang kinh tế Đông-Tây.<sup>78</sup>

Các nghiên cứu của ADB cho thấy, việc nâng cấp hệ thống giao thông đã giúp giảm mạnh chi phí vận chuyển trên đất liền trong GMS. Tuy nhiên, các nước trong tiểu vùng vẫn chưa đạt được nhiều tiến bộ trong việc cải thiện khía cạnh mềm mại (thông qua việc triển khai các biện pháp tạo thuận lợi thương mại nhằm cải thiện thời gian vận chuyển và chi phí dịch vụ thương mại dọc theo hành lang kinh tế. Khung thể chế không đồng bộ và phức tạp vẫn đang cản trở dòng chảy hàng hóa qua biên giới. Tại GMS, mặc dù nhiều tuyến đường giao thông hiện đã hoàn thành nhưng các thủ tục hỗ trợ và hành chính vẫn còn thiếu. Đặc biệt, liên kết yếu nhất trong các hành lang kinh tế vẫn là tại khâu thông quan ở các đường biên giới. Ngoài ra, nhiều nghiên cứu cũng lưu ý rằng sự phát triển của các hành lang kinh tế tại GMS tuy có thể làm tăng thu nhập quốc dân và thu nhập bình quân đầu người, nhưng sẽ phải đối mặt với sự cạn kiệt tài nguyên thiên nhiên, suy giảm chất lượng môi trường và sinh kế bị suy giảm nếu các quốc gia có hệ thống thực thi pháp luật yếu kém.

### ***3.2.3. Trục hành lang công nghiệp Delhi-Mumbai-Bangalore của Ấn Độ***

Từ năm 2009, Chính phủ Ấn Độ đã bắt đầu lên kế hoạch xây dựng Hành lang công nghiệp Delhi-Mumbai (DMIC) là một dự án kết cấu hạ tầng khổng lồ trị giá 100 tỷ USD, có tổng chiều dài khoảng 1500 km, đi qua 6 bang, kết nối giữa thủ đô chính trị (Delhi) và thủ đô kinh doanh (Mumbai) của Ấn Độ. Dự án này kết hợp các khu công nghiệp, ba cảng biển, sáu sân bay, đường cao tốc không có giao lộ sáu làn nối Mumbai & Delhi, đường sắt vận chuyển hàng hóa cao tốc, 23 trung tâm chế tạo, 24 thành phố thông minh và hai nhà máy điện có công suất 4000 MW. Kinh phí cho các dự án là từ chính phủ Ấn Độ, các khoản vay của Nhật Bản và đầu tư của các công ty Nhật Bản. DMIC là một hành lang

<sup>78</sup> Hans-Peter Brunner, What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? ADB, Policy paper No. 117 | August 2013

công nghiệp có chiều rộng 150 km được hình thành dọc và hai bên tuyến đường sắt cao tốc kết nối giữa Delhi và Mumbai. Trên hành lang này, Ấn Độ cho xây dựng các khu công nghiệp, cụm và trung tâm công nghiệp để thu hút đầu tư nước ngoài.

Dưới nhiệm kỳ của Thủ tướng Modi, Dự án xây dựng DMIC được đẩy mạnh. Mục tiêu của DMIC là trở thành "Trung tâm Sản xuất và Thương mại Toàn cầu". Thủ tướng Modi hướng DMIC trở thành chương trình phát triển hạ tầng đầy tham vọng của Ấn Độ nhằm xây dựng các thành phố công nghiệp mới theo hướng "Thành phố thông minh" và hội tụ các công nghệ thế hệ tiếp theo trên các lĩnh vực hạ tầng kỹ thuật. Trong giai đoạn đầu tiên, bảy thành phố công nghiệp mới đang được phát triển. Ngoài các thành phố công nghiệp mới, Dự án sẽ phát triển các mối liên kết cơ sở hạ tầng như nhà máy điện, nhà máy đảm bảo cung cấp nước, hệ thống vận chuyển công suất cao và các cơ sở hậu cần cũng như các chương trình phát triển kỹ năng cho người dân địa phương.<sup>79</sup> Đặc biệt, DMIC có một hệ thống trung tâm hậu cần đa phương thức làm xương sống cho tuyến vận chuyển hàng hóa, giúp tăng cường thương mại và phục vụ cho các ngành công nghiệp nằm trên hành lang.

DMIC chiếm trên 50% tổng sản lượng công nghiệp và 60% tổng xuất khẩu của Ấn Độ. Các bang dọc DMIC thu hút trên 50% tổng dòng vốn đầu tư nước ngoài vào Ấn Độ; trong đó, các khu vực Mumbai và Delhi chiếm trên 90% tổng dòng vốn FDI thu hút bởi các bang này nhờ lợi thế là kết cấu hạ tầng tốt hơn so với các địa điểm khác. Mặc dù có một số khó khăn về tiến độ triển khai DMIC; nhiều dự án hạ tầng không hoàn thành đúng thời hạn chủ yếu liên quan đến vấn đề đất đai, giải phóng mặt bằng và thiếu kinh phí đối ứng; DMIC đang có những hiệu ứng lan tỏa tích cực đối với sự phát triển của Ấn Độ theo toàn trục Đông – Tây.

Tiếp theo dự án phát triển DMIC, Ấn Độ đã tiếp tục xây dựng Hành lang công nghiệp Mumbai-Bangalore (MBIC), dài 1.000 km kết nối thủ đô tài chính của Mumbai với trung tâm CNTT Bangalore, với sự giúp đỡ của Nhật Bản và Anh. Dự kiến, MBIC có thể thu hút các dự án đầu tư trị giá tới 25 tỷ USD. Hành lang Bangalore-Mumbai sẽ bao gồm các khu vực công nghiệp như: Vasanth Narasapura (Tumkur), Bharamasagara (Chitradurga), Shimoga, Savanur (Hubli), Haveri, Kushtagi-Gadag, Yelburga (Gadag), Belur

---

<sup>79</sup> <https://www.dmicdc.com/about-DMICDC>

(Belgaum), Navanagara (Bagalkot). Ví dụ, Tumkur là khu vực đầu tư và chế tạo quốc gia, là một thị trấn công nghiệp tích hợp trải rộng trên 5.000 ha.

MBIC hướng tới hình thành một khu vực kinh tế có năng suất cao, tương tự như hành lang Đông Bắc Hoa Kỳ hoặc hành lang Hồng Kông-Quảng Đông của Trung Quốc. Để đạt được các mục tiêu đặt ra, các thành phố và khu vực của hành lang phải vượt ra khỏi suy nghĩ truyền thống về phát triển kinh tế và tập trung vào các dự án mang tầm khu vực.

Theo dự báo, hành lang này sẽ có 5,8% dân số của Ấn Độ, đóng góp 11,8% tăng trưởng tổng sản phẩm quốc nội của đất nước vào năm 2020. Đến năm 2030, dự án có thể tạo ra gần 2,5 triệu việc làm. Giai đoạn đầu tiên của dự án này là đầu tư vào hạ tầng như mạng lưới giao thông, viễn thông và sản xuất điện. Trong giai đoạn sau, xây dựng sẽ tập trung vào hạ tầng xã hội như phúc lợi, y tế và giáo dục.

Ấn Độ đã thành lập Cơ quan phát triển các hành lang công nghiệp quốc gia, chịu trách nhiệm xúc tiến xây dựng 6 hành lang công nghiệp lớn của nước này là: Dự án hành lang kinh tế Bengaluru (Bangalore) - Mumbai; Dự án hành lang công nghiệp Chennai – Bengaluru (Bangalore); Dự án hành lang công nghiệp Delhi – Mumbai; Dự án Hành lang công nghiệp Chennai Vizag; Dự án Hành lang công nghiệp Amritsar Kolkata.

Cơ quan này có vai trò: i) là khung thể chế thống nhất cho quy hoạch tổng thể, phát triển, tài trợ, thực hiện, vận hành, giám sát và giám sát dự án; ii) Phối hợp nhịp nhàng và hiệu quả với các bên liên quan khác nhau, bao gồm cả các quốc gia đối tác và các Bộ liên quan; iii) Phát triển chuyên môn cần thiết để thẩm định và phê duyệt dự án; iv) Chuyên gia xử lý các cấu trúc kỹ thuật, thể chế, tài chính và yêu cầu liên quan đến các dự án trong hành lang công nghiệp; v) Dự báo tích hợp và phân bổ nguồn lực về kinh phí, nhân lực, v.v. cần thiết để thực hiện các dự án khác nhau; vi) Phổ biến liên tục việc học hỏi từ các Hành lang Công nghiệp khác nhau và tạo ra các hệ thống thông tin quản lý hiệu quả để lập kế hoạch tốt hơn và thực hiện; vii) Tạo thuận lợi cho (các) Chính phủ Tiểu bang thông qua việc thành lập Đơn vị Giám sát Dự án (PMU) để chỉ đạo các hoạt động phát triển dự án khác nhau; viii) Xác định các dự án ưu tiên nâng cấp cơ sở hạ tầng để thực hiện với sự tư vấn của Chính phủ và các Bộ ngành.<sup>80</sup>

---

<sup>80</sup> <https://www.pwc.com/jp/ja/advisory/seminar/2015/assets/pdf/6-industrial-corridor-development-in-india.pdf>

### ***3.2.4. Mô hình liên kết vùng của cao nguyên Genting Malaixia***

Trong giai đoạn 1970-1990, Malaysia đã thành lập các trung tâm tăng trưởng để giúp các vùng xa xôi và kém phát triển hưởng lợi từ lan toả trong phát triển kinh tế. Chính phủ cũng thành lập các chính quyền phát triển khu vực ở các vùng kém phát triển như miền Nam Pahang, miền Đông Nam Johor, miền Nam Kelantan, miền trung Terengganu để tạo cơ chế giúp các vùng miền này phát triển nhanh hơn, hội nhập hiệu quả hơn vào các vùng miền khác trên cả nước. Việc phát triển các hành lang tăng trưởng kinh tế khu vực là một thành công lớn của Malaysia, được tiến hành từ Kế hoạch Malaysia lần thứ 9 (2006), tập trung vào việc cân đối phát triển kinh tế - xã hội giữa các vùng và các bang, tiến tới xoá bỏ rào cản và sự khác biệt khoảng cách địa lý giữa các bang, các vùng, hiện đại hoá và đa dạng hoá các nguồn lực phát triển kinh tế và hạn chế sự phân chia địa lý và trình độ phát triển giữa các vùng thành thị và nông thôn.

Theo tài liệu của Chính phủ Malaysia (Government of Malaysia, 2008), chính phủ sẽ phát triển 5 hành lang kinh tế trong giai đoạn 2006-2030, với tầm nhìn, phạm vi bao phủ (quy mô địa lý), ưu tiên phát triển ngành, cơ quan chịu trách nhiệm và tổng chi phí đầu tư được ước tính rất đầy đủ. Các tuyến hành lang khu vực này nhằm tạo nên quy mô rộng hơn trong phát triển ngành ưu tiên, được đi qua các trung tâm đô thị lớn và kết nối với các vùng nông thôn, các doanh nghiệp tư nhân được ưu đãi đầu tư, hỗ trợ sự phát triển nguồn lực của các bang, các vùng, tạo cơ chế để hạn chế sự khác biệt về chính quyền giữa các vùng, các bang và chính quyền liên bang, thu hút đầu tư nước ngoài, tạo nên các cực tăng trưởng, các trung tâm tăng trưởng.

Liên kết kinh tế vùng đã giúp Malaysia giải quyết tốt vấn đề bất bình đẳng sắc tộc, tạo điều kiện cho các vùng xa xôi phát huy các tiềm năng sẵn có về nông nghiệp và du lịch, từ đó tạo nên một đất nước Malaysia phát triển cân đối và hiện đại.<sup>81</sup> Trong các kế hoạch phát triển dài hạn, chính phủ Malaysia đã xác định những tuyến liên kết vùng chủ yếu. Ví dụ, Kế hoạch Malaysia lần thứ 9 đặt mục tiêu phát triển 5 hành lang kinh tế khu vực trong giai đoạn 2006-2030 nhằm cân đối phát triển kinh tế - xã hội và địa lý giữa các vùng, các bang, giữa thành thị và nông thôn, hiện đại hoá và đa dạng hoá các nguồn lực phát triển kinh tế. Các hành lang kinh tế này đi qua các trung tâm đô thị lớn

---

<sup>81</sup> Ngah, Ibrahim (2010), *Overview of Regional development in Malaysia*, Universiti Teknologi Malaysia.

tạo nên các cực và trung tâm tăng trưởng kết nối với các vùng nông thôn.<sup>82</sup> Tại những hành lang kinh tế khu vực này, các doanh nghiệp tư nhân được ưu đãi đầu tư, hỗ trợ nguồn lực từ chính quyền vùng, bang và liên bang. Malaysia cũng thành lập các chính quyền phát triển khu vực ở các vùng kém phát triển như miền Nam Pahang, miền Đông Nam Johor, miền Nam Kelantan, miền trung Terengganu, tạo cơ chế giúp các vùng miền này phát triển nhanh hơn, hội nhập hiệu quả hơn vào các vùng miền khác trên cả nước.

Malaysia có hai vùng cao nguyên có điều kiện tương đồng như vùng Tây Nguyên của Việt Nam là Cameron và Genting. Một ví dụ điển hình là cao nguyên Cameron được thiên nhiên ưu đãi thuận lợi cho phát triển nông nghiệp nhiệt đới, nhưng do ở khu vực xa xôi và hẻo lánh, đã không phát huy được lợi thế. Chỉ đến khi chính phủ thực hiện các chính sách liên quan đến đất đai, nông dân, xây dựng cơ sở hạ tầng, kết nối liên kết vùng, cao nguyên này mới thực sự trở thành trung tâm nông sản, du lịch nổi tiếng của Malaysia, được thế giới biết đến. Với các kế hoạch phát triển kinh tế của chính phủ liên bang và chính quyền địa phương, các nhà đầu tư tư nhân đã góp phần đưa Cameron trở thành cao nguyên trù phú về nông nghiệp, du lịch sinh thái và bảo tồn hệ sinh thái bền vững của Malaysia.<sup>83</sup>

Định hướng phát triển của chính phủ Malaysia là tận dụng vị trí địa lý thuận lợi của Genting, biến nơi đây thành một trong những cực tăng trưởng cho Malaysia, liên kết với các khu vực lân cận, đặc biệt là Kuala Lumpur để có thể tập trung phát triển các ngành công nghiệp có lợi thế cạnh tranh, tiêu biểu là du lịch. Bên cạnh đó, chính phủ Malaysia cũng muốn tận dụng lợi thế đại lý và khí hậu để biến Genting thành trung tâm phát triển nông nghiệp của cả nước.

Với định hướng như vậy, các nhà làm chính sách của Malaysia nhận thức được vai trò quan trọng của các điểm nghỉ dưỡng cho khách du lịch và đã có những kế hoạch để phát triển ngành dịch vụ thuê nhà nghỉ, khu nghỉ dưỡng nhằm phục vụ nhu cầu tăng cao trong tương lai. Nhiều nguồn ngân sách đã được phân bổ và sử dụng cho các chương trình, các dự án khuyến khích du lịch và xây dựng cơ sở du lịch. Về tổng thể, với sự phối hợp của chính phủ và tư nhân, cơ sở hạ tầng nhà đất cho du lịch đã có những bước

---

<sup>82</sup> Government of Malaysia (2008), *Mid – term review of the Ninth Malaysia plan 2006-2010*, Kuala Lumpur, Malaysia

<sup>83</sup> Barrow C.J, Chan Ngai Weng and Tarmiji Mason (2009), *Issues and challenges of sustainable agriculture in the Cameron Highlands*, Malaysian Journal of Environmental management 10 (2), p89-114

phát triển đáng kể, trong đó tiêu biểu là sự gia tăng nhanh chóng của các khu nghỉ dưỡng, các nhà nghỉ. Được chính phủ tạo điều kiện pháp lý thuận lợi, các công ty, các nhà thầu tìm đến Genting với nhiều cơ hội, trong đó đầu tư vào ngành bất động sản giải trí đã thu hút được rất nhiều công ty. Song song với việc đầu tư cho mô hình du lịch sinh thái bền vững, hoạt động phát triển nông nghiệp tại Genting cũng được chính phủ hết sức đề cao. Chính phủ Malaysia đã có những giải pháp hỗ trợ phát triển nông nghiệp trên mọi phương diện, từ nguồn vốn, đất đai, nhân lực cho đến công nghệ.

Mô hình bất động sản giải trí tại Genting có thể được hiểu là một khu phức hợp gồm dịch vụ du lịch nghỉ dưỡng, kết hợp với các hoạt động vui chơi giải trí, mua sắm, tổ chức hội nghị, các chuỗi tiện ích khép kín... Tiện nghi và mang tính phức hợp cao hơn bất động sản nghỉ dưỡng, bất động sản giải trí mang đến không gian lưu trú kết hợp với các hoạt động vui chơi, giúp du khách hòa mình vào nhịp sống, văn hóa tại đất nước đó, không đơn thuần chỉ là sự hưởng thụ, nghỉ dưỡng. So với những loại hình bất động sản khác hiện nay, bất động sản giải trí mang tính đột phá hơn hẳn. Không chỉ bởi sự mới mẻ và tính tích hợp đa dạng loại hình, mà còn ở tiềm năng phát triển và bảo đảm hiệu quả cao. Đây là mô hình đã xuất hiện từ nhiều thập kỷ trước, phát triển mạnh ở một số nước như Mỹ, Tây Ba Nha, Macau, Hong Kong... Từ những năm 1990, các tổ hợp vui chơi giải trí kết hợp nghỉ dưỡng đã phát triển song song với thị trường du lịch tại các nước lân cận Việt Nam như Thái Lan, Singapore, Malaysia. Rõ ràng, các tổ hợp này đã biến một số vùng như Pattaya (Thái Lan), Genting (Malaysia), Manila (Phillipines),... thành những địa điểm nổi tiếng thế giới với hàng triệu du khách đổ về mỗi năm.

Tại Genting, bất động sản giải trí bao gồm 3 khu phức hợp chính là:

Thứ nhất, khu vực sòng bạc giành cho các khách du lịch ưa thích các trò chơi may mắn. Tất cả các sòng bạc ở đây mở cửa 24 giờ, chỉ các du khách trên 21 tuổi mới được tham gia vào các hoạt động.

Thứ hai, khu vực giải trí bao gồm hòa nhạc, trung tâm mua sắm, rạp chiếu phim. Ở Genting, các buổi hòa nhạc và các chương trình các ngày cuối tuần được tổ chức ở Arena of Stars. Trong khi đó, First World Plaza là trung tâm mua sắm ở khu vực có độ cao cao nhất của Malaysia. Genting còn có một Trung tâm Hội nghị quốc tế chuyên tổ chức các sự kiện, các buổi hòa nhạc và biểu diễn. Cùng với đó, Genting Highland Hotel, khách sạn đầu tiên trên thế giới tự hào là một Cineplex với rất nhiều trò giải trí đa phương tiện,

đặc biệt là sự trải nghiệm thú vị trò mô phỏng nhảy dù ở Genting venture cùng nhiều môn thể thao sang trọng như golf, đua thuyền, dù lượn hay lướt sóng,...

Thứ 3, khu vực Công viên chủ đề, Theme Park là điểm hấp dẫn nhiều du khách tới đây đặc biệt đối với trẻ nhỏ, được chia thành khu giải trí ngoài trời và trong nhà. Tại đây, du khách có thể tham gia vào hơn 50 kiểu đu quay mới lạ như trượt cảm giác mạnh, tham gia hành trình thám hiểm bầu trời với những cơn lốc xoáy, phi thuyền bay vào không trung rồi rơi tự do không trọng lực... Khách du lịch cũng có thể thăm quan khu vườn băng giá với những bông tuyết rơi rơi, hay trượt tuyết, bay lượn như siêu nhân rồi quay người 180 độ lộn nhào xuống mặt đất, hoặc chèo thuyền bơi giữa hồ rộng mênh mông, cùng ngồi lên một chiếc xe cổ tích với các chú hề để dạo chơi một vòng ngắm nhìn toàn cảnh cao nguyên Genting. Cũng tại đây, du khách được chứng kiến những kỳ quan thế giới thu nhỏ như tháp Eiffel, kim tự tháp, tượng Nữ thần tự do, tháp đôi Petronas, đồng hồ Big Ben... và thành phố Venice với hệ thống sông nhỏ, kênh rạch uốn lượn.

Theo khảo sát, sự phát triển của khu vực cao nguyên Genting không chỉ đem lại lợi ích kinh tế thuần túy cho doanh nghiệp mà còn đem lại rất nhiều lợi ích và động lực cho người dân địa phương, cũng như góp phần thúc đẩy quá trình liên kết vùng của Malaysia.

Đối với người dân địa phương, một trong những lợi ích lớn mà họ nhận được chính là chính sách đối đãi của tập đoàn khai thác. Tập đoàn khai thác Genting đã phân bổ tài chính để góp phần vào quá trình phát triển cộng đồng. Tập đoàn khai thác cũng chú trọng tới việc phát triển nguồn nhân lực và luôn khuyến khích đội ngũ nhân viên liên tục trau dồi kiến thức, nghiệp vụ để nâng cao năng lực của bản thân, tiếp cận với các cơ hội nghề nghiệp mới. Tính trung bình trong năm 2016, đội ngũ nhân viên làm việc tại Genting có đến 35 giờ tham gia các hoạt động huấn luyện

Đối với người dân địa phương, tập đoàn đã có những sáng kiến liên quan đến lợi ích cộng đồng, trong đó tiêu biểu là các học bổng thường niên giành cho các học sinh bản địa cũng như các giải thưởng giành cho các nhân viên làm việc trong khu vực. Tập đoàn rất chú trọng tới việc phát triển nguồn nhân lực và cho rằng tất cả các học sinh và các nhân viên đều có cơ hội được trau dồi kỹ năng và chuyên môn. Tập đoàn còn thành lập một ủy ban hỗ trợ

tài chính với nhiệm vụ hỗ trợ các sinh viên và nhân viên có tiềm năng hoặc gặp nhiều khó khăn về tài chính tiếp tục theo đuổi các bậc học cao hơn.

Năm 2015, tổng chi của tập đoàn cho khoản mục lương và phúc lợi cho nhân viên đã lên đến 2,2 tỷ Ringgit. Tính đến cuối năm 2016, tổng số nhân viên làm việc cho tập đoàn đã lên tới 19 000 người, trong đó 63% là người có quốc tịch Malaysia, số nhân lực còn lại đến từ các quốc gia khác trên toàn thế giới. Tỷ lệ giới tính trong tập đoàn là 60:40. Nhân lực dưới 30 chiếm 47%, từ 30 đến 55 chiếm 49% và trên 55 chiếm 4%.

Sự thành công của mô hình Genting đã tạo tác động lan tỏa và kết nối với các khu vực kinh tế xung quanh. Phát triển khu phức hợp Genting đòi hỏi sự phối hợp của rất nhiều bên, trong đó các công ty, các nhà thầu phụ đóng vai trò rất quan trọng. Sự phát triển của khu vực cao nguyên Genting góp phần tạo ra việc làm cho rất nhiều người dân địa phương cũng như người dân tại các khu vực lân cận. Việc xây dựng và bảo trì các công trình tại Genting là cơ hội để các công ty địa phương và các công ty tại các vùng lân cận có cơ hội tham gia đấu thầu và thực hiện các hợp đồng lớn.

Trong quá trình phát triển của Genting, chính phủ Malaysia đứng ra đóng vai trò định hướng và điều tiết các hoạt động trong khi các công ty, tập đoàn có vai trò quan trọng trong việc xúc tiến và triển khai các dự án phát triển. Malaysia tập trung vào chiến lược cực tăng trưởng nhấn mạnh đến lợi thế quy mô của việc tập trung và biến Genting thành một cực tăng trưởng có quy mô vừa nhằm thu hút lao động, giảm thiểu áp lực việc làm cho Kuala Lumpur. Thêm vào đó, Genting sẽ mang lại hiệu ứng lan tỏa đến các vùng ngoại vi ven biển và như vậy trong dài hạn sẽ đạt được tăng trưởng cân bằng trong toàn vùng và toàn quốc gia.

Về hạn chế, các chính sách hình thành cực tăng trưởng tại Genting không tránh khỏi sự chủ quan, do lợi ích địa phương cục bộ chi phối. Nhiều chính sách phát triển Genting của Malaysia đã bị chi phối trước sức ép của nhiều nhóm lợi ích khác nhau, nên các nguồn lực này bị phân tán nhiều, và kết quả là sự phân tán nguồn lực đã hạn chế những hiệu ứng tăng trưởng và phát triển trong vùng nói riêng và quốc gia nói chung. Đây là trở ngại tiêu biểu trong mọi tiến trình liên kết vùng tại các quốc gia, đặc biệt là các quốc gia đang phát triển.



Nghiên cứu về mô hình phát triển của Malaysia nói chung và mô hình phát triển của Genting nói riêng giúp đoàn công tác có được những kinh nghiệm và bài học phát triển từ Malaysia. Từ các kinh nghiệm đó chúng tôi nhận thấy rằng:

*Thứ nhất*, quá trình phát triển vùng cần đến nỗ lực và hợp tác của nhiều bên, từ chính phủ cho đến doanh nghiệp, từ trung ương cho đến địa phương các cấp cũng như sự đóng góp của người dân địa phương. Thành công của Malaysia đến từ sự tổng hòa các nhân tố, từ định hướng đúng đắn của chính phủ, từ năng lực của các tập đoàn, các nhà thầu tham gia quá trình phát triển Genting cho đến nỗ lực của những người dân địa phương trong việc được Genting trở thành một khu vực phát triển, trở thành động lực phát triển kinh tế khu vực. Quá trình tương tác và trao đổi ý kiến giữa các bên được thực hiện tốt giúp cho các dự án phát triển được thực hiện nhanh chóng và hiệu quả. Sự kết hợp của khu vực công và khu vực tư nhân tạo ra tính hiệu quả cho quá trình phát triển của Genting nói riêng và của cả khu vực nói chung.

Tại Việt Nam nói chung, các địa phương vẫn phụ thuộc quá nhiều vào sự quyết định đầu tư, từ lập quy hoạch kế hoạch, dịch vụ xã hội cơ bản, đất đai, phê duyệt ngân sách đầu tư v.v... Định hướng và chính sách vẫn mang tính hành chính, chưa thực sự mang tính hiệu do thiếu sự trao đổi và tương tác giữa các bên tham gia. Quy hoạch ngành trong vùng do các Bộ đại diện của Chính phủ xây dựng và Chính phủ phê duyệt. Các sở chuyên ngành phải căn cứ trên hai quy hoạch là Quy hoạch phát triển ngành trên vùng và Quy hoạch tổng thể kinh tế – xã hội cấp tỉnh/thành phố để xây dựng quy hoạch ngành trên địa bàn tỉnh/thành phố. Mỗi địa phương có một định hướng phát triển lĩnh vực của mình riêng do những đặc thù và nguồn lực riêng. Vì vậy, nhiều lúc phá vỡ ý tưởng quy hoạch ngành trên địa bàn vùng. Tại Việt Nam, liên kết nội vùng và liên vùng còn ngổn ngang nhiều vấn đề cần được nghiên cứu xử lý trên cả phương diện pháp lý từ Trung ương và sự chủ động linh hoạt của địa phương trong và ngoài vùng. Liên kết chưa trở thành tư duy phát triển trong điều kiện phát triển nền kinh tế thị trường ở các cấp chính quyền.

Thứ hai, cần phải có chiến lược và chính sách cụ thể vào dài hạn để tháo được nút thắt cản trở sự phát triển kinh tế tại Tây Nguyên, trong đó chủ yếu là 3 điểm nghẽn chính: về cơ chế chính sách; về khoa học và công nghệ và về nghiên cứu, ứng dụng, khai thác tài nguyên văn hóa. Cơ chế chính sách chưa được khai thông, khoa học công nghệ chưa được sử dụng triệt để và quá

trình nghiên cứu, khai thác tài nguyên văn hóa tại khu vực vẫn còn nhiều hạn chế.

Thêm vào đó, liên kết nội vùng của khu vực Tây Nguyên vẫn còn mang tính hình thức. Chỉ khi yêu cầu khách quan đòi hỏi sự phối hợp, hợp tác cùng phát huy các thế mạnh của nhau thì các địa phương mới ngồi lại với nhau trao đổi các vấn đề cần khảo sát. Tuy nhiên, rất ít các liên kết phát triển diễn ra trên thực tế giữa các địa phương phù hợp với các nguyên lý liên kết vùng và chưa thật sự trở thành một chủ trương có tính nguyên tắc trong tổ chức không gian phát triển của địa phương. Các cam kết hỗ trợ không mang tính pháp lý và cũng không có chế tài đảm bảo sự thực hiện lâu dài của các tỉnh. Những liên kết kiểu này chưa phải là sự liên kết dựa trên các lợi thế phát triển và mang tính tương tác của cực tăng trưởng với các vùng kém phát triển. Trên thực tế, đây chỉ là sự hỗ trợ trong phát triển văn hóa đơn thuần.

### ***3.2.5. Mô hình hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng***

Năm 2006, Trung Quốc đưa ra sang kiến xây dựng *Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng*, phát triển hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ giữa hai nước Trung Quốc và Việt Nam ra các quốc gia ASEAN gần với Vịnh Bắc Bộ như Indonesia, Malaysia, Singapore, Philippines và Brunei, tạo nên bộ cục mới trong hợp tác khu vực. Bộ cục mới này do hai mảng là Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng và Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông cùng với một trục ở giữa là Hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore hợp thành, hình thành kết cấu lớn *một trục hai cánh* như hình chữ “M”.<sup>84</sup> Trong Chiến lược hình chữ “M” này có hợp tác kinh tế trên biển (Marine Economic Cooperation), hợp tác kinh tế trên đất liền (Mainland Economic Cooperation) và hợp tác kinh tế thuộc tiểu vùng sông Mê Kông (Mekong Subregional Economic Cooperation).

Ý tưởng thúc đẩy Hợp tác kinh tế VBBMR đã được chính phủ trung ương Trung Quốc ra sức thúc đẩy và ủng hộ, coi đây như một điểm sáng mới trong hướng phát triển mở rộng của Quảng Tây, trong hợp tác giữa các nước trong phạm vi VBBMR, trong cả hợp tác Trung Quốc–ASEAN.

Các nhà lãnh đạo của Trung Quốc đã nhiều lần chỉ đạo, Quảng Tây kết hợp xây dựng mở cửa của khu kinh tế vịnh Bắc Bộ với hợp tác vịnh Bắc Bộ mở rộng, là một chiến lược lớn, có vai trò thúc đẩy rất lớn đối với sự phát triển

---

<sup>84</sup> Lưu Kỳ Bảo, Thúc đẩy hợp tác, khai phát Vịnh Bắc Bộ mở rộng, xây dựng cực diện mới phát triển kinh tế khu vực – Diễn đàn hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng 20/7/2006. Bản dịch của Viện nghiên cứu Trung Quốc, Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam.

kinh tế xã hội của Quảng Tây.<sup>85</sup> Đặc biệt, Quảng Tây phải phát huy hết vai trò cầu nối liên kết với vùng Tây Nam, Hoa Nam, Trung Nam và với thị trường lớn ASEAN, tích cực tham gia vào xây dựng khu thương mại tự do Trung Quốc – ASEAN, khu hợp tác kinh tế VBBMR, hợp tác tiểu vùng sông Mêkông, đặc biệt là phải phát huy tốt vai trò “cầu nối” của khu thương mại tự do Trung Quốc – ASEAN, nỗ lực xây dựng Quảng Tây thành điểm trao đổi hàng hoá, nơi gia công chế tạo và trung tâm trao đổi thông tin mang tầm cỡ khu vực giữa Trung Quốc và ASEAN, tăng cường xây dựng Quảng Tây thành con đường quốc tế, nhịp cầu giao lưu và diễn đàn hợp tác liên kết các khu vực.<sup>86</sup>

Giới lãnh đạo Trung Quốc đã thống nhất coi chiến lược “Một trục hai cánh” trong đó có Hợp tác kinh tế VBBMR là chiến lược hợp tác kinh tế khu vực Trung Quốc- ASEAN với các mục tiêu cụ thể sau đây:

*Thứ nhất*, hình thành một vành đai tăng trưởng kinh tế mới ở bờ Tây Thái Bình Dương, trọng tâm là phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng thành dự án hợp tác vùng mới giữa Trung Quốc và ASEAN, đưa nội dung hợp tác này vào khung khổ tổng thể hợp tác Trung Quốc – ASEAN.

*Thứ hai*, tạo ra sự ổn định cả khu vực ở biên giới trên bộ và trên biển, mở ra không gian phát triển mới cho Trung Quốc, đặc biệt mở ra con đường cho khu vực miền Tây Trung Quốc đi qua Tiểu vùng Sông Mêkông mở rộng, thông qua Ấn Độ Dương để đi vào thị trường thế giới, nhằm chấn hưng vùng Tây Nam Trung Quốc.

*Thứ ba*, đưa hợp tác Trung Quốc-ASEAN vào phát triển thực chất, hiệu quả, từ đó thúc đẩy sự phát triển hợp tác tổng thể Đông Á, đồng thời mở ra cục diện đảm bảo an ninh năng lượng cho Trung Quốc ở Biển Đông.<sup>87</sup>

Cụ thể, Hợp tác kinh tế VBBMR nhằm thông qua yếu tố then chốt là tăng cường hợp tác dịch vụ hậu cần cảng biển, triển khai phối hợp và phân công sản xuất công nghiệp, thúc đẩy thương mại và đầu tư song phương, phát triển các ngành công nghiệp ven biển, cùng nhau phát triển các nguồn tài nguyên biển, đẩy nhanh phát triển các thành phố ven biển, xây dựng một số khu cảng, công nghiệp và các thành phố liên hợp, có lợi ích tương hỗ, có

<sup>85</sup> [http://news.xinhuanet.com/world/2007-01/14/content\\_5604871.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2007-01/14/content_5604871.htm)

<sup>86</sup> <http://news.2008.sina.com.cn/c/2007-03-11/032512486530.shtml>

<sup>87</sup> Đỗ Tiến Sâm. 2008. Cục tăng trưởng Trung Quốc-ASEAN và Chiến lược “Một trục hai cánh” của Trung Quốc, báo cáo chuyên đề, Hà Nội, Viện nghiên cứu Trung Quốc

những đặc trưng riêng, trở thành cơ chế hợp tác kinh tế tiểu vùng trong khung khổ hợp tác kinh tế Trung Quốc-ASEAN, phát triển khu vực VBBMR trở thành một cực tăng trưởng mới ở bờ Tây Thái Bình Dương.<sup>88</sup>

Hợp tác kinh tế VBBMR cũng đòi hỏi phải thiết lập cơ chế hợp tác nhiều tầng nấc khác nhau, bao gồm cơ chế song phương và đa phương, cơ chế về chính trị, về kinh tế; cơ chế của chính phủ, của nhân dân để giải quyết các vấn đề ở các cấp độ khác nhau, với các tính chất khác nhau trong khu vực. Đồng thời cơ chế hợp tác kinh tế VBBMR cần kết hợp với cơ chế hợp tác hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore và hợp tác tiểu vùng sông Mêkông mở rộng, tạo thành một chỉnh thể để tránh được sự phức tạp rắc rối về cơ chế hợp tác, mới phù hợp với lợi ích chỉnh thể. Cụ thể:

*a. Cơ chế hợp tác nhiều bên:* Chủ yếu là cơ chế hợp tác của các bên để xây dựng các thể chế chung, giải quyết những vấn đề chung trong hợp tác kinh tế VBBMR (như khung hợp tác, chế độ hợp tác, cách thức giải quyết tranh chấp...) là những điều này đòi hỏi các bên có nhận thức chung, hành động chung và ý kiến thống nhất. Cụ thể gồm:

*Cơ chế hợp tác cấp cao nhiều bên,* như hội nghị các nhà lãnh đạo, hội nghị quan chức cấp cao về kinh tế mậu dịch, để giải quyết các vấn đề hợp tác quan trọng trong khu vực (như nhận thức chung, khuôn khổ hợp tác, mục tiêu hợp tác...).

*Cơ chế hợp tác đặc thù nhiều bên* hay cơ chế hợp tác giữa các nước trong khu vực với các nước và tổ chức quốc tế khác như với ASEAN, ADB hoặc WB nhằm những mục đích phát triển đặc thù. Để xây dựng cơ chế này, trước hết phải thành lập nhóm chuyên gia xuyên quốc gia về hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng gồm các quan chức và chuyên gia của những nước tham gia đề xuất hợp tác, Ban thư ký ASEAN, ADB, WB... để nghiên cứu từ đó xây dựng quy hoạch, thiết kế hạng mục hợp tác chuyên đề để thúc đẩy hợp tác kinh tế VBBMR.

*b. Cơ chế hợp tác hai bên là cơ chế hợp tác được các bên hợp tác thành lập để giải quyết các vấn đề giữa hai bên.* Các vấn đề thuộc phạm vi giải quyết của cơ chế này thường chỉ liên quan đến việc hợp tác giữa hai bên (giữa hai nước có chủ quyền) như nối kết giao thông song phương. Trong khu hợp tác kinh tế VBBMR, chính quyền địa phương phải tuân thủ sự chỉ đạo của phương

<sup>88</sup> Key programs and objective of the PBG  
[<http://www.bbwm.gov.cn/zt/bdl/article.php?id=33672>]

châm ngoại giao quốc gia, trong khuôn khổ các hiệp định (hiệp ước) quốc tế. Chính quyền địa phương có thể theo sự ủy quyền của các ngành hữu quan hay chính phủ trung ương hoặc trong phạm vi quyền hạn của mình triển khai những sự hợp tác kinh tế mật dịch, xây dựng cơ chế hợp tác kinh tế mật dịch với các địa phương thuộc quốc gia khác.<sup>89</sup>

Hợp tác kinh tế VBBMR cần có sự tham gia của các ngành chính quyền hữu quan, các tổ chức quốc tế, các cơ quan nghiên cứu và đặc biệt là các nhà doanh nghiệp ở các góc độ khác nhau.

*a. Các ngành quản lý chức năng hữu quan chính quyền.* Chính quyền, các ngành quản lý chức năng là lực lượng chủ đạo thúc đẩy hợp tác khu vực VBBMR; chế định quy hoạch phát triển tổng thể hợp tác khu vực; chế định quy tắc chơi, biện pháp chính sách cụ thể để dẫn dắt các tổ chức, doanh nghiệp thực hiện kế hoạch của chính quyền; xây dựng hệ thống thể chế chung để phát triển hợp tác.

*b. Cộng đồng doanh nghiệp.* Đây là chủ thể tham gia chính của hợp tác kinh tế VBBMR. Bởi vậy, chính phủ cần ưu tiên đưa ra các chế định chính sách để dẫn dắt và huy động các doanh nghiệp tích cực tham gia xây dựng khu hợp tác kinh tế VBBMR.

*c. Các tổ chức quốc tế và các tổ chức phi chính phủ có thể hỗ trợ về tiền vốn, dịch vụ công nghệ cho hợp tác khu vực VBBMR.* Các tổ chức như ADB vừa có thể cung cấp sự hỗ trợ về tiền vốn vừa có thể đảm nhiệm vai trò người tổ chức cho dự án về hợp tác kinh tế VBBMR.

*d. Các cơ quan nghiên cứu, các cơ quan báo chí và các học giả chuyên gia.* Các cơ quan nghiên cứu và các chuyên gia có thể tham gia vào việc xây dựng Quy hoạch tổng thể, chiến lược phát triển và hạng mục cụ thể của hợp tác kinh tế VBBMR; cung cấp dịch vụ về tư vấn quyết sách cho chính quyền và doanh nghiệp. Các cơ quan báo chí, truyền thông có thể tham gia vào việc tuyên truyền rộng rãi về chương trình hợp tác trong và ngoài khu vực.<sup>90</sup>

Về các mô hình hợp tác cụ thể, Báo cáo Nghiên cứu khả thi về hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng công bố tại Diễn đàn Hợp tác kinh tế VBBMR

---

<sup>89</sup> Cố Tiểu Tùng, Lưu Kiến Văn, Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng: đề xuất – nhận thức chung – thực tiễn, Tạp chí Đông Nam Á đọc ngang Trung Quốc số 12/2007.

<sup>90</sup> Cố Tiểu Tùng, Lưu Kiến Văn. 2007. Đã dẫn

lần thứ 6 năm 2011 đã xác định cơ chế hợp tác gồm những công cụ dự kiến sẽ được thiết lập như sau:

- Hội nghị thượng đỉnh khu vực
- Hội nghị bộ trưởng
- Diễn đàn hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng
- Tổ chức liên lạc Vịnh Bắc Bộ mở rộng
- Nhóm chuyên gia công tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng
- Sàn đài trao đổi thông tin
- Liên đoàn nghề nghiệp của các cảng biển và thành phố

Tại Diễn đàn Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng lần thứ 3, Trung Quốc đã nêu ra những ý tưởng hợp tác để thúc đẩy sáng kiến này, cụ thể là:

*Thứ nhất*, tăng cường sự hợp tác cấp nhà nước. Trên nguyên tắc hợp tác cùng có lợi, tăng cường giao lưu trao đổi, tôn trọng lẫn nhau, cùng thúc đẩy sự hợp tác Vịnh Bắc Bộ nhanh chóng đi vào khuôn khổ hợp tác chung giữa Trung Quốc và ASEAN, nghiên cứu xây dựng cơ chế chính sách hài hòa trong các vấn đề lớn. Khi điều kiện chín muồi, thành lập văn phòng liên lạc hoặc phòng thư ký hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng là cơ quan thường trực thúc đẩy sự hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

*Thứ hai*, tăng cường và đi sâu hợp tác phát triển các ngành dân sinh như nông nghiệp, thủy sản v.v... Tăng cường và hoàn thiện việc sản xuất lương thực, thực phẩm cũng như điều kiện và môi trường thương mại, đẩy mạnh hợp tác sâu rộng trong lĩnh vực phát triển kỹ thuật nông nghiệp và chế biến nông sản, xây dựng hành lang nghề cá trên biển, thực hiện mục tiêu cung ứng lương thực một cách ổn định.

*Thứ ba*, tăng cường và đi sâu hợp tác xây dựng các hạng mục cơ sở hạ tầng. Các bên cùng thực hiện hợp tác cảng khẩu, đẩy nhanh việc xây dựng tuyến đường bộ Nam Ninh – Singapore, thúc đẩy tiến trình hợp tác xây dựng cơ sở hạ tầng Vịnh Bắc Bộ mở rộng đi vào thực chất hơn.

*Thứ tư*, tăng cường các biện pháp hợp tác thuận lợi hơn. Cùng đẩy mạnh xây dựng các biện pháp làm thuận lợi trong giao thông, thương mại, đầu tư, thủ tục hải quan v.v..., tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình nhất thể hóa khu

vực, bố trí sắp xếp ưu việt và hợp lý các yếu tố sản xuất, nâng cao sức phát triển và cạnh tranh cho khu vực.

*Thứ năm*, tăng cường và đi sâu hợp tác về năng lượng, đặc biệt là phát triển ngành năng lượng mới. Trên cơ sở sự hợp tác các ngành năng lượng truyền thống, tăng cường hợp tác khai thác và sử dụng nguồn năng lượng mới, tích cực khai thác tận dụng nguồn năng lượng sinh học phong phú của khu vực này như năng lượng mặt trời, năng lượng gió, năng lượng thủy triều, và còn thực vật, dầu cọ v.v..., cùng nhau giải quyết vấn đề năng lượng của khu vực.

*Thứ sáu*, tăng cường và đi sâu hợp tác trong lĩnh vực tài chính tiền tệ. Cùng với việc tiếp tục tăng cường sự hợp tác giữa các cơ quan tài chính trong khu vực, thúc đẩy xây dựng môi trường tín dụng và đầu tư tài chính khu vực, cần tích cực triển khai hợp tác sáng tạo trong lĩnh vực tài chính, nghiên cứu thành lập quỹ đầu tư ngành nghề, tích cực phát triển các doanh nghiệp đầu tư lập nghiệp.

*Thứ bảy*, tăng cường và đi sâu hợp tác xây dựng khu vực mang tính chức năng. Ở những nước có thành phố cảng khẩu ven biển Vịnh Bắc Bộ mở rộng nên tăng cường hợp tác xây dựng và phát triển các khu chức năng đặc biệt như khu cảng khẩu tự do, khu thương mại bảo hộ thuế, khu gia công xuất khẩu v.v... Các bên cùng hợp tác để thúc đẩy xây dựng và phát triển các khu chức năng đặc thù, tạo sân chơi mới và thuận lợi cho sự hợp tác đầu tư thương mại.<sup>91</sup>

Các mục tiêu của hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ được đề ra trong kế hoạch ngắn hạn và dài hạn như sau:<sup>92</sup>

*Mục tiêu trong quy hoạch 5 năm (2006-2011):*

1. Xây dựng cơ chế và nền tảng hiệu quả cho hợp tác khu vực.
2. Thiết lập những mạng lưới cơ bản trên đất liền, trên biển và trên không giữa Trung Quốc và ASEAN thông qua việc nâng cấp hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông.
3. Tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hoá và hành khách giữa Trung Quốc và ASEAN.

---

<sup>91</sup> Bí thư Khu ủy Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây Trung Quốc: Cùng hợp tác, cùng hưởng phần vinh, không ngừng đi sâu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng – Diễn đàn hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng 30/7/2008

<sup>92</sup> Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng: quan điểm của Việt Nam và những thách thức đối với Trung Quốc- <http://husta.org.vn/Husta.aspx?Module=News&Id=4>

4. nỗ lực thiết lập một cơ chế để hình thành Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ và để đạt được những tiên bộ trong các dự án hợp tác cụ thể giữa Việt Nam và Trung Quốc.

5. Hoàn thiện khu vực du lịch ở Vịnh Bắc Bộ.

6. Lập kế hoạch đôi với việc phát triển Khu Kinh tế Vịnh Bắc Bộ, Quảng Tây.

*Quy hoạch dài hạn cho 10 năm đến 20 năm (2016-2026)*

1. Xây dựng mạng lưới giao thông trên cả ba phương diện: Giao thông trên bộ, trên biển và trên không.

2. Xây dựng cảng liên hiệp Vịnh Bắc Bộ mở rộng, bao gồm một hệ thống dịch vụ bán hàng phát triển, có vai trò chia sẻ và hợp tác tốt.

3. Xây dựng một khu vực sinh thái mà trong đó các tài nguyên biển và sinh thái được bảo vệ hiệu quả, phát triển hài hoà, bền vững giữa kinh tế, xã hội và môi trường thiên nhiên.

4. Xây dựng một Khu du lịch Vịnh Bắc Bộ phát triển.

5. Xây dựng cơ sở hậu cần, cơ sở thương mại và cơ sở sản xuất chế biến và trung tâm thông tin cho Hợp tác Kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng của Khu vực Kinh tế Vịnh Bắc Bộ, Quảng Tây

6. Xây dựng một cộng đồng Kinh tế Vịnh Bắc Bộ hài hoà, tương hỗ và có tính thống nhất cao và thiết lập một khu vực tăng trưởng kinh tế mới ở bờ Tây của Thái Bình Dương.

Đến nay mặc dù có những sự dè dặt nhất định từ phía các nước ASEAN khi tham gia cơ chế hợp tác này, Trung Quốc vẫn tiếp tục đẩy mạnh các nỗ lực của mình trong việc kết nối hệ thống kết cấu hạ tầng trong nước theo hướng mở; đưa sáng kiến Hợp tác kinh tế VBBMR thành một cấu phần quan trọng, điểm đầu trên biển của chiến lược Vành đai, Con đường. Đặc biệt, Trung Quốc đã tổ chức nhiều lần Diễn đàn Hợp tác kinh tế VBBMR, tiếp tục thu hút sự tham dự đầy đủ của các quốc gia trong khu vực.

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

Phát triển liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ cần phù hợp với xu hướng thế giới và những đặc thù của đất nước và địa



phương. Thực tiễn thế giới cho thấy, xu hướng liên kết vùng và liên vùng hiện nay mang một số đặc điểm chính, gồm:

- Quan niệm về vùng kinh tế và tư duy phát triển các vùng kinh tế đã có nhiều thay đổi trong những thập kỷ gần đây. Các vùng kinh tế hiện nay đều mang tính chất mở để phù hợp với tiến trình hội nhập quốc tế và phát triển kinh tế thị trường của các nước. Điều đó có nghĩa rằng, không có sự khác biệt nhiều về môi trường kinh doanh và thể chế kinh tế giữa một vùng kinh tế với cả nước. Tư duy phân chia vùng kinh tế để từ đó áp dụng những cơ chế đặc thù (như ưu đãi về thuế quan, các điều kiện đầu tư, kinh doanh...) tỏ ra không còn phù hợp trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu, rộng của các quốc gia. Các ưu đãi ngày nay nếu có cũng chỉ thường được giới hạn ở một phạm vi hẹp hơn là các khu kinh tế tự do hoặc các đặc khu kinh tế. Kinh nghiệm của một số nước cũng cho thấy, phạm vi của một vùng (đơn vị) hành chính có thể không trùng với phạm vi của một vùng kinh tế-xã hội.

- 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.

Tuy nhiên, một trong những vấn đề của việc xây dựng các hành lang kinh tế ở các nước đang phát triển là tình trạng thiếu các nguồn lực cần thiết, dẫn đến tiến độ chậm chạp. Để xây dựng các tuyến hành lang này cần các nhà đầu tư chiến lược, có nguồn vốn lớn, kinh nghiệm phát triển hạ tầng và cần một cơ chế thu hút đầu tư thông thoáng, thuận lợi. Kinh nghiệm một số nước cho thấy, việc xây dựng các hành lang phát triển có thể nhận được sự hỗ trợ từ các cơ quan hợp tác phát triển của những nền kinh tế lớn (như Mỹ, Nhật Bản, Anh,...); đồng thời, cần vận dụng sáng tạo các cơ chế hợp tác công-tư. Trong những năm qua, Việt Nam đã phối hợp rất hiệu quả với một số đối tác như Cơ

quan hợp tác phát triển Nhật Bản (JICA) trong xây dựng hạ tầng; đồng thời nhiều địa phương cũng đã triển khai sáng tạo một số hình thức đối tác công-tư và những mô hình như vậy hoàn toàn có thể áp dụng trong việc phát triển các tuyến hành lang kinh tế kết nối Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ.

- Thể chế liên kết vùng và liên vùng đóng vai trò hết sức quan trọng, là yếu tố quyết định sự thành bại của liên kết. Một mô hình thể chế quá lỏng lẻo sẽ không có hiệu lực thúc đẩy liên kết vùng bởi không thể khắc phục được rào cản là tư duy cục bộ của các địa phương. Ngược lại, một mô hình thể chế quá cứng nhắc, có tính quyền lực bao trùm, lại có thể khiến các địa phương “sợ” tham gia liên kết vì không muốn giảm bớt quyền lực của mình. Mô hình thể chế liên kết vùng tùy thuộc vào đặc điểm chính trị-hành chính của mỗi quốc gia và có tính lịch sử. Thực tế cho thấy, đây là một quá trình “tiến hoá” khi các vùng tăng cường hợp tác kinh tế chặt chẽ hơn theo thời gian. Trong điều kiện của Việt Nam, bối cảnh đặc thù của các tỉnh Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ, có thể tính đến việc xây dựng một mô hình thể chế phù hợp để hình thành và vận hành các hành lang kinh tế; qua đó điều phối tiến trình hợp tác giữa các địa phương trong cả hai vùng một cách hiệu quả; thay vì thiết lập một mô hình thể chế bao trùm lên cả hai vùng Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ.

Cùng với việc xây dựng mô hình thể chế quản lý liên kết vùng phù hợp, việc tạo dựng một môi trường kinh doanh thuận lợi đóng vai trò hết sức quan trọng. Trước hết, đây là điều kiện để thu hút các nguồn vốn đầu tư cho phát triển kinh tế-xã hội. Đối với các tuyến hành lang kinh tế, kinh nghiệm thực tế cho thấy, việc xây dựng một hệ thống hạ tầng hiện đại, đồng bộ có thể chưa đủ để thúc đẩy liên kết kinh tế giữa các vùng phát triển mà cần có cả sự đồng bộ về môi trường, chính sách đầu tư, kinh doanh. Trường hợp các hành lang kinh tế ở Tiểu vùng Mêkông cho thấy việc triển khai các cơ chế thông quan qua cửa khẩu là hết sức quan trọng để thương mại dọc tuyến hành lang phát triển.

- 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.

Các hành lang kinh tế liên kết Tây Nguyên với các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ có thể được thiết kế phù hợp với xu hướng này. Theo đó, cần hình thành những hành lang, trục giao thông kết nối các cửa khẩu kinh tế biên giới của vùng Tây Nguyên với các cửa khẩu ven biển là các cảng biển lớn của miền Nam Trung Bộ. Hạn chế của liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ là không có những thành phố lớn, những trung tâm công nghiệp, dịch vụ làm đầu mối kết nối hoặc tạo ra hiệu ứng lan tỏa trong không gian phát triển của các hành lang kinh tế. Những thành phố như: Đà Nẵng, Buôn Mê Thuột, Lâm Đồng, Nha Trang... sẽ phải đảm nhận sứ mệnh này.

Để phát huy hiệu quả của các hành lang kinh tế này, hợp tác giữa các địa phương biên giới của Việt Nam (ở Tây Nguyên) với các địa phương của Lào và Campuchia rất quan trọng, nhất là địa phương có các khu cửa khẩu, khu kinh tế cửa khẩu. Tây Nguyên và các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ có thể phát triển các chuỗi du lịch và nông sản trên cơ sở khai thác hệ thống logistic của các hành lang kinh tế này. Duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên cần khai thác tiềm năng hợp tác trong các chương trình kết nối của Tiểu vùng Mêkông mở rộng, nhất là kết nối với tuyến hành lang kinh tế Đông-Tây.

Cuối cùng, để có thể thúc đẩy liên kết vùng và liên vùng hiệu quả cần có quyết tâm chính trị cao để vượt qua được rào cản là lợi ích cục bộ mang tính địa phương. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, cần có một tầm nhìn phát triển dài hạn trong chiến lược liên kết kinh tế liên vùng; xây dựng các thiết chế tài chính (như các ngân hàng đầu tư phát triển hạ tầng) để huy động các nguồn lực đầu tư cho liên kết vùng, nhất là thiết lập kết cấu hạ tầng cho kết nối.

## **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**

#### **4.1.1. Bối cảnh quốc tế và trong nước tác động đến liên kết kinh tế vùng**

##### ***Bối cảnh quốc tế***

Thế giới đang trải qua một thời kỳ có nhiều biến động nhanh chóng, phức tạp và khó lường. Các nước lớn điều chỉnh chiến lược, vừa hợp tác, thỏa hiệp, vừa cạnh tranh, đấu tranh kiềm chế lẫn nhau quyết liệt, giành vị thế và lợi ích gây ra tình hình phức tạp tại nhiều khu vực và nhiều nước. Xung đột dân tộc, tôn giáo, khủng bố quốc tế, chiến tranh cục bộ, chiến tranh kinh tế, chiến tranh mạng, các hoạt động can thiệp, lật đổ, bất tuân dân sự, tranh chấp chủ quyền, lãnh thổ, tài nguyên... diễn ra dưới những hình thức mới, gay gắt hơn. Những vấn đề toàn cầu và an ninh phi truyền thống như: an ninh lương thực, an ninh năng lượng, an ninh nguồn nước, an ninh tài chính, an ninh mạng, biến đổi khí hậu, thiên tai, dịch bệnh, v.v diễn biến nghiêm trọng. Chủ nghĩa dân túy, chủ nghĩa cường quyền nước lớn, chủ nghĩa thực dụng gia tăng mạnh mẽ trong quan hệ quốc tế. Luật pháp quốc tế và các thể chế đa phương toàn cầu đứng trước những thách thức lớn.

Trong dài hạn, các quá trình di chuyển tự do của hàng hoá, vốn, nguồn nhân lực và nhất là dòng di chuyển của dịch vụ, và kể cả các tài sản văn hoá, tinh thần... sẽ tiếp tục tăng. Chúng đẩy nhanh các quá trình liên kết-hội nhập và làm sâu sắc hơn tính tùy thuộc lẫn nhau giữa các nền kinh tế và khu vực. Sự đan xen của các quá trình hội nhập đa phương, khu vực và song phương đang đưa thế giới đến một “cấu trúc ma trận” các liên kết kinh tế kiểu mới trên nhiều tuyến và nhiều cấp độ. Tiến trình nhất thể hóa kinh tế tiểu khu vực và khu vực sẽ được nâng cấp hơn nữa. Theo đó, quốc gia, khu vực và cả những vùng kinh tế trong một nước đều muốn đẩy nhanh tiến trình hội nhập quốc tế, trở thành tâm điểm, đầu mối của các liên kết kinh tế này sẽ có vai trò nổi bật trong hệ thống kinh tế toàn cầu. *Liên kết kinh tế liên vùng, xuyên biên giới và gắn với tiến trình hội nhập khu vực và toàn cầu trở thành một xu thế quan trọng.* Thông qua hội nhập quốc tế, các vùng kinh tế không chỉ tiến hành các

hoạt động tăng cường sự gắn kết với nhau dựa trên sự chia sẻ về lợi ích, mục tiêu, giá trị, nguồn lực, quyền lực (thậm quyền định đoạt chính sách) và tuân thủ các luật chơi chung trong khuôn khổ các định chế hoặc tổ chức quốc tế, mà còn tiến hành những cải cách ở trong nước để thực hiện hiệu quả các quy định, cam kết quốc tế (ví dụ, về mở cửa thị trường, thực hiện việc xây dựng và hoàn chỉnh các thể chế tương thích...).

Tuy nhiên, trong ngắn hạn bước tiến của toàn cầu hoá có thể đứng trước những khúc quanh và rủi ro khó lường. Cuộc khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu cho thấy những rủi ro khó lường của hệ thống tài chính thế giới và sự phát triển thiếu bền vững của nền kinh tế toàn cầu. Nó bộc lộ điểm yếu và khả năng dễ bị tổn thương của các nền kinh tế lệ thuộc quá nhiều vào xuất khẩu và đầu tư nước ngoài. Sau khủng hoảng, thương mại, nhất là thương mại hàng hoá, trên phạm vi toàn cầu sụt giảm mạnh. Chủ nghĩa bảo hộ thương mại có khuynh hướng lan rộng.<sup>93</sup> Chiến tranh, tranh chấp thương mại giữa các nền kinh tế lớn ảnh hưởng sâu sắc đến thương mại toàn cầu. Trong bối cảnh đó, các quốc gia vẫn tiếp tục chấp nhận hội nhập sâu hơn vào hệ thống kinh tế toàn cầu thông qua các hiệp định thương mại tự do.<sup>94</sup> Các FTA thế hệ mới, gồm cả những siêu FTA, những động thái hợp tác và liên kết khu vực của các nước lớn như Chiến lược Vành đai, Con đường của Trung Quốc, Chiến lược Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương tự do và rộng mở là “bước tiến quan trọng” tới hội nhập toàn cầu. Tuy nhiên, do tác động của đại dịch covid-19, thế giới rơi vào khủng hoảng trầm trọng trên nhiều mặt, cả về y tế, kinh tế, xã hội, chính trị và quản trị. Các nước đều đóng cửa biên giới, hạn chế di chuyển làm tác động sâu sắc đến tiến trình hội nhập quốc tế.

Hiện tại, dòng chảy thương mại hàng hóa (chủ yếu là các hàng hóa chế tạo thâm dụng lao động với trình độ công nghệ trung bình và thấp) cùng với dòng chảy đầu tư toàn cầu đang có xu hướng chậm lại; song dòng chảy thương mại dịch vụ nói chung và dòng chảy dữ liệu nói riêng qua biên giới của các quốc gia lại có xu hướng tăng tốc nhanh. Điều này khiến cho các vùng kinh tế cũng như các quốc gia phải xem xét lại lợi thế truyền thống của mình trong tiến trình mở cửa, hội nhập. Đặc biệt, xu hướng hội nhập hiện nay cũng

---

<sup>93</sup> Nguyễn Xuân Thắng và Nguyễn Mạnh Hùng (chủ biên). 2011. Một số đặc điểm nổi bật của thế giới và khu vực những năm đầu thế kỷ 21. Nhà xuất bản khoa học xã hội: Hà Nội, 2011.

<sup>94</sup> Nếu như năm 1995 thế giới mới chỉ có 2 hiệp định thương mại thì tại thời điểm đầu năm 2014, tổ chức thương mại thế giới WTO ghi nhận đã có 546 hiệp định thương mại song phương và đa phương được ký kết giữa các quốc gia. Trong giai đoạn 2000-2017, thế giới ghi nhận mỗi năm có trung bình 20 FTA được ký kết. Tuy nhiên, năm 2018 ghi nhận mức thấp kỷ lục chỉ có 6 FTA được hoàn thành

chuyển dần trọng tâm từ nhu cầu ngày càng đa dạng về hàng hóa và dịch vụ để sang nhu cầu về thương mại công bằng hơn, từ giảm cầu đối với hàng hóa bên ngoài để sang tăng cầu với sản phẩm bền vững của địa phương.

Xu hướng hiện nay là không chỉ các doanh nghiệp, các quốc gia mà các vùng kinh tế cũng cần phát huy các tiềm năng để gắn kết với chuỗi giá trị và mạng sản xuất. Các giao dịch của người dân, doanh nghiệp và nhà nước chuyển dần trọng tâm từ nhấn mạnh vào các giao dịch tiền tệ hóa một cách dễ dàng (chủ yếu dựa trên quyền sở hữu tài sản) sang tăng cường chú trọng hơn vào các giao dịch mang tính chia sẻ (nhấn mạnh quyền tiếp cận sử dụng tạm thời thay vì sở hữu tài sản) và nguồn mở. Các dòng chảy (hàng hóa, dịch vụ, vốn, con người, công nghệ, thông tin, dữ liệu, cạnh tranh, kiến thức, giá trị văn hóa, ý tưởng,...) trong mạng liên kết ở cấp độ toàn cầu có xu hướng dịch chuyển một phần trọng tâm từ chủ yếu diễn ra ở các nước phát triển để chuyển sang các nền kinh tế mới nổi và các siêu đô thị. Thay vì chủ yếu dựa vào sự dẫn dắt của các công ty xuyên quốc gia cũng như sự điều tiết của tư bản nhà nước, các dòng chảy trong mạng liên kết quốc tế ở cấp độ toàn cầu đã ghi nhận vai trò ngày càng tăng của các doanh nghiệp nhỏ, các cá nhân và các tổ chức phi chính phủ hoạt động dựa trên nền tảng công nghệ số trực tuyến. Đây là những cơ hội rất lớn cho sự tham gia ngày càng sâu, rộng của các doanh nghiệp địa phương vào hệ thống kinh tế toàn cầu vốn chỉ trước đây chỉ được dẫn dắt bởi các tập đoàn xuyên quốc gia.

Cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư diễn ra nhanh chóng, đặc biệt với những đột phá công nghệ trong nhiều lĩnh vực, như: trí tuệ nhân tạo, robots, internet kết nối vạn vật, công nghệ in 3 chiều, công nghệ nano, công nghệ sinh học, lưu trữ năng lượng...đem đến sự thay đổi vượt bậc cho chất lượng cuộc sống, việc làm và sản xuất, kinh doanh.

Cùng với xu thế phát triển của khoa học công nghệ là xu hướng dịch vụ hoá nền kinh tế thế giới. Những nền kinh tế dịch vụ truyền thống trước đây hình thành dựa trên một số lợi thế vật chất nhất định. Khác với những nền kinh tế dịch vụ truyền thống này, nền kinh tế dịch vụ hiện đại có nhiều điểm tương đồng với kinh tế tri thức nên còn có thể gọi là nền *kinh tế dịch vụ tri thức*.<sup>95</sup> Cùng với sự xuất hiện của nền kinh tế dịch vụ tri thức là sự xuất hiện của xã hội tiêu dùng tri thức và sáng tạo. Xã hội tiêu dùng các sản phẩm giàu tính tri

---

<sup>95</sup> Đề tài KX.01.18/06-10. Luận cứ khoa học cho việc phát triển ngành dịch vụ Việt Nam đến năm 2020. Báo cáo tổng hợp. Hà Nội, 2009.

thức và sáng tạo hay còn gọi là *xã hội tri thức* trước hết sẽ xuất hiện ở các nước phát triển phương Tây. Tại các nước đang phát triển, tiền thân của xã hội tri thức sẽ là các *xã hội học tập*, nơi giáo dục, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực được ưu tiên hàng đầu. Những thành tựu của khoa học công nghệ cũng tạo ra sự cạnh tranh, đào thải khốc liệt trong lĩnh vực này, nới rộng khoảng cách phát triển giữa các vùng, các quốc gia.

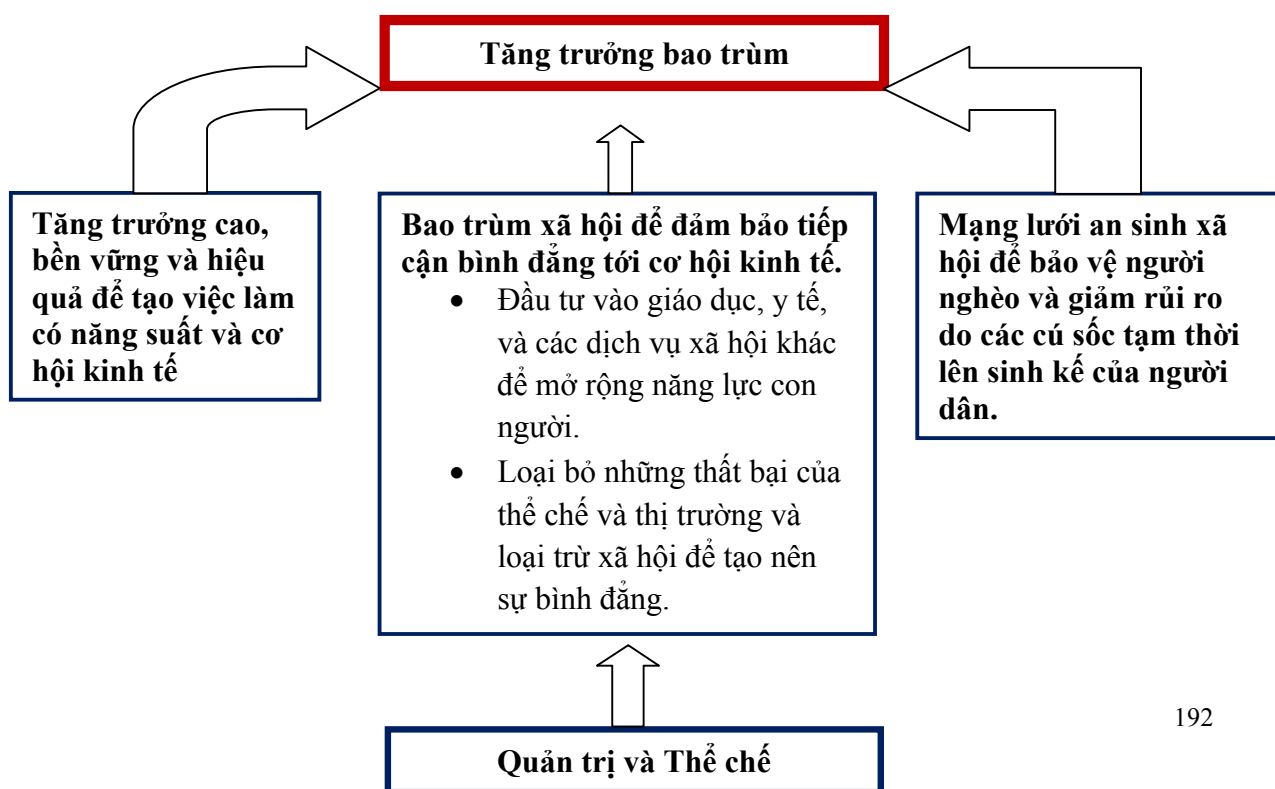
Bước chuyển nhanh sang nền kinh tế số và tầm quan trọng của tiến bộ khoa học-công nghệ trong bối cảnh toàn cầu hoá đưa đến ba cách tiếp cận phát triển mới: lợi thế so sánh và lợi thế cạnh tranh thuộc về những ngành dựa trên tri thức, số hoá và công nghệ cao; nguồn lực phát triển quan trọng nhất là tri thức, tài nguyên số và trí tuệ con người; và tham gia vào mạng sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu tạo cho các nước và các nhà sản xuất có được cơ hội phát triển hiệu quả nhất. Việc áp dụng các công nghệ mới đòi hỏi các nước đang phát triển phải xây dựng năng lực thể chế, xây dựng nguồn lực chất lượng cao đồng thời phải có nguồn vốn đầu tư lớn. Những chính phủ tham nhũng, những đất nước không có sự ổn định chính trị xã hội, những nền kinh tế kém phát triển trên thế giới sẽ không đủ khả năng để kêu gọi sự tài trợ giúp đỡ từ bên ngoài và không có khả năng ứng dụng công nghệ mới để phục vụ mục tiêu phát triển. Vì thế, các nước đi sau cần đổi mới tư duy, cải cách thể chế, phát triển giáo dục chủ động chuẩn bị những “nguồn lực mềm” như: khoa học công nghệ, nguồn nhân lực có tri thức và kỹ năng,... để có thể tham gia tích cực và hiệu quả vào hệ thống kinh tế toàn cầu mới. Đặc biệt, sự tiến bộ rất nhanh của khoa học công nghệ đòi hỏi có những thay đổi lớn về thể chế, chính sách để bắt kịp. Trong lúc những thay đổi ở tầm quốc gia là chưa khả thi, những thay đổi thể chế mang tính chất thí điểm ở cấp vùng có thể mang lại những đột phá phát triển.

Một xu hướng phát triển quan trọng hiện nay là tăng trưởng bao trùm - tăng trưởng được phổ biến rộng rãi trên các lĩnh vực và bao gồm phần lớn lực lượng lao động của đất nước. Một mặt, nó bảo đảm rằng mọi người có thể tham gia vào quá trình tăng trưởng, về cả khía cạnh tham gia vào việc ra quyết định để tổ chức tiến trình tăng trưởng và tham gia vào chính sự tăng trưởng đó. Mặt khác, nó cũng bảo đảm rằng mọi người chia sẻ một cách công bằng các lợi ích của tăng trưởng và rằng tất cả mọi người có thể tham gia.

Tính bao trùm là mục tiêu rất quan trọng của liên kết kinh tế vùng, nhất là những vùng có sự chênh lệch lớn về trình độ phát triển. Theo Ngân hàng

Phát triển châu Á, tăng trưởng bao trùm là “nâng cao tốc độ tăng trưởng và mở rộng quy mô nền kinh tế, đồng thời bảo đảm sẵn có bình đẳng cho việc đầu tư và gia tăng cơ hội việc làm có năng suất; bảo đảm khả năng tiếp cận công bằng đối với những cơ hội này. Nó cho phép mọi thành phần xã hội tham gia và góp phần vào quá trình tăng trưởng một cách bình đẳng, không phân biệt hoàn cảnh của họ, không để những cộng đồng, những người yếu thế bị bỏ lại phía sau. Tăng trưởng cần bao hàm phần lớn lực lượng lao động của vùng kinh tế; có sự bình đẳng về cơ hội trong khả năng tiếp cận thị trường và nguồn lực cũng như môi trường quản lý không thiên vị cho mọi doanh nghiệp và cá nhân. Tăng trưởng bao trùm nhấn mạnh việc làm có năng suất thay vì phân phối lại thu nhập, cho nên trọng tâm không chỉ dựa vào tăng trưởng việc làm mà cả tăng trưởng năng suất. Tăng trưởng bao trùm thường được thúc đẩy bởi các nguồn lực theo nhu cầu thị trường, với Chính phủ đóng vai trò là người tạo điều kiện thuận lợi. Như vậy, tăng trưởng bao trùm vừa là kết quả, vừa là quá trình, mọi người tham gia vào quá trình tăng trưởng và được chia sẻ kết quả từ quá trình tăng trưởng; tăng cơ hội việc làm có năng suất; tham gia vào quá trình tăng trưởng bình đẳng, không phân biệt hoàn cảnh; đẩy nhanh tốc độ giảm nghèo. Để hướng đến mục tiêu tăng trưởng bao trùm thì ngoài việc đảm bảo các điều kiện kinh tế thì việc tập trung vào chính sách giảm nghèo phải là tăng trưởng với mức độ bao quát càng nhiều càng tốt, và càng nhiều người nghèo nhất có thể tham gia, hưởng lợi từ nền kinh tế càng tốt.

**Hình 4.1:** Trụ cột chính sách của tăng trưởng bao trùm





Nguồn: Framework of Inclusive Growth Indicators 2011: Key Indicators for Asia and the Pacific Special Supplement, ADB, Manila, Philippines

Tư duy của những năm 1950 và đầu 1960 tập trung chủ yếu vào vấn đề “*những giai đoạn tăng trưởng kinh tế*” một cách tuần tự, theo đó quá trình phát triển được xem như một chuỗi các giai đoạn nối tiếp nhau mà các nước đều phải đi qua.<sup>96</sup> Đây chủ yếu là ý tưởng về sự phát triển mang tính kinh tế, bao gồm việc kết hợp và xác định số lượng hợp lý các khoản đầu tư, tiết kiệm và viện trợ nước ngoài. Các khoản này và sự kết hợp của chúng là tất cả những gì cần thiết để giúp các nước kém phát triển tiếp bước theo con đường phát triển mà các nước Phương Tây đã đi qua trong lịch sử. Do vậy, phát triển đồng nghĩa với tăng trưởng kinh tế nhanh trong khi gia tăng tiết kiệm và đầu tư là động lực cho sự tăng trưởng đó.

Tuy nhiên, kinh nghiệm của nhiều nước trong giai đoạn này chỉ ra rằng khi phần lớn các nước thuộc Thế giới thứ ba thực sự đạt được những mục tiêu tăng trưởng chung của Liên Hợp Quốc thì mức sống của đại bộ phận dân chúng vẫn không thay đổi. Việc nhận thức được các thách thức ngày càng tăng đối với cách tư duy cũ đã dẫn tới sự chấp nhận rộng rãi khái niệm mới – phát triển bền vững (PTBV). Phát triển với sự bảo vệ môi trường, phát triển với việc thúc đẩy công bằng xã hội, phát triển với việc đảm bảo đời sống con người ngày càng sung túc hơn là hình mẫu mới cần vươn tới. Với khái niệm mới này, phát triển không chỉ liên quan đến Thế giới thứ ba nữa mà nó là chủ đề quan tâm của toàn cầu.

Theo Ủy ban thế giới về Môi trường và Phát triển (WCED) (1987), PTBV là sự phát triển nhằm thỏa mãn được các nhu cầu của hiện tại nhưng không làm tổn hại đến khả năng của các thế hệ tương lai trong việc thỏa mãn các nhu cầu của họ. Nó bao hàm ba nội dung quan trọng: (i) Vấn đề *nhu cầu*, đặc biệt các nhu cầu cơ bản của người nghèo cần phải được ưu tiên hàng đầu; (ii) *Sự giới hạn* do tình trạng công nghệ và tổ chức xã hội áp đặt lên khả năng của môi trường trong việc thỏa mãn nhu cầu hiện tại và tương lai; và (iii) *Sự công bằng* trong một thế hệ và giữa các thế hệ. Các nhân tố của PTBV nêu trên hàm chứa rất nhiều vấn đề phức tạp, không dễ nắm bắt. Các mục tiêu chỉ đều có tính đa chiều, khó có thể cân bằng và phán xét về thành công hay thất bại; ngoài ra trong nhiều trường hợp chúng còn mâu thuẫn với nhau. Ví dụ nếu

---

<sup>96</sup> Rostow, W. W. (1960). *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*. Cambridge University Press

cung cấp đầy đủ thực phẩm và nước sạch thì đòi hỏi sự thay đổi trong việc sử dụng đất đai, và điều này lại có nguy cơ làm giảm đa dạng sinh học; nếu sử dụng các nguồn năng lượng sạch thì chi phí cao hơn và điều này lại tăng gánh nặng cho người nghèo,...

Trong phạm vi thảo luận và sử dụng định nghĩa của WCED (1987), tại Hội nghị Thượng đỉnh Trái đất về Môi trường và Phát triển được tổ chức năm 1992 ở Rio de Janeiro (Braxin), 179 nước tham gia đã thông qua Tuyên bố Rio de Janeiro về môi trường và phát triển bao gồm 27 nguyên tắc cơ bản và Chương trình nghị sự 21 (Agenda21) về các giải pháp PTBV chung cho toàn thế giới trong thế kỷ 21. Hội nghị khuyến nghị từng nước căn cứ vào điều kiện và đặc điểm cụ thể để xây dựng Chương trình nghị sự 21 ở cấp quốc gia, cấp ngành và địa phương. Mười năm sau, tại Hội nghị Thượng đỉnh Thế giới về Phát triển bền vững tổ chức năm 2002 ở Johannesburg (Nam Phi), 166 nước tham gia đã thông qua Bản Tuyên bố Johannesburg và Bản Kế hoạch thực hiện Phát triển bền vững, khẳng định lại các nguyên tắc đã đề ra trước đây và tiếp tục cam kết thực hiện đầy đủ Agenda21 về PTBV.

Phát triển bền vững là một trong những mục tiêu của liên kết kinh tế vùng; nhất là trong bối cảnh tại nhiều vùng lãnh thổ, ngay cả tại những vùng xa xôi hẻo lánh, môi trường thiên nhiên bị tàn phá nghiêm trọng; tài nguyên bị khai thác cạn kiệt phục vụ cho xuất khẩu. Liên kết kinh tế giữa các vùng theo yêu cầu phát triển bền vững cần đảm bảo rằng, các vùng vừa có thể khai thác được lợi thế của mình một cách hiệu quả nhất nhờ kết hợp với các vùng khác.

Cách tiếp cận các trụ cột của PTBV cho rằng, cần đảm bảo các yếu tố:

(i) Kinh tế: Một hệ thống kinh tế bền vững phải sản xuất hàng hóa và dịch vụ trên cơ sở liên tục; tránh sự mất cân đối giữa các khu vực mà có thể gây tổn hại đến sản xuất và tiêu dùng; phân bổ và sử dụng hiệu quả các nguồn lực khan hiếm.

(ii) Xã hội – Văn hóa: Một hệ thống xã hội bền vững phải đạt được sự phân phối bình đẳng; cung cấp đầy đủ các dịch vụ xã hội, bao gồm y tế, giáo dục và các loại phúc lợi khác; duy trì, bảo tồn và tiếp thu các giá trị văn hóa tích cực; đảm bảo tính minh bạch và trách nhiệm giải trình trong hoạt động của chính quyền, đồng thời đảm bảo sự tham gia của dân cư vào các hoạt động quản lý nhà nước, quản lý xã hội và cộng đồng.

(iii) Tài nguyên - Môi trường: Một hệ thống môi trường bền vững phải

duy trì được một nền tảng tự nhiên ổn định, tránh khai thác quá mức các nguồn lực tái tạo hoặc chức năng hấp thụ của môi trường; và chỉ khai thác các nguồn lực không tái tạo trong phạm vi đầu tư có thể thay thế được. Điều này bao gồm duy trì sự đa dạng sinh học, sự ổn định khí quyển và các chức năng khác của hệ sinh thái.

(iv) Thể chế: Đảm bảo tính minh bạch và trách nhiệm giải trình trong hoạt động của chính quyền, đồng thời đảm bảo sự tham gia của dân cư vào các hoạt động quản lý nhà nước, quản lý xã hội và cộng đồng.

Gần đây, sau Hội nghị Thượng đỉnh về PTBV diễn ra từ 25-27/9/2015 tại New York với việc lãnh đạo 193 quốc gia thành viên thông qua “Chương trình nghị sự PTBV đến năm 2030”, quan niệm về PTBV đã có sự dịch chuyển nhiều hơn theo hướng PTBV cao và được cụ thể hóa thành 17 mục tiêu PTBV (SDGs): (1) Xóa nghèo; (2) Xóa đói; (3) Sức khỏe và phúc lợi tốt; (4) Giáo dục có chất lượng; (5) Bình đẳng giới; (6) Nước sạch và vệ sinh; (7) Tiếp cận năng lượng tái tạo; (8) Việc làm tử tế và tăng trưởng kinh tế bao hàm; (9) Các ngành bền vững, đổi mới và phát triển cơ sở hạ tầng; (10) Giảm bất bình đẳng; (11) Các đô thị và cộng đồng bền vững; (12) Sản xuất và tiêu dùng có trách nhiệm; (13) Hành động vì biến đổi khí hậu; (14) Các đại dương bền vững; (15) Sử dụng đất bền vững; (16) Hòa bình, công lý và các thể chế mạnh; và (17) Các quan hệ đối tác cho PTBV.<sup>97</sup>

### ***Bối cảnh trong nước***

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.

Tuy nhiên, nguy cơ tụt hậu của Việt Nam vẫn còn. Trong 31 năm kể từ khi tiến hành Đổi mới (1986-2017), Việt Nam mới duy trì được mức tăng trưởng kinh tế bình quân đạt 6,63%/năm, song tốc độ tăng trưởng các giai đoạn sau lại có xu hướng giảm dần.<sup>98</sup> Trong khi đó, Hàn Quốc đã duy trì được mức tăng trưởng kinh tế bình quân 8,6%/năm trong suốt 37 năm (1963-2000); Đài Loan duy trì được mức tăng trưởng bình quân 9,2%/năm trong suốt 44

---

<sup>97</sup> UN, 2015, SDC goals

<sup>98</sup> Trong giai đoạn 1986-2017, 20 năm gần nhất tăng bình quân 6,3%/năm, 10 năm gần nhất tăng 6%/năm

năm (1951-1995).<sup>99</sup> Theo Ngân hàng thế giới, khi đạt đến mức GDP bình quân đầu người hiện nay của Việt Nam, trong một thập kỷ tiếp theo, Hàn Quốc (1987-1997) và Trung Quốc (2007-2017) vẫn duy trì được mức tăng trưởng GDP bình quân 8,8%/năm; Malaysia tăng trưởng ở mức 7,4%/năm (1990-2000) và Thái Lan tăng trưởng 7,2%/năm (1995-2005) bất chấp tác động của cuộc khủng hoảng tài chính châu Á năm 1997-1998.<sup>100</sup> Mặc dù đã được thu hẹp đáng kể, thu nhập bình quân đầu người của Việt Nam vẫn thua Hoa Kỳ hơn 25 lần; Singapore 24 lần; Nhật Bản 16 lần; và các nước OECD 16 lần.<sup>101</sup>

Việt Nam có lợi thế của nước đi sau khi có thể đi thẳng vào phát triển những lĩnh vực mới của nền kinh tế số; song đây cũng là thách thức lớn nếu mô hình tăng trưởng vẫn theo chiều rộng, dựa vào vốn, lao động kỹ năng thấp và tài nguyên thiên nhiên. Giai đoạn vừa qua, mô hình này đã tạo ra nhiều việc làm và thu nhập cho một bộ phận lớn dân cư, nhưng nếu tiếp tục duy trì thì càng hội nhập sâu hơn, nền kinh tế Việt Nam sẽ càng lệ thuộc vào bên ngoài, càng có nguy cơ lún sâu vào “bẫy gia công, lắp ráp” và vương vào những nấc thang thấp của chuỗi giá trị toàn cầu. Hơn nữa, với việc ứng dụng các công nghệ mới như robots, các ngành sản xuất thâm dụng lao động sẽ dịch chuyển trở về những nước phát triển; do quá trình tự động hóa khiến chi phí giảm mạnh hơn, những nước này sẽ có lợi thế xuất khẩu ngược hàng hoá sang các nước đang phát triển. Nếu không hoá giải được thách thức này, các FTA thế hệ mới thậm chí có nguy cơ trở thành “bẫy hội nhập” của các nước đang phát triển như Việt Nam trong thời gian tới. Thách thức đó yêu cầu nền kinh tế Việt Nam phải đẩy nhanh sự chuyển đổi sang mô hình tăng trưởng mới, dựa trên công nghệ và đổi mới sáng tạo là những yếu tố không có trần giới hạn.

Dựa trên lý thuyết về các giai đoạn phát triển và phân tích thực nghiệm số liệu của nhiều quốc gia, *Báo cáo năng lực cạnh tranh toàn cầu* của Diễn đàn kinh tế thế giới (WEF) đã chỉ ra ba giai đoạn phát triển tăng dần dựa trên các phương thức phát triển khác nhau:

- *Giai đoạn đầu tiên* là giai đoạn phát triển dựa vào gia tăng nguồn lực, chủ yếu là lao động có kỹ năng thấp và tài nguyên thiên nhiên. Các nước nằm trong giai đoạn này có thu nhập bình quân đầu người nhỏ hơn 2.000 USD.

---

<sup>99</sup> Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam, Báo cáo nghiên cứu, 2018

<sup>100</sup> Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam, Báo cáo nghiên cứu, Hà nội, 2018

<sup>101</sup> Phát biểu của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc tại Phiên giải trình và trả lời chất vấn kỳ họp thứ 6, Quốc hội khoá XIV, ngày 1/11/2018

- *Giai đoạn thứ hai* là giai đoạn phát triển dựa vào nâng cao hiệu quả, khi các yếu tố như: giáo dục và đào tạo ở cấp sau phổ thông; thị trường hàng hóa hiệu quả; thị trường lao động hiệu quả; thị trường tài chính phát triển; năng lực áp dụng công nghệ sẵn có; thị trường trong nước và quốc tế rộng lớn, đóng vai trò hết sức quan trọng. Các nước nằm trong giai đoạn này có mức thu nhập bình quân đầu người trong khoảng 3.000-8.999 USD.

- *Giai đoạn thứ ba* là giai đoạn phát triển dựa vào đổi mới sáng tạo, khi các yếu tố như: sản xuất được các sản phẩm khác biệt và sáng tạo ra những sản phẩm và công nghệ mới, đóng vai trò quan trọng. Các nước nằm trong giai đoạn này có mức thu nhập bình quân đầu người cao hơn 17.000 USD.<sup>102</sup>

Với mức thu nhập bình quân đầu người đạt 2054 USD vào năm 2014, *Việt Nam đã bước vào quá trình chuyển đổi từ giai đoạn thứ nhất (tăng trưởng kinh tế chủ yếu dựa trên gia tăng huy động và sử dụng nguồn lực) để dần tiến sang giai đoạn thứ hai (tăng trưởng chủ yếu dựa trên gia tăng hiệu quả)*. Trong thời kỳ đầu của quỹ đạo phát triển mới này, Việt Nam vẫn cần tiếp tục khai thác các dư địa còn lại của mô hình tăng trưởng cũ chủ yếu dựa vào việc gia tăng huy động và sử dụng các nguồn lực, song phải chú trọng nhiều hơn đến việc nâng cao hiệu quả của quá trình này. Tuy nhiên, những điều này là không đủ để giúp nền kinh tế Việt Nam tiến xa như khát vọng bởi các nguồn lực như vốn, tài nguyên và lao động chỉ có hạn. Vì thế, *giai đoạn tới phải xoay quanh sự chuyển đổi sang mô hình tăng trưởng mới dựa trên nền tảng là công nghệ và đổi mới sáng tạo – là những yếu tố không có trần giới hạn*.<sup>103</sup>

Nền kinh tế Việt Nam hiện nay được đánh giá có triển vọng tốt, là một trong những nền kinh tế tăng trưởng nhanh nhất khu vực và thế giới. Nếu duy trì được đà tăng trưởng như 3 thập niên qua (7-8%/năm), Việt Nam đang đứng trước cơ hội mang tính lịch sử để đạt được những bước ngoặt phát triển trong 3 thập niên tới:

1. Đến năm 2030 – kỷ niệm 100 năm ngày Đảng ta thành lập (1930-2030), quy mô GDP của Việt Nam ước sẽ đạt khoảng 670 tỷ USD, và thu nhập bình quân đầu người đạt khoảng 6.500 USD – thuộc nhóm nước có mức thu nhập trung bình (tương đối) cao;
2. Đến năm 2035 – kỷ niệm 50 năm ngày thống nhất đất nước (1975 – 2035), quy mô GDP của Việt Nam ước sẽ đạt khoảng 1050 tỷ USD, và

<sup>102</sup> WEF (2016). Global Competitiveness Report 2016-2016, Geneva

<sup>103</sup> Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam (2014). Báo cáo chính sách tháng 12/2016, Hà Nội

thu nhập bình quân đầu người đạt khoảng 10.000 USD – thuộc vào nhóm nước có mức thu nhập trung bình cao;

- Đến năm 2045 – kỷ niệm mốc lịch sử 100 năm Việt Nam độc lập (1945 - 2045), quy mô GDP của Việt Nam ước sẽ đạt khoảng 2.500 tỷ USD, và thu nhập bình quân đầu người đạt khoảng 18.000 USD – thuộc nhóm nước có mức thu nhập cao.<sup>104</sup>

**Bảng 4.1: Các mốc phát triển kinh tế Việt Nam đến giữa thế kỷ**

Năm	2015	2020	2025	2030	2035	2045
GDP (tỷ USD)	193	290	440	670	1050	2500
Thu nhập bình quân đầu người (USD)	2109	3000	4500	6500	10000	18000
Năm trong nhóm quốc gia	Thu nhập TB thấp	Thu nhập TB thấp	Thu nhập TB cao	Thu nhập TB cao	Thu nhập TB cao	Thu nhập cao

Nguồn: Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Khung chính sách kinh tế Việt Nam, tháng 12/2018

Ghi chú: theo phân loại của WB năm 2019, các nền kinh tế thu nhập thấp có mức thu nhập bình quân đầu người bằng hoặc dưới 995 USD (năm 2017); các nền kinh tế thu nhập trung bình thấp có mức thu nhập bình quân đầu người nằm trong khoảng 996 USD-3895 USD; các nền kinh tế thu nhập trung bình cao có thu nhập bình quân đầu người nằm trong khoảng 3896 USD – 12.055 USD; các nền kinh tế có mức thu nhập cao có thu nhập bình quân đầu người bằng hoặc trên 12.056 USD.

#### **4.1.2. Cơ hội và thách thức đối với liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ**

Liên kết kinh tế là một xu thế tất yếu trong quá trình phát triển các địa phương, các vùng miền. Đây cũng là một chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước Việt Nam ngay từ giai đoạn đầu của thời kỳ Đổi mới. Văn kiện đại hội lần thứ XII của Đảng nhấn mạnh: “*Thống nhất quản lý tổng hợp chiến lược, quy hoạch phát triển trên quy mô toàn bộ nền kinh tế, vùng và liên vùng. Phát*

<sup>104</sup> Phát biểu của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc tại Phiên giải trình và trả lời chất vấn kỳ họp thứ 6, Quốc hội khoá XIV, ngày 1/11/2018

*huy tiềm năng, thế mạnh của từng vùng...sớm xây dựng và thể chế hoá cơ chế điều phối liên kết vùng theo hướng xác định vai trò đầu tàu và phân công cụ thể trách nhiệm cho từng địa phương trong vùng. Khắc phục tình trạng nền kinh tế bị chia cắt bởi địa giới hành chính hoặc đầu tư dàn trải, trùng lặp.”<sup>105</sup>*

Trong những năm qua, Tây Nguyên và Nam Trung Bộ đã được quan tâm đầu tư chuyên đổi cơ cấu kinh tế theo hướng đưa những ngành như nông nghiệp, 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. Thực tế cho thấy, các tỉnh vùng Tây Nguyên liên kết nội vùng rất hạn chế so với liên kết với các tỉnh ngoại vùng. Ví dụ, Lâm Đồng hợp tác và liên kết mạnh mẽ với các tỉnh Ninh Thuận, Bình Thuận; Kontum, Gia Lai, Đắk Lắk hợp tác với các tỉnh Bình Định, Phú Yên...<sup>106</sup>

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.

Tuy nhiên, liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ cũng đang đứng trước nhiều thách thức đan xen trong thời gian tới. Thực tế cho thấy, mặc dù có nhiều chủ trương, chính sách về liên kết phát triển vùng, quá trình triển khai chính sách vẫn còn chưa hiệu quả, chưa được quan tâm đúng mức, đặc biệt là giữa những vùng có điều kiện khó khăn. Từng địa phương, ngay cả những địa phương phát triển nhất cả nước, không thể tự giải quyết một cách có hiệu quả các vấn đề như: tiêu thụ nông sản, phát triển du lịch, phát triển kết cấu hạ tầng, phòng chống ô nhiễm môi trường, v.v. mà cần có sự phối hợp có tính chất liên ngành, liên tỉnh, liên vùng để giảm thiểu tình trạng manh mún, chia cắt theo không gian hành chính. Trong nhiều năm qua, cùng với việc đẩy mạnh sự phân cấp giữa trung ương và địa phương đã xuất hiện tình trạng “cát cứ”, “mạnh ai nấy làm” của các địa phương - nguyên nhân chính cản trở quá trình liên kết phát triển vùng và liên vùng ở Việt Nam. Sự thiếu liên kết, thậm chí cạnh tranh, giữa các vùng được thể hiện rõ trên lĩnh

<sup>105</sup> Đảng Cộng Sản Việt Nam (2016), Văn kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII, Văn phòng trung ương Đảng, Hà Nội, trang 95

<sup>106</sup> Mặc dù hướng liên kết kinh tế chủ yếu của Tây Nguyên vẫn là thành phố Hồ Chí Minh

vực đầu tư xây dựng hạ tầng khi có quá nhiều dự án xây dựng sân bay, cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế, v.v. tạo ra sự dư thừa, lãng phí nguồn lực và không tạo được lợi thế quy mô vùng và quốc gia. Trong thực thi chính sách phát triển vùng, nhiều sáng kiến liên kết vùng và liên vùng phần lớn mới chỉ dừng lại ở các biên bản thỏa thuận hợp tác. Một số thể chế vùng được lập ra từng phát huy tác dụng song hiện nay đã không còn phù hợp, dẫn tới trùng lặp chức năng, nhiệm vụ của chính với các bộ, ban, ngành và đã phải chấm dứt hoạt động (ví dụ: các Ban chỉ đạo Tây Bắc, Ban chỉ đạo Tây Nguyên và Ban chỉ đạo Tây Nam Bộ).

Hai vùng Tây Nguyên và Nam Trung Bộ vẫn chưa phát huy được hết tiềm năng, lợi thế. 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. Chiến lược phát triển kinh tế của các tỉnh chưa có sự phối hợp để phát huy các lợi thế và năng lực cốt lõi dựa trên liên kết kinh tế. Hơn nữa, liên kết kinh tế giữa Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ gặp nhiều khó khăn do những yếu tố như: thể chế liên kết chưa hoàn thiện, nhận thức của doanh nghiệp, chênh lệch trình độ phát triển, trở ngại về giao thông và dịch vụ logistics, v.v. Hiện nay, các dự án nâng cấp, mở rộng và xây mới kết cấu hạ tầng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu giúp Tây Nguyên mở rộng giao thương và trao đổi kinh tế với các vùng lân cận.

Đổi mới tư duy về vùng kinh tế-xã hội và liên kết vùng sẽ mang lại cơ hội phát triển mới cho liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ. Kể từ khi tiến hành đổi mới đến nay, Việt Nam đã có một số lần thay đổi cách phân vùng kinh tế-xã hội nhằm phù hợp với yêu cầu và tiến trình hội nhập, phát triển của đất nước. Cụ thể, giai đoạn 1986 -2000, cả nước có 08 vùng kinh tế - xã hội (53 tỉnh, thành) bao gồm: (1) Vùng Đông Bắc; (2) Vùng Tây Bắc; (3) Vùng Đồng bằng sông Hồng; (4) Vùng Bắc Trung Bộ; (5) Vùng Duyên hải Miền Trung; (6) Vùng Tây Nguyên; (7) Vùng Đông Nam Bộ; (8) Vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Giai đoạn từ năm 2000 đến nay, lãnh thổ Việt Nam được chia thành 06 vùng kinh tế - xã hội gồm: (1) Vùng Trung du và miền núi phía Bắc; (2) Vùng Đồng bằng sông Hồng; (3) Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Miền Trung; (4) Vùng Tây Nguyên; (5) Vùng Đông Nam Bộ; (6) Vùng Đồng bằng sông Cửu Long.<sup>107</sup>

---

<sup>107</sup> Bộ Kế hoạch Đầu tư (2018), Báo cáo nghiên cứu phân vùng phục vụ quy hoạch cho giai đoạn 2021-2030, Hà Nội, tháng 7/2018.



Dự thảo Báo cáo nghiên cứu phân vùng của Bộ Kế hoạch Đầu tư (tháng 7/2018) phục vụ quy hoạch giai đoạn 2021-2030 đã đưa ra phương án phân vùng mới căn cứ vào bảy tiêu chí phân vùng, 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. Theo phương án này, vùng Nam Trung Bộ mới đáp ứng được 6/7 tiêu chí (trừ tiêu chí Quy mô vùng phù hợp).<sup>108</sup> Phương án nói trên, đặc biệt việc đưa Lâm Đồng vào vùng Đông Nam Bộ mới và đưa các tỉnh Tây Nguyên còn lại vào Vùng Nam Trung Bộ mới là những ý tưởng mang tính đột phá: Tây Nguyên sẽ không còn được coi là một vùng kinh tế-xã hội riêng biệt như trước. Tuy nhiên, điều này cũng phản ánh sự lúng túng trong cách phân chia các vùng kinh tế-xã hội hiện nay của Việt Nam nhằm tạo ra những đột phá và liên kết phát triển các địa phương.

Việc phân vùng kinh tế-xã hội phản ánh tư duy cũ của thời kỳ kế hoạch hoá tập trung, chủ yếu với mục đích phục vụ cho việc quản lý hành chính, hoặc vấn đề an ninh, quốc phòng; hoặc chỉ có tính chất phân định về mặt địa lý, văn hoá, chứ không có nhiều ý nghĩa với phát triển kinh tế-xã hội, nhất là trong điều kiện hạ tầng giao thông vận tải, thông tin liên lạc hết sức phát triển, tạo điều kiện kết nối giữa miền ngược với miền xuôi, vùng miền núi với đồng bằng, nông thôn với thành thị. 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. Do vậy, liên kết vùng đòi hỏi phải có một cơ chế quản trị phù hợp. 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

---

<sup>108</sup>Bộ Kế hoạch Đầu tư (2018), Báo cáo nghiên cứu phân vùng phục vụ quy hoạch cho giai đoạn 2021-2030, Hà Nội, tháng 7/2018.

7 tiêu chí: gồm: *i*) Vùng gắn với một số lưu vực sông; *ii*) Có sự tương đồng về điều kiện tự nhiên; *iii*) Có điều kiện tương đồng về kinh tế; *iv*) Có điều kiện tương đồng xã hội, lịch sử, văn hóa, dân cư; *v*) Khả năng về liên kết giữa các địa phương và giữa các địa phương với các trung tâm (hạt nhân - đầu tàu kinh tế) và sự phát triển hạ tầng kết nối các địa phương trong vùng; *vi*) Phù hợp với điều kiện kinh tế thị trường, hội nhập quốc tế; và *vii*) Quy mô vùng phù hợp (năng lực quản lý, cách thức tổ chức).

qua những phân biệt đối xử; là nguyên nhân để duy trì cơ chế xin – cho; trong đó, những địa phương có điều kiện phát triển khó khăn gây ra gánh nặng ngân sách cho trung ương hoặc những địa phương có điều kiện phát triển thuận lợi và nguồn thu ngân sách tốt; giảm động lực liên kết vùng của những địa phương có điều kiện phát triển thuận lợi.

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.

Kinh nghiệm thúc đẩy liên kết kinh tế liên vùng của các nước xung quanh Việt Nam cũng đều hướng về việc xây dựng các hành lang kinh tế. Để giúp các tỉnh miền Tây nằm sâu trong lục địa vốn gặp rất nhiều khó khăn liên kết với các tỉnh miền Đông, chính phủ trung ương và chính quyền các địa phương Trung Quốc đã phát triển các hướng *liên kết vùng xuyên biên giới*, cụ thể là liên kết kinh tế với các nước trong Tiểu vùng Mê công, thông qua khu vực này để hướng ra biển.<sup>109</sup> Tại Thái Lan, các vùng núi phía Bắc, Đông Bắc và các tỉnh miền Nam ẩn chứa nhiều vấn đề phát triển, thậm chí an ninh, xã hội phức tạp. Đây cũng là những khu vực nghèo nhất Thái Lan. Số lượng lớn nhất của người di cư đến Bangkok là từ vùng Đông Bắc. Tình trạng kém phát triển tương đối phổ biến ở các vùng biên giới Thái Lan khiến tăng cường hợp tác liên vùng với các nước láng giềng là một giải pháp quan trọng. Đây cũng là điều thiết yếu nhằm ngăn chặn dòng chảy lao động bất hợp pháp và sử dụng có hiệu quả lao động và nguồn lực thông qua việc di dời các cơ sở sản xuất. Định hướng này được dẫn dắt bằng chiến lược của chính phủ Thái Lan tham gia xây dựng các hành lang kinh tế trong Tiểu vùng Mê công và triển khai Chiến lược Hợp tác Kinh tế ba dòng sông. Ngoài ra, để bắt kịp với xu hướng công nghiệp hóa mới, Thái Lan đã triển khai những dự án phát triển liên vùng thông qua các chương trình xây dựng những *hành lang kinh tế đi tắt, đón đầu*. Ví dụ, năm 2017, Bộ công nghiệp Thái Lan đã đưa ra những định hướng phát triển mới cho khu vực hành lang kinh tế phía đông trong Chiến lược Thái Lan 4.0

---

<sup>109</sup> Zhu Zhenming (2011), Yunnan's industrial development policy and intermediate goods trade with MBRCs, BRC Research report No 5, Bangkok research center, IDE-JETRO, Bangkok, Thailand

nhằm nắm bắt những cơ hội mà cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4 mang lại.

#### ***4.1.3. Các kịch bản liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ***

Có hai yếu tố quan trọng tác động đến triển vọng liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung bộ là hạ tầng giao thông và mô hình thể chế, quản trị liên kết.

*- Về yếu tố động lực hạ tầng giao thông:*

Với đặc thù địa hình, khu vực Tây Nguyên chỉ có giao thông đường bộ và đường hàng không; các hoạt động vận chuyển hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế-xã hội chủ yếu tập trung vào đường bộ. Khu vực Tây Nguyên có tuyến quốc lộ 14 (đường Hồ Chí Minh) chạy theo hướng Bắc-Nam, kết nối các tỉnh Quảng Nam-Kon Tum-Gia Lai-Đak Lak-Đak Nông-Bình Phước. Về kết nối theo hướng Đông-Tây, trên địa bàn có các quốc lộ: 19 (Gia Lai-Bình Định), 25 (Gia Lai-Phú Yên), 26 (Đak Lak-Khánh Hòa), 27 (Lâm Đồng-Ninh Thuận).

Các tuyến đường này dù đã được đầu tư nâng cấp một phần nhưng nhìn chung còn nhỏ hẹp, mặt đường xấu, nhiều đèo dốc; tốc độ di chuyển chậm và thường trực nguy cơ mất an toàn giao thông; khiến cho chi phí vận chuyển hàng hóa từ các tỉnh Tây Nguyên về đồng bằng và ngược lại rất đắt đỏ. Chi phí vận chuyển là trở lực lớn đối với tăng trưởng kinh tế và thu hút đầu tư của các tỉnh Tây Nguyên.

Nhằm tạo ra những đột phá về hệ thống hạ tầng giao thông, hiện nay đã có những đề xuất mở các tuyến giao thông quan trọng sau:

Hiện nay đã có những đề xuất xây dựng:

- + Tuyến đường cao tốc Gia Lai-Bình Định
- + Tuyến đường cao tốc Đak Lak-Khánh Hòa.
- + Tuyến đường sắt Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk) - Tuy Hòa (Phú Yên)
- + Tuyến đường cao tốc Bắc - Nam đoạn duyên hải miền Trung.

Đầu tư xây dựng các tuyến đường cao tốc cần một nguồn kinh phí rất lớn song vẫn cần được quan tâm đúng mức. Trên cơ sở thực trạng nguồn lực và những dự án ưu tiên, Bộ Giao thông vận tải đã đề xuất 4 phương án phân bổ, huy động nguồn lực cho kết nối giao thông vùng:

+ Phương án thứ nhất, triển khai các dự án kết nối vùng mang tính đột phá, nâng cao năng lực kết nối phương thức vận tải với nhu cầu 295.390 tỷ đồng. Giai đoạn từ 2021 - 2025 khoảng 165 nghìn tỷ, giai đoạn 2026 - 2030 là 130,8 nghìn tỷ.

+ Phương án thứ 2 là bổ sung thêm các dự án có nhu cầu kết nối giữa các địa phương, khả năng nguồn lực có thể huy động ở mức lớn hơn (khoảng gần 378 nghìn tỷ đồng).

+ Phương án 3 là đáp ứng đủ nhu cầu với vốn khoảng 408 nghìn tỷ đồng.

+ Phương án thứ 4 là dựa trên đề xuất, ý kiến của các địa phương để xem xét, phân bổ nguồn lực.

*- Về yếu tố động lực thể chế, quản trị liên kết vùng:*

Sau khi Ban chỉ đạo Tây Nguyên bị giải thể, đến nay thể liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên và liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ vẫn là một khoảng trống. Thể chế liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ vẫn chỉ là các chương trình hợp tác giữa các địa phương, mang tính nhỏ lẻ theo từng lĩnh vực. Do vậy, trong thời gian tới cần có xây dựng mô hình thể chế cho liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ

Dựa trên những thay đổi của hai yếu tố động lực hạ tầng giao thông và thể chế liên kết vùng, có ba kịch bản tương ứng với ba mô hình liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ trong thời gian tới:

*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**

### **4.2.1. Quan điểm thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ**

*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. Cụ thể:

- Chuyển từ tư duy kế hoạch hoá tập trung, xin-cho trong phân bổ nguồn

lực, sang tư duy phát triển kinh tế thị trường, huy động và phân bổ các nguồn lực phát triển theo cơ chế thị trường.

Đây là cách tiếp cận và tư duy mới của các chính quyền địa phương nhằm thu hút nguồn lực từ bên ngoài trong quá trình hội nhập. Cạnh tranh và thu hút nguồn lực bằng sự “ưu đãi” là tư duy hội nhập của những năm 1980; tư duy hội nhập của thế kỷ XXI là cạnh tranh và thu hút nguồn lực bằng những yếu tố “vượt trội”, trong đó có sự vượt trội về thể chế và quản trị. Việc có được các cơ chế “đặc thù” (ví dụ, tự chủ và tự quyết trong một số lĩnh vực) mới chỉ là nỗ lực ban đầu để các địa phương xây dựng môi trường thể chế và quản trị vượt trội. Về bản chất, việc cho phép các địa phương có được cơ chế “đặc thù” vẫn là sự xin-cho (xin-cho cơ chế) và như vậy sẽ tạo ra sự phân biệt đối xử (giữa những địa phương “xin” được cơ chế đặc thù và những địa phương không có). Điều quan trọng là cần phải biến các cơ chế “đặc thù” thành sự “vượt trội” - tức là tạo ra sự khác biệt và lợi thế nhờ đạt tới một “đẳng cấp” cao hơn.

- Chuyển từ tư duy tập trung đảm bảo an ninh quốc phòng truyền thống sang tư duy an ninh tổng hợp và tư duy phát triển.

Tư duy truyền thống nhấn mạnh vị trí trọng yếu, địa bàn chiến lược về an ninh quốc phòng của khu vực Tây Nguyên; đồng thời, coi đây là vùng nhạy cảm do có những vấn đề tôn giáo, sắc tộc, do vậy thường có những quan ngại đối với các dự án đầu tư phát triển vùng. Tương tự, vùng duyên hải Nam Trung Bộ có vị trí trọng yếu đối với việc bảo vệ chủ quyền biển đảo của Việt Nam. Tuy nhiên, cần có một tư duy mới về phát triển vùng Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ. Theo đó, nhấn mạnh khía cạnh phát triển vùng một cách tổng hợp, coi phát triển kinh tế-xã hội, nâng cao thu nhập, dân trí là phương cách quan trọng nhất để đảm bảo an ninh, ổn định xã hội vùng Tây Nguyên, nhất là những địa bàn vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới. Đối với vùng duyên hải Nam Trung Bộ cần thúc đẩy kinh tế biển, phát triển du lịch, phát triển những hoạt động đánh bắt hải sản xa bờ để khẳng định chủ quyền biển đảo của Việt Nam.

- Chuyển từ tư duy quản lý hành chính đối với các vùng kinh tế sang tư duy quản trị phát triển vùng và liên kết vùng kinh tế, trong đó kết hợp cả vai trò của thị trường và nhà nước.

Trong điều kiện khan hiếm nguồn lực, liên kết vùng kinh tế là chiến lược tốt nhất để tăng hiệu quả hoạt động và tăng lợi thế kinh tế nhờ quy mô. Tuy nhiên, việc phối hợp giữa các chính quyền địa phương không phải lúc nào cũng

diễn ra thuận lợi. Thực tế cho thấy, các chính quyền địa phương thường cạnh tranh để đạt được các mục tiêu về thu ngân sách, tạo việc làm, tăng thu nhập và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế địa phương do mình quản lý. Điều này thường dẫn đến trò chơi tổng bằng không thay vì hợp tác hiệu quả. Trước đây, chính phủ và chính quyền địa phương thường đóng vai trò chính trong xử lý các vấn đề phát triển của địa phương. Về mặt thể chế và bộ máy nhà nước, có hai giải pháp chủ yếu để đối phó và xử lý những thách thức liên vùng. *Một là* hợp nhất chính quyền địa phương, tạo dựng một bộ máy hành chính thống nhất. *Hai là* phối hợp một số lĩnh vực chức năng hoạt động của chính quyền địa phương, nhất là trong việc lập kế hoạch vùng trong việc xử lý những vấn đề liên quan đến nhà ở, giao thông. Một trong những kết quả của sự phối hợp này là việc thành lập các cơ quan vùng.

Liên kết thị trường cần phải do doanh nghiệp thực hiện; và thực tế cho thấy, trong nền kinh tế thị trường, dù có sự can thiệp hay không can thiệp của nhà nước, các doanh nghiệp cũng sẽ chủ động liên kết, phối hợp với nhau trong sản xuất kinh doanh nhằm tối đa hóa lợi nhuận. Tuy nhiên, quá trình này sẽ được thúc đẩy nhanh hơn và diễn ra thuận lợi hơn nếu có sự hỗ trợ của nhà nước, nhất là trong những lĩnh vực mà các doanh nghiệp không sẵn sàng làm như; đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng, đầu tư cho phát triển hệ thống y tế-giáo dục ở các vùng sâu, vùng xa; đảm bảo an ninh quốc phòng, phòng chống buôn lậu, gian lận thương mại ở các vùng biên giới...

Hiện nay, nhiều vấn đề phát triển kinh tế-xã hội phức tạp chỉ có thể giải quyết nếu có sự phối hợp giữa chính quyền, cộng đồng dân cư và nhất là các chủ thể trên thị trường là doanh nghiệp. Trong chiến lược phát triển vùng, để đầu tư hiệu quả cho các loại hàng hóa công nhằm phát huy lợi thế cạnh tranh của vùng cần sự phối hợp chặt chẽ giữa khu vực công và khu vực tư, vượt qua không gian hành chính, pháp lý đang phân biệt hai khu vực này một cách rạch ròi. Các mô hình quan hệ đối tác công-tư, các liên kết, liên minh giữa doanh nghiệp, chính quyền và cộng đồng để xử lý những vấn đề chung của địa phương đang ngày càng phổ biến cùng với việc hình thành tư duy về quản trị vùng, khác biệt với tư duy truyền thống về quản lý của chính quyền vùng.<sup>110</sup>

Báo cáo “Quản trị và Luật pháp” của WB công bố năm 2017 định nghĩa: quản trị là quá trình các chủ thể nhà nước và phi nhà nước tương tác để thiết kế và thực thi chính sách trong khung khổ một hệ thống các quy tắc chính thức

---

<sup>110</sup> Alliance for Regional Stewardship (2006), Regional Stewardship & Collaborative Governance Implementation That Produces Results, March 2006, Colorado, USA

và phi chính thức sẵn có định hình và cũng được định hình bởi quyền lực.<sup>111</sup> Quản trị liên kết vùng hay quản trị phối hợp vùng là cách thức định hướng vùng để tìm ra các biện pháp thực tế giải quyết vấn đề kinh tế, xã hội, môi trường mà khu vực đang phải đối mặt, tạo ra một khung khổ hành động hợp tác mới vượt qua các ranh giới về hành chính, pháp lý, lĩnh vực, v.v. Quản trị liên kết vùng kết hợp hai khái niệm: *i)* Phối hợp giữa các vùng để đạt được mục đích chung thông qua các liên minh đa chủ thể, đa phạm vi, đa lĩnh vực; và *ii)* Quản trị vùng là tiến trình định hướng các quyết định, hành động của khu vực công, khu vực tư nhân và phi lợi nhuận nhằm đạt được mục tiêu chung trong những môi trường phức tạp. Quản trị không phải là mục tiêu, mà mục tiêu là giải quyết vấn đề (bao gồm khắc phục các thách thức và tiếp nhận cơ hội). Đây không phải là việc các địa phương “tỏ ra tốt” hay nhường lợi ích cho nhau mà là việc phối hợp, tương tác với nhau để thu hẹp sự khác biệt nhằm đạt lợi ích chung.<sup>112</sup>

Nhìn dưới góc độ quản trị, liên kết kinh tế vùng và liên vùng do cả thị trường và nhà nước dẫn dắt. *Một mặt*, lợi ích và phân chia lợi ích của các chủ thể kinh tế (hộ gia đình, doanh nghiệp, v.v.) trong tham gia liên kết liên vùng sẽ do thị trường quyết định dựa vào đóng góp của họ (lao động, vốn, tài nguyên, tri thức, sáng tạo...) theo quy luật của thị trường như các quy luật cung cầu, tự do cạnh tranh, v.v. *Mặt khác*, nhà nước tham gia dẫn dắt liên kết kinh tế liên vùng để khắc phục những thất bại của thị trường (ví dụ: trong việc cung cấp các điều kiện tạo thuận lợi cho liên kết như kết cấu hạ tầng) hoặc để phân phối lại lợi ích (ví dụ: bù đắp cho các chủ thể ở vào vị thế thua thiệt hơn).

*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. Cụ thể:

- Hướng hội nhập chủ chốt của liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với Nam Trung Bộ là xuyên biên giới, hướng biển, hội nhập tiểu vùng Mêkông và khu vực Đông Nam Á và có đủ năng lực để vươn ra toàn cầu. Ưu tiên trục liên kết Đông – Tây tạo thành một dải kết nối từ các cửa khẩu biên giới, các khu kinh tế cửa khẩu của Tây Nguyên cho đến các hải cảng và các khu kinh tế ven biển của Nam

<sup>111</sup> World Bank. 2017. *World Development Report 2017: Governance and the Law*. Washington DC: the World Bank. Tr. 3

<sup>112</sup> William R. Barnes, Kathryn A. Foster, Lara Malakoff (2012), *Getting Things Done Together: A Workbook for Achieving Goals Regionally*, The National League of Cities, Center for Research and Innovation, California



Trung Bộ. Chú trọng hình thành và kết nối với các chuỗi giá trị khai thác và tận dụng được lợi thế của khu vực Tây Nguyên và Nam Trung Bộ.

- Để đảm bảo tính chất bao trùm, liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ cần đáp ứng yêu cầu một mặt tạo nhiều việc làm và sinh kế cho những người lao động ít kỹ năng và dễ bị tổn thương, phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế-xã hội của nhiều địa bàn vùng sâu, vùng xa của Tây Nguyên và cộng đồng dân tộc thiểu số; mặt khác, cần có khả năng tạo ra được các việc làm có năng suất cao, thu nhập cao, phù hợp với trình độ phát triển của các tỉnh duyên hải Nam Trung Bộ, đặc biệt là những đô thị đang đà phát triển. Tăng trưởng kinh tế gắn với việc mở rộng và hoàn thiện hệ thống an sinh xã hội để nâng cao khả năng tiếp cận của người dân, nhất là những người nghèo, cộng đồng dân tộc thiểu số đến các dịch vụ xã hội quan trọng như giáo dục, y tế, môi trường...

- Thúc đẩy tăng trưởng kinh tế gắn với bảo vệ môi trường; nâng cao nhận thức của người dân về phát triển kinh tế-xã hội bền vững; khai thác bền vững các nguồn tài nguyên như đất đai, khoáng sản, lâm sản và tài nguyên biển. Tăng cường khả năng chống chịu và thích nghi của khu vực Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ với biến đổi khí hậu và nước biển dâng trong các lĩnh vực như: kết cấu hạ tầng giao thông; nông nghiệp, du lịch...

*Thứ ba*, đảm bảo nguồn tài chính cho các dự án phát triển vùng. Tài chính cho các dự án liên kết vùng phải được đảm bảo bằng nhiều nguồn khác nhau, từ khu vực công và khu vực tư hoặc cộng đồng tùy vào mục đích hoạt động. Nhà nước (chính phủ trung ương hoặc chính quyền địa phương) thường cấp kinh phí cho việc lập kế hoạch vùng. Nhà nước có thể tài trợ các sáng kiến với điều kiện là các sáng kiến này được triển khai thông qua hợp tác vùng. Ngoài ra, chính phủ có thể cấp kinh phí cho các địa phương và cho phép chính quyền các địa phương chủ động quyết định các sáng kiến hợp tác.<sup>113</sup> Một trong những yêu cầu về quản trị tài chính bền vững là cân đối được giữa chất lượng dịch vụ với nguồn thu thuế trong khu vực đồng thời tạo lập được môi trường đầu tư hấp dẫn.

*Thứ tư*, giữ gìn và bảo vệ bản sắc vùng. Trong bối cảnh liên kết giữa các vùng ngày càng chặt chẽ, yêu cầu giữ vững bản sắc vùng lại càng được đề cao và có ý nghĩa cả về mặt văn hóa và kinh tế. Khi các yếu tố về giáo dục, kết cấu

---

<sup>113</sup> City-Region Studies Centre (2007), Page 12

hạ tầng, v.v. ngày càng trở nên tương đồng trong bối cảnh đẩy mạnh liên kết, các vùng cần có bản sắc đặc thù để cạnh tranh với nhau nhất là trong việc thu hút đầu tư, dân cư, du lịch và tăng cường quyền lực chính trị không chỉ trong phạm vi quốc gia mà toàn cầu. Bản sắc vùng, thường được thể hiện qua “nhãn hiệu vùng” chính là một chiến lược tiếp thị vùng để tạo sự hấp dẫn của một địa phương trong làm việc, sinh sống và nghỉ ngơi, giải trí.<sup>114</sup> Bản sắc vùng tạo ra một hình ảnh độc đáo nhằm tăng tính cạnh tranh nhờ các yếu tố của vùng như: phong cảnh tự nhiên, di sản văn hóa, sản phẩm vùng, ẩm thực và các giá trị truyền thống khác, giúp tạo ra giá trị gia tăng cho các sản phẩm vùng không phụ thuộc vào giới hạn của các ngành nghề, lĩnh vực kinh tế.<sup>115</sup>

#### **4.2.2. Định hướng và giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với các tỉnh Nam Trung Bộ**

##### ***- 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.

Quy hoạch phát triển dài hạn là chiến lược then chốt để giải phóng không gian phát triển của vùng duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên. Mặc dù là những vùng có diện tích không nhỏ của cả nước, nhưng trên thực tế, nhiều tỉnh, thành Tây Nguyên và Nam Trung Bộ, nhất là những đầu tàu kinh tế

---

<sup>114</sup> Van Ham, P. (2001), The rise of the brand state: The postmodern politics of image and reputation, Foreign Affairs, 8(5), 2-6.

<sup>115</sup> Hegger, E. (2007), Branching, Banding & Blending. An explorative study into concepts and practice of region branding in the Netherlands, Rural Sociology Group, Wageningen University.

của hai vùng này, lại đang đứng trước điểm nghẽn về không gian phát triển. Tại những thành phố như Đà Nẵng, Nha Trang, Đà Lạt, việc thực hiện chính sách “phân lô bán nền” đất đang tạo ra những chia cắt, manh mún trong sử dụng đất. Việc này một mặt tạo điều kiện cho việc đầu cơ và các cơn sốt đất đai, mặt khác gây khó cho các doanh nghiệp muốn có những diện tích tương đối lớn để triển dự án đầu tư phát triển quy mô lớn. Thực tế cho thấy, các dự án xây dựng những khu đô thị mới, thành phố xanh ở các địa phương này diễn ra rất chậm.

Chậm dứt tình trạng một số dự án giữ đất lâu năm không triển khai gây nhiều lãng phí, nhất là đối với các dự án du lịch, xây dựng khu đô thị và phát triển nông nghiệp; các diện tích đất hiện do một số nông trường, lâm trường quốc doanh quản lý. Đối với các địa phương duyên hải Nam Trung Bộ, cần có quy hoạch bền vững trong việc khai thác quỹ đất ven biển cho du lịch, có chiến lược sử dụng dài hạn và đồng bộ để tránh gây ra tình trạng chia cắt bãi biển, mất những không gian công cộng, vô hình tự bóp nghẹt các thành phố đang phát triển trong tương lai; tránh việc các công trình xây dựng phía Đông che chắn hết mặt tiền với biển, khiến cho phần phía Tây còn lại mất đi giá trị đáng có.

Phương án thành lập Vùng Duyên hải miền Trung và Tây Nguyên mới sẽ tạo điều kiện kết nối quy hoạch phát triển vùng Tây Nguyên và quy hoạch phát triển vùng duyên hải Nam Trung Bộ bằng một quy hoạch mới cho Vùng Duyên hải miền Trung và Tây Nguyên phù hợp với tầm nhìn và điều kiện phát triển mới.

Tại nhiều địa phương của khu vực duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên, cần phải thực hiện quy hoạch lại, tận dụng những dư địa còn lại của nguồn lực, nhất là nguồn lực đất đai, để tạo ra một chu kỳ phát triển mới ở một tầm cao hơn. Nguyên tắc của quy hoạch là: đảm bảo sự phát triển *thông minh, bao trùm và bền vững*.

1. *Thông minh*: quy hoạch mới phải tạo điều kiện thuận lợi cho việc ứng dụng chính quyền điện tử; đảm bảo tính kết nối mọi mặt và tích hợp phát triển của địa phương.

2. *Bao trùm*: đảm bảo có sự kết hợp hài hoà giữa các khu vực đô thị-nông thôn; đồng bằng – miền núi, giữa các tầng lớp dân cư, giữa các mô hình tiêu dùng và sinh sống, các không gian công cộng và tư nhân

Điều này cần được đặc biệt chú ý trong quá trình cho phép khu vực tư nhân thực hiện các dự án phát triển như nhà ở, trung tâm thương mại, các khu vui chơi công cộng...và thực hiện thuê ngoài trong việc cung cấp các dịch vụ công. Một mặt, sự tham gia khu vực tư nhân vào các dự án phát triển giúp cải thiện hiệu quả và chất lượng dịch vụ công. Mặt khác, nó cũng khiến cho cuộc sống của cư dân địa phương trở nên đắt đỏ, chủ yếu chỉ dành cho những người giàu, giới chủ doanh nghiệp, tầng lớp “đẳng cấp” chứ không phải tầng lớp “bình dân”. Mặc dù mô hình này có lợi thế nhất định về hiệu quả kinh tế, nó cũng phần nào xói mòn giá trị nhân văn và sứ mạng “phục vụ” của bộ máy công quyền. Bởi vậy, cùng với việc cho phép khu vực tư nhân tham gia những dự án phát triển, các địa phương cần triển khai áp dụng những phương thức cung cấp dịch vụ công mới, nhấn mạnh hơn tầm quan trọng của giá trị cộng đồng và xã hội, sự liên minh giữa các tổ chức công với các tổ chức tư phi lợi nhuận và sự phục vụ của chính quyền đối với người dân.

### 3. *Bền vững*: bảo vệ môi trường, phát triển các hành lang xanh

Liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên với duyên hải Nam Trung Bộ cần có cách nhìn dài hạn và tổng thể. Cần cố gắng khai thác triệt để lợi thế tự nhiên của khu vực này để xây dựng môi trường sống hòa đồng với thiên nhiên. Thực tế cho thấy, ngay cả khi một vấn đề có thể giải quyết bằng các biện pháp cục bộ, nó vẫn tác động tiêu cực đến các vùng xung quanh. Ví dụ, việc xây dựng các khu đô thị mới giúp cải thiện chất lượng cuộc sống của dân cư trên nhiều mặt song vẫn có thể làm tăng ô nhiễm môi trường do gia tăng sử dụng các phương tiện giao thông cá nhân nếu không đi kèm với việc cải thiện hệ thống giao thông công cộng.

#### *- 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.

Đầu tư xây dựng hệ thống logistic gắn liền với các hành lang kinh tế - giao thông; tạo thuận lợi và giảm chi phí thông thương. Nâng cấp quá trình đô thị hoá dọc các hành lang kinh tế; phát triển thêm hệ thống mạng lưới đường bộ xương cá để kết nối nông thôn – đô thị, mang lại cơ hội việc làm và thương mại cho nông dân và người dân ở các vùng sâu, vùng xa; tạo ra tính chất bao trùm cho quá trình đô thị hoá.

*- 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:

1. Kết nối du lịch: chú trọng việc phát triển các loại hình du lịch có chất lượng cao, đẳng cấp; đa dạng hoá các lĩnh vực đi kèm như mua sắm, nghỉ dưỡng, chữa bệnh, hội thảo... Cần mở ra một số điểm đột phá để phát triển du lịch như: triển khai các dịch vụ qua mạng; mở các tuyến bay quốc tế mới; nới lỏng cơ chế thị thực (một số địa phương như Đà Nẵng hay đặc khu kinh tế Bắc Vân Phong có thể học tập mô hình “thành phố quốc tế tự do” của Jeju với khẩu hiệu “không visa, không thuế”); một số mô hình mới như du lịch kết hợp với nông nghiệp, du lịch sinh thái gắn với các tuyến biển-sông-núi-rừng...
2. Kết nối công nghệ cao: có thể phát triển ở một số thành phố của duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên (Đà Nẵng, Nha Trang, Đặc khu kinh tế Bắc Vân Phong, Đà Lạt), chú trọng thu hút được đầu tư của các tập đoàn công nghệ hàng đầu thế giới trong các lĩnh vực đi đầu của công nghiệp 4.0 như trí tuệ nhân tạo, cơ sở dữ liệu lớn, điện toán đám mây, internet kết nối vạn vật, chế tạo robot...
3. Kết nối logistics: mục tiêu hướng tới là mô hình “hành lang logistic thông minh”, “cảng thông minh”, dịch vụ logistics thông minh nơi ứng dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật tiên tiến nhằm tăng cường hiệu quả vận hành cảng, nâng cao năng lực cạnh tranh và đồng thời giảm chi phí vận hành và tác động tới môi trường. Đây là một hệ thống tích hợp và kết nối thông suốt các hoạt động khai thác, vận hành và quản lý cảng, đặc trưng bởi mạng lưới kết nối giữa nhà cung ứng với khách hàng, kết nối giữa hệ thống quản lý trên bờ với các tàu trên biển, kết nối cảng và thành phố, kết nối cảng nội địa với các cảng quốc tế...

Những lĩnh vực cơ bản, gồm:

1. Kết nối thương mại: đáp ứng yêu cầu du khách và nhân dân
2. Kết nối nông nghiệp: thực hiện một số mô hình như nông nghiệp kết hợp với du lịch; phát triển nông nghiệp công nghệ cao, nông nghiệp xanh, công nghiệp chế biến; thúc đẩy đánh bắt thủy hải sản xa bờ

3. Kết nối y tế: hình thành hệ thống các cơ sở y tế nhiều tầng nấc, từ những trung tâm y tế đơn giản đến bệnh viện hiện đại, đáp ứng yêu cầu của người dân địa phương và của một thành phố đáng sống
4. Kết nối nguồn nhân lực: chú trọng đào tạo nghề, giải toả điểm nghẽn về chất lượng nguồn nhân lực cho Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ. Thực hiện kết nối nguồn nhân lực (thông qua các chính sách di dân hợp lý, các hệ thống trường dạy nghề, đầu tư một số thành phố lớn, có điều kiện thuận lợi trở thành các trung tâm đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao của Tây Nguyên và Nam Trung Bộ như Buôn Ma Thuột, Đà Nẵng, v.v.);
5. Kết nối dịch vụ môi trường và một số ngành kinh tế xanh: phát triển năng lượng tái tạo (gió, mặt trời); thực hiện chức năng thiết yếu đảm bảo phát triển bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng.

**Bảng 4.2: Định hướng quy hoạch và phát triển gắn với việc kết nối một số lĩnh vực kinh tế chủ chốt**

	Đánh giá thực trạng và tiềm năng	Mục tiêu, định hướng phát triển	Định hướng quy hoạch và phát triển
<i>Lĩnh vực mũi nhọn</i>			
Du lịch	Những dịch vụ đơn giản đã tới hạn	Tăng các dịch vụ đẳng cấp	Hình thành một số Trung tâm du lịch biển quốc tế. Hình thành các tuyến du lịch liên thông: biển-sông-rừng-núi; liên vùng
Công nghệ cao, công nghệ sạch, công nghệ thông tin,...	Có tiềm năng phát triển ở một số thành phố duyên hải Nam Trung Bộ; tiềm năng lớn; đang được đầu tư hạ tầng	Một số thành phố duyên hải Nam Trung Bộ có thể trở thành trung tâm khởi nghiệp, sáng tạo, thành phố thông minh	Hình thành các khu công nghệ cao, khu công viên phần mềm, vườn ươm khởi nghiệp, trung tâm R&D...
Logistic	Có tiềm năng lớn dựa vào lợi thế cảng biển, đầu mối hành lang kinh tế Đông – Tây và các tuyến hành lang kinh tế sẽ được thành lập	Hình thành một số trung tâm logistic; tuyến logistic của hành lang kinh tế	Hình thành một số trung tâm logistic; tuyến logistic của hành lang kinh tế
<i>Lĩnh vực nền tảng</i>			
Thương mại	Có tiềm năng nhờ gắn với ngành du lịch	Phục vụ nhu cầu người dân; phục vụ nhu cầu du lịch	Hình thành một số trung tâm mua sắm quốc tế ở duyên hải Nam Trung Bộ gắn với du lịch
Nông nghiệp	Cây công nghiệp, cây ăn quả; đánh bắt hải sản; nông nghiệp kết hợp với du lịch	nông nghiệp sạch, nông nghiệp cao	Hình thành vùng nông nghiệp sạch, nông nghiệp cao
Giáo dục	Đã hình thành các trường	Cung cấp nguồn nhân lực	Hình thành làng đại học

	đại học, cao đẳng dạy nghề	chất lượng cao cho thành phố, khu vực miền Trung-Tây Nguyên	
Y tế	Đã hình thành một hệ thống bệnh viện	Cung cấp dịch vụ y tế chất lượng cao cho thành phố, khu vực miền Trung-Tây Nguyên	Hình thành mạng lưới bệnh viện và trung tâm y tế ở các mức độ khác nhau đáp ứng yêu cầu của mọi tầng lớp dân cư
Môi trường	Nhu cầu ngày một lớn do dân số và các hoạt động kinh tế gia tăng Biến đổi khí hậu và nước biển dâng	Đáp ứng yêu cầu của một thành phố đáng sống Thích ứng với biến đổi khí hậu và nước biển dâng	Năng lượng sạch, năng lượng tái tạo; Các ngành kinh tế xanh
<i>Lĩnh vực khác</i>			
Công nghiệp phụ trợ	Có tiềm năng nhờ tận dụng cảng biển và sự kết hợp với vùng kinh tế trọng điểm miền Trung	Thúc đẩy sự phát triển của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung	Hình thành các cluster (cụm liên kết ngành công nghiệp)

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

Việc cải thiện môi trường đầu tư thông qua các chỉ số như PCI, PAPI là cần thiết song chưa đủ. Các địa phương cần tạo ra bầu không khí hợp tác lành mạnh giữa Chính quyền và khu vực tư nhân; thay vì chỉ đơn thuần cung cấp các ưu đãi đất đai, thuế khoá như trước đây; cần phải dựa vào cả ‘cà rốt’ (các ưu đãi) và ‘cây gậy’ (các biện pháp hành chính) để hướng khu vực tư nhân vào những lĩnh vực được xác định cần ưu tiên phát triển và cần được thực hiện một cách minh bạch và có trách nhiệm giải trình.

Muốn liên kết hiệu quả với nhau, trước hết các địa phương Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ cần những chính quyền kiến tạo phát triển, dựa vào ba nhân tố quyết định gồm: (i) tinh thần doanh nhân công cộng, (ii) liên minh ủng hộ, và (iii) sự tham gia của các đối tác có lợi ích dài hạn. Vai trò của người đứng đầu với tinh thần doanh nhân công cộng là quyết định. Doanh nhân công cộng là những người làm trong khu vực công có tinh thần doanh nhân, hiểu hệ thống, quyết tâm và biết cách giải quyết bằng được những trục trặc của hệ thống. Nếu có người quyết tâm làm cho bằng được, cộng với liên minh ủng hộ mạnh thì một ý tưởng nào đó có thể được triển khai. Tuy nhiên, để một ý tưởng/sáng kiến thành công mang lại những kết quả tích cực cho số đông thì cần phải có sự tham gia của những đối tác có lợi ích dài hạn từ việc thành công này.

Tiếp theo các chính quyền kiến tạo phát triển, cần xây dựng mô hình quản trị liên kết vùng được xây dựng dựa trên sự tham gia của cả nhà nước và thị trường (của mọi bên liên quan) nhằm đảm bảo các yếu tố chính:



*Một là* đảm bảo việc cung cấp các dịch vụ công đồng bộ, thống nhất và có chất lượng tương đương; tập trung vào ba nhóm dịch vụ chính: *i)* Nhóm dịch vụ do chính phủ hoặc chính quyền địa phương đảm nhận như: lập kế hoạch chung cho các vấn đề liên quan đến sử dụng đất đai, nhà ở, giao thông và các dự án phát triển chung; *ii)* Nhóm dịch vụ do cả khu vực công và khu vực tư đảm nhận, như: các dịch vụ xã hội (chăm sóc người già, trẻ em, người tàn tật, v.v), dịch vụ cứu hộ khẩn cấp (chữa cháy, cấp cứu, v.v), hỗ trợ cho các cơ quan quản lý vùng (kinh phí cho hội thảo, hội chợ, v.v.); *iii)* Nhóm dịch vụ đang được chuyển dần cho khu vực tư nhân, chủ yếu là các dịch vụ liên quan đến kết cấu hạ tầng (xử lý rác thải, nước thải, môi trường, v.v.).<sup>116</sup>

*Hai là* đảm bảo tính hiệu lực, hiệu quả và tính đại diện trong các quá trình ra quyết định. Các mô hình ra quyết định truyền thống nhấn mạnh vai trò của Nhà nước. Ví dụ, theo “mô hình thiết chế vùng”, chính phủ trung ương thành lập và luật định các cơ quan hành chính/quyền lực của các địa phương liên kết, hợp tác với nhau; chính phủ có thể lập thêm một ban giám sát ngoài để tạo điều kiện thuận lợi cho các quá trình ra quyết định trong những trường hợp đặc biệt. Còn theo “mô hình chính phủ định hướng” - được sử dụng trong các trường hợp quản trị liên kết vùng xuyên quốc gia, chính phủ trung ương có thể ban hành các luật, sắc lệnh liên quan đến cung cấp tài chính; xác định các vấn đề phát triển; cải cách hành chính, tạo thuận lợi cho các quá trình ra quyết định, v.v.

Tuy nhiên, các mô hình quản trị hiện đại nhấn mạnh yêu cầu đảm bảo tính đại diện của cả khu vực tư nhân và cộng đồng địa phương. Do vậy, 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

---

<sup>116</sup> City-Region Studies Centre (2007), Regional Governance Models: An exploration of structures and critical practices, Faculty of Extension, University of Alberta, October 26 2007, Page 5

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.<sup>117</sup>

- 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*

Việt Nam là một trong những nước chịu tác động nặng nề nhất của hiện tượng nước biển dâng và biến đổi khí hậu. Tại miền Trung, khí hậu cực đoan đã thể hiện khá rõ ràng, ngay khu vực Cửa Đại tỉnh Quảng Nam, mưa to, sóng lớn đã làm xói lở hàng km bờ biển, hàng loạt các Resorts ven biển đã không còn bãi cát tắm biển, nước biển đã dâng và xói nhiều khu vực đến tận chân công trình khách sạn... Việc khai thác quỹ đất vừa qua cũng là một bài học lớn cho Đà Nẵng, Khánh Hoà. Tại Tây Nguyên, tình hình hạn hán nghiêm trọng thường xuyên diễn ra trong thời gian qua. Thiên tai cũng thường xuyên ảnh hưởng đến hệ thống kết cấu hạ tầng của duyên hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên. Các vụ việc ô nhiễm môi trường nghiêm trọng phản ánh sự lỏng lẻo trong công tác quản lý môi trường, nhất là tại các địa phương. Lợi ích từ hoạt động kinh tế trung và dài hạn sẽ không thể bù đắp nổi chi phí quá lớn về môi trường và các tác động tiêu cực đến sinh kế của người dân. 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...

Tại một số thành phố đang đà phát triển của hai vùng đã xảy ra tình trạng hình thành nhiều khu vực biệt lập (các khu resorts) cho du lịch ở các

---

<sup>117</sup> City-Region Studies Centre (2007), Page 7

điểm đẹp nhất tạo ra tính thiếu “bao trùm”, thiếu công bằng với người dân thành phố, đặc biệt là số đông người có thu nhập trung bình, đã sống nhiều đời ở thành phố, có thể không bao giờ được hưởng những điều kiện tuyệt vời của thành phố nơi mà họ sinh sống. Ngoài ra, quá trình đô thị hóa và tiếp nhận hàng triệu lượt khách du lịch hàng năm dẫn đến khối tích xây dựng và bỏ ra môi trường một lượng chất thải lớn. Môi trường sinh thái suốt dọc bờ biển duyên hải Nam Trung Bộ đã bị khai thác phục vụ du lịch, hệ sinh thái ven bờ bị ô nhiễm, nhiều khu vực san hô bị hủy hoại. Phát triển nông nghiệp cũng đã tàn phá môi trường, cảnh quan Đà Lạt trong thời gian gần đây.

Quá trình đô thị hóa trong thời gian qua ở Việt Nam diễn ra nhanh chóng song cũng bộc lộ nhiều hạn chế và các điểm nghẽn phát triển. Hệ thống kết cấu hạ tầng và dịch vụ công ở một số thành phố bắt đầu rơi vào tình trạng quá tải, tình trạng ô nhiễm môi trường gia tăng cùng với nhiều vấn đề xã hội bức xúc khác ảnh hưởng nghiêm trọng đến chất lượng cuộc sống của dân cư đô thị. Đây là cái giá phải trả sau sau nhiều năm các chính quyền địa phương chủ yếu chạy đua theo thành tích tăng trưởng GDP hơn là nâng cao chất lượng cuộc sống của dân cư. Tình trạng đó đòi hỏi 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 toả 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

Vùng Tây Nguyên và duyên hải Nam Trung Bộ có những tiềm năng phát triển đặc thù song có những hạn chế phát triển nhất định. Liên kết kinh tế giữa hai vùng là điều kiện tất yếu và động lực phát triển. Tuy nhiên, trong thời gian quan, cũng như tình trạng liên kết vùng phổ biến trong cả nước, sự kết nối giữa hai vùng nói chung và các địa phương của hai vùng còn rất hạn chế và chưa phát huy hiệu quả. Sự thiếu liên kết, thậm chí cạnh tranh, giữa các địa phương trong các vùng được thể hiện rõ trên lĩnh vực đầu tư xây dựng hạ tầng khi có nhiều dự án xây dựng sân bay, cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế, v.v. tạo ra sự dư thừa, lãng phí nguồn lực và không tạo được lợi thế quy mô vùng và quốc gia.

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. Cần chuyển từ tư duy kế hoạch hoá tập trung, xin-cho trong phân bổ nguồn lực, sang tư duy phát triển kinh tế thị trường, huy động và phân bổ các nguồn lực phát triển theo cơ chế thị trường; chuyển từ tư duy tập trung đảm bảo an ninh quốc phòng truyền thống sang tư duy an ninh tổng hợp và tư duy phát triển; chuyển từ tư duy quản lý hành chính đối với các vùng kinh tế sang tư duy quản trị phát triển vùng và liên kết vùng kinh tế, trong đó kết hợp cả vai trò của thị trường và nhà nước.

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. 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. 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. 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.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

### *Tiếng Việt:*

1. Alaev, *Từ điển thuật ngữ về địa lý kinh tế - xã hội*, Nxb. Mátxcova, 1983.
2. Đặng Nguyên Anh (2016), Dân số và di dân trong quá trình phát triển bền vững Tây Nguyên, Đề tài Tây Nguyên, TN3/X14.
3. Trần Tuấn Anh (2016), Nghiên cứu, đánh giá khả năng khai thác, sử dụng tổng hợp một số khoáng sản quan trọng và vị thế của chúng trong phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh – quốc phòng khu vực Tây Nguyên, Đề tài Tây Nguyên TN3/05.
4. Trần Ngọc Ánh (2010), “Đà Nẵng trong liên kết vùng kinh tế trọng điểm miền Trung”. Tạp chí *Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng*, số 7 + 8.
5. Bùi Quang Bình - Võ Thị Phương Ly (2010), “Một số vấn đề nhằm tăng cường liên kết kinh tế giữa thành phố Đà Nẵng và các tỉnh Tây Nguyên”. Tạp chí *Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng*, số 3 + 4.
6. Bùi quang Bình (2014), *Đổi mới mô hình tăng trưởng kinh tế và liên kết vùng ở miền Trung – Tây Nguyên*, Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng.
7. Bộ Kế hoạch Đầu tư (2018), Báo cáo nghiên cứu phân vùng phục vụ quy hoạch cho giai đoạn 2021-2030, Hà nội, tháng 7/2018.
8. Bộ Công thương, Báo cáo kết quả hội nhập thời kỳ đổi mới, Hà nội, 2019.
9. Lê Xuân Cảnh (2015), Điều tra, đánh giá hệ sinh thái rừng khộp và hệ sinh thái rừng lá rộng thường xanh ở tây nguyên và đề xuất giải pháp bảo tồn, TN3/T07.
10. Hoàng Đức Cường (2016), Nghiên cứu điều kiện khí hậu, khí hậu nông nghiệp phục vụ phát triển kinh tế - xã hội và phòng tránh thiên tai vùng Tây Nguyên , Đề tài tây Nguyên mã số TN3/T25.
11. Nguyễn Hồng Cử (2010), “*Phương hướng phát triển bền vững sản xuất xuất khẩu nông sản xuất khẩu vùng Tây Nguyên*”, Tạp chí khoa học và công nghệ, Đại học Đà Nẵng, số 5 (40).
12. Cổ Tiểu Tùng và Lưu Kiến Văn (2007), Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng: đề xuất – nhận thức chung – thực tiễn. Tạp chí Dọc ngang Đông Nam Á, số 12/2007.
13. Cổ Tiểu Tùng (2007), *Báo cáo phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng*. NXB. Văn hiến KHXH, Trung Quốc.
14. Cổ Tiểu Tùng và Long Vĩnh Dự (chủ biên) (2008), *Báo cáo phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng*. NXB. Văn hiến KHXH, Trung Quốc.
15. Diễn đàn đối tác phát triển khu vực tam giác phát triển Việt – Lào – Campuchia (2014), *Báo cáo tổng quan chiến lược phát triển kinh tế xã hội khu vực tam giác phát triển CLV và tình hình phát triển kinh tế xã hội 5 tỉnh Việt Nam thuộc tam giác*

*phát triển CLV giai đoạn 2011-2013*, Bộ kế hoạch đầu tư thực hiện ở Đắk Lắk, tháng 4, 2014.

16. Vũ Năng Dũng (2015), Nghiên cứu đánh giá tổng hợp thực trạng và đề xuất giải pháp phát triển bền vững cây công nghiệp và lương thực ở Tây Nguyên, Đề tài TN3/T28
17. Nguyễn Đức Đồng, Liên kết phát triển bền vững vùng kinh tế trọng điểm kinh tế Bắc Bộ (Đề tài khoa học cấp Bộ nghiệm thu năm 2010).
18. Trương Quang Hải (2016), Nghiên cứu đánh giá tổng hợp tài nguyên du lịch, hoạch định không gian và đề xuất các giải pháp phát triển du lịch ở Tây Nguyên, Đề tài Tây Nguyên TN3/T18.
19. Trần Trọng Hanh (2013), Đánh giá lại mối quan hệ giữa các loại quy hoạch mang tính chất vùng, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, tháng 3/2013
20. Hosokawa, Daisuke (2009), “Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ - sự khởi xướng mới của Trung Quốc trong quan hệ hợp tác với ASEAN” Tạp chí Osaka Kedai Ronshu, số 60 tháng 7/2009.
21. Bùi Đức Hùng (2012), *Một số vấn đề cơ bản về phát triển bền vững vùng Duyên hải Nam Trung Bộ*, Nhà xuất bản Từ điển Bách khoa, Hà Nội
22. Vương Đình Huệ (2014), Giải pháp phát huy sức mạnh miền Trung trong giai đoạn mới, Diễn đàn kinh tế miền Trung, Đà Nẵng, 15/8/2014
23. Cao Tường Huy (2014), Kinh nghiệm Đông Á về phát triển khu kinh tế và bài học cho phát triển khu kinh tế Vân Đồn, Luận án tiến sĩ, Học viện Khoa học xã hội, Hà Nội
24. Nguyễn Văn Huân, 2012, Đề tài: Liên kết nội vùng trong phát triển bền vững vùng Tây Nguyên; Chương trình Khoa học và công nghệ phục vụ phát triển vùng Tây Nguyên (Chương trình Tây Nguyên 3)
25. Nguyễn Văn Huân (2012), “Liên kết vùng từ lý luận đến thực tiễn”. Tham luận tại Diễn đàn Kinh tế mùa thu 2012: Kinh tế Việt Nam 2012, triển vọng 2013: Đổi mới phân cấp trong cải cách thể chế.
26. Nguyễn Ngọc Khánh (2012), *Những vấn đề cơ bản về môi trường và phát triển bền vững vùng Trung Bộ giai đoạn 2011-2020*, Nxb Từ điển Bách khoa, Hà Nội
27. Phạm Thanh Khiết (2010), “Những giải pháp tăng cường liên kết giữa miền Trung - Tây Nguyên với các địa phương trong nước và các nước khu vực”. Tạp chí *Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng*, số 7 + 8.
28. Võ Duy Khương (2010), “Phát huy lợi thế của thành phố Đà Nẵng trong phát triển vùng kinh tế trọng điểm miền Trung”. Tạp chí *Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng*, số 1 + 2.



29. Nguyễn Văn Lịch (2004), *Chính sách và giải pháp phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong bối cảnh hình thành khu vực thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc*. Đề tài khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại.
30. Li Mingjiang (2010), “Hợp tác chuyên ngành và vịnh Bắc bộ mở rộng: Triển vọng hòa bình ở Biển Đông” Đại học Nanyang, Quỹ nghiên cứu Biển Đông năm 2010.
31. Hồ Kỳ Minh, Nguyễn Văn Hùng, Nguyễn Việt Quốc (2014), *Tăng cường hợp tác, liên kết phát triển kinh tế vùng duyên hải Nam Trung Bộ*, Tây Nguyên, Tạp chí phát triển kinh tế - xã hội Đà Nẵng
32. Hà Hữu Nga, Nghiên cứu cơ sở lý thuyết cho việc xác định các ưu tiên trong phát triển bền vững vùng kinh tế. Đề tài cấp Bộ, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam, 2007.
33. Ngân hàng thế giới, 2019, Báo cáo phát triển Việt Nam 2019: Việt Nam – Kết nối vì phát triển và thịnh vượng chung, Hà Nội,
34. Nguyễn Bá Ninh (2012), *Kinh tế biển ở các tỉnh Nam Trung Bộ Việt Nam trong hội nhập quốc tế*, Luận án tiến sỹ, Hà Nội
35. Nguyễn Thu Phong (2013), *Luận án tiến sỹ: Nghiên cứu quy hoạch vùng du lịch duyên hải Nam Trung Bộ trên cơ sở khai thác giá trị sinh thái và nhân văn*, Hà Nội
36. Dương Bá Phụng (2012), *Phát triển bền vững vùng Trung Bộ, thực trạng, vấn đề và giải pháp*, Nhà xuất bản KHXH, Hà Nội
37. Bùi Nhật Quang (2014), *Phát triển Lâm Đồng: kết nối vùng và một vài gợi ý về chiến lược hướng Đông*, Tạp chí NC Châu Phi và Trung Đông, số 12 (112).
38. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2013), *Hiến pháp nước Cộng hoà XHCN Việt Nam, bổ sung sửa đổi năm 2013*.
39. Dương Văn Quý (2015), “*TPP và những tác động đối với ngành hàng cà phê Việt Nam*”, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, tháng 10.
40. Lê Văn Sang: *Hợp tác Hai hành lang Một vành đai kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc trong bối cảnh mới*, trang 228-230 trong *Hợp tác giữa ASEAN và Trung Quốc trong bối cảnh mới*, Viện KHXH Việt Nam, Trung tâm Nghiên cứu ASEAN-Trung Quốc, Nhà xuất bản Từ điển Bách khoa, tháng 9-2008.
41. Nguyễn Danh Sơn (2011), *Liên kết phát triển theo hướng phát triển bền vững vùng Tây Nguyên*, Tạp chí Khoa học xã hội Tây Nguyên, số 1.
42. Bùi Tất Thắng (2016), *Vấn đề giáo dục, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực cho phát triển bền vững Tây Nguyên*, Đề tài Tây Nguyên, TN3/X08.
43. Nguyễn Xuân Thắng và Nguyễn Mạnh Hùng (chủ biên). 2011. *Một số đặc điểm nổi bật của thế giới và khu vực những năm đầu thế kỷ 21*. Nhà xuất bản khoa học xã

- hội: Hà Nội, 2011.
44. Thành Ủy, UBND TP Đà Nẵng (2011), Liên kết phát triển 7 tỉnh duyên hải miền Trung, Hội thảo khoa học, tháng 7, 2011.
  45. Phạm Ngọc Thanh, Vấn đề phát triển xã hội và quản lý phát triển xã hội ở Tây Nguyên, Đề tài Tây Nguyên, TN3/X07.
  46. Trương Bá Thanh (2009), “Liên kết kinh tế miền Trung và Tây Nguyên - từ lý luận đến thực tiễn”. Tạp chí *Khoa học Công nghệ. Đại học Đà Nẵng - Số 3(32).2009*.
  47. Lê Bá Thảo (1998), Việt Nam – lãnh thổ và các vùng địa lý, NXB Thế giới, Hà Nội
  48. Thủ tướng chính phủ (2012), *Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội vùng Tây Nguyên đến năm 2020*, quyết định số 936/QĐ-TTg của thủ tướng chính phủ, tháng 7.2012;
  49. Nguyễn Quang Thuấn (2016), Tây Nguyên trong hợp tác phát triển kinh tế - xã hội xuyên biên giới vùng tam giác phát triển Việt Nam – Lào – Campuchia, Đề tài Tây Nguyên TN3/X02.
  50. Trường Đại học Kinh tế. Đại học Đà Nẵng (2009), Kỷ yếu hội thảo khoa học cấp bộ: *Liên kết kinh tế trên địa bàn miền Trung - Tây Nguyên*.
  51. 76. Trường Đại học Kinh tế. Đại học Đà Nẵng (2011), Kỷ yếu hội thảo: *Phát triển nhanh và bền vững kinh tế - xã hội khu vực duyên hải miền Trung - Tây Nguyên*.
  52. Bùi Quang Tuấn và nhóm nghiên cứu (2014), “*Cà phê Tây nguyên trong chuỗi giá trị toàn cầu*”, Tạp chí Phát triển bền vững Vùng, số 4, tháng 12.
  53. Bùi Quang Tuấn (2017), Tái cơ cấu kinh tế Tây Nguyên theo hướng phát triển bền vững, Đề tài Tây Nguyên, TN3/X01
  54. Bùi Quang Tuấn, Vũ Ngọc Quyên (2014), “*Phát triển chuỗi giá trị hoa: nghiên cứu trường hợp tỉnh Lâm Đồng*”, Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế, số 11.
  55. Nguyễn Thị Vang cùng tập thể tác giả (2008), *Giáo trình địa lý kinh tế Việt Nam*, Nxb. Nông nghiệp, Đại học Nông nghiệp Hà Nội, 2008
  56. Phạm Thị Vân (2014), Lý luận về cơ sở liên kết kinh tế vùng và thực tiễn ở Tây Nguyên, Tạp chí Khoa học công nghệ Việt Nam số 2+3.
  57. Phạm Thị Vân (2016), Liên kết kinh tế vùng Tây Nguyên, Bản thảo sách xuất bản, Nhà xuất bản KHXH, Hà Nội.
  58. Viện Kinh tế Việt nam, UNDP (2011), *Đánh giá thực trạng phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Tây nguyên, góp phần xây dựng chiến lược phát triển vùng giai đoạn 2011-2015*”, Hà Nội
  59. Viettrade (2013), *Tác động của hội nhập quốc tế tới vùng kinh tế Tây nguyên*, 10/5/2013....

60. Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam, Bộ Lao động, thương binh và xã hội và UNDP Việt Nam (2018), Báo cáo nghèo đa chiều ở Việt Nam - Giảm nghèo ở tất cả các chiều cạnh để đảm bảo cuộc sống có chất lượng cho mọi người, Hà Nội
61. Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam, Báo cáo nghiên cứu, Hà nội, 2018
62. Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam (2014). Báo cáo chính sách tháng 12/2016, Hà Nội
63. Lê Anh Vũ (2016), Liên kết nội vùng trong phát triển bền vững vùng Tây Nguyên, Đề tài Tây Nguyên TN3/X16
64. Nguyễn Trọng Xuân (2016), Phát triển doanh nghiệp ở Tây Nguyên, Đề tài Tây Nguyên TN3/X17.
65. Nguyễn Trọng Xuân (2014), Doanh nghiệp ở Tây Nguyên - Thực trạng và vấn đề, Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế, số 432, tháng 5/2014

**Tiếng Anh:**

66. ADB (2010), Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor, august 2010, Manila, ISBN 978-92-9092-070-0
67. ADB (2010), Toward Sustainable and Balanced Development: Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion North-South Economic Corridor, ISBN 978-92-9092-075-5
68. Alliance for Regional Stewardship (2006), Regional Stewardship & Collaborative Governance Implementation That Produces Results, March 2006, Colorado, USA
69. Atikul, Jamlong (1984), “Regional Development Problems and Policy Response: The Case of Thailand.” In *Regional Development Problems and Policy Responses in Five Asian and Pacific Countries*, edited by Ed. B. Prantilla, 213-179. Nagoya, Japan: United Nations Centre for Regional Development, 1984.
70. Banomyong, Ruth (2015), The impact of economic corridors on Thailand, Thammasat Business School, 2015.
71. Barnes, William R; Kathryn A. Foster, Lara Malakoff (2012), Getting Things Done Together: A Workbook for Achieving Goals Regionally, The National League of Cities, Center for Research and Innovation, California
72. Barrow C.J, Chan Ngai Weng and Tarmiji Mason (2009), *Issues and challenges of sustainable agriculture in the Cameron Highlands*, Malaysian Journal of Environmental management 10 (2), p89-114.
73. Boudeville J.R (1966), *Problems of regional economic planning*, Edinburgh University Press

74. Boudeville J.R (1971), *Planning Method for Intergrated regional Development*. In Rehovot Conference on Urbanisation and Development in Developing Countries, Israel, 1971, p. 16-24.
75. Brunner, Hans-Peter. What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? ADB, Policy paper No. 117 | August 2013
76. Capello R. (2007) *Regional economics*, Routledge Publisher, London & New York.
77. Chang, H.J. (2002). *Kicking Away the Ladder: Development Strategy in Historical Perspective*. Anthem Press.
78. Chen Xingxing, Huang Yongbin, Tang Zhipeng (2014), The provincial pattern of the relationship between urbanization and economic development in China, *Journal of geographical Sciences*, 24 (1):33-45.
79. City-Region Studies Centre (2007), *Regional Governance Models: An exploration of structures and critical practices*, Faculty of Extension, University of Alberta, October 26 2007
80. Douglass, Mike (1998), *A regional network strategy for reciprocal rural – urban linkages: an agenda for policy research with reference to Indonesia*, *Third World Planning Review*, Vol 20, No1.
81. Dumais, Guy; Glenn Ellison and Edward Glaeser (1997), “Geographic concentration as a dynamic process”. *NBER working paper 6270*
82. Dunning, J.H. (1980), “Toward an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests” *Journal of International Business Studies*. 11(1): 9-31.
83. Dunning, J.H., and S.M. Lundan. (2008). *Multinational enterprises and the global economy*, 2nd ed. Cheltenham: Edward Elgar.
84. Fløysand, A., Njøs, R., Nilsen, T., & Nygaard, V. (2016). “Foreign direct investment and renewal of industries: Framing the reciprocity between materiality and discourse”. *European Planning Studies*, 25(3), 1–19.
85. Fredericks, L.J. (2012), *Exploring the spatial dimensons of rural development models in Malaysia 1957-2007*, *Institutions and economies*, Vol 4, No 1, April, p44-62.
86. Fujita, Masahisa & Thisse, Jacques-Francois (1996), "Economics of Agglomeration," *Journal of the Japanese and International Economies*, Elsevier, vol. 10(4), pages 339-378, December
87. Fox, C. (1966), *The Role of Growth Centers in Regional Economic Development*, Department of Economics, State University of Science and Technology, Ames, Iowa, September

88. Friedmann, John, and Michael Douglass (1978), *Agropolitan Development: Towards a New Strategy for Regional Planning in Asia*, Fu-chen Lo and Kamal Salih (eds.) Growth Pole Strategy and Regional Development Policy, New York: Pergamon Press.
89. Friedmann, John (1966), *Regional development policy: a case study of Venezuela*, Cambridge, Mass: MIT Press.
90. Fujita, M., P. Krugman and A. J. Venables (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, Cambridge: MIT Press.
91. Dunning, J.H. (1980). "Toward an Eclectic Theory of International Production: Some Empirical Tests" *Journal of International Business Studies*. 11(1): 9-31
92. Glaeser, Edward L. (1998), "Are Cities Dying?" *Journal of Economic Perspectives*, 12(2): 139–160
93. Ginsburg, Norton, Bruce Koppel, and Terry McGee (eds.) (1991), *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.
94. Giroud, A. & Scott-Kennel, J. (2006), *Foreign-local linkages in international business: A review and extension of the literature*; WP No. 06-06;
95. Government of Malaysia (2008), *Mid – term review of the Ninth Malaysia plan 2006-2010*, Kuala Lumpur, Malaysia
96. Haishun Sun (1998), Direct foreign investment and inter-regional economic disparity in China, *International Journal of Social Economics*, Vol 25, No 2/3/4.
97. Hettne, Björn, "Globalization and the New Regionalism: The Second Great Transformation". In: Björn Hettne, András Inotai and Osvaldo Sunkel, *Globalism and the New Regionalism*. Basingstoke, 1999.
98. Higgins, Benjamin and Donald J. Savoie (Edited) *Regional Economic Development, Essays in Honour of Francois Perroux*, Routledge, 2017
99. Hirshman, Albert O. (1958), *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press.
100. Hoover, E.M. "The Location of Economic Activity," McGraw Hill Book Company Inc., New York, 1948.
101. Hutchinson, Francis E. (2016), *Evolving paradigms in regional development in Malaysia*, Economics working paper, No 2016-5, October, Singapore.
102. Kaplinsky R. and Morris M., *Cẩm nang nghiên cứu chuỗi giá trị*, Viện Kinh tế Việt Nam dịch, 2006.
103. Kim, J.Y. and Jhang L.Y. (2008), "Formation of Foreign Direct Investment Clustering—A New Path to Local Economic Development? The Case of Qingdao," *Regional Studies*, 42(2), 265-280. Trang 268

104. Kittiprapas Sauwalak (1999), *Regional Development in Thailand: Divergence and Recent Deconcentration*, TDRI, Thailand Development Research Institute,
105. Krugman P. and Venables A., (1990), *Integration and the Competitiveness of Peripheral Industry*. In Bliss C. and Braga De Macedo J. (eds), *Unity with Diversity in the European Economy: The Community's Southern Frontier*. Cambridge University Press.
106. Krugman P. (1991), *Increasing Returns and Economic Geography*, *Journal of Political Economy* 99: pp. 483-499
107. Krugman. P. (1991), 'Increasing returns and economic geography'. *Journal of Political Economy* 99, pp. 483-99
108. Kuchiki, Akifumii (2006), "Theoretical Models Based on a Flowchart Approach to Industrial Cluster Policy", in Masahisa Fujita and Akifumi Kuchiki (eds), *Asian Regional Integration from Viewpoint of Spatial Economics*, Joint Research Program Series No.138, Tokyo: Institute of Developing Economies: 73-95.
109. Lu Guangsheng and Chong Siew Keng (2010), *Yunnan – GMS Economic Cooperation in the Context of Bridgehead Strategy*, EAI Background Brief No 556.
110. Lucas, Robert (1988), "On the Mechanics of Economic Development". *Journal of Monetary Economics* 22 (1): 3-42.
111. Manarungsan, Sompop (2013), *Transportation Development and the Prospects of Thailand – Yunnan Province Economic Cooperation*, Chinese Studies Center, Chulalongkorn University, Thailand.
112. Marshall, Alfred (1919), *Industry and Trade*, Macmillan, London
113. Mellinger, Andrew (2002), *Geography, Economic Policy and Regional Development in China*, Asian Economic Papers.
114. Mercado (2002), *Regional Development in the Philippines: A Review of Experience, State of the Art and Agenda for Research and Action*, Discussion Paper Series No 2002-2003, February, Philippines.
115. Martin, R. (2005), *Thinking about Regional Competitiveness: Critical Issues*. Nottingham, UK: East Midlands Development Agency
116. Ministry of Industry (2017), "Eastern Economic Corridor Development Project" Driving Forward... 15th February 2017, Thailand
117. Mohammed Aslam Gulam Hassan (2000), *Development Planning and Regional Imbalances in Malaysia*, Paper was presented at the 9th International Planning History Conference, 20-23 August, Helsinki University of Technology, Finland, FEA Working Paper No.2003-5, Malaysia.

118. Ngah, Ibrahim (2010), *Overview of Regional development in Malaysia*, Universiti Teknologi Malaysia.
119. Petrella, Stephanie (2018). "What is an Economic Corridor?", Reconnecting Asia, March 27 2018.
120. Porter, Michael (1990), *The Competitive advantage of nations*, bản dịch tiếng Việt của NXB Trẻ, 2009.
121. Porter, Michael (1998), *Clusters and the new economics of competition*, Havard business review, Havard business school press, Boston
122. Porter, Michael (2000), *Location, clusters and company strategy*, the Oxford Handbook of economic geographu, Oxford University Press, Oxford.
123. Rosemary, Ati et al (2014), *Sustainable highland development throuth stakeholders's perceptions on agro ecotourism in Cameron highlands: a preliminary finding*, SHS web of conferences 13, 01086, Malaysia.
124. Rostow, W. W. (1960). *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*. Cambridge University Press
125. Stigler, George (1957), "The Tenable Range of Functions of Local Government." In *Federal Expenditure Policy for Economic Growth and Stability*. Joint Economic Committee, Washington, D.C., November 5
126. Stimson R. J., Stough R. R., Roberts B. H. (2006), *Regional Economic Development: Analysis and Planning Strategy*, 2nd Edition, Springer Publisher.
127. Stohr, Walter B. (1998). *Subsidiarity: A Key Concept for Regional Development Policy*, Paper Presented at the UNCRD Global Forum on Regional Development Policy, 1-5 December 1998, Nagoya, Japan
128. Sutcliffe, R.B (1971), *Industry and underdevelopment*, Addison – Wesley Publishing Company, London
129. Talwar, Shreya (2015). "China-Pakistan economic corridor and its geopolitical implications", Centre for Air Power Studies Infocus 22 June 2015.
130. Temple, Marion, *Regional Economics*, 1994, Macmillan Press
131. Tiebout, C. (1956), "A Pure Theory of Local Expenditures", *Journal of Political Economy*, 64 (5): 416–424, doi:10.1086/257839
132. Tsuneishi, Takao (2005), *The Regional Development Policy of Thailand and Its Economic Cooperation with Neighboring Countries*, discussion paper No.032, IDE-Jetro , July 2005
133. UNCTAD (2001), *World investmnet report: Promoting linkages*  
[http://www.unctad.org/en/docs/wir2001\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/wir2001_en.pdf).

134. Walsh, John (2011), The contribution of international business to the economic development of Yunnan province, *International Business Research*, Vol 4, No 1, January.
135. WEF (2016). *Global Competitiveness Report 2016-2016*, Geneva
136. Wong, Tai Chee (1989), *The resource frontier strategy in Penisular Malaysia: case studies of Pahang Tenggara and kesedar regions*, PhD Thesis, The Australian National University
137. World Bank. (2009), *World Development Report 2009*. Washington DC.
138. World Bank. 2017. *World Development Report 2017: Governance and the Law*. Washington DC: the World Bank
139. Zenker, Sebastian & Björn, Jacobsen (2015). *Inter-regional Place Branding: Best Practices, Challenges and Solutions*, London: Springer International Publishing
140. Zhu Zhenming (2011), Yunnan's industrial development policy and intermediate goods trade with MBRCs, BRC Research report No 5, Bangkok research center, IDE-JETRO, Bangkok, Thailand.
141. Zhengyun Sun (2013), *Explaining regional disparities of China's economic growth: geography, policy and infrastructure*, University of California, Berkeley.
142. Xiaolan Fu (2004), Limited linkages from growth engines and regional disparities in China, *Journal of comparative economics*, 32 (2004), 148-164.
143. Yeung, Henry (2009). "Transnational Corporations, Global Production Networks, and Urban and Regional Development: A Geographer's Perspective on Multinational Enterprises and the Global Economy", *Perspective Review Growth and Change*, Vol. 40 No. 2 (June 2009), pp. 197-226



## PHỤ LỤC

### PHIẾU THU THẬP THÔNG TIN

*Dành cho các doanh nghiệp ở Tây Nguyên có quan hệ đối tác  
Mọi ý kiến và danh tính của quý Ông/Bà đều được giữ bí mật.*

---

Xin cung cấp thông tin bằng cách điền hoặc đánh dấu vào các ô

---

#### PHẦN I – THÔNG TIN CHUNG

---

##### *Thông tin chung về người cung cấp thông tin*

A1. Họ và tên:.....

A2. Chức vụ (nếu có):.....

A3. Điện thoại:.....

##### *Thông tin chung về doanh nghiệp*

A4. Tên doanh nghiệp: .....

A5. Năm thành lập: .....

A6. Địa chỉ:.....

A7. Điện thoại:.....

A8. Lĩnh vực kinh doanh chính:

Công nghiệp                       Nông nghiệp                       Thương mại và dịch vụ

A9. Loại hình:

DN Nhà nước                       DN tư nhân                       DN có vốn đầu tư nước ngoài

DN loại khác (xin hãy ghi rõ).....

A10. Số lượng nhân viên

1 – 10 người                       11 – 20 người                       21 – 50 người

51 – 200 người                       201 – 300 người                       > 300 người

A11. Doanh thu năm 2017

0-100 triệu đồng                       100- 500 triệu đồng                       500-3,000 triệu đồng

3,000-10,000 triệu đồng                       10,000-15,000 triệu đồng                       > 15,000 triệu đồng

**PHẦN II - THÔNG TIN VỀ QUAN HỆ KINH DOANH**

**B1.** Doanh nghiệp có thường xuyên **quan hệ kinh doanh** với các Đối tác ở các tỉnh Nam Trung Bộ trong khoảng 5 năm trở lại đây (2013-2018) không?

<i>Rất thường xuyên (hàng tuần)</i>	<i>Thường xuyên (hàng tháng)</i>	<i>Thỉnh thoảng (hàng quý)</i>	<i>Ít khi (1-2 lần/năm)</i>	<i>Rất ít khi (1-2 lần trong 5 năm qua)</i>

**B2.** Số lượng Đối tác của Doanh nghiệp **hiện nay** ở các tỉnh Nam Trung Bộ:.....

**B3.** Số Đối tác này có đáp ứng **đủ nhu cầu** của Doanh nghiệp không:

- Có  Không

**B4.** Địa điểm của Đối tác (huyện, tỉnh/thành):.....

**B5.** Đối tác của Doanh nghiệp chủ yếu là:

- DN Nhà nước  DN tư nhân  DN có vốn đầu tư nước ngoài  
 Hộ gia đình  Hợp tác xã  
 Loại khác (xin hãy chỉ rõ).....

**B6.** Lĩnh vực Doanh nghiệp có quan hệ với Đối tác

- Công nghiệp  Nông nghiệp  Thương mại và dịch vụ

*Xin mô tả cụ thể hơn?*

.....

**B7.** Đối tác thực hiện:

- Cung cấp đầu vào (hàng hoá, dịch vụ) cho Doanh nghiệp  
 Tiếp nhận đầu ra (hàng hoá, dịch vụ) của Doanh nghiệp

**B8.** Xin **đánh giá tầm quan trọng** của các quan hệ Đối tác nói trên đối với Doanh nghiệp:

<i>Rất quan trọng</i>	<i>Quan trọng</i>	<i>Bình thường</i>	<i>Ít quan trọng</i>	<i>Không quan trọng</i>

**B9.** Doanh nghiệp biết và lựa chọn các Đối tác nói trên **thông qua**:

1. Các cơ quan hành chính Nhà nước (Sở, Ngành, Ban, Bộ)	
2. Các doanh nghiệp/cá nhân khác	
3. Hiệp hội doanh nghiệp (gồm cả Phòng thương mại và công nghiệp)	
4. Các Ban xúc tiến của ngành (thương mại, đầu tư, du lịch, v.v....)	
5. Tự tìm hiểu qua nhiều nguồn thông tin tổng hợp (mạng Internet,...)	
6. Kênh khác ( <i>xin nêu cụ thể</i> ):.....	

**B10.** Đánh giá **mức độ khó khăn** trong việc tìm Đối tác trong lĩnh vực kinh doanh của Doanh nghiệp ở các tỉnh Nam Trung Bộ:

<i>Rất khó</i>	<i>Khó</i>	<i>Bình thường</i>	<i>Dễ dàng</i>	<i>Rất dễ dàng</i>

**B11.** Đánh giá **mức độ ổn định** trong quan hệ với các Đối tác của Doanh nghiệp

<i>Rất ổn định</i>	<i>Ổn định</i>	<i>Bình thường</i>	<i>Không ổn định</i>	<i>Rất không ổn định</i>

(ví dụ: các đối tác có hay thay đổi không? hợp đồng có được đảm bảo không? ...)

**B12.** Đánh giá tầm quan trọng của các **yếu tố ảnh hưởng** đến quan hệ của Doanh nghiệp với Đối tác ở các tỉnh Nam Trung Bộ:

	<i>Rất quan trọng</i>	<i>Quan trọng</i>	<i>Bình thường</i>	<i>Ít quan trọng</i>	<i>Không quan trọng</i>
1. Lĩnh vực kinh doanh của Doanh nghiệp					
2. Tính chất của Đối tác (DN, hộ gia đình, HTX)					
3. Năng lực của Doanh nghiệp					
4. Giao thông					
5. Chính sách và sự hỗ trợ của chính quyền					
7. Cạnh tranh trên thị trường					
8. Vấn đề thanh toán					
9. Vấn đề thông tin, liên lạc					
10. Khác ( <i>xin nêu cụ thể</i> ):.....					

**B13.** Xin cho biết Doanh nghiệp có kế hoạch tăng thêm số lượng Đối tác hoặc mở rộng quan hệ với các Đối tác đã có trong 3 năm tới không?

- Có  Không

**B14.** Đánh giá chung của Doanh nghiệp về mức độ liên kết giữa các Doanh nghiệp Tây Nguyên với các doanh nghiệp ở Nam Trung Bộ

<i>Rất chặt chẽ</i>	<i>Chặt chẽ</i>	<i>Bình thường</i>	<i>Thấp</i>	<i>Rất thấp</i>

**B15.** Đánh giá về sự **tham gia hiện nay của Nhà nước** trong việc thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp ở Tây Nguyên với các doanh nghiệp ở các tỉnh Nam Trung Bộ

<i>Rất tích cực</i>	<i>Tích cực</i>	<i>Bình thường</i>	<i>Không tích cực</i>	<i>Không đáng kể</i>

**B16.** Đánh giá về **vai trò của Nhà nước trong việc tạo ra yếu tố** thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp ở Tây Nguyên với các doanh nghiệp ở các tỉnh Nam Trung Bộ

	<i>Rất quan trọng</i>	<i>Quan trọng</i>	<i>Bình thường</i>	<i>Ít quan trọng</i>	<i>Không quan trọng</i>
1. Thiết lập hạ tầng giao thông					
2. Cung cấp thông tin					
3. Đảm bảo cạnh tranh lành mạnh					
4. Tổ chức các hoạt động xúc tiến thương mại, đầu tư					
5. Hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp					
6. Khác ( <i>xin nêu cụ thể</i> ):.....					

*Xin chân thành cảm ơn quý Ông/Bà đã hoàn thành bản câu hỏi này.*

## Phụ lục 2: Cơ cấu mẫu điều tra

<b>Tỉnh</b>	<b>Tổng DN tại mỗi tỉnh</b>	<b>Tỷ lệ</b>	<b>Số DN điều tra tại mỗi tỉnh</b>
Đắc Nông	5078	3.15%	<b>6</b>
Gia Lai	9057	5.62%	<b>11</b>
Kon tum	4542	2.82%	<b>6</b>
Đắc Lắc	11172	6.93%	<b>14</b>
Lâm Đồng	14523	9.01%	<b>18</b>
Đà Nẵng	37911	23.52%	<b>47</b>
Quảng Nam	12980	8.05%	<b>16</b>
Quảng Ngãi	9859	6.12%	<b>12</b>
Bình Định	13437	8.34%	<b>17</b>
Phú Yên	6209	3.85%	<b>8</b>
Khánh Hoà	21097	13.09%	<b>26</b>
Ninh Thuận	4596	2.85%	<b>6</b>
Bình Thuận	10747	6.67%	<b>13</b>