



Thị trấn Cầu Giát - Quỳnh Lưu

Kinh nghiệm phát triển vùng kinh tế động lực và gợi ý đối với Hoàng Mai - Quỳnh Lưu gắn với vùng Tây Bắc Nghệ An

□ LÊ THỊ THU HIỀN*

Theo Quyết định số 1447/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Nam Thanh - Bắc Nghệ đến năm 2025 và tầm nhìn sau năm 2025, Nam Thanh - Bắc Nghệ là khu vực kinh tế động lực của hai tỉnh Nghệ An và Thanh Hóa. Trong đó, Hoàng Mai - Quỳnh Lưu là khu vực kinh tế động lực của Nghệ An với tính chất đô thị là công nghiệp - thương mại, dịch vụ - du lịch. Tuy nhiên, sau 13 năm triển khai thực hiện sự phát triển của vùng vẫn chưa đáp ứng được như kỳ vọng, chưa phát huy được tiềm năng lợi thế của vùng. Để phát triển kinh tế vùng động lực Hoàng Mai - Quỳnh Lưu cần tiếp tục nghiên cứu kinh nghiệm phát triển các địa phương khác đồng thời phát huy hơn nữa thế mạnh của mình đảm bảo vai trò là khu vực kinh tế động lực của vùng Nam Thanh - Bắc Nghệ.

* TS - Viện Nghiên cứu Phát triển bền vững Vùng

1. Cơ sở lý luận

Phát triển vùng là sự phát triển ở một khu vực nhất định bao gồm sự phát triển cả kinh tế và xã hội. Phát triển vùng được đo lường không chỉ thông qua thu nhập, số lượng việc làm, xu hướng dân cư ở một khu vực nhất định mà còn là sự đổi mới, sáng tạo tập trung ở vùng đó (B-renholdt, 2009). Theo Nijkamp and Abreu (2009), phát triển vùng là một khái niệm đa chiều cạnh với sự đa dạng về kinh tế - xã hội được xác định bởi nhiều yếu tố như nguồn lực tự nhiên của vùng, chất lượng và số lượng lao động, nguồn vốn và khả năng tiếp cận vốn, hiệu quả và chi phí đầu tư, văn hóa và thái độ trong kinh doanh, các cơ sở hạ tầng hiện hữu, cơ cấu các ngành nghề, cơ sở hạ tầng và tiến bộ kỹ thuật, tư duy mở, hệ thống hỗ trợ công, ... Phát triển vùng hướng tới 2 mục tiêu chính: (1) tạo phúc lợi cho vùng và (2) xử lý sự chênh lệch về phúc lợi giữa các vùng. Với mỗi vùng cần xây dựng chiến lược phát triển riêng phù hợp với điều kiện phát triển của vùng để tăng hiệu quả và giảm thiểu sự lãng phí về nguồn lực.

Vùng kinh tế động lực hay còn gọi là vùng kinh tế trọng điểm là vùng hội tụ tốt nhất các điều kiện để phát triển, có khả năng tạo lợi thế cạnh tranh, làm đầu tàu tăng trưởng để đẩy

mạnh quá trình phát triển cho các vùng đó và tiến tới đảm nhận vai trò chi phối tăng trưởng đối với nền kinh tế cả nước (Nguyễn Văn Nam và Ngô Thắng Lợi, 2010). Theo Hoàng Hồng Hiệp và cộng sự (2020), các quốc gia trên thế giới thường lựa chọn một số vùng, địa phương có những lợi thế cạnh tranh vượt trội để phát triển trước, từ đó tạo động lực đầu tàu nhằm thúc đẩy lôi kéo sự phát triển của các vùng khác và của cả nền kinh tế.

Vấn đề phát triển vùng được quan tâm nhiều trong thời gian gần đây. Quy hoạch tổng thể quốc gia đang định hướng khung tổ chức lãnh thổ quốc gia để tập trung ưu tiên đầu tư trong một số lãnh thổ có điều kiện thuận lợi nhất về vị trí địa lý, kết cấu hạ tầng, nguồn nhân lực và cơ sở vật chất kỹ thuật sẵn có để các lãnh thổ đó đi trước một bước, tạo động lực và làm đầu tàu lôi kéo các vùng khác cùng phát triển. Định hướng phát triển vùng động lực đã được nhiều địa phương trên cả nước thực hiện và mang lại những kết quả tích cực.

2. Kinh nghiệm một số địa phương trong phát triển vùng kinh tế động lực

2.1. Kinh nghiệm của Quảng Ninh

Phát triển vùng và liên kết vùng cũng được chú trọng trong Quy hoạch tỉnh Quảng Ninh giai đoạn 2021 - 2030 tầm nhìn 2050, cụ thể:

(1) Phát huy hạ tầng giao thông liên vùng đã và đang được triển khai như tuyến Cao tốc Hải Phòng - Hạ Long - Vân Đồn - Móng Cái sắp thông xe toàn tuyến, tuyến đường tốc độ cao kết nối Quảng Yên - Đông Triều, các tuyến đường cao tốc dự kiến xây dựng như Cao tốc Hạ Long - Nội Bài, Cao tốc Lạng Sơn - Tiên Yên, là động lực thúc đẩy gắn kết các tiểu vùng trước đây thành vùng đô thị lớn và tăng cường liên kết với bên các vùng kinh tế trọng



Lãnh đạo tỉnh và Thị xã Hoàng Mai khảo sát xây dựng các dự án đầu tư

điểm trong nước và quốc tế.

(2) Nâng cao vị thế, vai trò trung tâm động lực phát triển của một tâm (Hạ Long) và hai mũi đột phá (Vân Đồn, Móng Cái), tiếp tục đẩy mạnh phát triển chức năng đô thị trung tâm của tỉnh và vùng đô thị tại Hạ Long, Vân Đồn, Móng Cái, để phát huy tối đa tiềm năng và lan toả sự phát triển của các trọng điểm đô thị này đến các khu vực khác trên toàn tỉnh.

(3) Hình thành 3 vùng đô thị có tính chất vùng rõ nét, đa dạng chức năng, nâng cao sức cạnh tranh của vùng đô thị, trên cơ sở tăng cường liên kết về nhân lực, các ngành kinh tế và hạ tầng giao thông; đảm bảo sự hợp lý về tính đồng nhất và hài hoà về chức năng, tính lân cận để tăng cường liên kết chức năng trong vùng, tính phân cực và khả năng hình thành hệ sinh thái của từng vùng.

(4) Đối với vùng đô thị Hạ Long: Sự kết hợp vùng phía Tây và vùng trung tâm trước đây sẽ tạo điều kiện để hình thành một trung tâm động lực tổng hợp đa ngành của tỉnh Quảng Ninh, với ngành kinh tế trọng tâm là du lịch, công nghiệp chế biến chế tạo, công nghệ cao, cảng biển, các ngành năng lượng sạch,... Hình thành vùng công nghiệp chế biến chế tạo trải dài từ Đông Triều đến Quảng Yên và Hạ Long, thúc đẩy liên kết lao động - việc làm, sản xuất công nghiệp - kinh tế đô thị, công nghiệp - cảng biển, logistics với cảng biển Đầm Nhà Mạc và cảng nước sâu mới Con Ong - Hòn Nét. Tăng cường liên kết Thành phố Hạ Long với động lực phát triển mới là Khu kinh tế ven biển Quảng Yên đồng thời tăng cường liên kết theo tuyến phía Tây đến Đông Triều và Thủ đô Hà Nội. Tăng cường liên kết vùng đô thị với Hải Phòng để thúc đẩy giao lưu các ngành kinh tế, đặc biệt là ngành chế biến chế tạo và cảng biển - logistics.

(5) Đối với vùng đô thị Vân Đồn: Sự kết hợp vùng miền núi và vùng Vân Đồn trước đây sẽ tạo điều kiện hình thành vùng kinh tế du

lịch, công nghiệp sạch và công nghệ cao, logistics, nông lâm ngư nghiệp, trong đó Vân Đồn là trung tâm phát triển và tăng cường kết nối đến các vùng miền núi phía Bắc và vùng biển đảo phía Nam. Trở thành một cửa ngõ mới ra biển của vùng miền núi phía Đông Bắc. Ngành kinh tế mũi nhọn là du lịch sẽ được phát triển đa dạng về chủ đề như du lịch biển, núi và du lịch đô thị, với trung tâm là khu vực đảo Cái Bàu, hình thành nên vùng du lịch phát triển bền vững có tầm cỡ quốc tế.

(6) Đối với vùng đô thị Móng Cái: Kế thừa định hướng phân vùng trước đây, hình thành vùng trọng điểm phát triển kinh tế của khẩu với các yếu tố lợi thế như Khu kinh tế cửa khẩu, có biên giới trên biển và đường bộ với Trung Quốc, vị trí cửa ngõ của hành lang biên giới, là cửa ngõ của ASEAN với các nước Đông Bắc Á, có hạ tầng đường cao tốc, cảng biển quy mô lớn Hải Hà, Vạn Ninh, có tài nguyên du lịch; tập trung phát triển các ngành kinh tế động lực bao gồm công nghiệp chế biến chế tạo, thương mại dịch vụ gắn với cửa khẩu, cảng biển - logistics và du lịch.

Để phát triển Quảng Yên xác định rõ về chú trọng đầu tư hệ thống hạ tầng kinh tế - xã hội nói chung, đặc biệt là hạ tầng giao thông, hạ tầng khu kinh tế, hạ tầng công nghiệp, hạ tầng đô thị và phát triển nông thôn gắn với bảo vệ môi trường. Khai thác có hiệu quả tiềm năng, lợi thế của tỉnh, của thị xã ven biển. Hoàn thiện đồng bộ về hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, hạ tầng đô thị và hạ tầng nông thôn. Xây dựng cơ chế phù hợp với điều kiện của địa phương để huy động các nguồn lực, đặc biệt là huy động nguồn lực xã hội cho đầu tư phát triển kinh tế, phát triển đô thị, xây dựng nông thôn mới. Cải thiện mạnh mẽ môi trường đầu tư kinh doanh để thu hút mọi nguồn lực cho đầu tư phát triển. Đẩy mạnh phát triển giáo dục đào tạo, chú trọng đào tạo nguồn nhân lực, đào tạo cán bộ cho hệ thống

chính trị, đặc biệt là nguồn nhân lực chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu phát triển và sẵn sàng nắm bắt cơ hội mới.

Đồng thời tỉnh đẩy nhanh việc lập quy hoạch Quảng Ninh 2030 tầm nhìn đến năm 2045 gắn với quy hoạch vùng và quy hoạch quốc gia. Trong đó sớm hoàn thiện quy hoạch chi tiết khu kinh tế ven biển gắn với quy hoạch vùng và phát triển kinh tế liên vùng Quảng Yên, Uông Bí, Đông Triều trên cơ sở phải xây dựng kế hoạch thực hiện theo từng giai đoạn.

Nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển nhanh, mạnh của vùng động lực Quảng Yên theo đúng quy hoạch được phê duyệt, tỉnh Quảng Ninh chú trọng đầu tư hạ tầng giao thông để kết nối nội vùng và liên vùng. Cụ thể, triển khai đầu tư tuyến đường ven sông, chạy dài từ TX Quảng Yên qua TP Uông Bí đến TX Đông Triều hình thành không gian phát triển mới. Cùng với đó, tỉnh cũng phối hợp với TP Hải Phòng triển khai đầu tư xây dựng cầu Bến Rừng qua sông Đá Bạc nối huyện Thủy Nguyên (Hải Phòng) với TX Quảng Yên (Quảng Ninh). Cầu Bến Rừng cùng với hệ thống đường thủy nội địa, đường biển sẽ tạo thành một hệ thống giao thông liên hoàn tạo lực đẩy cho phát triển cộng sinh trong giao thương hàng hóa, cung ứng nguồn nhân lực, góp phần nâng cao hiệu quả KT-XH của 2 khu kinh tế ven biển Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải (Hải Phòng) và Quảng Yên (Quảng Ninh). Đây cũng chính là 2 Khu kinh tế ven biển năng động vào bậc nhất miền Bắc hiện nay.

Việc đầu tư hoàn thiện cơ sở hạ tầng sẽ là một trong những mấu chốt giúp Quảng Yên thu hút các doanh nghiệp lớn ở trong và ngoài nước đầu tư vào địa bàn. Bên cạnh đó tỉnh và thị xã cũng tranh thủ đà phát triển, phát huy vai trò và vị trí đầu mối liên kết giao thông, phát triển kinh tế của Vùng đồng bằng Sông Hồng và tỉnh Quảng Ninh, khai thác những tiềm năng thế mạnh về kinh tế biển, đất đai,

văn hóa, lịch sử và danh thắng Vịnh Hạ Long để xây dựng, phối hợp với các cấp ngành và các địa phương liên quan triển khai các Chiến lược, Quy hoạch và dự án phát triển kinh tế xã hội của tỉnh, của thị xã tạo bước đột phá về phát triển kinh tế, xã hội.

Bên cạnh việc liên kết hợp tác với các địa phương trong tỉnh, sự phát triển của Quảng Yên có sự liên kết chặt chẽ với các tỉnh, thành phố khác, đặc biệt là TP Hải Phòng để tận dụng lợi thế về cơ sở hạ tầng kết nối của TP và các địa phương khác trong vùng Đồng bằng sông Hồng và vùng KTTĐ Bắc bộ.

2.2. Kinh nghiệm của Thanh Hóa

Phát triển vùng kinh tế động lực luôn là vấn đề được lãnh đạo tỉnh Thanh Hóa quan tâm. Điều này thể hiện trong Kế hoạch phát triển của tỉnh qua các thời kỳ. Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội tỉnh giai đoạn 2021 - 2025 đã đề ra một trong những nhiệm vụ chủ yếu là tập trung phát triển 4 trung tâm kinh tế động lực gồm: Trung tâm động lực thành phố Thanh Hóa - Sầm Sơn; trung tâm động lực phía Nam (Khu kinh tế Nghi Sơn); trung tâm động lực phía Bắc (Bỉm Sơn - Thạch Thành) và trung tâm động lực phía Tây (Lam Sơn - Sao Vàng).

Trung tâm động lực phía Nam có vị trí giáp với khu vực Hoàng Mai - Quỳnh Lưu của Nghệ An và nằm trong vùng Nam Thanh - Bắc Nghệ (theo Quyết định số 1447/QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ). Theo dự thảo Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa giai đoạn 2021 - 2030 tầm nhìn đến 2045, đây là trung tâm động lực quan trọng thúc đẩy Thanh Hóa trở thành Trung tâm kinh tế cấp vùng và quốc gia. Hướng phát triển trọng tâm của vùng là “*Công nghiệp lọc hóa dầu, công nghiệp nặng và chế biến, chế tạo gắn với Khu kinh tế Nghi Sơn; phát triển các ngành kinh tế biển; phát triển đô thị và dịch vụ đáp ứng nhu cầu phát triển của Khu kinh tế*”.

Thị xã Nghi Sơn được thành lập theo Nghị quyết số 933/NQ-UBTVQH14 ngày 22/4/2020 của Quốc hội về việc thành lập thị xã Nghi Sơn và các phường thuộc thị xã Nghi Sơn tỉnh Thanh Hóa. Thị xã Nghi Sơn được thành lập trên cơ sở nguyên trạng 455,61km² diện tích tự nhiên và quy mô dân số 307.304 người của huyện Tĩnh Gia. Việc thành lập thị xã Nghi Sơn cùng với sự phát triển của Khu kinh tế Nghi Sơn mở ra bước ngoặt lịch sử của vùng đất này trở thành một đô thị động lực, đa ngành, đa lĩnh vực, với trọng tâm là công nghiệp nặng, khai thác cảng biển, dịch vụ, du lịch đồng bộ và hiện đại, hướng tới xây dựng đô thị thông minh - xanh - bền vững, không ngừng nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân.

Để thực hiện các mục tiêu đề ra, lãnh đạo Nghi Sơn xác định cần thực hiện theo đúng các quy hoạch đã được phê duyệt làm cơ sở để kêu gọi đầu tư và quản lý đô thị; bảo đảm có tư duy đổi mới, tìm ra những giải pháp đột phá về thể chế, về môi trường đầu tư kinh doanh nhằm phát huy tốt hơn nữa nền tảng hiện có, liên kết chặt chẽ, đồng bộ, thống nhất với tổng thể phát triển chung của tỉnh, với các đô thị trong nước, hướng đến khu vực và quốc tế. Có cơ chế, chính sách phù hợp thu hút mạnh mẽ các nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là hệ thống hạ tầng kỹ thuật then chốt, các dự án hạ tầng xã hội, khu vực Khu kinh tế Nghi Sơn mở rộng, các xã phía Đông Bắc và phía Tây Nghi Sơn để từng bước hoàn thiện hạ tầng đô thị theo hướng đồng bộ, hiện đại, tạo sức hấp dẫn mới thu hút đầu tư vào thị xã, đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh, toàn diện và bền vững. Cùng với phát huy tiềm năng, lợi thế, phát triển đột phá khu phía Đông, phát triển mạnh khu phía Nam, cần tạo động lực lan tỏa phát triển nhanh khu Đông Bắc, phát triển rõ nét khu phía Tây, bảo đảm cho đô thị Nghi Sơn phát triển bền vững⁽¹⁾.

Với chức năng là trung tâm công nghiệp - đô thị - dịch vụ ven biển, thị xã Nghi Sơn chú trọng khai thác và phát huy tốt các lợi thế cạnh tranh, tiềm năng khác biệt và cơ hội nổi trội, chuyển dịch mạnh mẽ cơ cấu kinh tế theo hướng công nghiệp hóa, đô thị hóa, hiện đại hóa; đẩy mạnh phát triển các ngành công nghiệp có hàm lượng công nghệ và giá trị gia tăng cao, công nghiệp nặng và công nghiệp cơ bản, công nghiệp chế biến, chế tạo gắn với khai thác có hiệu quả Cảng biển Nghi Sơn; phát triển hợp lý các ngành công nghiệp nhẹ, da giày và tiểu thủ công nghiệp, để công nghiệp thực sự là trụ cột của thị xã.

3. Gợi ý đối với vùng Hoàng Mai - Quỳnh Lưu gắn với vùng Tây Bắc Nghệ An

Từ kinh nghiệm của các địa phương ở các tỉnh nêu trên, có thể thấy việc phát triển kinh tế vùng động lực cần đảm bảo các yếu tố sau:

Trước hết là công tác quy hoạch, muốn hình thành và phát triển vùng kinh tế động lực thì cần có quy hoạch tổng thể và quy hoạch chi tiết của vùng. Cần xây dựng các kế hoạch ngắn hạn, trung và dài hạn để phát triển kinh tế - xã hội trong vùng, gắn kết phát triển các ngành, các tiểu vùng và liên vùng. Cần tiến hành tái cơ cấu ngành nghề phù hợp với điều kiện phát triển của vùng và các địa phương trong vùng, phát triển kinh tế tư nhân, giải quyết bài toán nguồn lao động, một mặt giải quyết được công ăn việc làm phù hợp với trình độ lao động đồng thời phát huy được lợi thế về tính linh hoạt trong chuyển đổi ngành nghề.

Tiếp theo là phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng: Tăng cường đầu tư xây dựng, nâng cấp và hoàn thiện các trục kết nối liên tỉnh, liên vùng theo hướng đồng bộ, hiện đại nhằm giải quyết vấn đề giao thông giữa các vùng, địa phương được thuận lợi hơn; đẩy nhanh tiến độ xây dựng các công trình giao thông trọng điểm để phát triển đô thị theo đúng quy hoạch đã được phê duyệt. Hoàn thiện cơ sở hạ tầng kết

nổi đồng bộ sẽ góp phần thu hút các doanh nghiệp đầu tư vào vùng. Do đó, việc phân bổ nguồn lực cần có sự ưu tiên cho các vùng động lực để phát triển hạ tầng, đặc biệt là giao thông kết nối.

Thứ ba, cần có cơ chế chính sách rõ ràng trong việc thu hút vốn đầu tư FDI vào các ngành kinh tế trọng điểm của vùng. Đặc biệt, cần chú trọng thu hút các doanh nghiệp lớn, ngành có hàm lượng khoa học kỹ thuật tiên tiến từ đó sẽ kéo theo các doanh nghiệp vệ tinh theo cụm/ngành. Xây dựng cơ cấu đầu tư hợp lý để phát huy tính lan tỏa và động lực thúc đẩy tăng trưởng đối với nền kinh tế của vùng và các khu vực lân cận.

Thứ tư, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực: Các vùng kinh tế động lực cần có chiến lược

tổng thể về phát triển nguồn nhân lực. Các địa phương cần có sự đột phá trong tư duy và giải pháp về đào tạo, phát triển nguồn nhân lực theo hướng mở rộng về số lượng, nâng cao về chất lượng, chú trọng nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng yêu cầu phát triển của vùng kinh tế động lực. Việc đào tạo nguồn nhân lực cần gắn trực tiếp với nhu cầu việc làm, định hướng lựa chọn ngành nghề đào tạo và tìm kiếm việc làm cho người dân địa phương.

Thứ năm, cần thúc đẩy đầu tư, phát huy lợi thế và tăng cường liên kết giữa các địa phương trong vùng và liên vùng. Sự phát triển của vùng Hoàng Mai - Quỳnh Lưu cần gắn với trục phát triển phía Tây Nghệ An và gắn với vùng Nam Thanh - Bắc Nghệ trong phát triển công nghiệp, dịch vụ và du lịch. □

Chú thích

1. <https://baodansinh.vn/som-dua-nghi-son-tro-thanh-dau-tau-kinh-te-nam-thanh-bac-nghe-20200812190445492.htm>.

Tài liệu tham khảo

1. B-renholdt, J. O. (2009). *Regional Development and Noneconomic Factors*. In *International Encyclopedia of Human Geography* (pp. 181-186).

2. Boudeville, J. (1966). *Problems of regional economic planning*. Edinburgh University Press: Edinburgh.

3. Hoàng Hồng Hiệp, Châu Ngọc Hòe và Hoàng Thị Thu Hương (2020). *Phát triển kinh tế vùng kinh tế trọng điểm miền Trung*. Tạp chí Khoa học Xã hội miền Trung, số 01(63)-2020.

4. Krugman, P. (1992). *A dynamic spatial model*. NBER Working paper series, No. 4219.

5. Nguyễn Văn Nam và Ngô Thắng Lợi (2010). *Chính sách phát triển bền vững các vùng kinh tế trọng điểm ở Việt Nam*. NXB Thông tin và Truyền thông.

6. Nijkamp, P., and Abreu, M. (2009). *Regional Development Theory*. No 29, Serie Research Memoranda, VU University Amsterdam, Faculty of Economics, Business Administration and Econometrics.

7. Perroux, F. (1955). *Note sur la notion de pole de croissance?*. *Economic Appliquee*, 8, pp. 307-320. (Translated in English as Perroux, F. (1970). *Note on the Concept of Growth Poles*. In McKee, D., Dean, R. and Leahy, W., (Eds.). *Regional Economics: Theory and Practice*. The Free Press, New York, pp. 93-104).

8. Tổng Cục thống kê (2019). *Tăng trưởng các vùng kinh tế trọng điểm giai đoạn 2011-2017*. Nhà xuất bản Thống kê.