

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

TRẦN HỮU ĐỒNG

**LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN
VÙNG BẮC TRUNG BỘ**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ
NGÀNH: KINH TẾ PHÁT TRIỂN**

CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG



PGS.TS. Nguyễn Mạnh Hùng

HÀ NỘI - 2026

HỌC VIỆN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA HỒ CHÍ MINH

TRẦN HỮU ĐỒNG

**LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN
VÙNG BẮC TRUNG BỘ**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ

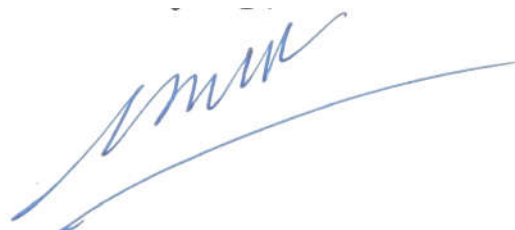
NGÀNH: KINH TẾ PHÁT TRIỂN

Mã số: 9310105

Người hướng dẫn khoa học: 1. TS. Phạm Anh Tuấn



2. TS. Hồ Sỹ Ngọc



HÀ NỘI - 2026

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan nội dung bản Luận án là công trình nghiên cứu khoa học của bản thân. Các số liệu, kết quả nghiên cứu có trong luận án là trung thực và có nguồn gốc rõ ràng./.

Nghiên cứu sinh



Trần Hữu Đồng

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU.....	1
Chương 1. TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU.....	17
1.1. Nghiên cứu lý thuyết về phát triển vùng và liên kết kinh tế trong phát triển vùng	17
1.2. Nghiên cứu về nội dung, hình thức liên kết kinh tế trong phát triển vùng.....	26
1.3. Nghiên cứu về các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết kinh tế trong phát triển vùng	40
1.4. Nghiên cứu về liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.....	47
1.5. Đánh giá khoảng trống nghiên cứu dành cho luận án	48
Chương 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG.....	51
2.1. Các khái niệm và nội hàm cơ bản.....	51
2.2. Nội dung và hình thức liên kết kinh tế trong phát triển vùng.....	58
2.3. Các yếu tố ảnh hưởng tới liên kết kinh tế trong phát triển vùng	67
2.4. Kinh nghiệm quốc tế về liên kết kinh tế trong phát triển vùng	69
2.5. Khung phân tích của luận án	91
Chương 3. THỰC TRẠNG LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ	94
3.1. Tổng quan về vùng Bắc Trung Bộ	94
3.2. Thực trạng liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.....	101
3.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.....	150
3.4. Thành tựu và hạn chế của liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ	167
Chương 4. ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ.....	175
4.1. Bối cảnh mới quốc tế và trong nước.....	175
4.2. Quan điểm và định hướng thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ	186
4.3. Giải pháp nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn tới.....	190
KẾT LUẬN	205
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA NCS ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU	208
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	209
PHỤ LỤC.....	226

DANH MỤC CÁC KÝ HIỆU, CÁC CHỮ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Chữ tiếng Anh	Chữ tiếng Việt
ADB		Ngân hàng Phát triển châu Á
ASEAN		Cộng đồng các nước Đông Nam Á
CIEM		Viện Nghiên cứu Quản lý kinh tế Trung ương
CLKN		Cụm liên kết ngành
CQĐP		Chính quyền địa phương
CSHT		Cơ sở hạ tầng
ĐBSCL		Đồng bằng sông Cửu Long
DN		Doanh nghiệp
FDI		Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài
ESCAP		Ủy ban Kinh tế và Xã hội Châu Á - Thái Bình Dương
EPZs	Export Processing Zones	Các Khu chế xuất
EU	European Union	Liên minh châu Âu
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc dân
GMS	Greater Mekong Subregion	Tiểu vùng Mekong Mở rộng
GSO		Cục Thống kê
KCN		Khu công nghiệp
KTTĐ		Kinh tế trọng điểm
KTXH		Kinh tế - xã hội
LKKT		Liên kết Kinh tế
LKV		Liên kết vùng
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development	Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
SXKD		Sản xuất kinh doanh
UN	United Nation	Liên hợp quốc
UNCTAD	United Nations Trade and Development	Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển
UNESCAP	United Nations The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	Ủy ban Kinh tế và Xã hội châu Á - Thái Bình Dương Liên hợp quốc
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization	Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa Liên Hợp Quốc
UNIDO	United Nations Industrial Development Organization	Tổ chức phát triển Công nghiệp Liên hợp quốc
WB	World Bank	Ngân hàng Thế giới

DANH MỤC CÁC BẢNG VÀ HÌNH

Bảng 2.1: Khung phân tích của Luận án	92
Bảng 3.1: Số liệu diện tích, dân cư của vùng Bắc Trung Bộ	94
Bảng 3.2: Quy mô và tốc độ tăng trưởng GRDP vùng Bắc Trung Bộ năm 2024.....	97
Bảng 3.3: Cơ cấu GRDP và xu hướng chuyển dịch cơ cấu kinh tế của các địa phương vùng Bắc Trung Bộ	98
Bảng 3.4: Ma trận trọng số trong mô hình Moran's I của vùng Bắc Trung Bộ	104
Bảng 3.5: Tọa độ địa lý của các địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ	105
Bảng 3.6: Khoảng cách địa lý giữa các thành phố của các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ	106
Bảng 3.7: Kết quả chỉ số Moran's I vùng Bắc Trung Bộ (2010-2023).....	107
Bảng 3.8: Đặc điểm xu hướng chỉ số Moran's I vùng Bắc Trung Bộ (2010-2023)	108
Bảng 3.9: Kết nối hệ thống đường cao tốc Bắc - Nam qua vùng Bắc Trung Bộ	120
Bảng 3.10: Kết nối hệ thống cảng biển vùng Bắc Trung Bộ	123
Bảng 3.11: Hệ thống kết nối cảng hàng không vùng Bắc Trung Bộ.....	125
Bảng 3.12: Các khu kinh tế ven biển trong vùng Bắc Trung Bộ	127
Bảng 3.13: Các khu kinh tế cửa khẩu trong vùng Bắc Trung Bộ	128
Bảng 3.14: Số lượng doanh nghiệp đang hoạt động tới thời điểm 31/12 hằng năm vùng Bắc Trung Bộ	131
Bảng 3.15: Tổng số lao động trong các doanh nghiệp đang hoạt động có kết quả sản xuất kinh doanh vùng Bắc Trung Bộ	133
Bảng 3.16: Thu nhập bình quân hàng tháng của người lao động trong doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ	135
Bảng 3.17: Ba hình thức liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ	137
Bảng 3.18: Số liệu doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ.....	138
Bảng 3.19: Hệ số cơ cấu ngành trong vùng Bắc Trung Bộ.....	140
Hình 1.1: Chuỗi giá trị - doanh nghiệp của M. Porter	21
Hình 1.2: Chuỗi giá trị giản đơn	22

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của luận án

Liên kết kinh tế trong phát triển vùng là yêu cầu tất yếu của quá trình phát triển và tổ chức không gian phát triển giữa các địa phương, vùng trong tổng thể nền kinh tế quốc dân. 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 đó liên kết kinh tế vùng luôn được đặt ở vị trí ưu tiên, xuyên suốt được thể hiện qua Cương lĩnh xây dựng đất nước trong thời kỳ quá độ lên chủ nghĩa xã hội (sửa đổi và bổ sung năm 2011) và các văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc qua các thời kỳ. Văn kiện Đại hội lần thứ XIII của Đảng đã nhấn mạnh yêu cầu: *“Xây dựng quy hoạch, tổ chức không gian lãnh thổ quốc gia một cách hợp lý, phát huy tốt nhất các lợi thế đặc thù của mỗi vùng, địa phương và tăng cường tính liên kết nội vùng và liên vùng để tham gia vào các chuỗi giá trị toàn cầu, tạo không gian phát triển mới...”* [36]; gần đây nhất, Văn kiện Đại hội lần thứ XIV của Đảng tiếp tục xác định: *“Đẩy mạnh liên kết vùng, nội vùng, mở rộng và tổ chức lại không gian phát triển phù hợp với hệ thống hành chính mới. Đổi mới tư duy từ quản lý sang quản trị, kiến tạo phát triển vùng...”* [38, tr.96]. Đồng thời, tại Điều 52, Hiến pháp Việt Nam (sửa đổi năm 2013) có đề cập: *“Nhà nước xây dựng và hoàn thiện thể chế kinh tế,...thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, đảm bảo tính thống nhất của nền kinh tế quốc dân...”*[50, tr.27]. Chủ trương này tiếp tục được thể chế hóa thông qua Luật Quy hoạch năm 2017 [51] và Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 [25, tr.2] và các nghị quyết, chương trình, chính sách phát triển vùng. Qua đó, liên kết kinh tế vùng ngày càng được xác định là một trong những công cụ quan trọng để tổ chức lại không gian phát triển, khai thác, sử dụng hiệu quả các nguồn lực và thúc đẩy tăng trưởng bền vững, nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế.

Trong những năm gần đây, liên kết kinh tế trong phát triển vùng ngày càng nhận được sự quan tâm của cơ quan nghiên cứu, nhà khoa học, cộng đồng doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước, gắn với yêu cầu đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao năng suất lao động, chất lượng tăng trưởng và sức cạnh tranh của nền kinh tế nhằm phát triển nhanh, bền vững và bao trùm; đồng thời, khắc phục tình trạng phát triển phân tán theo địa giới hành chính [36]. Trong bối cảnh chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, dịch chuyển chuỗi cung ứng và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, liên kết kinh tế vùng không chỉ giúp mở rộng thị trường và nâng cao hiệu quả

sử dụng nguồn lực mà còn tạo điều kiện để các địa phương cùng tham gia vào những chuỗi sản xuất và chuỗi giá trị có quy mô lớn hơn.

Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy liên kết kinh tế vùng ở Việt Nam vẫn chưa được quan tâm và triển khai tương xứng với vai trò, tiềm năng và yêu cầu phát triển, nhất là tại những vùng có điều kiện kinh tế - xã hội còn nhiều khó khăn. Theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới, mặc dù Việt Nam đã đạt được những thành tựu đáng kể về tăng trưởng kinh tế, song mô hình phát triển vẫn mang đậm tính cục bộ địa phương, cơ chế phối hợp liên tỉnh và liên vùng còn lỏng lẻo, thiếu tính ràng buộc và chưa tạo ra các hiệu ứng lan tỏa phát triển rõ rệt [265]. Báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư cũng chỉ ra rằng phần lớn các hoạt động hợp tác, liên kết vùng hiện nay chủ yếu dựa trên thỏa thuận tự nguyện giữa các địa phương, thiếu cơ chế điều phối đủ thẩm quyền và nguồn lực, dẫn tới hiệu quả liên kết chưa cao [13]. Bên cạnh đó, trong quá trình triển khai các chủ trương của Đảng và thực hiện các chính sách của Nhà nước về phát triển vùng, cùng với quá trình đẩy mạnh phân cấp, phân quyền giữa Trung ương và địa phương, những bất cập trong liên kết kinh tế vùng ngày càng bộc lộ rõ nét, cả ở phạm vi nội vùng và liên vùng. Trong khi đó, hệ thống thể chế và cơ chế, chính sách điều phối vùng còn chưa đủ mạnh, vận hành còn hạn chế, kém hiệu quả do thiếu các quy định đủ rõ ràng và có tính ràng buộc về phối hợp quy hoạch, huy động và phân bổ nguồn lực đầu tư, cũng như thiếu một cơ chế quản trị liên kết vùng thống nhất và hiệu quả. Những hạn chế nêu trên cho thấy, liên kết kinh tế vùng ở Việt Nam hiện nay vẫn là một trong những “nút thắt” quan trọng cản trở quá trình phát huy đầy đủ vai trò của phát triển vùng trong tổng thể nền kinh tế quốc dân. Vì vậy, việc nghiên cứu một cách có hệ thống, toàn diện về bản chất, cơ chế vận hành và các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết kinh tế vùng là yêu cầu cấp thiết cả về lý luận và thực tiễn.

Bắc Trung Bộ là một tiểu vùng trong 06 vùng kinh tế - xã hội, có vị trí cầu nối chiến lược giữa vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Nam bộ [59], [64, tr.10]. Vùng gồm có 05 tỉnh là: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị [64, tr.10] có diện tích khoảng 46,2 nghìn km², dân số hơn 10,8 triệu người (năm 2024), chiếm gần 10,8% dân số cả nước nhưng chỉ đóng góp khoảng 7,5-8% GDP cả nước (Tổng cục Thống kê, 2025). Tổng GRDP toàn vùng năm 2024 (theo giá hiện hành) đạt khoảng 762,2 nghìn tỷ đồng, tăng khoảng 9,1% so với năm 2023 (trong đó, Thanh Hóa và Nghệ An tiếp

tục là hai cực tăng trưởng lớn, đóng góp hơn 70% tổng GRDP vùng) [68]. Hiện nay, vùng có nhiều tiềm năng và lợi thế để phát triển các ngành kinh tế biển, công nghiệp chế biến, chế tạo, năng lượng, nông nghiệp, du lịch, dịch vụ, y tế và giáo dục. Vùng có hệ thống cảng biển, cửa khẩu quốc tế, khu kinh tế ven biển và các tuyến giao thông quan trọng kết nối Bắc - Nam, đồng thời là cửa ngõ kết nối Việt Nam với Lào, Đông Bắc Thái Lan và tiểu vùng sông Mê Công. Những năm gần đây, vùng đã thu hút được nhiều dự án đầu tư lớn, trong đó có nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, qua đó hình thành một số cực tăng trưởng và không gian phát triển động lực. Tuy nhiên, quy mô nền kinh tế của vùng vẫn còn khiêm tốn; GRDP bình quân đầu người thấp; cơ cấu kinh tế chuyển dịch còn chậm, chưa có đột phá, phát triển [27]; số doanh nghiệp đang hoạt động chỉ chiếm khoảng 5,5% tổng số doanh nghiệp của cả nước. Điều đó cho thấy tiềm năng, lợi thế và vị trí chiến lược của vùng chưa được khai thác và chuyển hóa đầy đủ thành động lực phát triển. Một trong những nguyên nhân được chỉ ra là do liên kết phát triển kinh tế - xã hội của vùng chưa được thực thi và phát huy hiệu quả. ên kết trong phát triển công nghiệp, nông nghiệp, du lịch và dịch vụ logistics còn phân tán; sự kết nối giữa các khu kinh tế, khu công nghiệp, cửa khẩu và cảng biển chưa đồng bộ; chuỗi giá trị liên tỉnh chưa được hình thành rõ nét. Tình trạng đầu tư trùng lặp, cạnh tranh trong thu hút nguồn lực và thiếu phân công theo lợi thế của từng địa phương làm giảm hiệu quả sử dụng nguồn lực và hạn chế khả năng lan tỏa của các cực tăng trưởng trong toàn vùng. Bên cạnh đó, cơ chế điều phối và quản trị liên kết vùng còn thiếu tính ràng buộc, chưa đủ thẩm quyền và nguồn lực để điều phối quy hoạch, huy động, phân bổ nguồn lực và giải quyết những vấn đề phát triển có tính liên tỉnh, liên vùng.

Trong kỷ nguyên phát triển mới của đất nước, vùng Bắc Trung Bộ đứng trước nhiều cơ hội để mở rộng không gian phát triển, tham gia sâu hơn vào các chuỗi sản xuất và chuỗi cung ứng trong nước và quốc tế. Sự phát triển của hệ thống cao tốc Bắc - Nam, các cảng biển, khu kinh tế ven biển và hành lang kinh tế Đông - Tây tạo điều kiện thuận lợi để hình thành các mạng lưới sản xuất, logistics và phân phối hàng hóa có tính liên vùng. Tuy nhiên, nếu thiếu cơ chế liên kết hiệu quả, các nguồn lực và lợi thế đó có nguy cơ tiếp tục bị phân tán, không tạo được sức mạnh tổng hợp và hiệu ứng lan tỏa cần thiết. Vì vậy, cần có một nghiên cứu có tính hệ thống về liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ nhằm làm rõ thực trạng, cơ chế vận hành và các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết kinh tế vùng, qua đó đề

xuất các nhiệm vụ, giải pháp nhằm khai thác hiệu quả tiềm năng, lợi thế năng lực cạnh tranh và thúc đẩy phát triển bền vững vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn tới.

Vì vậy, với các lý do nêu trên, nghiên cứu sinh lựa chọn đề tài "***Liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ***" làm Luận án Tiến sĩ chuyên ngành Kinh tế phát triển tại Viện Kinh tế - Xã hội và Môi trường, Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh có ý nghĩa về cả lý luận và thực tiễn nhằm góp phần bổ sung cơ sở khoa học về liên kết kinh tế trong phát triển vùng; đồng thời, giải quyết những vấn đề thực tiễn đang đặt ra; có các giải pháp, kiến nghị nhằm thúc đẩy phát triển liên kết kinh tế ở vùng Bắc Trung Bộ nói riêng và cả nước nói chung.

2. Mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu

2.1. Mục tiêu nghiên cứu

Trên cơ sở tổng hợp, phân tích và đánh giá thực trạng liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn từ năm 2010 đến nay; Luận án sẽ đề xuất định hướng, nhiệm vụ và giải pháp nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Để đạt được mục tiêu nghiên cứu đã đề ra, Luận án tập trung thực hiện các nhiệm vụ nghiên cứu chủ yếu sau đây:

Thứ nhất, Luận án hệ thống hóa có khoa học về cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế về liên kết kinh tế trong phát triển vùng. Trong đó, tổng hợp các quan điểm, lý thuyết và cách tiếp cận mới làm cơ sở khoa học cho liên kết kinh tế vùng; xây dựng khung phân tích, nghiên cứu và xác định các nhân tố tác động đến liên kết kinh tế trong phát triển vùng.

Thứ hai, Luận án tổng hợp, phân tích và đánh giá thực trạng liên kết kinh tế về mức độ, hình thức và hiệu quả trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ trên 3 trụ cột: i) Liên kết thể chế - chính sách, ii) Liên kết hạ tầng - logistics, và (iii) Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị; đánh giá kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân; xác định các yếu tố ảnh hưởng tới liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ thời gian qua.

Thứ ba, trên cơ sở phân tích bối cảnh mới trong nước và quốc tế có tác động đến xu hướng liên kết kinh tế vùng, Luận án sẽ đề xuất các quan điểm, định hướng và nhiệm vụ, giải pháp nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của Luận án là liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

3.2.1. Phạm vi không gian

Luận án tập trung nghiên cứu nội dung liên kết kinh tế trong phạm vi 05 tỉnh thuộc vùng Bắc Trung Bộ, bao gồm: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị (*trước khi thực hiện chủ trương sát nhập tỉnh, thành và chính quyền địa phương 02 cấp vào tháng 7/2025*). Lý do lựa chọn phạm vi không gian nghiên cứu gồm 05 tỉnh này (*không bao gồm thành phố Huế*) dựa trên một số căn cứ như sau:

Thứ nhất, căn cứ về pháp lý, theo Quyết định số 1114/QĐ-TTg ngày 09/07/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung bộ và Duyên hải Miền Trung đến năm 2020; và Quyết định số 376/QĐ-TTg ngày 05/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, thì Bắc Trung Bộ là một trong ba tiểu vùng thuộc vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung gồm 05 tỉnh như trên (*kèm theo Báo cáo rà soát phân chia các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ ở Phụ lục I*).

Thứ hai, căn cứ đặc điểm về điều kiện trình độ phát triển, 05 địa phương được lựa chọn đều có đặc điểm phát triển kinh tế - xã hội tương đối tương đồng, trình độ công nghiệp hóa và đô thị hóa ở mức trung bình, quy mô thị trường và năng lực doanh nghiệp chưa lớn, đồng thời cùng đối mặt với những hạn chế mang tính cấu trúc về kết cấu hạ tầng, chất lượng nguồn nhân lực và khả năng hình thành các chuỗi giá trị liên tỉnh. Đây là nhóm địa phương phản ánh khá điển hình những đặc trưng cốt lõi của không gian phát triển Bắc Trung Bộ. Đồng thời, theo định hướng quy hoạch phát triển của 05 tỉnh vùng Bắc Trung Bộ trở thành vùng tăng trưởng quan trọng về công nghiệp, dịch vụ, đô thị ven biển; đẩy mạnh phát triển công nghiệp hóa dầu, công nghiệp điện, năng lượng tái tạo, công nghiệp cơ khí ô tô, sản xuất vật liệu xây dựng, da giày, dệt may, công nghiệp chế biến nông, lâm, thủy sản, thực phẩm, đồ uống; phát triển công nghiệp, cây lương thực theo mô hình sản xuất tập trung quy mô lớn gắn với công nghiệp chế biến [64, tr.10].

Trong khi đó, thành phố Huế trong những năm gần đây có định hướng phát triển và mô hình tăng trưởng khác biệt rõ nét so với các tỉnh còn lại trong vùng, với trọng tâm là phát triển đô thị di sản, dịch vụ chất lượng cao, giáo dục - đào tạo, y tế chuyên sâu và công nghiệp văn hóa [62, tr.3-4]. Do có sự khác biệt về định hướng phát triển và cấu trúc ngành kinh tế, cho nên thành phố Huế có vị thế, vai trò trong liên kết kinh tế vùng không hoàn toàn tương đồng với các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ còn lại, đặc biệt là các tỉnh có nền kinh tế dựa nhiều hơn vào công nghiệp chế biến, nông nghiệp và khai thác lợi thế hành lang logistics. Do đó, việc đưa thành phố Huế vào phạm vi không gian nghiên cứu nêu trên có thể làm giảm tính đồng nhất của mẫu nghiên cứu và làm sai lệch việc nhận diện các nhân tố ảnh hưởng đến liên kết kinh tế vùng.

3.2.2. Phạm vi thời gian

Phạm vi thời gian của phần đánh giá định tính của Luận án là trong giai đoạn 2010-2024. Do hạn chế về tính cập nhật của một số số liệu cụ thể, phạm vi thời gian của phần đánh giá định lượng của Luận án (đánh giá chỉ số Moran's I và đánh giá chỉ số liên kết doanh nghiệp) là trong giai đoạn 2010-2023. Phạm vi thời gian của phần đề xuất, kiến nghị giải pháp là đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

3.2.3. Phạm vi nội dung

Về phạm vi nội dung, luận án tập trung phân tích, đánh giá liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ trên 03 trụ cột chính là: i) Liên kết thể chế - chính sách; ii) Liên kết hạ tầng - logistic; iii) Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị. Lý do lựa chọn ba trụ cột này xuất phát từ yêu cầu bảo đảm tính nền tảng, tính bao trùm và khả năng giải thích trực tiếp đối với cơ chế hình thành và vận hành liên kết kinh tế vùng.

4. Cơ sở lý luận, cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu

4.1. Cơ sở lý luận và cách tiếp cận

Luận án sử dụng phương pháp luận của chủ nghĩa duy vật lịch sử và phép biện chứng duy vật làm nền tảng thế giới quan và phương pháp luận chung cho toàn bộ quá trình nghiên cứu.

Trên cơ sở đó, Luận án kế thừa, vận dụng và phát triển sáng tạo các luận điểm của chủ nghĩa Mác - Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh, cùng với các quan điểm, chủ trương của Đảng và chính sách, pháp luật của Nhà nước về liên kết kinh tế trong phát triển vùng. Khi nghiên cứu liên kết kinh tế trong phát triển vùng trong tổng thể của quan hệ sản xuất, phương pháp luận này giúp Luận án xác định triển khai theo các hướng tiếp cận sau:

Thứ nhất, tiếp cận logic - lịch sử. Luận án tiếp cận theo tính logic - lịch sử được thể hiện qua các bước: (1) Tổng quan các kinh nghiệm thực tiễn về LKKT vùng nhằm rút ra những bài học mang tính cốt lõi, bản chất, nội hàm của LKKT; (2) Chọn lọc, xem xét các nội dung nổi bật đã được thực hiện trong thực tiễn LKKT vùng nhằm đánh giá những mô hình, mối quan hệ, tác động của LKKT; (3) Xem xét bản chất và quy luật vận động của các sự kiện, hiện tượng kinh tế-xã hội quốc tế và trong nước để chỉ rõ những tác động của nó đến LKKT trong phát triển vùng; (4) Xem xét LKKT vùng trong cả một quá trình tại để xây dựng quan điểm, định hướng và giải pháp mang tính chiến lược, đột phá trong thời gian tới.

Thứ hai, tiếp cận hệ thống, tổng thể. Luận án tiếp cận vấn đề liên kết kinh tế vùng như một hệ thống thống nhất, trong đó các trụ cột cấu thành vừa được phân tích ở cấp độ riêng lẻ, vừa được đặt trong tổng thể phát triển vùng và quốc gia. Cách tiếp cận này nhấn mạnh ưu tiên lợi ích chung của vùng và của cả nước so với lợi ích cục bộ của từng địa phương, từng lĩnh vực; qua đó khẳng định cơ chế, chính sách liên kết kinh tế trong phát triển vùng phải hướng tới mục tiêu xã hội hóa sản xuất và bảo đảm hài hòa lợi ích tổng thể.

Thứ ba, tiếp cận kinh tế phát triển. Luận án nghiên cứu liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ đặt trong tổng thể nền kinh tế Việt Nam. Trong đó, đầu tiên là quan hệ kinh tế giữa các vùng kinh tế, vùng động lực ở Việt Nam. Đồng thời, Luận án sẽ phân tích, làm rõ những điểm yếu, hạn chế của các vùng kinh tế ở Việt Nam; từ đó, chỉ ra những rào cản đối với việc thúc đẩy liên kết kinh tế giữa các vùng kinh tế ở Việt Nam; tính tất yếu kinh tế của việc thúc đẩy liên kết giữa các vùng kinh tế ở Việt Nam có tính đa dạng về đặc điểm.

Thứ tư, tiếp cận lý thuyết về thể chế và quản trị liên kết kinh tế vùng. Luận án tiếp cận liên kết kinh tế vùng từ góc độ thể chế nhằm làm rõ vai trò của hệ thống quy tắc và chuẩn mực trong việc định hình lợi ích, hành vi và mức độ tham gia của các chủ thể liên quan. Theo đó, thể chế liên kết kinh tế vùng được xem xét thông qua khung pháp lý, các quy tắc chính thức và phi chính thức, việc xác định chủ thể tham gia và các cơ chế thực thi liên kết. Trên cơ sở này, luận án nhấn mạnh cách tiếp cận quản trị liên kết vùng, coi liên kết vùng không chỉ là vấn đề thiết lập “luật chơi” mà còn là vấn đề tổ chức chủ thể và phương thức phối hợp thực thi. Cách tiếp cận lý thuyết này làm rõ vai trò quan trọng của các chủ thể phi nhà nước trong liên kết kinh tế vùng thông qua các hành vi kinh tế do thị trường điều tiết, đồng thời nhấn mạnh yêu cầu về cam kết và phối hợp thực thi giữa các chủ thể trong quá trình vận hành liên kết kinh tế trong phát triển vùng.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Để thực hiện mục tiêu nghiên cứu trên thì Luận án sử dụng kết hợp giữa phương pháp nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng. Trong đó, mục đích của nghiên cứu định tính là để: (i) Kiểm chứng lý luận, hoàn thiện khung phân tích luận án; (ii) Tạo cơ sở cho việc xây dựng cơ sở lý luận và bài học kinh nghiệm thực tiễn; (iii) Đánh giá thực trạng LKKT vùng, luận giải các yếu tố ảnh hưởng đến LKKT trong phát triển vùng; và (iv) Tìm ra các nội dung cho những vấn đề về nguyên nhân và giải pháp. Đồng thời, nghiên cứu định lượng nhằm có đủ dữ liệu có tính đại diện cao để đo lường mức độ liên kết, xác định các yếu tố cản trở liên kết trong các ngành kinh tế; tính toán các tác động của LKKT đối với phát triển vùng và dẫn chứng cho các yếu tố ảnh hưởng đến LKKT. Luận án sử dụng một số phương pháp nghiên cứu sau đây:

4.2.1. Phương pháp thu thập số liệu, dữ liệu

Luận án tiến hành thu thập số liệu, dữ liệu để 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 đã có trước đó, nhằm củng cố vững chắc hơn vấn đề nghiên cứu, từ đó đưa ra những giải pháp, kiến nghị chính sách thiết thực, sát với thực tiễn.

Luận án 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 và Đầu tư (nay là Bộ Tài chính), Bộ Tư pháp...), các cơ quan hoạch định chính sách và quản lý cấp địa phương (các sở, ban, ngành...), Cục Thống kê, tư liệu nghiên cứu của các tổ chức quốc tế tại Việt Nam (Ngân hàng Thế giới- WB, Liên hợp quốc - UN, Chương trình Phát triển Liên Hợp Quốc - UNDP,...) và của các viện nghiên cứu, trường đại học và nhà khoa học, cá nhân trong và ngoài nước.

Luận án sử dụng các cơ sở dữ liệu và số liệu sẵn có từ các cuộc điều tra, khảo sát của những nghiên cứu đã được thực hiện từ trước, đặc biệt là cơ sở dữ liệu của 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,...). Đặc biệt, Luận án này sẽ sử dụng nguồn số liệu có được từ điều tra, khảo sát thực tế, phỏng vấn sâu một số đối tượng là các chuyên gia nghiên cứu; các nhà hoạch định chính sách Trung ương và địa phương; các doanh nghiệp và hộ gia đình hoạt động tại địa phương vùng Bắc Trung Bộ và cả nước.

4.2.2. Phương pháp phân tích - tổng hợp

Phương pháp phân tích - tổng hợp sử dụng để thẩm định, giải quyết những vấn đề còn tranh cãi, chưa có sự thống nhất. Phân tích - tổng hợp giúp nhận ra những khoảng trống của các nghiên cứu trước, những lĩnh vực nào cần phải nghiên cứu hoặc chứng minh thêm; đồng thời giúp xâu chuỗi dữ liệu để rút ra nhận định, đánh giá và kết luận các vấn đề cần nghiên cứu.

Phân tích - tổng hợp là hai quá trình của một vấn đề, có mối quan hệ biện chứng với nhau, không thể tách rời mà bổ trợ cho nhau. Phân tích là giai đoạn cần thiết của bất kỳ một quá trình nghiên cứu nào. Tổng hợp là việc xác định những thuộc tính, mối liên hệ chung, cũng như những quy luật tác động qua lại giữa các khái niệm, phạm trù. Tổng hợp có được nhờ những kết quả nghiên cứu phân tích, sau đó kết hợp chúng lại với nhau thành một chỉnh thể hoàn chỉnh, thống nhất.

4.2.3. Phương pháp thống kê - mô tả

Luận án sử dụng phương pháp thống kê - mô tả để xử lý dữ liệu thứ cấp nhằm khái quát tình hình phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ, đánh giá tác động của LKKT đối với phát triển vùng Bắc Trung Bộ và phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến LKKT trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.

Đồng thời, Luận án sử dụng phần mềm Excel để tính toán giá trị bình quân, giá trị lớn nhất, giá trị nhỏ nhất của các chỉ tiêu kinh tế - xã hội (KT-XH) để so sánh chuỗi và so sánh chéo. Trong đó, so sánh chuỗi được sử dụng để đánh giá các chỉ tiêu KT-XH cũng như các tác động của liên kết kinh tế đối với phát triển kinh tế - xã hội của vùng Bắc Trung Bộ giai đoạn 2011-2024. So sánh chéo được sử dụng để đối chiếu tương quan giữa các địa phương trong vùng; giữa vùng Bắc Trung Bộ với các vùng KT - XH khác và với cả nước.

4.2.4. Phương pháp phân tích định lượng

4.2.4.1. Phương pháp phân tích tự tương quan không gian

Để đo lường mức độ liên kết kinh tế nội vùng Bắc Trung Bộ, Luận án sử dụng phương pháp phân tích tự tương quan không gian thông qua Chỉ số Moran's I là một phương pháp định lượng được sử dụng phổ biến trong các nghiên cứu kinh tế không gian nhằm xác định mức độ hội tụ hay phân tán của các đơn vị lãnh thổ về một biến kinh tế nhất định [108, tr.93-115]; [171, tr.175-201]; [222, tr.143-156].

Chỉ số Moran's I là thước đo đánh giá mức độ tự tương quan không gian của một biến kinh tế giữa các đơn vị lãnh thổ [184; 123] (Moran, 1950; Cliff & Ord,

1981). Ý nghĩa thống kê của chỉ số này được kiểm định thông qua thống kê chuẩn hóa Z-score và phương sai của Moran's I trong trường hợp phân bố ngẫu nhiên [108; 109] (Anselin, 1988; 1995). Đồng thời, việc xây dựng và chuẩn hóa ma trận trọng số không gian W đóng vai trò then chốt trong việc phản ánh cấu trúc tương tác không gian giữa các địa phương [175] (LeSage & Pace, 2009). Chỉ số Moran's I nhằm phản ánh mối quan hệ giữa giá trị của một biến ở một đơn vị lãnh thổ với giá trị trung bình của biến đó ở các đơn vị láng giềng được xác định qua công thức (1) như sau:

$$I = \frac{n}{S_0} \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij} (x_i - \bar{x})(x_j - \bar{x})}{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}$$

Trong đó:

- n : Số đơn vị lãnh thổ (ở đây là 5 tỉnh thuộc vùng Bắc Trung Bộ).
- x_i : Giá trị GRDP/người của địa phương.
- $\bar{x}$: Giá trị trung bình GRDP/người của vùng.
- w_{ij} : Phần tử của ma trận trọng số không gian W , thể hiện mối quan hệ liên kết giữa các địa phương i và j .
- S_0 : Tổng các phần tử của ma trận trọng số không gian, được xác định bởi:

$$S_0 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij}$$

Để kiểm định ý nghĩa thống kê của chỉ số Moran's I, Luận án đã sử dụng giá trị kiểm định là **z-score** được tính theo công thức: $z = \frac{I - E(I)}{\sqrt{Var(I)}}$ với $E(I) = -1/(n - 1)$; và $Var(I)$ là phương sai của Moran's I. Nếu $|z| > 1,96$, ta có thể bác bỏ giả thuyết H_0 (không có tự tương quan không gian) ở mức tin cậy 95%, nghĩa là giả thuyết H_0 bị bác bỏ khi z-score $< -1,96$ hoặc $> 1,96$.

Theo công thức (1) trên được giải thích rằng giá trị của Moran's I sẽ nằm trong khoảng $([-1, +1])$, phản ánh mức độ và chiều hướng tự tương quan không gian, được phản ánh như sau:

- ($I > 0$): các đơn vị có giá trị tương đồng (cao hoặc thấp) tập trung gần nhau, thể hiện hiện tượng hội tụ kinh tế hoặc liên kết không gian dương;
- ($I < 0$): các đơn vị có giá trị cao nằm gần các đơn vị có giá trị thấp, thể hiện phân cực không gian hoặc không có sự liên kết;
- ($I \approx 0$): không có mối tương quan rõ rệt giữa các địa phương, phản ánh liên kết rời rạc.

Theo đó, giá trị của Chỉ số Moran's I mang dấu dương có nghĩa là các địa phương trong vùng có LKKT theo hướng thúc đẩy nhau, ngược lại nếu giá trị của Moran's I mang giá trị âm có nghĩa là các địa phương trong vùng có xu hướng cạnh tranh nhau trong quá trình phát triển, nếu Moran's I bằng không có nghĩa là các hoạt động kinh tế của các địa phương trong vùng là độc lập, không có LKKT với nhau.

4.2.4.2. Phương pháp đánh giá liên kết doanh nghiệp

Để đánh giá liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ, Luận án sử dụng phương pháp nghiên cứu, khung phân tích của nhóm tác giả Wu và Hong (2022) [251, tr.369-397] để đánh giá mức độ lan tỏa và gắn kết giữa các doanh nghiệp thông qua cấu trúc liên kết ngành vùng Bắc Trung Bộ.

Nghiên cứu của Wu & Hong (2022) cung cấp một khuôn khổ lý thuyết quan trọng về cơ chế lan tỏa công nghiệp từ các khu chế xuất (Export Processing Zones - EPZs) đến kinh tế địa phương. Theo các tác giả, các EPZ không chỉ là có vai trò thu hút dòng vốn FDI mà còn có ảnh hưởng tới quá trình cấu trúc lại chuỗi giá trị sản xuất ở phạm vi lãnh thổ thông qua các mối liên kết giữa doanh nghiệp nội vùng và doanh nghiệp trong khu chế xuất. Nghiên cứu này cho thấy rằng sự tham gia của doanh nghiệp địa phương vào chuỗi cung ứng của EPZ đóng vai trò quyết định đối với quá trình phát triển lĩnh vực công nghiệp vùng, đặc biệt thông qua hợp tác sản xuất, cung ứng đầu vào và lan tỏa tri thức sản xuất công nghệ cao.

Trên cơ sở đó, Wu & Hong (2022) đã phân loại các tác động lan tỏa của EPZ theo 03 dạng liên kết chủ yếu: liên kết ngang (horizontal linkage), liên kết ngược dòng (backward linkage) và liên kết xuôi dòng (forward linkage). Liên kết ngang xảy ra khi các doanh nghiệp nội vùng hoạt động trong cùng ngành với EPZ, từ đó được hưởng lợi ích về nguồn lao động chuyên môn, chuyên gia kỹ thuật, tiêu chuẩn công nghệ và các dịch vụ hỗ trợ chuyên biệt. Liên kết ngược dòng hình thành khi các doanh nghiệp địa phương đóng vai trò là nhà cung ứng nguyên vật liệu, linh kiện, hoặc dịch vụ đầu vào cho các doanh nghiệp chế xuất. Đây được xem là kênh

lan tỏa có tác động mạnh nhất đến nâng cấp năng suất và xuất khẩu của vùng. Ngược lại, liên kết xuôi dòng bị hạn chế đáng kể do quy định hàng hóa sản xuất trong EPZ phải được xuất khẩu, không được phép tiêu thụ trực tiếp trong nước, khiến doanh nghiệp địa phương khó tiếp cận đầu ra của EPZ và ít hưởng lợi từ các cải tiến công nghệ trong chuỗi sản xuất.

Nghiên cứu của Wu & Hong (2022) đã đóng góp lý thuyết quan trọng là chứng minh rằng quá trình lan tỏa từ EPZ diễn ra theo ba giai đoạn tiến triển khác nhau. Giai đoạn đầu là sự hình thành cụm công nghiệp bước đầu; trong đó, EPZ thu hút các doanh nghiệp vệ tinh đến gần vị trí địa lý nhưng việc lan tỏa công nghệ còn hạn chế do quy định hải quan kiểm soát chặt về khoa học, công nghệ. Giai đoạn thứ hai là sự tăng cường liên kết ngược dòng, khi các nhà cung ứng địa phương tham gia trực tiếp vào hoạt động sản xuất, dẫn tới tăng trưởng rõ rệt về năng suất và xuất khẩu. Giai đoạn cuối là tái cấu trúc chuỗi cung ứng nội địa, trong đó doanh nghiệp địa phương tích lũy đủ năng lực, khoa học, công nghệ để thay thế nguồn đầu vào nhập khẩu và từng bước hình thành chuỗi giá trị mới dựa trên công nghệ hiện đại. Do đó, EPZ trở thành động lực thúc đẩy phát triển công nghiệp toàn vùng chứ không chỉ là khu vực sản xuất chuyên biệt mang tính biệt lập.

Ngoài ra, nghiên cứu cũng nhấn mạnh vai trò của yếu tố không gian trong lan tỏa công nghiệp. Tác động của EPZ không diễn ra đồng đều mà phụ thuộc đáng kể vào khoảng cách địa lý của doanh nghiệp so với khu chế xuất. Theo kết quả định lượng, các doanh nghiệp nằm trong phạm vi khoảng 10 km từ EPZ có mức tăng trưởng sản lượng, năng suất các nhân tố tổng hợp (TFP) và xuất khẩu cao hơn đáng kể so với các doanh nghiệp nằm cách xa hơn. Đồng thời, hiệu ứng lan tỏa giảm dần theo khoảng cách, đặc biệt đối với các liên kết ngược dòng và ngang, trong khi hầu như không có tác động đáng kể đối với các doanh nghiệp có liên kết xuôi dòng.

Cuối cùng, Wu & Hong (2022) chỉ ra rằng mức độ lan tỏa công nghiệp không diễn ra tức thì mà có độ trễ từ 3 đến 5 năm, và chỉ thực sự mang lại hiệu quả, mạnh khi EPZ thu hút doanh nghiệp công nghệ cao hoặc có tỷ lệ lớn các hoạt động nhập khẩu - lắp ráp. Điều này cho thấy rằng chính sách phát triển khu công nghiệp chỉ đạt hiệu quả lan tỏa sâu rộng nếu đi kèm với chiến lược lựa chọn nhà đầu tư theo tiêu chí công nghệ và mức độ tham gia vào chuỗi cung ứng địa phương. Đây là cơ sở lý luận quan trọng để các địa phương tại Việt Nam, trong đó có vùng Bắc

Trung Bộ, định hướng thu hút FDI có hiệu quả gắn với phát triển công nghiệp hỗ trợ thay vì chỉ mở rộng khu công nghiệp theo chiều rộng như hiện nay.

Công thức tính chỉ số liên kết ngành (Industrial Linkage Index -ILI)

Theo Wu & Hong (2022), bước đầu tiên là xác định hệ số tập trung ngành trong vùng chính sách/nghiên cứu (agglomeration factor) cho từng ngành i . Hệ số này đo lường mức độ một ngành “có lợi thế so sánh” về sản lượng trong vùng nghiên cứu (vùng Bắc Trung Bộ) theo công thức sau đây:

$$A_i = \frac{Y_i^{\text{zone}}}{\sum_j Y_j^{\text{zone}}}$$

Trong đó: Y_i^{zone} là tổng giá trị sản xuất (hoặc giá trị gia tăng, hoặc doanh thu công nghiệp) của ngành i trong vùng; $\sum_j Y_j^{\text{zone}}$ là tổng sản lượng của tất cả các ngành trong vùng đó.

Trên cơ sở A_i , Wu & Hong (2022) đã định nghĩa ba chỉ số liên kết như sau:

(1) Liên kết ngang - Horizontal linkage

Chỉ số liên kết ngang của ngành i được xác định bởi:

$$Hspill_i = A_i$$

Theo đó, mức độ ngành i “tập trung” trong vùng càng cao thì liên kết ngang của ngành đó với vùng nghiên cứu càng mạnh. Chỉ số này phản ánh mức độ hình thành cụm ngành (cluster) trong cùng một ngành sản xuất.

(2) Liên kết ngược dòng - Backward linkage

Để đo liên kết ngược dòng giữa ngành, lĩnh vực ngoài vùng i và các ngành, lĩnh vực nằm trong vùng, Wu & Hong sử dụng bảng cân đối liên ngành I/O để xác định tỷ trọng đầu ra của ngành i được dùng làm đầu vào cho các ngành nằm trong vùng (ký hiệu: $H_{i,m}$) là tỷ lệ đầu ra của ngành i cung cấp cho ngành m (là ngành bên trong vùng), được xác định bởi công thức sau từ hệ số bảng I/O:

$$H_{i,m} = \frac{z_{i,m}}{\sum_k z_{i,k}}$$

Trong đó: $z_{i,m}$ là giá trị sản phẩm ngành i được dùng làm đầu vào cho ngành m .

Khi đó, công thức tính chỉ số liên kết ngược dòng của ngành i được tính:

$$Bspill_i = \sum_m H_{i,m} A_m$$

Trong đó chỉ số A_m là hệ số tập trung của các ngành trong vùng. Về ý nghĩa, chỉ số $Bspill_i$ càng lớn thì vùng nghiên cứu càng phụ thuộc vào đầu vào do ngành i cung cấp, tức là doanh nghiệp của ngành i có vai trò càng quan trọng trong chuỗi cung ứng đầu vào cho vùng.

(3) Liên kết xuôi dòng - Forward linkage

Để đo liên kết xuôi dòng (ngành, lĩnh vực ngoài vùng sử dụng đầu vào từ các ngành, lĩnh vực trong vùng), Wu & Hong đã sử dụng hệ số đầu vào từ bảng I/O:

$H_{m,i}$: tỷ lệ đầu vào của ngành i có nguồn gốc từ ngành m (là ngành trong vùng). Có thể được tính:

$$H_{m,i} = \frac{z_{m,i}}{\sum_k z_{k,i}}$$

với $z_{m,i}$ là giá trị sản phẩm ngành m dùng làm đầu vào cho ngành i .

Khi đó, công thức tính chỉ số liên kết xuôi dòng của ngành i là:

$$Fspill_i = \sum_m H_{m,i} A_m$$

Chỉ số liên kết xuôi ($Fspill_i$) càng cao thì doanh nghiệp ngành i phụ thuộc càng nhiều vào đầu vào được cung cấp bởi các ngành trong vùng chính sách, phản ánh khả năng “kéo” doanh nghiệp địa phương nhờ cung ứng linh kiện, bán thành phẩm, dịch vụ hỗ trợ từ khu/vùng trung tâm.

5. Đóng góp của luận án

5.1. Đóng góp về mặt lý luận

Thứ nhất, Luận án hệ thống hóa một cách khoa học và hoàn thiện cơ sở lý luận về liên kết kinh tế trong phát triển vùng; làm rõ nội hàm của liên kết kinh tế vùng; phân tích và phân biệt liên kết nội vùng và liên kết ngoại vùng; chỉ ra sự khác biệt giữa liên kết kinh tế vùng với các hình thức/trụ cột liên kết kinh tế khác; đồng thời xây dựng cơ sở lý luận cho việc đánh giá mức độ liên kết vùng. Bên cạnh đó, Luận án nghiên cứu kinh nghiệm thực tiễn quốc tế về liên kết kinh tế vùng, rút ra

bài học có thể vận dụng vào nghiên cứu và hoạch định chính sách liên kết phát triển vùng ở Việt Nam trong thời gian tới.

Thứ hai, dưới góc độ của kinh tế phát triển, Luận án góp phần xây dựng khung nghiên cứu, phân tích về liên kết kinh tế trong phát triển vùng, bao gồm: (i) nội hàm liên kết kinh tế vùng với các cấu phần cơ bản như quan điểm, nội hàm, chủ thể tham gia, hình thức và xu hướng liên kết, cơ chế tổ chức thực hiện; (ii) hệ thống tiêu chí đánh giá và đo lường mức độ liên kết kinh tế vùng; (iii) các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết kinh tế trong phát triển vùng; và (iv) những vấn đề đặt ra trong quá trình thực hiện liên kết kinh tế vùng. Khung phân tích này góp phần bổ sung cơ sở lý luận phục vụ nghiên cứu, đánh giá và đề xuất chính sách về liên kết kinh tế vùng một cách có hệ thống khoa học và thực tiễn hơn.

5.2. Đóng góp về mặt thực tiễn

Thứ nhất, luận án tổng hợp, đánh giá có hệ thống về thực trạng liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ, qua đó làm rõ mức độ và đặc điểm của liên kết kinh tế vùng trong thời gian qua. Kết quả phân tích cho thấy hiệu quả của thể chế điều phối liên kết kinh tế vùng còn hạn chế; mức độ liên kết kinh tế giữa các ngành, lĩnh vực chưa hình thành rõ nét tính chất vùng; và tác động lan tỏa của liên kết kinh tế vùng còn yếu, được phản ánh thông qua các chỉ số đo lường như chỉ số Moran's I, chỉ số liên kết doanh nghiệp, chỉ số liên kết ngành xuôi - ngược, mật độ kinh tế, năng suất lao động. Những kết quả nghiên cứu này góp phần bổ sung cơ sở thực tiễn cho việc đánh giá đúng thực trạng và mức độ liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ trong thời gian qua.

Thứ hai, trên cơ sở tổng hợp, phân tích và đánh giá thực trạng, Luận án khái quát hóa các điều kiện, vấn đề và mối quan hệ trong quá trình thực hiện liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ; làm rõ những yêu cầu mang tính nền tảng đối với liên kết kinh tế vùng, qua đó góp phần nâng cao nhận thức và cách tiếp cận đối với liên kết kinh tế trong phát triển vùng, thay vì chỉ nhìn nhận liên kết kinh tế vùng như tập hợp các hoạt động hợp tác rời rạc giữa các địa phương.

Thứ ba, luận án phân tích, làm rõ các nguyên nhân của những hạn chế trong liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, gồm có: đặc điểm nguồn lực phát triển, những rào cản về tư duy và nhận thức đối với liên kết kinh tế vùng, mức độ hoàn thiện của thể chế liên kết kinh tế vùng. Qua đó, góp phần cung cấp luận cứ thực tiễn cho quá trình hoàn

thiện tổ chức và vận hành liên kết kinh tế vùng trong nghiên cứu và thảo luận khoa học về phát triển vùng ở Việt Nam.

6. Kết cấu của Luận án

Ngoài phần Mở đầu, Kết luận và Danh mục tài liệu tham khảo, Phụ lục, Luận án được bố cục thành 04 chương như sau:

Chương 1: Tổng quan tình hình nghiên cứu.

Chương 2: Cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế về liên kết kinh tế trong phát triển vùng.

Chương 3: Thực trạng liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.

Chương 4. Định hướng và giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.

Chương 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU

1.1. NGHIÊN CỨU LÝ THUYẾT VỀ PHÁT TRIỂN VÙNG VÀ LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG

Nghiên cứu lý thuyết về phát triển vùng và liên kết kinh tế trong phát triển vùng là một nội dung mang tính đa dạng cao, được hình thành trên cơ sở giao thoa giữa kinh tế học phát triển, kinh tế học không gian, địa lý kinh tế và quy hoạch lãnh thổ, do đó việc phân tích và lý giải các vấn đề phát triển vùng cần được tiếp cận từ nhiều hệ thống các quan điểm lý thuyết khác nhau.

1.1.1. Lý thuyết về “cực tăng trưởng”

Khái niệm “cực tăng trưởng” đã được Perroux đưa ra lần đầu tiên vào năm 1949, đánh dấu một bước ngoặt quan trọng trong tư duy về không gian phát triển kinh tế. Theo Perroux, tăng trưởng kinh tế không diễn ra đồng đều trong không gian địa lý đơn thuần mà mang tính chọn lọc, tập trung tại một số trung tâm trong không gian phát triển kinh tế; đó là nơi các quan hệ sản xuất, trao đổi và quyền lực kinh tế chi phối mạnh mẽ hơn yếu tố vị trí địa lý; tạo ra các hiệu ứng lan tỏa thông qua các mối liên kết đầu vào - đầu ra, từ đó thúc đẩy sự phát triển của các ngành liên quan và hình thành mạng lưới doanh nghiệp gắn kết [213, tr.89-104]. Phát triển thêm luận điểm này, Perroux (1955) tiếp tục khẳng định rằng phát triển kinh tế về bản chất là một quá trình không đồng thời và không đồng đều; trong đó, mức độ và kênh lan tỏa của tăng trưởng phụ thuộc vào cấu trúc ngành, cường độ liên kết và vị thế của các trung tâm kinh tế, qua đó đặt nền tảng lý luận quan trọng cho các tiếp cận hiện đại về trung tâm - cực tăng trưởng và phân tích liên kết kinh tế trong phát triển vùng [214, tr.307-320].

Cách tiếp cận này được Myrdal (1957) bổ sung thông qua khái niệm “hiệu ứng lan tỏa” và “hiệu ứng hút”, cho thấy phát triển vùng là một quá trình động, trong đó các vùng phát triển có thể vừa thúc đẩy, vừa kìm hãm sự phát triển của các vùng kém phát triển hơn nếu thiếu cơ chế điều tiết phù hợp [186]. Đồng thời, tiếp cận này đã được Hirschman (1958) tiếp tục bổ sung với *lý thuyết tăng trưởng không cân đối*, nhấn mạnh vai trò của các liên kết xuôi và liên kết ngược giữa các ngành. Hirschman cho rằng chính sự mất cân đối có chủ đích trong đầu tư vào các ngành then chốt sẽ tạo ra động lực lan tỏa mạnh mẽ, thúc đẩy phát triển kinh tế thông qua các hiệu ứng lan truyền khác. Cách tiếp cận này có giá trị quan trọng trong phân

tích liên kết ngành và đo lường mức độ liên kết kinh tế trong quá trình phát triển vùng [156].

Trên cơ sở kế thừa lý thuyết cực tăng trưởng của Perroux, Jacques Boudeville (1960) đã phát triển lý thuyết phát triển vùng theo hướng gắn kết chặt chẽ giữa không gian kinh tế và không gian địa lý - hành chính, xác định vùng là một cấu trúc kinh tế động được tổ chức quanh các trung tâm tăng trưởng. Tác giả đã phân loại vùng thành vùng đồng nhất, vùng phân cực và vùng quy hoạch, trong đó vùng phân cực giữ vai trò trung tâm trong phân tích phát triển. Trong đó, hệ thống đô thị trung tâm hình thành các cực tăng trưởng với cấp độ khác nhau, tạo ra hiệu ứng lan tỏa thông qua các dòng lưu chuyển hàng hóa, vốn, lao động, công nghệ và việc làm, từ đó dẫn dắt sự phát triển tổng thể của vùng [116].

Tiếp cận này được bổ sung thêm bởi John Friedmann (1966) với *lý thuyết mô hình trung tâm - ngoại vi*, nhấn mạnh tổ chức không gian phát triển dựa trên sự tập trung nguồn lực và đổi mới tại các trung tâm kinh tế. Các trung tâm này, nhờ lợi thế về vốn, công nghệ và nguồn nhân lực chất lượng cao, trở thành động lực lan tỏa tăng trưởng sang các vùng ngoại vi, vốn có trình độ phát triển thấp hơn và phụ thuộc vào mối quan hệ kinh tế - sản xuất với vùng trung tâm [147].

1.1.2. Lý thuyết về lợi thế cạnh tranh và năng lực cạnh tranh vùng

Từ cuối thế kỷ XIX, Alfred Marshall (1890, World Bank, 2009: 128) [176] đã chỉ ra ba động lực dẫn tới sự hình thành của các khu công nghiệp tập trung gồm: i) chia sẻ đầu vào sản xuất; ii) tham gia thị trường lao động; và iii) lan tỏa tri thức, cách tiếp cận này đã được nhiều các nghiên cứu sau này phát triển. Ở cấp độ vùng, tăng trưởng kinh tế và phát triển công nghệ chịu ảnh hưởng mạnh từ hiệu quả kinh tế có được từ sự cận kề về không gian địa lý. Theo đó, quá trình hình thành và mở rộng các thành phố sẽ tạo ra hiệu ứng kinh tế đô thị hoá, hình thành các cụm và chuỗi ngành nghề trong một không gian lãnh thổ nhất định.

Theo Marshall (1920), các điều kiện cốt lõi của quận công nghiệp bao gồm: sự tương quan không gian giữa các doanh nghiệp; sự tương quan xã hội thông qua thể chế và chuẩn mực chung; sự tập trung của doanh nghiệp vừa và nhỏ có tính linh hoạt cao; và mức độ chuyên môn hóa sâu trong toàn bộ chuỗi sản xuất. Khi các điều kiện này hội tụ, doanh nghiệp được hưởng lợi từ tính tập trung kinh tế, thể hiện ở việc giảm chi phí sản xuất và giao dịch, nâng cao hiệu quả sử dụng các yếu tố đầu vào và gia tăng năng lực đổi mới sáng tạo [177].

Kế thừa tư tưởng về kinh tế ngoại sinh và lợi ích tập trung không gian của Alfred Marshall, lý thuyết lợi thế cạnh tranh của Michael Porter (1990) cho rằng năng lực cạnh tranh của vùng không chủ yếu bắt nguồn từ sự tích tụ đơn thuần các nguồn lực, mà từ cách thức tổ chức, phân bổ và sử dụng các nguồn lực đó nhằm nâng cao năng suất và thúc đẩy đổi mới sáng tạo. Theo M. Porter, lợi thế cạnh tranh vùng được quyết định bởi 4 nhóm yếu tố và có mối quan hệ lẫn nhau, gồm: (i) điều kiện các yếu tố sản xuất, trong đó các yếu tố cao cấp (như hạ tầng thông tin, kỹ năng lao động và năng lực nghiên cứu) giữ vai trò quyết định đối với lợi thế cạnh tranh bền vững; (ii) điều kiện cầu, với cầu thị trường nội vùng có yêu cầu cao tạo sức ép thúc đẩy doanh nghiệp đổi mới và nâng cao chất lượng; (iii) sự hiện diện của các ngành liên quan và hỗ trợ, qua đó hình thành các liên kết xuôi - ngược và các cụm ngành có sức cạnh tranh; và (iv) chiến lược, cấu trúc doanh nghiệp và mức độ cạnh tranh, phản ánh cường độ cạnh tranh của môi trường kinh doanh có động lực trực tiếp nâng cao năng suất và đổi mới. Sự kết hợp và tương tác hiệu quả giữa bốn yếu tố này tạo nên nền tảng cho năng lực cạnh tranh vùng, trong đó mức độ tập trung ngành, các liên kết ngang - dọc và sự gắn gũi về mặt địa lý có vai trò thúc đẩy hình thành các nhân tố sản xuất cao cấp, lan tỏa công nghệ và phát triển các ngành phụ trợ, qua đó củng cố lợi thế cạnh tranh vùng trong dài hạn [219, tr.114-135].

Cũng theo M. Porter (1998), yếu tố then chốt của việc hình thành cụm ngành tập trung, cũng có nghĩa là nâng cao lợi thế cạnh tranh vùng là mức độ kết nối xã hội, sự tồn tại của các mạng lưới xã hội, vốn xã hội và cấu trúc thể chế [217]. Sự hình thành và phát triển của các “ngoại ứng mềm” (soft externalities) này được xem như có ý nghĩa quan trọng trong việc tạo ra sức cạnh tranh năng động của các vùng và thành phố [165, tr.991-999]. Khái niệm cụm ngành của Porter có nguồn gốc từ khái niệm “quận công nghiệp” của Marshall [176], mô tả sự tập trung không gian của các doanh nghiệp vừa và nhỏ chuyên môn hóa theo từng công đoạn trong một ngành chủ đạo. Tuy nhiên, sự tập trung địa lý chỉ là điều kiện cần; quận công nghiệp chỉ hình thành bền vững khi được nâng đỡ bởi các giá trị xã hội - văn hóa chung, hệ thống thể chế, chuẩn mực và mạng lưới quan hệ thúc đẩy hợp tác và điều tiết hành vi thị trường [119]. Nhìn chung, quan điểm về lợi thế cạnh tranh của Porter mang tính tích hợp đa cấp độ (vi mô - vĩ mô) và đa chiều (kinh tế - xã hội), cho phép vận dụng linh hoạt trong phân tích ở các cấp độ địa phương, vùng và quốc gia.

Trên cơ sở đó, khái niệm năng lực cạnh tranh vùng được phát triển, nhấn mạnh khả năng của một vùng trong việc tạo ra sản phẩm và dịch vụ có sức cạnh tranh trên thị trường, đồng thời duy trì thu nhập và việc làm ở mức cao, bền vững. Theo cách tiếp cận này, năng lực cạnh tranh vùng không chỉ gắn với tăng trưởng kinh tế mà còn thể hiện ở chất lượng việc làm, mức sống và khả năng chống chịu trước áp lực cạnh tranh bên ngoài [127]. Trong khi đó, Meyer-Stamer (2008) cho rằng năng lực cạnh tranh vùng là khả năng của một địa phương hoặc vùng trong việc tạo ra thu nhập cao và ngày càng gia tăng, qua đó cải thiện mức sống của cư dân [179]. Cách tiếp cận này nhấn mạnh mối liên hệ chặt chẽ giữa năng lực cạnh tranh và sự thịnh vượng dài hạn của vùng, coi cạnh tranh không chỉ được đo bằng năng suất hay đầu ra kinh tế mà còn bằng mức độ thịnh vượng được duy trì và nâng cao thông qua tăng trưởng bền vững và việc làm ổn định [159, tr.37, 89-96].

Theo Kitson và các cộng sự (2004), năng lực cạnh tranh vùng là một khái niệm phức hợp, phản ánh khả năng tạo dựng và duy trì sự thịnh vượng dài hạn, thay vì chỉ cạnh tranh về thị phần hay nguồn lực. Một vùng có năng lực cạnh tranh là nơi hấp dẫn đối với doanh nghiệp và người dân, thể hiện đồng thời ở kết quả kinh tế (năng suất, thu nhập, việc làm), xu hướng cải thiện liên tục của các kết quả này, và một môi trường kinh tế - xã hội - tự nhiên thuận lợi. Bên cạnh tăng trưởng thu nhập và việc làm, việc giải quyết hài hòa các vấn đề xã hội và môi trường - bao gồm nhà ở, giáo dục, y tế, bất bình đẳng xã hội, ô nhiễm và suy giảm tài nguyên - là điều kiện thiết yếu để duy trì và nâng cao năng lực cạnh tranh vùng một cách bền vững [165, tr.991-999].

1.1.3. Lý thuyết về liên kết ngành, phát triển cụm ngành

Theo lý thuyết về liên kết ngành của Michael Porter (1998, 2000), cụm liên kết ngành là một hình thức tổ chức không gian kinh tế hiện đại, cho phép doanh nghiệp khai thác lợi ích của sự tập trung địa lý mà không bị ràng buộc của liên kết dọc hay chi phí quản trị cao. Phát triển cụm ngành giúp chuyển hóa lợi thế so sánh thành lợi thế cạnh tranh thông qua việc hình thành môi trường kinh doanh thuận lợi, hệ thống ngành phụ trợ và dịch vụ hỗ trợ đồng bộ, qua đó thúc đẩy sự phát triển chủ động của các ngành có tiềm năng tại địa phương, vùng [220].

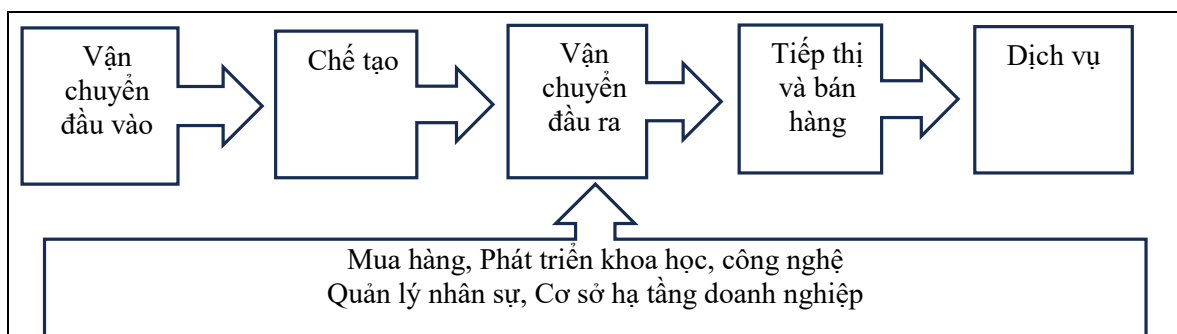
Các nghiên cứu tiếp theo khẳng định vai trò của cụm ngành trong việc giảm chi phí giao dịch, chuyên môn hóa thị trường lao động, tăng cường liên kết giữa doanh nghiệp và tạo hiệu ứng lan tỏa sang các khu vực lân cận. Mercado (2002) mở rộng lý thuyết cụm ngành theo hướng lãnh thổ, cho rằng sự tập trung ở các cụm quy

mô vừa có thể hình thành các cực tăng trưởng trung gian, vừa thu hút lao động, vừa tạo hiệu ứng lan tỏa cân bằng hơn giữa các vùng [178]. Theo Fujita và Mori (2005) bổ sung động lực liên kết ngành được tạo ra từ hai loại liên kết chủ yếu là: liên kết kinh tế (e-linkages) thông qua sản xuất và trao đổi hàng hóa, dịch vụ; và liên kết tri thức (k-linkages) thông qua sáng tạo, học hỏi và lan tỏa kiến thức, đóng vai trò quan trọng trong nâng cao năng lực cạnh tranh vùng [148, tr.377-405].

1.1.4. Lý thuyết về chuỗi giá trị - doanh nghiệp

Trong tác phẩm lợi thế cạnh tranh (competitive advantage) xuất bản năm 1985, Michael Porter lần đầu tiên đưa ra khái niệm “chuỗi giá trị” (value chain) ở cấp độ doanh nghiệp như một công cụ phân tích cốt lõi để lý giải nguồn gốc của lợi thế cạnh tranh [218]. Theo Porter, lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp không hình thành từ từng yếu tố riêng lẻ, mà từ cách thức tổ chức, phối hợp và tối ưu hóa các hoạt động nhằm tạo ra giá trị vượt trội so với đối thủ và được khách hàng chấp nhận. Trên cơ sở đó, Porter phân loại các hoạt động của doanh nghiệp thành hai nhóm: các hoạt động chính và các hoạt động hỗ trợ, cùng nhau cấu thành chuỗi giá trị doanh nghiệp [218].

Hình 1.1: Chuỗi giá trị - doanh nghiệp của M. Porter



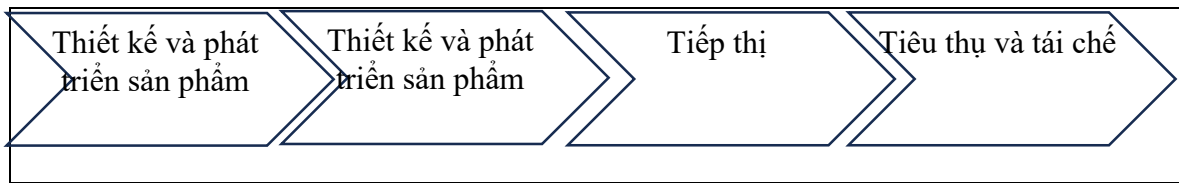
Nguồn: M. Porter, 1985

Trong đó, Hình 1.1 cho thấy, hoạt động chính là các hoạt động nhằm tạo ra hoặc phân phối một sản phẩm, dịch vụ, gồm 5 lĩnh vực là: vận chuyển đầu vào, chế tạo, vận chuyển đầu ra, tiếp thị và bán hàng, và dịch vụ. Hoạt động hỗ trợ gồm 4 lĩnh vực là: mua hàng, phát triển công nghệ, quản lý nhân sự và cơ sở hạ tầng doanh nghiệp (các hệ thống lập kế hoạch, tài chính, chất lượng và quản lý thông tin...).

Nếu như M. Porter (1985) tập trung chuỗi giá trị trong doanh nghiệp thì R. Kaplinsky và M. Morris đã mở rộng phạm vi chuỗi giá trị trong phân tích toàn cầu hoá. Theo R. Kaplinsky và M. Morris (2001) đã định nghĩa: “*chuỗi giá trị là một loạt những hoạt động cần thiết để biến một sản phẩm hoặc một dịch vụ từ khi còn là*

khái niệm thông qua các giai đoạn sản xuất khác nhau đến khi phân phối đến tay người tiêu dùng cuối cùng và vứt bỏ sau khi đã sử dụng” [164]. Do vậy, chuỗi giá trị bao gồm nhiều mắt xích, mỗi mắt xích là một hoạt động, có quan hệ với nhau từ việc cung cấp đầu vào, sản xuất và cuối cùng là bán sản phẩm đến người tiêu dùng. Theo hai tác giả này, chuỗi giá trị gồm hai loại: i) chuỗi giá trị giản đơn; và ii) chuỗi giá trị mở rộng. Chuỗi giá trị giản đơn gồm 4 hoạt động cơ bản là: thiết kế và phát triển sản phẩm, sản xuất, marketing và tiêu thụ và tái sử dụng, có thể mô tả theo hình sau:

Hình 1.2: Chuỗi giá trị giản đơn



Nguồn: Kaplinsky, R. and M. Morris (2001) [164].

Hình 1.2. cho thấy, chuỗi giá trị giản đơn mô tả tập hợp các hoạt động cần thiết để tạo ra một sản phẩm, đưa sản phẩm tới người tiêu dùng và xử lý sau sử dụng. Mặc dù các hoạt động này thường được trình bày theo trật tự tuyến tính, song trên thực tế chúng có mối quan hệ tương tác hai chiều, trong đó mỗi khâu vừa tác động đến, vừa chịu ảnh hưởng từ các khâu khác trong toàn bộ chuỗi. Mở rộng cách tiếp cận này, Kaplinsky và Morris (2001) cho rằng chuỗi giá trị trong thực tiễn có cấu trúc phức tạp hơn nhiều, bao gồm không chỉ các công đoạn sản xuất - tiêu thụ mà còn cả các hoạt động cung ứng đầu vào và dịch vụ hỗ trợ.

Như vậy, dù ở dạng giản đơn hay mở rộng, chuỗi giá trị đều phản ánh các mối liên kết chặt chẽ giữa các doanh nghiệp thuộc nhiều ngành và lĩnh vực khác nhau. Vì vậy, tăng cường liên kết theo chuỗi giá trị giúp nâng cao năng lực cạnh tranh và hiệu quả sản xuất - kinh doanh của doanh nghiệp trong bối cảnh phân công lao động ngày càng sâu và mạng lưới sản xuất phân tán trên phạm vi toàn cầu hiện nay.

1.1.5. Lý thuyết địa kinh tế mới

Từ cuối thế kỷ XX và đầu thế kỷ XXI, tư duy lý thuyết nghiên cứu về phát triển vùng có sự chuyển hướng từ cách tiếp cận theo “tăng trưởng theo trung tâm” sang tiếp cận theo “phát triển vùng tổng hợp” và “phát triển dựa vào vị trí địa lý” (place-based development). Lý thuyết địa lý kinh tế mới đã tạo ra bước phát triển quan trọng trong nghiên cứu phát triển vùng khi kết hợp phân tích không gian với các yếu tố vi mô như lợi suất tăng theo quy mô, chi phí vận tải và hành vi của doanh nghiệp.

Krugman và Venables (1990) được xem là các học giả đặt nền móng quan trọng cho lý thuyết kinh tế học địa lý mới (New Economic Geography - NEG) khi nhấn mạnh vai trò của lợi tức tăng dần theo quy mô, tính kinh tế nội bộ và ngoại bộ. Theo quy mô, cùng với chi phí giao dịch và chi phí thương mại trong việc lý giải sự phân bố không gian của các hoạt động kinh tế. Theo cách tiếp cận này, xu hướng các doanh nghiệp tập trung sản xuất tại một số địa điểm nhất định không xuất phát chủ yếu từ sự khác biệt về tài nguyên tự nhiên, mà từ động cơ tiết kiệm chi phí giao dịch, chi phí vận chuyển và chi phí tiếp cận thị trường, qua đó khai thác lợi thế của quy mô và sự gắn gũi về mặt địa lý [168].

Tiếp tục phát triển khung lý thuyết này, Krugman, Fujita và Venables (1999) cho rằng phần lớn các hoạt động kinh tế trên thế giới có xu hướng tập trung về mặt địa lý, qua sự phân bố dân cư và hoạt động sản xuất. Theo các tác giả, đa số dân cư sinh sống tại các quốc gia phát triển, trong khi ở các nước đang phát triển, dân số chủ yếu tập trung tại các khu vực đô thị. Đồng thời, nhiều ngành công nghiệp và dịch vụ có xu hướng tập trung theo không gian, hình thành các cụm ngành và trung tâm sản xuất, và chính các cụm này trở thành nguồn gốc quan trọng của chuyên môn hóa, trao đổi thương mại và hội nhập kinh tế quốc tế [149].

Khi lý giải những yếu tố quyết định địa điểm tập trung của một hay một nhóm ngành kinh tế nào đó, cách tiếp cận tân cổ điển với các giả thiết về môi trường cạnh tranh hoàn hảo, sản phẩm giống nhau và hiệu suất kinh tế không tăng dần theo quy mô, cho rằng việc xác định vị trí địa lý của một ngành kinh tế mang tính ngoại sinh - nghĩa là điều này lệ thuộc vào lợi thế tự nhiên (như nguồn lực tự nhiên, khí hậu, một số yếu tố sản xuất...). Ngược lại, lý thuyết địa kinh tế mới cho rằng, vị trí địa lý của một ngành được xác định một cách nội sinh - nghĩa là điều này độc lập với lợi thế tự nhiên. Vì các yếu tố sản xuất và doanh nghiệp có thể dịch chuyển và nhờ các mối liên kết đầu vào - đầu ra, nên điều này có thể thúc đẩy hình thành các cụm doanh nghiệp, chuỗi ngành nghề.

Đồng thời, nhiều công trình nghiên cứu gần đây nhấn mạnh rằng phát triển vùng hiệu quả phụ thuộc vào khả năng tích hợp các chính sách kinh tế, xã hội, hạ tầng và môi trường trong một khung thể chế thống nhất. Theo OECD (2009) cho rằng quản trị vùng và cơ chế điều phối đa cấp đóng vai trò then chốt trong việc chuyển hóa tiềm năng không gian thành động lực phát triển thực chất. Theo đó, phát triển vùng không chỉ là vấn đề phân bổ nguồn lực mà còn là vấn đề thiết kế thể chế

và năng lực thực thi chính sách trong không gian vùng [193]. Theo Krugman (1991), sự tương tác giữa lợi suất tăng theo quy mô và chi phí vận tải đóng vai trò then chốt trong việc lý giải hiện tượng tích tụ không gian của các hoạt động kinh tế, dẫn tới sự hình thành các trung tâm phát triển và vùng động lực. Khi chi phí vận tải giảm xuống dưới một ngưỡng nhất định, các lực hướng tâm sẽ gia tăng, thu hút doanh nghiệp, lao động và vốn đầu tư tập trung vào một số địa điểm có quy mô thị trường lớn, qua đó củng cố lợi thế tích tụ và tập trung thêm sự phân hóa không gian kinh tế [167, tr.483-499].

Các nghiên cứu phát triển vùng hiện đại cho rằng sự lan tỏa từ các cực tăng trưởng không đủ để bảo đảm phát triển cân bằng và bền vững giữa các vùng. Thực tiễn cho thấy quá trình liên kết nếu thiếu điều tiết có thể làm gia tăng chênh lệch phát triển, gây ra hiện tượng “thu hút nguồn lực” từ các vùng ngoại vi và làm giảm liên kết vùng. Do đó, nhiều nghiên cứu nhấn mạnh về sự cần thiết của can thiệp chủ động từ phía Nhà nước thông qua các chính sách điều phối vùng, liên kết không gian và phối hợp đa cấp, nhằm khai thác hiệu quả lợi thế tập hợp, đồng thời tăng cường các hiệu ứng lan tỏa phát triển [113, tr.134-152].

Theo cách tiếp cận này, phát triển vùng cần được nhìn nhận là một quá trình đa chiều, không chỉ giới hạn ở tăng trưởng kinh tế, mà còn cả chuyển dịch cơ cấu kinh tế, nâng cao năng suất, phát triển bền vững, bao trùm về môi trường và xã hội. Phát triển vùng đòi hỏi kết hợp hài hòa giữa động lực thị trường và vai trò kiến tạo, điều phối của Nhà nước, nhằm hướng quá trình liên kết không gian theo quỹ đạo phát triển dài hạn, cân bằng và bền vững.

Ở Việt Nam, nghiên cứu về phát triển vùng được thúc đẩy mạnh mẽ trong bối cảnh công cuộc đổi mới kinh tế và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, đặc biệt kể từ khi Đảng và Nhà nước từng bước hình thành hệ thống các nghị quyết chuyên đề và quy hoạch tổng thể về phát triển vùng nhằm khắc phục những hạn chế của mô hình phát triển phân tán theo địa giới hành chính. Các văn kiện quan trọng của Đảng đã xác định phát triển vùng là một yêu cầu khách quan của quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, đồng thời là phương thức quan trọng để nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, phát huy lợi thế so sánh và tăng cường năng lực cạnh tranh của nền kinh tế quốc gia trong bối cảnh hội nhập [36].

Trên cơ sở đó, nhiều công trình nghiên cứu trong nước đã tiếp cận vùng như một cấp độ phát triển trung gian giữa quốc gia và địa phương, có vai trò kết nối chiến

lược phát triển vĩ mô với động lực tăng trưởng và lợi ích của từng địa phương cụ thể. Các nghiên cứu chỉ ra rằng mô hình phát triển dựa chủ yếu trên đơn vị hành chính đã bộc lộ nhiều bất cập, dẫn đến tình trạng đầu tư dàn trải, trùng lặp về ngành, nghề, cạnh tranh thu hút nguồn lực không lành mạnh giữa các địa phương và làm suy giảm hiệu quả tổng thể, sức cạnh tranh của nền kinh tế. Trong bối cảnh đó, phát triển vùng là cách để tổ chức lại không gian phát triển theo tư duy kinh tế, thay vì bị chi phối cứng nhắc bởi ranh giới địa giới hành chính.

Nhiều nghiên cứu trong nước đã nhấn mạnh phát triển vùng ở Việt Nam cần được tiếp cận theo hướng tích hợp và tổng hợp; trong đó liên kết không gian, phân theo chức năng kinh tế và cơ chế điều phối vùng giữ vai trò then chốt. Theo cách tiếp cận này, vùng không chỉ là sự tập hợp cơ học của các địa phương mà là một chỉnh thể kinh tế - xã hội có cấu trúc thống nhất, trong đó các địa phương tham gia vào quá trình phân công và phối hợp chức năng trên cơ sở lợi thế so sánh và bổ trợ lẫn nhau. Liên kết không gian và liên kết ngành được coi là nền tảng để hình thành các chuỗi giá trị vùng, các cực tăng trưởng và trục phát triển; qua đó, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và thúc đẩy tăng trưởng bền vững. Bên cạnh đó, nhiều nghiên cứu cũng chỉ ra rằng điểm nghẽn lớn nhất trong phát triển vùng ở Việt Nam hiện nay không chỉ thiếu tiềm năng hay định hướng chiến lược, mà còn yếu ở cơ chế điều phối vùng, thiếu các thiết chế điều phối đủ thẩm quyền và nguồn lực để điều hòa lợi ích giữa các địa phương trong vùng.

Các nghiên cứu lý thuyết trên cho thấy mỗi cách tiếp cận chỉ giải thích được một khía cạnh của liên kết kinh tế vùng. Lý thuyết cực tăng trưởng và trung tâm - ngoại vi làm rõ cơ chế tập trung và lan tỏa, nhưng chưa chỉ ra đầy đủ điều kiện để hiệu ứng lan tỏa thắng thế hiệu ứng hút. Lý thuyết lợi thế cạnh tranh và cụm ngành giải thích vai trò của chuyên môn hóa, cạnh tranh và ngoại ứng tập trung, song thường giả định rằng mạng lưới doanh nghiệp và môi trường thể chế đã đủ khả năng phối hợp. Tiếp cận chuỗi giá trị đi sâu vào quan hệ giữa các doanh nghiệp và cơ chế phân phối giá trị, nhưng ít xử lý vấn đề điều phối giữa các chính quyền địa phương. Địa kinh tế mới lượng hóa tốt quan hệ giữa quy mô thị trường, chi phí vận tải và phân bố hoạt động kinh tế, song không thay thế được phân tích thể chế và hành vi chủ thể. Vì vậy, mức độ liên kết kinh tế vùng không chỉ từ sự gần nhau về địa lý, quy mô hạ tầng hoặc tốc độ tăng trưởng mà cần xem xét đồng thời khả năng phối hợp chính sách, mức độ kết nối các dòng chảy kinh tế và quan hệ sản xuất thực tế giữa doanh nghiệp.

1.2. NGHIÊN CỨU VỀ NỘI DUNG, HÌNH THỨC LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG

1.2.1. Về khái niệm, nội hàm của liên kết kinh tế trong phát triển vùng

Khái niệm về liên kết kinh tế vùng được hình thành và phát triển cùng với tiến trình nghiên cứu về phát triển vùng trong kinh tế học không gian từ giữa thế kỷ XX. Một trong những nền tảng lý thuyết quan trọng nhất là nghiên cứu của Perroux (1950), trong đó, tác giả đưa ra khái niệm cực tăng trưởng và nhấn mạnh rằng phát triển vùng không diễn ra một cách đồng đều mà dựa trên sự lan tỏa từ các trung tâm kinh tế có sức hút mạnh [213, tr.89-104]. Theo Perroux lý giải rằng sự lan tỏa tăng trưởng chỉ có thể xảy ra khi giữa các không gian tồn tại các mối liên kết kinh tế thực chất, bao gồm liên kết theo chuỗi cung ứng, dòng hàng hóa, dịch vụ và các yếu tố sản xuất. Do đó, liên kết kinh tế vùng có vai trò quan trọng trong việc tạo lan tỏa động lực tăng trưởng từ trung tâm ra ngoại vùng.

Hirschman (1958) đã kế thừa và mở rộng cách tiếp cận này bằng việc phát triển khái niệm liên kết ngược và liên kết xuôi trong quá trình liên kết phát triển kinh tế vùng. Theo Hirschman, liên kết kinh tế giữa các ngành và các chủ thể kinh tế hình thành thông qua nhu cầu đầu vào và đầu ra của sản xuất, tạo nên một mạng lưới liên kết kinh tế đa chiều trong không gian phát triển kinh tế [156]. Điểm quan trọng trong cách tiếp cận của Hirschman là liên kết kinh tế vừa là kết quả vừa là điều kiện thúc đẩy phát triển, và mức độ liên kết kinh tế phản ánh khả năng tích hợp không gian kinh tế trong một vùng. Cách tiếp cận này giúp xem xét liên kết kinh tế vùng không chỉ dưới góc độ địa lý mà còn dưới góc độ chức năng, khi các dòng chảy kinh tế di chuyển giữa các địa phương trong cùng một hệ thống sản xuất kinh doanh.

Boudeville (1966) phát triển lý thuyết vùng kinh tế bằng cách nhấn mạnh vai trò quyết định của không gian kinh tế trong hình thành liên kết kinh tế vùng. Theo ông, một vùng kinh tế được xác định bởi sự tương tác chặt chẽ giữa các hoạt động sản xuất kinh doanh dựa trên chuyên môn hóa và mối quan hệ phụ thuộc lẫn nhau. Vì vậy, liên kết kinh tế vùng như một cấu trúc kinh tế - chức năng với bản chất không gian kinh tế phản ánh quan hệ giữa các ngành, và cả quá trình tổ chức lại các hoạt động kinh tế trong không gian nhất định. Qua đó, liên kết kinh tế vùng được hiểu là sự kết nối theo chiều sâu giữa các địa phương thông qua cấu trúc ngành, mạng lưới cung ứng và các dòng chảy giao thương trong thương mại [117].

Porter (1998) với lý thuyết cụm ngành (cluster) đã góp phần hình thành cách tiếp cận hiện đại về liên kết kinh tế vùng. Theo đó, liên kết kinh tế vùng xuất hiện từ sự tập trung không gian và tương tác giữa doanh nghiệp, nhà cung ứng, tổ chức nghiên

cứu và chính quyền địa phương. Các mối liên kết này tạo điều kiện chia sẻ hạ tầng, lao động và tri thức, đồng thời thúc đẩy đổi mới sáng tạo. Quan điểm của Porter mở rộng nội hàm liên kết kinh tế vùng từ quan hệ thị trường sang năng lực cạnh tranh tổng thể của vùng. Qua đó, liên kết kinh tế vùng được nhìn nhận như một hệ sinh thái kinh tế dựa trên sự gắn kết giữa các chủ thể trong cùng không gian địa lý phát triển vùng [220].

North (1990) khẳng định vai trò quyết định của thể chế trong hình thành và duy trì liên kết kinh tế vùng. Theo ông, các hoạt động kinh tế chỉ ổn định khi chi phí giao dịch được giảm thiểu và các quy tắc chính thức, phi chính thức hỗ trợ tương tác giữa các chủ thể [189]. Vì vậy, liên kết kinh tế vùng không chỉ phụ thuộc vào điều kiện kinh tế mà còn gắn chặt với môi trường thể chế. Một khuôn khổ thể chế hiệu quả sẽ thúc đẩy sự phối hợp, hợp tác giữa các địa phương và hạn chế cạnh tranh cục bộ. Qua đó, thể chế trở thành nền tảng cơ bản cho liên kết kinh tế vùng lâu dài và bền vững.

Các tổ chức phát triển quốc tế như OECD và UNESCAP đã mở rộng cách tiếp cận liên kết kinh tế vùng theo hướng nhấn mạnh kết nối hạ tầng và hội nhập kinh tế. OECD (2009) xác định liên kết kinh tế vùng là sự phối hợp chính sách, dòng chảy hàng hóa - dịch vụ và kết nối hạ tầng giữa các địa phương nhằm nâng cao năng suất tổng hợp. Trong khi đó, UNESCAP (2015) tiếp cận liên kết kinh tế vùng thông qua các hành lang kinh tế và mạng lưới hạ tầng - logistics. Mức độ liên kết được đo lường bằng khả năng kết nối giao thông, lưu chuyển hàng hóa xuyên biên giới và mức độ đồng bộ hóa chính sách thương mại. Các quan điểm này bổ sung góc nhìn động, nhấn mạnh vai trò của kết nối hạ tầng và thể chế trong cấu thành liên kết kinh tế vùng [242].

Ở Việt Nam, các công trình nghiên cứu về liên kết kinh tế vùng chủ yếu tập trung vào việc làm rõ bản chất, phạm vi và nội hàm của liên kết kinh tế trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội. Nhìn chung, các học giả ở Việt Nam tiếp cận khái niệm liên kết kinh tế vùng từ góc độ kinh tế học không gian, lý thuyết hệ thống và yêu cầu phối hợp phát triển giữa các địa phương trong một không gian lãnh thổ nhất định. Một số công trình trong nước đã hình thành cách tiếp cận tương đối toàn diện về liên kết kinh tế vùng khi xem liên kết vùng là quá trình phối hợp giữa các địa phương trong không gian kinh tế nhằm khai thác lợi thế so sánh, phân công lao động và tối ưu hóa sử dụng tài nguyên. Trần Du Lịch (2013) nhấn mạnh liên kết kinh tế vùng là hình thức hợp tác tự nguyện nhưng tất yếu, trong đó thể chế điều phối giữ vai trò trung tâm. Theo hướng tiếp cận chuỗi giá trị, Nguyễn Văn Bình và cộng sự (2017) coi liên kết kinh tế vùng là sự gắn kết giữa các chủ thể kinh tế thông qua quan hệ đầu

vào - đầu ra, mạng lưới sản xuất và phân bố ngành nghề trong không gian. Ở góc độ thể chế, Phạm Thị Hồng Yến (2018) khẳng định liên kết vùng bao gồm cả liên kết cứng về hạ tầng và liên kết mềm về cơ chế phối hợp chính sách giữa các địa phương.

Ở giác độ kết nối hạ tầng - logistics, theo Viện Chiến lược phát triển (2020), liên kết kinh tế vùng được hình thành dựa trên sự kết nối về giao thông, logistics, cụm công nghiệp và thị trường lao động. Sự liên thông của hệ thống hạ tầng giao thông, cảng biển, cửa khẩu, logistics nội vùng và liên vùng được xem là điều kiện vật chất để các dòng hàng hóa, lao động và vốn luân chuyển thuận lợi, từ đó tạo nền tảng cho các quan hệ kinh tế vùng vận hành hiệu quả.

Tổng hợp các công trình nghiên cứu cho thấy liên kết kinh tế vùng là một khái niệm có nội hàm đa chiều, phản ánh mức độ tích hợp kinh tế theo chiều sâu trong một không gian lãnh thổ thống nhất, bao gồm liên kết sản xuất, thị trường, hạ tầng và thể chế. Các nghiên cứu quốc tế nhấn mạnh liên kết vùng không chỉ là sự hợp tác hành chính giữa các địa phương mà là sự kết nối thực chất của các dòng chảy kinh tế chủ yếu như hàng hóa, dịch vụ, vốn, lao động và tri thức, giữ vai trò cơ chế vận hành cốt lõi của phát triển vùng. Các nghiên cứu trong nước đã vận dụng và điều chỉnh cách tiếp cận này phù hợp với bối cảnh thể chế Việt Nam, coi liên kết kinh tế vùng là quá trình tổ chức lại không gian phát triển theo logic kinh tế nhằm khắc phục tình trạng phân mảnh theo địa giới hành chính, với ba trụ cột nội dung chủ yếu là liên kết thể chế - chính sách, liên kết hạ tầng - logistics và liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị. Sự kết hợp các cách tiếp cận trên giúp Luận án xây dựng khung phân tích liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ, bảo đảm vừa kế thừa lý luận hiện đại, vừa phù hợp với điều kiện thực tiễn của Việt Nam. Đồng thời, các hướng tiếp cận này tạo thành khung nội hàm cơ bản của liên kết kinh tế vùng ở Việt Nam và là nền tảng quan trọng để luận án xây dựng khung phân tích liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.

1.2.2. Nội dung liên kết kinh tế trong phát triển vùng

1.2.2.1. Về các trụ cột chính trong liên kết kinh tế trong phát triển vùng

Các nghiên cứu quốc tế về phát triển vùng cho thấy nội dung của liên kết kinh tế vùng là một khái niệm đa chiều, phản ánh sự tương tác giữa nhiều yếu tố kinh tế - xã hội trong không gian lãnh thổ. Trên nền tảng các lý thuyết kinh tế không gian của Perroux (1955), Boudeville (1966), Friedmann (1966), Krugman (1991) và Porter (1990), các học giả và tổ chức quốc tế đã phát triển hệ thống nội dung phân

tích liên kết kinh tế vùng theo nhiều cách tiếp cận khác nhau. Mặc dù cách phân loại có thể khác nhau tùy theo mục tiêu nghiên cứu, tuy nhiên phần lớn các công trình đều tập trung vào những trụ cột cốt lõi phản ánh các điều kiện, lợi thế và cơ chế giúp các địa phương hợp tác, lan tỏa lợi ích kinh tế trong phát triển vùng.

OECD (2009; 2013) tiếp cận nội dung liên kết vùng theo cấu trúc “đa tầng”, trong đó nhấn mạnh ba nhóm nội dung: liên kết thể chế - chính sách giữa các cấp quản trị; liên kết hạ tầng và kết nối vật chất; và liên kết kinh tế - sản xuất giữa các vùng. OECD cho rằng sự phối hợp giữa các địa phương chỉ hiệu quả khi các quy hoạch phát triển, chính sách đầu tư, hạ tầng giao thông và chuỗi cung ứng được điều phối thống nhất. Đây cũng là cách tiếp cận được sử dụng rộng rãi trong đánh giá hiệu quả liên kết kinh tế vùng ở châu Âu, Bắc Mỹ và Đông Á [195].

World Bank (2009; 2020) xác định liên kết kinh tế vùng dựa trên ba nhóm yếu tố: thể chế và cơ chế hợp tác liên địa phương; kết nối hạ tầng giao thông - logistics; và liên kết thương mại - sản xuất giữa doanh nghiệp trong vùng. Các yếu tố này hình thành một “không gian kinh tế tích hợp”. Trong không gian đó, các địa phương chia sẻ lợi thế thay vì cạnh tranh thuần túy. Liên kết vùng qua đó góp phần nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực và năng suất tổng hợp. WB cũng nhấn mạnh rằng thiếu liên kết thể chế vùng là nguyên nhân quan trọng dẫn đến thất bại của nhiều mô hình hợp tác, liên kết vùng [252].

UNESCAP (2015) khi nghiên cứu các hành lang kinh tế ở châu Á đã xác định liên kết vùng gồm ba nhóm nội dung cơ bản. Thứ nhất là các cơ chế chính sách và điều phối liên vùng. Thứ hai là kết nối hạ tầng đa phương thức giữa đường bộ, đường sắt, cảng biển và cửa khẩu. Thứ ba là mạng lưới doanh nghiệp cùng tham gia sản xuất - thương mại trong hành lang. Các kết quả phân tích cho thấy những hành lang thành công gắn liền với sự phối hợp chặt chẽ trong quy hoạch giao thông, cải cách thủ tục biên mậu và liên kết doanh nghiệp vào chuỗi cung ứng chung [241].

Ở góc độ học thuật, các nghiên cứu của Michael Porter (1990), Masahisa Fujita, Paul Krugman & Anthony Venables (1999), Vernon Henderson (1974) và Alfred Marshall (1890) cho thấy liên kết vùng gắn chặt với sự hình thành các cụm ngành, chuỗi giá trị và mạng lưới doanh nghiệp. Các công trình này nhấn mạnh vai trò trung tâm của liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị trong phân tích liên kết vùng. Doanh nghiệp được xem là tác nhân trực tiếp tạo ra các dòng chảy hàng hóa, dịch vụ, tri thức và công nghệ. Thông qua liên kết chuỗi giá trị - doanh nghiệp, các địa

phương có thể phân bổ chức năng sản xuất hợp lý, khai thác hiệu quả lợi thế so sánh và tham gia sâu hơn vào mạng lưới sản xuất rộng lớn.

Ở Việt Nam, các công trình nghiên cứu về liên kết kinh tế vùng tiếp cận nội dung liên kết từ nhiều chiều cạnh, phản ánh sự đa dạng trong cách hiểu và đo lường mức độ gắn kết giữa các địa phương. Trong hơn hai thập niên qua, các học giả Việt Nam đưa ra nhiều khung khái niệm khác nhau, nhấn mạnh các yếu tố từ thể chế, hạ tầng, sản xuất đến thị trường và nguồn lực.

Một hướng tiếp cận nổi bật coi liên kết thể chế - quản trị là nền tảng chi phối toàn bộ quá trình liên kết kinh tế vùng. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020) cho rằng liên kết vùng về bản chất là sự phối hợp chính sách và điều phối chiến lược giữa các địa phương nhằm khắc phục tình trạng phân mảnh theo địa giới hành chính. Các nghiên cứu của Viện Chiến lược Phát triển nhấn mạnh trụ cột thể chế - chính sách như dạng “liên kết mềm”, giữ vai trò quyết định trong vận hành các dòng chảy kinh tế vùng.

Một nhóm nghiên cứu trong nước tiếp cận liên kết kinh tế vùng từ góc độ kết nối hạ tầng và logistics, coi đây là trụ cột vật chất của quá trình liên kết. Trần Kim Chung và Đinh Trọng Thịnh (2017) cho rằng kết cấu hạ tầng liên vùng, bao gồm giao thông, logistics và hạ tầng thông tin, tạo ra “khung vật chất” quyết định khả năng lưu chuyển hàng hóa - dịch vụ giữa các địa phương. Các nghiên cứu của Bộ Giao thông vận tải (2020) cũng nhấn mạnh các hành lang giao thông như một dạng “liên kết cứng”, đóng vai trò nền tảng cho phân công lao động liên vùng, mở rộng thị trường và hình thành các cực tăng trưởng. Theo cách tiếp cận này, liên kết hạ tầng - logistics được xem là điều kiện tiên quyết để các hình thức liên kết sản xuất và thị trường có thể tham gia phát triển.

Một hướng tiếp cận khác nhấn mạnh liên kết sản xuất - doanh nghiệp - chuỗi giá trị như nội dung cốt lõi của liên kết vùng. Các nghiên cứu của CIEM (2021) coi doanh nghiệp là chủ thể trực tiếp thực thi liên kết vùng thông qua các quan hệ cung ứng đầu vào - đầu ra, phân bổ sản xuất theo không gian và hình thành cụm ngành. Theo quan điểm này, liên kết kinh tế vùng không chỉ là sự kết nối lãnh thổ mà là quá trình tổ chức lại chuỗi giá trị ở quy mô vùng. Do đó, liên kết kinh tế vùng được hiểu là sự đan xen của các dòng chảy hàng hóa, lao động và dịch vụ giữa các doanh nghiệp - chuỗi giá trị trong vùng và giữa vùng với bên ngoài.

Một số tác giả trong nước đã mở rộng nội dung liên kết vùng sang nhiều chiều cạnh như liên kết thị trường, lao động - dân cư, tài chính, khoa học - công nghệ và môi trường. Viện Chiến lược Phát triển (2020) đề xuất cấu trúc liên kết

vùng gồm liên kết sản xuất, thương mại, lao động, đô thị, môi trường và xã hội, trong khi các nghiên cứu khác nhấn mạnh liên kết quy hoạch, đầu tư công, văn hóa - du lịch và an sinh xã hội.

Tuy nhiên, khi đối chiếu các khung tiếp cận khác nhau, có thể nhận thấy phần lớn các hệ thống phân loại đều tập trung vào ba nhóm nội dung trung tâm là: i) Thứ nhất là *liên kết thể chế - chính sách*, phản ánh cấu trúc quản trị vùng và khả năng phối hợp giữa các địa phương; ii) Thứ hai là *liên kết hạ tầng - logistics*, thể hiện mức độ kết nối vật chất bảo đảm cho các dòng chảy kinh tế vận hành; iii) Thứ ba là *liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị*, phản ánh sự tương tác kinh tế thực giữa các chủ thể sản xuất - kinh doanh trong vùng. Ba nhóm nội dung này tạo thành khung phân tích cốt lõi trong nghiên cứu liên kết kinh tế vùng ở Việt Nam.

Ba trụ cột này được nhấn mạnh xuyên suốt trong các báo cáo liên kết vùng của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020), Viện Chiến lược phát triển (2010, 2020), các nghiên cứu của CIEM (2017-2021) và các công trình nghiên cứu khoa học khác. Đây cũng là ba nhóm nội dung có khả năng đo lường, đánh giá được bằng chỉ số định lượng và phù hợp để phân tích hiệu quả liên kết kinh tế vùng ở cấp tỉnh.

Tổng hợp các nghiên cứu cho thấy nội dung liên kết kinh tế vùng thường được cấu trúc xoay quanh ba trụ cột chính. Trụ cột thứ nhất là *liên kết thể chế - chính sách*, bao gồm các cơ chế điều phối, quản trị liên vùng, khuôn khổ pháp lý chung và phân bổ quyền lực giữa các cấp chính quyền. Trụ cột thứ hai là *liên kết hạ tầng - logistics*, phản ánh mức độ kết nối vật chất giữa các địa phương, nhất là hệ thống giao thông, logistics, cảng biển, cửa khẩu và hạ tầng số. Trụ cột thứ ba là *liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị*, thể hiện sự tương tác giữa các chủ thể sản xuất - kinh doanh, các cụm ngành, doanh nghiệp dẫn dắt và các mối quan hệ đầu vào - đầu ra trong toàn vùng. Ba trụ cột này có quan hệ phụ thuộc lẫn nhau, trong đó: thể chế vùng định hướng và điều phối hợp tác; hạ tầng - logistics tạo điều kiện vật chất cho dòng chảy kinh tế; và liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị chuyển hóa các điều kiện đó thành năng lực cạnh tranh vùng. Do vậy, xét về phương diện nội dung phân tích, ba trụ cột này là nền tảng cơ bản và toàn diện để đánh giá liên kết kinh tế trong phát triển vùng, phù hợp với bối cảnh nghiên cứu.

1.2.2.2. Liên kết thể chế - chính sách

Trong các nghiên cứu quốc tế, liên kết thể chế - chính sách được xem là nền tảng quyết định mức độ hợp tác và hiệu quả phối hợp giữa các địa phương trong một vùng kinh tế. Douglass North (1990) cho rằng thể chế là tập hợp các quy tắc

chính thức và phi chính thức chi phối động cơ và hành vi của các chủ thể kinh tế. Thể chế hiệu quả giúp giảm chi phí giao dịch, gia tăng lòng tin và thúc đẩy hợp tác liên vùng. Ngược lại, thể chế yếu hoặc phân mảnh làm gia tăng chi phí hợp tác và khuyến khích các địa phương theo đuổi lợi ích cục bộ [189]. Cách tiếp cận này có ý nghĩa quan trọng khi phân tích các vùng đa dạng về địa lý và quản trị như vùng Bắc Trung Bộ, nơi thiếu thể chế điều phối vùng là rào cản lớn đối với liên kết kinh tế.

OECD (2009; 2013) nhấn mạnh vai trò của quản trị đa cấp (multi-level governance) trong thúc đẩy liên kết và phát triển vùng, thông qua sự phối hợp giữa trung ương, cấp vùng và các địa phương. Theo OECD, liên kết vùng chỉ hiệu quả khi các cấp chính quyền có sự tương thích trong quy hoạch, điều phối đầu tư và thiết kế chính sách. Sự thiếu liên thông thể chế dẫn đến cạnh tranh chính sách nội vùng, trùng lặp đầu tư công và phân bổ nguồn lực kém hiệu quả [195]. Vì vậy, nhiều quốc gia đã thiết lập các thiết chế, thể chế vùng như hội đồng vùng, ban điều phối vùng và quỹ phát triển vùng. Điều này khẳng định vai trò then chốt của thể chế trong điều phối vùng, đặc biệt đối với các vùng có cấu trúc kinh tế tương đồng và phụ thuộc lẫn nhau.

World Bank (2009, 2020) tiếp cận liên kết thể chế trong phát triển vùng thông qua khái niệm thể chế chia sẻ. Theo đó, các vùng có nhiều đơn vị hành chính tham gia thường đối mặt với nguy cơ phân mảnh quản trị và thiếu thống nhất chiến lược phát triển. Để khắc phục, World Bank đề xuất thiết lập các cơ quan điều phối vùng độc lập, có thẩm quyền trong quy hoạch, đầu tư và điều phối hạ tầng. Các thể chế này thúc đẩy chia sẻ dữ liệu và xử lý các vấn đề liên vùng như: logistics, môi trường và chuỗi giá trị. Cách tiếp cận này nhấn mạnh vai trò của liên kết thể chế trong bảo đảm phối hợp hiệu quả giữa các địa phương, đặc biệt đối với các vùng có mức độ tương tác kinh tế cao. Qua đó, giúp bảo đảm sự gắn kết chính sách và phối hợp hiệu quả giữa các tỉnh, thành phố, đặc biệt đối với các vùng có sự phối hợp mạnh về hạ tầng, thương mại và chuỗi giá trị như vùng Bắc Trung Bộ.

Kinh nghiệm của Liên minh châu Âu (EU) được xem là mô hình tiêu biểu điều phối vùng dựa trên thể chế đa tầng. EU đã thiết lập một khung pháp lý tương đối hoàn chỉnh cho hợp tác vùng thông qua các thiết chế như Ủy ban vùng châu Âu và các chương trình hợp tác lãnh thổ châu Âu. Thông qua các cơ chế này, các địa phương và vùng lãnh thổ được tạo điều kiện phối hợp trong những lĩnh vực then chốt như phát triển hạ tầng giao thông liên vùng, bảo vệ môi trường, khoa học -

công nghệ và tổ chức chuỗi cung ứng xuyên biên giới [130]. Đồng thời, các quỹ hỗ trợ vùng giúp phân bổ nguồn lực theo mục tiêu phát triển chung, góp phần hạn chế cạnh tranh trong nội vùng. Mô hình của EU cho thấy hợp tác vùng chỉ bền vững khi được bảo đảm bởi khung thể chế chung và cơ chế tài chính, nguồn lực vùng phù hợp.

UNESCAP (2015) nhấn mạnh vai trò quyết định của cơ chế điều phối thể chế - chính sách đối với sự vận hành của các hành lang kinh tế xuyên biên giới ở châu Á, điển hình như: Hành lang Đông - Tây và Hành lang Bắc - Nam. Theo UNESCAP, các hành lang này chỉ phát huy hiệu quả khi có sự thống nhất về chính sách thương mại, quản lý cửa khẩu, kết nối hạ tầng logistics và tiêu chuẩn kỹ thuật giữa các địa phương và các quốc gia liên quan. Sự thiếu đồng bộ về thể chế làm gia tăng chi phí giao dịch và làm suy giảm hiệu quả kết nối vật chất. Điều này cho thấy liên kết thể chế - chính sách là điều kiện nền tảng đối với các hệ thống kinh tế liên vùng có mức độ liên thông cao. Cách tiếp cận này đặc biệt phù hợp khi phân tích liên kết vùng Bắc Trung Bộ trong mối quan hệ với các cửa khẩu và hành lang kinh tế quốc tế.

Ở Việt Nam, các công trình nghiên cứu cho thấy *liên kết thể chế - chính sách* được xem là nội dung chủ yếu của liên kết kinh tế vùng, bởi thể chế quyết định cách thức hợp tác, phối hợp giữa các địa phương trong phân bổ nguồn lực và điều phối phát triển không gian. Nhiều nghiên cứu cho rằng thể chế chính là “điểm nghẽn cơ bản” làm hạn chế liên kết vùng, đồng thời cũng là trọng tâm để tháo gỡ sự phân mảnh trong quản lý lãnh thổ. Theo đó, một hướng tiếp cận nổi bật trong các nghiên cứu trong nước coi liên kết thể chế là điều kiện “mềm” nhưng mang tính quyết định đối với hình thành và vận hành liên kết vùng. Trần Du Lịch (2013) cho rằng do các địa phương có mục tiêu phát triển khác nhau, liên kết vùng chỉ có thể hình thành khi tồn tại một cơ chế điều phối chung nhằm thống nhất mục tiêu, quy hoạch và chính sách, qua đó hạn chế cạnh tranh và xung đột lợi ích. Nguyễn Thị Hồng (2018) và Phạm Thị Hồng Yến (2018), khi chỉ ra tình trạng “phân mảnh thể chế” là rào cản lớn đối với liên kết kinh tế vùng ở Việt Nam.

Ở góc độ quy hoạch, Viện Chiến lược Phát triển (2010, 2020) nhấn mạnh rằng thiếu tích hợp quy hoạch giữa các tỉnh dẫn đến trùng lặp đầu tư, phá vỡ phân công lao động liên vùng và làm suy giảm hiệu quả hành lang kinh tế. Việc nhiều địa phương theo đuổi các chiến lược phát triển tương đồng đã tạo ra cạnh tranh ngang cấp thay vì bổ trợ lẫn nhau. Do đó, liên kết thể chế vùng cần hướng tới tích hợp quy hoạch, phân vai hợp lý và tối ưu hóa không gian kinh tế của toàn vùng.

Một nhóm nghiên cứu khác tiếp cận liên kết thể chế dưới góc độ phân cấp và phối hợp quản trị vùng. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020) chỉ ra rằng trong mô hình quản lý hiện hành, chức năng và thẩm quyền của chính quyền vùng chưa được xác lập rõ ràng; các hội đồng vùng chủ yếu mang tính tư vấn, thiếu quyền quyết định và cơ chế ràng buộc. Khoảng trống thể chế này khiến liên kết vùng phụ thuộc nhiều vào tính tự nguyện của các địa phương và thiếu cam kết thực thi. Các nghiên cứu của Lê Xuân Bá và CIEM (2021) cũng nhấn mạnh hạn chế của thể chế tài chính vùng, như thiếu cơ chế chia sẻ nguồn thu, quỹ phát triển vùng và các công cụ kinh tế hỗ trợ hợp tác liên tỉnh trong đầu tư và cung ứng dịch vụ công.

Bên cạnh đó, một số nghiên cứu gần đây mở rộng nội dung liên kết thể chế sang dữ liệu, chuyển đổi số và quản trị hiện đại. Viện Chiến lược Phát triển (2020) đề xuất xây dựng hệ thống thông tin vùng dùng chung, bao gồm dữ liệu về quy hoạch, đầu tư, logistics, dân cư và thị trường lao động. Các nền tảng dữ liệu này được xem là cơ sở để nâng cao hiệu quả điều phối, giảm chi phí giao dịch thông tin và tạo điều kiện cho doanh nghiệp tiếp cận thị trường liên vùng. Cách tiếp cận này phù hợp với xu hướng quốc tế, song vẫn còn mới trong nghiên cứu và thực tiễn ở Việt Nam.

Một hướng tiếp cận khác khẳng định vai trò của chính sách phát triển theo chuỗi giá trị và cụm ngành, coi đây là công cụ điều phối mềm giữa các địa phương. Đồng thời, các chính sách đồng bộ hóa tiêu chuẩn, hỗ trợ đổi mới sáng tạo, phát triển cụm ngành theo vùng hoặc liên vùng giúp tạo nên “khung thể chế kinh tế” để doanh nghiệp hợp tác, gắn kết hiệu quả hơn với nhau. Thay vì điều phối hành chính, liên kết kinh tế vùng được thúc đẩy thông qua chính sách kinh tế khuyến khích doanh nghiệp liên kết trong tham gia vào chuỗi giá trị.

Tổng hợp các nghiên cứu trên, có thể thấy liên kết thể chế - chính sách là trụ cột quan trọng tạo điều kiện cho phối hợp liên vùng về quy hoạch, đầu tư công, hạ tầng, thương mại và logistics; bởi chính nó quyết định cơ chế ra quyết định, mức độ phối hợp, phương thức quản trị và khả năng tích hợp nguồn lực. Đây là những yếu tố có giá trị tham chiếu quan trọng đối với việc phân tích và đề xuất giải pháp tăng cường liên kết thể chế - chính sách ở các quốc gia.

1.2.2.3. Liên kết hạ tầng - logistics

Liên kết hạ tầng - logistics là một trong những trụ cột quan trọng nhất của liên kết kinh tế vùng, bởi hạ tầng giao thông, vận tải và logistics quyết định khả năng lưu thông hàng hóa, dịch vụ và lao động giữa các địa phương. Các nghiên cứu quốc tế đều nhấn mạnh rằng mức độ kết nối hạ tầng giữa các vùng, địa phương là

điều kiện tiên quyết cho các hoạt động kinh tế liên vùng và cho phép hình thành không gian kinh tế thống nhất.

UNESCAP (2015) xác định hạ tầng logistics đa phương thức, bao gồm đường bộ, đường sắt, cảng biển, cảng cạn và cửa khẩu, là nền tảng của khả năng kết nối kinh tế vùng. Theo đó, hiệu quả kết nối không chỉ phụ thuộc vào quy mô hạ tầng mà còn vào mức độ liên thông giữa các phương thức vận tải và sự hài hòa hóa chính sách giữa các địa phương [241]. UNESCAP (2019) phân biệt rõ giữa “kết nối cứng” và “kết nối mềm” trong liên kết logistics vùng. Kết nối cứng gắn với hạ tầng vật chất, trong khi kết nối mềm liên quan đến thủ tục thương mại, quản lý cửa khẩu, cơ chế liên vận và chia sẻ dữ liệu. Nghiên cứu cho thấy thiếu kết nối mềm là nguyên nhân khiến vùng có hạ tầng phát triển vẫn chịu chi phí logistics cao và năng lực cạnh tranh thấp [245].

Ngân hàng châu Á đã tiếp cận liên kết hạ tầng vùng qua khái niệm hành lang kinh tế (economic corridors), coi đây là không gian kinh tế tích hợp chứ không đơn thuần là tuyến giao thông. Theo ADB, hành lang kinh tế gắn kết hạ tầng vận tải, thương mại và đầu tư nhằm thúc đẩy phát triển vùng. Các nghiên cứu về Hành lang Đông - Tây và Hành lang Bắc - Nam nhấn mạnh vai trò của phối hợp liên vùng trong đầu tư hạ tầng, tiêu chuẩn kỹ thuật và vận hành logistics. Đồng thời, cải cách thủ tục thương mại và vận tải xuyên biên giới được xem là yếu tố then chốt nâng cao hiệu quả. Hành lang kinh tế chỉ phát huy tác dụng khi các địa phương có tầm nhìn phát triển thống nhất và chính sách hỗ trợ đồng bộ [101; 102].

Trong góc độ học thuật, lý thuyết về kết nối của Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois và Brian Slack (2009) đưa ra khung phân tích quan trọng cho đánh giá liên kết vùng [225]. Theo các tác giả, kết nối logistics bao gồm ba thành tố: kết nối hạ tầng, kết nối thể chế và kết nối tác nghiệp. Kết nối hạ tầng phản ánh mức độ liên thông giữa các phương thức vận tải. Kết nối thể chế thể hiện sự đồng bộ của các quy định về thương mại, vận tải và thủ tục hải quan, trong khi kết nối tác nghiệp phản ánh hiệu quả vận hành dịch vụ logistics. Cách tiếp cận này cho thấy liên kết hạ tầng - logistics là sự kết hợp tổng thể giữa mạng lưới vật chất, thể chế và vận hành [225].

Trong các nghiên cứu phát triển là Kumar & Wilson (2000) và Stone (2008) đã sử dụng mô hình hành lang logistics là chuỗi kết nối giữa các nút như cảng biển, khu công nghiệp, trung tâm logistics, cửa khẩu và các tuyến vận tải liên vùng, nhằm tối ưu hóa dòng chảy hàng hóa và giảm chi phí vận tải [169]. Các nghiên cứu cho

thấy sự thiếu đồng bộ về hạ tầng và quản trị liên vùng làm suy giảm hiệu quả logistics và mức độ liên kết kinh tế. ESCAP (2021) tổng hợp ba nội dung cốt lõi của liên kết hạ tầng - logistics gồm: liên kết hạ tầng giao thông liên vùng; liên kết logistics và vận tải đa phương thức; và cơ chế điều phối chính sách giữa các địa phương. Theo đó, các vùng kinh tế chỉ phát huy hiệu quả khi có mạng lưới hạ tầng liên thông gắn với cơ chế vận hành logistics phù hợp với nhu cầu doanh nghiệp và chuỗi giá trị.

Ở Việt Nam, các nghiên cứu về liên kết hạ tầng - logistics được xem là một trong những trụ cột quan trọng của liên kết kinh tế vùng bởi đây là điều kiện vật chất bảo đảm cho sự vận hành của các dòng chảy hàng hóa, dịch vụ, lao động và đầu tư giữa các địa phương. Các nghiên cứu đều khẳng định rằng không thể có liên kết vùng hiệu quả nếu hệ thống hạ tầng giao thông, logistics và các dịch vụ hỗ trợ không được kết nối liên thông và đồng bộ. Vì vậy, liên kết hạ tầng - logistics được xem là “liên kết cứng”, đóng vai trò tạo cơ sở nền tảng cho liên kết sản xuất, liên kết thị trường và liên kết thể chế vận hành trong liên kết kinh tế vùng.

Một nhóm nghiên cứu trong nước tiếp cận liên kết vùng từ góc độ kết cấu hạ tầng giao thông và logistics như nền tảng vật chất của liên kết kinh tế. Bộ Giao thông vận tải (2020) cho rằng các hành lang giao thông liên vùng, bao gồm quốc lộ, cao tốc, đường ven biển, đường sắt, cảng biển và sân bay, đóng vai trò “trục xương sống” kết nối các trung tâm sản xuất - phân phối - tiêu dùng và lan tỏa lợi ích từ các cực tăng trưởng. Trần Kim Chung và Đinh Trọng Thịnh (2017) khẳng định mạng lưới giao thông liên thông là điều kiện để giảm chi phí vận tải và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng vùng. Bên cạnh đó, các nghiên cứu của Viện Chiến lược Phát triển (2020) và CIEM (2021) nhấn mạnh vai trò then chốt của hạ tầng logistics như cảng biển, cảng cạn, kho bãi và cửa khẩu trong kết nối vùng với thị trường trong nước và quốc tế. Theo các tác giả, phát triển chuỗi logistics liên tỉnh là giải pháp quan trọng để nâng cao hiệu quả liên kết sản xuất - thương mại giữa các địa phương.

Một hướng nghiên cứu khác tập trung vào vai trò của hành lang kinh tế và các tuyến kết nối liên vùng. Theo Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020), hành lang kinh tế được hình thành dựa trên sự kết nối của các tuyến hạ tầng chiến lược, từ đó tạo ra dòng chảy thương mại liên tục giữa các địa phương. Các hành lang kinh tế miền Trung, hành lang ven biển vùng Bắc Trung Bộ hay hành lang Đông - Tây đều được phân tích trong cấu trúc không gian quan trọng giúp hình thành liên kết kinh tế liên

tỉnh. Việc hình thành các hành lang này giúp gia tăng năng lực vận tải, phân bổ hợp lý mạng lưới logistics và giúp cho doanh nghiệp mở rộng không gian sản xuất.

Một nhóm nghiên cứu cũng đề cập đến tính đồng bộ và tích hợp quy hoạch hạ tầng như yếu tố quyết định chất lượng liên kết vùng. Viện Chiến lược phát triển (2010, 2020) nhấn mạnh rằng ở Việt Nam, kết cấu hạ tầng thường được quy hoạch theo từng tỉnh, ít có sự phối hợp giữa các địa phương, dẫn đến tình trạng thiếu liên thông, thậm chí trùng lặp, làm giảm hiệu quả đầu tư công. Các nhà nghiên cứu coi điều này là thách thức lớn đối với liên kết hạ tầng - logistics, bởi hạ tầng nếu không được kết nối theo quy mô vùng sẽ không thể phát huy vai trò dẫn dắt của các cực tăng trưởng hay các khu kinh tế.

Các nghiên cứu cho thấy liên kết hạ tầng - logistics là điều kiện thiết yếu cho liên kết kinh tế vùng. Liên kết hạ tầng - logistic giúp giảm chi phí giao dịch, tăng khả năng tiếp cận thị trường và thúc đẩy phân bổ nguồn lực hiệu quả; giúp tối ưu hóa dòng chảy hàng hóa và tạo điều kiện cho doanh nghiệp trong vùng tham gia sâu vào chuỗi giá trị. Vì vậy, liên kết hạ tầng - logistics được xác định là một trong ba trụ cột cơ bản của phân tích liên kết kinh tế trong phát triển vùng. Các hướng tiếp cận này cho thấy hạ tầng đóng vai trò vừa là điều kiện cần của liên kết vùng, vừa là yếu tố thúc đẩy quan hệ sản xuất - thương mại giữa các địa phương.

1.2.2.4. Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị

Trong liên kết kinh tế vùng, liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị là trụ cột quan trọng, do doanh nghiệp là chủ thể trực tiếp tham gia tạo ra các dòng chảy hàng hóa, lao động, vốn và tri thức. Marshall.A (1890) cho rằng sự tập trung địa lý của doanh nghiệp trong các “quận công nghiệp” tạo ra lợi ích lan tỏa thông qua chia sẻ lao động tay nghề, trao đổi tri thức và giảm chi phí giao dịch. Henderson (1974) tiếp tục khẳng định vai trò của hiệu ứng tập trung không gian trong việc nâng cao hiệu quả kinh tế. Các hiệu ứng này đặc biệt rõ nét đối với các ngành sản xuất, chế biến và dịch vụ có mối liên kết chặt chẽ về đầu vào - đầu ra. Qua đó, liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị trở thành nền tảng thúc đẩy liên kết kinh tế vùng theo chiều sâu hơn.

Trong lý thuyết cạnh tranh, Porter (1990) phát triển khái niệm cụm ngành (industrial clusters) nhằm lý giải cơ chế nâng cao năng lực cạnh tranh vùng. Theo đó, cụm ngành bao gồm các doanh nghiệp sản xuất, doanh nghiệp thượng nguồn và hạ nguồn cùng với các tổ chức hỗ trợ như đào tạo, nghiên cứu, tài chính và chính quyền địa phương. Mối quan hệ giữa các chủ thể này hình thành các liên kết đầu

vào - đầu ra, liên kết công nghệ và liên kết tri thức; tạo ra động lực cho đổi mới sáng tạo và tăng giá trị kinh tế. Cách tiếp cận của Porter cho thấy liên kết kinh tế vùng thường vượt qua ranh giới hành chính, hình thành các dòng liên kết liên tỉnh dựa trên cụm ngành.

Từ cuối thập niên 1990, liên kết doanh nghiệp được mở rộng ra phạm vi toàn cầu thông qua lý thuyết chuỗi giá trị toàn cầu (Global Value Chains - GVC). Gary Gereffi, John Humphrey và Timothy Sturgeon (2005) cho rằng chuỗi giá trị là hệ thống các hoạt động sản xuất - dịch vụ xuyên biên giới do doanh nghiệp dẫn dắt điều phối [152, tr.78-104]. Doanh nghiệp trong vùng tham gia chuỗi giá trị bằng cách đảm nhiệm một hoặc một số khâu như sản xuất, logistics hoặc dịch vụ. Các nghiên cứu của Raphael Kaplinsky & Mike Morris (2001) và Gary Gereffi & Karina Fernandez-Stark (2011) nhấn mạnh vai trò của cấu trúc quản trị chuỗi, năng lực nâng cấp doanh nghiệp và hạ tầng logistics [151]. Theo đó, liên kết vùng chỉ thực chất khi doanh nghiệp có khả năng nâng cấp giá trị và tham gia sâu vào mạng lưới sản xuất toàn cầu.

Đồng thời, các phân tích của UNCTAD (2001) cho thấy liên kết doanh nghiệp đóng vai trò then chốt trong lan tỏa từ FDI thông qua truyền bá công nghệ, nâng cao kỹ năng lao động và mở rộng mạng lưới cung ứng nội vùng. Lan tỏa này diễn ra qua ba cơ chế chủ yếu: lan tỏa chuỗi cung ứng, lan tỏa do dịch chuyển lao động và lan tỏa thông qua cạnh tranh - mô phỏng. Qua đó, liên kết doanh nghiệp trở thành cầu nối giữa phát triển vùng với cạnh tranh quốc gia và hội nhập quốc tế. Ở góc độ kinh tế không gian hiện đại, Fujita & Mori (2005) chỉ ra sự hình thành các mạng lưới sản xuất vùng dựa trên tương tác liên vùng giữa doanh nghiệp. Cách tiếp cận này nhấn mạnh vai trò của liên kết sản xuất liên tỉnh, dòng cung ứng và hệ thống logistics trong cấu trúc liên kết kinh tế vùng.

Ở Việt Nam, Trong các nghiên cứu trong nước, liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị được xem là trụ cột quan trọng phản ánh các chủ thể tham gia liên kết kinh tế trong vùng. Nếu liên kết thể chế - chính sách là điều kiện mềm và liên kết hạ tầng - logistics là điều kiện cứng, thì liên kết doanh nghiệp chính là vận hành thực tiễn của liên kết kinh tế vùng, thể hiện qua quan hệ cung ứng đầu vào - đầu ra, hợp tác sản xuất, lan tỏa công nghệ và tổ chức chuỗi giá trị giữa các địa phương. Các nghiên cứu trong nước đều thống nhất rằng doanh nghiệp là chủ thể tạo ra các dòng chảy hàng hóa, lao động, dịch vụ và vốn; do đó, mức độ liên kết doanh nghiệp được coi là thước đo quan trọng của mức độ liên kết kinh tế vùng.

Tiếp cận liên kết doanh nghiệp dưới góc độ mạng lưới sản xuất và quan hệ đầu vào - đầu ra, theo Nguyễn Thị Luyên và Lê Xuân Bá (2017) sự gắn kết giữa các ngành, các doanh nghiệp trong vùng thông qua các quan hệ cung ứng nguyên vật liệu, sản phẩm trung gian và dịch vụ hỗ trợ là cơ sở để hình thành chuỗi giá trị liên tỉnh. Các tác giả cho rằng liên kết kinh tế vùng sẽ mạnh hơn nếu doanh nghiệp trong vùng chia sẻ nền tảng cung ứng, tận dụng chung các nguồn lực đầu vào và mở rộng hợp tác trong sản xuất, chế biến và tiêu thụ. Cách tiếp cận này dựa trên cơ sở lý luận liên kết xuôi - ngược được vận dụng, sử dụng trong bối cảnh tổ chức sản xuất đa dạng của Việt Nam.

Theo CIEM (2021), tiếp cận dựa trên phát triển cụm ngành, chuỗi giá trị và đổi mới sáng tạo coi các cụm ngành liên tỉnh như: dệt may, da giày, chế biến nông sản và du lịch ven biển... là cấu trúc không gian then chốt của liên kết kinh tế vùng. Các cụm này tạo ra mạng lưới doanh nghiệp có liên kết, thúc đẩy trao đổi về hàng hóa, dịch vụ, tiêu chuẩn chất lượng, logistics và đổi mới công nghệ, qua đó hình thành “thị trường vùng” thay vì thị trường phân tán theo tỉnh. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020) nhấn mạnh vai trò của chuyển đổi số và các nền tảng kết nối doanh nghiệp trong thúc đẩy liên kết kinh tế vùng. Các nền tảng số giúp doanh nghiệp liên thông cung - cầu, chia sẻ thông tin thị trường và tham gia thương mại điện tử liên vùng. Một số nghiên cứu trong nước tiếp cận liên kết doanh nghiệp thông qua lan tỏa công nghệ và nâng cấp chuỗi giá trị. Bên cạnh đó, CIEM (2021) nhấn mạnh vai trò của doanh nghiệp dẫn dắt, đặc biệt là doanh nghiệp lớn và FDI, trong việc tổ chức chuỗi cung ứng và hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia mạng lưới sản xuất. Các doanh nghiệp này có khả năng mở rộng chuỗi giá trị vượt qua ranh giới hành chính, hình thành các liên kết sản xuất liên tỉnh. Qua đó, liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị được xem là kênh tác động trực tiếp và hiệu quả nhất tới tăng trưởng năng suất vùng.

Một hướng nghiên cứu khác tập trung vào liên kết trong tiêu thụ sản phẩm và phát triển thị trường vùng. Bộ Công Thương (2019) cho rằng phát triển thị trường chung trong vùng - đặc biệt trong nông sản, thủy sản và hàng tiêu dùng - là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp gắn kết bền vững với nhau. Liên kết thị trường liên tỉnh giúp hình thành hệ thống phân phối vùng, tăng quy mô thị trường và nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trong và ngoài vùng.

Tổng hợp các nghiên cứu cho thấy cho thấy liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị được nhìn nhận theo các chiều cạnh chính: quan hệ sản xuất đầu vào - đầu ra, phát triển cụm ngành liên tỉnh, lan tỏa công nghệ, vai trò dẫn dắt, liên kết thị trường

và chuyển đổi số trong mạng lưới doanh nghiệp. Những chiều cạnh này đều nhấn mạnh vai trò của doanh nghiệp như chủ thể trực tiếp tạo ra liên kết kinh tế vùng. Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị gồm ba nội dung chính: i) Liên kết đầu vào - đầu ra giữa các doanh nghiệp; ii) Liên kết theo cụm ngành và mạng lưới sản xuất; iii) Liên kết chuỗi giá trị từ phạm vi địa phương đến phạm vi toàn cầu. Đây là trụ cột quan trọng trong phân tích liên kết kinh tế vùng vì doanh nghiệp là chủ thể tạo ra dòng chảy hàng hóa và giá trị gia tăng.

1.3. NGHIÊN CỨU VỀ CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG

Các nghiên cứu trong và ngoài nước đều thống nhất rằng liên kết kinh tế trong phát triển vùng là một hiện tượng kinh tế - không gian phức hợp, chịu tác động đồng thời của nhiều nhóm yếu tố có mối quan hệ tương tác lẫn nhau. Liên kết kinh tế vùng không hình thành một cách tự phát mà phụ thuộc vào sự kết hợp giữa điều kiện thể chế, hạ tầng, cấu trúc kinh tế, động lực không gian, nguồn lực con người và các yếu tố xã hội - công nghệ. Trên cơ sở tổng hợp và hệ thống hóa các công trình nghiên cứu tiêu biểu, có thể khái quát sáu nhóm yếu tố chính ảnh hưởng tới liên kết kinh tế trong phát triển vùng, bao gồm: (i) điều kiện tự nhiên và tài nguyên; (ii) trình độ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương; (iii) kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics; (iv) nguồn nhân lực và chất lượng lao động; (v) thể chế - chính sách và cơ chế điều phối vùng; và (vi) doanh nghiệp và chuỗi giá trị.

1.3.1. Các nghiên cứu về điều kiện tự nhiên và tài nguyên

Các nghiên cứu trong kinh tế học cổ điển, kinh tế vùng và kinh tế không gian đều thống nhất rằng điều kiện tự nhiên và tài nguyên là nền tảng khách quan hình thành lợi thế so sánh, qua đó định hướng quá trình chuyên môn hóa và phân bố không gian các hoạt động kinh tế. Trong tác phẩm kinh điển của mình, Ricardo (1817) cho rằng sự khác biệt về điều kiện tự nhiên và nguồn lực giữa các khu vực là cơ sở của phân công lao động và trao đổi, tạo tiền đề cho sự hình thành các môi liên kết kinh tế giữa các không gian sản xuất khác nhau. Trên bình diện không gian vùng, Isard (1956) [190] và Hoover (1975) [158] nhấn mạnh vai trò quyết định của vị trí địa lý và tài nguyên trong việc hình thành cấu trúc liên kết ban đầu giữa các trung tâm kinh tế và khu vực vệ tinh, từ đó tạo ra các dòng lưu chuyển hàng hóa, lao động và vốn trong không gian vùng.

Các tiếp cận hiện đại, tiêu biểu là lý thuyết cực tăng trưởng của Perroux (1955) và cách tiếp cận vùng kinh tế của Boudeville (1966), cho rằng những khu vực sở hữu lợi thế vượt trội về tài nguyên và vị trí thường trở thành các cực phát triển, đóng vai trò hạt nhân trong mạng lưới liên kết vùng. Các cực này không chỉ thu hút nguồn lực mà còn tạo hiệu ứng lan tỏa phát triển sang các khu vực lân cận thông qua các mối liên kết sản xuất, thương mại và dịch vụ. Ngoài ra, các nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới cho thấy những vùng có sự hỗ trợ về điều kiện tự nhiên và tài nguyên giữa các tiểu vùng, chẳng hạn như sự kết hợp giữa biển - đồng bằng - miền núi hoặc giữa năng lượng - công nghiệp - dịch vụ, thường hình thành các liên kết kinh tế chặt chẽ và hiệu quả hơn so với các vùng có cấu trúc tài nguyên tương đồng và cạnh tranh trực tiếp [252; 256] (World Bank, 2009; World Bank, 2019).

Trong bối cảnh Việt Nam, nhóm nghiên cứu về kinh tế vùng và liên kết vùng đã tiếp cận khá sớm vai trò của điều kiện tự nhiên và tài nguyên đối với cấu trúc phát triển và liên kết không gian. Nguyễn Văn Nam (2014) cho rằng sự phân hóa rõ nét về điều kiện tự nhiên giữa các vùng và tiểu vùng ở Việt Nam là cơ sở quan trọng hình thành các mô hình chuyên môn hóa theo không gian, đồng thời tạo tiềm năng cho liên kết kinh tế nếu được tổ chức và điều phối phù hợp. Trần Đình Thiên (2018) nhấn mạnh rằng lợi thế tài nguyên, đặc biệt là tài nguyên biển, vị trí cửa ngõ giao thương và hành lang kinh tế, có vai trò quyết định trong việc hình thành các trục phát triển và liên kết vùng ở Việt Nam.

Ở góc độ thể chế và chính sách phát triển vùng, Lê Xuân Bá (2020) chỉ ra rằng sự đa dạng về điều kiện tự nhiên giữa các tiểu vùng là tiền đề quan trọng để xây dựng các mô hình liên kết theo hành lang kinh tế và chuỗi giá trị ngành; tuy nhiên, nếu thiếu cơ chế điều phối vùng đủ mạnh, lợi thế tài nguyên dễ bị khai thác manh mún theo địa giới hành chính, làm gia tăng cạnh tranh cục bộ giữa các địa phương. Các nghiên cứu của CIEM cũng cho thấy trong nhiều trường hợp, tài nguyên thiên nhiên không trở thành động lực liên kết kinh tế vùng mà thậm chí còn làm sâu sắc thêm tình trạng phân mảnh phát triển, do mỗi địa phương theo đuổi chiến lược khai thác riêng, thiếu phối hợp liên vùng.

1.3.2. Các nghiên cứu về trình độ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương

Trình độ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong vùng được xem là nhân tố có ảnh hưởng trực tiếp đến cường độ, chiều sâu và tính bền vững của liên kết kinh tế vùng. Trong tiếp cận kinh tế học phát triển, Myrdal (1957) cho rằng sự chênh lệch về trình độ phát triển giữa các khu vực có thể tạo ra hai xu hướng trái

ngược: hiệu ứng lan tỏa (spread effects), khi khu vực phát triển cao thúc đẩy tăng trưởng của khu vực kém phát triển; và hiệu ứng hút (backwash effects), khi nguồn lực bị hút về các trung tâm phát triển, làm gia tăng phân hóa vùng. Theo quan điểm này, tác động của chênh lệch phát triển tới liên kết kinh tế phụ thuộc lớn vào năng lực tiếp nhận của các địa phương yếu thế và vai trò của cơ chế điều phối vùng.

Hirschman (1958) tiếp cận vấn đề từ góc độ liên kết phát triển, cho rằng các mối liên kết kinh tế chỉ thực sự bền vững khi các khu vực có mức phát triển tương đối phù hợp để hình thành quan hệ bổ sung lẫn nhau trong chuỗi sản xuất và tiêu thụ. Nếu khoảng cách phát triển quá lớn, liên kết kinh tế dễ chuyển hóa thành cạnh tranh bất cân xứng, làm suy yếu động lực hợp tác liên vùng. Các nghiên cứu hiện đại của OECD (2013, 2019) khẳng định rằng sự khác biệt về quy mô nền kinh tế, mức độ đô thị hóa, năng lực khoa học - công nghệ và chất lượng quản trị địa phương có tác động mạnh đến khả năng hợp tác liên vùng. Những vùng có chênh lệch phát triển lớn thường gặp khó khăn trong việc thiết kế và duy trì các liên kết kinh tế cân bằng, dẫn tới xu hướng tập trung lợi ích và nguồn lực vào một số địa phương trung tâm.

Trong bối cảnh ở Việt Nam, vấn đề chênh lệch phát triển giữa các địa phương trong cùng vùng được nhiều công trình nghiên cứu xem là rào cản quan trọng đối với liên kết kinh tế vùng. Nguyễn Văn Nam (2014) cho rằng sự khác biệt về trình độ phát triển kinh tế, kết cấu hạ tầng và năng lực quản trị địa phương khiến các tỉnh khó hình thành các mối liên kết sản xuất - dịch vụ có chiều sâu. Phạm Thị Thu Hà (2016) chỉ ra rằng chênh lệch phát triển vùng làm gia tăng cạnh tranh trong thu hút đầu tư, dẫn tới tình trạng “mạnh ai nấy làm”, làm suy yếu khả năng phối hợp chính sách và liên kết kinh tế.

Từ góc độ thể chế và điều phối phát triển, Vũ Thành Tự Anh (2019) cho rằng sự bất cân xứng về năng lực kinh tế và quản trị giữa các địa phương khiến cơ chế liên kết vùng ở Việt Nam khó vận hành hiệu quả, do thiếu sự đồng thuận về mục tiêu và lợi ích chung. Các báo cáo của CIEM cũng chỉ ra rằng trong nhiều trường hợp, các địa phương có trình độ phát triển cao có xu hướng theo đuổi chiến lược phát triển riêng, trong khi các địa phương kém phát triển thiếu năng lực tham gia sâu vào các chuỗi liên kết liên vùng, làm giảm tính bao trùm và bền vững của liên kết kinh tế vùng.

1.3.3. Các nghiên cứu về kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics

Kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics được xem là điều kiện vật chất then chốt bảo đảm cho các liên kết kinh tế được hiện thực hóa trong không gian vùng.

Trong kinh tế học không gian và kinh tế vùng, các nghiên cứu kinh điển của Isard (1956), Krugman (1991) và Fujita, Krugman & Venables (1999) đều khẳng định rằng chi phí vận tải và mức độ kết nối hạ tầng đóng vai trò quyết định trong việc hình thành các cụm kinh tế, các cực tăng trưởng và mạng lưới liên kết không gian. Việc giảm chi phí giao dịch thông qua hạ tầng giao thông và logistics tạo điều kiện thuận lợi cho lưu chuyển hàng hóa, lao động và vốn giữa các địa phương, từ đó thúc đẩy liên kết kinh tế vùng.

Các nghiên cứu và báo cáo thực nghiệm của World Bank (2009, 2020) và OECD cho thấy chất lượng logistics và khả năng kết nối đa phương thức (đường bộ, đường sắt, cảng biển, hàng không và hạ tầng số) có tác động trực tiếp đến khả năng tham gia chuỗi giá trị liên vùng và toàn cầu. Những vùng có hệ thống hạ tầng và logistics phát triển đồng bộ thường hình thành các liên kết sản xuất - dịch vụ chặt chẽ hơn, trong khi các vùng có hạ tầng liên kết kém phải đối mặt với chi phí giao dịch cao, làm suy giảm sức cạnh tranh và hạn chế chiều sâu của liên kết kinh tế.

Trong bối cảnh Việt Nam, nhiều công trình nghiên cứu chỉ ra rằng hạn chế về kết cấu hạ tầng liên vùng và logistics là một trong những nguyên nhân chủ yếu khiến liên kết kinh tế vùng còn rời rạc và thiếu hiệu quả. Nguyễn Văn Nam (2014) cho rằng sự thiếu đồng bộ trong phát triển hạ tầng giao thông và logistics giữa các tỉnh làm gia tăng chi phí lưu thông, cản trở hình thành các chuỗi liên kết sản xuất liên vùng. Các báo cáo của Ngân hàng Thế giới (2016) và Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020) cũng chỉ ra rằng kết nối hạ tầng giữa các vùng, đặc biệt là kết nối ngang giữa các địa phương trong cùng vùng, còn nhiều hạn chế, làm giảm khả năng khai thác lợi thế bổ trợ và lan tỏa phát triển.

Ở góc độ chuyên ngành, Nguyễn Ngọc Trường (2022) nhấn mạnh rằng hệ thống logistics ở Việt Nam vẫn chủ yếu phát triển theo địa giới hành chính và theo từng địa phương, thiếu các trung tâm logistics vùng và mạng lưới kết nối liên vùng hiệu quả. Điều này khiến chi phí logistics ở Việt Nam ở mức cao so với khu vực, làm suy yếu khả năng tham gia sâu của các địa phương vào chuỗi giá trị liên vùng và toàn cầu. Trần Đình Thiên (2019) cũng cho rằng nếu không có cách tiếp cận hạ tầng theo tư duy vùng và hành lang kinh tế, đầu tư hạ tầng có thể làm gia tăng phân mảnh phát triển, thay vì trở thành động lực thúc đẩy liên kết kinh tế vùng.

1.3.4. Các nghiên cứu về nguồn nhân lực và chất lượng lao động

Kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics được xem là điều kiện vật chất then chốt bảo đảm cho các liên kết kinh tế được hiện thực hóa trong không gian vùng.

Trong kinh tế học không gian và kinh tế vùng, các nghiên cứu kinh điển của Isard (1956), Krugman (1991) và Fujita, Krugman & Venables (1999) đều khẳng định rằng chi phí vận tải và mức độ kết nối hạ tầng đóng vai trò quyết định trong việc hình thành các cụm kinh tế, các cực tăng trưởng và mạng lưới liên kết không gian. Việc giảm chi phí giao dịch thông qua hạ tầng giao thông và logistics tạo điều kiện thuận lợi cho lưu chuyển hàng hóa, lao động và vốn giữa các địa phương, từ đó thúc đẩy liên kết kinh tế vùng.

Các nghiên cứu và báo cáo thực nghiệm của World Bank (2009, 2020) và OECD cho thấy chất lượng logistics và khả năng kết nối đa phương thức (đường bộ, đường sắt, cảng biển, hàng không và hạ tầng số) có tác động trực tiếp đến khả năng tham gia chuỗi giá trị liên vùng và toàn cầu. Những vùng có hệ thống hạ tầng và logistics phát triển đồng bộ thường hình thành các liên kết sản xuất - dịch vụ chặt chẽ hơn, trong khi các vùng có hạ tầng liên kết kém phải đối mặt với chi phí giao dịch cao, làm suy giảm sức cạnh tranh và hạn chế chiều sâu của liên kết kinh tế.

Trong bối cảnh Việt Nam, nhiều công trình nghiên cứu chỉ ra rằng hạn chế về kết cấu hạ tầng liên vùng và logistics là một trong những nguyên nhân chủ yếu khiến liên kết kinh tế vùng còn rời rạc và thiếu hiệu quả. Nguyễn Văn Nam (2014) cho rằng sự thiếu đồng bộ trong phát triển hạ tầng giao thông và logistics giữa các tỉnh làm gia tăng chi phí lưu thông, cản trở hình thành các chuỗi liên kết sản xuất liên vùng. Các báo cáo của Ngân hàng Thế giới (2016) và Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020) cũng chỉ ra rằng kết nối hạ tầng giữa các vùng, đặc biệt là kết nối ngang giữa các địa phương trong cùng vùng, còn nhiều hạn chế, làm giảm khả năng khai thác lợi thế bổ trợ và lan tỏa phát triển. Ở góc độ chuyên ngành, Nguyễn Ngọc Trường (2022) nhấn mạnh rằng hệ thống logistics ở Việt Nam vẫn chủ yếu phát triển theo địa giới hành chính và theo từng địa phương, thiếu các trung tâm logistics vùng và mạng lưới kết nối liên vùng hiệu quả. Điều này khiến chi phí logistics ở Việt Nam ở mức cao so với khu vực, làm suy yếu khả năng tham gia sâu của các địa phương vào chuỗi giá trị liên vùng và toàn cầu. Trần Đình Thiên (2019) cũng cho rằng nếu không có cách tiếp cận hạ tầng theo tư duy vùng và hành lang kinh tế, đầu tư hạ tầng có thể làm gia tăng phân mảnh phát triển, thay vì trở thành động lực thúc đẩy liên kết kinh tế vùng.

1.3.5. Các nghiên cứu về thể chế - chính sách và cơ chế điều phối vùng

Thể chế, chính sách và cơ chế điều phối vùng được xem là yếu tố mang tính quyết định đối với sự hình thành, vận hành và duy trì liên kết kinh tế vùng. Trong kinh

tế học thể chế, Douglass C. North (1990) khẳng định rằng thể chế có vai trò giảm chi phí giao dịch, tạo khuôn khổ ổn định cho các chủ thể kinh tế phối hợp hành động và định hình các mối quan hệ kinh tế dài hạn [189]. Trên bình diện phát triển vùng, nhiều nghiên cứu chỉ ra rằng nếu thiếu các thiết chế điều phối đủ thẩm quyền và năng lực, các hoạt động kinh tế có xu hướng phát triển phân mảnh theo địa giới hành chính, làm gia tăng cạnh tranh cục bộ giữa các địa phương [226, tr.1034-1047]. Do đó, chất lượng thể chế và mức độ hiệu quả của cơ chế điều phối vùng không chỉ ảnh hưởng đến cường độ liên kết kinh tế, mà còn quyết định khả năng hình thành các không gian phát triển tích hợp và lợi thế cạnh tranh bền vững ở cấp vùng.

Các nghiên cứu và kinh nghiệm quốc tế, đặc biệt từ Liên minh châu Âu, cho thấy liên kết vùng chỉ bền vững khi được đặt trong một khung pháp lý rõ ràng và gắn với cơ chế tài chính vùng nhằm điều phối nguồn lực, chia sẻ lợi ích và phân bổ rủi ro giữa các địa phương. OECD (2013) và EU (2018) nhấn mạnh rằng các thiết chế điều phối vùng hiệu quả thường đi kèm với các công cụ chính sách đặc thù, như quỹ phát triển vùng, cơ chế đồng tài trợ và các chương trình hợp tác liên vùng, qua đó hạn chế cạnh tranh không lành mạnh và thúc đẩy hợp tác chiến lược dài hạn.

Ở Việt Nam, nhiều công trình nghiên cứu thống nhất rằng hạn chế lớn nhất của liên kết kinh tế vùng hiện nay nằm ở thể chế điều phối còn yếu và thiếu tính ràng buộc. Trần Đình Thiên (2019) cho rằng liên kết vùng ở Việt Nam chủ yếu dựa trên các thỏa thuận hành chính hoặc dự án đơn lẻ, thiếu một thiết chế điều phối độc lập có thẩm quyền và nguồn lực đủ mạnh. Lê Xuân Bá (2021) cũng chỉ ra rằng sự thiếu vắng cơ chế chia sẻ lợi ích và nguồn lực giữa các địa phương làm giảm động lực hợp tác, khiến mỗi địa phương theo đuổi mục tiêu phát triển riêng, làm suy yếu liên kết vùng.

Các nghiên cứu của Vũ Thành Tự Anh (2019) và CIEM (2021) nhấn mạnh rằng sự chồng chéo trong hệ thống quy hoạch, cùng với thiếu các công cụ chính sách liên vùng và cơ chế tài chính vùng, là những rào cản thể chế quan trọng đối với liên kết kinh tế. Trong nhiều trường hợp, thể chế hiện hành chưa tạo đủ động lực để các địa phương phối hợp chiến lược, thậm chí còn khuyến khích cạnh tranh thu hút nguồn lực, làm gia tăng phân tán sự phát triển vùng.

1.3.6. Các nghiên cứu về doanh nghiệp và chuỗi giá trị

Doanh nghiệp được xem là chủ thể trung tâm quyết định tính thực chất và hiệu quả của liên kết kinh tế vùng, bởi đây là lực lượng trực tiếp tổ chức các mối

liên kết sản xuất, cung ứng, phân phối và tiêu thụ trong không gian vùng. Theo Porter (1990), liên kết kinh tế chỉ bền vững khi được tổ chức thông qua các cụm ngành và chuỗi giá trị do doanh nghiệp dẫn dắt, trong đó các mối quan hệ hợp tác - cạnh tranh giữa doanh nghiệp đóng vai trò then chốt trong việc tạo ra giá trị gia tăng và lợi thế cạnh tranh vùng. Các nghiên cứu về chuỗi giá trị toàn cầu cũng nhấn mạnh vai trò của doanh nghiệp trong việc kết nối không gian sản xuất, điều phối các khâu trong chuỗi và thúc đẩy quá trình nâng cấp chuỗi giá trị [152, tr.78-104].

Các nghiên cứu thực nghiệm gần đây của World Bank (2019) và UNIDO (2021) cho thấy mức độ tham gia của doanh nghiệp vào chuỗi giá trị liên vùng và toàn cầu phản ánh rõ nhất chiều sâu và hiệu quả của liên kết kinh tế vùng. Những vùng có sự hiện diện của các doanh nghiệp dẫn dắt, doanh nghiệp quy mô lớn hoặc doanh nghiệp có năng lực công nghệ cao thường hình thành các mạng lưới liên kết sản xuất - dịch vụ chặt chẽ hơn, trong khi các vùng thiếu doanh nghiệp đầu tàu thường có liên kết lỏng lẻo và giá trị gia tăng thấp.

ở Việt Nam, nhiều nghiên cứu cho rằng doanh nghiệp nội địa còn là “điểm nghẽn” quan trọng của liên kết kinh tế vùng. Phạm Chi Lan (2018) chỉ ra rằng phần lớn doanh nghiệp Việt Nam có quy mô nhỏ, năng lực công nghệ và quản trị hạn chế, dẫn tới khả năng tham gia và dẫn dắt chuỗi giá trị còn yếu. Nguyễn Đức Thành (2020) cho rằng sự thiếu vắng các doanh nghiệp đầu chuỗi và doanh nghiệp trung gian có năng lực liên kết khiến các chuỗi giá trị liên vùng ở Việt Nam phát triển rời rạc, thiếu tính lan tỏa. Trần Đình Thiên (2019) cũng nhấn mạnh rằng liên kết vùng ở Việt Nam chủ yếu mang tính hành chính, trong khi liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị chưa trở thành nền tảng cốt lõi của phát triển vùng.

Các báo cáo của CIEM và World Bank về doanh nghiệp Việt Nam cho thấy, bên cạnh hạn chế nội tại của doanh nghiệp, sự thiếu đồng bộ của chính sách hỗ trợ liên kết chuỗi giá trị liên vùng, cũng như thiếu các cơ chế khuyến khích doanh nghiệp hợp tác vượt qua ranh giới địa phương, là những nguyên nhân khiến liên kết kinh tế vùng chưa đạt được chiều sâu thực chất. Do đó, nhiều nghiên cứu thống nhất rằng việc phát triển đội ngũ doanh nghiệp dẫn dắt, thúc đẩy liên kết doanh nghiệp theo chuỗi giá trị và theo không gian vùng, cần được xem là trọng tâm trong chiến lược tăng cường liên kết kinh tế vùng ở Việt Nam.

Tổng hợp các nhóm yếu tố trên cho thấy liên kết kinh tế trong phát triển vùng là kết quả của sự tương tác đa chiều giữa các yếu tố thể chế, kinh tế, không gian, xã hội

và công nghệ. Cách tiếp cận toàn diện này là cơ sở khoa học quan trọng để luận án xây dựng khung phân tích và mô hình nghiên cứu nhằm đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ trong bối cảnh mới.

1.4. NGHIÊN CỨU VỀ LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ

Mặc dù giữ vai trò quan trọng trong trục kết nối kinh tế Bắc - Nam, các nghiên cứu khoa học về liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ vẫn còn tương đối hạn chế so với các vùng động lực khác như: Đồng bằng sông Hồng, Đông Nam Bộ. Tuy vậy, trong hai thập niên gần đây đã xuất hiện một số công trình nghiên cứu có giá trị, tạo nền tảng tham khảo cho nghiên cứu chuyên sâu về liên kết vùng. Các công trình này nhấn mạnh yêu cầu thiết lập cơ chế điều phối vùng thống nhất, tăng cường kết nối hạ tầng và hình thành chuỗi giá trị liên vùng. Kết quả các nghiên cứu cho thấy vùng Bắc Trung Bộ vẫn phát triển theo hướng phân tán giữa các địa phương, thiếu cơ chế điều phối vùng thống nhất, qua đó làm hạn chế đáng kể hiệu quả liên kết kinh tế nội vùng.

Một nhóm tài liệu khác tập trung phân tích liên kết hạ tầng và không gian phát triển vùng Bắc Trung Bộ. Các báo cáo quy hoạch của Viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn Quốc gia (VIUP) cho thấy hệ thống hạ tầng giao thông trong vùng còn thiếu tính liên thông, khi các trục quốc lộ, đường ven biển, đường Hồ Chí Minh, đường sắt và cảng biển chưa được phát triển theo tư duy hành lang kinh tế liên tỉnh [81]. Tương tự, các báo cáo đánh giá của Bộ Giao thông Vận tải chỉ ra rằng dù có tiềm năng về cảng biển, sân bay và logistics, song việc phát triển hạ tầng vẫn mang tính cục bộ, thiếu quy hoạch kết nối vùng thống nhất.

Bên cạnh đó, một số nghiên cứu đi sâu vào liên kết kinh tế cửa khẩu - biên giới, xuất phát từ đặc thù Bắc Trung Bộ có nhiều cửa khẩu quan trọng với Lào như Cầu Treo, Cha Lo, Lao Bảo và Nậm Cắn. Nguyễn Văn Sỹ (2018) cho rằng thương mại biên giới đóng vai trò quan trọng trong thúc đẩy liên kết vùng và phát triển logistics, dịch vụ, song vẫn thiếu cơ chế phối hợp liên tỉnh và xuyên biên giới để hình thành các hành lang kinh tế ổn định. Nhận định này cũng được củng cố trong các báo cáo của Bộ Công Thương về phát triển Hành lang Kinh tế Đông - Tây qua Thừa Thiên Huế, Quảng Trị và các tỉnh của Lào (Bộ Công Thương, 2017).

Một số công trình khác tập trung phân tích liên kết du lịch - văn hóa liên vùng, đây là trụ cột quan trọng nhưng chưa được khai thác hiệu quả ở Bắc Trung

Bộ. Các nghiên cứu của Tổng cục Du lịch và các cơ sở đào tạo như Đại học Huế (2019) và Đại học Vinh (2020) cho thấy liên kết du lịch giữa Hà Tĩnh - Quảng Bình - Quảng Trị - Thừa Thiên Huế mới ở giai đoạn khởi đầu, thiếu chuỗi sản phẩm liên vùng đủ mạnh và mô hình hợp tác công - tư liên tỉnh, còn phụ thuộc vào nỗ lực riêng lẻ của từng địa phương trong vùng.

Bên cạnh đó, các nghiên cứu chuyên đề về liên kết doanh nghiệp - chuỗi cung ứng trong nông nghiệp và công nghiệp cho thấy mức độ liên kết còn yếu. IPSARD (2018) chỉ ra mỗi liên kết doanh nghiệp - hợp tác xã - nông dân ở vùng Bắc Trung Bộ còn manh mún, thiếu kết nối thị trường. Các nghiên cứu về dệt may, chế biến gỗ và vật liệu xây dựng tại Nghệ An, Thanh Hóa cũng xác nhận sự thiếu vắng chuỗi cung ứng liên tỉnh và hệ thống logistics vùng hỗ trợ doanh nghiệp.

Các nghiên cứu hiện có đã nhận diện khá rõ nhu cầu tăng cường liên kết vùng Bắc Trung Bộ, song vẫn thiếu các tiếp cận mang tính toàn diện theo các trụ cột liên kết. Phần lớn các công trình mới chỉ tập trung vào từng khía cạnh riêng lẻ như hạ tầng, cửa khẩu hay du lịch, thiếu các nghiên cứu liên ngành và khung phân tích tích hợp. Đồng thời, các mô hình đo lường mức độ liên kết vùng còn hạn chế, đặc biệt là thiếu các phân tích định lượng về tác động của liên kết tới tăng trưởng và hiệu quả kinh tế vùng. Khoảng trống này cho thấy nhu cầu cấp thiết phải xây dựng một cách tiếp cận hệ thống hơn. Đây chính là cơ sở khoa học và thực tiễn để luận án tiếp tục bổ sung và làm sâu sắc nội dung nghiên cứu.

1.5. ĐÁNH GIÁ KHOẢNG TRỐNG NGHIÊN CỨU DÀNH CHO LUẬN ÁN

Tổng quan các công trình nghiên cứu quốc tế và trong nước cho thấy liên kết kinh tế trong phát triển vùng là một lĩnh vực nghiên cứu có nền tảng lý luận và thực tiễn phong phú, phát triển từ các tiếp cận kinh điển đến các lý thuyết hiện đại về cụm ngành, chuỗi giá trị, điều phối vùng và kết nối hạ tầng. Các nghiên cứu quốc tế đã hình thành hệ khung lý thuyết đa tầng, bao quát liên kết thể chế, liên kết không gian - địa lý, liên kết ngành, liên kết hạ tầng và liên kết doanh nghiệp trong chuỗi giá trị, đồng thời vận dụng nhiều công cụ định lượng hiện đại như mô hình Bảng cân đối liên ngành (Input-Output Table - Bảng I/O), các chỉ số không gian, hồi quy không gian và phân tích mạng lưới kinh tế. Tuy nhiên, trong bối cảnh Việt Nam nói chung và vùng Bắc Trung Bộ nói riêng, việc vận dụng, phát triển sáng tạo các tiếp cận và công cụ nghiên cứu này còn hạn chế, chưa được tổng hợp một cách hệ thống và đáp ứng đầy đủ yêu cầu phân tích cũng như hoạch định chính sách phát triển vùng trong giai đoạn phát triển mới.

Thứ nhất, phần lớn các nghiên cứu về liên kết kinh tế vùng vẫn thiên về mô tả thực tiễn, tập trung vào hiện trạng hợp tác giữa các địa phương hoặc phân tích từng lĩnh vực riêng lẻ như hạ tầng giao thông, thương mại biên giới, du lịch hay sản xuất nông nghiệp. Mặc dù các nghiên cứu này đã khẳng định vai trò quan trọng của liên kết vùng và đề xuất một số giải pháp về thể chế, quy hoạch và đầu tư, song chủ yếu dừng lại ở phân tích định tính, thiếu một khung lý thuyết thống nhất và bộ tiêu chí đánh giá mang tính hệ thống. Đặc biệt, các công cụ định lượng hiện đại nhằm đo lường mức độ và tác động kinh tế của liên kết vùng vẫn còn ít được áp dụng, tạo ra khoảng trống nghiên cứu đáng kể cần được tiếp tục bổ sung và hoàn thiện.

Thứ hai, đến nay vẫn chưa có nghiên cứu khoa học nào ở Việt Nam tiếp cận một cách toàn diện ba trụ cột của liên kết kinh tế vùng, bao gồm: i) Liên kết thể chế - chính sách; ii) Liên kết hạ tầng - logistics; và iii) Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị. Phần lớn các công trình mới chỉ xem xét từng khía cạnh riêng lẻ hoặc kết hợp hạn chế hai trụ cột, như liên kết hạ tầng phục vụ hành lang kinh tế, liên kết du lịch liên tỉnh, liên kết trong chuỗi cung ứng nông sản hoặc liên kết hành chính giữa các địa phương. Cách tiếp cận phân mảnh này khiến bức tranh liên kết kinh tế vùng thiếu tính tổng thể và chưa phản ánh đầy đủ sự phụ thuộc lẫn nhau giữa các trụ cột trong thực tiễn vận hành của nền kinh tế vùng.

Thứ ba, các phương pháp định lượng đo lường liên kết vùng ở Việt Nam còn rời rạc và thiếu hệ thống. Một số nghiên cứu sử dụng mô hình I/O liên vùng, song mới chỉ áp dụng cho một vài vùng trọng điểm và không được cập nhật thường xuyên. Các công trình vận dụng chỉ số Moran hoặc hồi quy không gian chủ yếu tập trung ở vùng kinh tế trọng điểm phía Nam hoặc miền Trung, trong khi Bắc Trung Bộ hầu như chưa được nghiên cứu bằng các công cụ này. Nhiều luận án dựa trên phương pháp chấm điểm hoặc khảo sát doanh nghiệp nhưng chưa đối chiếu với dữ liệu thứ cấp và chưa lượng hóa được các hiệu ứng lan tỏa của liên kết đối với tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế. Do đó, vẫn thiếu các bằng chứng định lượng đầy đủ và đáng tin cậy về mức độ cũng như tác động của liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ.

Thứ tư, đối với vùng Bắc Trung Bộ, các nghiên cứu hiện có chủ yếu tiếp cận theo hướng đơn ngành, như liên kết thương mại biên giới với Lào, liên kết du lịch liên tỉnh hoặc liên kết trong sản xuất nông nghiệp. Mặc dù cung cấp nhiều thông tin thực tiễn quan trọng, các nghiên cứu này chưa được tích hợp trong một khuôn khổ phân tích chung và thiếu sự kết hợp giữa các trụ cột liên kết để làm rõ cơ chế tương

tác nội tại của kinh tế vùng. Đặc biệt, chưa có nghiên cứu nào phân tích một cách toàn diện vai trò của doanh nghiệp trong cấu trúc chuỗi giá trị vùng, cũng như đánh giá hệ thống logistics Bắc Trung Bộ dưới góc độ hành lang kinh tế liên tỉnh. Khoảng trống này hạn chế việc nhận diện các động lực tăng trưởng nội sinh và xác định các đột phá kết nối phù hợp cho phát triển vùng trong giai đoạn tới.

Từ những phân tích trên có thể khẳng định rằng, Luận án có một khoảng trống nghiên cứu rõ rệt để đóng góp về mặt học thuật và thực tiễn. Trên cơ sở kế thừa hệ thống lý thuyết quốc tế và tổng hợp các nghiên cứu trong nước, Luận án sẽ tiếp cận liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ theo khung phân tích tích hợp gồm ba trụ cột: i) liên kết thể chế - chính sách, ii) liên kết hạ tầng - logistics, và iii) liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị. Đồng thời, Luận án kết hợp phương pháp định tính với các phương pháp định lượng phù hợp như phân tích chỉ số tương quan không gian và mô hình I/O liên vùng (trong điều kiện dữ liệu cho phép) nhằm đo lường mức độ liên kết và đánh giá tác động của liên kết đối với phát triển kinh tế vùng. Cách tiếp cận này không chỉ góp phần lấp đầy khoảng trống nghiên cứu hiện có mà còn hướng tới cung cấp bằng chứng thực nghiệm tin cậy, phục vụ hiệu quả cho hoạch định chính sách phát triển vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn mới.

Chương 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG

2.1. CÁC KHÁI NIỆM VÀ NỘI HÀM CƠ BẢN

2.1.1. Khái niệm về vùng và vùng kinh tế

Bộ môn nghiên cứu khoa học về vùng và phát triển vùng bắt đầu hình thành từ những năm 1950s, gắn với sự ra đời của Hiệp hội Khoa học Nghiên cứu Vùng (Regional Science Association). Kể từ đó, lý thuyết về vùng phát triển mạnh mẽ, đặc biệt trong thập niên 1960, khi nhiều quốc gia ở châu Âu và châu Mỹ đẩy mạnh quy hoạch lãnh thổ, công nghiệp hóa và tổ chức lại không gian phát triển [191].

Khái niệm vùng được hình thành từ việc nhận diện những khác biệt trong không gian địa lý và sự phân hóa các hoạt động kinh tế - xã hội của con người. Theo Sherrill (1977), vùng là kết quả của quá trình phân định không gian dựa trên những khác biệt có tính hệ thống về điều kiện tự nhiên hoặc kinh tế - xã hội. Kế thừa các luận điểm này, Hart (1982), Paasi (2000) nhấn mạnh rằng không tồn tại một định nghĩa duy nhất và bất biến về vùng; ranh giới vùng mang tính tương đối, phụ thuộc vào mục tiêu nghiên cứu, bối cảnh lịch sử và trình độ phát triển. Cách tiếp cận này phản ánh bản chất động, linh hoạt và đa chiều của khái niệm vùng trong nghiên cứu kinh tế - xã hội của một quốc gia, lãnh thổ.

Dưới góc độ địa lý, vùng được hiểu là một không gian lãnh thổ có sự tương đồng tương đối về các điều kiện tự nhiên như địa hình, khí hậu, sinh thái và tài nguyên, trong đó các yếu tố tự nhiên giữ vai trò nền tảng chi phối tổ chức sản xuất và phân bố dân cư (Lê Bá Thảo, 1998) [56]. Ở góc độ kinh tế, vùng là một hệ thống lãnh thổ có mức độ liên kết nội tại cao giữa các hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa, vốn và lao động. Edgar M. Hoover (1970) cho rằng vùng chỉ thực sự có ý nghĩa khi được xác định phục vụ cho mục tiêu phân tích hoặc hoạch định chính sách, trong đó nguyên tắc phân vùng dựa trên tính đồng nhất nội bộ hoặc mức độ gắn kết chức năng giữa các bộ phận cấu thành.

Theo tiếp cận hành chính, vùng được xác lập như một bộ phận lãnh thổ quốc gia nhằm phục vụ công tác quy hoạch và quản lý phát triển. Khoản 6, Điều 3 của Luật Quy hoạch năm 2017 định nghĩa “*vùng là bộ phận của lãnh thổ quốc gia bao gồm một số tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương lân cận, 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” [51]. Mặc dù cách tiếp cận này có ý nghĩa quan trọng về mặt pháp lý và quản trị, song trong nhiều trường hợp, ranh giới hành chính không trùng khớp hoàn toàn với không gian kinh tế thực sự đang vận động.

Theo tiếp cận chức năng và động hiện đại, vùng được xem là kết quả của các mối quan hệ kinh tế - xã hội hình thành trong thực tiễn, thể hiện thông qua các luồng lao động, hàng hóa, dịch vụ, thông tin, logistics và tương tác đô thị - nông thôn, thường vượt ra ngoài ranh giới hành chính (John Parr, 2005). Ở góc độ lan tỏa tri thức, vùng còn được coi là không gian hình thành các “vùng học tập”, nơi sự gắn gũi về địa lý, quan hệ và thể chế thúc đẩy đổi mới sáng tạo và tạo lợi thế cạnh tranh dài hạn (Roberta Capello, 2007). Các cơ chế lan tỏa này chủ yếu diễn ra thông qua dịch chuyển lao động, hợp tác giữa doanh nghiệp và tổ chức nghiên cứu, cũng như mức độ tương thích thể chế giữa các địa phương.

Như vậy, vùng có thể được tiếp cận dưới nhiều góc độ khác nhau như địa lý, kinh tế, hành chính, văn hóa - xã hội và chức năng. Mỗi cách tiếp cận phản ánh một khía cạnh của không gian kinh tế - xã hội và không loại trừ lẫn nhau, mà bổ trợ cho nhau trong việc nhận diện đầy đủ bản chất của vùng, qua đó tạo cơ sở lý luận cho phân tích liên kết kinh tế vùng trong các nghiên cứu phát triển hiện đại.

Vùng kinh tế được xem là một dạng vùng có ý nghĩa trung tâm trong nghiên cứu phát triển. Theo Alaev (1983), Boudeville (1960) và Capello (2007), vùng kinh tế là một bộ phận lãnh thổ có sự chuyên môn hóa sản xuất, cấu trúc kinh tế tương đối hoàn chỉnh và tham gia vào mạng lưới trao đổi nội vùng và ngoại vùng dựa trên lợi thế so sánh. Trong bối cảnh hiện đại, vùng kinh tế không chỉ được xác định bởi không gian địa lý thuần túy mà còn gắn với các cấu trúc động như hành lang kinh tế, tam giác - tứ giác phát triển và các hệ thống vùng xuyên quốc gia. Sự mở rộng này phản ánh quá trình toàn cầu hóa và phát triển kinh tế thị trường, trong đó ranh giới địa lý truyền thống ngày càng trở nên linh hoạt. Điều này phản ánh sự tiến hóa của khái niệm khi kinh tế thị trường và toàn cầu hóa vượt qua giới địa lý truyền thống.

Từ các quan điểm trên, theo luận án này thì *vùng kinh tế được hiểu là một không gian lãnh thổ nhất định, nơi các địa phương có những đặc điểm tương đồng hoặc bổ sung cho nhau về điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội, hạ tầng và thể chế, cùng tham gia vào một hệ thống liên kết sản xuất - tiêu thụ nhằm khai thác lợi thế*

so sánh, thúc đẩy phân công lao động theo lãnh thổ và tạo ra động lực phát triển chung dựa trên sự tương tác nội vùng và ngoại vùng.

2.1.2. Phân loại vùng trong phát triển kinh tế

Phân loại vùng trong nghiên cứu phát triển kinh tế bắt nguồn từ yêu cầu tiếp cận một cách có hệ thống các đặc trưng, chức năng và vai trò của những không gian lãnh thổ khác nhau, qua đó làm cơ sở cho phân tích khoa học và hoạch định chính sách phát triển vùng. Mặc dù cách tiếp cận và tiêu chí phân loại có sự khác biệt giữa các trường phái và quốc gia, song trong lý luận phát triển vùng hiện đại, vùng thường được phân chia thành một số nhóm cơ bản, bao gồm: vùng địa lý - tự nhiên, vùng kinh tế, vùng chức năng, vùng hành chính - quy hoạch và các mô hình vùng động như hành lang kinh tế hoặc cụm động lực phát triển, cực tăng trưởng quốc gia. Cách phân loại này không chỉ giúp làm rõ bản chất đa chiều của không gian vùng mà còn tạo nền tảng cho việc xây dựng các chính sách phát triển phù hợp với đặc thù và vai trò của từng loại vùng trong hệ thống phát triển quốc gia và liên vùng.

Thứ nhất, vùng địa lý - tự nhiên được xác định dựa trên các đặc trưng về địa hình, khí hậu, hệ sinh thái và tài nguyên. Đây là cách phân vùng truyền thống của địa lý học, thường được sử dụng làm cơ sở nền tảng cho quy hoạch và phân tích sự khác biệt về tổ chức sản xuất, phân bố dân cư và cơ cấu ngành kinh tế, đặc biệt trong các lĩnh vực nông - lâm - ngư nghiệp. Vùng địa lý nhấn mạnh yếu tố tự nhiên như đồng bằng, trung du, miền núi, ven biển, lưu vực sông, tạo nên sự khác biệt quan trọng về điều kiện phát triển (Lê Bá Thảo, 1998).

Thứ hai, vùng kinh tế được xác định theo các tiêu chí kinh tế như mức độ chuyên môn hóa sản xuất, tính hoàn chỉnh của cơ cấu ngành và khả năng liên kết nội vùng. Theo Boudeville (1960), vùng kinh tế hình thành trên cơ sở phân công lao động và các quan hệ tái sản xuất giữa các địa phương, nơi các hoạt động sản xuất và lưu thông hàng hóa có sự tương tác chặt chẽ. Các cách tiếp cận hiện đại còn nhấn mạnh vai trò của lợi thế cạnh tranh, dòng vốn, công nghệ, hạ tầng logistics và các cực tăng trưởng trong cấu trúc vùng kinh tế.

Thứ ba, vùng chức năng được xác lập dựa trên các dòng di chuyển thực tế như lao động, chuỗi cung ứng, giao thông - vận tải và mạng lưới dịch vụ. Đây là dạng vùng mang tính động, phản ánh các quan hệ kinh tế - xã hội thực chất vượt lên trên ranh giới hành chính. Isard (1960) và Parr (2005) cho rằng vùng chức năng là kết quả tự nhiên của thị trường và mạng lưới đô thị, trong đó các trung tâm vùng giữ vai trò điều phối các khu vực phụ cận [161, tr.318-328]; [211, tr.555-566].

Thứ tư, vùng hành chính - quy hoạch là các vùng do Nhà nước thiết lập nhằm phục vụ quản lý, điều phối phát triển và lập quy hoạch tổng thể. Mặc dù không hoàn toàn trùng khớp với vùng kinh tế hay vùng chức năng, phân vùng hành chính vẫn giữ vai trò quan trọng trong phân cấp quản lý và điều phối phát triển. Tại Việt Nam, Luật Quy hoạch năm 2017 đã xác định vùng quy hoạch dựa trên sự tương đồng về điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội và mối quan hệ tương tác giữa các địa phương trong vùng.

Thứ năm, vùng đô thị mở rộng và hệ thống đô thị ngày càng trở thành một dạng phân vùng quan trọng trong bối cảnh đô thị hóa và hội tụ kinh tế. Các mô hình vùng khác nhau hay vùng đại đô thị nhấn mạnh mối liên kết giữa đô thị lõi và các khu vực vệ tinh thông qua lao động, hạ tầng và hoạt động sản xuất - dịch vụ [227, tr.579-593]. Đây là các không gian kinh tế có vai trò chi phối mạnh mẽ đến tăng trưởng vùng, lãnh thổ và quốc gia.

Thứ sáu, trong thực tiễn phát triển kinh tế toàn cầu, xuất hiện nhiều mô hình vùng động lực như hành lang kinh tế, vành đai phát triển, tam giác - tứ giác kinh tế và các cụm động lực. Các mô hình này thường hình thành theo các trục giao thông - logistics chiến lược, nơi tập trung hoạt động sản xuất - thương mại có khả năng lan tỏa mạnh, điển hình như hành lang Bắc - Nam ở châu Âu hay hành lang Đông - Tây tại ASEAN [96]. Cụm động lực hoặc vùng kinh tế động lực là không gian hội tụ các ngành then chốt, hạ tầng chất lượng cao, nguồn nhân lực tập trung và liên kết chuỗi giá trị sâu, giữ vai trò dẫn dắt tăng trưởng ở cấp vùng và quốc gia.

Nhìn chung, các cách phân loại vùng phản ánh những cách tiếp cận khác nhau nhưng có tính bổ sung trong nghiên cứu và hoạch định chính sách về phát triển vùng. Sự đa dạng của các thức phân vùng cho thấy vùng không phải là một thực thể tĩnh, mà là một cấu trúc kinh tế - xã hội mang tính động, được hình thành và biến đổi thông qua tương tác giữa các yếu tố tự nhiên, kinh tế, xã hội, môi trường và thể chế. Vì vậy, lựa chọn loại hình vùng phù hợp cần tiếp cận phù hợp với mục tiêu nghiên cứu và yêu cầu phát triển cụ thể của từng quốc gia, lãnh thổ trong từng giai đoạn.

2.1.3. Khái niệm về phát triển vùng

Trong bộ môn nghiên cứu về khoa học phát triển và kinh tế không gian, phát triển vùng được tiếp cận như một quá trình biến đổi có định hướng cả về lượng và chất của hệ thống kinh tế - xã hội trong một không gian lãnh thổ xác định, nhằm nâng cao năng lực tạo ra của cải vật chất, cải thiện phúc lợi xã hội và bảo đảm tính

bền vững môi trường trên cơ sở sử dụng hiệu quả các nguồn lực và tăng cường mối liên kết giữa các chủ thể phát triển. Khác với cách tiếp cận phát triển theo nghĩa hẹp, theo kinh tế phát triển, *phát triển vùng nhấn mạnh tính hệ thống, tính không gian, tính liên kết và tính điều phối, coi vùng như một chỉnh thể động có cấu trúc nội tại, vận hành thông qua các dòng chảy về hàng hóa, lao động, vốn, công nghệ, thông tin và thể chế*. Theo cách tiếp cận này, vùng không chỉ là một tập hợp đơn vị hành chính liền kề, mà là một không gian kinh tế - xã hội có tính tương tác cao, trong đó sự phát triển của mỗi địa phương chịu tác động lan tỏa và tác động từ các địa phương khác, tạo thành các mối quan hệ phụ thuộc lẫn nhau trong mạng lưới kinh tế - xã hội [252].

Về khái niệm, phát triển vùng có thể được hiểu là quá trình tăng cường năng lực cạnh tranh ở quy mô lãnh thổ, thông qua việc nâng cao năng suất, thúc đẩy đổi mới sáng tạo và cải thiện hiệu quả phân bổ nguồn lực giữa các ngành, các địa phương và các khu vực chức năng trong vùng. Đồng thời, phát triển vùng còn là quá trình mở rộng cơ hội phát triển và nâng cao chất lượng sống của người dân theo hướng bao trùm, bền vững, giảm chênh lệch nội vùng và bảo đảm khả năng tiếp cận tương đối công bằng đối với các dịch vụ xã hội cơ bản. Dưới góc độ kinh tế học không gian, phát triển vùng gắn chặt với các hiện tượng tập trung và phân tán hoạt động kinh tế, sự hình thành các cực tăng trưởng, hành lang kinh tế và mạng lưới đô thị, phản ánh cơ chế lựa chọn không gian của doanh nghiệp và lao động trong bối cảnh lợi thế quy mô và hiệu ứng tích tụ [166]. Trong khi đó, từ góc độ kinh tế phát triển, phát triển vùng gắn với chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tích lũy và nâng cao chất lượng vốn nhân lực, cải thiện thể chế và tăng cường năng lực cung ứng dịch vụ công, hướng tới mục tiêu phát triển con người và phát triển bền vững [239].

Xét về bản chất, phát triển vùng là kết quả của sự kết hợp và tương tác biện chứng giữa hai nhóm động lực cơ bản: động lực thị trường và vai trò điều phối của Nhà nước. Một mặt, động lực thị trường thúc đẩy phát triển vùng thông qua lợi thế quy mô, hiệu ứng tích tụ, cạnh tranh không gian và cơ chế phân bổ nguồn lực dựa trên tín hiệu giá, qua đó định hình sự tập trung và phân bố các hoạt động kinh tế theo logic hiệu quả [252]. Mặt khác, vai trò điều phối của Nhà nước có ý nghĩa trong việc định hướng và điều chỉnh quỹ đạo phát triển vùng thông qua quy hoạch không gian, đầu tư công chiến lược, chính sách liên kết vùng, các công cụ điều tiết và cơ chế chia sẻ lợi ích giữa các địa phương. Sự can thiệp này nhằm khắc phục các

thất bại thị trường, hạn chế phân hóa không gian quá mức và bảo đảm tính bao trùm, bền vững của phát triển vùng [198].

Từ những phân tích nêu trên, *phát triển vùng được hiểu là một quá trình tổ chức và điều phối phát triển ở cấp độ không gian trung gian, nơi các mối liên kết kinh tế, thể chế và xã hội giữ vai trò quyết định đối với hiệu quả, tính bao trùm và tính bền vững của phát triển*. Cách tiếp cận này tạo nền tảng cơ sở lý luận quan trọng để nghiên cứu liên kết kinh tế vùng, cũng như để đánh giá vai trò của thể chế điều phối và chính sách phát triển vùng trong bối cảnh hội nhập kinh tế sâu rộng và đổi mới mô hình tăng trưởng hiện nay.

2.1.4. Khái niệm và nội hàm của liên kết kinh tế trong phát triển vùng

Liên kết kinh tế vùng là một phạm trù trung tâm của kinh tế không gian và khoa học phát triển vùng, phản ánh các mối quan hệ tương tác giữa các địa phương, ngành và chủ thể kinh tế trong một không gian lãnh thổ nhằm tối ưu hóa phân bổ nguồn lực và nâng cao hiệu quả phát triển chung. Bản chất của liên kết vùng bắt nguồn từ tính phụ thuộc lẫn nhau của các hoạt động kinh tế, thể hiện qua các dòng chảy hàng hóa, dịch vụ, lao động, công nghệ và cơ chế quản trị, qua đó hình thành động lực tăng trưởng vùng.

Về mặt lý luận, khái niệm liên kết kinh tế vùng phát triển song hành với tiến trình hình thành khoa học phát triển vùng. Các công trình kinh điển của Ricardo (1817) và Von Thünen (1826) đã đặt nền tảng cho tư duy về lợi thế so sánh, chuyên môn hóa lãnh thổ và phân hóa không gian kinh tế dựa trên điều kiện tài nguyên, chi phí vận tải và vị trí địa lý [250]. Những luận điểm này góp phần giải thích sự hình thành các cấu trúc liên kết kinh tế nội vùng trong quá trình tổ chức không gian sản xuất.

Tiếp cận từ lý thuyết cực tăng trưởng của Perroux (1955) cho rằng tăng trưởng kinh tế không phân bố đồng đều trong không gian mà tập trung tại các cực có khả năng dẫn dắt, từ đó tạo ra các hiệu ứng lan tỏa về công nghiệp, công nghệ và thị trường sang các khu vực phụ cận. Trong khung lý thuyết này, liên kết kinh tế vùng đóng vai trò là cơ chế truyền dẫn các hiệu ứng lan tỏa từ trung tâm tăng trưởng ra toàn vùng. Tiếp nối cách tiếp cận đó, địa kinh tế học mới của Krugman (1991) làm rõ cấu trúc vùng lõi - vùng vệ tinh, nhấn mạnh vai trò của lợi thế quy mô, mật độ thị trường và chi phí vận tải trong hình thành các mô hình liên kết không gian.

Ở cấp độ doanh nghiệp và mạng lưới sản xuất, Porter (1990) với lý thuyết cụm ngành khẳng định năng lực cạnh tranh vùng phụ thuộc vào mức độ tương tác

giữa doanh nghiệp, các tổ chức nghiên cứu, dịch vụ hỗ trợ và chính quyền địa phương. Theo đó, liên kết kinh tế vùng thông qua cụm ngành, doanh nghiệp, chuỗi giá trị và mạng lưới đổi mới sáng tạo được xem là động lực nội sinh quan trọng cho quá trình nâng cấp cơ cấu kinh tế.

Song song với các tiếp cận kinh tế học, OECD và WB tiếp cận liên kết kinh tế vùng từ góc độ quản trị lãnh thổ và chính sách phát triển. OECD coi liên kết kinh tế vùng là công cụ điều phối thể chế và tổ chức không gian nhằm thúc đẩy tăng trưởng bao trùm, giảm chênh lệch lãnh thổ và nâng cao hiệu quả đầu tư công [196; 197]. Ngân hàng Thế giới nhấn mạnh vai trò của liên kết hạ tầng, di chuyển lao động, thị trường chung và chuỗi sản xuất - dịch vụ trong nâng cao năng suất vùng và khắc phục tình trạng phát triển phân mảnh theo địa giới hành chính [252; 256].

Vì vậy, từ các cách tiếp cận các lý thuyết hiện nay, liên kết kinh tế vùng được phân tích thông qua ba đặc trưng cốt lõi là:

Thứ nhất, liên kết kinh tế vùng là một cấu trúc tương tác đa chiều, bao gồm quan hệ thị trường (hàng hóa, dịch vụ, nguồn lực), quan hệ thể chế (quy hoạch, chính sách, điều phối), quan hệ vật chất (hạ tầng, logistics) và quan hệ sản xuất (chuỗi giá trị, cụm ngành). Hệ thống liên kết này không tồn tại độc lập mà vận hành trong cấu trúc không gian động của vùng kinh tế.

Thứ hai, liên kết kinh tế vùng là một quá trình phát triển mang tính động, được thúc đẩy bởi cả yếu tố khách quan từ thị trường và yếu tố chủ quan từ chủ thể quản trị. Theo Hirschman (1958), các liên kết ngược và xuôi trong chuỗi sản xuất là cơ chế quan trọng thúc đẩy phát triển, đồng thời tạo ra mạng lưới kinh tế giữa các địa phương. Khi được mở rộng lên quy mô vùng, các mối liên kết này tạo thành cấu trúc hợp tác - cạnh tranh, vừa lan tỏa, vừa hình thành các nấc thang phát triển.

Thứ ba, liên kết kinh tế vùng là cơ chế tối ưu hóa lợi thế tổng hợp, giúp giảm chồng lấn trong đầu tư, khai thác tài nguyên hiệu quả hơn, phát triển các hành lang kinh tế và gia tăng năng suất tổng hợp nhờ quy mô thị trường mở rộng. Quan điểm này phù hợp với cách tiếp cận hiện đại của EU (2022) coi liên kết vùng là nền tảng của phát triển hài hòa, nâng cao cạnh tranh và gắn kết lãnh thổ.

Từ góc độ nội hàm, liên kết kinh tế vùng gồm các trụ cột liên kết chính sau:

(i) Liên kết *thể chế - chính sách*, thể hiện qua phối hợp quy hoạch, chính sách đầu tư, phân cấp - phân quyền và mô hình điều phối vùng. Đây là nền tảng tạo khuôn khổ chính thức cho mọi quan hệ liên kết.

(ii) Liên kết *hạ tầng - logistics*, phản ánh sự gắn kết vật chất thông qua mạng lưới giao thông, năng lượng, hạ tầng số, các trung tâm logistics và hành lang kinh tế; tạo điều kiện cho chi phí giao dịch giảm và thị trường được tích hợp.

(iii) Liên kết *doanh nghiệp - chuỗi giá trị*, biểu hiện qua hợp tác sản xuất, cung ứng, tiêu thụ, đổi mới sáng tạo và phát triển cụm ngành, giúp nâng cao năng suất và năng lực cạnh tranh của vùng.

Ba trụ cột của liên kết kinh tế trong phát triển vùng có mối quan hệ biện chứng và gắn bó, bổ trợ chặt chẽ với nhau. Trong đó, thể chế giữ vai trò quyết định đối với khả năng tổ chức, điều phối và duy trì liên kết giữa các địa phương. Hạ tầng tạo nền tảng vật chất, bảo đảm sự lưu thông thông suốt của các dòng chảy kinh tế trong vùng. Doanh nghiệp là lực lượng trực tiếp vận hành các hoạt động liên kết thông qua sản xuất, trao đổi và tham gia chuỗi giá trị. Khi ba trụ cột này được thiết kế và vận hành đồng bộ, liên kết kinh tế vùng không chỉ thúc đẩy tăng trưởng mà còn góp phần nâng cao chất lượng phát triển và thu hẹp chênh lệch lãnh thổ.

Từ tổng hợp các quan điểm và thực tiễn phát triển, trong khuôn khổ Luận án này, ***Liên kết kinh tế trong phát triển vùng được hiểu là quá trình hợp tác, phối hợp và gắn kết đa chiều giữa các chủ thể trong cùng không gian lãnh thổ, nhằm khai thác tối ưu tiềm năng - lợi thế, thúc đẩy lan tỏa phát triển, nâng cao năng lực cạnh tranh vùng và đảm bảo phát triển vùng theo hướng bền vững thông qua ba trụ cột chính là: liên kết thể chế - chính sách; liên kết hạ tầng - logistics; và liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị.***

2.2. NỘI DUNG VÀ HÌNH THỨC LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG

2.2.1. Các trụ cột chính của liên kết kinh tế trong phát triển vùng

Từ phân tích nội hàm của liên kết kinh tế vùng trong phần trên, Luận án cho rằng liên kết kinh tế trong phát triển vùng được hình thành và vận hành trên ba trụ cột quan trọng cốt lõi là: i) Liên kết thể chế - chính sách; ii) Liên kết hạ tầng - logistics; và (iii) Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị.

2.2.1.1. Liên kết thể chế - chính sách

Thể chế là nền tảng quyết định hiệu lực và hiệu quả của liên kết vùng. Thực tiễn quốc tế cho thấy nhiều vùng kinh tế có tiềm năng phát triển mạnh nhưng liên kết không thành công do tồn tại rào cản thể chế, thiếu cơ chế điều phối hoặc cạnh tranh cục bộ giữa các địa phương [206]. Một hệ thống thể chế đầy đủ, đồng bộ và

minh bạch có khả năng khuyến khích hợp tác, hạn chế xung đột lợi ích và nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực trong không gian vùng. Các tiêu chí đánh giá liên kết thể chế - chính sách có thể bao gồm như sau:

1) *Mức độ hoàn thiện của khuôn khổ pháp lý và chính sách liên kết vùng.* Đây là tiêu chí nền tảng, phản ánh việc liên kết vùng đã được thể chế hóa đến mức nào. Cần phân biệt rõ giữa việc có chủ trương về liên kết vùng với việc đã hình thành được một hệ thống quy định đủ cụ thể để tổ chức thực hiện. Một vùng có thể có nhiều nghị quyết, quy hoạch hoặc biên bản hợp tác nhưng mức độ liên kết thể chế vẫn thấp nếu các văn bản này không xác định rõ nhiệm vụ, cơ quan thực hiện, nguồn lực và cơ chế giám sát.

Tiêu chí này có thể được đánh giá thông qua số lượng và chất lượng của các văn bản quy định về liên kết; mức độ thống nhất giữa quy hoạch vùng với quy hoạch các tỉnh; mức độ cụ thể hóa các mục tiêu liên kết thành chương trình, dự án; và mức độ đồng bộ chính sách giữa các địa phương. Điểm quan trọng không phải là số lượng văn bản nhiều hay ít, mà là khả năng chuyển các cam kết thành hành động chung.

2) *Mức độ thiết lập và hiệu quả hoạt động của cơ chế điều phối vùng.* Nếu tiêu chí thứ nhất phản ánh “luật chơi”, thì tiêu chí thứ hai phản ánh chủ thể tổ chức cuộc chơi. Một cơ chế điều phối vùng hiệu quả phải có đầu mối rõ ràng, phạm vi trách nhiệm cụ thể, hoạt động thường xuyên và có khả năng tác động đến quyết định của các cơ quan, địa phương liên quan [133].

Có thể đánh giá thông qua: sự tồn tại của hội đồng hoặc cơ quan điều phối; có hay không bộ phận thường trực; tần suất hoạt động; số lượng vấn đề liên tỉnh được đưa ra xử lý; số quyết định hoặc chương trình phối hợp được triển khai; tỷ lệ nhiệm vụ hoàn thành; và đặc biệt là mức độ mà các quyết định điều phối được các địa phương thực hiện..

3) *Mức độ phối hợp chính sách và thực hiện các nhiệm vụ liên tỉnh.* Đây là tiêu chí phản ánh chiều sâu thực tế của liên kết thể chế. Liên kết chỉ có ý nghĩa khi các chính sách riêng của các tỉnh được điều chỉnh theo hướng tương thích với nhau và hình thành được các hoạt động chung.

Các chỉ báo có thể bao gồm số lượng chương trình, dự án liên tỉnh; số lĩnh vực có cơ chế phối hợp thường xuyên; quy mô nguồn lực được các địa phương cùng huy động; mức độ phối hợp trong xúc tiến đầu tư, phát triển du lịch, đào tạo nhân lực, logistics, bảo vệ môi trường và ứng phó thiên tai; tỷ lệ nội dung trong các thỏa thuận hợp tác đã được thực hiện.

Tiêu chí này rất quan trọng vì giúp phân biệt giữa liên kết danh nghĩa và liên kết thực chất. Hai tỉnh ký nhiều biên bản hợp tác nhưng không có dự án chung, không có ngân sách chung và không có kết quả đầu ra thì mức độ liên kết vẫn phải được đánh giá thấp.

4) *Mức độ hợp lý của phân cấp, phân quyền và trách nhiệm giải trình.* Liên kết vùng luôn tồn tại một vấn đề cốt lõi: ai có quyền quyết định và ai chịu trách nhiệm. Nếu mọi quyết định đều phải chờ trung ương, địa phương thiếu chủ động; nhưng nếu phân quyền quá mạnh mà không có cơ chế phối hợp, mỗi tỉnh có thể tối ưu hóa lợi ích riêng và làm suy giảm lợi ích chung của vùng.

Do đó, tiêu chí này cần xem xét mức độ rõ ràng trong phân công trách nhiệm giữa trung ương, cơ quan điều phối và địa phương; khả năng chủ động của địa phương trong các dự án liên kết; trách nhiệm của tỉnh chủ trì và tỉnh phối hợp; cơ chế báo cáo và công khai kết quả; cũng như khả năng xác định trách nhiệm khi một cam kết liên kết không được thực hiện.

5) *Mức độ hoàn thiện của cơ chế giám sát, chia sẻ thông tin, lợi ích và rủi ro.* Liên kết vùng thường tạo ra lợi ích và chi phí không phân bố đồng đều. Một tỉnh có thể đầu tư hạ tầng nhưng tỉnh khác hưởng lợi; một khu công nghiệp có thể tạo việc làm cho nhiều tỉnh nhưng nguồn thu ngân sách tập trung tại tỉnh đặt dự án; ô nhiễm môi trường hoặc nguồn nước lại có thể lan sang địa phương khác. Nếu không có cơ chế xử lý những ngoại ứng này, động lực hợp tác sẽ suy giảm.

Tiêu chí có thể đánh giá: có hay không hệ thống dữ liệu vùng dùng chung; mức độ trao đổi dữ liệu quy hoạch, đầu tư, doanh nghiệp và môi trường; cơ chế giám sát dự án liên tỉnh; cơ chế cùng đóng góp kinh phí; chia sẻ lợi ích; bồi hoàn chi phí; chia sẻ rủi ro và xử lý các tác động môi trường xuyên địa giới.

6) *Mức độ tham gia của các chủ thể và chất lượng quản trị vùng.* Liên kết kinh tế vùng hiện đại không chỉ là quan hệ giữa các cơ quan nhà nước. Doanh nghiệp, hiệp hội ngành nghề, trường đại học, viện nghiên cứu và các tổ chức xã hội đều là những chủ thể có vai trò quan trọng. Do đó, một thể chế liên kết tốt phải tạo điều kiện để những chủ thể này tham gia vào xây dựng và thực hiện chính sách phát triển vùng [255].

Có thể đánh giá thông qua mức độ tham gia của doanh nghiệp trong các chương trình liên kết; sự tồn tại của các diễn đàn doanh nghiệp vùng; hoạt động đối thoại công - tư; hợp tác giữa địa phương với viện - trường; mức độ công khai thông tin; và khả năng tham vấn các đối tượng chịu tác động của chính sách.

Ngoài các thể chế chính thức, có thể xem xét bổ sung một số yếu tố định tính như truyền thống hợp tác, mức độ tin cậy giữa các địa phương và lịch sử phối hợp, bởi đây là những điều kiện có thể ảnh hưởng đáng kể đến chi phí phối hợp và khả năng thực hiện các cam kết.

2.2.1.2. Liên kết hạ tầng - logistics

Hạ tầng - logistics là nền tảng vật chất và kỹ thuật mang tính quyết định đối với việc hình thành, vận hành và nâng cao hiệu quả liên kết kinh tế vùng. Trong tiếp cận phát triển vùng hiện đại, hạ tầng không chỉ giới hạn ở hệ thống giao thông và năng lượng, mà được hiểu như một hệ thống tích hợp, bao gồm hạ tầng giao thông liên vùng, hạ tầng logistics và dịch vụ hỗ trợ chuỗi cung ứng, hạ tầng năng lượng - kỹ thuật thiết yếu, hạ tầng thông tin - viễn thông và hạ tầng xã hội. Mức độ đồng bộ, khả năng kết nối và chất lượng của hệ thống hạ tầng vùng có vai trò quyết định trong việc giảm chi phí logistics, nâng cao năng suất sản xuất và thúc đẩy hình thành các mạng lưới cung ứng, chuỗi giá trị và cụm liên kết liên vùng. Ngược lại, sự thiếu đồng bộ và phân mảnh hạ tầng giữa các địa phương trong vùng thường làm gia tăng chi phí giao dịch, hạn chế hiệu ứng lan tỏa và cản trở quá trình liên kết kinh tế vùng theo chiều sâu và bền vững. Về cơ bản, đánh giá liên kết hạ tầng - logistics trong liên kết kinh tế vùng có thể dựa vào các tiêu chí sau:

1) *Mức độ hoàn thiện và liên thông của mạng lưới giao thông đa phương thức liên vùng.* Đây là tiêu chí nền tảng phản ánh mức độ các địa phương trong vùng được kết nối bằng một hệ thống giao thông liên tục, đồng bộ và có khả năng hỗ trợ sự lưu chuyển của hàng hóa, con người và các yếu tố sản xuất. Liên kết hạ tầng vùng không thể chỉ được đánh giá thông qua chiều dài đường bộ, số lượng cảng biển hay sân bay, mà quan trọng hơn là mức độ các phương thức vận tải được kết nối thành một mạng lưới thống nhất [100].

Tiêu chí này có thể được đánh giá thông qua mức độ kết nối đường bộ giữa các trung tâm tỉnh; mức độ hoàn chỉnh của cao tốc và quốc lộ liên tỉnh; khả năng kết nối giữa đường bộ với đường sắt, đường biển và hàng không; thời gian di chuyển giữa các trung tâm kinh tế; mật độ mạng lưới giao thông; tỷ lệ các khu kinh tế, khu công nghiệp và đô thị lớn có khả năng tiếp cận thuận lợi các tuyến giao thông chính.

2) *Mức độ kết nối và phối hợp giữa các đầu mối giao thông, logistics quan trọng của vùng.* Nếu tiêu chí thứ nhất phản ánh mạng lưới tổng thể thì tiêu chí thứ hai tập trung vào khả năng kết nối giữa các đầu mối chiến lược, bao gồm cảng biển, sân bay, ga đường sắt, cửa khẩu, khu kinh tế, khu công nghiệp và trung tâm logistics.

Một hệ thống hạ tầng có thể có đầy đủ cảng biển, sân bay và đường cao tốc nhưng mức độ liên kết vẫn thấp nếu các đầu mối này hoạt động tương đối độc lập, thiếu các tuyến kết nối trực tiếp hoặc không có cơ chế phối hợp khai thác. Vì vậy, tiêu chí này cần đánh giá khả năng chuyển tải hàng hóa giữa các phương thức vận tải; khoảng cách và thời gian tiếp cận từ khu công nghiệp đến cảng biển, sân bay và ga đường sắt; mức độ kết nối các cửa khẩu với cảng biển; khả năng sử dụng chung các đầu mối logistics của doanh nghiệp ở nhiều tỉnh.

Có thể sử dụng các chỉ báo như thời gian vận chuyển từ khu kinh tế đến cảng; tỷ trọng hàng hóa được vận chuyển bằng nhiều phương thức; số tuyến vận tải kết nối cảng - đường sắt - đường bộ; sản lượng hàng hóa qua các đầu mối giao thông; mức độ khai thác công suất cảng biển, sân bay và trung tâm logistics.

3) *Mức độ hình thành và hiệu quả hoạt động của các hành lang, trục và vành đai kinh tế liên vùng.* Hành lang kinh tế không đơn thuần là một tuyến giao thông. Một tuyến đường chỉ trở thành hành lang kinh tế khi dọc theo tuyến đó hình thành và phát triển các hoạt động sản xuất, thương mại, logistics, đô thị và dịch vụ có mối liên hệ với nhau. Vì vậy, tiêu chí này nhằm đánh giá mức độ hạ tầng giao thông đã chuyển hóa thành không gian phát triển kinh tế liên tỉnh đến đâu.

Có thể đánh giá thông qua sự tồn tại của các hành lang kinh tế được xác định trong quy hoạch; mức độ hoàn thiện kết cấu hạ tầng dọc hành lang; số lượng khu kinh tế, khu công nghiệp, trung tâm logistics và đô thị nằm trên hành lang; mức độ gia tăng dòng hàng hóa, đầu tư, doanh nghiệp và lao động dọc hành lang; cũng như khả năng kết nối hành lang trong nước với các thị trường bên ngoài.

4) *Mức độ phát triển và hiệu quả của hệ thống logistics vùng.* Logistics là cầu nối giữa hạ tầng giao thông với hoạt động sản xuất và thị trường. Do đó, tiêu chí này phản ánh mức độ hệ thống logistics có khả năng chuyển năng lực kết nối vật chất thành giảm chi phí và nâng cao hiệu quả kinh tế cho doanh nghiệp.

Nội dung đánh giá có thể bao gồm sự phát triển của các trung tâm logistics; kho bãi, cảng cạn, kho lạnh; số lượng và năng lực của doanh nghiệp logistics; mức độ sử dụng dịch vụ logistics bên thứ ba; khả năng cung cấp các dịch vụ vận tải, lưu kho, phân phối và thông quan tích hợp; thời gian vận chuyển; chi phí logistics; sản lượng hàng hóa luân chuyển và khả năng phục vụ doanh nghiệp ở nhiều tỉnh.

Điều quan trọng là không nên đánh giá hệ thống logistics chỉ bằng số lượng cơ sở vật chất. Một địa phương có nhiều kho bãi nhưng hoạt động phân tán, quy mô nhỏ và không kết nối với cảng biển, cửa khẩu hoặc khu công nghiệp thì vẫn có thể được đánh giá là có mức độ liên kết logistics thấp.

5) *Mức độ gắn kết giữa hạ tầng - logistics với không gian sản xuất và thị trường của vùng.* Đây là tiêu chí phản ánh chất lượng kinh tế của liên kết hạ tầng. Hạ tầng chỉ thực sự có ý nghĩa đối với liên kết vùng nếu nó phục vụ trực tiếp sự phân công sản xuất, lưu chuyển đầu vào - đầu ra và tiếp cận thị trường của doanh nghiệp.

Tiêu chí này có thể đánh giá thông qua mức độ kết nối giữa các khu kinh tế, khu công nghiệp và vùng sản xuất với cảng biển, cửa khẩu và trung tâm logistics; khả năng doanh nghiệp tại một tỉnh sử dụng hạ tầng của tỉnh khác; mức độ các tuyến giao thông phục vụ các chuỗi sản xuất liên tỉnh; sự hình thành các cụm công nghiệp và dịch vụ dọc các tuyến giao thông chính; và mức độ tăng trưởng của các hoạt động kinh tế tại các nút giao thông.

2.2.1.3. Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị

Doanh nghiệp là chủ thể trực tiếp liên quan tới việc triển khai các hoạt động liên kết kinh tế vùng. Mức độ liên kết giữa các doanh nghiệp càng chặt chẽ thì khả năng hình thành cụm ngành, mạng lưới sản xuất và chuỗi giá trị liên vùng càng cao. Về cơ bản, liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị trong phát triển vùng có thể đánh giá trên các tiêu chí sau:

1) *Mức độ liên kết dọc giữa các doanh nghiệp trong chuỗi giá trị.* Đây là tiêu chí nền tảng phản ánh mức độ các doanh nghiệp ở những công đoạn khác nhau của quá trình sản xuất - kinh doanh có hình thành quan hệ cung ứng tương đối ổn định hay không. Liên kết dọc bao gồm các quan hệ giữa nhà cung cấp nguyên liệu, linh kiện, dịch vụ đầu vào với doanh nghiệp sản xuất; giữa doanh nghiệp sản xuất với doanh nghiệp phân phối, logistics, thương mại và tiêu thụ sản phẩm. Mức độ liên kết dọc càng cao thì chuỗi sản xuất càng có tính gắn kết, doanh nghiệp càng có khả năng giảm chi phí tìm kiếm đối tác, ổn định nguồn cung, nâng cao chất lượng và giảm rủi ro đứt gãy chuỗi.. Đây là điều kiện quan trọng để tham gia hiệu quả vào chuỗi giá trị toàn cầu [248].

2) *Mức độ liên kết ngang và hình thành các cụm doanh nghiệp, cụm ngành.* Liên kết ngang tạo điều kiện chia sẻ thông tin, tri thức, nguồn lực và công nghệ, đồng thời góp phần hình thành các cụm ngành (clusters) theo mô hình của Porter (1990, 1998). Nếu liên kết dọc phản ánh quan hệ giữa các công đoạn khác nhau trong một chuỗi giá trị, thì liên kết ngang phản ánh mức độ hợp tác giữa các doanh nghiệp hoạt động trong cùng ngành hoặc trong các ngành có quan hệ bổ trợ. Các doanh nghiệp có thể cùng sử dụng hạ tầng, chia sẻ thông tin thị trường, hợp tác xúc

tiến thương mại, tiêu chuẩn hóa sản phẩm, đào tạo nhân lực, nghiên cứu - phát triển hoặc cùng tham gia các hiệp hội ngành nghề.

Tiêu chí này có thể được đánh giá thông qua mức độ tập trung không gian của doanh nghiệp trong những ngành chủ lực; số lượng cụm ngành và mạng lưới doanh nghiệp liên tỉnh; số chương trình hợp tác giữa doanh nghiệp cùng ngành; mức độ sử dụng chung cơ sở hạ tầng, trung tâm kiểm định, kho bãi, logistics hoặc dịch vụ hỗ trợ; sự tồn tại và mức độ hoạt động của các hiệp hội ngành nghề có phạm vi liên tỉnh; và khả năng hình thành các cụm ngành có tính chuyên môn hóa..

3) *Mức độ liên kết giữa doanh nghiệp dẫn dắt với doanh nghiệp nhỏ và vừa trong vùng.* Một chuỗi giá trị vùng thường cần có một hoặc một số doanh nghiệp quy mô lớn giữ vai trò dẫn dắt, tạo thị trường và đặt ra các tiêu chuẩn về sản phẩm, công nghệ và quản trị cho mạng lưới nhà cung ứng. Do đó, tiêu chí này phản ánh khả năng các doanh nghiệp lớn, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài hoặc các tập đoàn đầu tàu kéo các doanh nghiệp địa phương tham gia vào chuỗi cung ứng, thay vì hoạt động như những “ốc đảo” sản xuất tương đối tách biệt với nền kinh tế vùng.

Có thể đánh giá thông qua tỷ lệ doanh nghiệp nhỏ và vừa trong vùng trở thành nhà cung cấp cho doanh nghiệp lớn; số lượng nhà cung cấp cấp một, cấp hai trong vùng; tỷ trọng giá trị mua hàng trong vùng của các doanh nghiệp dẫn dắt; số chương trình phát triển nhà cung cấp; số doanh nghiệp địa phương đạt được các tiêu chuẩn kỹ thuật và chất lượng của doanh nghiệp lớn; mức độ chuyển giao công nghệ, kỹ năng và quản trị từ doanh nghiệp đầu tàu sang doanh nghiệp vệ tinh.

4) *Mức độ liên kết đa chủ thể trong hệ sinh thái đổi mới sáng tạo.* Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị hiện đại không chỉ bao gồm quan hệ mua - bán giữa doanh nghiệp với doanh nghiệp, mà ngày càng phụ thuộc vào sự tương tác giữa doanh nghiệp - trường đại học - viện nghiên cứu - cơ quan nhà nước - tổ chức hỗ trợ doanh nghiệp. Đây là cơ sở để doanh nghiệp tiếp cận tri thức mới, nâng cấp công nghệ, cải tiến sản phẩm và tham gia vào các khâu có giá trị gia tăng cao hơn.

Tiêu chí này có thể được đánh giá thông qua số lượng chương trình nghiên cứu - phát triển có doanh nghiệp tham gia; số hợp đồng chuyển giao công nghệ giữa doanh nghiệp với viện, trường; số trung tâm nghiên cứu, thử nghiệm, kiểm định hoặc đổi mới sáng tạo được sử dụng chung; mức độ hợp tác trong đào tạo nhân lực theo nhu cầu doanh nghiệp; số dự án đổi mới sáng tạo liên tỉnh; mức độ tham gia của chính quyền địa phương trong hỗ trợ kết nối doanh nghiệp với các cơ sở khoa học - công nghệ.

5) *Mức độ tham gia và khả năng nâng cấp vị trí của doanh nghiệp trong chuỗi giá trị.* Mức độ liên kết doanh nghiệp không nên chỉ được đo bằng số lượng quan hệ hợp tác mà còn phải xem xét doanh nghiệp đang tham gia vào khâu nào của chuỗi giá trị và có khả năng dịch chuyển lên các khâu có giá trị gia tăng cao hơn hay không. Một vùng có thể có nhiều doanh nghiệp tham gia chuỗi cung ứng nhưng nếu phần lớn chỉ thực hiện các công đoạn gia công đơn giản, sử dụng lao động giá rẻ và phụ thuộc lớn vào đầu vào bên ngoài thì chất lượng liên kết vẫn thấp.

Tiêu chí này có thể được đánh giá thông qua tỷ lệ giá trị gia tăng được tạo ra trong vùng; tỷ lệ nội địa hóa đầu vào; tỷ trọng sản phẩm chế biến sâu; tỷ lệ doanh nghiệp tham gia thiết kế, nghiên cứu - phát triển, xây dựng thương hiệu, marketing và phân phối; mức độ ứng dụng công nghệ; năng suất lao động; tỷ lệ doanh nghiệp có sản phẩm đạt tiêu chuẩn quốc tế; và khả năng tham gia chuỗi giá trị quốc gia hoặc toàn cầu.

6) *Mức độ lan tỏa và tính bền vững của mạng lưới doanh nghiệp - chuỗi giá trị.* Một mạng lưới doanh nghiệp có mức độ liên kết cao không chỉ phải tạo ra các quan hệ giao dịch trước mắt mà còn cần có khả năng duy trì, mở rộng và thích ứng với những biến động của thị trường. Vì vậy, cần đánh giá cả mức độ lan tỏa của chuỗi giá trị giữa các địa phương và khả năng chống chịu của mạng lưới doanh nghiệp trước các cú sốc.

Tiêu chí này có thể được đánh giá thông qua số lượng tỉnh cùng tham gia một chuỗi giá trị; mức độ đa dạng hóa nhà cung cấp và khách hàng; mức độ phụ thuộc vào một số ít doanh nghiệp hoặc dự án lớn; khả năng thay thế nguồn cung khi xảy ra gián đoạn; mức độ mở rộng mạng lưới doanh nghiệp qua thời gian; tác động của các doanh nghiệp đầu tàu tới việc làm, thu nhập và hình thành doanh nghiệp mới trong các địa phương lân cận.

2.2.2. Vai trò của liên kết kinh tế đối với phát triển vùng

Liên kết kinh tế giữ vai trò quan trọng trong phát triển vùng, vừa là điều kiện nền tảng, vừa là động lực tổ chức không gian kinh tế nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy tăng trưởng vùng theo hướng bền vững. Các tiếp cận kinh điển của các học giả đều khẳng định rằng tăng trưởng và năng lực cạnh tranh vùng chỉ có thể hình thành hiệu quả khi tồn tại các liên kết kinh tế chặt chẽ giữa các địa phương và chủ thể kinh tế. Thông qua liên kết thể chế - hạ tầng và liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị, vùng tạo lập lợi thế theo quy mô không gian, giảm phân mảnh lãnh thổ, hạ thấp chi phí giao dịch, nâng cao năng suất và thúc đẩy đổi mới sáng tạo.

Thứ hai, liên kết kinh tế giúp tối ưu hóa sử dụng nguồn lực và nâng cao hiệu quả phân bổ lực lượng sản xuất thông qua chuyên môn hóa theo lãnh thổ, chia sẻ hạ tầng và hạn chế trùng lặp đầu tư. Nhờ đó, năng suất tổng hợp của vùng có thể vượt lên trên tổng năng suất riêng lẻ của từng địa phương. Liên kết kinh tế là cơ chế truyền dẫn tăng trưởng và thu hẹp chênh lệch phát triển. Thông qua các mối liên kết sản xuất, thị trường và logistics, tăng trưởng từ các trung tâm kinh tế được lan tỏa sang khu vực phụ cận, góp phần bảo đảm tính bao trùm và bền vững trong phát triển vùng.

Thứ ba, liên kết kinh tế thúc đẩy khai thác lợi thế so sánh và lợi thế cạnh tranh của vùng thông qua hình thành các chuỗi giá trị liên vùng. Sự phối hợp thể chế, quy hoạch và hạ tầng - logistics cho phép tổ chức lại không gian sản xuất theo chuỗi, mở rộng thị trường, giảm chi phí giao dịch và nâng cao năng lực cạnh tranh ngành. Bên cạnh đó, liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị thúc đẩy lan tỏa công nghệ, kỹ năng và đổi mới sáng tạo từ doanh nghiệp dẫn dắt sang doanh nghiệp vệ tinh, tạo nên lợi thế cạnh tranh động cho cả vùng [248].

Thứ tư, liên kết kinh tế phát huy sức lan tỏa của các cực tăng trưởng và tạo động lực cho không gian phụ cận, một cơ chế được đề cập trong lý thuyết cực tăng trưởng (Perroux, 1955) [214, tr.307-320] và mô hình trung tâm - vệ tinh (Christaller, 1933) [122]. Thông qua kết nối hạ tầng, thể chế và mạng lưới doanh nghiệp, liên kết vùng giúp hạn chế phát triển lệch tâm, hình thành không gian kinh tế tích hợp và nâng cao năng suất khu vực vệ tinh. Theo World Bank (2021), tăng 10% mức độ kết nối hạ tầng vùng có thể làm tăng năng suất khu vực phụ cận từ 1,5-2% [260].

Cuối cùng, liên kết kinh tế góp phần tái cấu trúc không gian kinh tế vùng theo hướng tích hợp và bền vững. Các mô hình hành lang kinh tế, cụm ngành và mạng lưới đô thị giúp chuyển từ phát triển phân tán sang hợp tác vùng, nâng cao hiệu quả kinh tế, giảm chênh lệch phát triển và tăng cường năng lực quản trị vùng. Điều này không chỉ gia tăng hiệu quả kinh tế mà còn giúp giảm chênh lệch phát triển, nâng cao năng lực quản trị vùng và tạo điều kiện thực hiện quy hoạch tích hợp theo Luật Quy hoạch 2017.

Tóm lại, Luận án này cho rằng liên kết kinh tế giữ vai trò then chốt trong phát triển vùng thông qua việc nâng cao năng lực cạnh tranh, phát triển ngành mũi nhọn, phát huy lan tỏa của các lãnh thổ động lực và tổ chức lại không gian kinh tế theo hướng hiệu quả và bền vững. Khi được vận hành trên cả ba trụ cột - thể chế, hạ tầng và doanh nghiệp - liên kết kinh tế vùng sẽ tạo ra sức mạnh tổng hợp, trở thành động lực nội sinh cho phát triển vùng và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

2.3. CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG TỚI LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG

Các nghiên cứu lý thuyết và thực nghiệm chỉ ra rằng mức độ và hiệu quả của liên kết kinh tế vùng không chỉ phụ thuộc vào các điều kiện tự nhiên và trình độ kinh tế - xã hội, mà còn chịu chi phối mạnh mẽ bởi kết cấu hạ tầng - logistics, chất lượng nguồn nhân lực, khuôn khổ thể chế - chính sách và vai trò của doanh nghiệp trong tham gia chuỗi giá trị [252; 195].

Thứ nhất, điều kiện tự nhiên và tài nguyên giữ vai trò nền tảng trong việc hình thành lợi thế so sánh và định hướng phân bố không gian các hoạt động kinh tế ở quy mô vùng. Vị trí địa lý, đặc điểm địa hình, khí hậu và tài nguyên thiên nhiên quyết định khả năng phát triển các ngành kinh tế chủ lực, đồng thời ảnh hưởng đến chi phí kết nối và khả năng hình thành các chuỗi liên kết sản xuất - dịch vụ. Nhiều nghiên cứu cho rằng điều kiện tự nhiên và tài nguyên, hệ sinh thái đặt ra yêu cầu hợp tác vùng trong khai thác, sử dụng và bảo vệ bền vững, qua đó tạo tiền đề cho liên kết kinh tế ổn định và lâu dài (UNESCAP, 2019) [244].

Thứ hai, trình độ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong vùng quyết định cường độ và chất lượng liên kết kinh tế. Những địa phương có quy mô kinh tế lớn, năng lực sản xuất cao và thị trường phát triển thường đóng vai trò hạt nhân trong việc hình thành các chuỗi chuyên môn hóa và mạng lưới trao đổi nội vùng. Tuy nhiên, sự chênh lệch quá lớn về thu nhập, trình độ công nghệ và khả năng tiếp cận thị trường có thể làm suy giảm động lực hợp tác và hạn chế hiệu ứng lan tỏa nếu thiếu cơ chế điều tiết và chia sẻ lợi ích phù hợp [195].

Thứ ba, nguồn nhân lực và chất lượng lao động là nhân tố quyết định khả năng tham gia và nâng cấp chuỗi giá trị liên vùng. Các vùng có lực lượng lao động được đào tạo tốt, thị trường lao động linh hoạt và khả năng dịch chuyển cao thường có lợi thế trong thu hút đầu tư và phát triển các ngành có giá trị gia tăng cao. Ngược lại, tình trạng thiếu hụt lao động kỹ năng hoặc mất cân đối cung - cầu lao động có thể làm suy giảm hiệu quả liên kết và cản trở quá trình tái cơ cấu kinh tế vùng (World Bank, 2009).

Thứ tư, trình độ khoa học - công nghệ và chuyển đổi số ngày càng trở thành nhân tố quyết định chiều sâu và chất lượng của liên kết kinh tế vùng. Sự phát triển của công nghệ số, dữ liệu lớn và các nền tảng kết nối cho phép mở rộng không gian liên kết vượt ra ngoài giới hạn địa lý truyền thống, đồng thời nâng cao khả năng phối hợp giữa

các chủ thể trong chuỗi giá trị liên vùng. Các nghiên cứu gần đây cho thấy những vùng có mức độ sẵn sàng công nghệ và chuyển đổi số cao thường hình thành các mạng lưới sản xuất - dịch vụ linh hoạt hơn, có khả năng tích hợp sâu vào chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu; ngược lại, khoảng cách số có thể làm gia tăng phân mảnh không gian và bất bình đẳng phát triển vùng (World Bank, 2020; OECD, 2020).

Thứ năm, bối cảnh hội nhập và liên kết ngoại vùng ngày càng trở thành yếu tố quan trọng chi phối động lực và hình thức liên kết kinh tế vùng. Trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng, các vùng không chỉ liên kết nội bộ mà còn phải gắn kết với các vùng khác trong nước và với không gian kinh tế khu vực, toàn cầu thông qua thương mại, đầu tư, chuỗi cung ứng và dòng di chuyển công nghệ - lao động. Mức độ mở cửa và vị thế của vùng trong chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu sẽ quyết định động lực liên kết nội vùng cũng như khả năng nâng cấp cấu trúc kinh tế. Tuy nhiên, hội nhập cũng làm gia tăng áp lực cạnh tranh giữa các địa phương, đòi hỏi phải có chiến lược liên kết vùng chủ động nhằm tránh cạnh tranh phân mảnh và tận dụng hiệu quả các cơ hội từ hội nhập (World Bank, 2009; UNESCAP, 2019; Baldwin & Venables, 2013) [112, tr.245-254].

Thứ sáu, kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics là điều kiện then chốt bảo đảm cho các liên kết kinh tế được thực hiện trong không gian vùng. Hạ tầng giao thông đa phương thức, các trung tâm logistics, dịch vụ vận tải và hạ tầng số tạo điều kiện cho sự lưu thông hiệu quả của các dòng hàng hóa, lao động, vốn và thông tin, qua đó làm giảm chi phí giao dịch và mở rộng phạm vi thị trường. Nhiều nghiên cứu thực nghiệm khẳng định rằng hạn chế về hạ tầng và logistics là một trong những rào cản lớn nhất đối với sự hình thành và vận hành các chuỗi giá trị liên vùng (ADB, 2020; Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2022).

Thứ bảy, thể chế - chính sách và cơ chế điều phối vùng giữ vai trò mang tính quyết định trong việc thúc đẩy hoặc kìm hãm liên kết kinh tế. Một khuôn khổ thể chế hiệu quả, với chính sách ổn định, minh bạch và cơ chế phối hợp đủ thẩm quyền, tạo điều kiện cho các địa phương phối hợp trong quy hoạch, đầu tư và phân bổ nguồn lực theo mục tiêu phát triển chung của vùng. Ngược lại, sự phân mảnh thể chế, chồng chéo chính sách và cạnh tranh cục bộ địa phương thường làm suy yếu liên kết và khiến hợp tác vùng mang tính hình thức, kém bền vững (OECD, 2013).

Thứ tám, doanh nghiệp và mức độ phát triển chuỗi giá trị là yếu tố trung tâm quyết định tính thực chất của liên kết kinh tế vùng. Doanh nghiệp là chủ thể trực tiếp tổ

chức sản xuất, đầu tư và kết nối các công đoạn trong chuỗi giá trị; vì vậy, liên kết kinh tế vùng chỉ đi vào chiều sâu khi tồn tại các môi liên kết doanh nghiệp theo cả chiều ngang và chiều dọc. Các lý thuyết về cụm ngành và lợi thế cạnh tranh cho rằng liên kết doanh nghiệp gắn với chuỗi giá trị là trụ cột quyết định năng suất dài hạn, năng lực đổi mới và sức cạnh tranh của vùng (M. Porter, 1990; OECD, 2013).

Vì vậy, liên kết kinh tế trong phát triển vùng là kết quả của sự tương tác đa chiều giữa các yếu tố tự nhiên, kinh tế - xã hội và thể chế. Trong đó, kết cấu hạ tầng - logistics, thể chế điều phối vùng và liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị giữ vai trò chi phối, quyết định việc liên kết vùng có đi vào thực chất hay chỉ dừng lại ở các cam kết mang tính hình thức.

2.4. KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG

2.4.1. Kinh nghiệm của Thái Lan

2.4.1.1. Liên kết thể chế - chính sách

Kinh nghiệm của Thái Lan cho thấy liên kết kinh tế vùng có thể được thúc đẩy hiệu quả thông qua việc hình thành một không gian phát triển kinh tế chức năng vượt ra ngoài ranh giới hành chính của từng tỉnh, trong đó Chính phủ trung ương giữ vai trò kiến tạo thể chế, điều phối quy hoạch và tập trung nguồn lực cho những địa bàn có khả năng tạo tác động lan tỏa lớn. Trường hợp điển hình là Hành lang kinh tế phía Đông, gồm ba tỉnh liền kề Chachoengsao, Chon Buri và Rayong. Đây là khu vực đã có nền tảng công nghiệp tương đối phát triển từ Chương trình phát triển bờ biển phía Đông trước đó, nhưng từ năm 2016 được Chính phủ Thái Lan nâng lên thành một chiến lược phát triển lãnh thổ mới, gắn trực tiếp với định hướng chuyển đổi nền kinh tế theo hướng công nghệ, đổi mới sáng tạo và giá trị gia tăng cao. OECD nhận định đây là bước chuyển từ chính sách phát triển cụm ngành phân tán trên phạm vi rộng sang cách tiếp cận tập trung hơn về không gian, lấy ba tỉnh phía Đông làm địa bàn trọng điểm để thực hiện các chính sách công nghiệp và đầu tư mới [208].

Một đặc điểm đáng chú ý là Hành lang kinh tế phía Đông không chỉ được hình thành thông qua một chương trình hành động của Chính phủ mà được thể chế hóa bằng luật riêng. Luật Hành lang kinh tế phía Đông năm 2018 tạo cơ sở pháp lý cho việc xây dựng quy hoạch phát triển tổng thể, quy hoạch sử dụng đất, phát triển kết cấu hạ tầng và tiện ích công cộng, thu hút đầu tư cũng như thiết lập cơ chế cung cấp dịch vụ một cửa cho nhà đầu tư. Cách tiếp cận này giúp giảm đáng kể tình trạng

mỗi tỉnh lập kế hoạch riêng, đồng thời tạo cơ sở pháp lý để xử lý các vấn đề có tính liên tỉnh mà một chính quyền địa phương riêng lẻ khó có khả năng giải quyết.

Cơ chế điều phối của Hành lang kinh tế phía Đông được thiết kế ở cấp cao. Ủy ban Chính sách Hành lang kinh tế phía Đông do Thủ tướng hoặc Phó Thủ tướng được ủy quyền làm Chủ tịch, với sự tham gia của bộ trưởng 14 bộ quan trọng, cùng đại diện cơ quan ngân sách, Hội đồng Phát triển Kinh tế và Xã hội Quốc gia, Ủy ban Đầu tư và các tổ chức đại diện khu vực doanh nghiệp như Phòng Thương mại Thái Lan, Liên đoàn Công nghiệp Thái Lan và Hiệp hội Ngân hàng Thái Lan. Cấu trúc này cho thấy liên kết vùng được đặt ở cấp độ điều phối liên ngành và liên địa phương, thay vì giao cho một bộ chuyên ngành hoặc ba tỉnh tự phối hợp với nhau.

Bên cạnh Ủy ban Chính sách, Thái Lan thành lập Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông làm cơ quan thường trực chuyên trách. Theo OECD, cơ quan này là một cơ quan nhà nước tương đối độc lập, làm đầu mối thúc đẩy và điều phối việc thực hiện chiến lược Hành lang kinh tế phía Đông. Cơ chế này có ý nghĩa quan trọng bởi một trong những điểm yếu thường gặp của liên kết vùng là thiếu một tổ chức thường trực có đủ năng lực theo dõi, phối hợp giữa các bộ, địa phương và doanh nghiệp. Trường hợp Thái Lan cho thấy việc thành lập một thiết chế chuyên trách có thể giúp giảm khoảng trống giữa quyết định chính sách ở trung ương và tổ chức thực hiện tại địa phương [208].

Hệ thống thể chế này còn được hỗ trợ bởi một cấu trúc quy hoạch tương đối đồng bộ. Theo thông tin chính thức của Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông, hệ thống kế hoạch hiện bao gồm quy hoạch sử dụng đất, kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng và tiện ích công cộng, kế hoạch dịch vụ một cửa, các kế hoạch hành động theo lĩnh vực và kế hoạch phát triển tổng thể của toàn Hành lang. Điều đó cho thấy quy hoạch không gian, đầu tư công, phát triển ngành và thu hút đầu tư không được xử lý tách biệt, mà được đặt trong một khuôn khổ phát triển lãnh thổ chung.

Kế hoạch phát triển tổng thể Hành lang kinh tế phía Đông giai đoạn 2023-2027 tiếp tục thể hiện rõ tư duy này. Theo Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông, kế hoạch đặt mục tiêu thu hút 500 tỷ baht vốn đầu tư thực hiện trong 5 năm, tương đương khoảng 100 tỷ baht mỗi năm, đồng thời hướng tới tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 6,3%/năm của tổng sản phẩm ba tỉnh [139]. Mục tiêu cuối cùng không chỉ là gia tăng đầu tư và sản lượng, mà còn bao gồm nâng cao thu nhập, chất lượng cuộc sống, điều kiện xã hội và môi trường. Như vậy, Hành lang được nhìn nhận như một không gian phát triển tổng hợp chứ không đơn thuần là một khu vực ưu đãi đầu tư [139].

Một khía cạnh đáng chú ý khác là quá trình hình thành Hành lang kinh tế phía Đông phản ánh sự điều chỉnh chính sách dựa trên những hạn chế của mô hình cụm ngành trước đó. Giai đoạn 2015-2017, Thái Lan triển khai chính sách phát triển các cụm ngành trên phạm vi khá rộng, bao gồm ô tô, điện tử, hóa dầu, công nghệ số, dệt may và chế biến nông sản. Nhà nước hỗ trợ thông qua phát triển nhân lực, công nghệ, hạ tầng, logistics, ưu đãi tài chính và sửa đổi quy định. Tuy nhiên, OECD đánh giá mức độ thu hút đầu tư của chính sách này tương đối hạn chế; một nguyên nhân quan trọng là sự phối hợp giữa Chính phủ, doanh nghiệp, viện nghiên cứu và trường đại học chưa đủ chặt chẽ, khiến sự tích tụ và liên kết thực sự trong các cụm ngành chưa đạt kỳ vọng.

Do đó, Thái Lan chuyển từ cách tiếp cận dàn trải sang tập trung nguồn lực vào một không gian có sẵn nền tảng công nghiệp, hạ tầng và doanh nghiệp, từ đó tạo điều kiện tốt hơn để hình thành các quan hệ liên kết thực chất. Đây là một điểm quan trọng trong kinh nghiệm của Thái Lan: liên kết vùng không nhất thiết phải bao phủ đồng đều tất cả các địa phương, mà có thể tập trung trước vào những khu vực có khả năng tạo cực tăng trưởng và hiệu ứng lan tỏa lớn, sau đó tăng cường kết nối các cực đó với phần còn lại của nền kinh tế.

Từ kinh nghiệm Thái Lan có thể thấy, liên kết thể chế - chính sách vùng không nhất thiết đòi hỏi hình thành thêm một cấp chính quyền vùng, nhưng cần có ít nhất ba điều kiện: một khung pháp lý đủ mạnh để xác định không gian và mục tiêu phát triển chung; một cơ chế điều phối cấp cao đủ khả năng xử lý những vấn đề vượt quá ranh giới tỉnh và ngành; và một cơ quan chuyên trách thường trực chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện. Đặc biệt, việc tích hợp chính quyền, các bộ ngành trung ương và khu vực tư nhân trong cùng một cơ chế điều phối giúp giảm khoảng cách giữa hoạch định chính sách và nhu cầu thực tế của doanh nghiệp. Đây là kinh nghiệm đáng tham khảo đối với những quốc gia có mô hình nhà nước đơn nhất và có hệ thống chính quyền địa phương tương đối phân mảnh.

2.4.1.2. Liên kết hạ tầng - logistics

Trong kinh nghiệm của Thái Lan, liên kết hạ tầng - logistics là nền tảng vật chất để biến ba tỉnh Chachoengsao, Chon Buri và Rayong từ các địa phương công nghiệp riêng lẻ thành một không gian sản xuất và logistics có tính tích hợp cao. Hạ tầng trong Hành lang kinh tế phía Đông không được phát triển theo logic từng tỉnh, mà theo cấu trúc mạng lưới liên hoàn giữa cảng biển, sân bay, đường sắt, đường bộ, khu công nghiệp và đô thị. Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông xác định mục

tiêu của các dự án hạ tầng trọng điểm là tạo ra khả năng kết nối đa phương thức liên tục bằng đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không trên phạm vi ba tỉnh và các vùng lân cận.

Cấu trúc hạ tầng của Hành lang được xây dựng xung quanh bốn nhóm dự án lớn: đường sắt tốc độ cao kết nối ba sân bay; phát triển sân bay U-Tapao và đô thị hàng không phía Đông; mở rộng cảng Laem Chabang giai đoạn 3; và mở rộng cảng công nghiệp Map Ta Phut giai đoạn 3. Điểm đáng chú ý không chỉ nằm ở quy mô các công trình mà ở cách các dự án được thiết kế để hỗ trợ cho nhau, hình thành chuỗi kết nối giữa trung tâm kinh tế Bangkok, các khu công nghiệp phía Đông và hệ thống cảng biển quốc tế.

Trong đó, cảng Laem Chabang tại tỉnh Chon Buri giữ vai trò cửa ngõ container quan trọng của khu vực. Theo số liệu của Cơ quan Cảng Thái Lan được Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông công bố, công suất hiện tại của cảng khoảng 11 triệu công-ten-nơ tiêu chuẩn mỗi năm. Dự án phát triển giai đoạn 3 hướng tới nâng công suất toàn cảng lên khoảng 18 triệu công-ten-nơ tiêu chuẩn/năm, đồng thời tăng tỷ trọng vận chuyển container bằng đường sắt từ khoảng 7% lên khoảng 30%. Riêng hai bến F1 và F2 có công suất thiết kế tổng cộng 4 triệu công-ten-nơ tiêu chuẩn/năm. Dự án cũng bao gồm trung tâm trung chuyển container bằng đường sắt và hệ thống kết nối vận tải liên tục với bên ngoài cảng [140].

Ý nghĩa của mô hình Laem Chabang đối với liên kết vùng nằm ở chỗ cảng không được xem như một công trình phục vụ riêng tỉnh Chon Buri mà là cửa ngõ xuất nhập khẩu của toàn bộ hệ thống công nghiệp phía Đông. Các khu sản xuất ô tô, điện tử và các ngành công nghiệp hỗ trợ ở Chon Buri, Rayong và Chachoengsao cùng sử dụng hạ tầng cảng và mạng lưới logistics chung. Nhờ đó, lợi thế cảng biển được chuyển hóa thành lợi thế của toàn bộ cụm công nghiệp vùng, thay vì chỉ tạo lợi ích tại địa phương nơi đặt cảng.

Tại Rayong, cảng công nghiệp Map Ta Phut đóng vai trò tương tự đối với các ngành hóa dầu, khí và năng lượng. Theo Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông, đây là cảng công nghiệp lớn nhất Thái Lan, với công suất hiện hữu khoảng 16 triệu tấn khí tự nhiên và các sản phẩm khác mỗi năm. Dự án phát triển giai đoạn 3 có tổng mức đầu tư khoảng 93,6 tỷ baht, trong đó khu vực tư nhân đảm nhiệm khoảng 68% vốn đầu tư cho các cơ sở khí và bến cảng. Riêng giai đoạn đầu của bến khí được thiết kế với công suất khoảng 11 triệu tấn/năm [141].

Trường hợp Map Ta Phut cho thấy một đặc trưng quan trọng của liên kết hạ tầng - logistics tại Thái Lan là hạ tầng được phát triển gắn trực tiếp với chuỗi giá trị ngành. Cảng này không chỉ vận chuyển hàng hóa chung mà được thiết kế để phục vụ các ngành hóa dầu tiên tiến, khí và năng lượng sạch trong cụm công nghiệp Rayong. Như vậy, quy hoạch hạ tầng và quy hoạch công nghiệp được triển khai đồng thời, nhờ đó giảm khoảng cách giữa đầu tư kết cấu hạ tầng với nhu cầu thực tế của doanh nghiệp.

Hạ tầng hàng không và đường sắt tiếp tục mở rộng cấu trúc liên kết này. Dự án đường sắt tốc độ cao kết nối ba sân bay Don Mueang, Suvarnabhumi và U-Tapao được quy hoạch với các ga tại Chachoengsao, Chon Buri, Si Racha và Pattaya trước khi đến U-Tapao, qua đó kết nối vùng thủ đô Bangkok với các trung tâm công nghiệp và du lịch của Hành lang. Song song với đó, sân bay U-Tapao được quy hoạch phát triển thành một đầu mối hàng không lớn, đi kèm nhà ga hàng hóa, trung tâm bảo dưỡng máy bay, khu thương mại và đào tạo hàng không. Các dự án này vẫn đang được triển khai theo lộ trình, vì vậy cần nhìn nhận chủ yếu như cấu phần chiến lược của mô hình liên kết hạ tầng, chứ không nên coi toàn bộ công suất quy hoạch là năng lực đã hiện hữu.

Đặc biệt, Thái Lan sử dụng khá mạnh phương thức đối tác công - tư trong phát triển các dự án hạ tầng lớn của Hành lang. OECD nhận định đầu tư công và các dự án theo phương thức đối tác công - tư trong Hành lang kinh tế phía Đông được kỳ vọng là một trong những động lực đầu tư trung và dài hạn của nền kinh tế Thái Lan. Cách tiếp cận này giúp Chính phủ huy động nguồn lực tư nhân cho các dự án quy mô lớn, đồng thời kết nối lợi ích của doanh nghiệp với việc phát triển mạng lưới hạ tầng vùng.

Như vậy, kinh nghiệm Thái Lan cho thấy liên kết hạ tầng - logistics vùng cần được tổ chức theo tư duy mạng lưới, thay vì tư duy công trình riêng lẻ. Một cảng biển có công suất lớn nhưng thiếu kết nối với đường sắt, đường bộ và khu công nghiệp sẽ không tự động tạo ra liên kết vùng. Ngược lại, khi cảng biển, sân bay, đường sắt, cao tốc, khu công nghiệp và đô thị được tổ chức trong một hệ thống thống nhất, hạ tầng có thể trực tiếp làm giảm chi phí giao dịch, mở rộng thị trường và tạo điều kiện cho doanh nghiệp phân bố các công đoạn sản xuất tại nhiều địa phương khác nhau. Đây chính là cơ chế chuyển kết nối vật chất thành liên kết kinh tế thực chất.

2.4.1.3. Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị

Trong mô hình hành lang kinh tế phía Đông, liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị là trụ cột quyết định để chuyển hóa các lợi thế thể chế và hạ tầng thành năng lực cạnh tranh. Trên thực tế, Chon Buri và Rayong đã là những trung tâm công nghiệp lớn của Thái Lan trước khi Hành lang kinh tế phía Đông được thành lập, đặc biệt trong các ngành ô tô, điện tử, hóa dầu và các ngành công nghiệp phụ trợ. Chính sách Hành lang vì vậy không bắt đầu từ một nền tảng trống, mà dựa trên năng lực tích tụ công nghiệp đã có để thúc đẩy doanh nghiệp chuyển sang những ngành và công đoạn có giá trị gia tăng cao hơn.

OECD cho rằng đầu tư trực tiếp nước ngoài có vai trò quan trọng trong quá trình công nghiệp hóa và hội nhập chuỗi giá trị của Thái Lan. Doanh nghiệp có vốn nước ngoài nhìn chung có năng suất cao hơn, đầu tư nhiều hơn cho nghiên cứu và phát triển, trả mức lương cao hơn và sử dụng tỷ lệ lao động có kỹ năng lớn hơn doanh nghiệp trong nước. Đồng thời, OECD ghi nhận nhiều doanh nghiệp Thái Lan có quan hệ mua và cung ứng với doanh nghiệp nước ngoài, tạo điều kiện cho các hiệu ứng lan tỏa thông qua chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, OECD cũng lưu ý rằng năng lực của doanh nghiệp nội địa vẫn là điều kiện quyết định khả năng hấp thụ những hiệu ứng này [208].

Chính sách phát triển Hành lang kinh tế phía Đông vì vậy được đặt trong chiến lược rộng hơn nhằm chuyển Thái Lan từ nền kinh tế dựa vào sản xuất có giá trị gia tăng tương đối thấp sang nền kinh tế dựa nhiều hơn vào công nghệ và đổi mới sáng tạo. OECD cho biết chiến lược phát triển Hành lang tập trung vào các khoản đầu tư có tác động lớn và các công nghệ cốt lõi phù hợp với định hướng chuyển đổi mô hình tăng trưởng của Thái Lan.

Theo phân loại hiện hành của Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông, các ngành mục tiêu được tổ chức thành năm cụm lớn: y tế và chăm sóc sức khỏe; công nghệ số; ô tô thế hệ mới; kinh tế sinh học - tuần hoàn - xanh; và dịch vụ. Bên trong năm cụm này là các ngành như điện tử thông minh, tự động hóa và rô-bốt, nhiên liệu sinh học và hóa sinh, nông nghiệp tiên tiến và công nghệ sinh học, thực phẩm tương lai, hàng không và logistics, giáo dục và phát triển nguồn nhân lực.

Cách tổ chức này thể hiện sự chuyển biến đáng chú ý từ phát triển ngành đơn lẻ sang phát triển hệ sinh thái chuỗi giá trị. Ví dụ, phát triển ô tô thế hệ mới không chỉ bao gồm lắp ráp phương tiện mà còn kéo theo điện tử, pin, tự động hóa, phần

mềm, logistics và đào tạo kỹ thuật. Tương tự, cụm kinh tế sinh học - tuần hoàn - xanh kết nối nông nghiệp, công nghệ sinh học, thực phẩm, nhiên liệu sinh học và hóa sinh. Vì vậy, chính sách phát triển ngành đồng thời tạo ra nhu cầu liên kết giữa các doanh nghiệp thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau và phân bố tại nhiều địa phương trong Hành lang.

Sự tập trung của hoạt động đầu tư tại ba tỉnh cho thấy sức hút của cấu trúc này. Theo Ủy ban Đầu tư Thái Lan, năm 2023, các dự án đăng ký hưởng ưu đãi đầu tư tại Hành lang kinh tế phía Đông có tổng vốn đăng ký khoảng 460,5 tỷ baht, chiếm 54% tổng giá trị đăng ký đầu tư của cả nước. Cần lưu ý đây là vốn đăng ký xin ưu đãi đầu tư, không phải vốn đầu tư thực hiện, nhưng tỷ trọng trên phản ánh vị trí nổi bật của ba tỉnh Chon Buri, Rayong và Chachoengsao trong không gian đầu tư công nghiệp của Thái Lan [231].

Đáng chú ý, Ủy ban Đầu tư Thái Lan cũng ghi nhận những dự án mới không chỉ tập trung vào sản xuất cuối cùng mà tham gia trực tiếp vào chuỗi cung ứng. Chẳng hạn, một dự án sản xuất dây thép dùng trong sản xuất lốp xe tại Chon Buri được phê duyệt năm 2023 với quy mô đầu tư 6,66 tỷ baht và công suất 260 nghìn tấn/năm; cơ quan đầu tư Thái Lan đánh giá dự án này sẽ củng cố thêm chuỗi cung ứng của ngành ô tô trong nước. Đây là một ví dụ cho thấy việc thu hút đầu tư được gắn với mục tiêu bổ sung mắt xích còn thiếu trong chuỗi sản xuất, thay vì chỉ đánh giá dự án theo quy mô vốn.

Một yếu tố quan trọng khác trong liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị là phát triển nguồn nhân lực theo nhu cầu của các ngành mục tiêu. Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông ước tính nhu cầu nhân lực cho các ngành mục tiêu giai đoạn 2025-2029 khoảng 156.879 vị trí, trong đó riêng điện tử thông minh cần trên 43 nghìn người và ô tô thế hệ mới cần trên 20 nghìn người. Chính sách nhân lực của Hành lang được thiết kế theo hướng phối hợp giữa cơ quan quản lý, doanh nghiệp và cơ sở giáo dục - đào tạo, qua đó làm cho đào tạo nghề và đào tạo đại học gắn trực tiếp hơn với nhu cầu của chuỗi sản xuất [142].

Điều này có ý nghĩa quan trọng đối với liên kết vùng bởi chuỗi giá trị không chỉ là quan hệ mua - bán hàng hóa giữa các doanh nghiệp. Một chuỗi giá trị có khả năng cạnh tranh còn cần thị trường lao động kỹ năng, hệ thống đào tạo, nghiên cứu - phát triển và dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp. Việc Hành lang kinh tế phía Đông đồng thời phát triển hạ tầng, cụm ngành, nhân lực và đổi mới sáng tạo tạo điều kiện để

các mối liên kết doanh nghiệp chuyển dần từ quan hệ gia công đơn giản sang các quan hệ có hàm lượng công nghệ và tri thức cao hơn.

Tuy nhiên, kinh nghiệm Thái Lan cũng cho thấy thu hút doanh nghiệp vào cùng một khu vực địa lý chưa đồng nghĩa với hình thành liên kết chuỗi giá trị bền vững. OECD từng đánh giá chính sách cụm ngành trước đây của Thái Lan gặp hạn chế do phối hợp yếu giữa Chính phủ, doanh nghiệp, viện nghiên cứu và trường đại học; chính sách tập trung nhiều vào ưu đãi tài chính nhưng chưa tạo được đầy đủ các quan hệ liên kết ngang và dọc giữa các chủ thể.

Ngoài ra, OECD cũng lưu ý một vấn đề quan trọng: hoạt động đầu tư và doanh nghiệp được ưu đãi ở Thái Lan tập trung rất mạnh tại Bangkok và khu vực Hành lang kinh tế phía Đông, trong khi nhiều vùng khác vẫn có năng suất và năng lực thu hút đầu tư thấp. Điều đó có nghĩa là một chính sách vùng thành công về thu hút đầu tư có thể đồng thời làm gia tăng khoảng cách lãnh thổ nếu không có cơ chế lan tỏa sang các vùng yếu hơn. Đây là một khía cạnh cần được lưu ý khi xem xét khả năng vận dụng kinh nghiệm Hành lang kinh tế phía Đông.

Từ kinh nghiệm Thái Lan có thể rút ra rằng liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị chỉ phát huy hiệu quả khi ba yếu tố được kết hợp đồng thời. Thứ nhất, cần lựa chọn một số ngành có lợi thế tích tụ thực tế và có khả năng hình thành chuỗi cung ứng thay vì mỗi địa phương đều phát triển cùng một danh mục ngành. Thứ hai, thu hút doanh nghiệp lớn và đầu tư nước ngoài phải gắn với phát triển mạng lưới nhà cung ứng trong nước, nguồn nhân lực và năng lực công nghệ. Thứ ba, Nhà nước cần tập trung vào xây dựng hạ tầng, thể chế và các dịch vụ hỗ trợ, còn doanh nghiệp phải là chủ thể hình thành các quan hệ mua - bán, phân công sản xuất và đổi mới trong chuỗi giá trị.

Nhìn tổng thể, kinh nghiệm Hành lang kinh tế phía Đông của Thái Lan cho thấy ba trụ cột liên kết kinh tế vùng có tính bổ trợ và phụ thuộc lẫn nhau. Liên kết thể chế - chính sách tạo ra một không gian phát triển chung và cơ chế điều phối vượt ranh giới tỉnh; liên kết hạ tầng - logistics làm giảm khoảng cách kinh tế và tạo điều kiện lưu chuyển hàng hóa, con người và dịch vụ; còn liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị chuyển những điều kiện đó thành đầu tư, năng suất và năng lực cạnh tranh thực tế. Điểm đáng tham khảo nhất không phải là việc xây dựng một hành lang kinh tế có ưu đãi đặc biệt, mà là cách Thái Lan tổ chức ba tỉnh có lợi thế bổ sung thành một không gian kinh tế chức năng, trong đó thể chế, hạ tầng và chính sách công nghiệp được thiết kế trong cùng một khuôn khổ phát triển.

2.4.2. Kinh nghiệm của Trung Quốc

2.4.2.1. Liên kết thể chế - chính sách

Kinh nghiệm của Trung Quốc cho thấy liên kết kinh tế vùng được hình thành chủ yếu thông qua vai trò điều phối mạnh mẽ của Nhà nước trung ương, với các chiến lược phát triển vùng mang tính quốc gia, được lồng ghép trực tiếp vào hệ thống kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và có tính ràng buộc cao trong tổ chức thực hiện. Khác với mô hình dựa nhiều vào cơ chế tài chính như ở châu Âu, Trung Quốc tiếp cận liên kết vùng trước hết bằng thể chế hành chính - kế hoạch, trong đó trung ương giữ vai trò quyết định trong xác lập mục tiêu, phân bổ nguồn lực và điều phối lợi ích giữa các địa phương (Naughton, 2007) [188].

Ngay từ giai đoạn cải cách mở cửa, Trung Quốc đã nhận diện rõ sự phân hóa không gian phát triển giữa các vùng ven biển và nội địa. Theo Báo cáo Phát triển Thế giới của Ngân hàng Thế giới năm 2009, quá trình tăng trưởng nhanh của Trung Quốc giai đoạn đầu cải cách diễn ra chủ yếu ở các vùng ven biển, trong khi các vùng miền Tây và nội địa tụt lại phía sau, tạo ra thách thức lớn về bất bình đẳng vùng và ổn định xã hội (World Bank, 2009). Trên cơ sở đó, Trung Quốc lựa chọn chiến lược phát triển vùng mang tính chủ động của Nhà nước nhằm tái cân bằng không gian kinh tế và tăng cường liên kết liên vùng.

Một đặc điểm thể chế nổi bật là việc Trung Quốc triển khai các chiến lược phát triển vùng quy mô lớn ở cấp quốc gia, gắn trực tiếp với các Kế hoạch 5 năm. Tiêu biểu là Chiến lược Phát triển miền Tây được khởi xướng từ năm 2000, tiếp đó là chiến lược phục hưng vùng Đông Bắc, chiến lược trỗi dậy miền Trung và chiến lược phát triển vùng duyên hải. Các chiến lược này không chỉ nhằm hỗ trợ từng vùng riêng lẻ, mà còn hướng tới tái cấu trúc không gian kinh tế quốc gia, thúc đẩy luồng dịch chuyển vốn, lao động và công nghiệp giữa các vùng (Naughton, 2007; WB, 2009). Việc lồng ghép các chiến lược vùng vào kế hoạch phát triển quốc gia giúp bảo đảm tính nhất quán chính sách và hạn chế cạnh tranh cục bộ giữa các địa phương.

Từ đầu thập niên 2010, Trung Quốc chuyển sang giai đoạn liên kết vùng dựa trên các cụm đô thị và siêu vùng kinh tế, đánh dấu bước phát triển mới trong tư duy thể chế. Các mô hình như vùng Bắc Kinh - Thiên Tân - Hà Bắc (Jing-Jin-Ji), vùng Đồng bằng sông Trường Giang và Vùng Vịnh Lớn Quảng Đông - Hồng Kông - Ma Cao được xác định là các không gian phát triển chiến lược, với mục tiêu tích hợp thị

trường lao động, hạ tầng, công nghiệp và dịch vụ trên phạm vi liên tỉnh, liên đô thị (World Bank, 2020). Đây là bước chuyển quan trọng từ liên kết vùng theo địa lý hành chính sang liên kết vùng theo chức năng kinh tế.

Về mặt thể chế, các siêu vùng này được điều phối trực tiếp bởi trung ương thông qua các cơ chế phối hợp liên tỉnh, với sự tham gia của các bộ ngành trung ương trong quy hoạch, đầu tư hạ tầng và phân bổ không gian sản xuất. Theo Ngân hàng Thế giới, mô hình điều phối tập trung này cho phép Trung Quốc giải quyết hiệu quả các vấn đề vượt quá thẩm quyền của từng địa phương riêng lẻ, như ô nhiễm môi trường liên vùng, tắc nghẽn hạ tầng, trùng lặp đầu tư và cạnh tranh thu hút nguồn lực (World Bank, 2020). Điều này cho thấy liên kết vùng ở Trung Quốc không dựa vào cơ chế tự nguyện, mà được bảo đảm bằng quyền lực điều phối hành chính.

Một khía cạnh thể chế quan trọng khác là cơ chế phân cấp tài khóa và cạnh tranh có kiểm soát giữa các địa phương. Trong khi các địa phương được trao quyền lớn trong thu hút đầu tư và phát triển kinh tế, trung ương vẫn giữ vai trò điều tiết thông qua các công cụ kế hoạch, ngân sách và đánh giá cán bộ. Theo phân tích của OECD, hệ thống này vừa tạo động lực tăng trưởng ở cấp địa phương, vừa cho phép trung ương định hướng liên kết vùng thông qua các ưu tiên chiến lược và phân bổ đầu tư công (OECD, 2015). Cơ chế này giúp Trung Quốc tránh được tình trạng phát triển khép kín hoàn toàn của từng địa phương, đồng thời duy trì được sự gắn kết trong không gian kinh tế quốc gia.

Trong giai đoạn gần đây, liên kết thể chế vùng ở Trung Quốc tiếp tục được củng cố thông qua các cải cách về quy hoạch không gian và quản trị đô thị - vùng. Trung Quốc đẩy mạnh tích hợp quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch đô thị và quy hoạch phát triển kinh tế trong phạm vi các vùng chức năng, nhằm nâng cao hiệu quả phối hợp chính sách và hạn chế xung đột giữa các địa phương (World Bank, 2020). Cách tiếp cận này phản ánh xu hướng chuyển từ quản lý theo đơn vị hành chính sang quản lý theo không gian phát triển liên vùng.

Từ kinh nghiệm Trung Quốc có thể rút ra rằng liên kết thể chế - chính sách vùng chỉ phát huy hiệu quả khi có vai trò dẫn dắt rõ ràng của Nhà nước trung ương, sự lồng ghép chặt chẽ giữa chiến lược vùng và kế hoạch phát triển quốc gia, cùng với các cơ chế điều phối đủ mạnh để xử lý các vấn đề vượt ranh giới địa phương. Đây là bài học đặc biệt quan trọng đối với các quốc gia đang phát triển, nơi liên kết vùng thường bị cản trở bởi tư duy cục bộ và thiếu công cụ thể chế hiệu quả.

2.4.2.2. Liên kết hạ tầng - logistics

Trong kinh nghiệm của Trung Quốc, liên kết hạ tầng và logistics được coi là đòn bẩy mang tính quyết định để tích hợp không gian kinh tế quốc gia và thúc đẩy liên kết vùng trên thực tế. Khác với nhiều quốc gia nơi hạ tầng được phát triển theo logic địa phương, Trung Quốc tổ chức đầu tư hạ tầng theo logic mạng lưới quốc gia và hành lang liên vùng, gắn trực tiếp với mục tiêu tái cấu trúc không gian sản xuất, mở rộng thị trường nội địa thống nhất và nâng cao năng lực cạnh tranh xuất khẩu. Cách tiếp cận này thể hiện rõ qua quy mô đầu tư rất lớn và duy trì liên tục trong nhiều năm [183].

Về hạ tầng đường bộ, Trung Quốc xây dựng mạng lưới đường bộ như “xương sống” liên kết liên vùng, tạo điều kiện hình thành các vành đai công nghiệp, hành lang logistics và thị trường lao động liên tỉnh. Theo *Bản công bố thống kê phát triển ngành giao thông vận tải năm 2023* của Bộ Giao thông Vận tải Trung Quốc, đến cuối năm 2023, tổng chiều dài đường bộ của Trung Quốc đạt khoảng 5,44 triệu km, trong đó đường cao tốc đạt 183,6 nghìn km, và riêng mạng cao tốc quốc gia đạt 122,3 nghìn km [183]. Mạng lưới này cho phép rút ngắn đáng kể thời gian vận chuyển giữa các vùng, giảm chi phí logistics và thúc đẩy doanh nghiệp tổ chức chuỗi cung ứng theo không gian liên vùng thay vì khép kín theo địa phương.

Đường sắt, đặc biệt là đường sắt cao tốc, giữ vai trò trung tâm trong liên kết vùng theo cấu trúc cụm đô thị và siêu vùng kinh tế. Số liệu chính thức cho thấy đến cuối năm 2023, tổng chiều dài đường sắt đang khai thác của Trung Quốc đạt khoảng 159 nghìn km, trong đó đường sắt cao tốc đạt 45 nghìn km (Ministry of Transport of China, 2024). Đến cuối năm 2024, chiều dài đường sắt cao tốc tiếp tục được mở rộng lên khoảng 47 nghìn km, củng cố vai trò của đường sắt trong kết nối các trung tâm kinh tế và vùng vệ tinh trong các siêu vùng như Bắc Kinh - Thiên Tân - Hà Bắc và Đồng bằng Trường Giang. Hạ tầng này góp phần hình thành các thị trường lao động liên đô thị và tăng cường liên kết chức năng giữa các vùng [232].

Đối với hạ tầng đường thủy và cảng biển, Trung Quốc tổ chức kết nối logistics theo hướng tận dụng lợi thế cảng cửa ngõ và mạng lưới vận tải nội địa quy mô lớn. Theo Bộ Giao thông Vận tải Trung Quốc, đến cuối năm 2023, tổng chiều dài đường thủy nội địa có thể khai thác đạt khoảng 128,2 nghìn km, cùng với 22.023 bến cảng sản xuất, trong đó có 2.878 bến loại từ 10.000 tấn trở lên (Ministry of Transport of China, 2024). Về quy mô vận chuyển, tổng sản lượng hàng hóa qua cảng năm 2023 đạt

khoảng 16,97 tỷ tấn, trong đó hàng hóa ngoại thương đạt 5,05 tỷ tấn, phản ánh vai trò then chốt của hệ thống cảng biển trong liên kết vùng và kết nối quốc tế [232].

Liên kết hạ tầng ở Trung Quốc không chỉ dừng ở phát triển tuyến và nút giao thông, mà còn được mở rộng sang tổ chức mạng lưới logistics theo mô hình trung tâm - hành lang - mạng lưới dịch vụ. Một chỉ báo quan trọng phản ánh ưu tiên chính sách là nỗ lực giảm tỷ lệ chi phí logistics xã hội so với GDP. Theo công bố của Văn phòng Thông tin Quốc vụ viện Trung Quốc, tỷ lệ này ở mức khoảng 14,4% năm 2023, và Trung Quốc đặt mục tiêu giảm xuống khoảng 13,5% vào năm 2027 thông qua tối ưu hóa cơ cấu vận tải, phát triển các đầu mối logistics quốc gia và nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics [232]. Điều này cho thấy Trung Quốc coi logistics là một chương trình cải cách năng suất ở cấp hệ thống, chứ không chỉ là lĩnh vực hạ tầng thuần túy trong liên kết kinh tế vùng.

Từ thực tiễn Trung Quốc có thể rút ra ba hàm ý quan trọng cho liên kết hạ tầng - logistics. Thứ nhất, liên kết vùng hiệu quả đòi hỏi đầu tư hạ tầng theo tư duy mạng lưới và hành lang liên vùng, có cơ chế xử lý các điểm nghẽn vượt ranh giới địa phương. Thứ hai, năng lực liên kết không thể chỉ dựa vào đường bộ, mà phải hình thành cấu trúc vận tải đa phương thức, trong đó đường sắt, đường thủy và cảng biển đóng vai trò giảm chi phí logistics và tăng khả năng cạnh tranh vùng. Thứ ba, hạ tầng chỉ thực sự chuyển hóa thành liên kết kinh tế khi được hỗ trợ bởi chính sách logistics nhằm tối ưu hóa dòng vận tải và giảm chi phí giao dịch.

2.4.2.3. Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị

Trong mô hình phát triển vùng của Trung Quốc, liên kết doanh nghiệp và chuỗi giá trị được coi là trụ cột quyết định để chuyển hóa đầu tư hạ tầng và điều phối thể chế thành tăng trưởng kinh tế thực chất. Trung Quốc tiếp cận liên kết vùng không chỉ thông qua hợp tác giữa các địa phương, mà chủ yếu bằng việc tổ chức lại chuỗi giá trị trên không gian quốc gia, với vai trò dẫn dắt của Nhà nước và sự tham gia của các doanh nghiệp lớn. Mục tiêu xuyên suốt là hình thành các chuỗi giá trị liên vùng có quy mô đủ lớn, tính bổ trợ cao giữa các khu vực và khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế (Naughton, 2007).

Trong giai đoạn công nghiệp hóa nhanh, Trung Quốc thúc đẩy phân công không gian sản xuất theo vùng, trong đó các tỉnh ven biển tập trung vào các khâu sản xuất định hướng xuất khẩu và các hoạt động có hàm lượng công nghệ cao hơn, còn các tỉnh nội địa đảm nhiệm các khâu sản xuất trung gian, gia công và cung ứng

đầu vào. Theo Ngân hàng Thế giới, cách tổ chức này giúp Trung Quốc tận dụng lợi thế so sánh của từng vùng, đồng thời hình thành các chuỗi giá trị liên vùng gắn kết chặt chẽ giữa khu vực ven biển và nội địa, qua đó mở rộng nhanh quy mô sản xuất công nghiệp và giảm chi phí giao dịch [252].

Một đặc điểm nổi bật trong liên kết chuỗi giá trị của Trung Quốc là vai trò của các doanh nghiệp lớn, đặc biệt là doanh nghiệp nhà nước, trong dẫn dắt mạng lưới cung ứng. Các doanh nghiệp này đầu tư vào các ngành then chốt như năng lượng, giao thông, thép, hóa chất, điện tử và logistics, đồng thời mở rộng mạng lưới sản xuất sang nhiều địa phương. OECD chỉ ra rằng các doanh nghiệp lớn đóng vai trò tạo thị trường, thiết lập tiêu chuẩn kỹ thuật và kết nối doanh nghiệp vừa và nhỏ ở các vùng khác nhau vào chuỗi cung ứng quốc gia, qua đó tăng cường liên kết doanh nghiệp nội địa [198].

Song song với vai trò của doanh nghiệp dẫn dắt, Trung Quốc sử dụng hệ thống các khu phát triển kinh tế và kỹ thuật quốc gia như một công cụ thể chế quan trọng để tổ chức liên kết doanh nghiệp theo không gian. Đến cuối năm 2024, Trung Quốc có 232 khu phát triển kinh tế và kỹ thuật cấp quốc gia; trong năm 2024, các khu này tạo ra tổng GDP khoảng 16,9 nghìn tỷ nhân dân tệ, với kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 10,7 nghìn tỷ nhân dân tệ, tương đương 24,5% tổng thương mại của cả nước. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài thực hiện trong các khu đạt 27,2 tỷ USD, chiếm khoảng 23,4% tổng FDI của Trung Quốc [234]. Các số liệu này cho thấy các khu phát triển không chỉ là nơi thu hút dự án, mà còn là các điểm nút của chuỗi giá trị liên vùng và chuỗi cung ứng xuất khẩu.

Các khu phát triển kinh tế quốc gia cũng đóng vai trò quan trọng trong việc hình thành mạng lưới doanh nghiệp công nghệ cao. Theo thông tin do cơ quan chức năng Trung Quốc công bố, trong các khu phát triển kinh tế quốc gia hiện có hơn 85.000 doanh nghiệp công nghệ cao cấp quốc gia, chiếm trên 18% tổng số doanh nghiệp công nghệ cao của Trung Quốc [267]. Liên kết chuỗi giá trị không chỉ tập trung ở các doanh nghiệp xuất khẩu lớn ở Trung Quốc mà còn lan tỏa sang các mạng lưới cung ứng công nghệ cao, góp phần nâng cao mức độ nội địa hóa và tiêu chuẩn hóa sản phẩm.

Bên cạnh các khu phát triển kinh tế, Trung Quốc đẩy mạnh liên kết chuỗi giá trị thông qua hệ thống các khu công nghệ cao quốc gia. Tính đến cuối năm 2024, Trung Quốc có 178 khu công nghệ cao cấp quốc gia; các khu này tập trung phần lớn

doanh nghiệp đổi mới sáng tạo của cả nước. Theo công bố chính thức, khoảng hai phần ba số doanh nghiệp kỳ lân của Trung Quốc hoạt động trong các khu công nghệ cao quốc gia, phản ánh vai trò của các khu này trong việc thúc đẩy doanh nghiệp tham gia các khâu có giá trị gia tăng cao hơn trong chuỗi giá trị (State Council Information Office of the People's Republic of China, 2023; The State Council of the People's Republic of China, 2025).

Liên kết doanh nghiệp-chuỗi giá trị ở Trung Quốc được củng cố mạnh mẽ bởi đầu tư cho khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo ở quy mô quốc gia. Năm 2024, chi tiêu cho nghiên cứu và phát triển của Trung Quốc đạt 3.613 tỷ nhân dân tệ, tương đương 2,68% GDP; trong đó chi cho nghiên cứu cơ bản đạt 249,7 tỷ nhân dân tệ [187]. Mức đầu tư này tạo nền tảng để doanh nghiệp nâng cấp công nghệ, mở rộng sang các khâu thiết kế, nghiên cứu và dịch vụ công nghệ, qua đó cải thiện vị thế trong chuỗi giá trị trong nước và quốc tế.

Thực tiễn tại nhiều địa phương cho thấy các khu phát triển và khu công nghệ cao đóng vai trò trung tâm trong việc hỗ trợ doanh nghiệp mở rộng chuỗi giá trị. Các báo cáo truyền thông chính thức mô tả nhiều trường hợp doanh nghiệp địa phương phát triển từ các hoạt động sản xuất đơn giản sang cung ứng thiết bị, dịch vụ kỹ thuật và công nghệ cho các tập đoàn lớn, với sự hỗ trợ về hạ tầng, chính sách và hệ sinh thái đổi mới tại các khu phát triển (Xinhua News Agency, 2025). Mặc dù các ví dụ này mang tính định tính, chúng phản ánh cơ chế phổ biến trong tổ chức liên kết doanh nghiệp theo không gian ở Trung Quốc.

Từ kinh nghiệm Trung Quốc có thể rút ra một số bài học quan trọng. Thứ nhất, liên kết doanh nghiệp và chuỗi giá trị vùng cần được đặt trong chiến lược phát triển không gian ở cấp quốc gia, với phân công sản xuất rõ ràng giữa các vùng. Thứ hai, các doanh nghiệp dẫn dắt và các khu phát triển kinh tế đóng vai trò then chốt trong việc hình thành và duy trì chuỗi giá trị liên vùng. Thứ ba, liên kết chuỗi giá trị chỉ bền vững khi gắn với đầu tư cho đổi mới sáng tạo và nâng cấp công nghệ, tránh phụ thuộc kéo dài vào các khâu giá trị thấp. Đây là những bài học có giá trị tham khảo trực tiếp cho các quốc gia đang phát triển trong quá trình thúc đẩy liên kết vùng và hội nhập kinh tế quốc tế.

2.4.3. Kinh nghiệm của Hàn Quốc

2.4.3.1. Liên kết thể chế - chính sách

Kinh nghiệm của Hàn Quốc cho thấy liên kết kinh tế vùng chỉ có thể vận hành hiệu quả khi có một nền tảng thể chế thống nhất, với vai trò điều phối rõ ràng

của Nhà nước trung ương và sự gắn kết chặt chẽ giữa các cấp chính quyền. Trong bối cảnh quốc gia có diện tích lãnh thổ không lớn nhưng mức độ tập trung kinh tế và dân cư rất cao, Hàn Quốc sớm nhận diện rằng phát triển theo ranh giới hành chính đơn lẻ sẽ làm gia tăng bất bình đẳng vùng, suy giảm hiệu quả phân bổ nguồn lực và tạo áp lực quá tải cho vùng thủ đô.

Thực tế cho thấy, Vùng Thủ đô Seoul chỉ chiếm khoảng 12% diện tích lãnh thổ nhưng tập trung trên 50% dân số và hơn một nửa GDP của cả nước, đồng thời là nơi tập trung phần lớn hoạt động tài chính, R&D và dịch vụ chất lượng cao (OECD, 2020). Sự mất cân đối này buộc Hàn Quốc phải chuyển trọng tâm chính sách từ phát triển theo địa phương sang thúc đẩy liên kết vùng, với mục tiêu phân tán chức năng kinh tế và hình thành các cực tăng trưởng ngoài vùng thủ đô.

Một trụ cột thể chế quan trọng là Luật Phát triển cân bằng quốc gia (Special Act on Balanced National Development), được ban hành từ đầu những năm 2000 và liên tục được sửa đổi, cập nhật. Luật này xác lập rõ trách nhiệm của Chính phủ trung ương trong việc xây dựng chiến lược phát triển vùng, phân bổ nguồn lực và giám sát thực thi, đồng thời tạo khuôn khổ pháp lý để các địa phương phối hợp phát triển thay vì cạnh tranh lẫn nhau. Theo OECD, đây là một trong những công cụ thể chế then chốt giúp Hàn Quốc chuyển từ mô hình phát triển tập trung sang mô hình phát triển đa cực có điều phối [194].

Trên cơ sở khung pháp lý, Hàn Quốc triển khai Chiến lược Phát triển cân bằng quốc gia gắn với các kế hoạch trung hạn và dài hạn của Chính phủ. Chiến lược này không chỉ đặt ra mục tiêu chung về thu hẹp chênh lệch vùng, mà còn xác định rõ vai trò chức năng của từng vùng trong cấu trúc phát triển quốc gia, định hướng đầu tư công, chính sách công nghiệp và phân bổ hạ tầng theo logic liên vùng. Việc tích hợp chiến lược vùng vào hệ thống kế hoạch quốc gia giúp bảo đảm tính nhất quán chính sách và tránh tình trạng phát triển manh mún giữa các địa phương [200].

Một chính sách thể chế nổi bật minh họa cho cách tiếp cận liên kết vùng của Hàn Quốc là chương trình xây dựng các thành phố đổi mới. Theo chương trình này, Chính phủ chủ động di dời các cơ quan nhà nước, doanh nghiệp nhà nước và tổ chức công sang các địa phương ngoài vùng thủ đô, đồng thời gắn việc di dời với định hướng phát triển ngành và đào tạo nguồn nhân lực tại chỗ. Đến năm 2019, hơn 150 cơ quan công và doanh nghiệp nhà nước đã được di dời khỏi Seoul, góp phần hình thành các trung tâm hành chính - kinh tế mới và tạo động lực lan tỏa cho phát triển vùng [181]. Đây là một ví dụ điển hình cho thấy liên kết kinh tế vùng ở Hàn

Quốc không dựa vào khuyến khích tự phát, mà được thúc đẩy bằng các quyết định thể chế mang tính bắt buộc và định hướng mang tính chất dài hạn.

Bên cạnh đó, Hàn Quốc thiết lập cơ chế điều phối liên vùng thông qua các ủy ban và cơ quan chuyên trách ở cấp trung ương, có nhiệm vụ giám sát thực hiện chính sách phát triển vùng và điều phối lợi ích giữa các địa phương. Theo OECD, cơ chế này giúp giảm xung đột lợi ích, tăng cường phối hợp trong quy hoạch không gian, đầu tư hạ tầng và phát triển công nghiệp, đồng thời nâng cao hiệu quả sử dụng ngân sách công [194]. Việc duy trì một đầu mối điều phối thống nhất là yếu tố quan trọng để liên kết vùng không bị phá vỡ bởi lợi ích cục bộ.

Ngoài ra, chính sách tài khóa đóng vai trò hỗ trợ quan trọng cho liên kết thể chế. Hàn Quốc phân bổ một phần đáng kể ngân sách trung ương cho các chương trình phát triển vùng và dự án liên vùng, đồng thời áp dụng cơ chế ưu tiên đầu tư cho các địa phương ngoài vùng thủ đô. Theo OECD, cách tiếp cận này giúp các vùng kém phát triển có nguồn lực để tham gia vào các chương trình liên kết, thay vì bị loại khỏi quá trình phát triển do hạn chế về ngân sách địa phương [200].

Vì vậy, kinh nghiệm Hàn Quốc cho thấy liên kết thể chế - chính sách trong phát triển vùng không chỉ là sự phối hợp mang tính hình thức giữa các địa phương, mà là một hệ thống các quy định pháp lý, chiến lược quốc gia và cơ chế điều phối được thiết kế đồng bộ. Việc kết hợp giữa khung pháp lý rõ ràng, vai trò dẫn dắt của trung ương và các công cụ chính sách cụ thể như di dời cơ quan công, phân bổ ngân sách và điều phối quy hoạch giúp Hàn Quốc từng bước hình thành cấu trúc phát triển vùng cân bằng hơn và tăng cường hiệu quả liên kết kinh tế trên phạm vi toàn quốc.

2.4.3.2. Liên kết hạ tầng - logistics

Trong chiến lược phát triển vùng ở Hàn Quốc, liên kết hạ tầng và logistics được coi là nền tảng vật chất quyết định khả năng liên kết kinh tế vùng trên thực tế. Do đặc điểm lãnh thổ hẹp, mật độ dân cư và công nghiệp, công nghệ cao, Hàn Quốc lựa chọn cách tiếp cận phát triển hạ tầng theo logic mạng lưới quốc gia, bảo đảm kết nối nhanh, đồng bộ và đa phương thức giữa các vùng, qua đó rút ngắn khoảng cách không gian và tạo điều kiện hình thành các thị trường liên vùng thống nhất. Một yếu tố quan trọng là mạng lưới giao thông đường bộ và cao tốc quốc gia. Theo Bộ Đất đai, Hạ tầng và Giao thông Hàn Quốc, đến năm 2023, tổng chiều dài đường cao tốc của Hàn Quốc đạt trên 5.000 km, kết nối hầu hết các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp và đô thị lớn trên toàn quốc [182]. Mạng lưới này có vai trò quan trọng trong không gian lãnh thổ quốc gia cho phép các vùng ngoài thủ đô tiếp cận nhanh với thị

trường tiêu dùng, trung tâm tài chính và cảng biển, qua đó giảm chi phí logistics và tăng tính hấp dẫn đối với đầu tư sản xuất.

Bên cạnh đó, đường sắt cao tốc đóng vai trò đặc biệt trong liên kết kinh tế vùng. Hệ thống tàu cao tốc Hàn Quốc được đưa vào khai thác từ năm 2004 đã tạo ra bước chuyển căn bản trong khả năng kết nối liên vùng của Hàn Quốc. Theo đánh giá của OECD (2018), thời gian di chuyển giữa Seoul và Busan đã giảm từ trên 4 giờ xuống còn khoảng 2,5 giờ, trong khi tuyến Seoul - Gwangju chỉ còn khoảng 2 giờ. Sự cải thiện mạnh mẽ về khả năng tiếp cận không gian này đã mở rộng đáng kể phạm vi hoạt động của doanh nghiệp và thị trường lao động liên vùng, cho phép doanh nghiệp phân bố các cơ sở sản xuất, nghiên cứu - phát triển và dịch vụ tại nhiều địa phương khác nhau mà vẫn duy trì khả năng điều phối tập trung. Qua đó, đường sắt cao tốc không chỉ nâng cao hiệu quả kinh tế theo quy mô vùng, mà còn gia tăng mức độ gắn kết chức năng giữa các vùng, góp phần hiện thực hóa mục tiêu phát triển cân bằng và bền vững ở cấp quốc gia.

Liên kết hạ tầng vùng ở Hàn Quốc còn được củng cố thông qua hệ thống cảng biển và logistics quốc gia, trong đó cảng Busan giữ iữ vai trò cửa ngõ trung tâm kết nối nền kinh tế quốc gia với các chuỗi cung ứng toàn cầu. Theo đánh giá của UNCTAD (2022), cảng Busan nhiều năm liền nằm trong nhóm 10 cảng container lớn nhất thế giới về sản lượng thông qua, là đầu mối quan trọng kết nối Hàn Quốc với các chuỗi cung ứng toàn cầu [238]. Điều đáng chú ý là Hàn Quốc không phát triển cảng biển một cách tách rời, mà gắn chặt cảng với mạng lưới đường bộ, đường sắt và các trung tâm logistics nội địa, cho phép các vùng ngoài thủ đô tham gia sâu vào hoạt động xuất nhập khẩu.

Để tăng hiệu quả liên kết logistics liên vùng, Hàn Quốc đã phát triển các trung tâm logistics đa chức năng và các khu hậu cần gắn với cảng biển, sân bay và trục giao thông chính. Theo OECD, cách tiếp cận này giúp giảm thời gian trung chuyển, nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các phương thức vận tải và giảm chi phí logistics cho doanh nghiệp [194]. Việc hình thành các trung tâm logistics cấp vùng cũng tạo điều kiện để các doanh nghiệp vừa và nhỏ ở địa phương tiếp cận dịch vụ logistics hiện đại, thay vì phụ thuộc hoàn toàn vào các trung tâm tại vùng thủ đô.

Hạ tầng hàng không cũng góp phần quan trọng trong liên kết kinh tế vùng, đặc biệt đối với các ngành công nghệ cao và dịch vụ. Sân bay quốc tế Incheon, với vai trò trung tâm trung chuyển quốc tế, kết nối hiệu quả với các vùng trong nước thông qua mạng lưới giao thông tốc độ cao. Theo OECD, sự kết nối này giúp các doanh nghiệp

tại các vùng ngoài thủ đô tiếp cận nhanh với thị trường quốc tế, qua đó tăng cường liên kết giữa sản xuất trong nước và chuỗi cung ứng toàn cầu (OECD, 2018).

Đồng thời, Hàn Quốc còn kết hợp chặt chẽ giữa quy hoạch hạ tầng và quy hoạch phát triển vùng. Các dự án hạ tầng lớn thường được thiết kế gắn với mục tiêu hình thành cực tăng trưởng mới, hỗ trợ các cụm công nghiệp và khu đổi mới sáng tạo ngoài vùng thủ đô. Theo OECD, việc tích hợp quy hoạch hạ tầng với chiến lược phát triển vùng giúp Hàn Quốc tránh tình trạng đầu tư dàn trải, đồng thời tối đa hóa tác động lan tỏa của các dự án giao thông và logistics (OECD, 2012).

Nhìn chung, kinh nghiệm Hàn Quốc cho thấy liên kết hạ tầng - logistics không chỉ là vấn đề đầu tư kỹ thuật, mà là công cụ chiến lược để tái cấu trúc không gian kinh tế và thúc đẩy liên kết vùng. Mạng lưới giao thông tốc độ cao, hệ thống cảng biển và logistics hiện đại, cùng với cách tiếp cận tích hợp quy hoạch đã giúp Hàn Quốc giảm mạnh khoảng cách không gian giữa các vùng, tạo điều kiện để doanh nghiệp và lao động dịch chuyển linh hoạt hơn. Đây là những kinh nghiệm có giá trị tham khảo quan trọng đối với các quốc gia đang phát triển trong việc xây dựng nền tảng hạ tầng cho liên kết kinh tế vùng hiệu quả.

2.4.3.3. Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị

Trong mô hình phát triển vùng của Hàn Quốc, liên kết doanh nghiệp và chuỗi giá trị được coi là động lực trung tâm để chuyển hóa các chính sách phát triển vùng và đầu tư hạ tầng thành năng lực cạnh tranh dài hạn. Khác với cách tiếp cận dựa chủ yếu vào phân bổ hành chính, Hàn Quốc chú trọng tổ chức liên kết doanh nghiệp theo cụm ngành và chuỗi giá trị, trong đó các doanh nghiệp lớn đóng vai trò dẫn dắt, còn doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia vào mạng lưới cung ứng và dịch vụ hỗ trợ. Cách tiếp cận này cho phép các vùng ngoài thủ đô tham gia sâu vào nền sản xuất quốc gia, đồng thời hạn chế sự tập trung quá mức của hoạt động kinh tế vào khu vực Seoul.

Một đặc điểm nổi bật là vai trò của các tập đoàn kinh tế lớn trong cấu trúc chuỗi giá trị. Theo OECD, các tập đoàn này thường đặt trụ sở chính, trung tâm tài chính và R&D tại vùng thủ đô, trong khi phân bố các cơ sở sản xuất, lắp ráp và mạng lưới nhà cung ứng tại các địa phương khác nhau trên toàn quốc [200] (OECD, 2018). Sự phân công không gian này tạo ra các chuỗi giá trị liên vùng rõ nét, trong đó các địa phương ngoài thủ đô đảm nhiệm các khâu sản xuất then chốt và cung ứng đầu vào, qua đó tạo việc làm, tích lũy kỹ năng và thúc đẩy công nghiệp hóa tại chỗ.

Liên kết chuỗi giá trị ở Hàn Quốc được hỗ trợ mạnh mẽ thông qua chính sách phát triển doanh nghiệp vừa và nhỏ và doanh nghiệp phụ trợ. Chính phủ Hàn Quốc

triển khai nhiều chương trình nhằm tăng cường khả năng tham gia chuỗi cung ứng của doanh nghiệp địa phương, bao gồm hỗ trợ đổi mới công nghệ, tiêu chuẩn hóa sản phẩm và kết nối thị trường. Theo OECD, các chính sách này góp phần nâng cao năng suất của doanh nghiệp vừa và nhỏ và tăng mức độ gắn kết giữa doanh nghiệp địa phương với các chuỗi giá trị do doanh nghiệp lớn dẫn dắt [194].

Bên cạnh đầu tư hạ tầng và xây dựng thể chế, Hàn Quốc phát triển các cụm công nghiệp và cụm đổi mới sáng tạo theo vùng, gắn với những ngành mũi nhọn như điện tử, ô tô, đóng tàu, hóa chất, công nghệ thông tin và sinh học. Các cụm này được thiết kế nhằm tăng cường tương tác giữa doanh nghiệp, viện nghiên cứu và trường đại học trong cùng một không gian địa lý, qua đó thúc đẩy đổi mới sáng tạo và nâng cấp chuỗi giá trị. Theo OECD, các cụm công nghiệp và đổi mới sáng tạo ở Hàn Quốc đóng vai trò quan trọng trong việc lan tỏa công nghệ và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp địa phương [194].

Đầu tư cho nghiên cứu và phát triển là nền tảng quan trọng giúp liên kết chuỗi giá trị ở Hàn Quốc chuyển dịch từ mở rộng quy mô sang nâng cao chất lượng và hàm lượng công nghệ. Theo số liệu của OECD (2021), Hàn Quốc duy trì tỷ lệ chi cho R&D ở mức cao trong nhiều năm, đạt trên 4% GDP, thuộc nhóm cao nhất thế giới [204]. Mức đầu tư này cho phép doanh nghiệp Hàn Quốc tham gia sâu hơn vào các khâu có giá trị gia tăng cao như thiết kế, phát triển công nghệ lõi và dịch vụ kỹ thuật, đồng thời tăng cường liên kết giữa các vùng thông qua mạng lưới đổi mới sáng tạo phân bố trên toàn quốc.

Ngoài ra, liên kết doanh nghiệp và chuỗi giá trị ở Hàn Quốc còn được thúc đẩy thông qua chính sách đổi mới mở và hợp tác công - tư (PPP), trong đó Nhà nước đóng vai trò kiến tạo khung thể chế, đầu tư hạ tầng nghiên cứu và chia sẻ rủi ro, còn doanh nghiệp giữ vai trò chủ thể triển khai các hoạt động đổi mới và thương mại hóa công nghệ. Theo OECD, mô hình này giúp kết nối doanh nghiệp địa phương với các dự án nghiên cứu, chương trình đổi mới và thị trường quốc tế, qua đó mở rộng không gian phát triển cho các vùng ngoài thủ đô [200]. Việc khuyến khích hợp tác công - tư trong R&D và đổi mới sáng tạo góp phần tăng cường liên kết theo chiều sâu giữa doanh nghiệp và các chủ thể khác trong chuỗi giá trị.

Kinh nghiệm Hàn Quốc cho thấy liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị là trụ cột quyết định để liên kết kinh tế vùng phát huy hiệu quả lâu dài. Việc kết hợp giữa doanh nghiệp dẫn dắt, mạng lưới doanh nghiệp vừa và nhỏ, các cụm công nghiệp - đổi mới sáng tạo và đầu tư mạnh cho R&D đã giúp Hàn Quốc hình thành các chuỗi giá trị liên vùng có khả năng cạnh tranh cao.

2.4.4. Bài học cho liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ

Từ thực tiễn liên kết kinh tế vùng của Thái Lan, Trung Quốc và Hàn Quốc có thể thấy, mặc dù ba quốc gia có sự khác biệt đáng kể về quy mô lãnh thổ, dân số, trình độ phát triển, cấu trúc kinh tế và phương thức quản trị, các mô hình liên kết vùng tương đối thành công đều thể hiện một số đặc điểm chung. Đó là vai trò điều phối rõ ràng của Nhà nước trung ương, phát triển hạ tầng theo không gian kinh tế thay vì theo ranh giới hành chính, tổ chức sản xuất theo cụm ngành và chuỗi giá trị, đồng thời gắn liên kết vùng với phát triển nguồn nhân lực và đổi mới sáng tạo. Những kinh nghiệm này có giá trị tham khảo đối với vùng Bắc Trung Bộ trong bối cảnh Việt Nam đang chuyển dần từ cách tiếp cận phát triển theo từng địa phương sang tư duy phát triển vùng tích hợp, khai thác lợi thế bổ sung giữa các địa phương và nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực.

Thứ nhất, liên kết kinh tế vùng cần được đặt trên một nền tảng thể chế đủ mạnh, trong đó có cơ quan điều phối rõ ràng và khả năng xử lý các vấn đề vượt ra ngoài phạm vi của từng địa phương. Kinh nghiệm Thái Lan cho thấy liên kết giữa Chachoengsao, Chon Buri và Rayong không chỉ dựa vào thỏa thuận tự nguyện giữa ba tỉnh mà được thể chế hóa thông qua Luật Hành lang kinh tế phía Đông năm 2018, với Ủy ban Chính sách Hành lang kinh tế phía Đông ở cấp quốc gia và Văn phòng Hành lang kinh tế phía Đông làm cơ quan thường trực chuyên trách. Trung Quốc lựa chọn mô hình điều phối mạnh từ trung ương, trong đó các chiến lược vùng được tích hợp trực tiếp vào các kế hoạch phát triển quốc gia và triển khai thông qua các cơ chế phối hợp liên tỉnh. Hàn Quốc cũng xây dựng khuôn khổ pháp lý về phát triển cân bằng quốc gia, kết hợp chiến lược vùng, phân bổ ngân sách và các cơ quan điều phối chuyên trách. Điểm chung của ba trường hợp là liên kết vùng không được xem đơn thuần là sự hợp tác giữa các chính quyền địa phương, mà là một bộ phận của chiến lược phát triển quốc gia. Đối với Bắc Trung Bộ, bài học đặt ra là cần nâng cao hiệu lực của cơ chế điều phối vùng, xác định rõ trách nhiệm của các bên và xây dựng cơ chế phối hợp đủ mạnh để hạn chế tư duy cục bộ, sự trùng lặp trong đầu tư và cạnh tranh không cần thiết giữa các tỉnh.

Thứ hai, liên kết hạ tầng - logistics phải được tổ chức theo tư duy mạng lưới và hành lang kinh tế, thay vì phát triển từng công trình riêng lẻ theo địa giới hành chính. Trường hợp Hành lang kinh tế phía Đông của Thái Lan cho thấy hiệu quả

liên kết không chỉ đến từ quy mô của từng dự án hạ tầng, mà chủ yếu từ việc tích hợp cảng Laem Chabang, cảng công nghiệp Map Ta Phut, sân bay U-Tapao, đường sắt, cao tốc và các khu công nghiệp thành một mạng lưới phục vụ chung cho ba tỉnh. Trung Quốc phát triển mạng lưới cao tốc, đường sắt cao tốc, cảng biển và trung tâm logistics ở quy mô rất lớn, tổ chức theo các hành lang và cụm đô thị liên tỉnh, qua đó làm giảm khoảng cách kinh tế giữa các vùng. Hàn Quốc sử dụng mạng lưới cao tốc, đường sắt tốc độ cao, cảng Busan, sân bay Incheon và các trung tâm logistics để kết nối các cụm sản xuất nằm ngoài vùng thủ đô với thị trường quốc gia và quốc tế. Các kinh nghiệm này cho thấy, đối với Bắc Trung Bộ, phát triển hạ tầng liên kết không nên chỉ chú trọng hoàn thành các tuyến giao thông chạy qua từng tỉnh mà phải tăng cường sự kết nối giữa trục Bắc - Nam với các hành lang Đông - Tây, giữa khu kinh tế ven biển với cảng biển, cửa khẩu, khu công nghiệp và trung tâm logistics, qua đó hình thành mạng lưới vận tải đa phương thức phục vụ toàn vùng.

Thứ ba, liên kết kinh tế vùng chỉ trở thành liên kết kinh tế thực chất khi được chuyển hóa thành các quan hệ giữa doanh nghiệp và sự hình thành chuỗi giá trị liên tỉnh. Kinh nghiệm Thái Lan cho thấy Hành lang kinh tế phía Đông không chỉ tập trung thu hút đầu tư mà còn lựa chọn các cụm ngành mục tiêu như ô tô thể hệ mới, điện tử thông minh, công nghệ số, hóa sinh, thực phẩm và logistics, trên cơ sở nền tảng công nghiệp đã tích tụ tại Chon Buri và Rayong. Trung Quốc thúc đẩy phân công sản xuất giữa các địa phương và phát triển các khu kinh tế, khu công nghệ cao, doanh nghiệp dẫn dắt nhằm tổ chức chuỗi cung ứng trên phạm vi liên tỉnh. Hàn Quốc hình thành các cụm công nghiệp chuyên môn hóa như ô tô, điện tử, đóng tàu và hóa chất, trong đó các tập đoàn lớn giữ vai trò dẫn dắt và mạng lưới doanh nghiệp vừa và nhỏ đảm nhận các khâu cung ứng. Điểm chung của ba mô hình là các địa phương không nhất thiết phải phát triển cùng một cơ cấu ngành, mà cần chuyên môn hóa và bổ sung chức năng cho nhau trong cùng một chuỗi giá trị. Đối với Bắc Trung Bộ, nơi phần lớn doanh nghiệp có quy mô nhỏ và năng lực công nghệ còn hạn chế, yêu cầu đặt ra là chuyển từ tư duy mỗi tỉnh phát triển các khu công nghiệp và ngành nghề tương tự nhau sang tổ chức các cụm ngành và chuỗi giá trị liên tỉnh, trong đó mỗi địa phương đảm nhận những khâu phù hợp nhất với lợi thế về vị trí, nguồn lực, hạ tầng và năng lực doanh nghiệp của mình.

Thứ tư, phát triển nguồn nhân lực, khoa học - công nghệ và đổi mới sáng tạo là điều kiện để liên kết vùng chuyển từ mở rộng quy mô sang nâng cao chất lượng.

Thái Lan gắn phát triển Hành lang kinh tế phía Đông với đào tạo nhân lực theo nhu cầu của các ngành mục tiêu, tăng cường phối hợp giữa doanh nghiệp, trường đại học và cơ sở đào tạo nghề. Trung Quốc dành nguồn lực lớn cho nghiên cứu và phát triển, xây dựng hệ thống khu công nghệ cao và thúc đẩy doanh nghiệp nâng cấp từ sản xuất, gia công sang các hoạt động thiết kế, công nghệ và dịch vụ có giá trị gia tăng cao hơn. Hàn Quốc duy trì tỷ lệ đầu tư cho nghiên cứu và phát triển thuộc nhóm cao trên thế giới, đồng thời hình thành các cụm đổi mới sáng tạo gắn doanh nghiệp với viện nghiên cứu và trường đại học tại nhiều địa phương. Kinh nghiệm chung cho thấy liên kết hạ tầng chỉ làm giảm khoảng cách địa lý, trong khi liên kết về tri thức, kỹ năng và công nghệ mới quyết định khả năng nâng cấp chuỗi giá trị vùng trong dài hạn. Đối với Bắc Trung Bộ, vì vậy, liên kết kinh tế vùng cần gắn với phối hợp đào tạo nguồn nhân lực, phát triển các trung tâm nghiên cứu và dịch vụ công nghệ dùng chung, tăng cường hợp tác giữa doanh nghiệp với các trường đại học, viện nghiên cứu và cơ sở đào tạo trong vùng.

Thứ năm, liên kết kinh tế vùng cần được triển khai như một chiến lược dài hạn, có tính kế thừa và khả năng điều chỉnh theo sự thay đổi của điều kiện phát triển. Trường hợp Thái Lan cho thấy Hành lang kinh tế phía Đông được xây dựng trên nền tảng Chương trình phát triển bờ biển phía Đông đã được triển khai từ nhiều thập kỷ trước; khi mô hình cụm ngành phân tán bộc lộ hạn chế, Chính phủ chuyển sang tập trung nguồn lực vào một không gian kinh tế có mức độ tích tụ công nghiệp và hạ tầng cao hơn. Trung Quốc liên tục điều chỉnh chiến lược phát triển vùng từ ưu tiên vùng duyên hải sang phát triển miền Tây, phục hưng Đông Bắc, trỗi dậy miền Trung và gần đây là các cụm đô thị, siêu vùng kinh tế. Hàn Quốc cũng duy trì chính sách phát triển cân bằng quốc gia qua nhiều giai đoạn, kết hợp đầu tư hạ tầng, di dời cơ quan công, xây dựng các thành phố đổi mới và phát triển các cụm công nghiệp vùng. Những kinh nghiệm này cho thấy liên kết vùng không thể được tạo ra bởi một số dự án hoặc chương trình hợp tác ngắn hạn mà cần được duy trì trong thời gian đủ dài để hình thành các mạng lưới hạ tầng, doanh nghiệp và thị trường. Đối với Bắc Trung Bộ, liên kết vùng vì vậy cần được gắn chặt với quy hoạch phát triển dài hạn, kế hoạch đầu tư công trung hạn và cơ chế theo dõi, đánh giá thường xuyên để có thể điều chỉnh mục tiêu và công cụ chính sách khi điều kiện kinh tế thay đổi.

Bên cạnh những điểm chung nêu trên, kinh nghiệm của ba quốc gia còn cho thấy cần chú ý đến nguy cơ gia tăng phân hóa nội vùng khi chính sách liên kết tập

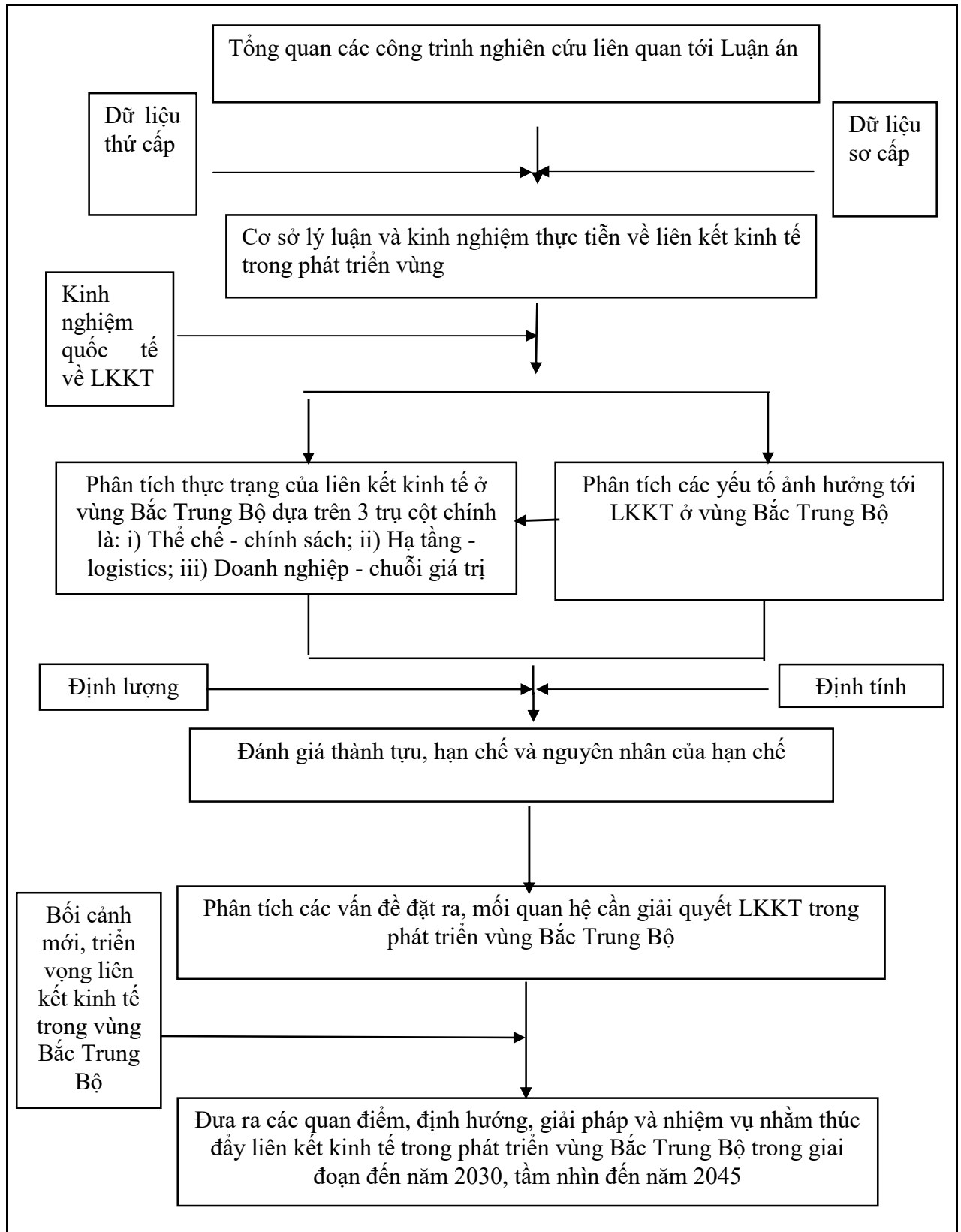
trung quá mạnh vào một số cực tăng trưởng. Hành lang kinh tế phía Đông giúp Thái Lan tập trung mạnh đầu tư và sản xuất vào ba tỉnh phía Đông, nhưng OECD cũng lưu ý rằng sự tập trung này có thể làm gia tăng khoảng cách với các vùng có năng suất và năng lực thu hút đầu tư thấp hơn. Tương tự, sự phát triển mạnh của các vùng duyên hải và siêu vùng đô thị ở Trung Quốc hay sự tập trung kéo dài tại vùng thủ đô Seoul của Hàn Quốc cho thấy hiệu ứng tập trung kinh tế có thể đồng thời tạo ra động lực tăng trưởng và gia tăng chênh lệch lãnh thổ. Vì vậy, liên kết vùng không nên được hiểu là phân bổ nguồn lực đồng đều giữa các địa phương, nhưng cần có cơ chế để lan tỏa lợi ích từ các cực tăng trưởng sang những địa bàn còn lại thông qua hạ tầng, thị trường lao động, mạng lưới doanh nghiệp và chuỗi cung ứng.

Từ kinh nghiệm của Thái Lan, Trung Quốc và Hàn Quốc, có thể khái quát năm bài học chủ yếu cho thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ: (i) xây dựng cơ chế điều phối vùng đủ mạnh và có đầu mối tổ chức thực hiện rõ ràng; (ii) phát triển hạ tầng - logistics theo mạng lưới liên tỉnh và hành lang kinh tế; (iii) tổ chức không gian sản xuất trên cơ sở chuyên môn hóa, bổ sung lợi thế và hình thành chuỗi giá trị liên tỉnh; (iv) gắn liên kết vùng với phát triển nguồn nhân lực, khoa học - công nghệ và đổi mới sáng tạo; và (v) bảo đảm tính dài hạn, nhất quán của chính sách, đồng thời có cơ chế lan tỏa lợi ích giữa các địa phương. Trong đó, ba bài học đầu tiên tương ứng trực tiếp với ba trụ cột phân tích của luận án là liên kết thể chế - chính sách, liên kết hạ tầng - logistics và liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị, còn phát triển nguồn nhân lực, đổi mới sáng tạo và tính dài hạn của chính sách là những điều kiện hỗ trợ để ba trụ cột này vận hành hiệu quả.

Những kinh nghiệm trên không hàm ý có thể sao chép nguyên trạng bất kỳ mô hình nào của Thái Lan, Trung Quốc hay Hàn Quốc vào Bắc Trung Bộ. Giá trị chủ yếu của việc nghiên cứu các trường hợp quốc tế nằm ở việc nhận diện những nguyên tắc chung về tổ chức không gian kinh tế vượt ranh giới hành chính, xác lập cơ chế điều phối, kết nối hạ tầng và tạo lập chuỗi giá trị. Đây là cơ sở thực tiễn quan trọng để luận án tiếp tục phân tích thực trạng liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ và đề xuất các định hướng, giải pháp phù hợp với điều kiện thể chế, nguồn lực và đặc điểm phát triển của vùng.

2.5. KHUNG PHÂN TÍCH CỦA LUẬN ÁN

Từ việc tổng quan các nghiên cứu ở trong nước và nước ngoài đã có và phân tích cơ sở lý thuyết về liên kết kinh tế trong phát triển vùng, Tác giả Luận án đã đề xuất khung phân tích, nghiên cứu của Luận án như bảng 2.1 sau đây:

Bảng 2.1: Khung phân tích của Luận án

Nguồn: NCS đề xuất

Từ Bảng 2.1, NCS đã đề xuất Khung phân tích, nghiên cứu của Luận án trên cơ sở tiếp cận một cách có hệ thống và hoàn chỉnh, nhằm làm rõ bản chất, cơ chế vận hành và các nhân tố tác động đến liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ. Trong đó, Khung phân tích đóng vai trò định hướng toàn bộ tiến trình nghiên cứu, bảo đảm sự gắn kết logic giữa mục tiêu nghiên cứu, nội dung phân tích, phương pháp tiếp cận và các kết quả đề xuất, kiến nghị.

Bắt đầu, Luận án nghiên cứu tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước về liên kết kinh tế và phát triển vùng. Qua đó hệ thống hóa một cách có khoa học các tiếp cận về lý thuyết liên kết kinh tế trong phát triển vùng và, đồng thời xác định khoảng trống nghiên cứu làm cơ sở cho việc lựa chọn hướng nghiên cứu của Luận án. Trên nền tảng đó, luận án xây dựng cơ sở lý luận và thực tiễn về liên kết kinh tế trong phát triển vùng, tập trung làm rõ khái niệm, nội hàm, các hình thức liên kết và vai trò của liên kết kinh tế đối với tăng trưởng, chuyển dịch cơ cấu và nâng cao năng lực cạnh tranh vùng. Từ việc phân tích bài học kinh nghiệm thực tiễn quốc tế về liên kết kinh tế vùng để rút ra các bài học có giá trị cho bối cảnh liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.

Tiếp theo, Luận án sẽ tổng hợp, phân tích thực trạng liên kết kinh tế ở vùng Bắc Trung Bộ dựa trên 03 trụ cột chính là: i) Thể chế - chính sách; ii) Hạ tầng - logistics; iii) Doanh nghiệp - chuỗi giá trị, trong đó làm rõ nội hàm liên kết, tiêu chí và chỉ tiêu đo lường mức độ liên kết kinh tế. Phân tích, đánh giá thực trạng sẽ kết hợp giữa phương pháp định tính nhằm làm rõ cơ chế và đặc điểm liên kết, với phương pháp định lượng nhằm lượng hóa mức độ liên kết và tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến LKKT vùng Bắc Trung Bộ.

Trên cơ sở kết quả tổng hợp, phân tích và đánh giá thực trạng, Luận án đánh giá được các thành tựu đạt được, cũng như những hạn chế và nguyên nhân của hạn chế trong liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ. Từ đó, Luận án xác định những vấn đề chính và các mối quan hệ cần giải quyết trong quá trình thúc đẩy liên kết kinh tế vùng. Đây là cơ sở khoa học và thực tiễn để luận án phân tích triển vọng và đề xuất quan điểm, định hướng, hệ thống giải pháp và kiến nghị nhằm tăng cường liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn tới.

Chương 3

THỰC TRẠNG LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ

3.1. TỔNG QUAN VỀ VÙNG BẮC TRUNG BỘ

3.1.1. Vị trí địa lý, đặc điểm tự nhiên

Vùng Bắc Trung Bộ là một trong ba tiểu vùng thuộc vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung [64, tr.10] gồm có 05 tỉnh là: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị. Vùng có vị trí cầu nối chiến lược giữa vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và Nam bộ. Vùng Bắc Trung Bộ có diện tích tự nhiên là 46.295,7 km² (chiếm 14% diện tích cả nước và chiếm 48% diện tích của vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung). Trong đó, Nghệ An là tỉnh có diện tích lớn nhất của vùng (16.486 km²), Quảng Trị là tỉnh có diện tích bé nhất của vùng (4.701 km²).

Bảng 3.1: Số liệu diện tích, dân cư của vùng Bắc Trung Bộ

	Diện tích (Km ²)	Dân số trung bình (Nghìn người)	Mật độ dân số (Người/km ²)
CẢ NƯỚC	331.338,3	101.343	305
Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	95.848,5	20.960	218
Vùng Bắc Trung Bộ	46.295,7	10.150	1.026
Thanh Hoá	11.114,7	3.764	338
Nghệ An	16.486,5	3.472	210
Hà Tĩnh	5.994,5	1.329	221
Quảng Bình	7.998,8	924	115
Quảng Trị	4.701,2	659	140

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu từ Cục thống kê (số liệu tính đến 12/2024)

Vùng Bắc Trung Bộ có đặc điểm địa lý địa hình tự nhiên kéo dài, hẹp về bề ngang, nằm trên trục giao thông Bắc - Nam và các hành lang kinh tế Đông - Tây, giữ vai trò kết nối chiến lược giữa đồng bằng sông Hồng, Trung Bộ và khu vực Lào - Thái Lan. Trong đó:

Tỉnh Thanh Hóa nằm ở cực bắc của vùng, giữ vai trò cầu nối chiến lược giữa Đồng bằng sông Hồng vùng Bắc Trung Bộ; có diện tích khoảng 11.120 km² và dân số gần 3,71 triệu người (quy mô lớn nhất cả nước). Tỉnh có không gian phát triển đa dạng, địa hình bao gồm vùng núi rộng lớn phía Tây giáp Lào, vùng đồng bằng và ven biển phía Đông với bờ biển dài khoảng 102 km, có tiềm năng, điều kiện thuận

lợi cho phát triển kinh tế. Thanh Hóa có vai trò kết nối giữa vùng Bắc Trung Bộ với vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ. Đặc biệt, Khu kinh tế Nghi Sơn với cảng biển nước sâu và các ngành công nghiệp quy mô lớn đã trở thành động lực tăng trưởng, trở thành là trung tâm phát triển phía bắc của vùng Bắc Trung Bộ.

Tỉnh Nghệ An nằm ở vị trí trung tâm của vùng Bắc Trung Bộ, trên trục giao thông huyết mạch Bắc - Nam và hành lang kinh tế Đông - Tây kết nối với Lào và khu vực Đông Bắc Thái Lan. Tỉnh có diện tích tự nhiên khoảng 16.486,49 km² (lớn nhất cả nước) quy mô dân số trên 3,36 triệu người, trong đó đồng bào dân tộc thiểu số chiếm tỷ trọng đáng kể, tạo nên nguồn lao động phong phú nhưng cũng đặt ra thách thức về phát triển bền vững. Nghệ An có điều kiện địa lý tự nhiên đa dạng, hệ thống hạ tầng giao thông tương đối hoàn chỉnh, kết nối thuận lợi cả nội vùng, liên vùng và xuyên biên giới. Với lợi thế “trung tâm vùng” và khả năng kết nối, liên kết đa hướng, Nghệ An có tiềm năng trở thành cực tăng trưởng quan trọng của vùng Bắc Trung Bộ.

Tỉnh Hà Tĩnh có vai trò cầu nối của vùng, đồng thời là cửa ngõ kết nối Việt Nam với Lào và Đông Bắc Thái Lan. Tỉnh có diện tích gần 6.000 km² và dân số khoảng 1,3 triệu người; không gian phát triển đặc thù, kết hợp giữa biên giới đất liền, bờ biển dài và hệ thống cửa sông, vũng vịnh thuận lợi cho kinh tế biển. Tỉnh có mạng lưới hạ tầng giao thông đối ngoại quan trọng (nổi bật là quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, quốc lộ 8A và 12C) gần với các cửa khẩu quốc tế và tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây. Cảng nước sâu và Khu kinh tế Vũng Áng cùng khu kinh tế cửa khẩu giúp cho Hà Tĩnh phát triển công nghiệp ven biển, logistics và thương mại biên mậu. Tuy nhiên, điều kiện tự nhiên khắc nghiệt và quy mô kinh tế thấp đặt ra yêu cầu tỉnh cần tăng cường liên kết kinh tế vùng, gắn phát triển kinh tế với thích ứng biến đổi khí hậu và bảo vệ môi trường.

Tỉnh Quảng Bình nằm ở trung tâm dải đất hẹp nhất của Việt Nam, có vai trò là cửa ngõ kết nối vùng với Lào, Thái Lan và Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Với diện tích khoảng 8.065 km², địa hình chủ yếu là đồi núi dốc từ Tây sang Đông, hình thành cấu trúc không gian hẹp, phân hóa rõ rệt thành các vùng sinh thái núi cao, trung du, đồng bằng ven biển và cát ven biển. Tỉnh có bờ biển dài khoảng 116 km, đường biên giới trên bộ hơn 200 km với Lào, cùng hệ thống cửa sông và ngư trường giàu tiềm năng, thuận lợi cho phát triển kinh tế biển và logistics. Quảng Bình có Vườn quốc gia Phong Nha - Kẻ Bàng là di sản thiên nhiên thế giới, có tiềm năng nổi bật cho du lịch sinh thái, bảo tồn đa dạng sinh học và phát triển dịch vụ giá trị

cao. Tuy nhiên, điều kiện tự nhiên khắc nghiệt và rủi ro thiên tai lớn đặt ra yêu cầu gắn chặt chiến lược phát triển với quản lý rủi ro, thích ứng biến đổi khí hậu và liên kết vùng theo các hành lang kinh tế Đông - Tây.

Tỉnh Quảng Trị nằm ở cực Nam của Bắc Trung Bộ, giữ vai trò cửa ngõ của hành lang kinh tế Đông - Tây, kết nối Lào - Thái Lan - Myanmar với biển Đông thông qua Cửa khẩu quốc tế Lao Bảo. Với diện tích khoảng 4.700 km² và dân số hơn 630 nghìn người, Quảng Trị có quy mô trung bình nhưng vị trí địa kinh tế - địa chính trị đặc thù, vừa giáp biển vừa có đường biên giới dài với Lào. Địa hình dốc từ Tây sang Đông, phân hóa thành ba tiểu vùng sinh thái (miền núi - trung du, đồng bằng trung tâm và ven biển - đảo), tạo nền tảng cho phát triển nông nghiệp, kinh tế biển, năng lượng tái tạo và du lịch. Quảng Trị nằm trên hệ thống giao thông liên vùng (gồm quốc lộ 1A, đường sắt Bắc - Nam, đường Hồ Chí Minh và quốc lộ 9) nên trở thành điểm trung chuyển quan trọng trên trục Đông - Tây của khu vực. Tuy nhiên, điều kiện tự nhiên khắc nghiệt và rủi ro thiên tai cao đòi hỏi phát triển kinh tế của tỉnh phải gắn chặt với thích ứng khí hậu và tăng cường liên kết vùng.

Những đặc điểm trên cho thấy, bên cạnh sự khác biệt nhất định về điều kiện tự nhiên, khí hậu, tài nguyên thiên nhiên, tuy nhiên các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ có những đặc trưng chung về không gian phát triển đều phân bố trên dải đất hẹp ven biển, tựa lưng vào dãy Trường Sơn, sự tiếp giáp trực tiếp với Biển Đông và Lào; hình thành cấu trúc không gian hướng biển và tiếp giáp lục địa. Vùng có có lợi thế chung về kinh tế biển, vị trí cửa ngõ giao thương quốc tế, kết nối với các hành lang kinh tế Đông - Tây và trục phát triển Bắc - Nam đã tạo ra các tiềm năng cho sự kết nối, hợp tác giữa các địa phương trong vùng và ngoại vùng.

3.1.2. Đặc điểm tình hình kinh tế - xã hội

3.1.2.1. Quy mô và cơ cấu nền kinh tế vùng Bắc Trung Bộ

Về quy mô kinh tế, theo Tổng cục Thống kê và các cục thống kê địa phương, GRDP toàn vùng năm 2024 (theo giá hiện hành) đạt khoảng 762,2 nghìn tỷ đồng, tăng khoảng 9,1% so với năm 2023 [69]. Trong đó, Thanh Hóa và Nghệ An tiếp tục là hai cực tăng trưởng lớn, đóng góp hơn 70% tổng GRDP vùng Bắc Trung Bộ.

Bảng 3.2: Quy mô và tốc độ tăng trưởng GRDP vùng Bắc Trung Bộ năm 2024*(Đơn vị: tỷ đồng, giá hiện hành; tốc độ tăng trưởng tính theo giá so sánh)*

Tỉnh	GRDP năm 2023 (tỷ đồng)	GRDP năm 2024 (tỷ đồng)	Tốc độ tăng trưởng (%)	GRDP bình quân đầu người (triệu đồng/người)	Tỷ trọng trong vùng (%)
Thanh Hóa	282.314	318.752	12,16	104,3	41,8
Nghệ An	199.033	216.943	9,01	83,2	28,5
Hà Tĩnh	104.991	112.855	7,48	92,5	14,8
Quảng Bình	56.150	60.179	7,18	65,1	7,9
Quảng Trị	50.560	53.508	5,97	81,2	6,9
Toàn vùng	693.048	762.237	9,07	85,4	100,0

Nguồn: NCS tổng hợp dựa trên số liệu của Cục Thống kê các tỉnh Bắc Trung Bộ.

Trong giai đoạn 2016-2024, tốc độ tăng trưởng kinh tế của vùng Bắc Trung Bộ đạt trung bình 8,3%/năm, cao hơn trung bình cả nước (7,1%) cùng kỳ. Tuy nhiên, tăng trưởng giữa các tỉnh trong vùng không đồng đều, trong đó:

Thanh Hóa là đầu tàu tăng trưởng của vùng với tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân đạt 11-12%/năm trong 5 năm gần đây, chủ yếu nhờ tổ hợp Lọc hóa dầu Nghi Sơn, khu kinh tế Nghi Sơn, cùng sự phát triển mạnh của ngành công nghiệp chế biến - chế tạo, năng lượng và vật liệu xây dựng. Trong đó, năm 2024, Thanh Hóa xếp thứ 8 cả nước về quy mô kinh tế và thứ 2 về tốc độ tăng trưởng. Nghệ An có mức tăng trưởng ổn định, đạt 9,0% (năm 2024), đóng vai trò cực phát triển thứ hai trong vùng. Tỉnh tập trung phát triển khu kinh tế Đông Nam, công nghiệp chế biến, logistics và nông nghiệp công nghệ cao, tạo sự lan tỏa vùng Bắc Nghệ - Nam Thanh. Hà Tĩnh duy trì mức tăng trưởng 7,5%/năm, do đóng góp của tổ hợp Formosa Hà Tĩnh, nhiệt điện Vũng Áng, và các dự án hạ tầng chiến lược (cao tốc Bắc - Nam, cảng nước sâu Sơn Dương). Dù quy mô kinh tế nhỏ hơn hai tỉnh trên, nhưng đây là cực tăng trưởng công nghiệp năng lượng của vùng. Quảng Bình và Quảng Trị có quy mô kinh tế khiêm tốn, song đang phát triển nhanh các ngành dịch vụ, du lịch, và logistics cửa khẩu. Quảng Bình đạt mức tăng trưởng 7,18%/năm, chủ yếu nhờ phục hồi du lịch quốc tế và công nghiệp nhẹ; Quảng Trị có tăng 5,97%/năm, chậm hơn do hạn chế hạ tầng và quy mô thị trường nhỏ [90].

Trong giai đoạn 2020-2024, tăng trưởng GRDP của vùng dựa chủ yếu bởi ba nhóm động lực chính là: i) Công nghiệp chế biến - chế tạo và năng lượng (chiếm

hơn 42% GRDP vùng năm 2024), tập trung tại Thanh Hóa, Hà Tĩnh và Nghệ An; ii) Dịch vụ và du lịch (chiếm 34% GRDP vùng, tăng trưởng nhanh sau đại dịch); iii) Nông, lâm, ngư nghiệp (chiếm khoảng 18-20% GRDP). Tuy nhiên tốc độ tăng trưởng có dấu hiệu chậm lại, trong khi cơ cấu kinh tế chuyển dịch sang hướng nông nghiệp hữu cơ và công nghệ cao.

Trong giai đoạn 2016 -2023, tỷ lệ đóng góp của năng suất các nhân tố tổng hợp (TFP) trong tăng trưởng toàn vùng ước đạt 39-41%, cao hơn giai đoạn 2011-2015 (khoảng 34%). Điều này phản ánh sự cải thiện về hiệu quả sử dụng vốn và lao động, cùng với quá trình hiện đại hóa công nghiệp và hạ tầng của vùng được nâng cao, đạt được nhiều kết quả nhất định.

Bảng 3.3: Cơ cấu GRDP và xu hướng chuyển dịch cơ cấu kinh tế của các địa phương vùng Bắc Trung Bộ

Tỉnh	Nông lâm ngư nghiệp (%)	Công nghiệp xây dựng (%)	Dịch vụ (%)	Xu hướng chuyển dịch (2010- 2024)
Thanh Hóa	16	46	38	Dịch chuyển mạnh sang công nghiệp chế biến - năng lượng (lọc hóa dầu, điện, vật liệu).
Nghệ An	21	37	42	Cơ cấu cân bằng hơn; công nghiệp và dịch vụ cùng tăng nhờ khu kinh tế Đông Nam và đô thị hóa vùng Vinh.
Hà Tĩnh	18	45	37	Tăng mạnh công nghiệp nặng và năng lượng; dịch vụ logistics phát triển theo sau Vũng Áng.
Quảng Bình	25	34	41	Dịch vụ du lịch và logistics tăng nhanh; công nghiệp nhẹ, chế biến nông sản mở rộng.
Quảng Trị	24	35	41	Dịch vụ cửa khẩu, thương mại và năng lượng tái tạo tăng nhanh; nông nghiệp giảm tỷ trọng.

Nguồn: NCS tính toán dựa trên số liệu của Cục thống kê các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ năm 2025

Về cơ cấu kinh tế, vùng Bắc Trung Bộ có chuyển dịch rõ nét của từ mô hình tăng trưởng kinh tế dựa vào nông nghiệp sang cơ cấu hiện đại hơn với công nghiệp và dịch vụ giữ vai trò chủ đạo. Tỷ trọng nông, lâm, ngư nghiệp giảm mạnh từ khoảng 28-30% xuống còn 18-20%, trong khi công nghiệp - xây dựng tăng lên mức 38-42%, nổi bật là công nghiệp chế biến - chế tạo gắn với các khu kinh tế và khu

công nghiệp ven biển. Khu vực dịch vụ cũng mở rộng từ 36-38% lên khoảng 38-40%, với sự phát triển nhanh của vận tải, logistics, du lịch, tài chính và các dịch vụ xã hội. Sự chuyển dịch này phản ánh tiến trình công nghiệp hóa và đô thị hóa ngày càng rõ rệt của vùng. Trong đó, ba động lực chính thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn này là: (i) Phát triển các khu kinh tế trọng điểm (Nghị Sơn, Đông Nam, Vũng Áng); (ii) Đầu tư hạ tầng liên vùng (cao tốc Bắc-Nam, cảng biển nước sâu, sân bay, đường sắt); (iii) Mở rộng dịch vụ đô thị và du lịch dọc trục ven biển.

Giai đoạn 2010-2024, theo Bảng 3.3 cho thấy cơ cấu kinh tế vùng Bắc Trung Bộ ngày càng thể hiện rõ theo cấu trúc “điểm - trục - vùng”, trong đó các cực tăng trưởng công nghiệp giữ vai trò hạt nhân, các trục giao thông - logistics đảm nhiệm chức năng kết nối, còn các cụm đô thị - dịch vụ là không gian lan tỏa giá trị gia tăng. Khu kinh tế Nghi Sơn (Thanh Hóa) và Khu kinh tế Vũng Áng (Hà Tĩnh) nổi lên như hai cực tăng trưởng chủ đạo, định hình cấu trúc công nghiệp - năng lượng của toàn vùng. Hệ thống cao tốc Bắc - Nam, quốc lộ 1A, đường sắt và các cảng biển nước sâu hình thành khung hạ tầng kết nối kinh tế quan trọng, trong khi các đô thị trung tâm như Vinh, Đồng Hới và Đông Hà phát triển mạnh các dịch vụ logistics, thương mại và du lịch, đóng vai trò “hạt nhân mềm” thúc đẩy kết nối của vùng.

Song song với đó, cơ cấu kinh tế và lao động chuyển dịch theo hướng hiện đại hóa, phản ánh sự cải thiện về năng suất lao động và chất lượng tăng trưởng. Tỷ trọng lao động nông nghiệp giảm mạnh, lao động phi nông nghiệp chiếm trên 60% vào năm 2024; năng suất lao động tăng bình quân gần 7%/năm, trong đó TFP đóng góp khoảng 40% vào tăng trưởng GRDP. Về cơ cấu ngành, công nghiệp - xây dựng chiếm khoảng 40%, dịch vụ gần 39%, còn nông nghiệp giảm xuống dưới 20%. Quá trình chuyên môn hóa theo lợi thế lãnh thổ ngày càng rõ nét, với Thanh Hóa và Hà Tĩnh tập trung công nghiệp nặng - năng lượng, trong khi Nghệ An, Quảng Bình và Quảng Trị phát triển dịch vụ, logistics và du lịch, qua đó hình thành các liên kết chuỗi giá trị mang tính bổ trợ và cộng hưởng trong toàn vùng.

Đồng thời, trong giai đoạn 2010-2024, vùng Bắc Trung Bộ đang bước hình thành ngày càng rõ nét của các cụm công nghiệp - dịch vụ và mạng lưới liên kết nội vùng được tăng cường. Tuy nhiên, chất lượng tăng trưởng vẫn còn những hạn chế, thể hiện ở mức độ phụ thuộc vào các dự án FDI quy mô lớn, công nghiệp chế biến chế tạo và dịch vụ có giá trị gia tăng phát triển chưa tương xứng. Cơ cấu kinh tế

vùng Bắc Trung Bộ đã chuyển dịch theo hướng hiện đại hơn; trong đó công nghiệp và dịch vụ giữ vai trò động lực chủ đạo, còn nông nghiệp có chức năng là nền tảng về sinh kế và sinh thái. Sự chuyển dịch này, cùng với quá trình hoàn thiện thể chế điều phối vùng, tạo tiền đề quan trọng để vùng Bắc Trung Bộ trở thành vùng phát triển năng động, có sức lan tỏa trong không gian kinh tế miền Trung và cả nước.

3.1.2.2. Tình hình văn hóa, xã hội và môi trường vùng Bắc Trung Bộ

Trong giai đoạn 2010-2024, các lĩnh vực văn hóa - xã hội và môi trường của vùng Bắc Trung Bộ có những chuyển biến tích cực, tuy nhiên còn bộc lộ nhiều thách thức dưới tác động của quá trình công nghiệp hóa, đô thị hóa diễn ra nhanh và biến đổi khí hậu ngày càng phức tạp. Những biến đổi có những ảnh hưởng đến chất lượng tăng trưởng, phúc lợi xã hội và tác động trực tiếp đến năng suất lao động, môi trường đầu tư và tính bền vững của phát triển vùng trong thời gian tới.

Đến năm 2024, dân số và lực lượng lao động vùng Bắc Trung Bộ có khoảng 10,8 triệu người, chiếm gần 11% dân số cả nước, với mật độ trung bình khoảng 210 người/km² nhưng phân bố không đồng đều giữa đồng bằng ven biển và khu vực miền núi phía Tây. Lực lượng lao động trong độ tuổi chiếm khoảng 60% dân số, tạo ra tiềm năng lớn cho phát triển nếu được khai thác hiệu quả. Tuy nhiên, chất lượng nguồn nhân lực vẫn còn hạn chế đáng kể; trong đó, tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt khoảng 67%, lao động có bằng cấp, chứng chỉ chỉ chiếm 28% (thấp hơn mức trung bình cả nước). Mặc dù, Thanh Hóa và Nghệ An sở hữu hệ thống đào tạo nghề tương đối phát triển, song sự gắn kết giữa đào tạo và nhu cầu lao động của doanh nghiệp còn yếu, thiếu chặt chẽ. Bên cạnh đó, xu hướng di cư lao động ra ngoài vùng vẫn phổ biến, với khoảng 450.000-500.000 người mỗi năm chuyển đến các trung tâm kinh tế lớn như vùng Đông Nam Bộ và Hà Nội (Tổng cục Thống kê, 2024). Điều này phản ánh tình trạng thiếu việc làm ổn định và cơ hội thu nhập tại chỗ, đồng thời gây ra nguy cơ thiếu hụt lao động có kỹ năng tại khu vực nông thôn và miền núi.

Về giáo dục, y tế và an sinh xã hội, vùng Bắc Trung Bộ đã đạt được những tiến bộ đáng kể trong giai đoạn gần đây. Hệ thống giáo dục - đào tạo tiếp tục được mở rộng với tỷ lệ đi học ở các bậc phổ thông ở mức cao và một số cơ sở đại học nòng cốt đào tạo nguồn nhân lực vùng đã được hình thành; tuy nhiên, chênh lệch chất lượng giáo dục giữa khu vực đô thị và nông thôn, đặc biệt ở các tỉnh miền núi và biên giới, vẫn còn rõ nét. Trong lĩnh vực y tế, năng lực cung ứng dịch vụ y tế được cải thiện, các chỉ tiêu về giường bệnh và bác sĩ tiệm cận mức trung bình quốc gia, song chất lượng y tế tuyến cơ sở còn hạn chế, dẫn đến tình trạng chuyển tuyến lên trung ương vẫn còn

khá phổ biến. Về an sinh xã hội, tỷ lệ hộ nghèo giảm mạnh theo chuẩn nghèo đa chiều, nhưng khoảng cách nghèo đói giữa vùng ven biển - đô thị và miền núi - biên giới vẫn lớn, cho thấy yêu cầu gắn kết giữa giảm nghèo với tạo việc làm bền vững và nâng cao kỹ năng lao động.

Về môi trường và phát triển bền vững, vùng Bắc Trung Bộ đang đối mặt với những thách thức nghiêm trọng do tác động của biến đổi khí hậu, công nghiệp hóa và khai thác tài nguyên, bão, lũ, hạn hán và xói lở bờ biển trên dải ven biển dài hơn 670 km, gây tổn thất đáng kể cho hạ tầng và sản xuất, đặc biệt tại hạ du các lưu vực lớn như sông Lam và sông Gianh. Sự phát triển các khu kinh tế ven biển, điển hình là Nghi Sơn và Vũng Áng, đã tạo động lực tăng trưởng quan trọng nhưng đồng thời gia tăng sức ép lên môi trường nước, không khí và quản lý chất thải; trong khi hạ tầng xử lý chất thải sinh hoạt, nhất là ở nông thôn và miền núi, còn hạn chế và suy giảm đa dạng sinh học tại các khu bảo tồn như Phong Nha - Kẻ Bàng. Dù đã xuất hiện mô hình kinh tế xanh và tuần hoàn (năng lượng tái tạo, nuôi trồng thủy sản thân thiện môi trường), tuy nhiên đóng góp của mô hình kinh tế này vào GRDP vùng vẫn còn khiêm tốn, đặt ra yêu cầu cấp thiết phải tái cân bằng giữa tăng trưởng kinh tế, tiến bộ xã hội và bảo vệ môi trường; theo đó, việc gắn kết chặt chẽ mục tiêu tăng trưởng với thích ứng biến đổi khí hậu, bảo tồn hệ sinh thái và thu hẹp chênh lệch xã hội giúp vùng Bắc Trung Bộ hình thành mô hình phát triển xanh, bao trùm và bền vững trong không gian phát triển quốc gia mới.

3.2. THỰC TRẠNG LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ

3.2.1. Tổng quan liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ

3.2.1.1. Đánh giá tổng quan

Trong thời gian qua, liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ vừa có những tiến triển nhất định, vừa bộc lộ nhiều hạn chế mang tính cấu trúc, khiến mức độ gắn kết nội vùng còn thấp so với tiềm năng. Hiện nay, vùng có quy mô dân số khoảng 11,19 triệu người và GRDP đạt xấp xỉ 433 nghìn tỷ đồng năm 2024 (Cục Thống kê, 2025). Mặc dù chiếm tỷ trọng đáng kể, tuy nhiên các tỉnh trong vùng lại có sự phân hóa rất rõ rệt về quy mô, trình độ phát triển và khả năng thu hút nguồn lực. Thanh Hóa và Nghệ An là hai cực tăng trưởng chủ đạo, duy trì mức GRDP lần lượt khoảng 318.752 tỷ đồng và 216.943 tỷ đồng năm 2023, cùng tốc độ tăng trưởng tương đối cao (Cục Thống kê, 2025). Hà Tĩnh giữ vai trò đặc biệt với Khu kinh tế Vũng Áng và tỷ trọng công nghiệp nặng lớn, nhưng quy mô GRDP vẫn chỉ tương đương

112.855 tỷ đồng, thấp hơn đáng kể so với các cực tăng trưởng phía Bắc của vùng. Trong khi đó, Quảng Bình và Quảng Trị có quy mô nền kinh tế nhỏ, phụ thuộc nhiều vào ngành thương mại - dịch vụ và nông nghiệp, khó tạo ra hình thành các chuỗi giá trị liên tỉnh, vùng.

Chính sự phân hóa này khiến các luồng giao thương, đầu tư và sản xuất giữa các tỉnh trong vùng còn hạn chế. Mô hình “hướng ngoại” trong liên kết kinh tế vẫn chiếm ưu thế, khi các tỉnh có xu hướng kết nối trực tiếp với các trung tâm kinh tế quốc gia như Hà Nội hoặc Thành phố Hồ Chí Minh, thay vì hình thành mạng lưới liên kết ngang và dọc trong nội vùng. Điều này phù hợp với nhận định của Chính phủ rằng không gian kinh tế vùng Bắc Trung Bộ - Duyên hải Trung Bộ nhìn chung tăng trưởng thấp hơn mức trung bình cả nước trong giai đoạn 2011-2022 và chưa phát huy hiệu quả vai trò động lực của từng phân vùng. Thực tế này cho thấy tiềm năng phát triển của vùng Bắc Trung Bộ về tài nguyên biển, du lịch, năng lượng và thương mại biên giới vẫn chưa được khai thác tối ưu thông qua cơ chế liên kết kinh tế trong phát triển vùng [1].

Một số yếu tố cấu trúc khác cũng góp phần làm giảm các mối liên kết nội vùng. Thứ nhất, cơ cấu sản xuất của các tỉnh trong vùng thiếu tính bổ trợ. Công nghiệp nặng của Hà Tĩnh hầu như không tạo ra chuỗi cung ứng liên tỉnh với công nghiệp chế biến của Nghệ An hay Thanh Hóa. Thứ hai, ngành du lịch biển và du lịch văn hóa - sinh thái của ba tỉnh Nghệ An - Hà Tĩnh - Quảng Bình tiềm ẩn nhiều cơ hội hợp tác song vẫn phát triển dưới dạng mô hình độc lập từng tỉnh, thiếu sản phẩm liên tỉnh và thiếu chiến lược quảng bá chung. Thứ ba, nông nghiệp tuy có nhiều sản phẩm chủ lực (lúa gạo, lâm sản, thủy sản), nhưng chưa hình thành hệ sinh thái chế biến và thị trường tiêu thụ mang tính chất liên vùng.

Về thể chế chính sách, quy hoạch Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được công bố là bước tiến quan trọng, trong đó Chính phủ đặt mục tiêu tăng trưởng bình quân 7-7,5%/năm và định hướng vùng trở thành trung tâm công nghiệp năng lượng, lọc hóa dầu và logistics biển [64]. Tuy nhiên, mặc dù khung chiến lược vùng đã được thiết lập, song cơ chế phối hợp thực thi giữa các tỉnh vẫn còn phân tán. Các chương trình hợp tác liên tỉnh được ký kết nhiều nhưng thiếu tính ràng buộc và chưa gắn với nguồn lực hoặc lộ trình chung, dẫn đến việc triển khai còn rời rạc. Đặc biệt, chưa có thiết chế điều phối vùng có thẩm quyền như Hội đồng vùng hay Ban điều phối chuyên trách để đảm bảo tính nhất quán trong thực thi chính sách và phân bổ nguồn lực phát triển.

Hạ tầng giao thông vùng Bắc Trung Bộ như đường bộ cao tốc Bắc - Nam, các cảng biển Nghi Sơn - Cửa Lò - Vũng Áng và các cửa khẩu quốc tế qua Lào đang mở ra điều kiện thuận lợi cho liên kết kinh tế nhưng chưa tạo ra mức độ lan tỏa rõ rệt. Các chỉ tiêu đo lường liên kết kinh tế theo mô hình trọng lực hoặc chỉ số tương quan không gian như Moran's I cho thấy mức độ hội tụ nội vùng còn thấp, phản ánh tính chất phân mảnh của không gian kinh tế vùng. Điều này chứng tỏ hạ tầng giao thông tuy đã được cải thiện nhưng chưa đủ để hình thành các cực tăng trưởng lan tỏa và các hành lang kinh tế liên vùng mang tính thiết thực, hiệu quả.

Đánh giá tổng quan cho thấy liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ đang ở trong giai đoạn bước đầu hình thành; trong đó nhu cầu tăng cường hợp tác nội vùng ngày càng trở nên cấp thiết do phân mảnh thị trường, chênh lệch phát triển và thiếu cơ chế điều phối vùng hiệu quả. Các cực tăng trưởng có tiềm năng tạo lan tỏa nhưng chưa hình thành mạng lưới liên kết ngang và dọc với các tỉnh trong vùng

3.2.1.2. Đánh giá mức độ liên kết kinh tế nội vùng Bắc Trung Bộ

3.2.1.2.1. Giới thiệu phương pháp đánh giá

Để đo lường mức độ liên kết kinh tế nội vùng Bắc Trung Bộ, Luận án sử dụng phương pháp phân tích tương quan không gian thông qua chỉ số Moran's I là một công cụ tính toán được sử dụng phổ biến trong các nghiên cứu kinh tế không gian nhằm xác định mức độ hội tụ hay phân tán của vùng về một biến kinh tế nhất định (đã được đề cập ở mục 4.2. Phương pháp nghiên cứu ở phần Mở đầu).

Chỉ tiêu trọng được sử dụng trong tính toán Moran's I là chỉ tiêu GRDP bình quân đầu người (giá hiện hành) (theo Bảng 5.1 phần Phụ lục 5 kèm theo) của 5 tỉnh vùng Bắc Trung Bộ gồm: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình và Quảng Trị trong giai đoạn 2010-2023, được thu thập từ niên giám thống kê các địa phương [33] (GSO, 2011-2024). Đồng thời, để phản ánh mối liên kết kinh tế giữa các địa phương, Luận án xây dựng ma trận trọng số không gian theo nguyên tắc liền kề hành chính (contiguity-based matrix). Theo đó, hai tỉnh được xem là có liên kết nếu có chung đường biên giới tỉnh, được ký hiệu ($w_{ij}=1$); ngược lại, nếu không có ranh giới chung thì ($w_{ij}=0$). Sau khi chuẩn hóa hàng (đảm bảo tổng trọng số mỗi hàng trong ma trận bằng 1 theo phương pháp phân tích chỉ số Moran's I), ma trận trọng số của vùng Bắc Trung Bộ được thể hiện như sau:

Bảng 3.4: Ma trận trọng số trong mô hình Moran's I của vùng Bắc Trung Bộ

Tỉnh	Thanh Hóa	Nghệ An	Hà Tĩnh	Quảng Bình	Quảng Trị
Thanh Hóa	0	1	0	0	0
Nghệ An	0.5	0	0.5	0	0
Hà Tĩnh	0	0.5	0	0.5	0
Quảng Bình	0	0	0.5	0	0.5
Quảng Trị	0	0	0	1	0

Nguồn: NCS tính toán dựa trên số liệu tổng hợp

Qua Bảng 3.4 trên cho thấy, ma trận trọng số trong mô hình Moran's I của vùng Bắc Trung Bộ phản ánh đặc điểm tuyến tính theo hướng Bắc-Nam của vùng, trong đó các tỉnh được nối tiếp nhau dọc theo quốc lộ 1A và tuyến cao tốc Bắc-Nam, phù hợp với mô hình không gian kinh tế - xã hội của vùng này.

3.2.1.2.2. Mô tả đặc điểm số liệu được sử dụng để tính toán

Các số liệu trong mô hình Moran's I của vùng Bắc Trung Bộ được thể hiện như sau:

Thứ nhất, Bảng 5.1 (ở Phụ lục 5 kèm theo), cho thấy số liệu về GRDP bình quân đầu người của các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ giai đoạn 2010-2023 có xu hướng tăng lên rõ rệt theo thời gian, song mức độ cải thiện giữa các tỉnh có sự khác biệt đáng kể, phản ánh tính phân hóa nội vùng khá mạnh trong suốt hơn một thập kỷ. Nhìn chung, GRDP bình quân đầu người của vùng tăng từ 18,24 triệu đồng năm 2010 lên 75,62 triệu đồng năm 2023, tức gấp hơn 4 lần, song vẫn thấp hơn mức bình quân cả nước (101,90 triệu đồng năm 2023), cho thấy vùng phát triển nhanh nhưng chưa theo kịp tốc độ tăng trưởng chung của cả nước. Trong giai đoạn 2010-2023, GRDP bình quân đầu người của các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ tăng liên tục và khá nhanh, phản ánh những chuyển biến tích cực về tăng trưởng kinh tế và cải thiện thu nhập dân cư, đồng thời, cho thấy tác động rõ nét của quá trình công nghiệp hóa, mở rộng đầu tư và hội nhập kinh tế. Tuy nhiên, so với mặt bằng chung của cả nước, GRDP/người của vùng vẫn duy trì khoảng cách đáng kể, khi đến năm 2023 chỉ đạt khoảng 55-76% mức bình quân quốc gia, phản ánh hạn chế về năng suất lao động, cơ cấu ngành và chất lượng tăng trưởng.

Trong đó, Thanh Hóa và Nghệ An là 2 địa phương duy trì tốc độ tăng trưởng tương đối ổn định, đặc biệt từ sau năm 2015 khi GRDP bình quân đầu người của Thanh Hóa tăng mạnh từ 27,85 triệu đồng lên 72,45 triệu đồng năm 2023, phản ánh tác động của các dự án công nghiệp quy mô lớn như Lọc hóa dầu Nghi Sơn. Nghệ

An cũng ghi nhận mức tăng đều, đạt 56,16 triệu đồng năm 2023, cho thấy nền kinh tế mở rộng dần nhưng vẫn chưa đạt tính chất đột phá như tỉnh Thanh Hóa. Đồng thời, Bảng 5.1 (ở Phụ lục 5 kèm theo), cho thấy Hà Tĩnh là trường hợp đặc biệt với sự tăng trưởng đột biến và nhanh từ 14,50 triệu đồng (năm 2010) lên tới 44,14 triệu đồng (năm 2015), rồi giảm còn 39,67 triệu đồng (năm 2016) trước khi tăng nhanh trở lại lên 77,51 triệu đồng (năm 2023). Những biến động này gắn kết với chu kỳ hoạt động của Khu liên hợp gang thép và cảng Sơn Dương - Vũng Áng, cho thấy sự phụ thuộc nhiều vào các dự án quy mô lớn hơn là sự lan tỏa của các ngành kinh tế. Trong khi đó, Quảng Bình và Quảng Trị duy trì tốc độ tăng tương đối đều, song mức tăng tuyệt đối thấp nhất vùng, lần lượt đạt 60,23 và 71,51 triệu đồng năm 2023. Điều này phản ánh hạn chế về quy mô kinh tế, năng lực thu hút đầu tư và tính chất kinh tế chủ yếu dựa vào nông nghiệp - dịch vụ truyền thống, ít ngành mũi nhọn có khả năng tạo bứt phá trong phát triển vùng.

Bên cạnh đó, sự phân hóa thu nhập nội vùng ngày càng rõ nét, với Thanh Hóa và Hà Tĩnh nổi lên là những địa phương có mức GRDP/người tăng nhanh hơn nhờ vai trò của các khu kinh tế ven biển và công nghiệp quy mô lớn, trong khi Nghệ An, Quảng Bình và Quảng Trị tăng chậm hơn. Thực trạng này cho thấy tăng trưởng của vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn vừa qua chủ yếu dựa vào một số cực tăng trưởng, hiệu ứng lan tỏa còn hạn chế, đặt ra yêu cầu phải gắn tăng trưởng GRDP với nâng cao năng suất, cải thiện chất lượng nguồn nhân lực và tăng cường liên kết kinh tế vùng nhằm thu hẹp khoảng cách phát triển và nâng cao tính bền vững trong giai đoạn tới. Do đó, tăng cường liên kết nội vùng thông qua phát triển chuỗi giá trị liên tỉnh và hoàn thiện hạ tầng kết nối là yêu cầu cấp thiết nhằm giảm chênh lệch phát triển và nâng cao hiệu quả tăng trưởng vùng Bắc Trung Bộ.

Bảng 3.5: Tọa độ địa lý của các địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ

	Vĩ tuyến (vĩ độ Bắc)	Kinh tuyến (kinh độ Đông)	Độ dài bờ biển (km)	Độ dài biên giới đất liền (km)
Thanh Hoá	19°18' đến 20°40'	104°22' đến 106°05'	102	192
Nghệ An	18°33' đến 19°25'	103°52' đến 105°48'	82	468
Hà Tĩnh	17°54' đến 18°37'	106°30' đến 105°07'	137	164
Quảng Bình	16°55' đến 18°05'	105°37' đến 107°00'	116	201
Quảng Trị	16°18' đến 17°10'	106°32' đến 107°34'	73	187

Nguồn: NCS tổng hợp

Thứ hai, Bảng 3.5 cho thấy số liệu về vị trí địa lý, chiều dài bờ biển và biên giới đất liền của các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ cho thấy một cấu trúc không gian đặc thù, tạo nên cả lợi thế phát triển lẫn những thách thức trong liên kết kinh tế vùng. Xét về vị trí tọa độ, toàn vùng trải dài liên tục từ khoảng 16°18' đến 20°40' vĩ độ Bắc và 103°52' đến 107°34' kinh độ Đông, tạo thành một hành lang dài hẹp theo trục Bắc - Nam làm cho liên kết kinh tế trong vùng phụ thuộc vào các tuyến giao thông dọc, trong khi các tuyến ngang kết nối sang Lào bị hạn chế bởi địa hình đồi núi. Chính sự kéo dài và chia cắt này làm gia tăng chi phí vận tải logistics, hạn chế sự hình thành các cụm liên kết sản xuất liên vùng và làm chậm quá trình hội tụ kinh tế nội vùng.

Đồng thời, các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ có đường bờ biển dài cho thấy tiềm năng lớn về kinh tế biển, nhưng sự phân bố không đều dẫn đến khác biệt về cơ hội phát triển. Trong đó, Hà Tĩnh (dài 137 km), Quảng Bình (dài 116 km) và Thanh Hóa (dài 102 km) có bờ biển dài, thuận lợi cho phát triển cảng biển, công nghiệp ven biển và du lịch. Trong khi đó, Quảng Trị chỉ có 73 km bờ biển, hạn chế khả năng mở rộng không gian kinh tế biển. Nghệ An có bờ biển tương đối ngắn (82 km), khiến quy mô kinh tế biển chịu nhiều giới hạn. Điều này lý giải phần nào sự khác biệt trong cơ cấu kinh tế giữa các tỉnh, cũng như sự hình thành không đồng đều của các cực phát triển ven biển trong phát triển kinh tế biển.

Bảng 3.6: Khoảng cách địa lý giữa các thành phố của các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ

TT	Tuyến	Chiều dài đi bằng cao tốc (km)	Chiều dài đi bằng quốc lộ 1A (km)	Chiều dài khoảng cách địa lý (km)
1.	Tp Thanh Hóa (Thanh Hóa) - TP Vinh (Nghệ An)	151	139	126
2.	Tp Vinh (Nghệ An) - Tp Hà Tĩnh (Hà Tĩnh)	61	49	45
3.	Tp Hà Tĩnh (Hà Tĩnh) - Tp Đồng Hới (Quảng Bình)	143	149	122
4.	Tp Đồng Hới (Quảng Bình) - Tp Đông Hà (Quảng Trị)	104	97	92

Nguồn: NCS tổng hợp

Thứ ba, Bảng 3.6 cho thấy khoảng cách địa lý giữa các thành phố trung tâm của các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ có một đặc điểm quan trọng đó là các đô thị tỉnh lỵ

nằm tương đối gần nhau, về mặt lý thuyết sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho liên kết kinh tế, lưu chuyển hàng hóa và phát triển các chuỗi giá trị liên tỉnh. Các khoảng cách địa lý thuận tủy giữa các trung tâm chỉ dao động từ 45 km đến 126 km, (không quá hai giờ di chuyển). Điều này khác biệt rõ so với các vùng có không gian rộng lớn như Tây Nguyên hay Trung du miền núi phía Bắc, cho thấy Bắc Trung Bộ có điều kiện tự nhiên tương đối thuận lợi để hình thành các hành lang kinh tế gắn kết. Tuy nhiên, khoảng cách thực tế khi di chuyển bằng đường bộ, đặc biệt là trên quốc lộ 1A lại chênh lệch đáng kể so với khoảng cách địa lý, cho thấy hiệu quả kết nối của hệ thống hạ tầng giao thông chưa được khai thác tối ưu, hiệu quả còn chưa cao.

Từ góc độ liên kết kinh tế vùng, những phân tích trên cho thấy tiềm năng liên kết nội vùng rất lớn nhưng hiệu quả khai thác hạ tầng còn hạn chế, khó khăn. Điều này phần nào lý giải vì sao các cực tăng trưởng như Thanh Hóa, Nghệ An hay Hà Tĩnh dù có vai trò quan trọng nhưng mức độ lan tỏa sang Quảng Bình và Quảng Trị vẫn còn hạn chế. Bên cạnh đó, sự chênh lệch khoảng cách này cũng cho thấy cơ sở hạ tầng giao thông vùng vẫn thiếu các tuyến kết nối trực tiếp, tuyến tránh đô thị, cũng như các trục giao thông ngang nhằm tối ưu hóa dòng vận tải liên tỉnh, liên vùng.

3.2.1.2.3. Kết quả tính toán chỉ số Moran's I

Kết quả tính toán chỉ số Moran's I của vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn 2010-2023 được trình bày trong bảng dưới đây:

Bảng 3.7: Kết quả chỉ số Moran's I vùng Bắc Trung Bộ (2010-2023)

Năm	Moran's I	Z-score
2010	0.248	1.09
2011	0.226	1.04
2012	0.360	1.34
2013	0.130	0.83
2014	-0.143	0.23
2015	-0.247	0.01
2016	-0.207	0.09
2017	-0.306	-0.12
2018	-0.442	-0.42
2019	-0.576	-0.72
2020	-0.709	-1.01
2021	-0.869	-1.36
2022	-0.967	-1.57
2023	-0.972	-1.58

Nguồn: NCS tính toán dựa trên số liệu niên giám thống kê các địa phương và mô hình Moran's I.

Kết quả tính toán Moran's I cho thấy cấu trúc không gian của GRDP bình quân đầu người giữa năm tỉnh Bắc Trung Bộ có sự thay đổi đáng kể trong giai đoạn 2010-2023.

Trong giai đoạn 2010-2013, Moran's I dao động từ 0,130 đến 0,360, đều cao hơn đáng kể so với giá trị kỳ vọng -0,25.¹ Kết quả này cho thấy xu hướng tự tương quan không gian dương, tức là các tỉnh kề nhau có xu hướng có mức GRDP bình quân đầu người tương đối tương đồng. Tuy nhiên, kiểm định hoán vị chính xác trên toàn bộ 120 cách phân bố các giá trị giữa năm tỉnh cho thấy các kết quả chưa đạt mức ý nghĩa thống kê 5%; năm 2012 có bằng chứng mạnh nhất với p-value hai phía bằng 0,067. Vì vậy, kết quả phù hợp hơn để nhận diện xu hướng không gian hơn là khẳng định tồn tại một cụm không gian có ý nghĩa thống kê.

Giai đoạn 2014-2016 đánh dấu sự thay đổi đáng chú ý khi Moran's I giảm mạnh và tiến gần giá trị kỳ vọng -0,25, lần lượt đạt -0,143; -0,247 và -0,207. Đặc biệt, giá trị năm 2015 gần như trùng với $E(I)=-0,25$. Kết quả cho thấy xu hướng tương đồng không gian quan sát được trong những năm đầu đã suy yếu và cấu trúc GRDP bình quân đầu người tiến gần hơn trạng thái phân bố ngẫu nhiên về không gian.

Từ năm 2017 trở đi, Moran's I thấp hơn giá trị kỳ vọng và giảm khá liên tục, từ -0,306 năm 2017 xuống -0,442 năm 2018, -0,709 năm 2020 và -0,972 năm 2023. Xu hướng này cho thấy cấu trúc phân bố GRDP bình quân đầu người chuyển dần theo hướng tự tương quan không gian âm: một tỉnh có mức GRDP/người tương đối cao ngày càng có xu hướng nằm cạnh tỉnh có mức thấp hơn và ngược lại. Xu hướng này đặc biệt rõ trong giai đoạn 2021-2023. Tuy nhiên, do phạm vi nghiên cứu chỉ gồm năm tỉnh, kiểm định hoán vị chính xác hai phía chưa cho phép bác bỏ giả thuyết ngẫu nhiên ở mức ý nghĩa 5%.

Bảng 3.8: Đặc điểm xu hướng chỉ số Moran's I vùng Bắc Trung Bộ (2010-2023)

Năm	Moran's I	Z-score	Diễn giải
2010	0,248	1,09	Liên kết dương yếu - có dấu hiệu hội tụ ban đầu
2012	0,360	1,34	Mức tương quan tăng, biểu hiện hội tụ không gian bước đầu
2015	-0,247	0,01	Liên kết không gian yếu, xuất hiện phân cực giữa các cực tăng trưởng
2018	-0,442	-0,42	Các tỉnh phát triển không đồng pha, giảm liên kết kinh tế
2020	-0,709	-1,01	Phát triển tách biệt mạnh, chênh lệch GRDP/người tăng
2023	-0,972	-1,58	Phân cực vùng rõ rệt, hội tụ kinh tế suy yếu

Nguồn: NCS tính toán dựa trên số liệu thu thập

¹ Với năm đơn vị không gian, giá trị kỳ vọng của Moran's I dưới giả thuyết phân bố ngẫu nhiên là $E(I)=-0,25$, chứ không phải bằng 0. Do đó, việc đánh giá tự tương quan không gian cần dựa trên khoảng cách giữa Moran's I quan sát và giá trị kỳ vọng này.

Bảng 3.8 cho thấy sự chuyển dịch của Moran's I theo hướng âm hơn từ giữa thập niên 2010 có thể được xem xét trong mối liên hệ với sự gia tăng khác biệt về cấu trúc và quy mô kinh tế giữa các tỉnh. Trong giai đoạn này, một số trung tâm công nghiệp quy mô lớn hình thành và mở rộng, tiêu biểu là Khu kinh tế Nghi Sơn tại Thanh Hóa và Khu kinh tế Vũng Áng tại Hà Tĩnh, trong khi cơ cấu kinh tế của Nghệ An, Quảng Bình và Quảng Trị có những đặc điểm khác biệt.

Đặc biệt, cấu trúc năm 2023 minh họa khá rõ cơ chế tạo ra Moran's I âm. GRDP bình quân đầu người của năm tỉnh theo thứ tự địa lý từ Bắc xuống Nam lần lượt là khoảng 72,45 triệu đồng tại Thanh Hóa; 56,16 triệu đồng tại Nghệ An; 77,51 triệu đồng tại Hà Tĩnh; 60,23 triệu đồng tại Quảng Bình; và 71,51 triệu đồng tại Quảng Trị. Chuỗi giá trị này tạo thành dạng tương đối rõ cao - thấp - cao - thấp - cao, nên các tỉnh kề nhau thường có mức GRDP bình quân đầu người khác nhau, làm Moran's I giảm xuống -0,972. Kết quả này phản ánh cấu trúc không gian xen kẽ giữa các mức phát triển tương đối cao và thấp, chứ bản thân nó chưa chứng minh mức độ liên kết kinh tế giữa các tỉnh.

Trong giai đoạn 2021-2023, Moran's I giảm xuống mức có giá trị âm, đặc biệt đạt (-0,967) năm 2022 và (-0,972) năm 2023. Điều này cho thấy một xu hướng khá rõ về mặt mô tả: các tỉnh liền kề trong không gian Bắc Trung Bộ có xu hướng mang mức GRDP bình quân đầu người khác biệt hơn so với giai đoạn đầu nghiên cứu. Xu hướng chuyển từ Moran's I dương sang ngày càng âm gợi ý rằng sự tương đồng về mức phát triển giữa các tỉnh liền kề đã giảm và hình thành rõ hơn cấu trúc cao - thấp xen kẽ.

3.2.1.2.4. Phân tích kết quả chỉ số Moran's I vùng Bắc Trung Bộ

Kết quả phân tích chỉ số Moran's I giai đoạn 2010-2023 của vùng Bắc Trung Bộ cho thấy sự thay đổi đáng kể trong cấu trúc phân bố không gian của GRDP bình quân đầu người giữa các tỉnh, từ xu hướng tương đồng không gian trong giai đoạn đầu sang xu hướng khác biệt không gian rõ hơn trong những năm sau. Trong giai đoạn 2010-2013, giá trị Moran's I đều dương và cao hơn mức kỳ vọng dưới giả thuyết phân bố ngẫu nhiên ($E(I) = -0,25$), cho thấy các tỉnh kề nhau có xu hướng giá trị GRDP bình quân đầu người tương đối tương đồng. Tuy nhiên, từ giai đoạn 2014-2016, chỉ số Moran's I giảm mạnh và tiến gần mức kỳ vọng ngẫu nhiên, phản ánh sự suy yếu của cấu trúc tương đồng không gian trước đó. Từ năm 2017 trở đi, Moran's I giảm xuống thấp hơn mức kỳ vọng và ngày càng âm sâu, đến năm 2023 đạt khoảng -0,972, cho thấy các tỉnh liền kề có xu hướng mang mức GRDP bình

quân đầu người khác biệt rõ hơn, hình thành cấu trúc không gian xen kẽ giữa các địa phương có mức phát triển tương đối cao và thấp. Kết quả này không trực tiếp chứng minh sự phân kỳ hay mức độ yếu của liên kết kinh tế vùng, nhưng là một chỉ báo hỗ trợ cho thấy mức độ tương đồng về phát triển kinh tế giữa các tỉnh kề nhau đã giảm đáng kể trong giai đoạn nghiên cứu và cần được xem xét cùng với các chỉ tiêu về hội tụ, cơ cấu ngành, hạ tầng và liên kết doanh nghiệp. Sự phân kỳ này không chỉ là hiện tượng định lượng mà còn phản ánh những đặc trưng mang tính cấu trúc trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ như sau:

Thứ nhất, hạ tầng giao thông kết nối dọc theo trục Bắc - Nam chưa đủ tạo lan tỏa, trong khi các tuyến ngang kết nối sang Lào và vùng Tây Trường Sơn còn hạn chế. Mặc dù hệ thống cao tốc Bắc - Nam đang từng bước hoàn thiện, nhưng trong suốt một thời gian dài, lưu thông giữa các tỉnh vẫn phụ thuộc vào quốc lộ 1A với nhiều điểm nghẽn, khiến chi phí logistics cao và giảm khả năng hình thành chuỗi giá trị liên tỉnh. Khi hạ tầng không hỗ trợ dòng thương mại nội vùng, các cực tăng trưởng như Thanh Hóa, Nghệ An hay Hà Tĩnh khó có điều kiện tạo động lực lan tỏa sang các tỉnh phía Nam.

Thứ hai, liên kết thể chế còn lỏng lẻo, chưa có một thiết chế điều phối vùng có thẩm quyền và hoạt động hiệu quả. Các thỏa thuận hợp tác giữa các tỉnh mới chủ yếu mang tính khung, chưa có ràng buộc về thực thi, chưa gắn với các cơ chế tài chính vùng hoặc các chương trình đầu tư chung. Do đó, dù có quy hoạch vùng, chiến lược phát triển ngành và mục tiêu liên kết kinh tế, nhưng hiệu quả thực tế còn rất hạn chế; phù hợp với lý thuyết kinh tế không gian, theo đó liên kết thể chế yếu thường dẫn tới sự phát triển phân mảnh và gia tăng bất đối xứng giữa các địa phương.

Thứ ba, mạng lưới doanh nghiệp trong vùng chưa đủ phát triển theo hướng liên tỉnh, các ngành sản xuất chủ yếu vận hành dưới mô hình đơn lẻ theo từng địa phương. Các trung tâm công nghiệp lớn như Khu Kinh tế Nghi Sơn hay Vũng Áng thu hút vốn đầu tư lớn nhưng lại thiếu các cụm công nghiệp hỗ trợ hoặc hệ sinh thái doanh nghiệp liên kết với Nghệ An, Quảng Bình hay Quảng Trị. Điều này giải thích vì sao tăng trưởng của một số tỉnh tăng mạnh nhưng Moran's I vẫn có giá trị âm khi phát triển diễn ra theo dạng “cực biệt lập”, không tạo động lực phát triển theo các địa phương khác trong vùng Bắc Trung Bộ.

Thứ tư, cơ cấu kinh tế của các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ có khác biệt đáng kể, dẫn đến sự thiếu sự đồng bộ trong động lực tăng trưởng. Các tỉnh phía Bắc

vùng có công nghiệp quy mô lớn, trong khi Quảng Bình và Quảng Trị vẫn dựa nhiều vào nông nghiệp và dịch vụ truyền thống. Khi cơ cấu ngành không đồng nhất, mô hình tăng trưởng cũng khó đồng pha, làm giảm giá trị Moran's I theo thời gian.

Từ các phân tích trên, có thể khẳng định rằng chỉ số Moran's I cho thấy tình trạng liên kết kinh tế nội vùng Bắc Trung Bộ *còn yếu và có xu hướng phân cực đang ngày càng rõ nét*. Đặc biệt, là xu hướng này mang tính nhất quán và kéo dài hơn một thập kỷ, do đó cần có các giải pháp đủ mạnh để cải thiện cấu trúc liên kết kinh tế trong thúc đẩy phát triển vùng.

Đây là cơ sở khoa học quan trọng để Luận án đề xuất các nhóm giải pháp ở những chương tiếp theo, tập trung vào ba trụ cột chính là: i) Hoàn thiện hạ tầng - logistics kết nối; ii) Tăng cường liên kết thể chế - chính sách ở cấp vùng; và iii) Phát triển mạng lưới doanh nghiệp - chuỗi giá trị liên tỉnh, liên vùng. Chỉ khi ba trụ cột này được triển khai đồng bộ, vùng Bắc Trung Bộ mới có thể chuyển từ trạng thái phân kỳ sang hội tụ, từ liên kết rời rạc sang liên kết mang lại hiệu quả và từ phát triển từng tỉnh sang phát triển theo không gian kinh tế toàn vùng.

3.2.2. Liên kết thể chế - chính sách

3.2.2.1. Về các chủ trương và cơ chế, chính sách liên kết kinh tế, phát triển vùng Bắc Trung Bộ

Trong thời gian qua, Chính phủ và các bộ, ngành Trung ương đã ban hành nhiều cơ chế và chính sách quan trọng nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế phát triển vùng Bắc Trung Bộ; trong đó, đặc biệt tập trung vào phân bổ nguồn lực đầu tư công, phát triển hạ tầng kinh tế - xã hội và tạo lập cơ chế đặc thù cho một số địa phương. Hệ thống các văn bản này hình thành nền tảng cơ sở thể chế chính sách bước đầu cho liên kết kinh tế vùng, dù mức độ triển khai và hiệu quả còn khác nhau giữa các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ (*Hệ thống các văn bản các chủ trương và cơ chế, chính sách liên kết, phát triển vùng Bắc Trung Bộ, kèm theo Phụ lục 2*).

Trong đó, hệ thống các văn bản của các cấp có thẩm quyền về nguyên tắc, tiêu chí và định mức phân bổ vốn đầu tư phát triển từ ngân sách nhà nước qua các thời kỳ đã xác lập định hướng ưu tiên cho các vùng khó khăn, vùng biển và vùng có vai trò chiến lược, trong đó có vùng Bắc Trung Bộ. Các văn bản tiêu biểu này đều quy định rõ cơ chế phân bổ vốn bổ sung có mục tiêu nhằm thực hiện các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng, đặc biệt là hỗ trợ các địa phương Bắc Trung Bộ theo chủ trương của Trung ương (*hệ thống các văn bản, kèm theo ở phụ lục 2*).

Trong đó, nguồn vốn ưu tiên tập trung cho các hạng mục mang tính liên kết kinh tế vùng như hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu, khu công nghiệp - khu kinh tế ven biển, hạ tầng du lịch, và các chương trình biên - đảo, góp phần tạo điều kiện kết nối các hành lang phát triển quan trọng của khu vực.

Ngoài ra, năm 2022 Bộ Chính trị khóa XIII đã ban hành Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 về phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã đánh dấu quan trọng trong chủ trương phát triển liên kết vùng ở cấp Trung ương. Nghị quyết này lần đầu tiên đưa ra các quan điểm, định hướng tổng thể về phát triển không gian vùng, liên kết đô thị - cảng biển - cửa khẩu, hoàn thiện hạ tầng chiến lược và tăng cường phối hợp giữa các địa phương trong lập quy hoạch [7]. Tiếp đó để thể chế hóa Nghị quyết số 26-NQ/TW, Chính phủ đã ban hành Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết số 26-NQ/TW, yêu cầu xây dựng cơ chế điều phối vùng, hệ thống cơ sở dữ liệu dùng chung và các dự án, đề án lớn mang tính chất liên kết vùng [24].

Bên cạnh đó, trong từ năm 2021 đến nay, Quốc hội khóa XV đã ban hành Nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù cho các tỉnh Thanh Hóa (Nghị quyết số 37/2021/QH15 của Quốc hội: Về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển tỉnh Thanh Hóa), Nghệ An (Nghị quyết số 36/2021/QH15 của Quốc hội: Về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển tỉnh Nghệ An và Nghị quyết số 137/2024/QH15 ngày 26/6/2024 của Quốc Hội về bổ sung thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển tỉnh Nghệ An). Các nghị quyết này được triển khai theo tinh thần các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển địa phương đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó nhấn mạnh vai trò trung tâm, cực tăng trưởng vùng của Thanh Hóa và Nghệ An. Cơ chế đặc thù bao gồm tăng phân cấp ngân sách, mở rộng khả năng huy động vốn, bổ sung nguồn thu từ thuế và phí, cơ chế thí điểm trong quản lý đất đai, đầu tư và hợp tác công - tư, qua đó tạo động lực mới cho các tỉnh có vai trò đầu tàu thúc đẩy tăng trưởng vùng.

Tuy nhiên, dù các chính sách đã tạo khung pháp lý ban đầu cho liên kết vùng, mức độ triển khai thực tiễn còn hạn chế. Các quyết định phân bổ vốn chủ yếu mang tính định hướng, chưa gắn với cơ chế điều phối vùng và chưa tạo ràng buộc trong phối hợp đầu tư giữa các tỉnh. Các nghị quyết đặc thù nhằm tập trung thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương nhưng chưa có công cụ để các địa phương đầu tàu chia sẻ nguồn lực hoặc phối hợp với tỉnh lân cận. Đồng thời, cơ chế điều phối vùng theo Nghị quyết số 26-NQ/TW vẫn đang trong quá trình hoàn thiện và chưa có bộ máy chuyên trách với thẩm quyền đủ mạnh để điều hành nguồn lực liên vùng.

Như vậy, có thể thấy khung chính sách phát triển vùng cấp Trung ương đã từng bước hình thành cấu trúc, cơ sở pháp lý cho liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, nhưng để biến những chủ trương này thành liên kết thực chất đòi hỏi sự bổ sung cơ chế tài chính vùng, tăng tính ràng buộc trong phối hợp và nâng cao vai trò của thiết chế điều phối vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn tới.

3.2.2.2. Về công tác quy hoạch vùng, địa phương và quy hoạch các ngành, lĩnh vực vùng Bắc Trung Bộ

Công tác quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn trước Luật Quy hoạch 2017 chủ yếu được triển khai theo hệ thống quy hoạch phân tán, thông qua Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung đến năm 2020, được phê duyệt tại Quyết định số 1114/QĐ-TTg ngày 09/7/2013 [59]. Công tác quy hoạch tập trung vào kinh tế - xã hội, các tiểu vùng, khu vực liên kết phát triển kinh tế; các địa phương trong vùng đã lập rà soát, điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Quy hoạch này xác định rõ vai trò và mục tiêu phát triển tiểu vùng Bắc Trung Bộ, nhấn mạnh đến việc hình thành các cực tăng trưởng dựa trên khu kinh tế ven biển, khai thác tài nguyên, phát triển công nghiệp chế biến - chế tạo, mở rộng kinh tế biển, nông nghiệp hàng hóa và dịch vụ du lịch chất lượng cao (*văn bản các quy hoạch ngành, lĩnh vực, vùng và địa phương vùng Bắc Trung Bộ được đề cập trong Phụ lục 3 kèm theo*).

Trong quá trình triển khai quy hoạch, các địa phương vùng Bắc Trung Bộ đã chủ động rà soát, điều chỉnh và lập mới các quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011-2020 theo quy định của Luật Quy hoạch và các văn bản hướng dẫn. Việc triển khai lập quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch ngành, lĩnh vực của các địa phương trong vùng đã từng bước đi vào nề nếp, góp phần vào việc hoạch định kế hoạch dài hạn, trung hạn và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội hàng năm. Các ngành Công thương, Giao thông vận tải, Xây dựng, Nông nghiệp, Tài nguyên và Môi trường, Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Giáo dục và đào tạo, Y tế, Khoa học và Công nghệ, Thông tin và Truyền thông,... đã tập trung xây dựng, triển khai và giám sát hiệu quả các quy hoạch ngành. Đây là nền tảng quan trọng giúp các địa phương hoạch định chiến lược phát triển dài hạn và trung hạn, đồng thời hỗ trợ lập kế hoạch đầu tư công hằng năm phù hợp với mục tiêu chiến lược của vùng (*danh mục các quy hoạch kèm theo Phụ lục 3 kèm theo*).

Tuy vậy, cần thừa nhận rằng hệ thống quy hoạch của giai đoạn trước Luật Quy hoạch 2017 mang tính phân tán, chồng chéo và thiếu cơ chế điều phối vùng

manh, dẫn đến hạn chế trong tính liên kết. Các quy hoạch ngành chủ yếu được lập riêng rẽ theo địa phương, ít có sự phối hợp giữa các tỉnh; các dự án hạ tầng liên vùng còn thiếu tính đồng bộ; nhiều quy hoạch phát triển khu kinh tế, khu công nghiệp có xu hướng cạnh tranh thay vì bổ trợ. Những hạn chế này cũng góp phần lý giải vì sao mức độ liên kết kinh tế nội vùng còn thấp, thể hiện qua các kết quả phân tích Moran's I của vùng Bắc Trung Bộ.

Từ năm 2021 đến nay, Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được ban hành theo tinh thần Nghị quyết số 26-NQ/TW mở ra giai đoạn mới của công tác quy hoạch, với yêu cầu tích hợp, đồng bộ và gắn kết không gian phát triển vùng. Điều này kỳ vọng sẽ khắc phục các điểm nghẽn của giai đoạn trước, tạo nền tảng thúc đẩy liên kết vùng mạnh mẽ hơn trong thời gian tới. Đồng thời, trong giai đoạn 2023 -2024, các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ đã ban hành quy hoạch tỉnh giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 cho thấy quy hoạch tỉnh của các địa phương vùng Bắc Trung Bộ (Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình và Quảng Trị) tuy được xây dựng ở cấp tỉnh nhưng đã thể hiện rõ tư duy phát triển vùng và góp phần định hình một mô hình phát triển chung cho toàn khu vực. Các quy hoạch này cùng thống nhất định hướng Bắc Trung Bộ phát triển theo mô hình đa cực, chuyên môn hóa theo lợi thế so sánh và có tính bổ trợ lẫn nhau, trong đó mỗi tỉnh đảm nhận một vai trò chức năng riêng trong cấu trúc kinh tế vùng, từ cực công nghiệp nặng, trung tâm dịch vụ - tri thức, trung tâm logistics - cửa ngõ biển, đến trung tâm du lịch và năng lượng sạch. Đồng thời, hệ thống quy hoạch đã xác lập tương đối rõ cấu trúc không gian phát triển vùng dựa trên trục kinh tế ven biển Bắc - Nam và các hành lang kinh tế Đông - Tây gắn với cửa khẩu quốc tế và cảng biển, qua đó khẳng định vai trò cửa ngõ ra biển của tiểu vùng Mekong mở rộng. Trên phương diện ngành, các quy hoạch tỉnh cho thấy sự đồng thuận cao trong lựa chọn các trụ cột phát triển của vùng, bao gồm công nghiệp chế biến - chế tạo, công nghiệp năng lượng, kinh tế biển, du lịch chất lượng cao, logistics và nông nghiệp công nghệ cao, đồng thời xác định đầu tư kết cấu hạ tầng liên vùng và logistics là khâu đột phá chiến lược. Mặc dù vậy, các định hướng này chủ yếu mới dừng ở mức liên kết về mặt quy hoạch và tầm nhìn, trong khi cơ chế điều phối vùng, công cụ chia sẻ lợi ích và thiết chế liên kết liên tỉnh còn thiếu và chưa đồng bộ, cho thấy khoảng trống thể chế cần tiếp tục được hoàn thiện để chuyển hóa các định hướng quy hoạch thành liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ thực chất và hiệu quả.

3.2.2.3. Về các chính sách liên kết tự nguyện của các địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ

3.2.2.3.1. Liên kết phát triển bền vững du lịch của các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ

Thúc đẩy liên kết trong phát triển du lịch vùng Bắc Trung Bộ đã được định hướng rõ ràng trong Quyết định số 2161/QĐ-TTg ngày 11/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển du lịch vùng Bắc Trung Bộ đến năm 2020, tầm nhìn 2030. Quy hoạch nhấn mạnh ba định hướng lớn: (i) phát triển sản phẩm du lịch dựa trên tài nguyên đặc hữu của vùng; (ii) tăng cường liên kết nội vùng, liên vùng và quốc tế; và (iii) thúc đẩy du lịch bền vững gắn với văn hóa - lịch sử và di sản thế giới (Phong Nha - Kẻ Bàng). Trên cơ sở đó, các tỉnh trong vùng đã xây dựng và triển khai quy hoạch du lịch cấp tỉnh, tích hợp vào quy hoạch kinh tế - xã hội, nhằm đảm bảo sự thống nhất về không gian phát triển du lịch [1].

Trong quá trình triển khai, các địa phương đã chú trọng công tác thể chế hóa chủ trương liên kết du lịch thông qua việc ban hành các chương trình, đề án và cơ chế phối hợp liên ngành. Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch/Sở Du lịch các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh và Quảng Bình đã xây dựng cơ chế phối hợp thường xuyên, hình thành “nhóm liên kết du lịch 4 tỉnh” - một mô hình liên kết nội vùng có tính ổn định hiếm hoi tại Bắc Trung Bộ. Mô hình này đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng sản phẩm du lịch liên tỉnh, tiêu biểu là các tuyến: Con đường di sản miền Trung, Con đường sinh thái - văn hóa tâm linh Bắc miền Trung, hay tuyến du lịch biển - đô thị Sầm Sơn - Cửa Lò - Thiên Cầm - Nhật Lệ. Đây là những sản phẩm có tính bổ trợ lẫn nhau, tận dụng lợi thế khác biệt của từng địa phương để tạo nên chuỗi trải nghiệm liên hoàn [1].

Bên cạnh đó, các hoạt động xúc tiến và quảng bá du lịch của vùng Bắc Trung Bộ trong thời gian qua được triển khai theo hướng đa dạng hóa công cụ và tăng cường liên kết thị trường, thông qua lễ hội, hội chợ, roadshow, truyền thông số và các chương trình famtrip - presstrip, qua đó kết nối doanh nghiệp du lịch trong vùng với các thị trường trọng điểm như ASEAN, Hàn Quốc, Nhật Bản, châu Âu và Bắc Mỹ. Du lịch văn hóa - lịch sử và di sản đóng vai trò trụ cột, với các điểm đến tiêu biểu như Khu di tích Kim Liên (Nghệ An), hệ thống di tích chiến tranh tại Quảng Trị, Ngã ba Đồng Lộc (Hà Tĩnh) và Phong Nha - Kẻ Bàng, được tích hợp trong các tuyến du lịch liên vùng. Đồng thời, sự phối hợp giữa các địa phương và doanh

ng nghiệp đã thúc đẩy hình thành các tuyến du lịch xuyên biên giới Việt Nam - Lào - Thái Lan thông qua các cửa khẩu trọng điểm, cùng với hiệu ứng lan tỏa từ các sự kiện du lịch cấp quốc gia. Tuy nhiên, hiệu quả liên kết và lan tỏa du lịch nội vùng vẫn còn hạn chế do sự khác biệt về hạ tầng, năng lực doanh nghiệp, chất lượng dịch vụ và mức độ đầu tư xúc tiến giữa các địa phương, đặt ra yêu cầu tăng cường điều phối và liên kết vùng trong phát triển du lịch vùng Bắc Trung Bộ.

3.2.2.3.2. *Liên kết trong khu vực kinh tế Nam Thanh Hóa - Bắc Nghệ An*

Liên kết kinh tế giữa vùng Nam Thanh Hóa - Bắc Nghệ An được thúc đẩy chủ yếu thông qua cơ chế phối hợp quy hoạch và phát triển các khu công nghiệp trọng điểm, tiêu biểu là sự gắn kết giữa các khu công nghiệp Hoàng Mai, Đông Hôi (Nghệ An) với Khu kinh tế Nghi Sơn. Mô hình này thể hiện rõ liên kết chính sách theo ngành công nghiệp, phù hợp với định hướng phát triển được xác lập trong Nghị quyết số 26-NQ/TW và quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ, qua đó góp phần hạn chế trùng lặp đầu tư hạ tầng, thống nhất định hướng thu hút ngành nghề và giảm thiểu cạnh tranh cục bộ giữa các địa phương.

Liên kết Nam Thanh Hóa - Bắc Nghệ An được hình thành và vận hành trên nền tảng khung thể chế liên tỉnh có cơ sở pháp lý tương đối rõ ràng, với hạt nhân là Quy hoạch xây dựng vùng Nam Thanh - Bắc Nghệ được phê duyệt ở cấp Trung ương với nền tảng là Quyết định số 1447/QĐ-TTg về điều chỉnh Quy hoạch xây dựng vùng Nam Thanh - Bắc Nghệ. Quy hoạch này xác lập khu vực như một không gian kinh tế liên tỉnh gắn với kinh tế biển, tập trung vào các ngành công nghiệp trụ cột, logistics và du lịch, đóng vai trò cực tăng trưởng của Bắc Trung Bộ và đầu mối kết nối với Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ cũng như thị trường quốc tế thông qua hệ thống cảng biển, khu kinh tế ven biển và hạ tầng giao thông chiến lược.

Trong cấu trúc liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, không gian Nam Thanh - Bắc Nghệ giữ vai trò cực tăng trưởng phía Bắc của vùng, kết nối trực tiếp với vùng động lực bắc Bộ có quy mô công nghiệp lớn, hệ thống cảng biển và logistics quan trọng; đồng thời có tiềm năng về du lịch biển - văn hóa. Tuy nhiên, mô hình liên kết này vẫn còn những hạn chế thể chế, thể hiện ở việc chưa có cơ quan điều phối vùng độc lập, thiếu các công cụ chính sách liên kết như quỹ hạ tầng vùng hay cơ chế chia sẻ nguồn thu, và mức độ chia sẻ dữ liệu, thông tin quy hoạch còn hạn chế. Những tồn tại này cho thấy nhu cầu tiếp tục hoàn thiện thể chế nhằm khai thác đầy đủ tiềm năng của không gian liên kết Nam Thanh - Bắc Nghệ trong giai đoạn phát triển tiếp theo.

3.2.2.3.3. Liên kết khu vực kinh tế Nam Nghệ An - Bắc Hà Tĩnh

Bên cạnh mô hình liên kết kinh tế Nam Thanh Hóa - Bắc Nghệ An, liên kết liên tỉnh Nam Nghệ An - Bắc Hà Tĩnh được xem là một trong những mô hình hợp tác hình thành sớm và có ý nghĩa định hình đối với tiến trình liên kết vùng Bắc Trung Bộ. Trên cơ sở định hướng của Nghị quyết Đại hội Đảng bộ hai tỉnh Nghệ An và Hà Tĩnh, hợp tác phát triển vùng được xác định là nhiệm vụ chính trị - kinh tế trọng tâm, tập trung vào phối hợp quy hoạch, thu hút đầu tư, phát triển hạ tầng giao thông liên vùng, công nghiệp - nông nghiệp, văn hóa - du lịch và bảo đảm quốc phòng - an ninh; các nội dung này từng bước được thể chế hóa thông qua các chương trình phối hợp liên ngành do UBND hai tỉnh ban hành.

Dấu mốc quan trọng trong liên kết thể chế kinh tế là việc Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch xây dựng vùng Nam Nghệ An - Bắc Hà Tĩnh đến năm 2025 tại Quyết định số 2082/QĐ-TTg ngày 21/11/2011 của Thủ tướng Chính phủ, xác lập khu vực này như một không gian kinh tế liên tỉnh, giữ vai trò cực động lực của Bắc Trung Bộ, đầu mối giao thương hàng hóa - dịch vụ, cửa ngõ kết nối với Lào và Đông Bắc Thái Lan, đồng thời là không gian giàu giá trị văn hóa - lịch sử và tiềm năng du lịch liên vùng. Trên nền tảng đó, hai địa phương đã thiết lập cơ chế phối hợp thực thi tương đối hiệu quả, thể hiện ở việc đồng xây dựng kế hoạch phát triển, chia sẻ thông tin đầu tư, phối hợp xúc tiến đầu tư, rà soát quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch xây dựng hai bên bờ sông Lam, qua đó từng bước chuyển hóa liên kết chính sách thành liên kết không gian.

Ở góc độ thể chế, có thể nhận định rằng liên kết Nam Nghệ An - Bắc Hà Tĩnh là một trong những mô hình hiếm hoi được thể hiện đầy đủ qua: (i) khung pháp lý của Trung ương (Quyết định số 2082/QĐ-TTg ngày 21/11/2011 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng Nam Nghệ An - Bắc Hà Tĩnh đến năm 2025); (ii) cơ chế phối hợp cấp tỉnh có tính ổn định; và (iii) các dự án liên kết không gian và kinh tế được triển khai thực tế. Tuy nhiên, mô hình này vẫn đối mặt hạn chế như thiếu một ban điều phối vùng có thẩm quyền; vai trò liên kết phụ thuộc nhiều vào sự chủ động của từng tỉnh; và chưa có cơ chế tài chính vùng để triển khai các dự án chung quy mô lớn.

3.2.2.3.4. Liên kết khu vực kinh tế Nam Hà Tĩnh - Bắc Quảng Bình

Liên kết kinh tế khu vực Nam Hà Tĩnh - Bắc Quảng Bình được hình thành trên nền tảng pháp lý quan trọng là Quyết định số 830/QĐ-TTg ngày 02/6/2014 của Chính phủ về phê duyệt Đồ án Quy hoạch xây dựng vùng Nam Hà Tĩnh - Bắc

Quảng Bình đến năm 2030, qua đó xác lập một không gian liên kết kinh tế liên tỉnh bao gồm một số đơn vị hành chính thuộc Hà Tĩnh và Quảng Bình. Quy hoạch này phản ánh rõ chủ trương của Nhà nước trong việc hình thành các cực tăng trưởng mới của Bắc Trung Bộ, đồng thời cụ thể hóa định hướng phát triển vùng và phát triển ngành theo chiến lược dài hạn ở tầm quốc gia, với trọng tâm là tổ chức lại không gian kinh tế theo hướng liên kết, bổ trợ và lan tỏa.

Mục tiêu của vùng liên kết không chỉ nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của hai địa phương, mà còn hướng tới xây dựng một cấu trúc liên kết thể chế đủ mạnh để phối hợp trong quy hoạch đô thị, phát triển công nghiệp, đầu tư hạ tầng liên vùng và bảo đảm quốc phòng - an ninh. Tính chất tổng hợp của mô hình thể hiện ở sự kết nối giữa không gian ven biển có lợi thế phát triển cảng nước sâu và công nghiệp nặng với khu vực trung du - miền núi gắn với thương mại xuyên biên giới, đặc biệt thông qua trục kết nối với Lào tại cửa khẩu Cha Lo. Trong cấu trúc liên kết kinh tế vùng, Nam Hà Tĩnh - Bắc Quảng Bình giữ vai trò quan trọng của chuỗi không gian phát triển từ Thanh Hóa đến Quảng Trị, là điểm hội tụ của các hành lang giao thông Bắc - Nam và Đông - Tây, qua đó từng bước hình thành một vùng động lực mới, góp phần hoàn thiện cấu trúc liên kết liên tỉnh và nâng cao hiệu quả điều phối phát triển vùng Bắc Trung Bộ.

3.2.2.3.5. Liên kết của tỉnh Quảng Trị với các địa phương khác

Liên kết của tỉnh Quảng Trị với các địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung được hình thành dựa trên lợi thế đặc thù về vị trí địa lý và vai trò chiến lược trong Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC). Là điểm kết nối đầu tiên của Việt Nam trên tuyến EWEC, Quảng Trị giữ vai trò then chốt trong liên kết kinh tế nội vùng và liên quốc gia, đặc biệt trong thương mại, logistics, du lịch và phát triển công nghiệp - dịch vụ. Trong những năm qua, tỉnh đã chủ động tăng cường hợp tác liên tỉnh với Quảng Bình và Thừa Thiên Huế thông qua việc xây dựng các chuỗi giá trị du lịch chung, hình thành sản phẩm du lịch liên vùng như tuyến Huế - Quảng Trị - Phong Nha nhằm khai thác đồng thời giá trị di sản, du lịch biển, du lịch sinh thái và du lịch lịch sử chiến tranh. Việc ba địa phương phối hợp xác định lợi thế riêng và xây dựng kế hoạch chung về thu hút đầu tư cho thấy mức độ hoàn thiện dần của thể chế liên kết vùng trong lĩnh vực du lịch - dịch vụ, vốn từ lâu được xem là ngành có khả năng lan tỏa lớn đối với Bắc Trung Bộ.

Không chỉ tăng cường liên kết du lịch, Quảng Trị còn từng bước mở rộng các cơ chế hợp tác trong phát triển hạ tầng chiến lược, đặc biệt là các tuyến giao thông liên

vùng nhằm kết nối các trung tâm kinh tế của tỉnh với những trục phát triển quốc gia và quốc tế. Tỉnh đang định hướng phát triển các trục kinh tế gắn Khu kinh tế Đông Nam với EWEC và Khu kinh tế - thương mại đặc biệt Lao Bảo, qua đó hình thành trục động lực mới ở phía Tây và phía Đông tỉnh. Đồng thời, việc từng bước xây dựng tuyến hành lang đường bộ từ cửa khẩu quốc tế La Lay đến cảng nước sâu Mỹ Thủy thể hiện tham vọng của tỉnh trong việc mở rộng không gian kinh tế, hình thành hành lang thương mại xuyên biên giới có khả năng kết nối trực tiếp Nam Lào, Đông Bắc Thái Lan với biển Đông qua Quảng Trị. Những định hướng này cho thấy tỉnh đang chuyển mạnh từ mô hình liên kết du lịch - dịch vụ sang mô hình liên kết thể chế - hạ tầng ở quy mô lớn hơn, đòi hỏi sự phối hợp đồng bộ giữa các bộ ngành trung ương và chính quyền các tỉnh trong khu vực. Nhìn chung, Quảng Trị đang trở thành một điểm trung chuyển quan trọng trong cấu trúc liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, giữ vai trò cầu nối giữa vùng ven biển, vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và khu vực Tiểu vùng sông Mekong mở rộng, qua đó tạo động lực mới cho hợp tác đầu tư, thương mại và phát triển dịch vụ logistics vùng trong giai đoạn tới.

3.2.3. Liên kết hạ tầng - logistics

Liên kết hạ tầng và logistics là trụ cột then chốt trong việc hình thành không gian phát triển thống nhất của vùng Bắc Trung Bộ, bởi hệ thống giao thông, kho vận và các dịch vụ logistics quyết định trực tiếp các dòng lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ và lao động giữa các địa phương. Trong đặc điểm địa lý của vùng kéo dài theo trục Bắc - Nam, bề ngang hẹp và bị chia cắt mạnh bởi dãy Trường Sơn, mức độ hoàn thiện, tính đồng bộ và khả năng liên thông của liên kết kết cấu hạ tầng trở thành nhân tố có ý nghĩa quyết định đối với việc hình thành các cực tăng trưởng, nâng cao năng lực thu hút đầu tư và cải thiện sức cạnh tranh vùng. Mặc dù mạng lưới hạ tầng chiến lược như quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, tuyến ven biển, các đoạn cao tốc đang triển khai và hệ thống cảng biển nước sâu tại Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh đã tạo ra lợi thế kết nối quan trọng, song hiệu quả liên kết logistics liên vùng vẫn chưa tương xứng với tiềm năng không gian, phản ánh khoảng cách giữa định hướng quy hoạch hạ tầng và mức độ khai thác thực tiễn trong phát triển kinh tế vùng.

3.2.3.1. Về liên kết hạ tầng giao thông vận tải

3.2.3.1.1. Kết nối hệ thống đường bộ

Hệ thống đường bộ của vùng Bắc Trung Bộ trong những năm gần đây đã được cải thiện nhờ các dự án cao tốc Bắc - Nam, đặc biệt là các đoạn qua Thanh

Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh. Những tuyến đường này đã giúp rút ngắn thời gian vận chuyển, logistics, tạo sự dịch chuyển dòng thương mại hàng hóa nội vùng, đồng thời giúp cho các địa phương trong vùng có thể tiếp cận nhanh hơn với hai vùng động lực là Đồng bằng sông Hồng và Duyên hải miền Trung. Tuy nhiên, các tỉnh Quảng Bình và Quảng Trị vẫn đang trong quá trình hoàn thiện hạ tầng cao tốc, dẫn đến sự không đồng nhất về năng lực kết nối giữa các tỉnh phía Bắc và phía Nam của vùng. Bên cạnh đó, hệ thống quốc lộ và tỉnh lộ ở khu vực miền núi phía Tây thường xuyên bị xuống cấp, hạn chế khả năng kết nối với Lào và các cửa khẩu quốc tế, ảnh hưởng đến vai trò trung chuyển của toàn vùng trong tiểu vùng Mekong mở rộng.

Bảng 3.9: Kết nối hệ thống đường cao tốc Bắc - Nam qua vùng Bắc Trung Bộ

TT	Tuyến	Chiều dài (km)	Ghi chú
1.	Mai Sơn - Quốc lộ 45	63,37	thông xe tháng 4/2023
2.	Quốc lộ 45 - Nghi Sơn	43,28	thông xe tháng 9/2023
3.	Nghi Sơn - Diễn Châu	50,0	thông xe tháng 9/2023
4.	Diễn Châu - Bãi Vọt	49,3	thông xe tháng 6/2024
5.	Bãi Vọt - Hàm Nghi	35,28	thông xe tháng 4/2025
6.	Hàm Nghi - Vũng Áng	54,2	thông xe tháng 4/2025
7.	Vũng Áng - Bùn	55,3	thông xe tháng 8/2025
8.	Bùn - Vạn Ninh	48,84	thông xe tháng 4/2025
9.	Vạn Ninh - Cam Lộ	65,55	thông xe tháng 8/2025
10.	Cam Lộ - La Sơn	98,35	thông xe tháng 12/2022
	Tổng	563,48	

Nguồn: NCS tổng hợp dựa trên số liệu Báo cáo quy hoạch điều chỉnh quy hoạch tổng thể quốc gia năm 2025.

Về hệ thống đường cao tốc, Bảng 3.9 cho thấy các đoạn tuyến cao tốc Bắc - Nam đi qua vùng Bắc Trung Bộ có bước phát triển mang tính chiến lược của kết cấu hạ tầng giao thông liên vùng, với tổng chiều dài hơn 560 km, giữ vai trò trục xương sống trong tổ chức phát triển không gian kinh tế và liên kết kinh tế vùng. Các đoạn tuyến được đưa vào khai thác trong giai đoạn 2022-2025 không chỉ góp phần nâng cao năng lực vận tải và giảm chi phí logistics, mà còn từng bước khắc phục những điểm nghẽn về hạ tầng giao thông kéo dài, tạo điều kiện tái cấu trúc dòng lưu chuyển hàng hóa, logistics, lao động và đầu tư trong toàn vùng Bắc Trung Bộ.

Với quy mô đầu tư lớn và mật độ cao tốc tương đối cao so với diện tích và dân số, mạng lưới cao tốc Bắc - Nam đoạn qua vùng Bắc Trung Bộ đã tạo ra tác động cấu trúc sâu sắc đối với không gian phát triển vùng, thúc đẩy hình thành các hành lang kinh tế mới gắn với đô thị, khu công nghiệp, cảng biển và cửa khẩu quốc

tế. Mặc dù sự không đồng nhất về tiến độ giữa các địa phương trong giai đoạn đầu làm hạn chế hiệu quả khai thác tổng thể, song khi toàn bộ các đoạn tuyến được thông xe vào năm 2025, trục cao tốc Bắc - Nam đã trở thành động lực hạ tầng then chốt, mở ra dư địa lớn cho phát triển logistics liên vùng, thu hút đầu tư và nâng cao năng lực cạnh tranh dài hạn của vùng Bắc Trung Bộ.

Về hệ thống đường quốc lộ, Bảng 5.2 (ở Phụ lục 5 kèm theo) cho thấy việc các tuyến thuộc mạng lưới đường ASEAN và đường châu Á đi qua vùng Bắc Trung Bộ cho thấy vai trò chiến lược của vùng trong cấu trúc giao thông liên quốc gia của Đông Nam Á và châu Á. Trong đó, các tuyến AH15, AH16 và AH131 đã giúp cho vùng Bắc Trung Bộ có vai trò quan trọng như một cửa ngõ kết nối Việt Nam với Lào, Thái Lan và Myanmar, đồng thời kết nối trực tiếp vùng với các hành lang kinh tế Đông - Tây trong Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Với tổng chiều dài hàng trăm kilômét, các tuyến này tạo nền tảng hạ tầng thiết yếu cho thương mại xuyên biên giới, logistics cửa khẩu và sự lan tỏa không gian phát triển kinh tế vùng [12].

Trong đó, tuyến AH15 nối Cửa Lò (Nghệ An) với cửa khẩu Cầu Treo (Hà Tĩnh) giữ vai trò là một trục giao thông quốc tế lâu đời, kết nối trực tiếp Nghệ An với Lào, góp phần hình thành và duy trì các dòng thương mại xuyên biên giới, đặc biệt đối với hàng nông sản, vật liệu xây dựng và hàng tiêu dùng. Tuyến AH16 chạy trên quốc lộ 9, nối Đông Hà với cửa khẩu Lao Bảo, là trục trung tâm của Hành lang kinh tế Đông - Tây, không chỉ phục vụ giao thương của Quảng Trị mà còn tạo lối ra biển ngắn nhất cho khu vực Đông Bắc Thái Lan. Trong khi đó, tuyến AH131 kết nối khu kinh tế và cảng nước sâu Vũng Áng với cửa khẩu Cha Lo có tiềm năng nổi trội trong hình thành chuỗi logistics liên vùng từ cảng biển ra miền Trung Lào và Đông Bắc Thái Lan, mở rộng không gian phát triển liên kết kinh tế của vùng Bắc Trung Bộ ra khu vực Đông Nam Á.

Tuy nhiên, hiệu quả khai thác các tuyến quốc lộ quốc tế này vẫn chịu nhiều ràng buộc do điều kiện địa hình phức tạp, chất lượng mặt đường chưa đồng đều và áp lực lớn từ vận tải hàng nặng, đặc biệt trên quốc lộ 8, quốc lộ 9 và quốc lộ 12A. Nhìn chung, mạng lưới quốc lộ thuộc hệ thống ASEAN và châu Á không chỉ củng cố vị thế giao thông của vùng Bắc Trung Bộ trong khu vực, mà còn là điều kiện then chốt để vùng phát huy vai trò trung chuyển, phát triển logistics và tham gia sâu hơn vào các chuỗi giá trị vùng trong giai đoạn tới.

Về hệ thống đường bộ nội vùng, việc điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 theo

Quyết định 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ [64] đã tạo lập khuôn khổ định hướng quan trọng cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của vùng Bắc Trung Bộ. Trên cơ sở đó, mạng lưới quốc lộ trong vùng Bắc Trung Bộ được tổ chức theo cấu trúc tương đối hoàn chỉnh, bao gồm các hành lang Bắc - Nam ven biển, các tuyến hướng tâm, vành đai khu vực phía Bắc và các trục Đông - Tây, với tổng chiều dài khoảng 1.704,4 km đi qua năm tỉnh, đóng vai trò nền tảng cho kết nối không gian và phân bổ các hoạt động liên kết kinh tế vùng (*Bảng 5.3 ở Phụ lục 5 kèm theo*).

Xét về cấu trúc liên kết, Bảng 5.3 ở Phụ lục 5 kèm theo cho thấy hệ thống đường bộ nội vùng được tổ chức theo hai trục chủ đạo là trục dọc và trục ngang. Trục dọc gồm ba tuyến xương sống là Quốc lộ 1, đường mòn Hồ Chí Minh và tuyến đường ven biển, cơ bản đạt tiêu chuẩn kỹ thuật từ cấp III đến cấp IV, cùng với các trục dọc bổ trợ giữ vai trò kết nối liên tỉnh và liên thông với mạng lưới đường địa phương; các tuyến này hình thành hệ thống giao thông xuyên suốt toàn vùng và tạo nền tảng cho vận hành các tuyến quốc lộ ngang. Trục ngang gồm 29 tuyến quốc lộ, trong đó các tuyến quan trọng như 217, 47, 48, 7, 46, 8, 12A-12C, 9 và 49 có vai trò kết nối không gian Đông - Tây, liên thông giữa các trục dọc, phân bổ lưu lượng vận tải và kết nối tới các cảng biển, cửa khẩu quốc tế và quốc gia.

Tuy nhiên, mức độ đồng bộ và tính liên tục của các tuyến ngang của vùng Bắc Trung Bộ vẫn còn hạn chế, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển do tiêu chuẩn kỹ thuật thấp và quy mô còn hạn chế. Điều này cho thấy, mặc dù kết cấu đường bộ nội vùng của Bắc Trung Bộ đã được hình thành tương đối rõ nét, song vẫn cần tiếp tục đầu tư nâng cấp và hoàn thiện nhằm đáp ứng yêu cầu liên kết không gian, phát triển logistics và nâng cao hiệu quả phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn tới.

3.2.3.1.2. Kết nối hệ thống cảng biển, đường thủy nội địa

Bảng 3.10 cho thấy hệ thống cảng biển kết nối của vùng Bắc Trung Bộ được phân bổ tương đối đồng đều dọc theo trục ven biển của năm tỉnh, qua đó hình thành các cửa ngõ quan trọng phục vụ xuất nhập khẩu, trung chuyển hàng hóa và hỗ trợ phát triển công nghiệp ven biển.

Bảng 3.10: Kết nối hệ thống cảng biển vùng Bắc Trung Bộ

TT	Tên cảng	Tiêu chuẩn loại cảng	Khả năng kết nối với	Đánh giá
1	Cảng biển Nghi Sơn (Thanh Hóa)	Cảng loại I	Nghi Sơn - Bãi Trành	Cơ bản đáp ứng yêu cầu
2	Cảng biển Cửa Lò (Nghệ An)	Cảng loại I	QL.46	Cơ bản đáp ứng yêu cầu
3	Cảng biển Vũng Áng (Hà Tĩnh)	Cảng loại I	QL.12C	Nâng cấp theo quy mô 04 làn xe
4	Cảng biển Hòn La (Quảng Bình)	Cảng loại II	QL.1, đường đô thị	Cơ bản đáp ứng yêu cầu
5	Cảng biển Cửa Việt (Quảng Trị)	Cảng loại II	QL.9	Cơ bản đáp ứng yêu cầu

Nguồn: NSC tổng hợp từ Thuyết minh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, Bộ Giao thông vận tải (2022).

Trong hệ thống cảng biển của vùng Bắc Trung Bộ, các cảng chủ lực thể hiện sự phân hóa rõ rệt về vai trò chức năng, quy mô khai thác và mức độ gắn kết với không gian công nghiệp - logistics của từng địa phương. Cảng Nghi Sơn (cảng loại I) giữ vị trí chiến lược trong Khu kinh tế Nghi Sơn, đóng vai trò cửa ngõ xuất khẩu cho các ngành công nghiệp nặng; mặc dù các tuyến kết nối hiện hữu cơ bản đáp ứng nhu cầu trước mắt, song tốc độ gia tăng sản lượng hàng hóa đặt ra yêu cầu mở rộng hậu phương cảng và phát triển kết nối đa phương thức để nâng cao hiệu quả logistics. Cảng Cửa Lò (cảng loại I) là trung tâm logistics của tiểu vùng Bắc Bắc Trung Bộ, song sự phụ thuộc lớn vào một trục kết nối chính làm gia tăng rủi ro quá tải, đòi hỏi đa dạng hóa mạng lưới hậu phương trong bối cảnh tỉnh Nghệ An thúc đẩy các chuỗi giá trị xuất khẩu. Cảng Vũng Áng (cảng loại I) nổi bật về kết nối quốc tế nhờ gắn với tổ hợp công nghiệp - năng lượng quy mô lớn và hành lang xuyên biên giới; tuy nhiên, hạn chế về năng lực tuyến kết nối chủ yếu cho thấy nhu cầu cấp thiết nâng cấp hạ tầng để phát huy vai trò trung chuyển khu vực. Ở nhóm cảng loại II, Cảng Hòn La và Cảng Cửa Việt đảm nhiệm chức năng hỗ trợ cho thương mại nội vùng và các hành lang Đông - Tây, song năng lực khai thác và hạ tầng hậu phương còn hạn chế, làm giảm hiệu quả lan tỏa. Tổng thể, cấu trúc cảng biển Bắc Trung Bộ đã hình thành khung chức năng tương đối đầy đủ, nhưng để nâng cao năng lực cạnh tranh vùng cần tập trung hoàn thiện kết nối hậu phương, phát triển logistics hiện đại và tăng cường điều phối liên tỉnh nhằm khai thác hiệu quả lợi thế bổ sung giữa các cảng.

Hệ thống cảng biển của vùng Bắc Trung Bộ được tổ chức theo mô hình tam giác cảng chính Nghi Sơn - Cửa Lò - Vũng Áng, kết hợp với các cảng vệ tinh Hòn La và Cửa Việt, tạo nên mạng lưới cửa ngõ ven biển tương đối hoàn chỉnh. Cấu trúc này tạo điều kiện hình thành các chuỗi cung ứng gắn với công nghiệp nặng, chế biến - xuất khẩu và thương mại biên giới. Tuy nhiên, mức độ kết nối hậu phương cảng còn hạn chế do hạ tầng đường bộ và logistics chưa đồng bộ, làm gia tăng chi phí vận tải và giảm hiệu quả lan tỏa của hệ thống cảng biển đối với phát triển kinh tế vùng.

Hệ thống kết nối đường thủy nội địa của vùng Bắc Trung Bộ được hình thành chủ yếu dọc theo các trục sông chính như sông Mã, sông Lèn, sông Lam, sông Nghèn và sông Gianh, với tổng chiều dài khoảng 729 km, đóng vai trò hỗ trợ vận tải hàng hóa khối lượng lớn, chi phí thấp và kết nối các khu vực hạ du với biển. Tuy nhiên, do đặc điểm địa hình dốc, lưu vực hẹp và chiều dài sông ngắn, mạng lưới này chủ yếu mang tính nội tỉnh, khó tạo liên thông liên tỉnh và liên vùng. Khối lượng vận chuyển đường thủy nội địa trong vùng còn thấp, tăng trưởng chậm và mang tính mùa vụ, khiến loại hình này hiện chỉ giữ vai trò bổ trợ trong hệ thống logistics, thay vì trở thành trục vận tải liên kết kinh tế không gian phát triển vùng [9].

Đồng thời, kết nối giữa hệ thống cảng - bến thủy nội địa với đường bộ trong vùng cũng còn yếu và thiếu đồng bộ. Nhiều bến thủy không nằm gần các trục giao thông chính, khiến việc trung chuyển hàng hóa sang đường bộ gặp khó khăn, làm giảm tính cạnh tranh của vận tải thủy. Việc chưa hình thành các trung tâm logistics ven sông hoặc các bến tổng hợp có quy mô lớn làm hạn chế khả năng tích hợp vận tải đa phương thức giữa đường thủy - đường bộ - đường biển. Hơn nữa, một số đoạn sông trong vùng có tiềm năng lớn cho phát triển logistics, như sông Mã và sông Lam, vẫn chưa được quy hoạch có chất lượng, đồng bộ nhằm phục vụ chuỗi cung ứng công nghiệp và nông sản quy mô lớn trong vùng.

3.2.3.1.3. Kết nối hạ tầng cảng hàng không

Hệ thống cảng hàng không của vùng Bắc Trung Bộ hiện gồm 03 sân bay đang khai thác là Thọ Xuân (Thanh Hóa), Vinh (Nghệ An) và Đồng Hới (Quảng Bình), tuy quy mô mạng lưới còn hạn chế nhưng giữ vai trò quan trọng trong kết nối vùng với các trung tâm kinh tế lớn trong nước và từng bước tham gia mạng bay quốc tế. Sự phân bố các sân bay theo trục Bắc - Nam của vùng Bắc Trung Bộ đã tạo nên khoảng cách tương đối hợp lý, đáp ứng nhu cầu đi lại, giao thương và phát triển du lịch của toàn vùng [10]. Qua đó, hệ thống cảng hàng không góp phần hoàn thiện

cấu trúc giao thông đa phương thức, hỗ trợ cho đường bộ, đường biển và nâng cao khả năng tiếp cận không gian, năng lực cạnh tranh và sức hấp dẫn đầu tư của vùng Bắc Trung Bộ.

Bảng 3.11: Hệ thống kết nối cảng hàng không vùng Bắc Trung Bộ

T T	Tên tỉnh, thành phố	Tên CHK	Loại CHK	Đường tiếp cận	Kết nối với đường quốc gia (Quốc lộ, cao tốc)	Đánh giá
		Hiện trạng/QH				
1	Thanh Hóa	Thọ Xuân	Quốc tế	Đường nối sân bay (4 làn)	Đường Nghi Sơn - Thọ Xuân (định hướng cao tốc TP Thanh Hóa đến Thọ Xuân)	Cơ bản đáp ứng yêu cầu
2	Nghệ An	Vinh	Quốc tế	Đường nối sân bay (8 làn)	QL.1, QL.46	Cơ bản đáp ứng yêu cầu
3	Quảng Bình	Đồng Hới	Nội địa	Đường 16-6 (4 làn)	QL.1	Cơ bản đáp ứng yêu cầu

Nguồn: NCS tổng hợp từ Báo cáo quy hoạch Bộ Giao thông vận tải (2023).

Mặc dù ba sân bay của vùng đã có kết nối khá đồng bộ với hệ thống đường bộ, tuy nhiên hệ thống cảng hàng không vùng Bắc Trung Bộ vẫn bộc lộ một số hạn chế mang tính cấu trúc. Thứ nhất, sự thiếu vắng sân bay ở khu vực Quảng Trị và Hà Tĩnh khiến cấu trúc phân bố sân bay chủ yếu dựa vào hai điểm chính là Thọ Xuân và Vinh, dẫn đến bán kính phục vụ lớn và giảm hiệu quả phân bổ luồng vận tải hàng không. Thứ hai, toàn vùng chưa có sân bay có quy mô đủ lớn để trở thành trung tâm vận tải hàng hóa logistics hàng không của vùng, đặc biệt trong bối cảnh nhu cầu vận chuyển hàng hóa tốc độ cao đang gia tăng tại khu vực Nghi Sơn, Vũng Áng và Hòn La. Điều này khiến hàng hóa xuất khẩu có giá trị gia tăng cao vẫn phụ thuộc nhiều vào các sân bay ngoại vùng như Nội Bài và Đà Nẵng.

Bên cạnh đó, kết nối giữa sân bay và các trục cao tốc còn chưa mang tính đồng bộ. Trong đó, sân bay Thọ Xuân đang chờ tuyến cao tốc trực tiếp nối về trung tâm tỉnh, sân bay Vinh chỉ kết nối gián tiếp với cao tốc Bắc - Nam thông qua quốc lộ, còn sân bay Đồng Hới chưa có trục cao tốc chạy qua. Điều này dẫn tới hạn chế khả năng hình thành mạng vận tải đa phương thức đường không - đường bộ - đường biển và làm giảm mức độ lan tỏa đối với phát triển kinh tế vùng Bắc Trung Bộ.

3.2.3.1.4. Kết nối hạ tầng đường sắt

Hệ thống kết nối đường sắt của vùng Bắc Trung Bộ hiện chủ yếu dựa vào tuyến đường sắt Bắc - Nam với chiều dài khoảng 346 km chạy qua năm tỉnh, chiếm gần 20% tổng chiều dài toàn tuyến và giữ vai trò trục vận tải xương sống kết nối vùng với các trung tâm kinh tế lớn của cả nước. Tuy nhiên, việc sử dụng khổ đường 1.000 mm cùng các hạn chế kỹ thuật như bán kính cong nhỏ, độ dốc lớn, nhiều hầm và nền đường cũ đã làm giảm tốc độ khai thác, hạn chế năng lực vận tải và tính ổn định, đặc biệt trong điều kiện thời tiết khắc nghiệt, khiến đường sắt kém cạnh tranh so với đường bộ về thời gian và tính linh hoạt [12]. Đáng chú ý, hệ thống đường sắt chưa được kết nối trực tiếp với các cảng biển và khu kinh tế ven biển quan trọng như: Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng hay Hòn La, cũng như thiếu các tuyến đường nhánh vào khu công nghiệp và các ga hàng hóa, ICD quy mô vùng. Sự thiếu liên thông này làm hạn chế khả năng hình thành vận tải đa phương thức đường sắt - đường biển - đường bộ, khiến hoạt động xuất nhập khẩu và vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn của vùng phụ thuộc chủ yếu vào đường bộ, làm gia tăng chi phí logistics và giảm sức cạnh tranh của các khu kinh tế ven biển.

Tuy nhiên, mặc dù giữ vai trò quan trọng trong cấu trúc giao thông quốc gia và có ý nghĩa quan trọng trong giao dịch vận tải khi đường bộ bị gián đoạn do thiên tai, hệ thống hạ tầng đường sắt vùng Bắc Trung Bộ hiện chưa phát huy đầy đủ tiềm năng do hạn chế về kỹ thuật, thiếu kết nối không gian và hạ tầng logistics đi kèm. Do đó, việc nâng cấp đồng bộ tuyến đường sắt Bắc - Nam, từng bước chuyển đổi khổ đường, kết hợp xây dựng các tuyến nhánh chiến lược và phát triển các ga hàng hóa, trung tâm logistics quy mô vùng là điều kiện then chốt để hình thành mạng lưới vận tải đa phương thức, giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh dài hạn của vùng Bắc Trung Bộ trong thời gian tới.

3.2.3.2. Về kết nối logistics các khu kinh tế, khu công nghiệp

Bảng 3.12 cho thấy, hiện nay hệ thống khu kinh tế ven biển của vùng Bắc Trung Bộ gồm có 05 khu kinh tế trọng điểm là: Nghi Sơn, Đông Nam Nghệ An, Vũng Áng, Hòn La và Đông Nam Quảng Trị, với tổng diện tích quy hoạch trên 183 nghìn ha. Các khu kinh tế này đóng vai trò hạt nhân trong phát triển công nghiệp nặng, năng lượng, dịch vụ cảng biển và đô thị ven biển, đồng thời là các cực tăng trưởng quan trọng trong cấu trúc không gian phát triển vùng Bắc Trung Bộ [17].

Bảng 3.12: Các khu kinh tế ven biển trong vùng Bắc Trung Bộ

TT	Tên Khu kinh tế ven biển	Địa điểm	Diện tích (ha)
1	Khu Kinh tế Nghi Sơn	Thanh Hóa	106.000
2	Khu Kinh tế Đông Nam Nghệ An	Nghệ An	20.776
3	Khu Kinh tế Vũng Áng	Hà Tĩnh	22.781
4	Khu Kinh tế Hòn La	Quảng Bình	10.000
5	Khu Kinh tế Đông Nam Quảng Trị	Quảng Trị	23.460

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu từ Báo cáo quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung năm 2023 của Bộ Kế hoạch và đầu tư.

Thông qua hệ thống cảng biển, hạ tầng logistics và các hành lang giao thông liên vùng, các khu kinh tế ven biển tạo động lực thúc đẩy liên kết sản xuất - xuất nhập khẩu giữa các địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ cũng như với thị trường quốc tế. Do đó, mức độ kết nối logistics và khả năng tích hợp của các khu kinh tế này với mạng lưới giao thông đa phương thức giữ vai trò quyết định đối với năng lực cạnh tranh, khả năng thu hút đầu tư và vị thế của vùng Bắc Trung Bộ trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và tái cấu trúc chuỗi cung ứng giá trị toàn cầu. Trong hệ thống các khu kinh tế ven biển của vùng Bắc Trung Bộ, mức độ phát triển và hiệu quả logistics thể hiện sự phân hóa rõ nét giữa các khu, qua đó tác động trực tiếp đến năng lực cạnh tranh và vai trò liên kết kinh tế vùng.

Nhìn chung, các khu kinh tế ven biển của vùng Bắc Trung Bộ giữ vai trò hạt nhân tăng trưởng và là đầu mối thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, song hiệu quả logistics hiện vẫn bị chi phối mạnh bởi sự thiếu đồng bộ của hạ tầng kết nối, hạn chế trong phát triển vận tải đa phương thức và sự thiếu vắng các trung tâm logistics hiện đại quy mô vùng. Mặc dù sở hữu tiềm năng lớn nhờ hệ thống cảng biển, quỹ đất rộng, kết nối quốc lộ và khả năng liên thông quốc tế, mức độ liên kết logistics giữa các khu kinh tế còn thấp, chưa khai thác hiệu quả mối quan hệ giữa cảng biển - khu kinh tế - cửa khẩu. Những hạn chế này làm gia tăng chi phí logistics, thu hẹp hiệu ứng lan tỏa và làm giảm năng lực cạnh tranh của toàn vùng. Do đó, việc nâng cấp kết nối đường bộ, bổ sung các tuyến đường sắt nhánh vào cảng, phát triển trung tâm logistics cấp vùng và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong quản lý chuỗi cung ứng là những giải pháp then chốt nhằm khai thác đầy đủ tiềm năng của hệ thống khu kinh tế ven biển, qua đó thúc đẩy liên kết sản xuất - logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của vùng Bắc Trung Bộ trong bối cảnh hội nhập sâu rộng.

Bảng 3.13: Các khu kinh tế cửa khẩu trong vùng Bắc Trung Bộ

TT	Tên Khu kinh tế cửa khẩu	Địa điểm	Diện tích (ha)	Ghi chú
1	KKT cửa khẩu Cầu Treo	Hà Tĩnh	56.685	Quyết định số 2150/QĐ-TTg ngày 21/12/2021 phê duyệt Nhiệm vụ điều chỉnh QHC XD KKT CK quốc tế Cầu Treo, tỉnh Hà Tĩnh đến năm 2045
2	KKT cửa khẩu Cha Lo	Quảng Bình	53.923	Quyết định số 283/QĐ-TTg ngày 21/02/2014 phê duyệt QHC KKT CK Cha Lo, tỉnh Quảng Bình đến năm 2030
3	KKT cửa khẩu Lao Bảo	Quảng Trị	15.804	Quyết định số 495/QĐ-TTg ngày 07/04/2011 phê duyệt điều chỉnh QHC XD KKT thương mại đặc biệt Lao Bảo, tỉnh Quảng Trị đến năm 2025

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu Báo cáo quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung năm 2023 của Bộ Kế hoạch và đầu tư.

Bảng 3.13 cho thấy hệ thống kết nối các khu kinh tế cửa khẩu của vùng Bắc Trung Bộ gồm ba khu trọng điểm là Cầu Treo (Hà Tĩnh), Cha Lo (Quảng Bình) và Lao Bảo (Quảng Trị) với tổng diện tích quy hoạch trên 126 nghìn ha, giữ vai trò quan trọng trong giao thương biên giới giữa Việt Nam với Lào và kết nối xa hơn tới Thái Lan thông qua các hành lang kinh tế thuộc Tiểu vùng Mekong mở rộng. Tuy nhiên, hiệu quả logistics của các khu kinh tế cửa khẩu này hiện chưa tương xứng với tiềm năng do hạn chế về hạ tầng kết nối, năng lực vận tải và sự thiếu hụt các dịch vụ logistics hiện đại.

Trong đó, Khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo phụ thuộc chủ yếu vào quốc lộ 8 với điều kiện địa hình phức tạp, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp và chịu tác động lớn của thiên tai, làm gia tăng chi phí logistics và giảm sức cạnh tranh của tuyến quá cảnh; đồng thời thiếu các trung tâm logistics tích hợp và kết nối đa phương thức với cảng biển Vũng Áng. Khu Kinh tế cửa khẩu Cha Lo có vị trí chiến lược trong kết nối với Trung - Nam Lào, song hiệu quả vận tải bị hạn chế bởi chất lượng quốc lộ 12A và sự thiếu liên kết trực tiếp, đồng bộ với cảng Hòn La, cùng với hệ thống logistics phụ trợ chưa đạt chuẩn. Khu kinh tế cửa khẩu Lao Bảo, dù nằm trên hành lang Đông - Tây (AH16) có ý nghĩa quốc tế, vẫn đối mặt với tình trạng quá tải và xuống cấp của quốc lộ 9, thiếu các trung tâm logistics cấp vùng và phụ thuộc hoàn toàn vào vận tải đường bộ để kết nối ra cảng biển, làm suy giảm lợi thế trung chuyển.

Ở góc độ liên kết kinh tế vùng, ba khu kinh tế cửa khẩu hiện vận hành tương đối độc lập, thiếu cơ chế phối hợp liên tỉnh trong phát triển logistics xuyên biên giới, dẫn tới cạnh tranh cục bộ thay vì bổ trợ và chia sẻ lưu lượng. Sự thiếu đồng bộ trong nâng cấp các trục kết nối chính (thông qua quốc lộ 8, 9 và 12A), cùng với việc chưa hình thành các trung tâm logistics cửa khẩu hiện đại và kết nối đa phương thức, là những rào cản lớn đối với việc phát huy vai trò cửa ngõ quốc tế của vùng. Do đó, việc nâng cấp hạ tầng giao thông chất lượng cao, tăng cường kết nối với hệ thống cảng biển ven vùng Bắc Trung Bộ và phát triển mạng lưới logistics cửa khẩu theo hướng liên thông, tích hợp là điều kiện tiên quyết để biến các khu kinh tế cửa khẩu này trở thành động lực tăng trưởng mới trong liên kết kinh tế vùng và hội nhập quốc tế.

3.2.3.3. Về kết nối các hành lang kinh tế trong vùng Bắc Trung Bộ

3.2.2.3.1. Hành lang kinh tế Cầu Treo - Vũng Áng

Hành lang kinh tế Cầu Treo - Vũng Áng giữ vai trò then chốt trong cấu trúc liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, vừa là tuyến kết nối trực tiếp Lào với biển Đông, vừa là trục giao thương chiến lược thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của Hà Tĩnh và vùng lân cận. Trên hành lang kinh tế này, Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo (Hà Tĩnh) có vai trò là hạt nhân phát triển thương mại biên giới, logistics và dịch vụ cửa khẩu, có sức hút đầu tư ngày càng tăng nhờ lợi thế vị trí và cơ chế ưu đãi đặc thù. Ở phía Đông, Khu kinh tế Vũng Áng đóng vai trò cực tăng trưởng chủ đạo của vùng thông qua tổ hợp công nghiệp - cảng biển quy mô lớn và cụm cảng nước sâu Vũng Áng - Sơn Dương, giữ chức năng cửa ngõ xuất nhập khẩu quan trọng của Lào và Đông Bắc Thái Lan nhờ khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn và kết nối đa trục (quốc lộ, đường sắt, đường Hồ Chí Minh). Sự hình thành hành lang kinh tế Viên Chăn - Cầu Treo - Vũng Áng cho thấy bước tiến đáng kể trong liên kết, hợp tác thể chế Việt Nam - Lào, mở ra khả năng tái cấu trúc các luồng thương mại xuyên biên giới trong Tiểu vùng Mekong mở rộng; đồng thời khẳng định vị thế của vùng Bắc Trung Bộ trong mạng lưới kết nối quốc gia và khu vực, tạo nền tảng hình thành các chuỗi giá trị mới dựa trên logistics, công nghiệp nặng, năng lượng và dịch vụ thương mại quốc tế [1].

3.2.2.3.2. Hành lang kinh tế Lao Bảo - Đông Hà - Đà Nẵng gắn với hành lang kinh tế Đông - Tây thuộc Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS)

Hành lang kinh tế Lao Bảo - Đông Hà - Đà Nẵng, gắn với Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) của Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, là một cấu trúc liên kết xuyên quốc gia có ý nghĩa chiến lược đối với vùng Bắc Trung Bộ. Hành lang

này kết nối trực tiếp khu vực Nam Myanmar, Đông Bắc Thái Lan và Trung - Nam Lào với hệ thống cảng biển miền Trung Việt Nam, qua đó định vị Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ như cửa ngõ hướng biển của không gian nội Á lục địa. Nhờ mạng lưới giao thông đường bộ xuyên biên giới được hình thành liên tục từ Myawaddy - Mae Sot - Savannakhet qua cửa khẩu Lao Bảo, đoạn tuyến có chiều dài khoảng 271 km tại Việt Nam (chủ yếu là Quốc lộ 9 kết nối với Quốc lộ 1 và hầm Hải Vân) đã tạo điều kiện rút ngắn thời gian vận chuyển, gia tăng mạnh mẽ giao thương, đầu tư và du lịch, đồng thời thúc đẩy mức độ hội nhập kinh tế trong ASEAN và GMS, với tác động lan tỏa rõ nét tới Quảng Trị, Thừa Thiên Huế và Đà Nẵng [1].

Hành lang kinh tế quốc tế Lao Bảo - Đông Hà - Đà Nẵng không chỉ là một tuyến giao thông xuyên quốc gia mà là một cấu trúc liên kết thể chế - không gian đa tầng, kết nối vùng Bắc Trung Bộ với duyên hải miền Trung và các nền kinh tế trong châu Á. Cơ chế vận hành của hành lang kinh tế đã mở rộng không gian kinh tế đối ngoại của vùng, tạo điều kiện hình thành các chuỗi giá trị dựa trên logistics, thương mại, công nghiệp ven biển và dịch vụ du lịch - hàng hải. Qua đó, vùng Bắc Trung Bộ từng bước nâng cao vị thế trong mạng lưới hợp tác GMS, đồng thời củng cố vai trò của Việt Nam như một cửa ngõ xuất nhập khẩu chiến lược của Lào, Thái Lan và Myanmar trong bối cảnh hội nhập khu vực ngày càng sâu rộng.

3.2.4. Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị

3.2.4.1. Thực trạng tình hình phát triển doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

Khu vực vùng Bắc Trung bộ có khoảng hơn 45.000 doanh nghiệp đang hoạt động, chiếm khoảng 5,5% số doanh nghiệp đang hoạt động của cả nước [32]. Mặc dù số doanh nghiệp đang còn khiêm tốn và chưa có nhiều doanh nghiệp có tiềm lực mạnh so với cả nước nhưng nguồn tài nguyên thiên nhiên của vùng này khá đa dạng, phong phú và nổi trội về biển, đảo, vịnh nước sâu, đồi núi, hồ thác, di sản văn hóa - lịch sử, cửa khẩu biên giới,...cho phép phát triển kinh tế tổng hợp với nhiều ngành chủ lực như dịch vụ du lịch, y tế, giáo dục, công nghiệp chế tạo, nông nghiệp hữu cơ,...

Bảng 3.14: Số lượng doanh nghiệp đang hoạt động tới thời điểm 31/12 hằng năm vùng Bắc Trung Bộ

Năm	2020	2021	2022	2023	2024
Cả nước	811538	857551	895876	921372	940078
Vùng đồng bằng sông Hồng	253425	269964	284303	295391	307139
Trung du và miền núi phía Bắc	34271	36614	39341	42350	44487
Tây nguyên	22298	23637	24914	26261	26836
Đông Nam Bộ	334934	353357	364129	367471	367881
Đồng bằng sông Cửu Long	59452	62130	65290	68201	70679
Vùng BTB và DHMT	107158	111849	117899	121698	123056
Vùng Bắc Trung Bộ	36953	39494	42506	44585	45661
Thanh Hóa	13152	14088	15494	16614	16836
Nghệ An	11636	12414	13154	13649	14335
Hà Tĩnh	4836	5199	5556	5787	5963
Quảng Bình	4467	4734	5029	5176	5190
Quảng Trị	2862	3059	3273	3359	3337

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu từ Sách trắng Doanh nghiệp Việt Nam các năm 2020-2024.

Bảng 3.14 cho thấy, trong giai đoạn 2020-2024, số lượng doanh nghiệp đang hoạt động của vùng Bắc Trung Bộ tăng liên tục từ 36.953 doanh nghiệp (năm 2020) lên 45.661 doanh nghiệp (năm 2024), tăng khoảng 23,6%. Sự gia tăng này phản ánh xu hướng phục hồi và mở rộng hoạt động sản xuất - kinh doanh sau đại dịch, đồng thời thể hiện những chuyển biến tích cực trong môi trường đầu tư kinh doanh của vùng. Tuy vậy, quy mô doanh nghiệp vẫn còn nhỏ so với tiềm năng, chiếm chưa đến 5% tổng số doanh nghiệp của cả nước.

Xét trong tương quan vùng, Bắc Trung Bộ là một trong ba tiểu vùng thuộc vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung (BTB-DHMT), vùng này có tổng số doanh nghiệp tăng từ 107.158 lên 123.056 trong giai đoạn 2020-2024. Riêng vùng Bắc Trung Bộ chiếm khoảng 37% tổng doanh nghiệp của vùng BTB-DHMT, cho thấy vai trò quan trọng trong cấu trúc kinh tế vùng. Tuy nhiên, sự phát triển doanh nghiệp của vùng vẫn còn khá khiêm tốn khi đặt cạnh các trung tâm động lực như

Đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ. Trong năm 2024, số doanh nghiệp của vùng chỉ tương đương khoảng 15% của vùng đồng bằng sông Hồng và khoảng 12% của Đông Nam Bộ, phản ánh sự phân hóa rõ nét về sức sống của khu vực doanh nghiệp giữa các vùng kinh tế.

Xét góc độ nội vùng, Thanh Hóa và Nghệ An là hai địa phương dẫn đầu, chiếm lần lượt 37% và 31% tổng số doanh nghiệp của vùng năm 2024. Thanh Hóa tăng từ 13.152 lên 16.836 doanh nghiệp, tương đương mức tăng khoảng 28%, nhờ động lực từ khu kinh tế Nghi Sơn, sự mở rộng các khu công nghiệp và môi trường đầu tư cải thiện. Nghệ An cũng ghi nhận mức tăng đáng kể, từ 11.636 lên 14.335 doanh nghiệp (tăng hơn 23%), phản ánh rõ tác động của thành phố Vinh, khu kinh tế Đông Nam và sự thu hút đầu tư mạnh vào các lĩnh vực dịch vụ, công nghiệp chế biến - chế tạo.

Các tỉnh còn lại có số lượng doanh nghiệp thấp hơn nhiều, phản ánh tính phân cấp trong phát triển kinh tế của vùng. Hà Tĩnh tăng từ 4.836 lên 5.963 doanh nghiệp, mức tăng khoảng 23%, song con số tuyệt đối vẫn khiêm tốn dù tỉnh có các dự án công nghiệp quy mô lớn như Formosa và nhiều tiềm năng về cảng biển - logistics. Quảng Bình và Quảng Trị có số doanh nghiệp nhỏ nhất vùng, lần lượt dưới 5.200 và 3.400 doanh nghiệp vào năm 2024. Đáng chú ý, Quảng Trị ghi nhận mức tăng chậm, thậm chí giảm nhẹ từ 3.359 xuống 3.337 doanh nghiệp trong năm 2024, cho thấy sự khó khăn của khu vực doanh nghiệp, có thể liên quan đến quy mô thị trường nhỏ, hạ tầng công nghiệp hạn chế và khả năng thu hút đầu tư còn yếu.

Trong giai đoạn 2020-2024, trong khi số lượng doanh nghiệp của cả nước tăng khoảng 16%, vùng Bắc Trung Bộ cũng ghi nhận mức gia tăng doanh nghiệp tương đối tích cực. Tuy nhiên, kết quả này chưa thể hiện sự bứt phá đáng kể, do xuất phát điểm thấp và cơ cấu doanh nghiệp trong vùng vẫn chủ yếu là doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ. Đặc điểm này làm hạn chế năng lực cạnh tranh, khả năng tạo giá trị gia tăng trong sản xuất, cũng như mức độ tham gia của doanh nghiệp vào các chuỗi cung ứng vùng và quốc gia. Bên cạnh đó, sự phân bố doanh nghiệp trong vùng còn thiếu cân đối, tập trung chủ yếu tại Thanh Hóa và Nghệ An, trong khi các tỉnh Hà Tĩnh, Quảng Bình và Quảng Trị chưa hình thành được lực lượng doanh nghiệp đủ mạnh để tạo hiệu ứng lan tỏa trong không gian nội vùng.

Đồng thời, tốc độ gia tăng doanh nghiệp chưa tương xứng với quy mô đầu tư và mức độ cải thiện hạ tầng trong thời gian qua. Mặc dù các khu kinh tế ven biển

như Nghi Sơn, Đông Nam Nghệ An và Vũng Áng đã thu hút nhiều dự án công nghiệp quy mô lớn, song sự phát triển của các doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia vào các khâu hỗ trợ, bổ trợ cho các ngành công nghiệp chủ lực còn chậm. Thực trạng này phản ánh mức độ liên kết còn hạn chế trong hệ sinh thái doanh nghiệp của vùng, qua đó cản trở quá trình hình thành các chuỗi giá trị nội vùng và làm suy giảm tác động lan tỏa của các ngành công nghiệp động lực đối với phát triển kinh tế Bắc Trung Bộ.

Bảng 3.15: Tổng số lao động trong các doanh nghiệp đang hoạt động có kết quả sản xuất kinh doanh vùng Bắc Trung Bộ

(Đơn vị: người)

	2019	2020	2021	2022	2023
Cả nước	15151631	14702546	14799642	15341632	15581544
Vùng đồng bằng sông Hồng	5042585	4881600	5000103	5210612	5304190
Trung du và miền núi phía Bắc	916385	936092	1004912	1002115	1039484
Tây nguyên	237098	226028	223700	230108	247746
Đông Nam Bộ	5500284	5381341	5145237	5339210	5358897
Đồng bằng sông Cửu Long	1271417	1196946	1234348	1279491	1284590
Vùng BTB và DHMT	1772810	1674396	1773525	1831015	1895333
Vùng Bắc Trung Bộ	680397	647743	712159	732367	742473
Thanh Hóa	328745	313202	355131	362082	365717
Nghệ An	201229	192831	207976	222257	223017
Hà Tĩnh	75798	73383	74999	73687	75225
Quảng Bình	45386	41972	44595	44583	46928
Quảng Trị	29239	26355	29458	29758	31586

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu từ Sách trắng doanh nghiệp Việt Nam các năm 2020-2024

Trong giai đoạn 2019-2023, lực lượng lao động đang làm việc trong các doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ có mức tăng tương đối ổn định, từ 680.397 người lên 742.473 người, (khoảng 9,1%). Mức gia tăng này diễn ra trong bối cảnh khu vực doanh nghiệp cả nước chịu tác động nghiêm trọng của đại dịch Covid-19, phản ánh khả năng phục hồi tương đối tốt của doanh nghiệp trong vùng. Tuy nhiên, xét trên bình diện toàn quốc, quy mô lao động doanh nghiệp của vùng Bắc Trung Bộ vẫn còn khiêm tốn, chỉ chiếm khoảng 4,8% tổng số lao động doanh nghiệp cả nước vào năm 2023.

Trong xu thế chung, lực lượng lao động doanh nghiệp của cả nước suy giảm mạnh trong năm 2020 do tác động của đại dịch, trước khi phục hồi từ năm 2021. Diễn biến này cũng thể hiện rõ tại vùng Bắc Trung Bộ, khi số lao động trong doanh nghiệp giảm từ 680.397 người năm 2019 xuống 647.743 người năm 2020 (giảm khoảng 4,8%), nhưng nhanh chóng tăng trở lại trong giai đoạn 2021-2023. Xu hướng phục hồi này cho thấy tính bền bỉ tương đối của các ngành công nghiệp chế biến - chế tạo, xây dựng và dịch vụ, vốn là những ngành giữ vai trò chủ đạo trong cơ cấu doanh nghiệp của vùng.

Trong nội bộ vùng, Thanh Hóa là địa phương có số lao động doanh nghiệp lớn nhất, với hơn 365.717 người năm 2023, chiếm gần 50% tổng lao động vùng. Sự vượt trội này phản ánh rõ tác động của Khu kinh tế Nghi Sơn, cùng các khu công nghiệp lớn thu hút những ngành sử dụng nhiều lao động như dệt may, da giày, chế biến nông sản và vật liệu xây dựng. Thanh Hóa cũng là tỉnh duy nhất trong vùng có quy mô lao động doanh nghiệp tiệm cận các tỉnh công nghiệp phát triển ở miền Bắc, cho thấy vai trò dẫn dắt trong cơ cấu việc làm của vùng Bắc Trung Bộ.

Nghệ An đứng thứ hai với hơn 223.000 lao động năm 2023, chiếm 30% tổng lao động vùng. Tăng trưởng lao động của doanh nghiệp Nghệ An khá ổn định, tăng khoảng 11% trong giai đoạn 2019-2023, gắn liền với sự mở rộng của Khu kinh tế Đông Nam Nghệ An, sự phát triển của thành phố Vinh và sự xuất hiện của các tập đoàn lớn đầu tư trong lĩnh vực chế biến - công nghệ.

Các tỉnh còn lại trong vùng có số lượng lao động trong doanh nghiệp tương đối nhỏ. Hà Tĩnh duy trì mức dao động nhẹ quanh 73.000-75.000 lao động, tăng trưởng không đáng kể trong cả giai đoạn do nền tảng doanh nghiệp hạn chế, dù địa bàn có các dự án quy mô lớn như Formosa, Nhiệt điện Vũng Áng. Quảng Bình và Quảng Trị đều có số lao động doanh nghiệp dưới 50.000 người và tăng rất chậm, phản ánh sự thiếu vắng các ngành công nghiệp quy mô lớn và khu công nghiệp đủ mạnh để thu hút nhiều lao động.

Một điểm đáng chú ý là mức tăng lao động của Bắc Trung Bộ (khoảng 9,1%) thấp hơn mức tăng bình quân của vùng BTB-DHMT (khoảng 6,9%), nhưng vẫn thấp hơn các vùng động lực như Đồng bằng sông Hồng (tăng khoảng 5,2%) hay Tây Nguyên (tăng mạnh từ 2021-2023). Điều này cho thấy vùng Bắc Trung Bộ có tốc độ phục hồi khá tốt sau dịch, nhưng cấu trúc ngành nghề còn thiên về những ngành thâm dụng lao động truyền thống, chưa có nhiều ngành thâm dụng công nghệ tạo ra việc làm chất lượng cao.

Xét theo cơ cấu, phần lớn lao động doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ làm việc trong các ngành dệt may, chế biến gỗ, chế biến nông sản, vật liệu xây dựng và một số ngành dịch vụ. Các ngành công nghệ cao, công nghiệp hỗ trợ hoặc dịch vụ tài chính - logistics - công nghệ thông tin vẫn chiếm tỷ trọng thấp. Điều này cho thấy chuyển dịch cơ cấu việc làm của vùng còn chậm, chưa theo kịp xu thế công nghiệp hóa và số hóa của cả nước.

Một vấn đề khác là có sự phân hóa rõ rệt giữa các địa phương khi Thanh Hóa và Nghệ An chiếm gần 80% lao động doanh nghiệp toàn vùng, trong khi Hà Tĩnh, Quảng Bình và Quảng Trị chỉ chiếm hơn 20%. Sự chênh lệch này phản ánh mức độ phát triển không đồng đều, gây khó khăn cho việc hình thành mạng lưới doanh nghiệp liên kết vùng. Những tỉnh quy mô nhỏ hơn chưa đủ lực hút để thu hút các chuỗi sản xuất, khiến cơ hội lan tỏa từ các khu công nghiệp trọng điểm bị hạn chế.

Bảng 3.16: Thu nhập bình quân hàng tháng của người lao động trong doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

(Đơn vị: Nghìn đồng)

	2019	2020	2021	2022	2023
Cả nước	9325	9546	10261	11499	11621
Vùng đồng bằng sông Hồng	9358	9422	10505	11521	11663
Trung du và miền núi phía Bắc	7764	7896	8337	9530	9672
Tây Nguyên	5909	6427	7521	8326	8428
Đông Nam Bộ	10260	10362	11004	12749	12835
Đồng bằng sông Cửu Long	7039	7333	7286	8493	8367
Vùng BTB và DHMT	6608	6815	7616	8385	8731
Vùng Bắc Trung Bộ	6048	6171	6765	7382	7790
Thanh Hóa	5327	5629	6505	7638	7507
Nghệ An	5745	6500	7461	7868	8547
Hà Tĩnh	7069	7259	7582	7444	7952
Quảng Bình	6321	5919	6508	7065	7698
Quảng Trị	5777	5550	5771	6897	7246

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu từ Sách trắng doanh nghiệp Việt Nam các năm 2020-2024.

Bảng 3.16 cho thấy thu nhập bình quân hàng tháng của người lao động trong các doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ tăng từ 6,048 triệu đồng (năm 2019) lên 7,790 triệu đồng (năm 2023), tương đương mức tăng khoảng 28,7% trong 5 năm. Mặc dù tăng đều hằng năm, tuy nhiên mức thu nhập này vẫn thấp hơn đáng kể so với bình quân cả nước và các vùng kinh tế trọng điểm, phản ánh những hạn chế cấu trúc của thị trường lao động vùng Bắc Trung Bộ.

Ở cấp độ quốc gia, thu nhập lao động trong doanh nghiệp tăng từ 9,325 triệu đồng lên 11,621 triệu đồng; tức thu nhập của vùng Bắc Trung Bộ chỉ đạt khoảng 67% mức bình quân cả nước năm 2023. Mức chênh lệch này kéo dài trong giai đoạn 2019-2023, cho thấy sự phân hóa rõ nét về năng suất lao động, cơ cấu ngành và trình độ phát triển doanh nghiệp giữa Bắc Trung Bộ và các vùng kinh tế mạnh hơn như: Đồng bằng sông Hồng hay Đông Nam Bộ. Thu nhập lao động vùng Bắc Trung Bộ thấp hơn mặt bằng chung của toàn vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung (7,790 triệu đồng so với 8,731 triệu đồng năm 2023). Điều này do cơ cấu lao động thiên về các ngành thâm dụng lao động như may mặc, da giày, chế biến nông sản và vật liệu xây dựng..., trong khi tỷ trọng lao động trong các ngành công nghệ cao, logistics, tài chính và chế biến chế tạo còn thấp.

Một xu hướng đáng chú ý là tốc độ tăng thu nhập người lao động của vùng cao hơn tốc độ tăng số lượng doanh nghiệp và lao động, cho thấy doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ có xu hướng mở rộng quy mô, tăng cường đầu tư công nghệ và cải thiện năng suất lao động. Tuy nhiên, mức tăng thu nhập vẫn thấp hơn đáng kể so với các vùng động lực như Đông Nam Bộ hay đồng bằng sông Hồng, làm nổi bật sự khác biệt về chất lượng việc làm và năng suất lao động. Sự chênh lệch thu nhập nội vùng phản ánh bất bình đẳng về khả năng thu hút đầu tư, mức độ phát triển công nghiệp và chất lượng lao động giữa các tỉnh. Trong đó, Thanh Hóa và Nghệ An là các địa phương đang dẫn đầu xu hướng tăng thu nhập nhờ thu hút FDI và phát triển các khu kinh tế ven biển, trong khi Quảng Bình và Quảng Trị vẫn đứng trước thách thức về quy mô thị trường nhỏ, ít doanh nghiệp lớn và hạ tầng logistics chưa kết nối đồng bộ.

Thu nhập của lao động doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ tăng liên tục trong giai đoạn 2019-2023, thể hiện quá trình phục hồi và nâng cấp năng suất. Tuy nhiên, mức thu nhập vẫn còn thấp và chưa tương xứng với tốc độ phát triển hạ tầng, tiềm năng các khu kinh tế ven biển và lợi thế địa lý của vùng. Trong thời gian tới, để cải thiện thu nhập lao động, vùng cần đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu ngành theo hướng nâng cao giá trị, tăng cường đào tạo kỹ năng, thu hút thêm đầu tư công nghệ cao, phát triển hệ sinh thái doanh nghiệp hỗ trợ và thúc đẩy liên kết vùng nhằm tạo thêm việc làm chất lượng cao.

3.2.4.2. Đánh giá liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

3.2.4.2.1. Giới thiệu mô hình, phương pháp đánh giá liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

Để đánh giá liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ, Luận án này sử dụng phương pháp nghiên cứu của nhóm tác giả Wu và Hong (2022) trong việc cung cấp một khung phân tích được sử dụng để đánh giá mức độ lan tỏa và gắn kết giữa các doanh nghiệp thông qua cấu trúc liên kết ngành (đã được giới thiệu ở mục 4.2. Phương pháp nghiên cứu trong phần mở đầu của Luận án).

Theo Wu & Hong (2022), các khu chế xuất (Export Processing Zones - EPZs) tác động đến năng lực công nghiệp địa phương thông qua các dạng liên kết doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng. Công trình cung cấp một nền tảng lý thuyết sâu sắc về cách liên kết dọc và ngang tạo hiệu ứng lan tỏa (spillover) cho khu vực ngoài EPZs, đặc biệt nhấn mạnh vai trò của ngành cung ứng đầu vào (upstream) [251].

Theo tác giả, các EPZs thúc đẩy lan tỏa công nghệ và thị trường cho doanh nghiệp nội vùng thông qua ba dạng liên kết chính là: i) Liên kết ngang; ii) Liên kết ngược dòng; iii) Liên kết xuôi dòng

Bảng 3.17: Ba hình thức liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

Loại liên kết	Nội dung cơ chế	Vai trò lan tỏa
Liên kết ngang (Horizontal linkage)	Doanh nghiệp trong cùng ngành nhưng ngoài EPZ tiếp cận nguồn lao động tay nghề cao, nhà cung ứng chuyên biệt, hiểu biết công nghệ từ EPZ	Tạo đồng tiến hóa ngành, lan tỏa đổi mới, chuẩn hóa sản xuất
Liên kết ngược dòng (Backward linkage)	Các doanh nghiệp địa phương cung cấp nguyên vật liệu, linh kiện cho doanh nghiệp trong EPZ	Thúc đẩy nâng cấp đầu vào, cải thiện năng suất, tăng xuất khẩu
Liên kết xuôi dòng (Forward linkage)	Doanh nghiệp địa phương tiêu thụ sản phẩm từ EPZ	Tác động hạn chế do EPZ buộc phải xuất khẩu toàn bộ hàng hóa

Nguồn: NCS tổng hợp từ nghiên cứu của nhóm tác giả Wu và Hong (2022)

Vì vậy, để đánh giá thực trạng liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ có thể định lượng các giá trị thông qua các chỉ số liên kết ngang, liên kết ngược dòng, liên kết xuôi dòng.

3.2.4.2.2. Mô tả số liệu đánh giá liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

Để tính toán được mức độ liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ, luận án sử dụng bộ số liệu điều tra doanh nghiệp cả nước trong giai đoạn 2011-2023 của Tổng Cục Thống kê, trong đó tổng số mẫu doanh nghiệp điều tra của các nước là 2.539.764 doanh nghiệp, vùng Bắc Trung Bộ có 149.529 doanh nghiệp. Trước khi đưa vào phân tích, dữ liệu được tiến hành làm sạch và chuẩn hóa nhằm bảo đảm tính nhất quán và độ tin cậy của kết quả tính toán. Cụ thể, các quan sát bị loại bỏ bao gồm: (i) doanh nghiệp có thông tin thiếu hoặc không hợp lệ về ngành kinh tế, năm hoạt động hoặc địa bàn; (ii) doanh nghiệp có giá trị doanh thu, giá trị gia tăng hoặc lao động bằng 0 hoặc âm; (iii) các quan sát có biến động bất thường vượt ngưỡng cho phép, được xác định thông qua kiểm tra phân phối và loại bỏ các giá trị ngoại lai ở các phân vị cực đoan. Sau quá trình xử lý và sàng lọc dữ liệu, tập dữ liệu cuối cùng được sử dụng cho phân tích phản ánh đầy đủ cấu trúc doanh nghiệp theo ngành và theo địa phương, đồng thời bảo đảm tính đại diện và khả năng so sánh trong việc đánh giá liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ.

Bảng 3.18: Số liệu doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

Năm	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Tổng số
2011	9132	153883	163015
2012	8316	143724	152040
2013	12783	217521	230304
2014	12642	222062	234704
2015	8784	151797	160581
2016	11809	166250	178059
2017	11407	172662	184069
2018	11852	178882	190734
2019	10032	165382	175414
2020	11361	171385	182746
2021	13544	215748	229292
2022	12408	204068	216476
2023	15459	226871	242330
Tổng	149529	2390235	2539764

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu

Luận án sử dụng các chỉ tiêu cơ bản bao gồm doanh thu và quy mô doanh nghiệp. Doanh thu được sử dụng để phản ánh quy mô hoạt động và làm cơ sở xác định thị phần của doanh nghiệp trong ngành, phục vụ việc tính toán các chỉ số liên kết và mức độ tập trung ngành. Quy mô doanh nghiệp được phân loại theo quy định tại Nghị định số 80/2021/NĐ-CP ngày 26/8/2021 của Chính phủ về quy định chi tiết

và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa. Theo đó, doanh nghiệp được phân thành các nhóm siêu nhỏ, nhỏ và vừa dựa trên tiêu chí về số lao động tham gia bảo hiểm xã hội bình quân năm và quy mô tài chính, bao gồm tổng doanh thu hoặc tổng nguồn vốn của năm, với các ngưỡng phân loại khác nhau theo từng lĩnh vực hoạt động (nông nghiệp, công nghiệp - xây dựng, và thương mại - dịch vụ). Việc áp dụng phân loại quy mô doanh nghiệp theo Nghị định 80/2021/NĐ-CP giúp bảo đảm tính thống nhất, phù hợp với khung pháp lý hiện hành của Việt Nam và tăng tính so sánh của kết quả phân tích liên kết doanh nghiệp giữa các ngành và các địa phương.

Do hiện nay, ở Việt Nam chưa có Bảng cân đối liên ngành (bảng I/O) được biên soạn ở cấp tỉnh hoặc cấp vùng, Luận án sử dụng Bảng I/O quốc gia năm 2019 do Cục Thống kê công bố để tính toán các chỉ số liên kết ngược và liên kết xuôi giữa các ngành trong nền kinh tế. Theo Cục Thống kê, Bảng cân đối liên ngành I- O là một hệ thống phản ánh mối quan hệ đầu vào - đầu ra giữa các ngành sản xuất, trong đó mỗi ngành đồng thời đóng vai trò là nhà sản xuất và người tiêu dùng sản phẩm của các ngành khác, qua đó hình thành một mạng lưới liên kết sản xuất phức tạp nhưng có thể định lượng được. Bảng I/O mô tả chi tiết các luồng hàng hóa và dịch vụ từ khâu sản xuất đến tiêu dùng cuối cùng, bao gồm cả các giao dịch trong nước và quốc tế, và là công cụ nền tảng để phân tích cấu trúc ngành và mối liên kết trong nền kinh tế.

Việc phân ngành trong nghiên cứu được thực hiện trên cơ sở Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam theo Quyết định số 27/2018/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó, khu vực sản xuất nông, lâm nghiệp và thủy sản bao gồm các ngành có mã VSIC 2018 hai chữ số nhỏ hơn 10. Khu vực sản xuất công nghiệp bao gồm các ngành có mã VSIC 2018 từ 10 đến 33 [61]. Trong khu vực này, công nghiệp chế biến, chế tạo được phân loại thành ba nhóm ngành dựa trên mức độ thâm dụng các yếu tố sản xuất chủ đạo, bao gồm lao động, vốn và công nghệ. Cụ thể, nhóm ngành thâm dụng lao động bao gồm các ngành VSIC 2018 từ 10 đến 15 (sản xuất, chế biến thực phẩm; đồ uống; thuốc lá; dệt; trang phục; da và các sản phẩm liên quan), đặc trưng bởi hàm lượng công nghệ thấp, thâm dụng lao động và giá trị gia tăng trên một đơn vị sản phẩm còn hạn chế. Nhóm ngành thâm dụng vốn bao gồm các ngành VSIC 2018 từ 16 đến 25, với đặc điểm yêu cầu vốn đầu tư lớn, cường độ sử dụng năng lượng cao và đóng vai trò nền tảng trong chuỗi cung ứng công nghiệp. Nhóm ngành công nghệ cao bao gồm các ngành VSIC 2018 từ 26 đến 33, tập trung vào

sản xuất các sản phẩm công nghiệp hoàn chỉnh có hàm lượng công nghệ và đổi mới cao, gắn chặt với khu vực đầu tư trực tiếp nước ngoài và chuỗi giá trị toàn cầu. Cách phân loại này phù hợp với cơ sở lý thuyết về lợi thế so sánh và thông lệ phân tích cơ cấu công nghiệp trong các nghiên cứu của các tổ quốc tế như: OECD và UNIDO, đồng thời phản ánh đặc điểm chuyển dịch cơ cấu ngành công nghiệp ở Việt Nam trong giai đoạn hiện nay (*chi tiết mã ngành ở Phụ lục 8 kèm theo*).

3.2.4.2.3. Kết quả tính toán

i) Hệ số cơ cấu ngành trong vùng Bắc Trung Bộ (A_m)

Để đánh giá cấu trúc ngành của vùng Bắc Trung Bộ, nghiên cứu sử dụng hệ số cơ cấu ngành trong vùng Bắc Trung Bộ (A_m) nhằm phản ánh mức độ hiện diện tương đối của từng nhóm ngành vùng Bắc Trung Bộ so với phần còn lại của cả nước. Chỉ số này cho phép đánh giá vai trò và vị thế tương đối của các ngành trong cơ cấu kinh tế vùng theo thời gian, đồng thời phản ánh điều kiện nền tảng cho việc hình thành các liên kết sản xuất. Trên cơ sở đó, A_m được sử dụng như một chỉ báo bối cảnh quan trọng để phân tích các liên kết ngược và liên kết xuôi trong chuỗi giá trị.

Bảng 3.19: Hệ số cơ cấu ngành trong vùng Bắc Trung Bộ

Năm	Ngành Nông nghiệp		Ngành thâm dụng lao động		Ngành thâm dụng vốn		Ngành công nghệ cao, tạo		Ngành dịch vụ	
	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại
2011	0.0101	0.0077	0.0182	0.0180	0.0222	0.0126	0.0019	0.0013	0.1074	0.1240
2012	0.0153	0.0107	0.0225	0.0216	0.0269	0.0157	0.0025	0.0018	0.0885	0.0837
2013	0.0094	0.0071	0.0170	0.0159	0.0195	0.0116	0.0018	0.0013	0.1301	0.1573
2014	0.0079	0.0058	0.0231	0.0218	0.0203	0.0112	0.0013	0.0009	0.1218	0.1436
2015	0.0088	0.0063	0.0257	0.0232	0.0228	0.0130	0.0013	0.0008	0.1106	0.1313
2016	0.0098	0.0072	0.0239	0.0234	0.0262	0.0154	0.0019	0.0014	0.0932	0.1060
2017	0.0104	0.0077	0.0249	0.0231	0.0303	0.0169	0.0018	0.0013	0.0918	0.1015
2018	0.0112	0.0092	0.0253	0.0226	0.0277	0.0169	0.0019	0.0013	0.0902	0.0976
2019	0.0093	0.0084	0.0248	0.0222	0.0302	0.0218	0.0012	0.0010	0.0814	0.0913
2020	0.0139	0.0114	0.0239	0.0223	0.0321	0.0199	0.0011	0.0010	0.0819	0.0921
2021	0.0109	0.0100	0.0293	0.0278	0.0258	0.0181	0.0020	0.0014	0.0816	0.0933
2022	0.0089	0.0080	0.0325	0.0289	0.0289	0.0169	0.0028	0.0020	0.0842	0.0925
2023	0.0086	0.0081	0.0358	0.0369	0.0282	0.0197	0.0040	0.0033	0.0964	0.1168

Nguồn: NCS tổng hợp, xây dựng từ số liệu

Bảng 3.19 cho thấy, trong giai đoạn 2011-2023, cơ cấu ngành của vùng Bắc Trung Bộ có sự khác biệt rõ rệt giữa các nhóm ngành và biến động đáng kể theo thời gian. Ở thời điểm đầu kỳ năm 2011, nông nghiệp là một trong những ngành có hệ số cơ

cấu ngành tương đối cao trong vùng, với A_m đạt 0,0101. Tuy nhiên, chỉ số này không cao hơn so với các ngành công nghiệp và có xu hướng suy giảm trong dài hạn. Đến năm 2020, A_m của nông nghiệp tăng lên 0,0139, phản ánh vai trò ổn định tương đối của khu vực này trong bối cảnh nền kinh tế chịu tác động mạnh từ đại dịch COVID-19. Tuy nhiên, đến năm 2023, A_m của nông nghiệp giảm xuống 0,0086, cho thấy vai trò tương đối của ngành tiếp tục thu hẹp trong quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế vùng.

Đối với các ngành công nghiệp thâm dụng lao động, A_m của vùng Bắc Trung Bộ duy trì ở mức cao hơn so với ngành nông nghiệp và có xu hướng gia tăng rõ rệt theo thời gian. Theo đó, chỉ số A_m ngành công nghiệp tăng từ mức 0,0182 (năm 2011), tăng lên 0,0239 (năm 2020) và đạt 0,0358 vào năm 2023. Điều này cho thấy các ngành công nghiệp thâm dụng lao động ngày càng đóng vai trò quan trọng trong cơ cấu sản xuất của vùng, đặc biệt trong giai đoạn phục hồi hậu COVID-19, khi các hoạt động công nghiệp có khả năng mở rộng nhanh hơn so với khu vực dịch vụ.

Trong giai đoạn 2011-2023, nhóm ngành công nghiệp thâm dụng vốn có hệ số cơ cấu ngành tương đối cao và ổn định. Năm 2011, A_m của nhóm ngành này tại vùng Bắc Trung Bộ đã đạt 0,0222 và tiếp tục tăng lên 0,0321 vào năm 2020. Đến năm 2023, mặc dù A_m giảm nhẹ xuống 0,0282, hệ số cơ cấu ngành của nhóm ngành thâm dụng vốn vẫn cao hơn đáng kể so với nông nghiệp và công nghệ cao. Điều này cho thấy các ngành công nghiệp nền tảng, yêu cầu vốn đầu tư lớn, đóng vai trò trụ cột tương đối ổn định trong cơ cấu công nghiệp của vùng Bắc Trung Bộ.

Ngược lại, nhóm ngành công nghệ cao và chế tạo hiện đại có tỷ lệ cơ cấu thấp trong cơ cấu kinh tế vùng trong phần lớn giai đoạn này. Năm 2011, A_m của nhóm ngành này chỉ đạt 0,0019 và thậm chí giảm xuống 0,0011 vào năm 2020. Đến năm 2023, A_m tăng lên 0,0040, phản ánh dấu hiệu cải thiện trong giai đoạn phục hồi. Tuy nhiên, nhìn chung, hệ số cơ cấu ngành của ngành công nghệ cao tại vùng Bắc Trung Bộ vẫn còn rất hạn chế, cho thấy *vùng chưa hình thành được nền tảng công nghiệp công nghệ cao đủ mạnh trong cơ cấu sản xuất.*

Đối với khu vực dịch vụ, A_m luôn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu ngành của vùng Bắc Trung Bộ, có giá trị 0,1074 (năm 2011). Tuy nhiên, A_m của dịch vụ giảm mạnh xuống 0,0819 vào năm 2020, phản ánh mức độ ảnh hưởng tương đối lớn của khu vực này trước cú sốc dịch COVID-19. Đến năm 2023, A_m tăng trở lại lên 0,0964, song vẫn chưa quay trở lại mức trước dịch, cho thấy quá trình phục hồi của khu vực dịch vụ tại vùng Bắc Trung Bộ diễn ra chậm và chưa thực sự bền vững.

Nhìn chung, so sánh giữa các nhóm ngành trong nội vùng Bắc Trung Bộ cho thấy hệ số cơ cấu ngành mang tính mất cân đối rõ nét. Trong khi các ngành công nghiệp thâm dụng lao động và thâm dụng vốn ngày càng gia tăng vai trò trong cơ cấu sản xuất, thì nông nghiệp có xu hướng thu hẹp và ngành công nghệ cao vẫn ở trạng thái đóng góp rất hạn chế. Khu vực dịch vụ, dù chiếm tỷ trọng lớn, lại thiếu động lực tăng trưởng ổn định và dễ bị tổn thương trước các cú sốc vĩ mô. Cấu trúc ngành này hàm ý rằng nền tảng sản xuất của vùng Bắc Trung Bộ hiện vẫn dựa chủ yếu vào các ngành công nghiệp truyền thống và thâm dụng yếu tố đầu vào, trong khi chưa hình thành rõ các ngành có hàm lượng công nghệ và giá trị gia tăng cao.

Bên cạnh đó, kết quả tính toán hệ số cơ cấu ngành cho các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tại vùng Bắc Trung Bộ cho thấy bên cạnh một số ngành có hệ số cơ cấu ngành tương đối cao và ổn định, phần lớn các ngành còn lại có A_m ở mức thấp trong suốt giai đoạn 2011-2023. Nhóm các ngành có A_m thấp này phản ánh rõ đặc trưng phân tán và thiếu chiều sâu của cơ cấu công nghiệp vùng, đặc biệt đối với các ngành có hàm lượng công nghệ cao, yêu cầu vốn lớn hoặc có vai trò cung ứng trung gian trong chuỗi giá trị.

Trước hết, có thể nhận diện một nhóm lớn các ngành có hệ số cơ cấu ngành thấp và gần như không thay đổi theo thời gian, với A_m thường xuyên dưới 0,001-0,002. Tiêu biểu cho nhóm này là các ngành VSIC 26, 27, 28, 30 và 29. Trong giai đoạn 2011-2019, A_m của các ngành này hầu như bằng 0 hoặc chỉ dao động ở mức vài phần nghìn (rất thấp), cho thấy sự hiện diện của các ngành này trong cơ cấu công nghiệp vùng Bắc Trung Bộ là hết sức hạn chế. Ngay cả trong giai đoạn 2020-2023, khi một số ngành ghi nhận mức tăng cục bộ (ví dụ VSIC 26 đạt 0,0041 năm 2023), giá trị tuyệt đối của A_m vẫn rất nhỏ, phản ánh việc các ngành này chưa hình thành được quy mô sản xuất đủ lớn để đóng vai trò đáng kể trong nền công nghiệp vùng Bắc Trung Bộ.

Một nhóm ngành khác có mức A_m thấp nhưng biến động mạnh theo thời gian, phản ánh sự thiếu ổn định về mặt cấu trúc, bao gồm các ngành VSIC 11, 12, 18, 19 và 21 (chi tiết xem ở Phụ lục 8 kèm theo). Đặc điểm chung của nhóm này là A_m duy trì ở mức thấp trong phần lớn giai đoạn 2011-2023, nhưng xuất hiện các “điểm gãy” trong một số năm cụ thể. Chẳng hạn, ngành VSIC 11 và 12 ghi nhận sự gia tăng tương đối trong các năm 2019-2021, trong khi VSIC 21 tăng mạnh giai đoạn sau 2016. Tuy nhiên, các mức tăng này mang tính cục bộ, không duy trì ổn định trong dài hạn và không đủ lớn để thay đổi vị thế tương đối của các ngành này

trong cơ cấu công nghiệp vùng. Điều này cho thấy các ngành này dễ bị tác động bởi biến động chu kỳ, thay đổi chính sách hoặc sự xuất hiện - rút lui của một số ít doanh nghiệp, thay vì phản ánh sự phát triển mang tính nền tảng.

Đáng chú ý, một số ngành có mức A_m trung bình thấp nhưng lại ghi nhận các cú nhảy mạnh trong năm 2023, như VSIC 15, 24 và 33. Ví dụ, A_m của ngành VSIC 15 tăng lên 0,0272 năm 2023, trong khi VSIC 24 ghi nhận mức 0,0484 trong năm 2021. Tuy nhiên, xét trên toàn bộ giai đoạn 2011-2023, giá trị trung bình của A_m ở các ngành này vẫn thấp, dao động quanh mức 0,005-0,006. Điều này cho thấy sự gia tăng trong một số năm nhiều khả năng phản ánh hiện tượng tập trung cục bộ hoặc các cú sốc ngắn hạn (chẳng hạn phục hồi hậu COVID-19, tái cơ cấu doanh nghiệp hoặc dự án đầu tư đơn lẻ), hơn là sự dịch chuyển mang tính cấu trúc của ngành trong nền công nghiệp vùng.

Các ngành quy mô nhỏ trong công nghiệp chế biến, chế tạo tại vùng Bắc Trung Bộ có ba đặc điểm nổi bật. Thứ nhất, hệ số cơ cấu ngành thấp và kéo dài cho thấy phần lớn các ngành này chưa đạt được quy mô tối thiểu để hình thành vai trò đáng kể trong cơ cấu sản xuất vùng. Thứ hai, sự biến động mạnh nhưng thiếu bền vững của A_m ở nhiều ngành phản ánh tính dễ tổn thương và phụ thuộc vào số ít doanh nghiệp, thay vì sự phát triển dựa trên nền tảng ngành rộng. Thứ ba, sự thiếu vắng các ngành quy mô nhỏ nhưng có tính lan tỏa cao - đặc biệt là các ngành trung gian và công nghệ cao; điều này cho thấy cơ cấu công nghiệp của vùng Bắc Trung Bộ vẫn thiếu các “mắt xích” quan trọng trong chuỗi giá trị.

Bảng 7.1 ở phụ lục 7 (kèm theo) kết quả phân tích chi tiết trong nội bộ ngành công nghiệp chế biến, chế tạo tiếp tục củng cố nhận định trên khi cho thấy phần lớn các ngành có A_m thấp, phân tán và thiếu ổn định theo thời gian. Nhiều ngành chỉ có sự gia tăng mang tính cục bộ trong một số năm, đặc biệt giai đoạn 2021-2023, song không duy trì được xu hướng tăng bền vững. Sự thiếu vắng các ngành trung gian và các ngành công nghệ cao có quy mô đủ lớn phản ánh cấu trúc công nghiệp của vùng Bắc Trung Bộ cần có giải pháp quan trọng để hình thành nền tảng doanh nghiệp đủ mạnh trong nội vùng. Như vậy, kết quả tính toán cho thấy tham gia ngành của vùng Bắc Trung Bộ chưa đủ để tạo lực thúc đẩy cho các mối liên kết ngang trong vùng, đồng thời hạn chế khả năng hình thành và mở rộng các liên kết ngược và liên kết xuôi trong chuỗi giá trị liên ngành của vùng Bắc Trung Bộ.

Xét tổng thể, hệ số cơ cấu ngành (A_m) của vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn 2011-2023 duy trì ở mức thấp và chỉ cải thiện hạn chế theo thời gian, phản ánh mức độ

hiện diện ngành còn thấp và nền tảng cấu trúc công nghiệp chưa vững chắc trong nội vùng. Phân tích theo nhóm ngành cho thấy cơ cấu sản xuất của vùng Bắc Trung Bộ vẫn chủ yếu dựa vào các ngành chế biến truyền thống, thâm dụng lao động và tài nguyên. Trong khi đó, các ngành thâm dụng vốn, công nghệ cao và chế tạo hiện đại có hệ số cơ cấu ngành thấp và chỉ tăng cục bộ trong những năm gần đây, đặc biệt sau năm 2020. Điều này cho thấy vùng Bắc Trung Bộ chưa hình thành được lợi thế so sánh tương đối rõ nét ở các ngành có giá trị gia tăng và hàm lượng công nghệ cao.

ii) Liên kết ngược (Bspill)

Trong giai đoạn 2011-2023, Bảng 7.2. (ở Phụ lục 7 kèm theo) Kết quả tính toán chỉ số liên kết ngược (Bspill) cho thấy khả năng hình thành và lan tỏa các liên kết ngược của vùng Bắc Trung Bộ nhìn chung còn hạn chế và có sự khác biệt rõ nét giữa các nhóm ngành. Xét theo mặt bằng chung, chỉ số Bspill của vùng Bắc Trung Bộ trong hầu hết các ngành đều thấp hơn đáng kể so với phần còn lại của cả nước, cho thấy vai trò của vùng trong việc tạo cầu đầu vào cho các ngành cung ứng nội địa là chưa cao, hiệu quả thấp.

Đối với ngành nông nghiệp, Bspill của vùng Bắc Trung Bộ duy trì ở mức tương đối ổn định trong suốt giai đoạn nghiên cứu, dao động chủ yếu trong khoảng 0,03-0,05 và có xu hướng tăng nhẹ sau năm 2018. Tuy nhiên, so sánh không gian cho thấy Bspill của nông nghiệp vùng Bắc Trung Bộ luôn thấp hơn rất so với phần còn lại của cả nước, nơi chỉ số này thường xuyên đạt mức trên 0,13-0,26. Điều này cho thấy khu vực nông nghiệp của vùng Bắc Trung Bộ chủ yếu hoạt động theo mô hình sản xuất phân tán, quy mô nhỏ và phụ thuộc vào các ngành cung ứng đầu vào trong nội vùng, làm giảm khả năng hình thành các liên kết ngược mang tính lan tỏa.

Đối với ngành thâm dụng lao động, chỉ số Bspill của vùng Bắc Trung Bộ có xu hướng giảm dần trong giai đoạn 2011-2021, (từ mức khoảng 0,06 xuống dưới 0,01), phản ánh sự giảm sút của vai trò nhu cầu đầu vào từ khu vực chế biến đối với các ngành cung ứng. Mặc dù năm 2023 ghi nhận sự gia tăng của chỉ số Bspill (đạt 0,088), song sự cải thiện này chưa đủ để đảm bảo sự gia tăng vai trò của ngành này. So với phần còn lại của cả nước, chỉ số Bspill của ngành chế biến luôn duy trì ở mức thấp nhưng ổn định hơn, kết quả này cho thấy công nghiệp chế biến tại vùng Bắc Trung Bộ chưa có nhiều đóng góp vào trong chuỗi cung ứng đầu vào.

Đối với ngành thâm dụng vốn, Bspill của vùng Bắc Trung Bộ nhìn chung thấp và biến động mạnh theo thời gian. Trong phần lớn giai đoạn 2011-2022, chỉ số

này chỉ dao động quanh mức 0,02-0,04 và không cao hơn đáng kể so với phần còn lại của cả nước. Tuy nhiên, năm 2023 ghi nhận mức tăng mạnh lên 0,117. Dù vậy, sự gia tăng này chưa phản ánh được sự gia tăng của một số dự án quy mô lớn và sự cải thiện mang tính cấu trúc của liên kết ngược trong toàn ngành.

Đáng chú ý, ngành công nghiệp công nghệ cao được coi là nhóm ngành có vai trò then chốt trong các ngành công nghiệp khác lại có Bspill thấp tại vùng Bắc Trung Bộ trong hầu hết giai đoạn nghiên cứu. Trước năm 2020, Bspill của ngành này chủ yếu dưới 0,03 và thấp hơn rõ rệt so với phần còn lại của cả nước. Kết quả cho thấy vùng Bắc Trung Bộ chưa hình thành được nền tảng công nghiệp công nghệ đủ mạnh để đóng vai trò hạt nhân thúc đẩy các liên kết ngược dòng trong nội vùng.

Cuối cùng, đối với ngành dịch vụ, Bspill của vùng Bắc Trung Bộ có xu hướng giảm rõ rệt theo thời gian, từ mức trên 0,11 năm 2011 xuống dưới 0,03 sau năm 2019. Xu hướng này cho thấy vai trò cầu đầu vào của khu vực dịch vụ đối với các ngành sản xuất trong vùng ngày càng giảm, đồng thời mức Bspill của vùng Bắc Trung Bộ nhìn chung thấp hơn hoặc chỉ tương đương với phần còn lại của cả nước trong giai đoạn gần đây.

Bảng 7.3 (ở Phụ lục 7 kèm theo) kết quả tính toán chỉ số liên kết ngược Bspill chi tiết cho các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo của vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn 2011-2023 cho thấy mức độ liên kết ngược nhìn chung còn thấp và có sự phân hóa mạnh giữa các ngành. Giá trị Bspill trung bình toàn ngành chỉ đạt khoảng 0,010, phản ánh khả năng tạo cầu đầu vào cho các ngành cung ứng trong nội vùng còn hạn chế, chưa hình thành được mạng lưới liên kết sản xuất có chiều sâu.

Xét theo nhóm ngành có Bspill cao và tương đối ổn định, nổi bật là các ngành VSIC 10, 14, 16, 20 và 23. Trong đó, ngành VSIC 16 và VSIC 23 có vai trò đặc biệt quan trọng khi duy trì Bspill ở mức cao trong suốt giai đoạn nghiên cứu (trung bình lần lượt đạt 0,0366 và 0,0578). Các ngành này chủ yếu thuộc nhóm chế biến truyền thống và vật liệu cơ bản, có cường độ sử dụng đầu vào nội địa lớn, qua đó đóng vai trò chính trong việc duy trì cầu đối với các ngành cung ứng trong vùng. Tuy nhiên, ngay cả ở các ngành này, Bspill vẫn mang tính dao động theo chu kỳ và chưa cho thấy xu hướng tăng bền vững, phản ánh hạn chế về quy mô và tính ổn định của chuỗi cung ứng nội vùng.

Ngược lại, phần lớn các ngành còn lại có Bspill thấp, đặc biệt là các ngành có mã VSIC 12, 18, 19, 21, 26-30, với giá trị trung bình thường dưới 0,002. Đây là

các ngành có quy mô nhỏ, phân tán tại vùng Bắc Trung Bộ, chưa hình thành được vai trò tạo cầu đầu vào đáng kể cho các ngành khác. Bspill thấp và kéo dài trong các ngành này cho thấy sự thiếu vắng các doanh nghiệp đủ lớn để đóng vai trò đầu tàu, qua đó hạn chế khả năng hình thành các mối liên kết ngược mang tính lan tỏa.

Xét theo diễn biến thời gian, Bspill trung bình của toàn bộ khu vực chế biến, chế tạo vùng Bắc Trung Bộ có xu hướng tăng nhẹ từ mức khoảng 0,007-0,008 trong giai đoạn 2011-2014 lên khoảng 0,012-0,013 sau năm 2020. Mặc dù xu hướng này cho thấy tín hiệu cải thiện nhất định trong việc sử dụng đầu vào nội địa, song mức tăng còn khiêm tốn và chưa đủ để thu hẹp khoảng cách với các vùng công nghiệp phát triển hơn. Điều này phản ánh rằng quá trình mở rộng công nghiệp tại Bắc Trung Bộ trong thời gian qua vẫn chủ yếu dựa vào các ngành chế biến truyền thống, trong khi các ngành có khả năng tạo hiệu ứng lan tỏa mạnh hơn về liên kết ngược - đặc biệt là các ngành công nghệ cao và chế tạo hiện đại - vẫn chưa đóng vai trò đáng kể.

Như vậy, kết quả tính toán chỉ số Bspill theo nhóm ngành cho thấy liên kết ngược của vùng Bắc Trung Bộ nhìn chung còn yếu, phân tán và thiếu ổn định theo thời gian. Ngoại trừ một số biến động do nội tại cơ cấu ngành, phần lớn các ngành của vùng chưa hình thành được vai trò tạo cầu đầu vào đủ mạnh và bền vững để thúc đẩy sự phát triển của các ngành cung ứng trong nội vùng. Đặc biệt, trong khu vực công nghiệp chế biến, chế tạo, liên kết ngược chủ yếu dựa vào một số ít ngành truyền thống, trong khi các ngành công nghiệp nền tảng và các ngành chế tạo hiện đại - có khả năng tạo cầu đầu vào ổn định cho toàn bộ chuỗi giá trị - vẫn còn vắng bóng. Kết quả này phù hợp về hệ số cơ cấu ngành trong vùng (A_m) và mức độ liên kết ngang còn hạn chế của vùng.

iii) Liên kết xuôi (Fspill)

Trong giai đoạn 2011-2023, kết quả tính toán chỉ số liên kết xuôi (Fspill) tại Bảng 7.4 (Phụ lục 7 kèm theo), cho thấy khả năng cung ứng đầu ra trung gian của các ngành của vùng Bắc Trung Bộ nhìn chung còn hạn chế và kém ổn định so với phần còn lại của cả nước. Nhìn chung, chỉ số Fspill của vùng Bắc Trung Bộ ở hầu hết các nhóm ngành đều duy trì ở mức thấp và chưa đủ để phản ánh sự cải thiện của liên kết xuôi trong vùng Bắc Trung Bộ.

Đối với ngành nông nghiệp, chỉ số Fspill của vùng Bắc Trung Bộ dao động chủ yếu trong khoảng từ 0,03 đến 0,06 và nhìn chung thấp hơn đáng kể so với phần còn lại của cả nước, đặc biệt trong giai đoạn 2011-2017 khi chỉ số Fspill của khu vực ngoài vùng đạt mức rất cao (trên 0,18 - 0,23). Điều này phản ánh thực tế rằng

sản phẩm nông nghiệp của vùng Bắc Trung Bộ chủ yếu phục vụ tiêu dùng cuối cùng hoặc xuất thô, chưa tham gia sâu vào vai trò cung ứng đầu ra trung gian cho các ngành chế biến, dịch vụ và công nghiệp hỗ trợ trong nền kinh tế.

Đối với ngành thâm dụng lao động, Fspill của vùng Bắc Trung Bộ duy trì ở mức thấp trong hầu hết giai đoạn nghiên cứu, phổ biến dưới 0,03 và thấp hơn rõ rệt so với phần còn lại của cả nước. Mặc dù năm 2023 ghi nhận sự gia tăng mạnh của Fspill (đạt 0,088), mức tăng này mang tính đột biến và nhiều khả năng phản ánh sự mở rộng tạm thời của một số ngành hoặc doanh nghiệp cụ thể, hơn là sự hình thành bền vững vai trò cung ứng đầu ra trung gian của nhóm ngành này trong nội vùng.

Trong ngành thâm dụng vốn, Fspill của vùng Bắc Trung Bộ nhìn chung thấp và dao động trong khoảng 0,015-0,035 (giai đoạn 2011-2022) thường thấp hơn hoặc chỉ xấp xỉ so với phần còn lại của cả nước. Đáng chú ý, năm 2023 chứng kiến sự gia tăng mạnh của Fspill (đạt 0,117), phản ánh vai trò cung ứng đầu ra trung gian của một số ngành thâm dụng vốn được cải thiện rõ rệt. Tuy nhiên, kết quả này chưa cho thấy sự chuyển biến mang tính cấu trúc dài hạn của toàn nhóm ngành trong vùng Bắc Trung Bộ.

Đối với ngành công nghệ cao, Fspill của vùng Bắc Trung Bộ duy trì ở mức thấp trong phần lớn giai đoạn nghiên cứu và thấp hơn đáng kể so với phần còn lại của cả nước. Mặc dù năm 2023 ghi nhận mức tăng lên 0,089, song xét trên toàn bộ giai đoạn 2011-2022, ngành này vẫn chưa hình thành được vai trò cung ứng đầu ra trung gian rõ nét cho các ngành khác. Điều này phản ánh hạn chế về quy mô, năng lực công nghệ và mức độ tham gia chuỗi giá trị của các doanh nghiệp công nghệ cao tại vùng Bắc Trung Bộ.

Đối với ngành dịch vụ, Fspill của vùng Bắc Trung Bộ có xu hướng giảm dần theo thời gian và nhìn chung thấp hơn so với phần còn lại của cả nước trong hầu hết các năm. Điều này cho thấy khu vực dịch vụ của vùng chủ yếu phục vụ nhu cầu tiêu dùng cuối cùng, trong khi vai trò cung ứng dịch vụ trung gian cho sản xuất - một yếu tố then chốt để thúc đẩy liên kết chuỗi và gia tăng giá trị nội vùng còn thấp.

Kết quả tính toán Fspill tại Bảng 7.5 (Phụ lục 7 kèm theo) cho các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo của vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn 2011-2023 cho thấy liên kết chuỗi của vùng nhìn chung còn yếu, phân tán và phụ thuộc mạnh vào một số ít ngành cụ thể, trong khi phần lớn các ngành còn lại - đặc biệt là các ngành quy mô nhỏ và thâm dụng lao động - hầu như không hình thành được vai trò cung ứng đầu ra trung gian trong chuỗi giá trị nội vùng.

Chỉ số Fspill trung bình của toàn bộ khối công nghiệp chế biến, chế tạo vùng Bắc Trung Bộ chỉ đạt khoảng 0,0111, phản ánh mức độ tham gia hạn chế của các ngành này vào việc cung cấp sản phẩm trung gian cho các ngành khác trong nền kinh tế. Phần lớn các ngành có Fspill trung bình dưới 0,005, cho thấy vai trò lan tỏa xuôi gần như không đáng kể. Điều này thể hiện rõ ở các ngành VSIC 12, 13, 18, 19, 26-33, nơi Fspill duy trì ở mức thấp và ít biến động trong suốt giai đoạn nghiên cứu, phản ánh cấu trúc sản xuất manh mún, quy mô nhỏ và chủ yếu phục vụ thị trường cuối cùng hoặc các đơn hàng đơn lẻ.

Một số ngành có Fspill tương đối cao hơn bao gồm các ngành VSIC 10, 14, 16, 20, 23 và 25, trong đó nổi bật nhất là ngành 23 với Fspill trung bình đạt 0,0768, tiếp theo là ngành 25 (0,0445) và ngành 20 (0,0364). Đây chủ yếu là các ngành có đặc điểm thâm dụng vốn hoặc có vai trò trung gian rõ nét hơn trong chuỗi sản xuất (như vật liệu xây dựng, chế biến cơ bản, hoặc một số ngành cơ khí - thiết bị). Tuy nhiên, ngay cả trong nhóm này, Fspill cũng có xu hướng biến động mạnh theo thời gian và chỉ tăng rõ rệt trong một số năm nhất định, đặc biệt giai đoạn sau năm 2019, cho thấy liên kết xuôi vẫn chưa mang tính ổn định và bền vững.

Như vậy, kết quả phân tích chỉ số Fspill cho thấy liên kết xuôi của vùng Bắc Trung Bộ còn yếu, thiếu ổn định và phân hóa rõ rệt giữa các nhóm ngành. Ngoại trừ một số biến động mang tính cục bộ, đặc biệt trong năm 2023, phần lớn các ngành trong vùng chưa hình thành được vai trò cung ứng đầu ra trung gian đủ mạnh để tạo ra hiệu ứng lan tỏa sản xuất trong nội vùng. Điều này phản ánh thực tế rằng các mối liên kết theo chiều sâu của chuỗi giá trị vẫn còn hạn chế, chưa phát triển một cách đồng bộ và bền vững.

Các kết quả này nhất quán với những luận cứ trước đó về hệ số cơ cấu ngành trong vùng (A_m) thấp và liên kết ngược (Bspill) yếu, qua đó cho thấy *cấu trúc chuỗi giá trị của vùng Bắc Trung Bộ hiện vẫn mang tính rời rạc, thiếu chiều sâu và chưa hình thành được các ngành “bản lề” có khả năng kết nối, dẫn dắt và khuếch đại hoạt động sản xuất trong nội vùng*. Trong khối công nghiệp chế biến, chế tạo, liên kết xuôi chủ yếu tập trung ở một số ít ngành truyền thống, trong khi phần lớn các ngành nhỏ và trung bình không đảm nhiệm được vai trò trung gian then chốt, dẫn đến hiệu ứng lan tỏa xuôi yếu và phân mảnh. Xét tổng thể, chỉ số Fspill theo ngành cho thấy vùng Bắc Trung Bộ hiện chưa xây dựng được nền tảng công nghiệp đủ mạnh để hình thành mạng lưới cung ứng đầu ra trung gian rộng khắp và có giá trị gia tăng cao. Điều này củng cố nhận định rằng, trong giai đoạn nghiên cứu, vùng

Bắc Trung Bộ vẫn thiếu các cực tăng trưởng công nghiệp có khả năng dẫn dắt, thúc đẩy liên kết chuỗi giá trị nội vùng theo hướng chiều sâu và bền vững.

3.2.4.2.4. Đánh giá tổng hợp liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ

Nhìn chung, tổng hợp ba nhóm chỉ số liên kết (liên kết ngang, liên kết ngược, liên kết xuôi) cho thấy cấu trúc liên kết ngành của vùng Bắc Trung Bộ còn yếu, phân tán và chưa hình thành được các cụm sản xuất có khả năng lan tỏa mạnh trong nội vùng. Hệ số cơ cấu ngành duy trì ở mức thấp và tương đối ổn định trong hầu hết các nhóm ngành, phản ánh mức độ tập trung ngành thấp và sự thiếu vắng các ngành hoặc doanh nghiệp đóng vai trò hạt nhân dẫn dắt. Điều này cho thấy hệ sinh thái doanh nghiệp của vùng Bắc Trung Bộ chưa đạt tới quy mô và mật độ cần thiết để hình thành các cực tăng trưởng nội vùng.

Liên kết ngược (Bspill) cho thấy mức độ tạo nhu cầu đầu vào của các ngành trong vùng Bắc Trung Bộ còn hạn chế, đặc biệt đối với ngành thâm dụng vốn và ngành công nghệ cao. Phần lớn các ngành của vùng Bắc Trung Bộ chưa hình thành được vai trò “người mua trung gian” đủ mạnh để thúc đẩy sự phát triển của các ngành cung ứng trong nội vùng, phản ánh quy mô doanh nghiệp nhỏ, mức độ chuyên môn hóa thấp và sự thiếu hụt các ngành công nghiệp hỗ trợ.

Liên kết xuôi (Fspill) phản ánh khả năng cung ứng đầu ra trung gian cho các ngành hạ nguồn - cũng chỉ đạt mức trung bình thấp và biến động theo thời gian, với mức cải thiện không rõ rệt. Như vậy, kết quả chỉ ra rằng cấu trúc sản xuất của vùng Bắc Trung Bộ hiện vẫn mang tính rời rạc, dựa vào các hoạt động sản xuất riêng lẻ, chưa vận hành như một chuỗi giá trị tích hợp theo chiều sâu. Điều này làm hạn chế hiệu ứng lan tỏa về năng suất, công nghệ và giá trị gia tăng, đồng thời làm giảm sức hấp dẫn của vùng đối với các dòng đầu tư chất lượng cao.

(a) Nhóm ngành có mức lan tỏa cao (Nông nghiệp và ngành thâm dụng lao động). Trong cơ cấu kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, nông nghiệp và ngành thâm dụng lao động là hai nhóm ngành có mức Fspill tương đối cao so với các nhóm ngành còn lại, dù vẫn thấp hơn đáng kể so với phần còn lại của cả nước. Điều này phản ánh vai trò truyền thống của vùng Bắc Trung Bộ trong cung ứng đầu ra trung gian, đặc biệt là nguyên liệu và sản phẩm sơ chế cho các chuỗi giá trị bên ngoài vùng.

Vì vậy, trong thời gian tới, cần tiếp tục củng cố hai nhóm ngành này theo hướng nâng cấp chuỗi giá trị, thay vì chỉ mở rộng quy mô. Đối với nông nghiệp, trọng tâm là phát triển nông nghiệp hàng hóa, chuẩn hóa chất lượng và tăng cường

liên kết giữa nông dân - hợp tác xã - doanh nghiệp chế biến. Đối với ngành thâm dụng lao động, cần thúc đẩy chuyển dịch từ gia công đơn giản sang các khâu có giá trị gia tăng cao hơn, qua đó nâng cao khả năng lan tỏa xuôi trong nội vùng.

(b) Nhóm ngành có mức lan tỏa trung bình (Ngành thâm dụng vốn và ngành dịch vụ). Ngành thâm dụng vốn cho thấy khả năng lan tỏa xuôi và lan tỏa ngược ở mức trung bình thấp, phản ánh sự hiện diện của một số hoạt động sản xuất có quy mô tương đối nhưng chưa hình thành được mạng lưới cung ứng nội vùng bền vững. Chính sách cần tập trung vào việc phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ và tăng cường liên kết giữa các doanh nghiệp trong vùng để nâng cao hiệu quả lan tỏa.

Ngành dịch vụ, mặc dù có Fspill thấp, lại đóng vai trò nền tảng hỗ trợ cho toàn bộ hoạt động kinh tế của vùng. Do đó, phát triển các dịch vụ then chốt như logistics, vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp là điều kiện cần thiết để cải thiện hiệu quả liên kết giữa các ngành sản xuất trong nội vùng.

(c) Nhóm ngành có mức lan tỏa thấp nhất (Ngành công nghệ cao). Ngành công nghệ cao là nhóm ngành có mức lan tỏa thấp nhất ở cả ba chỉ số liên kết, phản ánh sự thiếu vắng các doanh nghiệp công nghệ cao và các ngành nền tảng vùng Bắc Trung Bộ. Điều này cho thấy vùng chưa hình thành được các “cực công nghệ” có khả năng dẫn dắt đổi mới và tạo tác động lan tỏa sang các nhóm ngành khác.

Do vai trò của ngành khoa học, công nghệ cao ngày càng quan trọng trong nền kinh tế. Vì vậy, cần phải có các giải pháp chính sách có tính chiến lược dài hạn nhằm thu hút đầu tư công nghệ cao, xây dựng các khu đổi mới sáng tạo và tăng cường liên kết giữa doanh nghiệp - trường đại học - viện nghiên cứu. Đây là điều kiện then chốt để từng bước nâng cao năng lực khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và cải thiện vai trò lan tỏa của ngành công nghệ cao trong cấu trúc kinh tế vùng Bắc Trung Bộ.

3.3. CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ

Liên kết kinh tế trong phát triển vùng là một quá trình kinh tế - thể chế mang tính phức hợp, được hình thành và vận hành dưới tác động tổng hợp của nhiều nhóm yếu tố có mối quan hệ tương tác chặt chẽ với nhau. Đối với vùng Bắc Trung Bộ, mức độ và chất lượng liên kết kinh tế không chỉ chịu ảnh hưởng bởi các điều kiện về tự

nhiên và vị trí địa lý, mà còn bị chi phối mạnh mẽ bởi trình độ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong vùng, kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics, chất lượng nguồn nhân lực, khuôn khổ thể chế - chính sách và vai trò của doanh nghiệp trong tổ chức chuỗi giá trị. Từ việc phân tích thực trạng liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn vừa qua cho thấy các yếu tố này vừa tạo ra những tiền đề thuận lợi cho liên kết kinh tế, vừa bộc lộ nhiều rào cản mang tính cấu trúc, làm hạn chế khả năng hình thành các mối liên kết kinh tế nội vùng theo chiều sâu và bền vững.

Các bằng chứng thực tiễn cũng cho thấy những yếu tố trên không tác động một cách độc lập mà có quan hệ hỗ trợ lẫn nhau. Chẳng hạn, việc hình thành Hội đồng điều phối vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ năm 2023, phê duyệt Quy hoạch vùng năm 2024 và Kế hoạch thực hiện Quy hoạch vùng cuối năm 2024 đã tạo thêm nền tảng thể chế để kết nối các chính sách về hạ tầng, đầu tư, phát triển ngành và phân bố không gian kinh tế. Điều này cho thấy chất lượng liên kết vùng phụ thuộc không chỉ vào nguồn lực của từng địa phương mà còn vào khả năng phối hợp và tích hợp các nguồn lực đó trong một khuôn khổ phát triển chung.

3.3.1. Yếu tố ảnh hưởng từ điều kiện tự nhiên và tài nguyên

Điều kiện tự nhiên và tài nguyên là nền tảng quan trọng tạo lập lợi thế so sánh, đồng thời chi phối định hướng tổ chức và phân bố không gian các hoạt động kinh tế của vùng Bắc Trung Bộ; qua đó tác động trực tiếp và gián tiếp đến quá trình hình thành, vận hành và phát triển các liên kết kinh tế nội vùng. Với đặc trưng lãnh thổ kéo dài theo trục Bắc - Nam, chiều ngang tương đối hẹp, địa hình phân hóa và bị chia cắt bởi dãy Trường Sơn cùng hệ thống sông ngòi khá dày đặc, vùng có điều kiện thuận lợi để phát triển các hành lang kinh tế dọc theo trục Bắc - Nam. Tuy nhiên, chính những đặc điểm này cũng tạo ra các rào cản không gian, làm gia tăng chi phí kết nối và hạn chế khả năng phát triển các liên kết kinh tế theo chiều Đông - Tây cũng như giữa các địa phương trong vùng.

Đặc điểm này thể hiện khá rõ khi đặt Bắc Trung Bộ trong không gian rộng hơn của vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ. Số liệu tổng hợp cho thấy toàn vùng kéo dài hơn 1.700 km theo hướng Bắc - Nam nhưng chiều ngang nhiều khu vực chỉ khoảng 40-50 km, trong khi phía Tây chủ yếu là địa hình đồi núi và các đô thị, trung tâm kinh tế lớn tập trung nhiều hơn ở dải đồng bằng và ven biển phía Đông. Cấu trúc lãnh thổ này làm cho kết nối dọc Bắc - Nam tương đối thuận lợi hơn, trong khi kết nối Đông - Tây giữa miền núi, cửa khẩu với các trung tâm sản xuất và cảng biển đòi hỏi chi phí đầu tư hạ tầng lớn hơn [3].

Thực tiễn cho thấy cấu trúc tự nhiên này làm gia tăng chi phí kết nối không gian và hạn chế khả năng tích hợp các khu vực miền núi, trung du và ven biển thành các chuỗi sản xuất - dịch vụ liên hoàn. Các nghiên cứu về kinh tế không gian chỉ ra rằng ở những vùng có địa hình phức tạp và mức độ chia cắt cao, chi phí giao dịch và vận chuyển thường lớn hơn đáng kể so với các vùng đồng bằng rộng, từ đó làm suy giảm cường độ liên kết nội vùng nếu không có đầu tư hạ tầng và cơ chế phối hợp phù hợp [245].

Chính vì những ràng buộc địa hình này, các quy hoạch phát triển quốc gia và vùng đều đặt trọng tâm vào việc tăng cường các hành lang kinh tế Đông - Tây, kết nối khu vực cửa khẩu và phía Tây với các cảng biển phía Đông. Việc định hướng phát triển các tuyến kết nối qua Cầu Treo, Cha Lo và Lao Bảo cho thấy các tuyến Đông - Tây không chỉ có ý nghĩa giao thông mà còn là công cụ để đưa các địa bàn miền núi, biên giới vào mạng lưới sản xuất, thương mại và logistics của toàn vùng. Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 4/5/2024 đã đặt liên kết hạ tầng và tổ chức không gian phát triển vùng trong một khuôn khổ thống nhất [64].

Bên cạnh đó, vùng Bắc Trung Bộ là một trong những vùng chịu rủi ro thiên tai và tác động của biến đổi khí hậu lớn nhất cả nước. Theo Ngân hàng Thế giới, các hiện tượng khí hậu cực đoan như bão, lũ và hạn hán gây tổn thất kinh tế trực tiếp cho Việt Nam ước khoảng 2,4 tỷ USD mỗi năm, tương đương gần 0,8 phần trăm GDP, trong đó các tỉnh miền Trung là khu vực chịu ảnh hưởng nặng nề nhất [266]. Thiên tai không chỉ gây thiệt hại về tài sản và hạ tầng, mà còn làm gián đoạn các tuyến vận tải huyết mạch, đặc biệt là trục giao thông Bắc - Nam, qua đó làm đứt gãy các mối liên kết kinh tế giữa các địa phương trong vùng và với các vùng khác.

Báo cáo Khí hậu và Phát triển quốc gia Việt Nam của Ngân hàng Thế giới xác nhận rằng thiệt hại trực tiếp trung bình đối với tài sản công và tư do các sự kiện khí hậu cực đoan ở Việt Nam vào khoảng 2,4 tỷ USD mỗi năm, tương đương 0,8% GDP. Báo cáo đồng thời cảnh báo xác suất xảy ra các cú sốc khí hậu gây thiệt hại kinh tế lớn hơn nhiều trong những thập niên tới. Đối với Bắc Trung Bộ, nơi các tuyến giao thông và các đô thị, khu công nghiệp chủ yếu phân bố trên dải đất hẹp ven biển, thiên tai vì vậy có thể tạo ra tác động dây chuyền đối với sản xuất, vận tải và chuỗi cung ứng chứ không chỉ gây thiệt hại cục bộ tại từng địa phương [263].

Ngoài ra, tính kết nối cao của các hệ sinh thái và tài nguyên thiên nhiên trong vùng cũng đặt ra yêu cầu phối hợp liên tỉnh trong quản lý và khai thác. Bắc Trung Bộ sở hữu nhiều hệ sinh thái có giá trị lớn như rừng đầu nguồn, lưu vực sông liên tỉnh, hệ karst đá vôi và vùng ven biển, đầm phá. Báo cáo của UNESCO về Di sản thiên nhiên Phong Nha - Kẻ Bàng nhấn mạnh rằng giá trị nổi bật toàn cầu của khu vực này gắn liền với tính toàn vẹn sinh thái và sự liên kết không gian của các hệ thống hang động, rừng và lưu vực nước, đòi hỏi cách tiếp cận quản lý vượt ra ngoài ranh giới hành chính địa phương [247].

Tính liên vùng của tài nguyên còn thể hiện ở các hệ thống sông, rừng đầu nguồn và vùng ven biển có phạm vi sinh thái không trùng với ranh giới hành chính. Vì vậy, quyết định khai thác rừng, sử dụng nước, phát triển thủy điện, công nghiệp hoặc du lịch ở một địa phương có thể tạo ngoại ứng đối với các địa phương khác. Đây là cơ sở thực tiễn cho yêu cầu phải hình thành các cơ chế phối hợp liên tỉnh trong quản lý tài nguyên và môi trường, thay vì quản lý hoàn toàn theo phạm vi từng tỉnh.

Trong bối cảnh đó, nếu thiếu thể chế cơ chế hợp tác liên kết kinh tế vùng, việc khai thác tài nguyên dễ mang tính cục bộ, làm gia tăng xung đột lợi ích giữa các địa phương và làm suy yếu động lực liên kết kinh tế bền vững. Ngược lại, khi được đặt trong một khung quản trị vùng hiệu quả, điều kiện tự nhiên và tài nguyên có thể trở thành nền tảng quan trọng cho các chuỗi liên kết kinh tế dài hạn, đặc biệt trong các lĩnh vực nông - lâm nghiệp, du lịch sinh thái và kinh tế biển.

Vì vậy, điều kiện tự nhiên và tài nguyên của vùng Bắc Trung Bộ vừa tạo ra tiềm năng liên kết kinh tế theo không gian hành lang kinh tế và hệ sinh thái, vừa đặt ra những ràng buộc lớn về chi phí kết nối, rủi ro thiên tai và yêu cầu quản trị liên tỉnh. Do đó, cần phân tích đầy đủ yếu tố này là cơ sở quan trọng để xây dựng các chính sách liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ phù hợp, nhằm chuyển hóa lợi thế, tiềm năng về điều kiện tự nhiên thành động lực phát triển chung của toàn vùng.

3.3.2. Yếu tố ảnh hưởng từ trình độ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương

Trình độ phát triển kinh tế - xã hội của mỗi địa phương quyết định rất lớn quy mô thị trường nội vùng, năng lực sản xuất-kết nối và vai trò phân công chuyên môn hóa trong không gian kinh tế vùng. Trong vùng Bắc Trung Bộ, các tỉnh đều thuộc nhóm có quy mô kinh tế trung bình so với cả nước, song mức độ phát triển và

tốc độ tăng trưởng giữa các tỉnh có độ chênh lệch nhau khá lớn, tạo nên các thách thức lẫn cơ hội riêng trong hình thành liên kết kinh tế nội vùng. Trong đó:

Quy mô kinh tế và tốc độ tăng trưởng: Năm 2024, trong vùng Bắc Trung Bộ, Thanh Hóa có quy mô kinh tế lớn nhất với GRDP khoảng 318.752 tỷ đồng, xếp thứ 8 trên cả nước; tiếp theo là Nghệ An với tổng GRDP khoảng 216.943 tỷ đồng trong năm 2024, cao hơn so với nhiều tỉnh khác trong khu vực (dù thứ hạng cụ thể có thể khác khi phân chia lại tỉnh thành mới) [44]. Những số liệu này cho thấy Thanh Hóa và Nghệ An là điểm phát triển kinh tế tương đối lớn, đóng vai trò trung tâm phát triển trong vùng xét về tổng sản phẩm kinh tế.

Các nguồn chính thức của địa phương xác nhận mức độ chênh lệch này khá rõ. Năm 2024, quy mô GRDP theo giá hiện hành của Thanh Hóa đạt 318.752 tỷ đồng, đứng thứ 8/63 tỉnh, thành phố; Nghệ An đạt 216.943 tỷ đồng; Hà Tĩnh đạt 112.855 tỷ đồng; Quảng Bình đạt 60.179,5 tỷ đồng; còn Quảng Trị đạt khoảng 53.508 tỷ đồng [34]. Như vậy, quy mô kinh tế của Thanh Hóa xấp xỉ 6 lần Quảng Trị và trên 5 lần Quảng Bình, trong khi Nghệ An cũng lớn khoảng 4 lần Quảng Trị. Chênh lệch này phản ánh sự khác biệt rất lớn về quy mô thị trường, khả năng tích tụ vốn, nguồn thu và sức hấp dẫn đầu tư giữa các tỉnh trong cùng vùng.

Xét về tăng trưởng kinh tế, một số tỉnh còn duy trì tốc độ khá cao so với mặt bằng quốc gia. Năm 2025, Hà Tĩnh ghi nhận tốc độ tăng trưởng GRDP lên tới 8,78%, nằm trong nhóm dẫn đầu cả nước và đứng đầu vùng Bắc Trung Bộ; điều này cho thấy nền kinh tế tỉnh này phục hồi và tăng trưởng vượt trội trong bối cảnh kinh tế chung của Việt Nam có xu hướng chậm lại vào giai đoạn sau đại dịch [84]. Những mức tăng trưởng trên không những phản ánh sức bật kinh tế địa phương mà còn mở ra khả năng thu hút đầu tư, tiền đề cho liên kết với các tỉnh lân cận qua chuỗi cung ứng, thị trường lao động và tiêu thụ hàng hóa.

Tuy nhiên, các tỉnh khác trong vùng như Quảng Bình và Quảng Trị vẫn có quy mô nhỏ hơn nhiều. Mức độ chênh lệch này dẫn tới sự không đồng đều trong đóng góp thị trường và năng lực sản xuất - tiêu thụ nội vùng, làm giảm đồng bộ trong phát triển chuỗi giá trị giữa các tỉnh nếu không có chiến lược phát triển liên vùng mạnh mẽ.

Sự khác biệt không chỉ thể hiện ở quy mô GRDP mà còn ở cấu trúc tăng trưởng. Năm 2024, khu vực nông, lâm nghiệp và thủy sản của Nghệ An chiếm 21,52% GRDP, công nghiệp 31,25% và dịch vụ 43,69%; tại Hà Tĩnh, công nghiệp

và xây dựng chiếm 41,38%, cao hơn rõ rệt tỷ trọng 14,07% của nông, lâm nghiệp và thủy sản; trong khi Quảng Bình có khu vực dịch vụ chiếm tới 50,35% GRDP [91]. Những khác biệt này tạo ra khả năng bổ sung chức năng giữa các địa phương, nhưng cũng đòi hỏi cơ chế phân công vùng rõ hơn để chuyển sự khác biệt cơ cấu thành liên kết đầu vào - đầu ra thực sự.

Quy mô thị trường và lực lượng lao động. Quy mô thị trường - bao gồm dân số, năng lực tiêu dùng và lực lượng lao động - là một trong những nền tảng cơ bản quyết định khả năng hình thành liên kết kinh tế. Thanh Hóa và Nghệ An là hai tỉnh có dân số cao nhất trong vùng, với quy mô lần lượt khoảng 3,76 triệu và 3,47 triệu người (tính đến năm 2024), tạo ra thị trường cho các hoạt động sản xuất, tiêu dùng và dịch vụ. Quy mô dân số lớn hỗ trợ phát triển quy mô thị trường nội vùng, giúp tăng lợi ích quy tụ cho doanh nghiệp, tạo nền tảng cho giao lưu hàng hóa - lao động giữa các tỉnh.

Riêng Nghệ An, niên giám thống kê tỉnh năm 2024 ghi nhận dân số khoảng 3,472 triệu người, đồng thời có 12.766 doanh nghiệp, tương ứng khoảng 3,68 doanh nghiệp/1.000 dân [92]. Số liệu này vừa cho thấy lợi thế của một thị trường dân số lớn, vừa cho thấy mật độ doanh nghiệp vẫn thấp so với quy mô dân cư, qua đó hạn chế khả năng chuyển quy mô thị trường thành mật độ giao dịch và mạng lưới doanh nghiệp tương ứng.

Một lực lượng lao động lớn và ngày càng có bằng cấp là yếu tố thuận lợi cho liên kết kinh tế bởi nó giúp tăng tính liên kết lao động qua biên giới tỉnh (inter-provincial labor mobility), bổ sung vào các chuỗi giá trị gia tăng cao. Tuy nhiên, khả năng hấp thụ lao động có kỹ năng cao còn hạn chế ở một số địa phương do trình độ đào tạo và cơ chế kết nối thị trường lao động chưa mạnh, điều này ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh và thu hút đầu tư công nghiệp - dịch vụ chất lượng cao.

Chênh lệch trình độ phát triển giữa các tỉnh. Mức độ chênh lệch phát triển giữa các tỉnh vùng là một rào cản đáng kể đối với liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ. Cụ thể, Thanh Hóa và Nghệ An có quy mô GRDP lớn hơn nhiều so với Quảng Bình và Quảng Trị, tạo nên một trục phát triển không đồng đều trong vùng. Chênh lệch này thể hiện rõ ở cả quy mô thị trường và năng lực hấp thụ vốn đầu tư - công nghệ. Khi các tỉnh lớn có điều kiện tiếp cận nguồn lực tốt hơn, họ có khuynh hướng mở rộng chuỗi liên kết hướng ra ngoài vùng để tìm kiếm đầu ra và đầu vào hiệu quả hơn, đôi khi làm yếu đi động lực hợp tác với các tỉnh nhỏ hơn nếu không có chính sách điều phối vùng hiệu quả.

Sự chênh lệch này còn thể hiện qua năng lực thu hút đầu tư. Chẳng hạn, năm 2024 Nghệ An thu hút gần 1,75 tỷ USD vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, tăng 8,8% so với năm 2023; lũy kế đến cuối năm 2024 có 169 dự án FDI còn hiệu lực với tổng vốn đăng ký hơn 5,68 tỷ USD [93]. Các tập đoàn điện tử như Foxconn, Goertek, Luxshare, Everwin, Juteng và Sunny đã hình thành một cụm đầu tư công nghệ tương đối rõ tại Nghệ An. Sự tập trung này làm tăng vai trò cực tăng trưởng của Nghệ An, nhưng đồng thời đặt ra yêu cầu về khả năng lan tỏa chuỗi cung ứng sang các tỉnh khác trong vùng.

Tình trạng phát triển không đồng đều giữa địa phương còn thể hiện ở cơ cấu ngành và trình độ công nghiệp hóa. Các tỉnh có quy mô kinh tế lớn hơn thường có cơ cấu ngành công nghiệp - xây dựng và dịch vụ phát triển mạnh hơn, trong khi các tỉnh nhỏ hơn vẫn phụ thuộc khá nhiều vào nông nghiệp - thủy sản. Sự khác biệt này dẫn tới các mô hình phát triển kinh tế khác nhau, làm phức tạp hóa việc thiết kế các chuỗi giá trị xuyên tỉnh và yêu cầu phối hợp liên vùng cao hơn. Nếu không được điều tiết phù hợp bằng thể chế vùng và các cơ chế phân bổ lợi ích liên tỉnh, sự chênh lệch này có thể gây ra cạnh tranh không lành mạnh trong thu hút đầu tư và nhân lực.

Trình độ phát triển xã hội. Ngoài những khác biệt về kinh tế, trình độ phát triển xã hội - như mức thu nhập bình quân, cơ sở hạ tầng xã hội, mức độ đô thị hóa - cũng ảnh hưởng đến tính kết nối nội vùng. Mức thu nhập bình quân và điều kiện sống ở các tỉnh như Hà Tĩnh đã có xu hướng tăng lên trong những năm gần đây; theo dữ liệu thu nhập bình quân tháng năm 2023, người lao động ở Hà Tĩnh có thu nhập trung bình khoảng 7,5 triệu đồng/tháng [120]. Mức thu nhập và tiêu dùng cao hơn tạo sức kéo cho thị trường hàng hóa - dịch vụ, là động lực tăng cường quan hệ kinh tế với các tỉnh lân cận thông qua dòng tiêu dùng và đầu tư dịch vụ.

Dù vậy, tuy đã đạt được những kết quả nhất định trong phát triển kinh tế - xã hội, mức độ đô thị hóa và chất lượng nguồn nhân lực của vùng Bắc Trung Bộ vẫn thấp hơn đáng kể so với mặt bằng chung của cả nước, qua đó tạo ra những rào cản nhất định đối với quá trình liên kết kinh tế nội vùng. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, đến năm 2023, tỷ lệ đô thị hóa của Việt Nam đạt khoảng 41,7%, trong khi vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung chỉ đạt xấp xỉ 37-38%, thấp hơn rõ rệt so với các vùng phát triển như Đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ [68] (GSO, 2023). Mức độ đô thị hóa thấp phản ánh sự hạn chế trong tích tụ dân cư, hạ tầng đô thị và các hoạt động dịch vụ chất lượng cao - những yếu tố then chốt để hình thành các trung tâm đổi mới sáng tạo và không gian kinh tế tri thức.

Cùng với đó, các chỉ tiêu phản ánh trình độ phát triển con người và chất lượng dịch vụ xã hội của vùng cũng cho thấy khoảng cách nhất định so với các vùng động lực. Báo cáo Chỉ số Phát triển Con người cấp tỉnh do Bộ Kế hoạch và Đầu tư phối hợp với UNDP công bố cho thấy, HDI bình quân của vùng Bắc Trung Bộ - Duyên hải miền Trung năm 2023 đạt khoảng 0,77, thấp hơn so với vùng đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ [20]. Đặc biệt, các thành phần về giáo dục, đào tạo kỹ năng và khả năng tiếp cận dịch vụ xã hội chất lượng cao của nhiều địa phương trong vùng còn hạn chế, làm suy giảm năng lực cung ứng lao động có trình độ và các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp có giá trị gia tăng lớn. Điều này phần nào hạn chế khả năng hình thành các cụm đổi mới sáng tạo và hoạt động dịch vụ có giá trị cao, khiến liên kết kinh tế nội vùng vẫn chủ yếu dựa vào các ngành truyền thống.

Vì vậy, trình độ phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương vùng Bắc Trung Bộ vừa tạo nền tảng cho liên kết kinh tế hợp lực, vừa đặt ra rào cản nếu chênh lệch phát triển quá lớn. Cụ thể, sự hiện diện của một vài địa phương có quy mô kinh tế và lực lượng lao động lớn tạo ra “điểm hấp dẫn” trong vùng, có thể là đầu mối cho các chuỗi giá trị liên tỉnh. Tuy nhiên, chênh lệch đáng kể về trình độ phát triển giữa các tỉnh khiến việc phân công và phối hợp trong vùng không tự nhiên diễn ra, mà cần sự can thiệp của chính sách điều phối vùng để điều tiết lợi ích, hỗ trợ liên kết lao động, vốn và sản xuất.

Trong bối cảnh đó, đánh giá định tính trình độ phát triển kinh tế - xã hội không chỉ dừng ở mức so sánh tổng quan, mà cần nhấn mạnh vào khả năng bổ sung lẫn nhau giữa các tỉnh về lợi thế ngành, quy mô thị trường và cấu trúc lao động, từ đó xây dựng chính sách liên kết phù hợp, giúp vùng Bắc Trung Bộ hình thành chuỗi giá trị nội vùng hiệu quả và phát triển bền vững.

3.3.3. Yếu tố ảnh hưởng từ nguồn nhân lực và chất lượng lao động

Nguồn nhân lực và chất lượng lao động là nhân tố quyết định khả năng tham gia, duy trì và nâng cấp các chuỗi liên kết kinh tế vùng, đặc biệt trong bối cảnh các liên kết ngày càng gắn với chuyên môn hóa sản xuất, phân công lao động theo không gian và yêu cầu về kỹ năng ngày càng cao. Đối với vùng Bắc Trung Bộ, đặc điểm nổi bật của yếu tố này là quy mô lao động dồi dào nhưng chất lượng còn hạn chế, phân bố không đồng đều giữa các địa phương, và xu hướng dịch chuyển lao động mạnh ra ngoài vùng. Những đặc điểm này vừa tạo tiềm năng, vừa đặt ra những rào cản đáng kể đối với liên kết kinh tế nội vùng.

Quy mô và cơ cấu lực lượng lao động. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, Bắc Trung Bộ là một trong những vùng có quy mô dân số và lực lượng lao động lớn, trong đó Thanh Hóa và Nghệ An nằm trong nhóm các tỉnh đông dân nhất cả nước. Năm 2023, Thanh Hóa có dân số trên 3,7 triệu người, Nghệ An khoảng 3,4 triệu người, tạo ra nguồn cung lao động dồi dào cho cả vùng và cho các địa phương lân cận. Quy mô lao động lớn là điều kiện quan trọng để hình thành thị trường lao động liên tỉnh, hỗ trợ các ngành sử dụng nhiều lao động như công nghiệp chế biến, xây dựng, logistics và dịch vụ [68].

Xét trên không gian rộng hơn của vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ, năm 2023 lực lượng lao động chiếm khoảng 56,2% dân số vùng. Tuy nhiên, tỷ lệ lao động đã qua đào tạo mới đạt khoảng 23,2%, thấp hơn mức bình quân 26,5% của cả nước [3]. Hai con số này cho thấy nghịch lý khá rõ: vùng có lợi thế về quy mô nguồn lao động nhưng lợi thế về chất lượng và trình độ đào tạo chưa tương xứng.

Tuy nhiên, cơ cấu lao động của vùng vẫn còn tỷ trọng cao trong nông nghiệp và khu vực phi chính thức, đặc biệt tại các tỉnh Quảng Bình và Quảng Trị. Theo báo cáo Lao động, việc làm năm 2023 của Tổng cục Thống kê, tỷ lệ lao động làm việc trong nông, lâm, thủy sản tại các tỉnh Bắc Trung Bộ cao hơn mức trung bình cả nước, phản ánh trình độ chuyển dịch cơ cấu lao động còn chậm [67]. Điều này hạn chế khả năng hình thành các chuỗi giá trị liên vùng trong các ngành công nghiệp và dịch vụ có giá trị gia tăng cao, vốn đòi hỏi lực lượng lao động có kỹ năng và tính ổn định cao.

Trường hợp Nghệ An minh họa tương đối rõ vấn đề này. Năm 2023, tỉnh có lực lượng lao động khoảng 1,626 triệu người nhưng lao động khu vực thành thị chỉ chiếm khoảng 15,58%; mặc dù tỉnh có 6 trường đại học, 10 trường cao đẳng, 13 trường trung cấp và mạng lưới cơ sở giáo dục nghề nghiệp khá rộng, phân bố lao động vẫn tập trung lớn ở nông thôn. Điều này cho thấy việc có quy mô đào tạo lớn chưa tự động chuyển thành khả năng tập trung lao động kỹ năng tại các cụm sản xuất, dịch vụ và đô thị [94].

Trình độ kỹ năng và chất lượng lao động. Chất lượng lao động là yếu tố then chốt quyết định chiều sâu của liên kết kinh tế vùng. Dữ liệu điều tra lao động cho thấy tỷ lệ lao động đã qua đào tạo có bằng, chứng chỉ ở Bắc Trung Bộ vẫn thấp hơn mức trung bình cả nước, đặc biệt tại các tỉnh Quảng Bình và Quảng Trị. Trong khi các địa phương có khu kinh tế, khu công nghiệp lớn như Thanh Hóa và Hà Tĩnh đã cải thiện đáng kể công tác đào tạo nghề gắn với nhu cầu doanh nghiệp, thì sự lan tỏa về kỹ năng và chuẩn nghề nghiệp trong toàn vùng còn hạn chế.

Khoảng cách 3,3 điểm phần trăm giữa tỷ lệ lao động qua đào tạo của toàn vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ (23,2%) với bình quân cả nước (26,5%) năm 2023 là một chỉ báo định lượng trực tiếp về hạn chế này [3]. Quan trọng hơn, trong điều kiện các dự án FDI mới tại Nghệ An, Thanh Hóa và Hà Tĩnh ngày càng tập trung vào điện tử, công nghiệp chế biến - chế tạo và dịch vụ kỹ thuật, khoảng cách kỹ năng có thể trở thành nút thắt trong việc hình thành mạng lưới nhà cung ứng và thị trường lao động liên tỉnh.

Theo Ngân hàng Thế giới, chất lượng nguồn nhân lực là một trong những yếu tố quyết định khả năng tham gia và nâng cấp trong chuỗi giá trị, đặc biệt đối với các vùng đang phát triển. Báo cáo về phát triển nguồn nhân lực của Việt Nam chỉ ra rằng sự thiếu hụt lao động kỹ năng trung bình và kỹ năng cao là rào cản lớn đối với liên kết sản xuất theo chuỗi và thu hút đầu tư công nghiệp chế biến, công nghiệp hỗ trợ [258].

Trong bối cảnh đó, các tỉnh Bắc Trung Bộ có xu hướng tham gia chuỗi giá trị ở các công đoạn có hàm lượng kỹ năng thấp, khiến liên kết kinh tế nội vùng khó phát triển theo chiều sâu và khó hình thành các cụm ngành có tính cạnh tranh cao.

Dịch chuyển lao động và liên kết thị trường lao động vùng. Một đặc điểm nổi bật khác của nguồn nhân lực Bắc Trung Bộ là xu hướng dịch chuyển lao động mạnh ra ngoài vùng, đặc biệt là lao động trẻ và lao động có trình độ. Theo Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội, Bắc Trung Bộ là một trong những vùng có tỷ lệ lao động di cư liên vùng cao, với dòng dịch chuyển chủ yếu hướng tới vùng Đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ [21].

Nhận định về xu hướng di cư ra ngoài vùng cũng phù hợp với các nghiên cứu tổng hợp về phát triển xã hội vùng, trong đó chỉ ra rằng phần lớn địa phương miền Trung chưa hình thành được các đô thị và thị trường lao động đủ sức giữ lại toàn bộ nguồn lao động trẻ, trong khi các trung tâm lớn ở phía Bắc và phía Nam tiếp tục có sức hút cao hơn về tiền lương và cơ hội việc làm. Điều này làm cho bài toán liên kết thị trường lao động nội vùng không chỉ là vấn đề đào tạo mà còn là khả năng tạo việc làm có năng suất và thu nhập đủ hấp dẫn.

Xu hướng này có hai tác động trái chiều đối với liên kết kinh tế vùng. Một mặt, nó giúp giảm áp lực việc làm tại chỗ và tạo ra nguồn thu nhập chuyển về địa phương. Mặt khác, việc thất thoát lao động trẻ và lao động có kỹ năng làm suy giảm khả năng hình thành thị trường lao động liên tỉnh ổn định trong nội vùng, hạn chế khả năng phát triển các cụm sản xuất và dịch vụ quy mô lớn có tính liên kết cao. Khi doanh nghiệp khó tiếp cận nguồn lao động kỹ năng ngay trong vùng, họ có xu hướng tìm kiếm liên kết ngoài vùng hoặc thu hẹp quy mô đầu tư.

Nguồn nhân lực và khả năng hình thành liên kết kinh tế vùng. Tổng hợp các phân tích trên cho thấy, nguồn nhân lực Bắc Trung Bộ có lợi thế về quy mô nhưng hạn chế về chất lượng và tính gắn kết nội vùng. Quy mô lao động lớn tạo tiềm năng cho liên kết kinh tế theo chiều rộng, song chất lượng lao động chưa cao và xu hướng dịch chuyển mạnh ra ngoài vùng làm suy giảm khả năng hình thành các liên kết theo chiều sâu. Điều này khiến liên kết kinh tế vùng chủ yếu dựa trên các ngành sử dụng nhiều lao động phổ thông, trong khi các chuỗi giá trị có hàm lượng công nghệ và tri thức cao khó phát triển bền vững trong nội vùng.

Do đó, trong đánh giá định tính về liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, yếu tố nguồn nhân lực cần được xem là một nút thắt cấu trúc. Việc nâng cao chất lượng lao động, tăng cường kết nối thị trường lao động liên tỉnh và gắn đào tạo nghề với nhu cầu phát triển chuỗi giá trị vùng là điều kiện then chốt để chuyển hóa tiềm năng lao động thành động lực thúc đẩy liên kết kinh tế thực chất và lâu dài.

3.3.4. Yếu tố ảnh hưởng từ trình độ khoa học, công nghệ và chuyển đổi số

Trình độ khoa học công nghệ và mức độ chuyển đổi số ngày càng trở thành nhân tố quan trọng quyết định chiều sâu, phạm vi và hiệu quả của liên kết kinh tế vùng. Trong bối cảnh kinh tế số và công nghiệp dựa trên tri thức phát triển mạnh, khoa học công nghệ và chuyển đổi số không chỉ nâng cao năng suất và khả năng cạnh tranh của từng địa phương, mà còn tạo nền tảng kỹ thuật cho việc kết nối các chủ thể kinh tế theo không gian vùng, thông qua chia sẻ dữ liệu, tích hợp chuỗi cung ứng và phối hợp sản xuất - dịch vụ theo thời gian thực. Đối với vùng Bắc Trung Bộ, đây vừa là lĩnh vực tiềm năng, vừa là một trong những điểm nghẽn lớn đối với liên kết kinh tế nội vùng.

Xét trên bình diện quốc gia, năng lực khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo của các tỉnh Bắc Trung Bộ nhìn chung còn ở mức trung bình thấp. Theo Bộ Khoa học và Công nghệ, số lượng tổ chức nghiên cứu, doanh nghiệp khoa học công nghệ và hoạt động đổi mới sáng tạo tập trung chủ yếu tại các vùng kinh tế phát triển hơn như Đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ. Các tỉnh Bắc Trung Bộ, dù đã có những nỗ lực nhất định trong xây dựng hệ sinh thái đổi mới sáng tạo, song vẫn thiếu các trung tâm nghiên cứu mạnh, các doanh nghiệp dẫn dắt công nghệ và mạng lưới liên kết viện - trường - doanh nghiệp có quy mô vùng.

Sự hạn chế về năng lực khoa học công nghệ khiến các doanh nghiệp trong vùng chủ yếu áp dụng công nghệ ở mức trung bình, tham gia vào các công đoạn có giá trị gia tăng thấp trong chuỗi giá trị. Điều này không chỉ làm giảm khả năng cạnh

tranh của từng địa phương, mà còn hạn chế khả năng hình thành các chuỗi liên kết nội vùng dựa trên chuyên môn hóa công nghệ và đổi mới sáng tạo.

Chuyển đổi số là một trong những động lực mới thúc đẩy liên kết kinh tế vùng thông qua giảm chi phí giao dịch, tăng tính minh bạch và mở rộng khả năng kết nối giữa các địa phương. Theo Bộ Thông tin và Truyền thông, chỉ số chuyển đổi số cấp tỉnh cho thấy các tỉnh Bắc Trung Bộ có sự cải thiện rõ rệt trong những năm gần đây, song vẫn tồn tại khoảng cách đáng kể so với nhóm địa phương dẫn đầu cả nước. Một số tỉnh như Thanh Hóa và Nghệ An đạt kết quả khá trong phát triển chính quyền số và hạ tầng số, trong khi các tỉnh như Quảng Bình và Quảng Trị vẫn gặp nhiều khó khăn về nguồn lực và năng lực triển khai [22].

Chỉ số chuyển đổi số cấp tỉnh năm 2023 cho phép lượng hóa khá rõ sự phân hóa này. Thanh Hóa đạt 0,7314 điểm, xếp thứ 11/63 tỉnh, thành phố; Hà Tĩnh đạt 0,6993 điểm, xếp thứ 25; Nghệ An đạt 0,6619 điểm, xếp thứ 42; Quảng Bình đạt 0,6570 điểm, xếp thứ 46; Quảng Trị đạt 0,5488 điểm, xếp thứ 61/63. Như vậy, giữa địa phương đứng cao nhất và thấp nhất trong năm tỉnh có khoảng cách tới 50 bậc trên bảng xếp hạng. Số liệu này cho thấy nhận định về sự chênh lệch chuyển đổi số nội vùng có cơ sở rõ ràng; đồng thời, câu nhận định Nghệ An thuộc nhóm đạt kết quả khá nên được điều chỉnh, bởi xét theo chỉ số tổng hợp năm 2023 Nghệ An chỉ đứng thứ 42/63 [23].

Sự chênh lệch về mức độ chuyển đổi số giữa các địa phương trong vùng làm giảm khả năng liên thông dữ liệu, phối hợp quản lý và cung cấp dịch vụ công theo không gian vùng. Khi các nền tảng số và tiêu chuẩn dữ liệu chưa được kết nối đồng bộ, liên kết kinh tế nội vùng khó có thể vận hành hiệu quả, đặc biệt trong các lĩnh vực logistics, du lịch, thương mại điện tử và quản lý chuỗi cung ứng.

Khoảng cách nói trên có ý nghĩa trực tiếp đối với liên kết vùng. Một hệ thống logistics số, dữ liệu doanh nghiệp hoặc nền tảng thương mại liên tỉnh chỉ có thể vận hành hiệu quả khi các địa phương có trình độ số và khả năng kết nối tương đối tương thích. Trong trường hợp Thanh Hóa đứng thứ 11 nhưng Quảng Trị đứng thứ 61, sự khác biệt về năng lực số có thể trở thành một dạng “điểm nghẽn hạ tầng mềm”, tương tự như sự không đồng bộ của mạng lưới giao thông vật chất. Vì vậy, chuyển đổi số cần được xem không chỉ là năng lực riêng của từng tỉnh mà còn là một điều kiện của liên kết kinh tế vùng.

Ở cấp độ doanh nghiệp, chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ có vai trò quan trọng trong việc mở rộng liên kết kinh tế theo chiều sâu. Tuy nhiên, theo khảo

sát của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, phần lớn doanh nghiệp nhỏ và vừa tại các tỉnh Bắc Trung Bộ vẫn đang ở giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi số, với mức độ ứng dụng công nghệ thông tin và nền tảng số còn hạn chế. Các rào cản chính bao gồm thiếu vốn đầu tư, thiếu nhân lực công nghệ thông tin và hạn chế về nhận thức quản trị [74].

Việc doanh nghiệp chưa tận dụng hiệu quả các công nghệ số làm hạn chế khả năng kết nối giữa các khâu sản xuất - phân phối - tiêu dùng trong nội vùng, đồng thời làm giảm khả năng tham gia vào các chuỗi giá trị liên vùng và toàn cầu. Trong bối cảnh đó, liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ khó phát triển theo mô hình mạng lưới, mà chủ yếu dừng ở các quan hệ giao dịch truyền thống, thiếu chiều sâu công nghệ.

Tổng hợp các phân tích trên cho thấy, trình độ khoa học công nghệ và chuyển đổi số có ảnh hưởng mang tính cấu trúc đối với liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ. Mức độ phát triển khoa học công nghệ còn hạn chế, cùng với sự chênh lệch về chuyển đổi số giữa các địa phương và doanh nghiệp, làm suy giảm khả năng hình thành các liên kết kinh tế dựa trên tri thức, dữ liệu và đổi mới sáng tạo. Ngược lại, nếu được đầu tư và điều phối hiệu quả ở quy mô vùng, khoa học công nghệ và chuyển đổi số có thể trở thành chất xúc tác mạnh mẽ, giúp vượt qua các rào cản không gian, tăng cường phối hợp liên tỉnh và thúc đẩy phát triển các chuỗi giá trị nội vùng có giá trị gia tăng cao.

Do đó, trong đánh giá định tính về liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, yếu tố khoa học công nghệ và chuyển đổi số cần được xem là một trong những điều kiện then chốt để chuyển hóa liên kết theo chiều rộng sang liên kết theo chiều sâu. Việc nâng cao năng lực khoa học công nghệ, thu hẹp khoảng cách chuyển đổi số giữa các địa phương và hỗ trợ doanh nghiệp ứng dụng công nghệ là nền tảng quan trọng để tăng cường liên kết kinh tế vùng trong giai đoạn phát triển mới.

3.3.5. Yếu tố ảnh hưởng từ bối cảnh hội nhập và liên kết ngoại vùng

Bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và mở rộng liên kết ngoại vùng là một trong những yếu tố quan trọng định hình động lực và cấu trúc liên kết kinh tế của vùng Bắc Trung Bộ. Trong điều kiện Việt Nam hội nhập ngày càng sâu rộng vào kinh tế khu vực và toàn cầu, các địa phương vùng Bắc Trung Bộ không chỉ chịu tác động từ môi trường nội vùng mà còn ngày càng gắn chặt với các vùng kinh tế lớn trong nước, các hành lang kinh tế xuyên quốc gia và các chuỗi giá trị toàn cầu. Yếu tố này vừa mở ra cơ hội mở rộng không gian phát triển, vừa tạo ra những thách thức không nhỏ đối với việc củng cố liên kết kinh tế nội vùng.

Việt Nam hiện tham gia nhiều hiệp định thương mại tự do thế hệ mới (*trong đó có CPTPP, EVFTA và RCEP*) đã tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương mở rộng thị trường xuất khẩu và thu hút đầu tư nước ngoài. Theo Bộ Công Thương, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam giai đoạn 2016-2023 tăng trưởng mạnh, đặc biệt tại các địa phương có khu công nghiệp, khu kinh tế ven biển và hạ tầng cảng biển.

Trong bối cảnh đó, một số tỉnh Bắc Trung Bộ như Thanh Hóa và Hà Tĩnh, với sự hiện diện của các khu kinh tế lớn và các dự án công nghiệp quy mô lớn, đã tham gia trực tiếp vào các chuỗi giá trị toàn cầu thông qua xuất khẩu sản phẩm công nghiệp và thu hút vốn đầu tư nước ngoài. Hội nhập quốc tế giúp mở rộng đầu ra cho sản xuất trong vùng, tạo động lực tăng trưởng và góp phần nâng cao trình độ công nghệ, quản trị. Tuy nhiên, do mức độ hội nhập của các tỉnh trong vùng không đồng đều, lợi ích từ hội nhập quốc tế có xu hướng tập trung vào một số địa phương, trong khi các tỉnh còn lại tham gia ở mức độ hạn chế.

Liên kết ngoại vùng trong nước và sự cạnh tranh thu hút nguồn lực. Song song với hội nhập quốc tế, liên kết ngoại vùng trong nước cũng ngày càng gia tăng. Bắc Trung Bộ có vị trí tiếp giáp với vùng Đồng bằng sông Hồng ở phía Bắc và kết nối với các vùng kinh tế trọng điểm ở phía Nam thông qua trục giao thông Bắc - Nam. Điều này tạo điều kiện để các địa phương trong vùng tiếp cận các thị trường lớn, trung tâm tài chính và công nghiệp phát triển hơn. Theo các phân tích của OECD, liên kết vùng mở rộng có thể giúp các vùng kém phát triển hơn tận dụng hiệu ứng lan tỏa về công nghệ, vốn và kỹ năng từ các vùng lõi tăng trưởng [195].

Tuy nhiên, thực tiễn cũng cho thấy liên kết ngoại vùng mạnh có thể làm gia tăng cạnh tranh giữa các địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ trong thu hút đầu tư, lao động có kỹ năng và nguồn lực công. Khi các tỉnh phải cạnh tranh trực tiếp với các vùng phát triển hơn, nguy cơ phân tán nguồn lực và làm suy yếu động lực hợp tác nội vùng trở nên rõ nét hơn, đặc biệt trong bối cảnh thiếu cơ chế điều phối vùng hiệu quả.

Hành lang kinh tế và kết nối xuyên biên giới. Bắc Trung Bộ có vị trí chiến lược trong các hành lang kinh tế khu vực, đặc biệt là các tuyến kết nối với Lào và khu vực Tiểu vùng sông Mekong mở rộng. Các cửa khẩu quốc tế như Lao Bảo đóng vai trò là cửa ngõ giao thương quan trọng, tạo điều kiện cho phát triển thương mại biên giới và dịch vụ logistics. Ngân hàng Phát triển châu Á nhấn mạnh rằng các hành lang kinh tế xuyên biên giới có thể trở thành động lực thúc đẩy tăng trưởng vùng nếu được tích hợp với quy hoạch phát triển công nghiệp, logistics và đô thị [103].

Lợi thế hành lang của Bắc Trung Bộ đã được phản ánh trong định hướng quy hoạch quốc gia và vùng, với các tuyến kết nối từ cửa khẩu phía Tây qua các trung tâm kinh tế tới các cảng biển phía Đông. Đặc biệt, trục qua Cầu Treo - Vũng Áng và tuyến qua Lao Bảo - Đông Hà có ý nghĩa vượt ra ngoài phạm vi một tỉnh, vì kết nối các địa phương của Lào và hành lang Đông - Tây của Tiểu vùng Mê Công với hệ thống cảng biển miền Trung. Việc hình thành Hội đồng điều phối vùng năm 2023 và phê duyệt Quy hoạch vùng năm 2024 tạo thêm khuôn khổ thể chế để phối hợp các tuyến liên kết này theo không gian vùng thay vì từng địa phương riêng lẻ [63].

Tuy nhiên, trong thực tế, việc khai thác lợi thế hành lang kinh tế ở Bắc Trung Bộ vẫn còn hạn chế. Liên kết giữa các hoạt động thương mại biên giới với sản xuất và dịch vụ trong nội vùng chưa chặt chẽ, khiến lợi ích từ liên kết xuyên biên giới chưa lan tỏa mạnh đến toàn vùng. Điều này cho thấy hội nhập và liên kết ngoại vùng chỉ thực sự đóng góp tích cực cho liên kết kinh tế vùng khi được gắn với chiến lược phát triển chuỗi giá trị nội vùng rõ ràng.

Tác động tổng hợp đến liên kết kinh tế nội vùng. Tổng hợp các phân tích trên cho thấy, bối cảnh hội nhập và liên kết ngoại vùng tạo ra tác động hai mặt đối với liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ. Một mặt, hội nhập mở rộng không gian thị trường, thu hút đầu tư và tạo điều kiện cho các địa phương tham gia sâu hơn vào các chuỗi giá trị quốc gia và toàn cầu. Mặt khác, nếu thiếu cơ chế điều phối và phân công vai trò phát triển rõ ràng trong vùng, liên kết ngoại vùng có thể làm gia tăng cạnh tranh cục bộ, phân tán nguồn lực và làm suy yếu động lực liên kết nội vùng.

Do đó, trong đánh giá định tính về liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, bối cảnh hội nhập và liên kết ngoại vùng cần được nhìn nhận như một yếu tố điều kiện, không tự động tạo ra liên kết nội vùng, mà đòi hỏi sự chủ động của chính sách vùng trong việc định hướng hội nhập theo hướng bổ trợ, gắn kết và lan tỏa. Chỉ khi các địa phương phối hợp để khai thác hội nhập và liên kết ngoại vùng như một công cụ phục vụ mục tiêu phát triển chung của vùng, yếu tố này mới thực sự trở thành động lực thúc đẩy liên kết kinh tế vùng một cách bền vững.

3.3.6. Yếu tố ảnh hưởng từ thể chế - chính sách và cơ chế điều phối vùng, kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics, doanh nghiệp và mức độ phát triển, tham gia vào chuỗi giá trị

Nhóm các yếu tố (i) thể chế - chính sách và cơ chế điều phối vùng; (ii) kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics, (iii) doanh nghiệp và mức độ phát triển chuỗi giá

trị, cũng đồng thời là các trụ cột chính được đánh giá trong phân tích thực trạng liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ.

Ảnh hưởng của thể chế - chính sách và cơ chế điều phối vùng. Phân tích cho thấy thể chế - chính sách và cơ chế điều phối vùng là trụ cột có ảnh hưởng mang tính quyết định đối với mức độ hình thành và vận hành liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ. Mặc dù các địa phương đều chịu sự chi phối của khung thể chế quốc gia thống nhất, song việc thiếu một cơ chế điều phối vùng đủ mạnh, có thẩm quyền và nguồn lực rõ ràng, đã làm cho liên kết kinh tế chủ yếu diễn ra theo hướng tự phát và phụ thuộc vào sáng kiến riêng lẻ của từng địa phương. Sự phân mảnh trong hoạch định và thực thi chính sách, cùng với cạnh tranh cục bộ trong thu hút đầu tư và phân bổ nguồn lực, làm suy giảm động lực hợp tác và hạn chế khả năng hình thành các chiến lược phát triển chung của vùng. Do đó, thể chế và cơ chế điều phối vùng không chỉ là điều kiện hỗ trợ, mà là yếu tố nền tảng quyết định tính thực chất và bền vững của liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ.

Diễn biến thể chế trong những năm gần đây cung cấp bằng chứng khá rõ cho nhận định này. Trước tháng 7/2023, vùng chưa có Hội đồng điều phối theo mô hình hiện nay; ngày 11/7/2023, Thủ tướng Chính phủ mới ban hành Quyết định số 824/QĐ-TTg thành lập Hội đồng điều phối vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ. Đến ngày 4/5/2024, Quy hoạch vùng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 mới được phê duyệt tại Quyết định số 376/QĐ-TTg; ngày 29/10/2024 tiếp tục ban hành Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tại Quyết định số 1281/QĐ-TTg. Như vậy, phần lớn thời kỳ nghiên cứu 2010-2022 diễn ra khi khuôn khổ điều phối và quy hoạch tích hợp cấp vùng chưa hoàn thiện như hiện nay. Đây là một căn cứ thể chế quan trọng lý giải vì sao nhiều hoạt động liên kết trước đó chủ yếu dựa trên hợp tác song phương hoặc sáng kiến của từng tỉnh.

Các đánh giá nghiên cứu về vùng cũng cho thấy tư duy phát triển còn chịu ảnh hưởng khá mạnh của địa giới hành chính. Trong nhiều lĩnh vực, các địa phương cùng ưu tiên những ngành tương tự như du lịch biển, dịch vụ cảng biển, năng lượng và phát triển đô thị, trong khi liên kết giữa các địa phương chưa đạt mức tương xứng với yêu cầu phân công chức năng vùng. Điều này củng cố nhận định rằng khi thiếu cơ chế điều phối đủ mạnh, sự tương đồng về lợi thế có thể chuyển thành cạnh tranh nội vùng thay vì bổ trợ lẫn nhau [3].

Ảnh hưởng của kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics. Kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics giữ vai trò điều kiện vật chất trực tiếp bảo đảm cho các liên kết kinh tế vùng được hiện thực hóa trong không gian. Thực tiễn cho thấy, mặc dù hạ tầng

trục dọc Bắc - Nam đã được cải thiện, song hạ tầng kết nối ngang, kết nối liên tỉnh và hệ thống logistics quy mô vùng vẫn còn nhiều hạn chế, làm gia tăng chi phí giao dịch và cản trở sự lưu thông hiệu quả của hàng hóa, lao động và vốn giữa các địa phương. Hạn chế về hạ tầng và logistics khiến các lợi thế bổ trợ giữa các tỉnh khó được chuyển hóa thành các chuỗi liên kết sản xuất - dịch vụ ổn định, đồng thời làm suy yếu hiệu ứng lan tỏa không gian của các cực tăng trưởng trong vùng. Vì vậy, kết cấu hạ tầng và logistics có ảnh hưởng trực tiếp đến cường độ, phạm vi và hiệu quả của liên kết kinh tế vùng, đặc biệt trong bối cảnh Bắc Trung Bộ có điều kiện tự nhiên phức tạp và chi phí kết nối cao.

Đánh giá thực tiễn năm 2024 đối với vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ cũng cho rằng kết cấu hạ tầng đã được cải thiện nhưng vẫn thiếu đồng bộ và chất lượng kết nối còn là điểm nghẽn. Trong khi quốc lộ 1, đường Hồ Chí Minh và cao tốc Bắc - Nam tăng mạnh khả năng kết nối dọc, các tuyến ngang từ miền Tây, cửa khẩu đến cảng biển và các tuyến kết nối trực tiếp giữa trung tâm sản xuất với đầu mối logistics vẫn cần tiếp tục hoàn thiện. Điều này cho thấy khoảng cách giữa “có hạ tầng” và “hình thành mạng lưới hạ tầng - logistics liên vùng” vẫn còn đáng kể.

Mặt khác, phân bố không gian kinh tế của vùng vẫn tập trung nhiều ở dải phía Đông ven biển, trong khi các địa bàn phía Tây có mức độ đô thị hóa, mật độ doanh nghiệp và hạ tầng thấp hơn. Vì vậy, các hành lang Đông - Tây có vai trò không chỉ rút ngắn khoảng cách vận tải mà còn quyết định mức độ mà khu vực miền núi, cửa khẩu có thể tham gia vào mạng lưới sản xuất và dịch vụ của các cực kinh tế ven biển.

Ảnh hưởng của doanh nghiệp và mức độ phát triển, tham gia vào chuỗi giá trị. Doanh nghiệp và mức độ phát triển chuỗi giá trị là trụ cột quyết định tính thực chất của liên kết kinh tế vùng. Phân tích cho thấy, mặc dù khu vực doanh nghiệp Bắc Trung Bộ ngày càng phát triển về số lượng, song phần lớn vẫn là doanh nghiệp nhỏ và vừa, năng lực công nghệ và quản trị còn hạn chế, trong khi thiếu vắng các doanh nghiệp đầu tàu có khả năng dẫn dắt và kết nối chuỗi giá trị liên tỉnh. Các mối liên kết doanh nghiệp theo chiều ngang và chiều dọc còn lỏng lẻo, chủ yếu dựa trên quan hệ giao dịch ngắn hạn, chưa hình thành được các chuỗi cung ứng nội vùng ổn định. Điều này khiến liên kết kinh tế vùng khó phát triển theo chiều sâu và khó tạo ra giá trị gia tăng cao. Do đó, doanh nghiệp và chuỗi giá trị không chỉ phản ánh kết quả của liên kết vùng, mà còn là yếu tố trung tâm quyết định việc liên kết có đi vào thực chất hay không.

Một minh chứng về hạn chế quy mô doanh nghiệp có thể thấy tại Nghệ An - một trong hai nền kinh tế lớn nhất vùng. Năm 2024, Nghệ An có 12.766 doanh nghiệp, tương ứng khoảng 3,68 doanh nghiệp/1.000 dân, trong khi báo cáo của tỉnh cho biết mức bình quân cả nước khoảng 8-9 doanh nghiệp/1.000 dân [92]. Nếu ngay tại một cực kinh tế lớn của vùng mật độ doanh nghiệp vẫn thấp hơn đáng kể bình quân quốc gia, khả năng hình thành mạng lưới nhà cung ứng dày đặc và các chuỗi doanh nghiệp liên tỉnh cũng bị hạn chế.

Tổng hợp ba trụ cột cho thấy, liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ chịu tác động đồng thời của thể chế điều phối, điều kiện hạ tầng - logistics và năng lực doanh nghiệp - chuỗi giá trị, trong đó thể chế vùng đóng vai trò dẫn dắt, hạ tầng và logistics là điều kiện bảo đảm, còn doanh nghiệp là chủ thể thực thi và hiện thực hóa liên kết. Sự thiếu đồng bộ giữa ba trụ cột này là nguyên nhân cốt lõi khiến liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ thời gian qua chưa phát huy đầy đủ tiềm năng, đồng thời cũng chỉ ra hướng tiếp cận chính sách cần tập trung vào tăng cường tính liên thông và hỗ trợ giữa các trụ cột để thúc đẩy liên kết kinh tế vùng theo hướng thực chất và bền vững hơn trong giai đoạn tới.

3.4. THÀNH TỰU VÀ HẠN CHẾ CỦA LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ

Trong giai đoạn 2010-2024, vùng Bắc Trung Bộ đã có đạt được những kết quả nhất định trong hợp tác, liên kết phát triển kinh tế, nhất là ở ba trụ cột: (i) Liên kết thể chế - chính sách, (ii) Liên kết hạ tầng - logistics, (iii) Liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị. Các hình thức liên kết này không chỉ giúp giảm chi phí giao dịch và tối ưu hóa quy mô sản xuất, mà còn tạo hiệu ứng lan tỏa về khoa học - công nghệ, lao động, vốn và thị trường. Trong thời gian qua, liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ đã có những kết quả nổi bật như sau:

3.4.1. Thành tựu

Nhìn chung, trong hơn một thập kỷ qua (2010-2024), thực trạng liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ đã đạt được nhiều kết quả tích cực, từng bước hình thành không gian phát triển vùng tương đối thống nhất. Các thành tựu nổi bật thể hiện trên ba trụ cột là: liên kết thể chế - chính sách, liên kết hạ tầng - logistics, và liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị.

Thứ nhất, khung thể chế, chính sách và định hướng liên kết kinh tế vùng từng bước được thiết lập và hoàn thiện, phản ánh sự chuyển biến trong tư duy phát

triển từ tiếp cận đơn ngành, đơn địa phương sang tiếp cận không gian và liên vùng đặt trong khuôn khổ thể chế và định hướng phát triển chung. Trong đó, Trung ương đã ban hành nhiều chủ trương, chiến lược và quy hoạch quan trọng liên quan trực tiếp đến vùng Bắc Trung Bộ, trong đó nhấn mạnh vai trò của liên kết kinh tế vùng trong phát triển kết cấu hạ tầng, các khu kinh tế ven biển và các hành lang kinh tế Đông - Tây gắn với hội nhập khu vực. Trên cơ sở đó, các địa phương trong vùng đã từng bước đưa nội dung hợp tác liên tỉnh, liên vùng vào các quy hoạch tỉnh, chương trình phát triển kinh tế - xã hội trung hạn và các đề án chuyên ngành. Sự lồng ghép này, dù còn mang tính định hướng và chưa có cơ chế ràng buộc mạnh, đã góp phần hình thành nhận thức chung về lợi ích của liên kết vùng, tạo tiền đề cho việc giảm dần tư duy phát triển cục bộ theo địa giới hành chính.

Việc Bộ Chính trị khóa XIII ban hành Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 về phát triển vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ đã tạo khuôn khổ pháp lý quan trọng cho việc hình thành Hội đồng điều phối vùng Bắc Trung Bộ (năm 2023), đây là một bước tiến lớn trong mô hình quản trị phát triển vùng. Cơ quan này giúp điều phối các quy hoạch, đầu tư công, kết nối hạ tầng và xúc tiến đầu tư liên vùng, đồng thời tạo cơ chế phối hợp giữa các tỉnh và Trung ương.

Đồng thời, trong giai đoạn gần đây, liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ không còn diễn ra hoàn toàn tự phát mà từng bước được đặt trong các chủ trương, quy hoạch và chiến lược phát triển ở cấp Trung ương và địa phương. Việc ban hành Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, cùng với hệ thống quy hoạch tỉnh của năm địa phương trong vùng, đã góp phần hình thành một không gian định hướng phát triển tương đối thống nhất về cấu trúc kinh tế, tổ chức không gian và các trục động lực liên vùng. Tính đến năm 2024, 100% các tỉnh trong vùng đã ban hành quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn 2050 có tích hợp yếu tố liên kết vùng, thể hiện sự nhất quán về chiến lược phát triển không gian kinh tế (*thông tin xem thêm ở phụ lục 4 kèm theo*).

(1) Hội đồng điều phối vùng đã phát huy vai trò là đầu mối điều phối các hoạt động liên kết vùng, giải quyết các vấn đề chung của vùng. Hội đồng điều phối vùng đã định kỳ tổ chức được 05 Hội nghị để thảo luận, đề ra giải pháp tháo gỡ các điểm nghẽn nút thắt phát triển của các vùng như phát triển giao thông kết nối, quy hoạch, cơ chế, chính sách đặc thù phát triển các vùng, giải pháp điều phối trong các lĩnh vực thương mại, đô thị, logistics, phát triển nguồn nhân lực... Hội đồng điều

phối vùng đã đại diện cho tiếng nói cho tập thể vùng đối với những vấn đề chung của vùng [2].

(2) Đã xác định tư duy quy hoạch là công cụ thúc đẩy liên kết vùng: Vai trò về quy hoạch được các cấp các ngành quan tâm và nhận thức đầy đủ. Thông qua Hội đồng vùng, các Bộ và địa phương được bàn bạc, thảo luận và thông qua các nội dung quy hoạch vùng để từ đó có thể tận dụng tối đa lợi thế cạnh tranh của vùng, giảm xung đột, mâu thuẫn lợi ích giữa các địa phương trong vùng. Bên cạnh đó, tiến độ và chất lượng công tác quy hoạch được nâng lên. Bên cạnh đó, Quy hoạch tổng thể quốc gia và nhiều quy hoạch ngành, lĩnh vực đã được phê duyệt, là kim chỉ nam dẫn đường để triển khai công tác phát triển vùng.

(3) Tăng cường điều phối trong thực hiện các dự án vùng và liên vùng, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 106/2023/QH15 ngày 28/11/2023 về thí điểm một số chính sách đặc thù về đầu tư xây dựng công trình đường bộ, các dự án liên vùng đều phân công một địa phương làm đầu phối, cơ quan chủ quản.

(4) Tính chủ động của các Bộ, địa phương trong việc thực hiện các hoạt động liên kết vùng được nâng cao: Các địa phương trong vùng đã chủ động, tích cực thực hiện các hoạt động liên kết, kết nối để khai thác tiềm năng, lợi thế của từng địa phương; đã phối hợp triển khai thực hiện các thỏa thuận đã ký kết về hợp tác giữa các địa phương trong vùng: Các tỉnh Bắc Trung Bộ kết nối với các tỉnh phía Bắc và Hà Nội; Thành phố Hồ Chí Minh đã ký kết hợp tác với các địa phương tiểu vùng Nam Trung Bộ; Khánh Hoà, Phú Yên, Ninh Thuận ký kết thỏa thuận hợp tác về kinh tế - xã hội; Khánh Hoà kết nối với các tỉnh Tây Nguyên,... nhằm mục tiêu liên kết phát triển bền vững... Các địa phương đã có những hoạt động phối hợp tổ chức hội thảo, hội nghị xúc tiến đầu tư, thương mại, du lịch, chia sẻ thông tin phát triển kinh tế xã hội, một số địa phương đã chủ động phối hợp, trao đổi với các địa phương lân cận để thực hiện “chia sẻ” nguồn ngân sách nhà nước cho các dự án liên tỉnh trong vùng.

Thứ hai, kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics liên vùng được cải thiện, tạo nền tảng vật chất cho liên kết kinh tế, đóng vai trò là trụ cột quan trọng nhất trong việc hình thành không gian kinh tế vùng. Hạ tầng và logistics, vùng Bắc Trung Bộ đã hình thành hệ thống kết nối đa phương thức tương đối đồng bộ, tạo nền tảng vật chất cho liên kết kinh tế vùng. Hệ thống hạ tầng giao thông liên vùng, đặc biệt là các trục chiến lược Bắc - Nam và Đông - Tây, đã được đầu tư với quy mô ngày

càng lớn và mức độ kết nối ngày càng cao. Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Nghi Sơn - Diễn Châu - Bãi Vọt - Cam Lộ hoàn thành đưa vào sử dụng, rút ngắn thời gian vận chuyển giữa các tỉnh từ 8 giờ xuống còn 4,5 giờ. Hệ thống cảng biển nước sâu (Nghi Sơn, Vũng Áng, Hòn La, Cửa Lò), sân bay Vinh và Đồng Hới, cùng các tuyến quốc lộ xuyên vùng (QL1A, QL8A, QL9, QL12A) đã kết nối Bắc Trung Bộ với hai vùng động lực lớn là Bắc Bộ và Nam Trung Bộ. Các khu kinh tế ven biển trở thành “cực tăng trưởng mới” của vùng, với tổng vốn đầu tư hạ tầng đạt hơn 620 nghìn tỷ đồng, có khả năng tạo hiệu ứng lan tỏa sang khu vực nội địa và các tỉnh lân cận.

Thứ ba, hoạt động kinh tế và mạng lưới doanh nghiệp - chuỗi giá trị có xu hướng mở rộng, hình thành các mối liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ ban đầu. Liên kết doanh nghiệp và chuỗi giá trị, các khu công nghiệp, khu kinh tế ven biển ngày càng thu hút nhiều doanh nghiệp đầu tư theo chuỗi. Trong các ngành công nghiệp chế biến - chế tạo, năng lượng, vật liệu xây dựng và du lịch, đã xuất hiện một số mối liên kết theo chuỗi giá trị, hình thành xung quanh các khu kinh tế ven biển, các hành lang giao thông và các trung tâm du lịch trọng điểm. Tiêu biểu là chuỗi công nghiệp năng lượng - luyện kim - hóa dầu tại Nghi Sơn (Thanh Hóa) và Vũng Áng (Hà Tĩnh); chuỗi du lịch biển - sinh thái trải dài từ Sầm Sơn, Cửa Lò, Thiên Cầm đến Phong Nha - Kẻ Bàng; hay chuỗi nông sản sạch và logistics lạnh kết nối Nghệ An - Hà Tĩnh - Quảng Bình. Giai đoạn 2016-2023, tổng số doanh nghiệp hoạt động trong các ngành có tính liên kết nội vùng tăng gấp 2,1 lần, đạt hơn 53.000 doanh nghiệp, trong đó có gần 1.200 doanh nghiệp tham gia liên kết sản xuất - tiêu thụ liên tỉnh (Bộ KH&ĐT, 2024). Các mối liên kết này góp phần mở rộng thị trường tiêu thụ, thúc đẩy phân công lao động theo không gian và tạo điều kiện cho sự dịch chuyển các yếu tố sản xuất giữa các địa phương. Kết quả phân tích định lượng bằng chỉ số tự tương quan không gian Moran's I cho thấy, mặc dù mức độ liên kết kinh tế nội vùng nhìn chung còn thấp, song đã xuất hiện những tín hiệu hội tụ cục bộ tại một số không gian kinh tế, phản ánh tác động lan tỏa bước đầu của các cực tăng trưởng và các hành lang phát triển trong vùng.

Những thành tựu, kết quả đạt được trong liên kết kinh tế trên đã giúp hiệu quả kinh tế vùng Bắc Trung Bộ được cải thiện, nâng cao rõ rệt. Trong đó, GRDP vùng giai đoạn 2016-2023 tăng bình quân 8,2%/năm, cao hơn mức trung bình cả nước (7,1%). Cơ cấu kinh tế dịch chuyển theo hướng công nghiệp - dịch vụ, năng suất lao động và thu nhập bình quân đầu người đều tăng nhanh, tạo tiền đề cho phát triển vùng bền vững.

3.4.2. Hạn chế và nguyên nhân của hạn chế

3.4.2.1. Hạn chế

Mặc dù liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ đã đạt được một số kết quả bước đầu, tuy nhiên, bên cạnh đó vẫn tồn tại nhiều hạn chế, thách thức. Các hạn chế này thể hiện tập trung ở ba trụ cột chính là thể chế - chính sách, hạ tầng - logistics và doanh nghiệp - chuỗi giá trị.

Thứ nhất, hạn chế về thể chế - chính sách và cơ chế điều phối vùng. Thể chế liên kết vùng còn nhiều hạn chế, chưa hình thành được cơ chế phối hợp có tính ràng buộc thực chất. Mặc dù Hội đồng điều phối vùng đã được thành lập, song cơ chế hoạt động hiện nay chủ yếu vẫn mang tính phối hợp hành chính, chưa có thẩm quyền trong phân bổ nguồn lực cũng như quyết định điều phối đầu tư ở cấp vùng. Các chương trình, dự án phát triển phần lớn vẫn được triển khai theo phạm vi địa giới của từng địa phương, dẫn đến tình trạng nguồn lực đầu tư bị phân tán, một số hoạt động còn trùng lặp và xuất hiện sự cạnh tranh trong thu hút đầu tư giữa các địa phương vùng Bắc Trung Bộ.

Bên cạnh đó, việc chia sẻ thông tin về quy hoạch, dữ liệu đầu tư và chính sách ưu đãi giữa các tỉnh còn hạn chế; chưa hình thành hệ thống dữ liệu dùng chung ở cấp vùng cũng như cơ chế phối hợp ổn định, lâu dài giữa các địa phương. Vì vậy, liên kết kinh tế vùng chủ yếu mới được thực hiện thông qua sự phối hợp trong một số lĩnh vực hoặc dự án cụ thể, chưa thực sự trở thành cơ chế điều phối và động lực thúc đẩy sự phát triển chung của toàn vùng Bắc Trung Bộ và cũng như cả nước.

Thứ hai, hạn chế về kết cấu hạ tầng và hệ thống logistics. Mức độ đồng bộ và kết nối của hệ thống kết cấu hạ tầng trong vùng còn hạn chế. Mặc dù tuyến cao tốc Bắc - Nam đã góp phần tăng cường kết nối theo trục dọc, song các tuyến giao thông kết nối theo hướng đông - tây, tuyến ven biển và các tuyến đường sắt nhánh kết nối với cảng biển, khu kinh tế ven biển và cửa khẩu quốc tế vẫn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển. Vận tải đa phương thức phát triển còn chậm; sự kết nối giữa các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt, đường biển và hàng không chưa thực sự đồng bộ, qua đó hạn chế khả năng khai thác hiệu quả mạng lưới hạ tầng của toàn vùng Bắc Trung Bộ.

Bên cạnh đó, hệ thống cảng biển, sân bay và hạ tầng logistics chưa được khai thác tương xứng với tiềm năng; một số cảng biển và sân bay hoạt động chưa đạt công suất thiết kế. Mạng lưới trung tâm logistics cấp vùng, cảng cạn (ICD), kho

ngoại quan và các dịch vụ logistics có giá trị gia tăng phát triển còn chậm, khiến chi phí logistics của doanh nghiệp trong vùng vẫn ở mức cao. Những hạn chế này ảnh hưởng đến khả năng hình thành và phát triển các chuỗi cung ứng liên vùng có sức cạnh tranh, đồng thời làm giảm hiệu ứng lan tỏa của các khu kinh tế ven biển đối với phát triển kinh tế của toàn vùng Bắc Trung Bộ.

Thứ ba, hạn chế về liên kết doanh nghiệp và chuỗi giá trị nội vùng. Mối liên kết giữa các doanh nghiệp trong vùng Bắc Trung Bộ còn thiếu chặt chẽ và chưa đi vào chiều sâu. Cơ cấu doanh nghiệp chủ yếu là doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ, trong khi năng lực công nghệ, quản trị và khả năng tham gia các chuỗi sản xuất còn hạn chế. Số lượng doanh nghiệp có đủ năng lực đóng vai trò dẫn dắt, kết nối chuỗi giá trị giữa các địa phương còn ít, dẫn đến các mối liên kết trong sản xuất và cung ứng chủ yếu mang tính ngắn hạn, thiếu tính ổn định và bền vững.

Bên cạnh đó, tỷ lệ doanh nghiệp trong vùng tham gia cung ứng sản phẩm, dịch vụ cho khu vực doanh nghiệp FDI còn thấp; mức độ tham gia và tích hợp vào các chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu còn hạn chế. Các cực tăng trưởng công nghiệp - dịch vụ chưa tạo được hiệu ứng lan tỏa mạnh mẽ và rộng khắp trong nội vùng. Vì vậy, động lực tăng trưởng vẫn tập trung chủ yếu tại một số địa bàn, trong khi khả năng lan tỏa sang các địa phương khác còn hạn chế, làm gia tăng sự phân hóa về không gian phát triển giữa các địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ.

Thứ tư, hạn chế về các liên kết mềm. Liên kết giữa các địa phương vùng Bắc Trung Bộ trong các lĩnh vực phát triển nguồn nhân lực, khoa học - công nghệ, bảo vệ môi trường và quản lý tài nguyên còn thiếu chặt chẽ và đồng bộ. Trong lĩnh vực nguồn nhân lực, sự phối hợp giữa các địa phương trong đào tạo, sử dụng và phát triển lao động chưa đáp ứng yêu cầu của thị trường lao động vùng; liên kết giữa cơ sở đào tạo với doanh nghiệp và giữa các cơ sở đào tạo trong vùng còn hạn chế. Mạng lưới đào tạo nghề, cung ứng lao động và chuyển giao công nghệ ở quy mô vùng chưa được hình thành đầy đủ, dẫn đến tình trạng cung - cầu lao động giữa các địa phương, ngành và lĩnh vực chưa được kết nối hiệu quả, nhất là đối với nguồn nhân lực có kỹ năng và chất lượng cao.

Bên cạnh đó, hoạt động hợp tác trong nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao khoa học - công nghệ giữa các địa phương, cơ sở nghiên cứu và doanh nghiệp chưa thực sự phát triển. Cơ chế phối hợp liên tỉnh trong quản lý, sử dụng tài nguyên nước, ứng phó với biến đổi khí hậu, phòng chống thiên tai và bảo vệ môi trường

biển chưa được thể chế hóa đầy đủ và chưa tạo thành cơ chế phối hợp ổn định ở cấp vùng. Những hạn chế này làm giảm khả năng chia sẻ và khai thác hiệu quả các nguồn lực, đồng thời làm gia tăng chi phí trong xử lý các vấn đề kinh tế, xã hội và môi trường có tính chất liên tỉnh, liên vùng Bắc Trung Bộ.

3.4.2.2. Nguyên nhân của hạn chế

Những hạn chế nêu trên không chỉ là biểu hiện bề mặt mà bắt nguồn từ các nguyên nhân cấu trúc sâu xa, có thể phân thành bốn nhóm chính:

(1) Nguyên nhân về thể chế - chính sách

Thể chế phát triển vùng chưa được luật hóa đầy đủ, thiếu khuôn khổ pháp lý thống nhất và có tính ràng buộc đối với hoạt động liên kết vùng. Thiết chế điều phối vùng chưa có thẩm quyền và nguồn lực tương xứng; Hội đồng điều phối vùng không có ngân sách độc lập và quyền quyết định đối với các chương trình, dự án liên tỉnh, liên vùng. Bên cạnh đó, quy hoạch và chính sách vùng chưa được cụ thể hóa thành các công cụ điều phối bắt buộc, trong khi việc phân định thẩm quyền, trách nhiệm và cơ chế giải trình còn thiếu rõ ràng. Vì vậy, liên kết vùng vẫn chủ yếu dựa trên sự tự nguyện của các địa phương, thiếu cơ chế giám sát và bảo đảm thực hiện cam kết.

(2) Nguyên nhân về trình độ phát triển kinh tế và nguồn lực

Quy mô nền kinh tế và thị trường của các địa phương vùng Bắc Trung Bộ còn hạn chế, mức tích lũy nội vùng thấp và khả năng huy động nguồn lực xã hội chưa cao. Trong khi đó, các dự án hạ tầng liên kết vùng thường có quy mô vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài và lợi ích phân bổ không đồng đều giữa các địa phương. Điều này làm phát sinh tâm lý e ngại trong việc cùng đầu tư, chia sẻ chi phí và phối hợp thực hiện các dự án liên tỉnh. Cơ cấu nguồn vốn phát triển của vùng còn phụ thuộc đáng kể vào đầu tư công và vốn FDI, trong khi khu vực kinh tế tư nhân nội vùng phần lớn có quy mô nhỏ, năng lực tài chính, công nghệ và quản trị còn hạn chế, chưa đủ khả năng giữ vai trò dẫn dắt các chuỗi sản xuất và mạng lưới liên kết liên tỉnh. Đầu tư công chủ yếu được phân bổ theo địa giới hành chính và mục tiêu phát triển của từng địa phương, còn nguồn vốn FDI thường tập trung vào một số khu kinh tế, khu công nghiệp và dự án quy mô lớn, nhưng mức độ liên kết với doanh nghiệp nội vùng và hiệu ứng lan tỏa sang các địa phương lân cận chưa rõ nét.

Bên cạnh đó, sự chênh lệch về quy mô kinh tế, năng lực ngân sách và khả năng thu hút đầu tư làm cho lợi ích và mức độ sẵn sàng tham gia liên kết của các địa

phương không đồng đều. Xu hướng cạnh tranh thu hút dự án, duy trì nguồn thu và ưu tiên lợi ích cục bộ làm giảm động lực chia sẻ nguồn lực, phân công chức năng và phối hợp đầu tư ở quy mô vùng. Đây là nguyên nhân khiến nhiều hoạt động liên kết còn mang tính ngắn hạn, thiếu ổn định và chưa tạo được sự hỗ trợ về cơ cấu kinh tế giữa các địa phương.

(3) Nguyên nhân từ năng lực doanh nghiệp và thị trường

Phần lớn doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ có quy mô nhỏ, hạn chế về vốn, công nghệ và năng lực quản trị; đồng thời thiếu các doanh nghiệp đầu tàu dẫn dắt mạng lưới sản xuất - tiêu thụ liên tỉnh. Hoạt động thu hút đầu tư giữa các địa phương còn nặng về cạnh tranh ưu đãi, chưa chú trọng tính hỗ trợ ngành và hiệu ứng lan tỏa; nhiều dự án FDI còn ít liên kết với doanh nghiệp nội vùng. Bên cạnh đó, thị trường lao động, khoa học - công nghệ và dịch vụ logistics chưa phát triển đồng bộ, làm gia tăng chi phí giao dịch và cản trở quá trình hình thành các cụm liên kết ngành, chuỗi cung ứng và chuỗi giá trị vùng.

(4) Nguyên nhân từ điều kiện tự nhiên và xã hội

Vùng Bắc Trung Bộ có điều kiện tự nhiên khắc nghiệt, địa hình chia cắt và khí hậu cực đoan làm gia tăng chi phí đầu tư, vận hành và bảo trì kết cấu hạ tầng. Đặc điểm lãnh thổ kéo dài, hẹp ngang cũng hạn chế khả năng kết nối theo chiều Đông - Tây và khai thác hiệu quả kinh tế theo quy mô. Bên cạnh đó, chất lượng nguồn nhân lực và mức sống của một bộ phận dân cư còn thấp, làm hạn chế khả năng tiếp nhận công nghệ, đổi mới sáng tạo và lan tỏa tri thức trong vùng.

Vì vậy, những hạn chế của liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ bắt nguồn từ sự tương tác giữa thể chế điều phối chưa hoàn thiện, nguồn lực phát triển hạn chế, năng lực doanh nghiệp còn yếu và điều kiện tự nhiên - xã hội bất lợi. Trong đó, sự thiếu đồng bộ giữa thể chế, hạ tầng - logistics và doanh nghiệp - chuỗi giá trị là nút thắt cốt lõi, làm cho liên kết vùng chưa phát triển theo chiều sâu và chưa tạo được hiệu ứng lan tỏa tương xứng với tiềm năng.

Chương 4

ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP THỨC ĐẨY LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ

4.1. BỐI CẢNH MỚI QUỐC TẾ VÀ TRONG NƯỚC

Sự hình thành và phát triển của mô hình liên kết kinh tế vùng tại Việt Nam, trong đó có vùng Bắc Trung Bộ, diễn ra trong bối cảnh thế giới và trong nước thay đổi nhanh chóng, sâu rộng và phức tạp. Các biến động của kinh tế toàn cầu, sự tái định hình chuỗi cung ứng, sự nổi lên của các mô hình tăng trưởng mới dựa trên số hóa - xanh hóa, cùng quá trình cải cách thể chế trong nước đang tạo ra cơ hội và thách thức mới đối với liên kết kinh tế vùng. Việc nhận diện đầy đủ bối cảnh này là cơ sở để xác định định hướng và giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế vùng đến năm 2030.

4.1.1. Bối cảnh quốc tế mới

Thứ nhất, kinh tế thế giới bước vào giai đoạn biến động với đặc trưng là bất định, phân mảnh và cạnh tranh chiến lược giữa các quốc gia gia tăng. Các xung đột địa chính trị, sự đối đầu giữa các cường quốc kinh tế - công nghệ, cùng những rủi ro toàn cầu như đại dịch, biến đổi khí hậu, khủng hoảng năng lượng và đứt gãy chuỗi cung ứng đã làm thay đổi cách thức vận hành của nền kinh tế thế giới. Một trong những xu hướng nổi bật của giai đoạn này là sự dịch chuyển mạnh mẽ của chuỗi cung ứng toàn cầu. Sau đại dịch Covid-19, nhiều doanh nghiệp và tập đoàn đa quốc gia nhận thấy rủi ro của việc phụ thuộc quá nhiều vào một quốc gia hoặc một khu vực sản xuất, từ đó thúc đẩy quá trình đa dạng hóa địa điểm sản xuất, phân tán nguồn cung, tái cấu trúc mạng lưới sản xuất - logistics theo hướng an toàn và linh hoạt hơn.

Căng thẳng thương mại kéo dài giữa các nền kinh tế lớn, đặc biệt là Mỹ và Trung Quốc, càng đẩy nhanh xu hướng chuyển dịch đầu tư trực tiếp nước ngoài sang các quốc gia có môi trường ổn định hơn, chi phí cạnh tranh hơn và khả năng kết nối quốc tế thuận lợi hơn. Điều này mở ra cơ hội đáng kể cho các nền kinh tế mới nổi ở châu Á, trong đó có Việt Nam. Nhiều doanh nghiệp quốc tế đã chủ động thực hiện chiến lược “China + 1” hoặc “China + N”, tìm kiếm các điểm đến mới nhằm giảm thiểu rủi ro địa chính trị và tối ưu hóa chi phí logistics.

Trong bối cảnh này, Việt Nam nổi lên như một điểm đến hấp dẫn nhờ môi trường kinh tế vĩ mô ổn định, chính sách mở cửa, năng lực thu hút FDI được cải thiện và vị trí địa kinh tế quan trọng trong khu vực Đông Nam Á. Riêng đối với

vùng Bắc Trung Bộ, xu thế dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu càng tạo ra cơ hội lớn khi vùng có vị trí chiến lược nằm trên trục kết nối Việt Nam - Lào - Thái Lan, đồng thời tiếp cận trực tiếp tiểu vùng sông Mekong mở rộng thông qua hệ thống cửa khẩu quốc tế Cầu Treo, Cha Lo, Lao Bảo và các cảng biển nước sâu như Nghi Sơn, Vũng Áng và Hòn La. Bên cạnh đó, việc hoàn thiện các tuyến cao tốc Bắc - Nam và các hành lang kinh tế Đông - Tây giúp Bắc Trung Bộ trở thành một mắt xích quan trọng trong mạng lưới logistics khu vực, có khả năng thu hút các hoạt động sản xuất, trung chuyển và phân phối hàng hóa trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu tái cấu trúc.

Thứ hai, tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng thông qua các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới như CPTPP, EVFTA, RCEP đang thúc đẩy yêu cầu liên kết nội vùng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh chuỗi cung ứng. Các hiệp định này mở ra cơ hội lớn về thị trường và dòng vốn, đồng thời đặt ra yêu cầu mới đối với năng lực cạnh tranh của các ngành kinh tế và từng địa phương. Việc thực thi các cam kết trong các FTA thế hệ mới không chỉ dừng ở cắt giảm thuế quan mà mở rộng sang các tiêu chuẩn cao về thể chế, minh bạch hóa, tiêu chuẩn lao động, môi trường, cạnh tranh công bằng và bảo hộ sở hữu trí tuệ. Điều này buộc nền kinh tế phải nâng cao chất lượng quản trị và đặc biệt là phải tổ chức lại không gian kinh tế theo hướng liên kết vùng hiệu quả hơn để đáp ứng yêu cầu của các chuỗi cung ứng toàn cầu.

Các thị trường quốc tế ngày càng chú trọng đến những tiêu chí nghiêm ngặt như truy xuất nguồn gốc, chứng chỉ xanh, giảm phát thải carbon, trách nhiệm xã hội trong sản xuất và chuỗi cung ứng bền vững. Điều này tạo ra áp lực lớn đối với các ngành sản xuất truyền thống, bởi các tiêu chuẩn mới không thể được đáp ứng một cách rời rạc ở từng doanh nghiệp hay từng địa phương đơn lẻ. Việc đáp ứng các yêu cầu chất lượng cao của thị trường buộc các tỉnh, các khu kinh tế, các doanh nghiệp trong vùng phải hợp tác sâu hơn để hình thành chuỗi giá trị liên kết chặt chẽ, từ cung ứng nguyên liệu, sản xuất, logistics đến phân phối quốc tế.

Trong bối cảnh đó, mô hình phát triển dựa trên lợi thế đơn tỉnh trở nên lạc hậu; thay vào đó, liên kết vùng trở thành yêu cầu tất yếu để tích hợp các nguồn lực về lao động, đất đai, cảng biển, cửa khẩu, logistics và doanh nghiệp. Chỉ khi có liên kết vùng hiệu quả, vùng Bắc Trung Bộ mới có thể hình thành các cụm ngành có quy mô đủ lớn, đáp ứng nhu cầu của các tập đoàn đa quốc gia về chuỗi cung ứng ổn

định, liên thông và bền vững. Điều này đặc biệt quan trọng trong các ngành xuất khẩu chủ lực như dệt may, da giày, nông sản chế biến, thiết bị điện tử, linh kiện, vật liệu xây dựng và các hoạt động logistics.

Do đó, các cam kết hội nhập quốc tế, cùng với yêu cầu cao hơn từ thị trường toàn cầu, không chỉ mở ra cơ hội xuất khẩu mà còn đặt ra đòi hỏi mạnh mẽ về tái cấu trúc sản xuất ở cấp vùng. Điều này thúc đẩy vùng Bắc Trung Bộ phải phát triển mô hình liên kết vùng chặt chẽ hơn, hướng tới hình thành các chuỗi cung ứng hiện đại, có khả năng cạnh tranh quốc tế và đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn của các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới.

Ở cấp độ khu vực, ASEAN tiếp tục thúc đẩy các sáng kiến kết nối tiểu vùng, bao gồm hợp tác trong khuôn khổ GMS (Tiểu vùng Mekong Mở rộng), Hành lang kinh tế Đông - Tây, Hành lang Bắc - Nam và sáng kiến kết nối ASEAN 2025. Những chương trình này đặt Bắc Trung Bộ vào vị trí quan trọng trong mạng lưới kết nối khu vực, đặc biệt thông qua các tuyến đường bộ - cửa khẩu - cảng biển. Tuy nhiên, cạnh tranh thu hút đầu tư và dòng chảy thương mại giữa các tiểu vùng trong ASEAN cũng gia tăng, đòi hỏi Bắc Trung Bộ phải đẩy nhanh liên kết nội vùng nhằm nâng cao năng lực logistics và hạ tầng.

Thứ ba, bối cảnh quốc tế hiện nay còn chịu tác động sâu rộng từ làn sóng cách mạng công nghiệp 4.0, nơi các công nghệ số như trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn, Internet vạn vật, nền tảng điện toán đám mây và thương mại điện tử xuyên biên giới đang làm thay đổi căn bản phương thức sản xuất, mô hình kinh doanh và cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu. Những công nghệ này không chỉ tạo ra các ngành kinh tế mới mà còn tái định hình toàn bộ chuỗi giá trị truyền thống, khiến tốc độ, độ chính xác và mức độ liên kết giữa các khâu trong sản xuất - phân phối - logistics trở thành yếu tố quyết định năng lực cạnh tranh.

Trong bối cảnh đó, dữ liệu trở thành yếu tố đầu vào quan trọng ngang hàng với vốn và lao động. Các doanh nghiệp buộc phải kết nối với nhau thông qua hệ thống dữ liệu dùng chung, nền tảng số hóa quản trị sản xuất và chuỗi cung ứng thông minh để tối ưu hóa hoạt động vận hành, giảm chi phí logistics và nâng cao khả năng đáp ứng nhu cầu của thị trường quốc tế. Những công nghệ như AI trong dự báo nhu cầu, cảm biến IoT trong quản lý kho hàng, blockchain trong truy xuất nguồn gốc hay thương mại điện tử xuyên biên giới trong tiếp cận thị trường đều chỉ phát huy hiệu quả khi tồn tại một hệ thống liên thông dữ liệu ở cấp độ vùng.

Điều này đặt ra yêu cầu cấp bách đối với các vùng kinh tế: liên kết vùng không còn chỉ là kết nối hạ tầng vật chất mà phải mở rộng sang liên kết hạ tầng số và dữ liệu. Mỗi địa phương phát triển hệ thống số hóa riêng lẻ sẽ không tạo ra giá trị lớn; ngược lại, khi dữ liệu doanh nghiệp, logistics, thị trường lao động và thông tin quy hoạch được chia sẻ trên nền tảng số dùng chung của vùng thì năng suất và khả năng phối hợp sản xuất sẽ tăng mạnh. Đây cũng là điều kiện để hình thành chuỗi cung ứng thông minh, kết nối liên hoàn giữa cảng biển - sân bay - cửa khẩu - khu công nghiệp - trung tâm logistics.

Vì vậy, trong kỷ nguyên số, các vùng kinh tế muốn phát triển nhanh và bền vững buộc phải thúc đẩy liên kết nội vùng dựa trên nền tảng số hóa. Đối với Bắc Trung Bộ, điều này đặc biệt quan trọng bởi vùng có hệ thống ngành kinh tế đa dạng và phân tán theo địa lý; chỉ khi các địa phương chia sẻ dữ liệu, tích hợp hạ tầng số và phối hợp quản trị theo thời gian thực thì mới có thể khai thác hiệu quả lợi thế địa kinh tế, giảm chi phí vận hành và hình thành được các chuỗi giá trị quy mô vùng đủ sức cạnh tranh trong bối cảnh toàn cầu hóa mới.

Thứ tư, sự nổi lên của mô hình phát triển xanh, kinh tế tuần hoàn, chuyển dịch năng lượng và các cam kết giảm phát thải toàn cầu đã tạo sức ép lên các vùng kinh tế trong việc tổ chức lại không gian công nghiệp, phân bổ nguồn lực và xây dựng chuỗi cung ứng xanh. Các cam kết mạnh mẽ về giảm phát thải theo Thỏa thuận Paris, chiến lược phát thải ròng bằng không của nhiều quốc gia và những yêu cầu ngày càng nghiêm ngặt của thị trường quốc tế đối với dấu chân carbon của sản phẩm buộc các quốc gia, trong đó có Việt Nam, phải tổ chức lại không gian sản xuất và phân bổ nguồn lực theo hướng thân thiện với môi trường và có khả năng thích ứng cao. Những xu hướng này đòi hỏi việc xây dựng các khu công nghiệp sinh thái, hệ thống cung ứng nguyên liệu tái chế, cơ sở logistics xanh, năng lượng tái tạo và hệ thống xử lý chất thải đồng bộ - những yếu tố chỉ có thể triển khai hiệu quả trên quy mô lớn và đa địa phương.

Các mô hình phát triển xanh không thể được triển khai theo tư duy đơn lẻ ở từng tỉnh bởi chúng yêu cầu sự liên thông giữa các chuỗi giá trị, giữa các ngành và giữa các địa bàn. Ví dụ, phát triển năng lượng tái tạo cần không gian vùng để bố trí các cụm điện gió - điện mặt trời và hệ thống truyền tải liên tỉnh; kinh tế tuần hoàn đòi hỏi liên kết các khu công nghiệp để tận dụng phụ phẩm của ngành này làm đầu vào cho ngành khác; chuỗi cung ứng xanh cần đồng bộ trong vận tải, cảng biển,

logistics và công nghiệp chế biến. Tất cả những hoạt động này đều vượt khỏi khả năng của một tỉnh đơn lẻ và chỉ đạt hiệu quả khi được điều phối ở cấp vùng, nơi có thể huy động nguồn lực tổng hợp và tối ưu hóa phân bố không gian sản xuất.

Bối cảnh này làm cho nhu cầu liên kết kinh tế vùng trở nên cấp thiết hơn bao giờ hết. Liên kết không chỉ nhằm mở rộng thị trường hay giảm chi phí sản xuất, mà còn để đáp ứng các tiêu chuẩn xanh toàn cầu, duy trì khả năng tiếp cận thị trường quốc tế và thu hút đầu tư chất lượng cao. Đối với vùng Bắc Trung Bộ, việc phát triển chuỗi giá trị xanh và mô hình kinh tế tuần hoàn càng cần quy mô vùng do sự phân tán về địa lý, sự khác biệt về lợi thế từng tỉnh và tính phụ thuộc lẫn nhau giữa các ngành kinh tế ven biển, công nghiệp nặng, nông nghiệp và logistics. Nếu không có sự phối hợp liên vùng chặt chẽ, các tỉnh sẽ khó tận dụng được cơ hội từ chuyển dịch năng lượng toàn cầu và nguy cơ bị tụt lại trong cuộc cạnh tranh xanh ngày càng gay gắt.

4.1.2. Bối cảnh trong nước

Trong nước, Việt Nam đang bước vào kỷ nguyên mới - kỷ nguyên vươn mình của dân tộc. Sau gần 40 năm đổi mới, mô hình tăng trưởng dựa vào lao động giá rẻ, khai thác tài nguyên và mở rộng vốn đầu tư đã dần bộc lộ những giới hạn. Để thích ứng với bối cảnh trong nước và quốc tế biến động nhanh, nền kinh tế Việt Nam buộc phải chuyển sang mô hình tăng trưởng mới dựa vào khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số nhằm nâng cao năng suất tổng hợp và năng lực cạnh tranh của các vùng kinh tế và cả nền kinh tế quốc gia.

Thứ nhất, từ tháng 7/2025, bối cảnh phát triển liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ chịu tác động đồng thời của hai quá trình mang tính cấu trúc là tổ chức lại các đơn vị hành chính theo các địa phương sau sáp nhập [52] và điều chỉnh hệ thống quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch ngành trong giai đoạn mới [29]. Những thay đổi này mang tính cách mạng về cấu trúc lại về thể chế và không gian phát triển, qua đó tác động trực tiếp đến động lực, phương thức và hiệu quả của liên kết kinh tế vùng. Về thay đổi thể chế, việc sáp nhập, điều chỉnh đơn vị hành chính làm thay đổi quy mô quản lý, cơ cấu ngân sách, thẩm quyền phân cấp và tương quan quyền lực giữa các địa phương trong vùng. Quy mô địa phương lớn hơn có thể tạo điều kiện nâng cao năng lực điều phối nội tỉnh và khả năng huy động nguồn lực, song đồng thời cũng đặt ra yêu cầu điều chỉnh lại cơ chế phối hợp liên tỉnh. Bên cạnh đó, việc rà soát và điều chỉnh Quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch ngành và quy hoạch vùng giai đoạn mới đòi hỏi phải bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ

giữa cấp quốc gia và cấp vùng. Nếu thiếu sự tích hợp này, nguy cơ chồng chéo quy hoạch, phân tán đầu tư và cạnh tranh nguồn lực giữa các địa phương có thể gia tăng, làm suy giảm hiệu quả liên kết kinh tế vùng. Về phương diện thay đổi không gian phát triển, việc hình thành các địa phương sau sáp nhập dẫn đến sự tái cấu trúc không gian kinh tế - xã hội trong vùng Bắc Trung Bộ. Các trung tâm đô thị, khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp và cảng biển có thể được tổ chức lại theo trục phát triển mới, làm thay đổi vị thế tương đối của từng địa phương trong mạng lưới liên kết vùng. Không gian phát triển không còn thuần túy dựa trên địa giới hành chính cũ, mà được mở rộng theo hướng tích hợp hơn, tạo điều kiện hình thành các tiểu vùng động lực và hành lang kinh tế nội vùng. Tuy nhiên, nếu không có cơ chế điều phối phù hợp, sự mở rộng không gian hành chính cũng có thể làm gia tăng xu hướng phát triển khép kín trong từng địa phương lớn, làm suy yếu tính hỗ trợ và lan tỏa liên vùng.

Thứ hai, quá trình đô thị hóa diễn ra nhanh chóng tại các trung tâm lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Hải Phòng đã làm thay đổi cơ cấu không gian phát triển, kéo theo sự dịch chuyển lực lượng lao động, nhu cầu hạ tầng và sự hình thành các chuỗi đô thị - công nghiệp mới. Sự mở rộng mạnh mẽ của khu vực doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp FDI, đang tạo ra áp lực về hạ tầng, logistics, năng lượng và thị trường lao động, khiến các địa phương buộc phải phối hợp chặt chẽ hơn thay vì phát triển manh mún theo địa giới hành chính.

Song song với đó, sự hình thành và phát triển nhanh của các vùng động lực như vùng Đồng bằng sông Hồng, vùng Đông Nam Bộ, vùng Bắc Trung Bộ - Duyên hải miền Trung tạo ra nhu cầu điều phối liên vùng nhằm tối ưu hóa vai trò của các cực tăng trưởng. Các vùng động lực không chỉ thu hút nguồn vốn lớn mà còn trở thành điểm kết nối của các chuỗi cung ứng khu vực, đòi hỏi sự phân bổ hợp lý giữa các ngành sản xuất, dịch vụ và logistics trên một không gian rộng lớn hơn phạm vi tỉnh. Trong bối cảnh đó, liên kết vùng trở thành điều kiện tiên quyết để nâng cao hiệu quả đầu tư công, phân bổ nguồn lực hợp lý và giảm tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các địa phương.

Một yếu tố quan trọng khác là sự gia tăng nhanh chóng của dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài. Các tập đoàn đa quốc gia ngày càng yêu cầu sự hình thành các cụm công nghiệp - dịch vụ quy mô lớn, hạ tầng logistics hiện đại và khả năng kết

nối liên tỉnh để đảm bảo sự ổn định và tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Nhiều dự án FDI quy mô lớn không thể bố trí trong phạm vi một tỉnh mà đòi hỏi không gian vùng đủ rộng, nguồn nhân lực chất lượng cao, hệ thống cảng biển - sân bay - cửa khẩu kết nối đồng bộ. Điều này buộc các địa phương trong cùng một vùng kinh tế phải hợp tác sâu hơn, chia sẻ lợi ích và phối hợp quy hoạch để tạo ra môi trường đầu tư hấp dẫn và đáp ứng yêu cầu của doanh nghiệp toàn cầu.

Trong bối cảnh những thay đổi mạnh mẽ về cơ cấu kinh tế, không gian phát triển và yêu cầu từ thị trường quốc tế, liên kết vùng nổi lên như một động lực cấp thiết. Liên kết không chỉ để giải quyết vấn đề phối hợp giữa các tỉnh mà còn là điều kiện để nâng cao năng suất, gia tăng giá trị trong chuỗi sản xuất và tạo dựng một không gian phát triển tích hợp, có khả năng cạnh tranh cao trong thời kỳ hội nhập sâu rộng.

Thứ ba, Nhà nước ban hành hệ thống quy hoạch quốc gia, quy hoạch vùng và quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Luật Quy hoạch mới năm 2025. Lần đầu tiên, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội không còn thực hiện theo từng ngành và từng địa phương riêng lẻ, mà được tích hợp theo hướng tổng thể, đa ngành và liên thông giữa các cấp độ không gian. Điều này đặt nền tảng thể chế quan trọng để phát triển liên kết vùng một cách thực chất, bởi các địa phương không thể xây dựng quy hoạch tỉnh mà không xét đến mối quan hệ phụ thuộc, tương tác và bổ sung với các tỉnh khác trong cùng vùng.

Hệ thống quy hoạch mới yêu cầu các địa phương phải phối hợp chặt chẽ trong việc xác định trục phát triển, phân bổ hạ tầng, lựa chọn mô hình tăng trưởng và xác định vai trò của các cực tăng trưởng và hành lang kinh tế trên không gian vùng. Các yếu tố như hạ tầng giao thông liên tỉnh, phát triển khu công nghiệp - khu kinh tế, hệ thống logistics, không gian đô thị, bố trí đất đai và khai thác tài nguyên được yêu cầu xem xét trên bình diện vùng thay vì giới hạn trong địa bàn hành chính. Điều này góp phần hạn chế tình trạng đầu tư dàn trải, cạnh tranh hạ tầng giữa các địa phương, đồng thời khuyến khích các tỉnh thúc đẩy liên kết trong những lĩnh vực có tính chất liên vùng như du lịch, thương mại, nông nghiệp, logistics và phát triển công nghiệp.

Đối với vùng Bắc Trung Bộ, quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung thời kỳ 2021-2030 đã nhấn mạnh rõ vai trò của vùng như một không gian kết nối giữa Bắc - Nam và Đông - Tây, có tiềm năng trở thành trung tâm

logistics, công nghiệp ven biển và trung chuyển hàng hóa trong khu vực tiểu vùng Mekong mở rộng. Quy hoạch vùng xác định ba nhóm hành lang kinh tế trọng điểm có ý nghĩa quyết định đối với liên kết kinh tế vùng: hành lang kinh tế ven biển gắn với Quốc lộ 1 và cao tốc Bắc - Nam; hành lang kinh tế Đông - Tây kết nối Việt Nam với Lào và Thái Lan thông qua các tuyến quốc lộ 8, 9 và 12A; và chuỗi đô thị - công nghiệp ven biển từ Thanh Hóa đến Quảng Trị.

Những định hướng này đã được tích hợp sâu vào quy hoạch tỉnh của các địa phương trong vùng. Hầu hết các tỉnh đều định hướng phát triển mạnh khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp ven biển, cảng biển, sân bay và hệ thống logistics gắn với hành lang ven biển. Đồng thời, các tỉnh có cửa khẩu như Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị đều nhấn mạnh việc khai thác hiệu quả hành lang Đông - Tây để phát triển thương mại biên giới, logistics xuyên biên giới và dịch vụ xuất nhập khẩu. Sự đồng thuận trong định hướng phát triển giữa các tỉnh là cơ sở quan trọng thúc đẩy nhu cầu hợp tác liên vùng ngày càng lớn, đặc biệt trong phát triển kết cấu hạ tầng, thu hút đầu tư và phát triển chuỗi giá trị.

Như vậy, hệ thống quy hoạch theo Luật Quy hoạch không chỉ mang ý nghĩa kỹ thuật trong quản lý phát triển mà còn là một cú hích thể chế quan trọng, tạo ra khung pháp lý và động lực để các tỉnh Bắc Trung Bộ phối hợp chặt chẽ hơn, vượt qua tư duy phát triển cục bộ và hướng tới mô hình phát triển liên kết vùng mạnh mẽ, đồng bộ và hiệu quả.

Thứ tư, kinh tế số và chuyển đổi số đang diễn ra mạnh mẽ, tác động sâu rộng đến mọi ngành, lĩnh vực và trở thành một động lực quan trọng của tăng trưởng kinh tế. Đối với liên kết kinh tế vùng, chuyển đổi số không chỉ tạo ra các công cụ mới để tối ưu hóa hoạt động quản lý, sản xuất và logistics mà còn mở ra khả năng liên thông dữ liệu giữa các địa phương, doanh nghiệp và cơ quan quản lý. Khi các hệ thống dữ liệu được kết nối, các địa phương có thể đồng bộ hóa quy trình, chia sẻ thông tin về quy hoạch, nguồn lực, lao động, đầu tư, vận tải và thị trường, từ đó hình thành hệ sinh thái sản xuất - logistics - thương mại số mang tính liên vùng. Đây là nền tảng quan trọng để xây dựng chuỗi cung ứng thông minh, trung tâm logistics tích hợp và các dịch vụ thương mại điện tử xuyên tỉnh, đáp ứng yêu cầu cạnh tranh ngày càng cao của nền kinh tế số.

Tuy nhiên, giữa các tỉnh Bắc Trung Bộ, mức độ phát triển kinh tế số và năng lực chuyển đổi số vẫn còn chênh lệch đáng kể. Một số địa phương như Thanh Hóa

và Nghệ An đã có bước tiến nhất định trong xây dựng chính quyền số, doanh nghiệp số và hạ tầng dữ liệu; trong khi đó, các tỉnh khác trong vùng còn thiếu nguồn lực, thiếu nhân lực công nghệ thông tin và chưa hình thành được hệ thống dữ liệu số đồng bộ phục vụ điều hành phát triển kinh tế - xã hội. Sự khác biệt này khiến việc phối hợp vùng gặp nhiều khó khăn, dẫn đến tình trạng thiếu liên thông dữ liệu, thiếu chuẩn hóa thông tin và khó hình thành các nền tảng số dùng chung phục vụ liên kết vùng.

Trong bối cảnh đó, yêu cầu đặt ra là các địa phương cần xây dựng và vận hành một nền tảng số vùng thống nhất, cho phép chia sẻ dữ liệu theo thời gian thực về giao thông, logistics, quy hoạch, đầu tư, đất đai, lao động và môi trường kinh doanh. Bên cạnh đó, cần có cơ chế chia sẻ dữ liệu và bảo đảm an toàn thông tin giữa các tỉnh để tăng cường hiệu quả phối hợp trong quy hoạch, đầu tư công, quản lý chuỗi cung ứng và thu hút đầu tư. Khi có hạ tầng số liên thông, vùng Bắc Trung Bộ sẽ có điều kiện thuận lợi để phát triển mô hình liên kết kinh tế dựa trên dữ liệu, nâng cao năng lực cạnh tranh và thích ứng tốt hơn với xu thế số hóa toàn cầu.

Thứ năm, sự phân hóa trong mức độ phát triển giữa các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ ngày càng trở nên rõ rệt. Thanh Hóa và Nghệ An đã nổi lên như hai cực tăng trưởng chủ đạo của vùng, với quy mô GRDP lớn, tốc độ tăng trưởng ổn định và khả năng thu hút đầu tư mạnh mẽ. Hai tỉnh này sở hữu các khu kinh tế ven biển lớn như Nghi Sơn và Đông Nam Nghệ An, cùng hệ thống khu công nghiệp, cảng biển, sân bay và đô thị phát triển nhanh. Đây là những yếu tố nền tảng giúp Thanh Hóa và Nghệ An hình thành các ngành động lực như luyện kim, lọc hóa dầu, chế biến - chế tạo, logistics, công nghiệp hỗ trợ và dịch vụ chất lượng cao, tạo ra sức hút mạnh đối với dòng vốn FDI, doanh nghiệp tư nhân quy mô lớn và lao động kỹ thuật.

Ngược lại, Hà Tĩnh, Quảng Bình và Quảng Trị là các địa phương có quy mô kinh tế nhỏ hơn, tốc độ tăng trưởng không ổn định và năng lực thu hút đầu tư còn hạn chế. Dù Hà Tĩnh có dự án Formosa quy mô lớn, Quảng Bình sở hữu tài nguyên du lịch nổi bật, còn Quảng Trị là cửa ngõ quan trọng của hành lang kinh tế Đông - Tây, nhưng các tỉnh này vẫn đối mặt với nhiều điểm nghẽn về hạ tầng, hạn chế về nguồn nhân lực, thiếu doanh nghiệp đầu tàu và thị trường tiêu thụ nhỏ. Cơ cấu kinh tế còn phụ thuộc nhiều vào nông nghiệp hoặc các ngành sử dụng lao động giản đơn khiến khả năng tham gia sâu vào chuỗi giá trị khu vực còn hạn chế.

Sự phân hóa này vừa tạo ra cơ hội vừa đặt ra thách thức đối với quá trình liên kết vùng. Về cơ hội, sự nổi lên của Thanh Hóa và Nghệ An có thể đóng vai trò dẫn

dất, tạo động lực lan tỏa phát triển về phía Nam của vùng thông qua liên kết chuỗi giá trị, liên kết logistics, lan tỏa công nghệ và hợp tác phát triển thị trường lao động. Đây là điều kiện quan trọng để hình thành các cụm ngành, hành lang kinh tế và mạng lưới sản xuất quy mô vùng.

Tuy nhiên, thách thức lớn nằm ở khả năng hấp thụ lan tỏa của các tỉnh còn lại. Nếu hạ tầng kết nối, thể chế hợp tác, năng lực doanh nghiệp và chất lượng nguồn nhân lực của Hà Tĩnh, Quảng Bình và Quảng Trị không được cải thiện đồng bộ, khoảng cách phát triển giữa các tỉnh sẽ tiếp tục gia tăng, làm suy giảm hiệu quả liên kết và hạn chế khả năng phát triển một không gian kinh tế thống nhất. Nguy cơ phát triển không đồng nhất có thể dẫn đến mô hình tăng trưởng không bền vững, khiến các tỉnh phía Nam vùng khó tham gia sâu vào chuỗi cung ứng và khó tận dụng cơ hội từ chuyển dịch đầu tư quốc tế.

Do đó, thu hẹp khoảng cách phát triển nội vùng và nâng cao sức hấp thụ lan tỏa của các tỉnh phía Nam vùng Bắc Trung Bộ là yêu cầu cấp thiết để liên kết kinh tế vùng trở thành động lực thực sự cho tăng trưởng toàn vùng trong giai đoạn tới.

Thứ sáu, hạ tầng giao thông trong nước thời gian qua đã có bước phát triển mạnh mẽ, đặc biệt là với việc hoàn thành và đưa vào khai thác nhiều đoạn của tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông, giúp rút ngắn đáng kể thời gian di chuyển giữa các tỉnh và tăng khả năng kết nối với các vùng kinh tế động lực. Cùng với đó, hệ thống cảng biển, sân bay và cửa khẩu quốc tế cũng được nâng cấp và mở rộng, tạo ra mạng lưới hạ tầng vận tải đa dạng, hiện đại hơn, đáp ứng tốt hơn nhu cầu giao thương và lưu chuyển hàng hóa. Những cải thiện này tạo ra tiền đề quan trọng để thúc đẩy liên kết kinh tế vùng, bởi chúng cho phép hình thành các hành lang kinh tế liên tỉnh, tăng cường kết nối giữa các khu công nghiệp, khu kinh tế ven biển và các trung tâm đô thị trong vùng.

Tuy nhiên, mức độ đồng bộ của hệ thống hạ tầng giao thông vẫn còn hạn chế, khiến hiệu quả liên kết vùng chưa đạt như kỳ vọng. Các tuyến giao thông kết nối ngang - vốn có vai trò quan trọng trong kết nối các tỉnh ven biển với các cửa khẩu quốc tế và các tỉnh miền Tây của vùng - vẫn chưa được đầu tư tương xứng. Nhiều tuyến quốc lộ như 8, 9, 12A hoặc các tuyến đường kết nối các cửa khẩu với cảng biển còn hẹp, xuống cấp, hoặc gặp khó khăn do địa hình đồi núi dốc. Điều này làm tăng chi phí logistics và kéo dài thời gian vận chuyển, giảm sức cạnh tranh của vùng so với các tuyến giao thương quốc tế khác trong khu vực.

Một trong những điểm nghẽn lớn là sự thiếu vắng các tuyến đường sắt nhánh kết nối trực tiếp vào các cảng biển và khu kinh tế ven biển. Đường sắt hiện nay chủ yếu chạy dọc trục Bắc - Nam, nhưng chưa có cầu phân kết nối ngang để phục vụ vận tải hàng hóa quy mô lớn giữa cảng biển, khu công nghiệp và cửa khẩu. Điều này khiến vận tải hàng hóa quá phụ thuộc vào đường bộ, làm tăng chi phí, giảm hiệu quả và tạo áp lực lên hệ thống quốc lộ và cao tốc.

Bên cạnh đó, vùng vẫn thiếu các trung tâm logistics cấp vùng đóng vai trò gom hàng, chia hàng, lưu kho và cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng. Các địa phương chủ yếu mới có các kho bãi và dịch vụ vận tải rời rạc, chưa hình thành mạng lưới logistics tích hợp. Điều này khiến doanh nghiệp trong vùng chưa thể tối ưu hóa chuỗi cung ứng, khó tiếp cận dịch vụ logistics hiện đại và hạn chế khả năng tham gia vào chuỗi giá trị khu vực và quốc tế.

Những hạn chế nêu trên làm suy giảm hiệu quả của hệ thống hạ tầng đã được đầu tư và khiến liên kết vùng Bắc Trung Bộ chưa phát huy được vai trò chiến lược của mình. Vì vậy, trong giai đoạn tới, việc hoàn thiện các tuyến kết nối ngang, phát triển các tuyến đường sắt liên tỉnh và xây dựng trung tâm logistics cấp vùng là yêu cầu cấp bách để nâng cao hiệu quả liên kết kinh tế vùng và tận dụng các cơ hội mới từ hội nhập quốc tế và chuyển dịch chuỗi cung ứng.

Thứ bảy, vùng Bắc Trung Bộ đang đối diện với nhiều thách thức nội tại ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng hình thành các chuỗi cung ứng nội vùng đủ mạnh để tham gia sâu vào mạng lưới sản xuất khu vực và quốc tế. Trước hết, phần lớn doanh nghiệp trong vùng có quy mô nhỏ và siêu nhỏ, nguồn lực tài chính hạn chế và năng lực quản trị còn yếu. Điều này khiến doanh nghiệp khó đầu tư vào đổi mới công nghệ, nâng cao năng suất hay mở rộng thị trường, trong khi đây lại là những điều kiện tiên quyết để tham gia vào các chuỗi giá trị có tiêu chuẩn cao. Việc thiếu các doanh nghiệp đầu tàu có quy mô lớn trong các ngành chế biến - chế tạo, logistics và công nghiệp hỗ trợ càng làm giảm khả năng dẫn dắt và liên kết doanh nghiệp nhỏ trong vùng.

Năng lực công nghệ của doanh nghiệp cũng là một điểm nghẽn quan trọng. Mức độ ứng dụng công nghệ số, tự động hóa và quản trị hiện đại trong doanh nghiệp Bắc Trung Bộ còn thấp so với mức trung bình cả nước. Điều này khiến doanh nghiệp khó đáp ứng được yêu cầu của các chuỗi sản xuất hiện đại, nhất là trong bối cảnh các thị trường toàn cầu đặt ra tiêu chuẩn ngày càng cao về truy xuất nguồn gốc, quản lý chất lượng, giảm phát thải và chuyển đổi số quy trình vận hành.

Khi không theo kịp yêu cầu công nghệ, doanh nghiệp trong vùng dễ bị loại khỏi chuỗi cung ứng quốc tế hoặc chỉ tham gia ở những khâu giá trị thấp.

Bên cạnh đó, thị trường lao động trong vùng còn phân tán, thiếu liên kết giữa các địa phương và chưa hình thành được mạng lưới cung ứng nhân lực chất lượng cao cho các ngành kinh tế chủ lực. Sự chênh lệch về trình độ lao động và cơ sở đào tạo giữa các tỉnh dẫn đến tình trạng mất cân đối cung - cầu lao động theo ngành, khiến nhiều doanh nghiệp khó tuyển dụng lao động có kỹ năng phù hợp. Chất lượng nguồn nhân lực nhìn chung chưa đồng đều, đặc biệt là lao động kỹ thuật và lao động trong các ngành công nghiệp công nghệ cao, là rào cản lớn đối với việc thu hút đầu tư và mở rộng sản xuất quy mô lớn.

Những yếu tố nội tại này khiến vùng Bắc Trung Bộ chưa thể hình thành các chuỗi cung ứng nội vùng mạnh, liên thông và có khả năng cạnh tranh. Khi không có chuỗi giá trị nội vùng đủ lớn, vùng khó tận dụng được những cơ hội quan trọng từ bối cảnh quốc tế và khu vực, chẳng hạn như dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu, tăng nhu cầu đa dạng hóa nguồn cung của các tập đoàn đa quốc gia hay sự mở rộng của các thị trường nhờ các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới. Điều này đặt ra yêu cầu cấp bách về củng cố năng lực doanh nghiệp, nâng cao chất lượng lao động và tăng cường phối hợp liên vùng để tạo ra những cụm liên kết sản xuất đủ sức hấp thụ và lan tỏa các lợi ích từ hội nhập kinh tế quốc tế.

4.2. QUAN ĐIỂM VÀ ĐỊNH HƯỚNG THÚC ĐẨY LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ

4.2.1. Quan điểm nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ đến năm 2030

Bắc Trung Bộ là vùng có vị trí địa chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế, văn hoá, xã hội, môi trường, quốc phòng, an ninh và đối ngoại nhất là về kinh tế biển và quốc phòng, an ninh biển, đảo của vùng và Tổ quốc. Phát triển nhanh và bền vững vùng Bắc Trung Bộ phải tương xứng với tiềm năng và lợi thế so sánh; đảm bảo sự phát triển hài hoà giữa các địa phương, vùng, miền; trình độ và thu nhập của người dân trong vùng sớm bắt kịp với các vùng phát triển khác trong cả nước là nhiệm vụ quan trọng, có ý nghĩa nhiều mặt của các địa phương trong vùng và cả nước trong kỷ nguyên phát triển mới.

Liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ phải dựa trên lợi thế so sánh, tạo sự phân công hợp tác giữa các địa phương nhằm phát huy có hiệu quả

nguồn lực phát triển. Trong quan điểm chỉ đạo về quy hoạch phát triển vùng phải quán triệt tư tưởng ngành nào, lĩnh vực nào ở địa phương nào có lợi thế nhất, có điều kiện nguồn lực tốt nhất thì phân công cho địa phương đó đảm nhận. Phải tôn trọng quyền đàm phán của các bên tham gia trong tầm nhìn phát triển bền vững, lâu dài, bảo đảm tăng trưởng kinh tế cao đi kèm với chất lượng tăng trưởng, nâng cao sức cạnh tranh và giá trị nội địa của sản phẩm, năng suất lao động, hiệu suất sử dụng đất và hiệu suất sử dụng vốn đầu tư để tạo ra giá trị tăng thêm cho từng địa phương và trên tầm vùng và quốc gia.

Thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ phải phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, Chiến lược phát triển bền vững, Chiến lược tăng trưởng xanh quốc gia và Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam. Liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ phải dựa vào biển, giàu từ biển trên cơ sở phát huy cao nhất các tiềm năng, lợi thế, nhất là về biển; phát triển và nâng cao hiệu quả các cơ sở hạ tầng hiện có; các khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp, hệ thống đô thị ven biển, các hành lang kinh tế; các cực tăng trưởng, các trung tâm vùng và vùng động lực; các ngành kinh tế biển.

Cần lấy hiệu quả kinh tế làm tiêu chí đánh giá liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, cần phải rõ ràng và tương xứng với nguồn lực đóng góp của các bên. Đồng thời, áp dụng các nguyên tắc, dấu hiệu của thị trường làm cơ sở cho liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ. Trong đó, liên kết kinh tế phải dựa trên một nhu cầu cần phối hợp thực sự giữa các bên tham gia liên kết, xuất phát từ nhu cầu của doanh nghiệp, thị trường và người dân. Do đó, trong quá trình liên kết kinh tế, các dấu hiệu của thị trường và nguyên tắc thị trường cần phải được quán triệt xuyên suốt và đầy đủ nhất để đặt ra những nội dung liên kết.

Nâng cao vai trò thúc đẩy, kiến tạo của Nhà nước đối với việc thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ. Liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ vừa thực hiện theo quy luật thị trường nhưng vai trò của Nhà nước cũng hết sức cần thiết. Tuy nhiên, Nhà nước chỉ nên thực hiện đúng vai trò thúc đẩy, kiến tạo cơ chế, chính sách bám sát theo các nguyên tắc thị trường, chứ hoàn toàn không nên can thiệp bằng các biện pháp hoặc mệnh lệnh hành chính, hoặc dùng các ý muốn chính trị để thúc đẩy LKKT vùng. Nhà nước có thể thúc đẩy liên kết kinh tế vùng bằng nhiều cách khác nhau như xây dựng chính sách và tạo các điều kiện thuận lợi đáp ứng các nhu cầu cơ bản về cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực, nghiên cứu và triển khai, công nghệ thông tin, hỗ trợ tài chính...

Cải thiện mạnh mẽ môi trường đầu tư, kinh doanh vùng Bắc Trung Bộ; xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, phù hợp với điều kiện cụ thể của vùng; xây dựng thể chế và cơ chế liên kết, điều phối phát triển vùng có đủ thẩm quyền và nguồn lực; mở rộng quan hệ đối ngoại, nhất là với nước bạn Lào; tham gia hiệu quả vào chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu; thu hút và sử dụng có hiệu quả nguồn lực của mọi thành phần kinh tế, nhất là của khu vực kinh tế tư nhân cho phát triển. Đẩy mạnh cơ cấu lại nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng của vùng Bắc Trung Bộ, phát triển kinh tế biển phù hợp với điều kiện thực tế của vùng trên cơ sở ứng dụng các công nghệ mới, nhất là công nghệ của cách mạng công nghiệp lần thứ tư; đẩy mạnh chuyển đổi số; thúc đẩy đổi mới sáng tạo; nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và trình độ dân trí của người dân trong vùng, nhất là vùng đồng bào dân tộc thiểu số, miền núi, vùng sâu, vùng xa, biên giới, bãi ngang, hải đảo; sử dụng hiệu quả và bền vững tài nguyên thiên nhiên, nhất là tài nguyên rừng và biển; bảo vệ môi trường, nhất là môi trường và hệ sinh thái biển; chủ động phòng, chống thiên tai và thích ứng có hiệu quả với biến đổi khí hậu; bảo tồn và phát huy các giá trị lịch sử, truyền thống và văn hóa.

Liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ phải bảo đảm kết hợp giữa tiến bộ và công bằng xã hội; giảm nghèo bền vững và nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân, nhất là vùng đồng bào dân tộc thiểu số, miền núi, vùng sâu, vùng xa, biên giới, bãi ngang, hải đảo. Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế với củng cố, nâng cao tiềm lực, bảo đảm vững chắc quốc phòng, an ninh và chủ quyền biển, đảo; giữ vững ổn định chính trị, trật tự, an toàn xã hội vùng Bắc Trung Bộ.

4.2.2. Định hướng nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ

4.2.2.1. Định hướng về nâng cao chất lượng thể chế - chính sách

Phải chuyển đổi và nâng cấp phương thức, hình thức và cấp độ của thể chế điều phối LKKT vùng. Theo đó, cần tìm kiếm sự công nhận về pháp lý từ CQTU đối với thể chế LKKT vùng giữa các chính quyền địa phương vùng Bắc Trung Bộ để tăng cường tính pháp lý và chủ động. Hơn nữa, với thực trạng đang tồn tại song song hai cơ chế điều phối LKKT vùng hiện nay, cần phải điều chỉnh để không bị trùng lặp, chồng chéo mà còn có thể sử dụng được nguồn lực chung từ hai cơ chế này.

Trong quá trình hoàn thiện thể chế điều phối LKKT vùng, Hội đồng vùng, Ban Điều phối vùng và các địa phương cần phải phối kết hợp chặt chẽ với các bộ,

ngành TƯ, đặc biệt là Ban Chính sách, chiến lược Trung ương làm cơ quan tham mưu trực tiếp của Ban Chấp hành Trung ương, Bộ Chính trị, Ban Bí thư nhằm đưa ra các định hướng, chủ trương lớn về phát triển kinh tế xã hội vùng và địa phương để tìm kiếm sự đồng thuận và ủng hộ về các sáng kiến. Các sáng kiến này phải cân bằng được tính hiệu quả về kinh tế và tính khả thi chính trị.

Yêu cầu đặt ra phải mở rộng chủ thể và thu hút nhiều thành phần tham gia vào hoạt động LKKT như các chuyên gia, học giả, cộng đồng doanh nghiệp, các tổ chức chính trị xã hội để thu thập được nhiều thông tin, ý tưởng, đánh giá khoa học và xác thực về các kế hoạch, chương trình, dự án LKKT vùng Bắc Trung Bộ.

Kinh phí hoạt động của tổ chức điều phối cũng như đối với các kế hoạch LKKT vùng Bắc Trung Bộ cần được đảm bảo và mở rộng theo hướng: duy trì ngân sách đóng góp của các địa phương; tìm kiếm sự bảo trợ của một Ngân hàng uy tín; kêu gọi sự đóng góp của cộng đồng doanh nghiệp; thu hút vốn ODA hoặc thậm chí phát hành trái phiếu địa phương... Có thể nghiên cứu ban hành thí điểm cơ chế phát hành trái phiếu có sự bảo lãnh của chính phủ và có sự cam kết trả nợ của 05 địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ đối với các đề án, dự án đầu tư kết cấu hạ tầng có tác động chung cho sự phát triển của Vùng.

4.2.2.2. Định hướng về phát huy lợi thế cạnh tranh, lợi thế so sánh của các địa phương và toàn vùng để tăng cường liên kết kinh tế trong phát triển vùng

Theo kết quả phân tích của Luận án, LKKT vùng hiện nay chưa diễn ra trên phạm vi toàn vùng, các liên kết đã được thực hiện chủ yếu chỉ diễn ra giữa các chủ thể trong cùng địa phương, hay giữa các địa phương giáp ranh. Do đó các tiềm năng, lợi thế của vùng chưa được phát huy. Chính vì vậy thời gian tới cần tăng cường LKKT trên phạm vi toàn vùng. Để thực hiện được điều này thì một mặt liên kết phát huy các lợi thế chung của vùng, chẳng hạn trong lĩnh vực du lịch, cần hướng tới hình thành “vùng du lịch” chứ không chỉ dừng lại ở các “điểm du lịch”, mặt khác cần phải xác định lợi thế nổi trội của từng địa phương làm động lực tăng trưởng, tăng cường chuyên môn hoá trên vùng, sau đó, chính sự chuyên môn hoá sẽ là nền tảng quan trọng cho LKKT toàn vùng.

4.2.2.3. Định hướng về gia tăng hơn nữa trong việc liên kết chặt chẽ các ngành kinh tế, lĩnh vực hỗ trợ phát triển

Nội dung LKKT vùng cần thực hiện tất cả các nội dung liên kết, bao gồm cả liên kết dọc, liên kết ngang và liên kết hỗ trợ. Trong đó, liên kết phải hướng tới sự

gắn kết chặt chẽ giữa các chủ thể thông qua các hình thức liên kết dài hạn như liên kết thông qua các hợp đồng dài hạn, liên kết bằng góp vốn cổ phần, liên doanh hay hợp tác cùng nhau xây dựng các dự án... Thống nhất với cơ sở khoa học xây dựng ở phần cơ sở lý luận thì LKKT vùng cần hướng tới phát triển các mô hình liên kết theo cụm liên kết ngành hoặc chuỗi giá trị.

Các phân tích thực trạng LKKT trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ đã chỉ ra rằng, hoạt động liên kết kinh tế vùng tuy đã được thực hiện nhưng chủ yếu chỉ diễn ra giữa các chủ thể trong cùng địa phương, hay giữa các địa phương liền kề, nên chưa khai thác được tổng thể các lợi thế của vùng. Do đó, thời gian tới cần tăng cường thúc đẩy liên kết kinh tế trên phạm vi toàn vùng và có sự tham gia đầy đủ của các chủ thể.

4.3. GIẢI PHÁP NHẪM THÚC ĐẨY LIÊN KẾT KINH TẾ TRONG PHÁT TRIỂN VÙNG BẮC TRUNG BỘ TRONG GIAI ĐOẠN TỚI

4.3.1. Nhóm giải pháp về đổi mới tư duy và nhận thức về liên kết kinh tế trong phát triển vùng

Một trong những giải pháp có ý nghĩa nền tảng nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ là tạo lập sự thống nhất cao về nhận thức, đổi mới tư duy ở tất cả các cấp, các ngành từ Trung ương đến địa phương, cũng như trong cộng đồng doanh nghiệp và người dân, về vai trò, vị trí và tầm quan trọng của phát triển vùng và liên kết kinh tế vùng. Sự thống nhất về nhận thức, đổi mới tư duy là điều kiện tiên quyết để bảo đảm tính đồng bộ, hiệu quả trong hoạch định chủ trương, ban hành chính sách và tổ chức thực hiện các mục tiêu phát triển vùng Bắc Trung Bộ theo tinh thần các nghị quyết của Đảng, pháp luật của Nhà nước.

Do đó, cần đổi mới căn bản tư duy về liên kết phát triển vùng, coi liên kết kinh tế vùng là xu thế tất yếu, động lực quan trọng kết nối, dẫn dắt sự phát triển của các địa phương trong vùng Bắc Trung Bộ. Tư duy liên kết kinh tế cần được quán triệt trong toàn bộ quá trình lãnh đạo, chỉ đạo và điều hành phát triển vùng, từ xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch đến ban hành cơ chế, chính sách và phân bổ, điều chỉnh nguồn lực. Liên kết kinh tế vùng không chỉ góp phần mở rộng không gian phát triển, phát huy tối đa tiềm năng và lợi thế so sánh của từng địa phương, mà còn khai thác hiệu quả lợi thế theo quy mô của toàn vùng, đặc biệt là các lợi thế mang tính liên vùng như kinh tế biển; đồng thời tạo cơ sở để phối hợp giải quyết các vấn đề phát triển chung của vùng Bắc Trung Bộ, nhất là bảo vệ môi trường, phòng chống thiên tai và thích ứng với biến đổi khí hậu.

Khi có sự thay đổi tư duy về liên kết kinh tế vùng theo hướng đầy đủ, nhất quán và dài hạn, các chủ thể tham gia sẽ làm cho nhận thức rõ hơn tính tất yếu khách quan cũng như những lợi ích thiết thực mà liên kết kinh tế vùng mang lại, từ đó dẫn đến sự thống nhất, hiệu quả trong hành động và phương thức thực hiện. Đây là điều kiện quan trọng để liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ được hình thành và vận hành một cách thực chất, ổn định và bền vững. Vì vậy, yêu cầu đặt ra là các cấp chính quyền, cộng đồng doanh nghiệp và các chủ thể liên quan cần nhận thức đầy đủ rằng chỉ thông qua liên kết chặt chẽ mới có thể khai thác hiệu quả tiềm năng, lợi thế của vùng, tạo nền tảng phát triển vững chắc từ bên trong, đồng thời hình thành thế và lực đủ mạnh để nâng cao năng lực hợp tác và cạnh tranh của vùng Bắc Trung Bộ trong bối cảnh hội nhập ngày càng sâu rộng trong kỷ nguyên phát triển mới của đất nước.

Sự chuyển đổi tư duy về liên kết kinh tế vùng sẽ góp phần nâng cao trách nhiệm của các địa phương trong việc thống nhất thực hiện chiến lược, quy hoạch và kế hoạch phát triển, hướng tới mục tiêu nâng cao năng lực cạnh tranh chung của toàn vùng, thay cho tư duy phát triển cục bộ theo lợi ích riêng lẻ. Để thúc đẩy sự chuyển biến này, cần đẩy mạnh công tác đào tạo, bồi dưỡng và truyền thông chính sách nhằm trang bị cho đội ngũ cán bộ quản lý các cấp nhận thức đầy đủ về bản chất và lợi ích của liên kết kinh tế vùng, đồng thời chuyển từ đánh giá thành tích dựa chủ yếu vào tốc độ tăng trưởng sang đánh giá dựa trên lợi ích tổng thể của vùng Bắc Trung Bộ và nền kinh tế quốc gia.

Một giải pháp nền tảng để hiện thực hóa liên kết kinh tế vùng là tiếp tục hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền giữa Trung ương và địa phương theo hướng bảo đảm quản lý thống nhất, thông suốt, đồng thời duy trì không gian phát triển kinh tế thống nhất trên phạm vi cả nước và từng vùng. Việc phân cấp cần kết hợp chặt chẽ giữa quản lý theo ngành và quản lý theo lãnh thổ, gắn với hoàn thiện cơ chế phân cấp ngân sách và đầu tư nhằm khắc phục tình trạng đầu tư dàn trải, phân tán, nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực công.

Bên cạnh đó, cần điều chỉnh cơ chế phân cấp theo hướng giảm áp lực đối với chính quyền địa phương trong việc theo đuổi các chỉ tiêu tăng trưởng ngắn hạn, đồng thời tăng cường trách nhiệm trong việc tạo lập môi trường kinh doanh, cung cấp dịch vụ công, bảo vệ môi trường và bảo đảm an sinh xã hội; việc phân cấp phải gắn với bảo đảm nguồn lực và cơ chế giám sát phù hợp. Song song với đổi mới quản lý nhà nước, sự tham gia chủ động của các chủ thể sản xuất - kinh doanh, đặc biệt là doanh nghiệp, có ý nghĩa quyết định đối với tính thực chất và hiệu quả của liên kết kinh tế vùng.

Vì vậy, cần tăng cường các hoạt động tuyên truyền, đối thoại chính sách và triển khai thí điểm các mô hình liên kết kinh tế vùng mới nhằm xác định lợi ích kinh tế - xã hội của liên kết vùng, qua đó thúc đẩy sự thay đổi tư duy và hành động của các chủ thể tham gia, tạo nền tảng cho việc mở rộng và nâng cao chất lượng liên kết kinh tế vùng trong giai đoạn tiếp theo..

4.3.2. Nhóm giải pháp về nâng cao chất lượng, hoàn thiện thể chế - chính sách và cơ chế điều phối liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ

Để liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ phát huy vai trò là một động lực tăng trưởng đến năm 2030, điều kiện đầu tiên là hoàn thiện khung thể chế chính sách điều phối vùng. Đây là nhóm giải pháp mang tính nền tảng, bởi hiệu quả của các liên kết về hạ tầng, logistics, chuỗi giá trị, thị trường lao động và chuyển đổi số đều phụ thuộc trực tiếp vào mức độ phối hợp, tính thống nhất và năng lực quản trị vùng. Thực tiễn hiện nay cho thấy cơ chế điều phối vùng Bắc Trung Bộ còn phân tán, thiếu tổ chức chuyên trách, thiếu công cụ giám sát và nguồn lực vận hành, khiến liên kết kinh tế vùng chủ yếu dựa trên các thỏa thuận tự nguyện, ít tính ràng buộc và khó đạt hiệu quả bền vững. Do đó, hoàn thiện thể chế điều phối là khâu then chốt để nâng cao hiệu lực và tính thực chất của liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ.

Trước hết, cần xem xét thành lập thiết chế điều phối phát triển vùng Bắc Trung Bộ theo mô hình cơ quan điều phối vùng có bộ máy chuyên môn và ngân sách hoạt động ổn định, chịu trách nhiệm trực tiếp trước Chính phủ. Thiết chế này cần được giao các chức năng cốt lõi như: điều phối quy hoạch phát triển vùng; điều phối và giám sát đầu tư công liên vùng; theo dõi, đánh giá các chương trình liên kết vùng; đề xuất và thúc đẩy triển khai các dự án chiến lược có tính liên vùng; xây dựng và quản lý cơ sở dữ liệu vùng; làm đầu mối điều phối hợp tác quốc tế và liên kết với các vùng lân cận. Việc hình thành cơ quan chuyên trách sẽ khắc phục tình trạng phối hợp thiếu thường xuyên, thiếu đầu mối thống nhất và không có cơ chế xử lý xung đột lợi ích giữa các địa phương, đồng thời tạo kênh kết nối hiệu quả giữa các tỉnh trong vùng với các bộ, ngành Trung ương.

Song song với việc thiết lập thiết chế điều phối, cần xây dựng khung cơ chế chia sẻ lợi ích và phân bổ nguồn lực liên vùng có cơ sở pháp lý rõ ràng và đủ mạnh. Trong bối cảnh các dự án hạ tầng, logistics và phát triển không gian kinh tế liên vùng đòi hỏi nguồn vốn lớn và thời gian triển khai dài, cơ chế chia sẻ lợi ích - chi phí sẽ góp phần giảm áp lực tài chính cho từng địa phương, đồng thời bảo đảm phân

bổ công bằng các lợi ích phát sinh từ dòng thương mại, thu hút đầu tư và gia tăng giá trị đất đai. Các địa phương đóng vai trò trung chuyển hoặc chịu chi phí lớn trong giải phóng mặt bằng, bảo vệ môi trường và hạ tầng kết nối cần được hưởng cơ chế ưu tiên từ nguồn thu hoặc các quỹ phát triển liên vùng. Cách tiếp cận này không chỉ tạo động lực để các địa phương tham gia tích cực vào liên kết kinh tế vùng, mà còn góp phần duy trì và củng cố liên kết vùng Bắc Trung Bộ theo hướng ổn định và bền vững. Một giải pháp quan trọng khác là cần đồng bộ hóa các chính sách phát triển kinh tế - xã hội giữa các tỉnh, đặc biệt trong các lĩnh vực thu hút đầu tư, phát triển khu công nghiệp, quy hoạch đất đai, nông nghiệp, logistics và phát triển doanh nghiệp. Hiện nay, các địa phương trong vùng vẫn tồn tại tình trạng cạnh tranh thu hút FDI bằng cách áp dụng ưu đãi riêng lẻ, thiếu liên thông, dẫn đến phân tán nguồn lực và làm suy yếu động lực liên kết vùng. Do đó, các tỉnh cần xây dựng bộ nguyên tắc chung trong thu hút đầu tư, lựa chọn dự án, phát triển các ngành ưu tiên và chuẩn hóa quy trình cấp phép, nhằm tạo môi trường đầu tư thống nhất và hấp dẫn hơn.

Ngoài ra, để nâng cao hiệu lực điều phối, cần triển khai hệ thống giám sát và đánh giá liên kết vùng thông qua bộ chỉ tiêu phân tích định lượng. Bộ chỉ tiêu có thể bao gồm mức độ liên thông hạ tầng, lưu lượng thương mại nội vùng, tỷ lệ doanh nghiệp tham gia chuỗi giá trị vùng, năng lực logistics, xếp hạng hiệu quả điều phối và các chỉ tiêu về chuyển đổi số. Việc áp dụng hệ thống chỉ tiêu này giúp các địa phương định vị chính xác mức độ liên kết của mình, tạo cơ sở khách quan để đánh giá tiến độ thực hiện và thúc đẩy quá trình điều chỉnh chính sách.

Cuối cùng, cần tăng cường cơ chế phối hợp ba bên giữa chính quyền - doanh nghiệp - viện nghiên cứu, nhằm huy động nguồn lực xã hội và nâng cao tính thực tiễn trong hoạch định chính sách liên kết vùng. Vai trò của viện nghiên cứu và trường đại học trong nghiên cứu tư vấn, dự báo xu thế, xây dựng mô hình liên kết, đánh giá tác động và hỗ trợ ra quyết định là đặc biệt quan trọng. Việc thiết lập các diễn đàn kinh tế vùng, trung tâm nghiên cứu chính sách vùng hoặc các nhóm công tác chuyên đề sẽ giúp thể chế liên kết vùng hoạt động hiệu quả hơn, liên tục hơn và gắn với nhu cầu thực tiễn của doanh nghiệp và người dân.

4.3.3. Nhóm giải pháp về phát triển, hoàn thiện hạ tầng và logistics liên vùng Bắc Trung Bộ

Hạ tầng giao thông và logistics đóng vai trò xương sống đối với liên kết kinh tế vùng, quyết định khả năng luân chuyển hàng hóa, tiếp cận thị trường, thu hút đầu tư và hình thành chuỗi giá trị liên tỉnh. Đối với vùng Bắc Trung Bộ, mặc dù nhiều

tuyến cao tốc, quốc lộ và cảng biển đã được đầu tư, nhưng sự thiếu đồng bộ giữa các phương thức vận tải, sự yếu kém của mạng lưới kết nối ngang và sự thiếu vắng các trung tâm logistics quy mô vùng vẫn là những điểm nghẽn lớn cản trở liên kết kinh tế. Do đó, phát triển hạ tầng và logistics liên vùng là nhóm giải pháp trọng tâm mang tính quyết định, tạo nền tảng cơ bản cho thúc đẩy liên kết kinh tế vùng.

Trước hết, cần ưu tiên hoàn thiện mạng lưới hạ tầng giao thông liên vùng, tập trung vào các tuyến mang tính chiến lược kết nối giữa các tỉnh trong vùng và giữa vùng với các trung tâm kinh tế lớn của cả nước. Việc hoàn chỉnh toàn tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông trên địa bàn các tỉnh Bắc Trung Bộ là nền tảng quan trọng, nhưng chỉ có ý nghĩa tối đa khi được kết hợp với hệ thống kết nối ngang từ ven biển lên các cửa khẩu quốc tế và liên kết xuyên biên giới. Do đó, cần đẩy nhanh tiến độ đầu tư, nâng cấp các tuyến Quốc lộ 8, 9, 12A, đường Hồ Chí Minh nhánh Đông - Tây, đường ven biển và các tuyến đường nối cửa khẩu với cảng biển. Những tuyến này sẽ giúp hình thành mạng lưới vận tải đa hướng, giảm sự phụ thuộc vào trục dọc Bắc - Nam và tăng cường khả năng trung chuyển của vùng trong tiểu vùng Mekong mở rộng.

Cần ưu tiên đầu tư các hành lang kinh tế - logistics liên tỉnh gắn với trục ven biển, trục Bắc - Nam và các tuyến kết nối Đông - Tây, tạo sự liên thông giữa cảng biển, khu kinh tế, khu công nghiệp và các trung tâm đô thị trong vùng. Song song với đó, cần hình thành mạng lưới các trung tâm logistics cấp vùng, bao gồm cảng biển, cảng cạn (ICD), kho ngoại quan và trung tâm phân phối, nhằm nâng cao năng lực tổ chức dòng hàng và kết nối vùng Bắc Trung Bộ với các vùng kinh tế trọng điểm trong nước cũng như chuỗi cung ứng quốc tế. Cách tiếp cận này phù hợp với định hướng phát triển hạ tầng logistics quốc gia và các khuyến nghị của Ngân hàng Thế giới về phát triển logistics theo cụm và hành lang.

Song song với đó, cần tập trung đầu tư các dự án đường sắt kết nối cảng biển và khu kinh tế ven biển, nơi tập trung phần lớn hoạt động công nghiệp, xuất nhập khẩu và logistics của vùng. Hiện nay, đường sắt Bắc - Nam chạy dọc theo vùng nhưng không có tuyến nhánh kết nối trực tiếp với các cảng lớn như Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng hay Hòn La, gây lãng phí tiềm năng vận tải khối lượng lớn chi phí thấp. Việc nghiên cứu và đầu tư các tuyến đường sắt nhánh hoặc đường sắt chuyên dùng kết nối cảng biển - khu công nghiệp - cửa khẩu là cần thiết để giảm áp lực đường bộ, nâng cao năng lực vận tải hàng hóa và đáp ứng yêu cầu của chuỗi cung

ứng hiện đại. Đây là một trong những giải pháp dài hạn mang tính căn cơ giúp Bắc Trung Bộ phát huy lợi thế địa kinh tế của mình.

Một giải pháp quan trọng khác là phát triển các trung tâm logistics cấp vùng tại các vùng có vị trí trung tâm trong mạng lưới vận tải và chuỗi cung ứng. Các trung tâm này cần được quy hoạch tại Thanh Hóa, Nghệ An hoặc Hà Tĩnh, gần với các cảng biển lớn và các khu kinh tế ven biển, bảo đảm khả năng gom hàng, phân phối hàng và cung cấp các dịch vụ logistics giá trị gia tăng như lưu kho, kiểm định, đóng gói, logistics lạnh và trung chuyển quốc tế. Việc hình thành các trung tâm logistics quy mô lớn sẽ tạo điều kiện giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và thu hút đầu tư vào các ngành sản xuất - chế biến xuất khẩu.

Ngoài ra, cần tăng cường liên thông đa phương thức giữa đường bộ, đường biển, đường sắt, hàng không và đường thủy nội địa. Các địa phương phải phối hợp để xây dựng cơ chế vận hành chung cho vận tải đa phương thức, bao gồm chuẩn hóa thủ tục giao nhận hàng hóa, ứng dụng nền tảng số trong quản lý luồng vận tải, chia sẻ dữ liệu vận tải giữa các tỉnh và khuyến khích doanh nghiệp logistics cung cấp dịch vụ trọn gói dựa trên kết nối đa phương thức. Mô hình này sẽ đặc biệt quan trọng khi Bắc Trung Bộ trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa giữa biển Đông và các nước Lào, Thái Lan thông qua các cửa khẩu quốc tế.

Trong bối cảnh chuyển đổi số, nhóm giải pháp về hạ tầng - logistics phải đi đôi với phát triển hạ tầng số cho quản lý logistics vùng. Các tỉnh trong vùng cần xây dựng một hệ thống dữ liệu logistics dùng chung, tích hợp bản đồ số về giao thông, kho bãi, phương tiện vận tải, luồng vận chuyển và tình trạng hạ tầng. Việc ứng dụng các công nghệ như AI, IoT và blockchain trong theo dõi hành trình hàng hóa, tối ưu hóa vận tải và quản lý kho bãi sẽ giảm thời gian xử lý, hạn chế ách tắc và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics. Đồng thời, chính quyền tỉnh phải hỗ trợ doanh nghiệp logistics trong chuyển đổi số, chuẩn hóa quy trình và nâng cấp hạ tầng công nghệ.

Cuối cùng, để đảm bảo hiệu quả lâu dài, các địa phương cần tăng cường hợp tác công - tư (PPP) trong đầu tư hạ tầng và logistics. Việc thu hút doanh nghiệp tư nhân trong và ngoài nước tham gia đầu tư đường bộ, cầu cảng, kho bãi và trung tâm logistics không chỉ giảm gánh nặng ngân sách mà còn mang lại mô hình quản trị hiện đại, công nghệ tiên tiến và dịch vụ chuyên nghiệp. Nhà nước cần hoàn thiện cơ chế pháp lý cho PPP, bảo đảm minh bạch, chia sẻ rủi ro hợp lý và ổn định chính sách để tạo niềm tin cho nhà đầu tư.

Như vậy, nhóm giải pháp về phát triển hạ tầng và logistics liên vùng không chỉ nhằm khắc phục các điểm nghẽn hiện hữu mà còn hướng tới xây dựng một hệ thống hạ tầng tích hợp, thông minh và đồng bộ, phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế vùng Bắc Trung Bộ đến năm 2030 và trong giai đoạn tiếp theo.

4.3.4. Nhóm giải pháp phát triển doanh nghiệp và chuỗi giá trị liên vùng Bắc Trung Bộ

Phát triển doanh nghiệp và hình thành các chuỗi giá trị liên vùng là điều kiện then chốt để liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ trở nên thực chất và có khả năng lan tỏa. Hiện nay, doanh nghiệp trong vùng chủ yếu có quy mô nhỏ, năng lực công nghệ thấp và mức độ kết nối với nhau còn hạn chế, khiến chuỗi giá trị nội vùng chưa hình thành rõ nét. Vì vậy, nhóm giải pháp này cần tập trung vào việc nâng cao năng lực doanh nghiệp, thúc đẩy hình thành các cụm liên kết ngành và hỗ trợ doanh nghiệp tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng trong nước và quốc tế.

Trước hết, cần xác định và phát triển các cụm ngành trọng điểm mang tính liên vùng, dựa trên lợi thế và vị thế của vùng Bắc Trung Bộ trong mạng lưới sản xuất quốc gia và khu vực. Những cụm ngành này có thể bao gồm công nghiệp luyện kim - vật liệu, lọc hóa dầu, chế biến nông - lâm - thủy sản, dệt may - da giày, năng lượng tái tạo, logistics và du lịch. Phát triển cụm ngành không chỉ tạo điều kiện để các doanh nghiệp cùng ngành tập trung, kết nối hạ tầng, nhân lực, dịch vụ hỗ trợ mà còn thúc đẩy đổi mới sáng tạo, nâng cao năng suất và tạo lợi thế cạnh tranh theo quy mô vùng. Vì vậy, các tỉnh cần chủ động phối hợp trong định hướng phát triển cụm ngành, phân định vai trò sản xuất và thu hút đầu tư để tránh cạnh tranh nội vùng và trùng lặp về ngành nghề.

Song song với phát triển cụm ngành, cần khuyến khích sự hình thành và phát huy vai trò của doanh nghiệp dẫn dắt vùng, đặc biệt là các tập đoàn lớn đang hoạt động tại Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh. Các doanh nghiệp lớn trong lĩnh vực luyện kim, lọc hóa dầu, sản xuất vật liệu, chế biến nông sản và logistics có khả năng tạo ra mạng lưới liên kết với hàng nghìn doanh nghiệp vừa và nhỏ trong vùng. Cần có cơ chế hỗ trợ để doanh nghiệp đầu tàu triển khai các chương trình liên kết cung ứng, chuyển giao công nghệ, đào tạo lao động và tiêu chuẩn hóa quy trình sản xuất cho doanh nghiệp nhỏ và vừa. Mô hình này sẽ giúp tăng tỷ lệ nội địa hóa, thúc đẩy doanh nghiệp trong vùng tham gia sâu vào chuỗi giá trị và nâng cao năng lực cạnh tranh chung của vùng.

Để thúc đẩy liên kết doanh nghiệp, cần xây dựng mạng lưới liên kết cung - cầu vùng Bắc Trung Bộ, kết nối giữa các nhà sản xuất, nhà chế biến, nhà xuất khẩu, doanh nghiệp logistics và thị trường tiêu thụ. Các tỉnh nên định kỳ tổ chức hội chợ kết nối cung - cầu, hội nghị xúc tiến đầu tư chung của toàn vùng và xây dựng cơ sở dữ liệu doanh nghiệp vùng tích hợp, giúp doanh nghiệp nhanh chóng tìm kiếm đối tác, liên kết sản xuất và mở rộng thị trường. Đây cũng là nền tảng quan trọng để các doanh nghiệp nhỏ và vừa tiếp cận chuỗi giá trị của các tập đoàn lớn hoặc các thị trường khó tính.

Ngoài ra, để giảm phụ thuộc vào nhập khẩu và tăng sức cạnh tranh của chuỗi cung ứng, vùng cần phát triển mạnh hệ sinh thái công nghiệp hỗ trợ cho các ngành chủ lực. Điều này bao gồm thu hút đầu tư vào sản xuất linh kiện, phụ tùng, vật liệu đầu vào, hóa chất, bao bì và các dịch vụ kỹ thuật chuyên sâu. Các khu kinh tế và khu công nghiệp ven biển nên được quy hoạch theo mô hình “cụm hóa” để doanh nghiệp hỗ trợ và doanh nghiệp sản xuất cuối cùng có thể liên kết chặt chẽ, giảm chi phí logistics và nâng cao hiệu quả sản xuất. Đồng thời, Nhà nước cần áp dụng các chính sách ưu đãi có chọn lọc để thu hút doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ chất lượng cao, đặc biệt từ Nhật Bản, Hàn Quốc và EU.

Một giải pháp quan trọng khác là nâng cao năng lực công nghệ và quản trị của doanh nghiệp. Các tỉnh cần triển khai chương trình chuyển đổi số cho doanh nghiệp nhỏ và vừa, hỗ trợ doanh nghiệp ứng dụng công nghệ số trong quản lý sản xuất, truy xuất nguồn gốc, quản lý tài chính, bán hàng và kết nối thị trường. Các trung tâm đổi mới sáng tạo và công nghệ tại Thanh Hóa, Vinh hoặc Huế có thể trở thành hạt nhân hỗ trợ doanh nghiệp trong đổi mới công nghệ, thử nghiệm sản phẩm, chuyển giao kỹ thuật và nâng cao năng suất. Khi doanh nghiệp trong vùng được trang bị công nghệ và năng lực quản trị tốt hơn, khả năng tham gia chuỗi giá trị sẽ tăng lên rõ rệt.

Ngoài ra, cần khuyến khích doanh nghiệp triển khai các mô hình kinh doanh dựa trên liên kết, như liên kết sản xuất nông nghiệp theo chuỗi, liên kết du lịch vùng, mô hình cụm doanh nghiệp đổi mới sáng tạo hoặc mô hình hợp tác logistics. Nhà nước có thể hỗ trợ thông qua chính sách tín dụng ưu đãi, hỗ trợ xúc tiến thương mại, hỗ trợ hạ tầng dùng chung và cơ chế pháp lý thuận lợi cho hợp tác liên doanh - liên kết.

Cuối cùng, để chuỗi giá trị liên vùng phát triển bền vững, cần tăng cường kết nối doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ với doanh nghiệp các vùng khác và với thị

trường quốc tế. Sự kết nối này không chỉ mở rộng thị trường tiêu thụ mà còn giúp doanh nghiệp học hỏi kinh nghiệm, tiếp cận công nghệ mới và tham gia vào mạng lưới sản xuất toàn cầu. Các hành lang kinh tế Đông - Tây và ven biển Bắc Trung Bộ - Duyên hải miền Trung là những trục liên kết chiến lược để mở rộng hợp tác này.

Thu hút và phát huy vai trò dẫn dắt của các doanh nghiệp lớn có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với việc hình thành các chuỗi giá trị liên vùng. Các doanh nghiệp lớn, đặc biệt là các tập đoàn có năng lực công nghệ, thị trường và tài chính, đóng vai trò “hạt nhân” trong việc tổ chức mạng lưới sản xuất, lan tỏa công nghệ và tiêu chuẩn, qua đó thúc đẩy liên kết doanh nghiệp và nâng cấp chuỗi giá trị vùng. Do đó, cần chuyển trọng tâm chính sách từ thu hút đầu tư đơn lẻ sang thu hút các nhà đầu tư chiến lược gắn với phát triển chuỗi giá trị liên tỉnh, liên ngành trong vùng Bắc Trung Bộ.

Như vậy, phát triển doanh nghiệp và chuỗi giá trị liên vùng là giải pháp mang tính động lực, quyết định khả năng hấp thụ cơ hội từ bối cảnh quốc tế và năng lực cạnh tranh của vùng Bắc Trung Bộ trong dài hạn.

4.3.5. Các nhóm giải pháp đột phá khác

4.3.5.1. Giải pháp về phát triển nguồn nhân lực và nâng cao chất lượng lao động của vùng

Phát triển nguồn nhân lực và thị trường lao động vùng là yếu tố quyết định khả năng thu hút đầu tư, nâng cao năng suất và tăng cường liên kết kinh tế của vùng Bắc Trung Bộ. Hiện nay, lao động trong vùng phân tán, chất lượng không đồng đều và thiếu hụt lao động kỹ thuật, trong khi doanh nghiệp ngày càng đòi hỏi kỹ năng cao hơn. Do đó, cần triển khai các giải pháp đồng bộ nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và hình thành một thị trường lao động liên thông giữa các địa phương.

Trước hết, cần xây dựng mạng lưới thị trường lao động liên vùng, cho phép các địa phương chia sẻ dữ liệu về cung - cầu lao động, kỹ năng nghề, tình hình tiền lương và nhu cầu tuyển dụng. Hệ thống này sẽ hỗ trợ doanh nghiệp trong tuyển dụng, giúp lao động tiếp cận cơ hội việc làm rộng hơn và tạo điều kiện để điều tiết cung - cầu lao động hiệu quả hơn trên phạm vi toàn vùng. Các trung tâm dịch vụ việc làm tỉnh cần tăng cường kết nối, phối hợp tổ chức sàn giao dịch việc làm vùng và chia sẻ thông tin theo thời gian thực.

Nâng cao chất lượng đào tạo nghề, hướng tới mô hình liên kết doanh nghiệp - cơ sở đào tạo - chính quyền. Các trường nghề và trường đại học trong vùng cần

tăng cường đào tạo theo đặt hàng của doanh nghiệp, điều chỉnh chương trình sát với nhu cầu sản xuất, đặc biệt trong các ngành logistics, năng lượng, công nghiệp chế biến, du lịch và công nghệ thông tin. Đồng thời, cần đầu tư xây dựng một trung tâm đào tạo nghề cấp vùng đặt tại Thanh Hóa hoặc Nghệ An để đào tạo nhân lực chất lượng cao, cung cấp chuyên gia kỹ thuật cho toàn vùng và hỗ trợ thu hút FDI.

Bên cạnh đào tạo kỹ năng, cần đẩy mạnh nâng cao chất lượng quản trị lao động trong doanh nghiệp, bao gồm đào tạo lại cho lao động tại chỗ, khuyến khích doanh nghiệp tổ chức các khóa bồi dưỡng kỹ năng số, kỹ năng mềm và quản trị sản xuất. Chính quyền tỉnh có thể hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa thông qua các gói hỗ trợ đào tạo hoặc hợp tác với các tổ chức quốc tế trong nâng cao kỹ năng nghề cho lao động địa phương.

Ngoài ra, cần có chính sách thúc đẩy dịch chuyển lao động nội vùng, giảm rào cản hành chính và hỗ trợ nhà ở, dịch vụ xã hội cho lao động tại các khu công nghiệp, khu kinh tế ven biển. Việc tạo điều kiện cho lao động di chuyển linh hoạt sẽ giúp phân bổ nguồn nhân lực hợp lý hơn, thúc đẩy liên kết thị trường lao động và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực của toàn vùng.

Cuối cùng, vùng cần khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào đổi mới công nghệ và chuyển đổi số, bởi nguồn nhân lực chất lượng cao chỉ phát huy hiệu quả khi đi cùng với công nghệ hiện đại. Việc gắn kết đào tạo nhân lực với chiến lược chuyển đổi số của các tỉnh sẽ giúp nâng cao năng suất, tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp và tạo nền tảng quan trọng để hình thành chuỗi giá trị liên vùng.

4.3.5.2. Giải pháp về nâng cao trình độ khoa học, công nghệ và thúc đẩy chuyển đổi số, đổi mới sáng tạo, phát triển xanh

Chuyển đổi số, đổi mới sáng tạo và phát triển xanh đang trở thành trụ cột quan trọng của tăng trưởng bền vững, đồng thời tạo ra khuôn khổ mới để thúc đẩy liên kết kinh tế vùng. Đối với Bắc Trung Bộ, việc đẩy mạnh ba trụ cột này không chỉ giúp nâng cao năng suất và hiệu quả sản xuất mà còn tạo điều kiện để các địa phương kết nối sâu hơn trong chia sẻ dữ liệu, đồng bộ hóa quy trình và xây dựng các mô hình phát triển dựa trên trí tuệ nhân tạo, năng lượng sạch và công nghệ số.

Trước hết, cần xây dựng nền tảng số dùng chung cho toàn vùng, bao gồm hệ thống cơ sở dữ liệu về quy hoạch, doanh nghiệp, logistics, lao động và hạ tầng. Nền tảng này cho phép các tỉnh chia sẻ thông tin theo thời gian thực, hỗ trợ ra quyết định chính sách và tạo điều kiện để doanh nghiệp tiếp cận dữ liệu minh bạch hơn. Việc phát triển các dịch vụ công trực tuyến liên vùng, mô hình quản lý hạ tầng giao

thông bằng dữ liệu số và nền tảng kết nối logistics thông minh là những hướng đi thiết thực để thúc đẩy chuyển đổi số vùng.

Bên cạnh đó, cần thúc đẩy đổi mới sáng tạo tại doanh nghiệp, thông qua các chương trình hỗ trợ chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ mới như AI, IoT, blockchain trong quản trị chuỗi cung ứng, truy xuất nguồn gốc và giám sát chất lượng sản phẩm. Các trung tâm đổi mới sáng tạo tại Thanh Hóa, Vinh hoặc Hà Tĩnh có thể trở thành hạt nhân hỗ trợ doanh nghiệp thử nghiệm sản phẩm, chuyển giao công nghệ và ươm tạo mô hình kinh doanh mới. Việc kết nối các trung tâm này với mạng lưới nghiên cứu trong nước và quốc tế sẽ giúp nâng cao năng lực công nghệ của vùng.

Cùng với chuyển đổi số, vùng cần ưu tiên phát triển mô hình kinh tế xanh và kinh tế tuần hoàn, giảm phát thải và sử dụng hiệu quả tài nguyên. Các khu kinh tế ven biển và khu công nghiệp lớn nên được chuyển đổi dần sang mô hình khu công nghiệp sinh thái, trong đó doanh nghiệp tái sử dụng năng lượng, chất thải và tài nguyên. Đồng thời, cần đẩy mạnh thu hút đầu tư vào năng lượng tái tạo, đặc biệt là điện gió ngoài khơi, điện mặt trời và công nghiệp hydro xanh, phù hợp với tiềm năng tự nhiên của vùng.

Trong bối cảnh Cách mạng công nghiệp lần thứ tư, trí tuệ nhân tạo (AI) đang trở thành công cụ quan trọng giúp nâng cao hiệu quả quản trị phát triển vùng và điều phối liên kết kinh tế. AI có khả năng hỗ trợ dự báo, tối ưu hóa và giám sát các hệ thống kinh tế - xã hội phức hợp, đặc biệt trong quản lý chuỗi cung ứng, logistics và quy hoạch không gian. Do đó, việc ứng dụng AI trong quản lý liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ là yêu cầu mang tính đột phá nhằm nâng cao chất lượng điều hành và hiệu quả phối hợp liên tỉnh.

Theo đó, cần từng bước ứng dụng AI trong công tác dự báo nhu cầu vận tải, dòng hàng hóa, thị trường lao động và du lịch của vùng; đồng thời hỗ trợ tối ưu hóa mạng lưới logistics và phân bổ nguồn lực hạ tầng. Trên cơ sở dữ liệu vùng được chuẩn hóa, AI có thể được sử dụng để xây dựng các mô hình mô phỏng và “bản sao số” (digital twin) của không gian phát triển vùng, qua đó đánh giá tác động liên tỉnh của các dự án hạ tầng và chính sách lớn trước khi triển khai trên thực tế.

Ngoài ra, để phát triển xanh mang lại giá trị liên vùng, các địa phương phải phối hợp xây dựng chuỗi cung ứng xanh, áp dụng tiêu chuẩn xanh trong sản xuất nông nghiệp, công nghiệp chế biến và logistics. Điều này không chỉ giúp đáp ứng

các yêu cầu về môi trường của thị trường quốc tế mà còn tạo lợi thế cạnh tranh mới cho sản phẩm của vùng.

4.3.5.3. Giải pháp về tăng cường hợp tác quốc tế và liên kết ngoại vùng

Tăng cường hợp tác liên vùng và quốc tế là giải pháp quan trọng nhằm mở rộng không gian phát triển, nâng cao khả năng cạnh tranh và tạo động lực mới cho liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ. Với vị trí chiến lược kết nối Bắc - Nam và Đông - Tây, Bắc Trung Bộ có nhiều điều kiện để tham gia vào mạng lưới hợp tác khu vực và liên quốc gia, đặc biệt trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đang tái cấu trúc mạnh mẽ.

Trước hết, cần mở rộng và làm sâu sắc hơn hợp tác liên vùng trong nước, đặc biệt với vùng Đồng bằng sông Hồng, vùng Duyên hải miền Trung và Tây Nguyên. Hợp tác này bao gồm phối hợp quy hoạch hạ tầng giao thông, phát triển dịch vụ logistics, liên kết chuỗi du lịch, liên kết thị trường lao động và xây dựng các chuỗi ngành hai vùng cùng có lợi. Các tỉnh vùng Bắc Trung Bộ cũng cần phối hợp với Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh để kết nối mạng lưới phân phối hàng hóa, dịch vụ và đầu tư, góp phần tạo sức lan tỏa từ các cực tăng trưởng quốc gia.

Bên cạnh hợp tác nội địa, vùng cần đẩy mạnh hợp tác xuyên biên giới với Lào, Thái Lan và các nước trong tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS). Các cửa khẩu quốc tế như Cầu Treo, Cha Lo và Lao Bảo cần được đầu tư nâng cấp để trở thành điểm trung chuyển hàng hóa hiện đại, tạo điều kiện hình thành các hành lang kinh tế liên quốc gia. Việc tận dụng các cơ chế hợp tác như EWEC (Hành lang Kinh tế Đông - Tây), ACMECS hay các thỏa thuận thương mại Việt Nam - Lào - Thái Lan sẽ giúp các tỉnh Bắc Trung Bộ mở rộng thị trường xuất khẩu, tăng cường giao thương và thu hút đầu tư vào logistics, thương mại và công nghiệp chế biến.

Một nội dung quan trọng khác là thúc đẩy hợp tác quốc tế về công nghệ, đào tạo và phát triển xanh. Vùng cần chủ động tiếp cận các tổ chức quốc tế, các nước phát triển và các định chế tài chính như JICA, KOICA, ADB hay WB để thu hút nguồn lực đầu tư và chuyển giao công nghệ trong lĩnh vực logistics, năng lượng tái tạo, quản lý hạ tầng thông minh và thương mại số. Đồng thời, các trường đại học và viện nghiên cứu trong vùng phải được khuyến khích thiết lập mạng lưới hợp tác đào tạo, trao đổi chuyên gia và nghiên cứu chung với các cơ sở giáo dục quốc tế nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

Ngoài ra, các địa phương cần thúc đẩy hợp tác doanh nghiệp - doanh nghiệp (B2B) thông qua diễn đàn thương mại vùng, hội nghị xúc tiến đầu tư quốc tế, kết nối doanh nghiệp logistics và xuất khẩu. Việc xây dựng thương hiệu chung cho các sản phẩm chủ lực của vùng và tham gia hội chợ quốc tế sẽ nâng cao vị thế của Bắc Trung Bộ trên bản đồ thương mại khu vực.

Như vậy, tăng cường hợp tác liên vùng và quốc tế không chỉ giúp vùng Bắc Trung Bộ tận dụng lợi thế vị trí địa kinh tế mà còn mở rộng mạng lưới sản xuất, dịch vụ và chuỗi giá trị xuyên biên giới, tạo nền tảng quan trọng để thúc đẩy liên kết kinh tế vùng bền vững đến năm 2030.

4.3.5.4. Giải pháp đột phá phát huy lợi thế kinh tế biển gắn với liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ

Kinh tế biển là lợi thế so sánh nổi trội, đồng thời có tính liên vùng cao của Bắc Trung Bộ. Tuy nhiên, hệ thống cảng biển, khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp và đô thị biển hiện chủ yếu được quy hoạch, đầu tư và khai thác trong phạm vi từng địa phương, thiếu sự phân công chức năng và kết nối thành mạng lưới. Tình trạng đầu tư phân tán, phát triển các cảng biển và khu kinh tế có chức năng tương đồng không chỉ làm giảm hiệu quả sử dụng nguồn lực mà còn hạn chế khả năng hình thành các chuỗi giá trị biển quy mô vùng. Vì vậy, cần chuyển từ tư duy phát triển kinh tế biển theo địa giới hành chính sang quản trị không gian biển và ven biển như một chỉnh thể kinh tế thống nhất.

Trên cơ sở đó, cần tổ chức lại không gian kinh tế biển theo hướng phân công chức năng giữa các cảng biển, khu kinh tế ven biển, khu công nghiệp và trung tâm logistics dựa trên lợi thế đặc thù của từng địa phương. Trọng tâm là hình thành mạng lưới cảng biển - logistics liên thông, kết nối với các khu sản xuất, vùng nguyên liệu, cửa khẩu và hành lang kinh tế Đông - Tây thông qua hệ thống giao thông đa phương thức. Việc phân công chức năng hợp lý sẽ góp phần hạn chế đầu tư trùng lặp, giảm cạnh tranh cục bộ, nâng cao hiệu suất khai thác cảng và tạo điều kiện phát triển các cụm liên kết ngành ven biển.

Đồng thời, cần thúc đẩy hình thành các chuỗi giá trị kinh tế biển liên tỉnh, kết nối cảng biển - logistics - công nghiệp ven biển - dịch vụ hàng hải - chế biến thủy sản - du lịch biển. Bên cạnh các ngành truyền thống, vùng cần ưu tiên phát triển những lĩnh vực có hàm lượng công nghệ và giá trị gia tăng cao như năng lượng tái tạo ngoài khơi, nuôi trồng thủy sản công nghệ cao, kinh tế sinh học biển và dịch vụ du lịch chất lượng cao. Việc lựa chọn dự án cần dựa trên khả năng liên kết sản xuất,

sử dụng nhà cung ứng nội vùng, chuyển giao công nghệ và tạo hiệu ứng lan tỏa, qua đó nâng cao vai trò của doanh nghiệp dẫn dắt và tăng cường sự tham gia của doanh nghiệp nhỏ và vừa trong vùng.

Để bảo đảm tính khả thi, cần thiết lập cơ chế điều phối kinh tế biển cấp vùng nhằm phối hợp quy hoạch, lựa chọn dự án ưu tiên, huy động nguồn lực và phân chia lợi ích giữa các địa phương. Cùng với đó, cần xây dựng hệ thống dữ liệu dùng chung và cơ chế phối hợp liên tỉnh trong quản lý tài nguyên, kiểm soát ô nhiễm, bảo tồn hệ sinh thái biển và ứng phó với biến đổi khí hậu. Sự kết hợp giữa thể chế điều phối hiệu quả, hạ tầng - logistics liên thông, chuỗi giá trị do doanh nghiệp dẫn dắt và khai thác bền vững tài nguyên biển sẽ tạo động lực tăng trưởng mới, nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ theo chiều sâu..

4.3.5.5. Giải pháp đột phá tăng cường liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ trong thích ứng với biến đổi khí hậu và phòng chống thiên tai

Bắc Trung Bộ là vùng có mức độ chịu ảnh hưởng cao trước các hiện tượng thời tiết cực đoan như bão, lũ, hạn hán, xâm nhập mặn, sạt lở đất và xói lở bờ biển. Tác động của biến đổi khí hậu không chỉ gây thiệt hại về người, tài sản và kết cấu hạ tầng mà còn làm gián đoạn hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa và các chuỗi cung ứng liên tỉnh. Do phạm vi ảnh hưởng của thiên tai thường vượt qua ranh giới hành chính, việc ứng phó riêng lẻ của từng địa phương khó bảo đảm hiệu quả. Vì vậy, thích ứng với biến đổi khí hậu và phòng, chống thiên tai cần được xác định là một nội dung trọng tâm của liên kết kinh tế vùng, gắn trực tiếp với bảo đảm tính an toàn, liên tục và bền vững của không gian phát triển.

Trước hết, cần tích hợp yêu cầu thích ứng với biến đổi khí hậu vào quy hoạch và tổ chức không gian phát triển vùng, nhất là đối với khu vực ven biển, lưu vực sông, miền núi và các địa bàn có nguy cơ cao. Việc bố trí khu dân cư, khu công nghiệp, hệ thống giao thông, vùng sản xuất và các công trình hạ tầng trọng yếu phải dựa trên đánh giá rủi ro tổng hợp ở quy mô liên tỉnh, thay vì chỉ căn cứ vào phạm vi từng địa phương. Đồng thời, cần kiểm soát các hoạt động phát triển có khả năng làm gia tăng rủi ro cho địa phương lân cận, như khai thác tài nguyên, chuyển đổi mục đích sử dụng đất, xây dựng công trình trên lưu vực sông và phát triển đô thị ven biển.

Bên cạnh đó, cần xây dựng cơ sở dữ liệu vùng dùng chung về khí tượng, thủy văn, tài nguyên nước và rủi ro thiên tai; thiết lập cơ chế dự báo, cảnh báo sớm

và chia sẻ thông tin theo thời gian thực giữa các địa phương. Trên cơ sở đó, vùng cần phối hợp xây dựng các phương án điều tiết liên hồ chứa, phân bổ nguồn nước, thoát lũ, sơ tán dân cư và bảo đảm lưu thông hàng hóa trong tình huống khẩn cấp. Việc hình thành cơ chế chỉ huy và phối hợp liên tỉnh sẽ góp phần nâng cao năng lực ứng phó, hạn chế tình trạng thông tin phân tán và giảm thiểu thiệt hại lan truyền đối với kết cấu hạ tầng, hoạt động sản xuất và chuỗi cung ứng của toàn vùng.

Đồng thời, cần ưu tiên các chương trình đầu tư liên tỉnh vào hạ tầng có khả năng chống chịu, như hệ thống đê biển, hồ chứa, công trình kiểm soát lũ, hành lang thoát lũ và các tuyến giao thông dự phòng; kết hợp với các giải pháp dựa vào tự nhiên như phục hồi rừng đầu nguồn, rừng phòng hộ và hệ sinh thái ven biển. Các dự án cần được lựa chọn trên cơ sở mức độ giảm thiểu rủi ro cho toàn vùng, khả năng bảo vệ các trung tâm kinh tế và duy trì hoạt động của chuỗi giá trị liên tỉnh. Sự kết hợp giữa quy hoạch thích ứng, dữ liệu dùng chung, cơ chế phối hợp thống nhất và đầu tư hạ tầng liên vùng sẽ nâng cao khả năng chống chịu, bảo vệ thành quả phát triển và thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ theo hướng bền vững..

KẾT LUẬN

Luận án “***Liên kết kinh tế trong phát triển vùng Bắc Trung Bộ***” được thực hiện trong bối cảnh Việt Nam đẩy mạnh thực hiện các Nghị quyết về phát triển vùng, triển khai Luật Quy hoạch 2017 và xác lập mô hình phát triển mới, cơ cấu lại nền kinh tế, đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa, lấy khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số làm động lực chính. Vùng Bắc Trung Bộ có vị trí chiến lược nối Bắc với Nam, nối biển Đông với tiểu vùng Mekong đang đứng trước yêu cầu cấp thiết phải tăng cường liên kết nội vùng và liên vùng để vượt qua hạn chế nội tại, tận dụng cơ hội từ dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu và đóng góp vào mục tiêu phát triển nhanh, bền vững của quốc gia. Trên cơ sở nghiên cứu lý luận, phân tích thực tiễn và đánh giá hệ thống các yếu tố tác động, luận án đã làm rõ vai trò của liên kết kinh tế đối với phát triển vùng, chỉ ra những điểm nghẽn chủ yếu trong liên kết vùng Bắc Trung Bộ và đề xuất hệ thống giải pháp thúc đẩy liên kết kinh tế đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Thứ nhất, luận án đã hệ thống hóa một số các có khoa học về cơ sở lý luận liên kết kinh tế trong phát triển vùng, bao gồm khái niệm, các mô hình liên kết, cơ chế vận hành, các yếu tố quyết định mức độ liên kết và vai trò của liên kết trong phát triển vùng. Trong phần lý luận, luận án đã phân tích rõ ba cấu phần trọng yếu của liên kết kinh tế vùng: liên kết thể chế - chính sách, liên kết hạ tầng - logistics và liên kết doanh nghiệp - chuỗi giá trị. Những trụ cột này không tồn tại tách biệt mà tương tác chặt chẽ, bổ trợ cho nhau, tạo nên hệ sinh thái vùng có tính liên thông, qua đó nâng cao hiệu quả phân bổ nguồn lực, tăng năng suất, mở rộng không gian kinh tế và tăng khả năng cạnh tranh của vùng trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Việc vận dụng các mô hình phân tích liên kết như mô hình cụm ngành, chỉ số Moran's I, mô hình trọng lực thương mại, hệ thống đánh giá cơ sở hạ tầng và mạng lưới logistics đã giúp luận án xây dựng khung phân tích khoa học, có cơ sở định lượng để đánh giá thực trạng liên kết kinh tế trong vùng Bắc Trung Bộ.

Thứ hai, trên cơ sở phân tích thực tiễn giai đoạn gần đây, Luận án đã chỉ ra một cách hệ thống thực trạng liên kết kinh tế trong vùng Bắc Trung Bộ, bao gồm cả những kết quả đạt được và những tồn tại, hạn chế, nguyên nhân của các hạn chế. Về liên kết thể chế - chính sách, luận án ghi nhận sự cải thiện trong phối hợp giữa các địa phương thông qua thực hiện quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030 và một số chương trình hợp tác kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, cơ chế điều phối vùng

vẫn còn yếu, thiếu một thiết chế điều phối đủ thẩm quyền, thiếu cơ chế chia sẻ lợi ích và chi phí trong các dự án liên vùng, và chưa hình thành cơ chế liên kết bắt buộc mang tính ràng buộc pháp lý.

Về liên kết hạ tầng - logistics, luận án cho thấy hạ tầng giao thông của vùng có bước phát triển mạnh, đặc biệt nhờ tuyến cao tốc Bắc - Nam, hệ thống cảng biển như Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng, Hòn La và hệ thống cửa khẩu quốc tế. Tuy nhiên, sự thiếu đồng bộ của các tuyến kết nối ngang, hạn chế của đường sắt, sự phân tán của hệ thống logistics và thiếu trung tâm logistics cấp vùng khiến chi phí logistics cao, làm giảm hiệu quả liên kết kinh tế. Đối với kết nối hàng không, dù vùng có các sân bay Thọ Xuân, Vinh và Đồng Hới, nhưng năng lực khai thác còn hạn chế, chưa đóng vai trò quan trọng trong chuỗi logistics vùng.

Về liên kết doanh nghiệp và chuỗi giá trị, luận án chỉ ra rằng số lượng doanh nghiệp trong vùng tăng nhanh trong giai đoạn 2020-2024, nhưng chủ yếu là doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ, năng lực công nghệ thấp, mức độ tham gia chuỗi giá trị hạn chế và sự liên kết giữa doanh nghiệp các tỉnh còn yếu. Các khu kinh tế ven biển và khu kinh tế cửa khẩu đã hình thành các trung tâm công nghiệp quan trọng, nhưng do thiếu kết cấu hạ tầng đồng bộ và thiếu cơ chế liên kết doanh nghiệp, các khu kinh tế này chưa tạo ra được sức lan tỏa lớn ra toàn vùng. Sự phân hóa phát triển giữa Thanh Hóa, Nghệ An và các tỉnh phía Nam vùng Bắc Trung Bộ (Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị) càng làm giảm hiệu quả liên kết nội vùng.

Thứ ba, Luận án đã phân tích một cách có hệ thống các yếu tố của bối cảnh quốc tế và trong nước tác động mạnh đến xu thế liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ. Bối cảnh quốc tế nổi bật với sự phân mảnh kinh tế toàn cầu, cạnh tranh chiến lược, dịch chuyển chuỗi cung ứng và sự phát triển của kinh tế số - kinh tế xanh, tạo ra cả cơ hội và thách thức đối với vùng. Trong nước, việc triển khai Luật Quy hoạch, đẩy mạnh đầu tư kết cấu hạ tầng, chuyển đổi số và các chính sách phát triển vùng đã đặt ra yêu cầu tăng cường liên kết vùng một cách thực chất, đồng thời tạo khung pháp lý thuận lợi để hình thành các cơ chế liên kết mới.

Thứ tư, Luận án đã đề xuất hệ thống giải pháp toàn diện nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ đến năm 2030. Nhóm giải pháp về thể chế nhấn mạnh yêu cầu thành lập thiết chế điều phối vùng có thẩm quyền rõ ràng, xây dựng cơ chế chia sẻ lợi ích - chi phí, đồng bộ hóa chính sách thu hút đầu tư và tăng cường giám sát, đánh giá liên kết vùng. Nhóm giải pháp hạ tầng - logistics tập trung vào hoàn thiện hệ thống kết nối ngang, phát triển đường sắt nhánh vào cảng biển, hình

thành trung tâm logistics cấp vùng và ứng dụng công nghệ số trong quản lý vận tải. Nhóm giải pháp phát triển doanh nghiệp - chuỗi giá trị đề xuất xây dựng cụm liên kết ngành liên vùng, hình thành doanh nghiệp dẫn dắt, phát triển công nghiệp hỗ trợ và thúc đẩy kết nối cung - cầu. Nhóm giải pháp nguồn nhân lực tập trung vào xây dựng thị trường lao động liên vùng, nâng cao chất lượng đào tạo nghề và thúc đẩy dịch chuyển lao động. Nhóm giải pháp chuyển đổi số - đổi mới sáng tạo - phát triển xanh nhấn mạnh vai trò nền tảng số dùng chung, đổi mới mô hình sản xuất và xây dựng chuỗi cung ứng xanh. Cuối cùng, nhóm giải pháp hợp tác liên vùng và quốc tế đề xuất tăng cường kết nối với các vùng kinh tế trong nước, tận dụng hành lang kinh tế Đông - Tây, hợp tác với Lào - Thái Lan và tham gia các cơ chế hợp tác GMS, ASEAN nhằm mở rộng không gian phát triển.

Thứ năm, Luận án đóng góp một số điểm mới về mặt học thuật và thực tiễn. Về lý luận, luận án đóng góp vào việc hoàn thiện khung phân tích liên kết kinh tế vùng trong điều kiện nền kinh tế chuyển đổi, bằng cách tích hợp phương pháp nghiên cứu liên ngành, ứng dụng mô hình không gian và tiếp cận chuỗi giá trị. Về thực tiễn, luận án đánh giá toàn diện về liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ, chỉ ra các điểm nghẽn cốt lõi và đề xuất giải pháp có tính khả thi cao, phù hợp với các định hướng chiến lược của quốc gia. Các kết quả nghiên cứu của luận án có thể được sử dụng như tài liệu tham khảo cho cơ quan quản lý nhà nước, các tổ chức tư vấn chính sách, viện nghiên cứu và các địa phương trong vùng khi hoạch định chiến lược phát triển liên kết vùng.

Tuy nhiên, Luận án cũng chỉ rõ rằng cơ chế điều phối vùng phải thực sự hiệu quả; đầu tư hạ tầng phải gắn với quy hoạch liên vùng; doanh nghiệp phải được hỗ trợ để hợp tác và đổi mới công nghệ; nguồn nhân lực phải được đào tạo theo nhu cầu thị trường; và hợp tác quốc tế phải được đẩy mạnh để vùng tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị toàn cầu. Chỉ khi các điều kiện này được đáp ứng, liên kết kinh tế vùng mới trở thành động lực thúc đẩy tăng trưởng nhanh, bền vững và bao trùm cho vùng Bắc Trung Bộ đến năm 2030.

Cuối cùng, trong thời gian tới, Luận án sẽ đề xuất trong giai đoạn tới cần tăng cường các nghiên cứu về liên kết kinh tế vùng sử dụng các mô hình định lượng dựa trên dữ liệu lớn, nghiên cứu tác động của kinh tế số đối với liên kết doanh nghiệp và phân tích chuỗi cung ứng theo từng ngành cụ thể. Đây là những hướng nghiên cứu mới có thể tiếp tục mở rộng các kết quả của luận án, góp phần hoàn thiện hơn cơ sở khoa học cho việc hoạch định chính sách phát triển vùng ở Việt Nam.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA NCS ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU

1. Trần Hữu Đồng (2021), “Thể chế điều phối liên kết vùng đồng bằng sông Cửu Long”, *Tạp chí Lý luận Chính trị*, ISSN 2525-2607, tháng 10/2021.
2. Vũ Văn Phúc, Trần Hữu Đồng (2023), “Quan điểm về liên kết vùng, các kiểu liên kết và điều kiện thực hiện liên kết vùng”, *Tạp chí Kinh tế và quản lý*, ISSN 1859-4565, tháng 11/2023.
3. Trần Hữu Đồng (2025), “Giải pháp tiếp tục phát triển, liên kết vùng ở Việt Nam đến năm 2030”, *Tạp chí Kinh tế - Tài chính*, ISSN 3093-3390, tháng 10/2025.
4. Trần Hữu Đồng (2025), “Quan điểm, định hướng của Đảng về liên kết, phát triển vùng ở Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế - Tài chính*, ISSN 3093-3390, tháng 10/2025.
5. Tran Huu Dong (2025), “Enhancing the quality of the governance index trio in the north central region toward 2030”, *Viet Nam Economic & Financial Review*, ISSN 3093-3722, Vol.1, Issue.1, 2025.
6. Trần Hữu Đồng (2026), “Một số vấn đề liên kết kinh tế nội vùng Bắc Trung Bộ”, *Tạp chí Kinh tế và Quản lý*, ISSN 1859-4565, tháng 1/2026.
7. Trần Hữu Đồng (2026), “Đánh giá liên kết doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ trong giai đoạn 2010-2023”, *Tạp chí Kinh tế - Tài chính*, ISSN 3093-3390, kỳ 1, tháng 2/2026.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. Tài liệu tham khảo tiếng Việt

1. Ban Kinh tế Trung ương (2022), *Báo cáo tổng kết Nghị quyết số 39-NQ/TW của Bộ Chính trị khóa IX về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Bắc Trung bộ và duyên hải Trung bộ đến năm 2010 và Kết luận số 25-KL/TW của Bộ Chính trị khóa XI về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 39-NQ/TW*, Hà Nội.
2. Báo Chính phủ (2022), *Chương trình hành động của Chính phủ về phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ*, tại trang <https://baochinhphu.vn/chuong-trinh-hanh-dong-cua-chinh-phu-ve-phat-trien-ktxh-vung-bac-trung-bo-va-duyen-hai-trung-bo-102221229170042052.htm>, [truy cập ngày 10/1/2024].
3. Bùi Quang Bình (2024), “Huy động, phân bổ nguồn lực cho phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, góp phần triển khai hiệu quả Nghị quyết số 26-NQ/TW”, *Tạp chí Cộng sản*.
4. Bộ Công Thương (2017), *Báo cáo về phát triển hành lang kinh tế Đông - Tây và hợp tác thương mại biên giới*, Hà Nội.
5. Bộ Công Thương (2019), *Báo cáo phát triển thị trường nội địa giai đoạn 2016-2019*, Hà Nội.
6. Bộ Chính trị (2005), *Nghị quyết số 39-NQ/TW về phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ*, Hà Nội.
7. Bộ Chính trị (2022), *Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 về phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*, Hà Nội.
8. Bộ Giao thông Vận tải (2020), *Báo cáo chuyên đề về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông liên vùng*, Hà Nội.
9. Bộ Giao thông vận tải (2021), *Báo cáo Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
10. Bộ Giao thông vận tải (2021), *Báo cáo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
11. Bộ Giao thông vận tải (2021), *Báo cáo tích hợp 05 quy hoạch ngành quốc gia về giao thông vận tải thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.

12. Bộ Giao thông vận tải (2021), *Báo cáo thuyết minh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050*, Hà Nội.
13. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2022), *Báo cáo đánh giá liên kết vùng và điều phối phát triển vùng ở Việt Nam*, Hà Nội.
14. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020), *Báo cáo liên kết vùng phục vụ xây dựng quy hoạch quốc gia thời kỳ 2021-2030*, Hà Nội.
15. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2024), *Báo cáo Sơ kết 02 triển khai thực hiện Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị khóa XIII về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và Chương trình hành động của Chính phủ tại Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022 về thực hiện Nghị quyết số 26-NQ/TW của Bộ Chính trị*, Hà Nội.
16. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2024), *Báo cáo Tình hình triển khai hoạt động năm 2024 của Hội đồng điều phối Vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ*, Hà Nội.
17. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2024), *Báo cáo tổng hợp quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
18. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2024), *Sách trắng doanh nghiệp các năm 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024*, Nxb Thống kê, Hà Nội.
19. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2025), *Báo cáo sơ kết 03 năm thực hiện Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị khóa XIII*, Hà Nội.
20. Bộ Kế hoạch và Đầu tư & UNDP (2023), *Báo cáo Chỉ số Phát triển Con người cấp tỉnh Việt Nam*, Hà Nội.
21. Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội (2022), *Báo cáo di cư và việc làm*. <https://www.molisa.gov.vn/>.
22. Bộ Thông tin và Truyền thông (2022), *Báo cáo Chỉ số chuyển đổi số cấp tỉnh*, Nguồn: <https://dx.gov.vn/>.
23. Bộ Thông tin và Truyền thông (2024), *Báo cáo chỉ số đánh giá chuyển đổi số của các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương - DTI cấp bộ, cấp tỉnh năm 2023*, Hà Nội.
24. Chính phủ (2022), *Chương trình hành động của Chính phủ ban hành kèm theo Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022 về thực hiện Nghị quyết số 26-NQ/TW của Bộ Chính trị khóa XIII*, Hà Nội.
25. Chính phủ (2022), *Nghị quyết số 138/NQ-CP ngày 25/10/2022 của Chính phủ về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.

26. Chính phủ (2023), *Báo cáo quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
27. Chính phủ (2023), *Tài liệu Hội nghị triển khai Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 26-NQ/TW, ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và xúc tiến đầu tư vùng, Bình Định, ngày 05/02/2023*, Hà Nội.
28. Chính phủ (2025), *Báo cáo điều chỉnh Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
29. Chính phủ (2025), *Nghị quyết số 306/NQ-CP ngày 05/10/2025 về điều chỉnh Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
30. Trần Kim Chung, Đinh Trọng Thịnh (2017), “Hạ tầng và liên kết vùng trong phát triển kinh tế”, *Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế*, (11), tr.3-12.
31. CIEM - Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương (2021), *Báo cáo kinh tế Việt Nam và cải cách doanh nghiệp*, Hà Nội.
32. Cục Thống kê (2024), *Sách trắng doanh nghiệp năm 2024*, Hà Nội.
33. Cục Thống kê (2024), *Niên giám thống kê các năm 2010-2024*, Hà Nội.
34. Cục Thống kê (2025), *Tư liệu kinh tế - xã hội 63 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương 2020-2024*, Hà Nội.
35. Đảng Cộng sản Việt Nam (2011), *Cương lĩnh xây dựng đất nước trong thời kỳ quá độ lên chủ nghĩa (sửa chữa và bổ sung năm 2011)*, Hà Nội.
36. Đảng Cộng sản Việt Nam (2021), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, tập I*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
37. Đảng Cộng sản Việt Nam (2021), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII, tập II*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
38. Đảng Cộng sản Việt Nam (2026), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV, tập I*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
39. Đại học Huế (2019), *Liên kết phát triển du lịch khu vực Bắc Trung Bộ*, Huế.
40. Đại học Kinh tế Quốc dân (2020), *Báo cáo nghiên cứu chuỗi cung ứng công nghiệp tại Bắc Trung Bộ*, Hà Nội.
41. Đại học Vinh (2020), *Liên kết phát triển du lịch liên tỉnh vùng Bắc Trung Bộ*, Nghệ An.

42. Trần Hữu Hiệp (2013), “Một số vấn đề về phát triển vùng và liên kết vùng Đồng bằng sông Cửu Long”, *Tạp chí Khoa học Xã hội*, (6), tr.33-40.
43. Nguyễn Thị Hồng (2018), “Liên kết phát triển trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, (22), tr.12-18.
44. Nguyễn Thụy Huân, Lê Nguyễn Anh Hào (2024), *Bảng xếp hạng GRDP 63 tỉnh thành Việt Nam Xếp hạng kinh tế 63 tỉnh thành mới nhất 2024*, https://thuvienphapluat.vn/chinh-sach-phap-luat-moi/vn/ho-tro-phap-luat/chinh-sach-moi/81173/bang-xep-hang-grdp-63-tinh-thanh-viet-nam-xep-hang-kinh-te-63-tinh-thanh-moi-nhat-2024?utm_source=chatgpt.com
45. Đinh Sơn Hùng, Nguyễn Phạm Hồng, Lê Minh Hải, (2011), *Cơ chế liên kết kinh tế giữa Đồng bằng sông Cửu Long và Thành phố Hồ Chí Minh: Thực trạng và giải pháp*, Thành phố Hồ Chí Minh.
46. Nguyễn Chí Hải Lâm, Văn Giang, Nguyễn Trọng Phúc (2019), “Đánh giá tính liên kết vùng trong phát triển công nghiệp bằng mô hình hồi quy không gian”, *Tạp chí Kinh tế & Dự báo*, (27), tr.12-18.
47. Phí Hồng Linh (2018), *Liên kết kinh tế vùng trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung*, Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
48. Ngô Thắng Lợi, Đỗ Quang Tuấn, Trần Anh Tuấn (2015), *Liên kết phát triển và tổ chức điều phối liên kết phát triển các vùng kinh tế trọng điểm ở Việt Nam*, Hà Nội.
49. Hồ Kỳ Minh, Lê Minh Nhất Duy (2012), “Liên kết kinh tế vùng: Từ lý luận đến thực tiễn”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, (181), tr.45-52.
50. Quốc hội khóa XIII (2013), *Hiến pháp năm 2013*, Nxb Lao động, Hà Nội.
51. Quốc hội khóa XIV (2017), *Luật Quy hoạch 2017*, Hà Nội.
52. Quốc hội (2025), *Nghị quyết số 252/2025/QH15 của Quốc hội khóa XV sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 9/1/2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
53. Nguyễn Văn Sỹ (2018), *Thương mại biên giới và liên kết kinh tế vùng Bắc Trung Bộ*, Hà Nội.
54. Bùi Tất Thắng (2017), *Liên kết vùng Tây Bắc trong phát triển kinh tế - xã hội hiện nay*, Hà Nội.
55. Nguyễn Văn Thắng, Trần Thị Tuấn Anh (2019), “Kiểm định mức độ liên kết kinh tế giữa các địa phương ở Việt Nam bằng mô hình hồi quy không gian”, *Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế*, (12), tr.25-34.

56. Lê Bá Thảo (1998), *Việt Nam - lãnh thổ và các vùng địa lý*, Nxb Giáo dục, Hà Nội.
57. Thủ tướng Chính phủ (2010), *Quyết định số 60/2010/QĐ-TTg ban hành nguyên tắc, tiêu chí và định mức phân bổ vốn đầu tư phát triển bằng nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2011-2015*, Hà Nội.
58. Thủ tướng Chính phủ (2013), *Quyết định 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*, Hà Nội.
59. Thủ tướng Chính phủ (2013), *Quyết định số 1114/QĐ-TTg ngày 09/ 07/2013 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung bộ và Duyên hải Miền Trung đến năm 2020*, Hà Nội.
60. Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định số 40/2015/QĐ-TTg ban hành nguyên tắc, tiêu chí và định mức phân bổ vốn đầu tư phát triển bằng nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2016-2020*, Hà Nội.
61. Thủ tướng Chính phủ (2018), *Quyết định 27/2018/QĐ-TTg ngày 06/07/2018 của Thủ tướng Chính phủ về Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam*, Hà Nội.
62. Thủ tướng Chính phủ (2023), *Quyết định số 1745/QĐ-TTg ngày 30/12/2023 về phê duyệt quy hoạch tỉnh Thừa Thiên Huế thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
63. Thủ tướng Chính phủ (2023), *Quyết định số 824/QĐ-TTg ngày 11/7/2023 về việc thành lập Hội đồng điều phối vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ*, Hà Nội.
64. Thủ tướng Chính phủ (2024), *Quyết định 376/QĐ-TTg ngày 04/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050*, Hà Nội.
65. Thư viện Pháp luật (2024), *Bảng xếp hạng GRDP 63 tỉnh, thành của Việt Nam*, tại trang <https://thuvienphapluat.vn/chinh-sach-phap-luat-moi/vn/ho-tro-phap-luat/chinh-sach-moi/81173/bang-xep-hang-grdp-63-tinh-thanh-viet-nam-xep-hang-kinh-te-63-tinh-thanh-moi-nhat-2024>
66. Ngô Văn Toàn (2020), *Liên kết kinh tế vùng duyên hải Nam Trung Bộ: Thực trạng và giải pháp*, Luận án Tiến sĩ, Hà Nội.
67. Tổng cục Thống kê (2024), *Báo cáo Lao động - Việc làm 2024*, Hà Nội.
68. Tổng cục Thống kê Việt Nam (2024), *Niên giám thống kê 2024*, Hà Nội.
69. Tổng cục Thống kê (2024), *Niên giám thống kê các địa phương năm 2024*, Hà Nội.

70. Bùi Trinh, Nguyễn Thắng, Nguyễn Bích (2012), *Phân tích mối quan hệ giữa vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với các vùng khác dựa trên mô hình cân đối liên ngành liên vùng*, Hà Nội.
71. Lê Đình Tuấn (2019), “Phát triển hệ thống kết nối vùng ở Việt Nam: Thực trạng và giải pháp”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, (27), tr.15-22.
72. Phạm Thị Túy (2023), “Thể chế liên kết vùng: Những vấn đề đặt ra và giải pháp khắc phục Liên kết vùng và vai trò của thể chế điều phối”, *Tạp chí Cộng sản*, (10).
73. VASI - Viện Chính sách và Chiến lược Phát triển Nông nghiệp Nông thôn (2022), *Báo cáo kết quả điều tra các tỉnh ven biển Việt Nam 2011-2022*, tại trang <https://vasi.mae.gov.vn/mot-so-ket-qua-va-danh-gia-buoc-dau-tu-cac-nha-quan-ly-ve-thuc-hien-muc-tieu-kinh-te-xa-hoi-dieu-tra-co-ban-tai-hoi-nghi-28-tinh-thanh-ven-bien-1669.htm>
74. VCCI (2022), *Báo cáo Chuyển đổi số doanh nghiệp Việt Nam*, tại trang <https://vcci.com.vn/>
75. Viện Chiến lược phát triển - Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2020), *Báo cáo liên kết vùng phục vụ xây dựng quy hoạch quốc gia 2021-2030*, Hà Nội.
76. Viện Chiến lược phát triển (2010), *Nghiên cứu liên kết vùng ở Việt Nam*, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Hà Nội.
77. Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải (2016), *Báo cáo quy hoạch mạng lưới giao thông*, Hà Nội.
78. Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải (2020), *Báo cáo định hướng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và logistics*, Hà Nội.
79. Viện Chính sách và Chiến lược Phát triển Nông nghiệp Nông thôn (2018), *Báo cáo phát triển chuỗi giá trị nông sản vùng Bắc Trung Bộ*, Hà Nội.
80. Viện Kinh tế Việt Nam (2006), *Kaplinisky R. and Morris M., Cẩm nang nghiên cứu chuỗi giá trị*, Viện Kinh tế Việt Nam dịch, 2006, Hà Nội.
81. Viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn Quốc gia (2016), *Đánh giá không gian phát triển vùng Bắc Trung Bộ phục vụ công tác quy hoạch*, Hà Nội.
82. Viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn Quốc gia (2020), *Báo cáo quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung*, Hà Nội.
83. Viện Quy hoạch Đô thị - Nông thôn Quốc gia (VIUP) (2020), *Báo cáo rà soát, điều chỉnh định hướng phát triển không gian vùng Bắc Trung Bộ*, Hà Nội.
84. VnEconomy (2025), *Hà Tĩnh records 8.78% GRDP growth leading North Central region*, <https://en.vneconomy.vn/ha-tinh-records-878-grdp-growth-in-2025-leading-north-central-region.htm>
85. Phạm Thị Hồng Yến (2018), *Liên kết vùng kinh tế ở Việt Nam: Thực trạng và giải pháp*, Nxb Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.

II. Website:

86. https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/what/investment-policy_en.
87. <https://stockbiz.vn/tin-tuc/quang-tri-1418-chi-tieu-dat-va-vuot-ke-hoach-nam-2024/29614875?utm>.
88. <https://www.baoquangbinh.vn/xa-hoi/202501/cong-bo-so-lieu-kinh-te-xa-hoi-nam-2024-2223456/?utm>.
89. <https://stockbiz.vn/tin-tuc/quang-tri-1418-chi-tieu-dat-va-vuot-ke-hoach-nam-2024/29614875?utm>.
90. <https://www.baoquangbinh.vn/xa-hoi/202501/cong-bo-so-lieu-kinh-te-xa-hoi-nam-2024-2223456/?utm>.
91. <https://dx.nghean.gov.vn/kinh-te/quy-mo-kinh-te-nghe-an-vuot-moc-200-ngan-ty-dong-710057?pageindex=0>
92. <https://thongke.nghean.gov.vn/nien-giam-thong-ke>
93. <https://baonghean.vn/chot-nam-2024-nghe-an-dat-moc-moi-ve-thu-hut-fdi-dung-dau-mien-trung-thu-8-ca-nuoc-10288688.html>
94. <https://congthuong.nghean.gov.vn/ban-tin-trung-tam/phat-trien-nguon-nhan-luc-dap-ung-muc-tieu-chuyen-dich-co-cau-nganh-kinh-te-tinh-nghe-an-den-nam-693929?pageindex=0>
95. https://www.tapchiconsan.org.vn/toa-dam-quang-ninh/ /2018/965002/view_content

III. Tài liệu tham khảo tiếng nước ngoài

96. ADB (2010), *Strategy 2020: The Long-Term Strategic Framework of the Asian Development Bank 2008-2020*, Asian Development Bank, Manila.
97. ADB (2012), *Greater Mekong Subregion economic cooperation program strategic framework 2012-2022*, Asian Development Bank.
98. ADB (2015), *Asian Economic Integration Report 2015: How can special economic zones catalyze economic development?*, Asian Development Bank.
99. ADB (2015), *Transport and trade facilitation in the Greater Mekong Subregion: Time to shift gears*, Asian Development Bank.
100. ADB (2020), *Asian development outlook 2020*, Asian Development Bank.
101. ADB (2012), *Greater Mekong Subregion economic cooperation program strategic framework 2012-2022*, Asian Development Bank.
102. ADB (2015), *Asian Economic Integration Report 2015: How can special economic zones catalyze economic development?*, Asian Development Bank.
103. ADB (2020), *Greater Mekong Subregion Economic Corridors*, at page <https://www.adb.org/what-we-do/sectors/transport/greater-mekong-subregion-economic-corridors>

104. Akita, T., & Kataoka, M. (2002), *Regional interdependence and industrial structure in Japan: An interregional input-output analysis*, Asian Economic Journal, 16(2), 165-184.
105. Alaev, E. B. (1983), *Regional studies terminology*, Moscow: Mysl.
106. Amjad, R., & Ahmad, N (2014), *Inter-regional knowledge spillovers and regional economic growth in the EU*, Journal of Economic Studies, 41(6), 855-875.
107. Anderson, J. E., & van Wincoop, E. (2003), *Gravity with gravitas: A solution to the border puzzle*, American Economic Review, 93(1), 170-192.
108. Anselin, L. (1988), *Spatial econometrics: Methods and models*, Kluwer Academic Publishers.
109. Anselin, L (1995), *Local indicators of spatial association-LISA*, Geographical Analysis, 27(2), pp. 93-115.
110. Bachtler, J., & McMaster, I. (2008), *EU cohesion policy and the role of the regions: Investigating the influence of structural funds in the new member states*, Environment and Planning C, 26(2), 398-427.
111. Bai, C. E., Du, Y., Tao, Z., & Tong, W (2012), *Local protectionism and regional specialization: Evidence from China's industries*, Journal of International Economics, 88(2), 297-309.
112. Baldwin, R. & Venables, A.J. (2013), *Spiders and snakes: Offshoring and agglomeration in the global economy*, Journal of International Economics, 90(2), pp. 245-254. <https://doi.org/10.1016/j.jinteco.2013.02.005>.
113. Barca, F., McCann, P., & Rodríguez-Pose, A. (2012), *The case for regional development intervention: Place-based versus place-neutral approaches*, Journal of Regional Science, 52(1), 134-152.
114. Baum-Snow, N., & Pavan, R. (2013), *Understanding the city size wage gap*, Review of Economic Studies, 80(1), 322-352.
115. Borgatti, S. P., Everett, M. G., & Johnson, J. C. (2013), *Analyzing social networks*, SAGE Publications.
116. Boudeville, J. R (1960), *Problems of regional economic planning*, Edinburgh University Press.
117. Boudeville, J.R. (1966), *Problems of Regional Economic Planning*, Edinburgh: Edinburgh University Press.
118. Brühlhart, M., & Traeger, R (2005), *An account of geographic concentration patterns in Europe*, Regional Science and Urban Economics, 35(6), 597-624.

119. Capello, R. (2007), *Regional economics*. Routledge.
120. CEIC Data (2023), *Vietnam AMI: Ha Tinh*, <https://www.ceicdata.com/en/vietnam/average-monthly-income-wage-workers-by-provinces-annual/ami-ha-tinh>.
121. Chen, Y (2011), *Inter-provincial regional cooperation in China: A case study of Pan*.
122. Christaller, W (1933), *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Gustav Fischer, Jena. (Central Places in Southern Germany, Prentice-Hall, 1966).
123. Cliff, A. D., & Ord, J. K. (1981), *Spatial Processes: Models & Applications*, London: Pion.
124. Combes, P.-P., & Overman, H (2004), *The spatial distribution of economic activities in the European Union*, In Handbook of Urban and Regional Economics (Vol. 4). Elsevier.
125. Ellison, G., & Glaeser, E L (1997), *Geographic concentration in U.S. manufacturing industries: A dashboard approach*, Journal of Political Economy, 105(5), 889-927.
126. ESCAP (2021), *Asia-Pacific trade and investment report 2021: Advancing sustainable trade and investment*, United Nations.
127. EU (1999), *Sixth Periodic Report on the Social and Economic Situation and Development of Regions in the European Union*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
128. EU (2011), *White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*, at page <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52011DC0144>.
129. EU (2012), *Guide to Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation (RIS3)*, at page https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/guides/2012/guide-to-research-and-innovation-strategies-for-smart-specialisation-ris3.
130. European Commission (2018), *Boosting Growth and Cohesion in EU Border Regions*, Brussels: European Union.
131. EU (2020), *An SME Strategy for a sustainable and digital Europe*, at page https://ec.europa.eu/info/publications/sme-strategy-sustainable-and-digital-europe_en.
132. EU (2020), *Cohesion in Europe towards 2050*, Publications Office of the European Union.

133. European Commission (2020), *EU Cohesion Policy: Empowering Regions and Cities*, Brussels: European Union.
134. EU (2020), *Cross-border cooperation and functional economic areas in the EU*, Publications Office of the European Union.
135. European Commission (2021a), *EU Cohesion Policy 2021-2027*, at page https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/what/investment-policy_en.
136. European Commission (2021a), *EU Cohesion Policy 2021-2027*, https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/what/investment-policy_en.
137. European Commission (2021a), *EU Cohesion Policy 2021-2027*.
138. European Commission (2021a), *EU Cohesion Policy 2021-2027*, at page https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/what/investment-policy_en.
139. Eastern Economic Corridor Office of Thailand, *Eastern Economic Corridor Overall Development Plan, B.E. 2566-2570 (2023-2027)*. Truy cập tại: <https://www.eeco.or.th/en/eastern-economic-corridor-eeec-comprehensive-development-plan/>
140. Eastern Economic Corridor Office of Thailand, *Laem Chabang Port Phase 3*. Truy cập tại: <https://www.eeco.or.th/en/laem-chabang-port-phase-3/>
141. Eastern Economic Corridor Office of Thailand, *Map Ta Phut Industrial Port Phase 3*. Truy cập tại: <https://www.eeco.or.th/en/map-ta-phut-industrial-port-phase-3/>
142. Eastern Economic Corridor Office of Thailand, *Human Capital Development under the EEC Model*, <https://www.eeco.or.th/en/human-capital-development-under-the-eeec-model/>
143. European Commission (2021b), *European Territorial Cooperation (Interreg)*, at page <https://interreg.eu>.
144. European Commission (2023), *Trans-European Transport Network (TEN-T) policy*, at page https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en.
145. European Union (1996), *Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*, at page <https://eur-lex.europa.eu/eli/dec/1996/1692/oj>.
146. European Union (2022), *Cohesion report*, EU Publications.
147. Friedmann, J. (1966), *Regional development policy: A case study of Venezuela*, MIT Press.
148. Fujita, M., & Mori, T (2005), *Frontiers of the new economic geography*, Papers in Regional Science, 84(3), 377-405.

149. Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. J (1999), *The spatial economy: Cities, regions and international trade*, MIT Press.
150. Geary, R. C. (1954), *The contiguity ratio and statistical mapping*, The Incorporated Statistician, 5(3), 115-146.
151. Gereffi, G., & Fernandez-Stark, K. (2011), *Global value chain analysis: A primer*, Duke University, Center on Globalization, Governance & Competitiveness.
152. Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T (2005), *The governance of global value chains*, Review of International Political Economy, 12(1), 78-104.
153. Grant, Robert M., (1991), *The resource-based theory of competitive advantage: implications for strategy formulation*, from California Management Review 33 (3) pp.114-135, Berkeley, Calif.: University of California.
154. Hart, J (1982), The concept of region. In Paasi, A. (2000), *Territories, boundaries and consciousness*, Wiley.
155. Henderson, V (1974), *The sizes and types of cities*, American Economic Review, 64(4), 640-656.
156. Hirschman, A.O. (1958), *The Strategy of Economic Development*, New Haven: Yale University Press.
157. Hoover, E. M (1970), *The economy of cities*, Harvard University Press.
158. Hoover, E.M. (1975), *An Introduction to Regional Economics*, New York: Alfred A. Knopf.
159. Huggins R (2003), *Creating a UK competitiveness index: regional and local benchmarking*, Reg. Studies 37, 89-96.
160. Hughes, D. W., & Holland, D. W (1994), *Core-periphery economic linkages: A comparison of the Seattle and Spokane economies*, Journal of Regional Science, 34(3), 461-478.
161. Isard, W (1951), *Interregional and regional input-output analysis: A model of a space-economy*, The Review of Economics and Statistics, 33(4), 318-328.
162. Isard, W (1960), *Methods of regional analysis*, MIT Press.
163. Jin, R., Li, X., Chen, C., & Wu, J (2015), *Spatial correlation and regional economic cooperation in Beijing-Tianjin-Hebei region*, Journal of Geographical Sciences, 25(4), 485-502.
164. Kaplinsky, R., & Morris, M (2001), *A handbook for value chain research*, International Development Research Centre.

165. Kitson, M., Martin, R. & Tyler, P (2004), *Regional competitiveness: An elusive yet key concept?*, *Regional Studies*, 38(9), pp. 991-999.
166. Krugman, P (1991), *Geography and Trade*, MIT Press, Cambridge, MA.
167. Krugman, P (1991), *Increasing returns and economic geography*, *Journal of Political Economy*, 99(3), 483-499.
168. Krugman, P., & Venables, A. J (1990), *Integration and the competitiveness of peripheral industry. In C. Bliss & J. Braga de Macedo (Eds.), Unity with Diversity in the European Economy*, Cambridge University Press.
169. Kumar, A. & Wilson, A.G. (2000), *Spatial Models and GIS: New Potential and New Models*, London.
170. Kumar, A., & Wilson, J. S (2000), *A framework for logistics corridor development*, World Bank Policy Research Working Paper.
171. Le Gallo, J. & Ertur, C (2003), *Exploratory spatial data analysis of the distribution of regional per capita GDP in Europe, 1980-1995*, *Papers in Regional Science*, 82(2), pp. 175-201.
172. Lenzen, M., Moran, D., Kanemoto, K., & Geschke, A (2013), *Building EORA: A global multiregion input-output database*, *Economic Systems Research*, 25(1), 20-49.
173. Lenzen, M., Pade, L., & Munksgaard, J (2004), *CO₂ multipliers in multiregion input-output models*, *Economic Systems Research*, 16(4), 391-412.
174. Leontief, W (1936), *Quantitative input and output relations in the economic system of the United States*, *The Review of Economics and Statistics*, 18(3), 105-125.
175. LeSage, J., & Pace, R. K (2009), *Introduction to spatial econometrics*, CRC Press.
176. Marshall, A (1890), *Principles of economics*, Macmillan.
177. Marshall, A (1920), *Principles of Economics. 8th Edition*, Macmillan, London.
178. Mercado, S (2002), *Regional clusters and economic development*, Oxford University Press.
179. Meyer-Stamer, J (2008), *Systemic competitiveness and local economic development. In: Local and Regional Economic Development*, Duisburg: Mesopartner.
180. Miller, R., & Blair, P (2009), *Input-output analysis: Foundations and extensions (2nd ed.)*, Cambridge University Press.

181. Ministry of Land, Infrastructure and Transport of Korea (2019), *Innovation Cities Policy and Balanced National Development*, MOLIT, Sejong, Republic of Korea.
182. Ministry of Land, Infrastructure and Transport of Korea (2023), *Statistical Yearbook of Transport*, MOLIT, Sejong.
183. Ministry of Transport of China (2024), *Statistical Bulletin on the Development of the Transport Industry 2023*, Ministry of Transport of the People's Republic of China, Beijing.
184. Moran, P. A. P (1950), *Notes on continuous stochastic phenomena*, *Biometrika*, 37(1/2), 17-23.
185. Moreno, R., Paci, R., & Usai, S (2005), *Spatial spillovers and innovation activity in European regions*, *Environment and Planning A*, 37(10), 1793-1812
186. Myrdal, G (1957), *Economic Theory and Under-developed Regions*, London: Duckworth.
187. National Bureau of Statistics of China (2025), *Statistical Communiqué on National Science and Technology Expenditure 2024*, NBS, Beijing.
188. Naughton, B. (2007), *The Chinese Economy: Transitions and Growth*, MIT Press, Cambridge, MA.
189. North, D. C (1990), *Institutions, institutional change and economic performance*, Cambridge University Press.
190. Isard, W. (1956), *Location and Space-Economy: A General Theory Relating to Industrial Location, Market Areas, Land Use, Trade, and Urban Structure*, Cambridge, MA: MIT Press.
191. Isard, W (1960), *Methods of regional analysis*, MIT Press.
192. OECD (2009), *How regions grow: Trends and analysis*, OECD Publishing.
193. OECD (2009), *Governing Regional Development Policy: The use of performance indicators*, *Corrigenda to OECD publications may be found on line at: www.oecd.org/publishing/corrigenda*.
194. OECD (2012), *OECD Territorial Reviews: Korea*, OECD Publishing, Paris.
195. OECD (2013), *Regions and innovation: Collaborating across borders*, OECD Publishing.
196. OECD (2013), *Regions and Cities: Where Policies and People Meet*, Paris: OECD Publishing.
197. OECD (2015), *The Governance of Regional Development*, Paris: OECD Publishing.

198. OECD (2015), *The Metropolitan Century: Understanding Urbanisation and Its Consequences*, OECD Publishing, Paris.
199. OECD (2016), *Regional Outlook 2016*, OECD Publishing.
200. OECD (2018), *OECD Territorial Reviews: Korea*, OECD Publishing, Paris.
201. OECD (2018), *The governance of infrastructure investment*, at page <https://www.oecd.org/regional/infrastructure-investment/>
202. OECD (2019), *Clusters as a driver of regional development*, at page <https://www.oecd.org/regional/regional-policy/cluster-policy.htm>.
203. OECD (2020), *A framework for regional development*, OECD Publishing.
204. OECD (2021), *Main Science and Technology Indicators*, OECD Publishing, Paris.
205. OECD (2021), *Main Science and Technology Indicators*, OECD Publishing, Paris.
206. OECD (2021), *OECD regional development outlook*, OECD Publishing.
207. OECD (2021), *Regions and cities at a glance*, OECD Publishing.
208. OECD (2021), *OECD Investment Policy Reviews: Thailand*. OECD Publishing, Paris, at page https://www.oecd.org/en/publications/oecd-investment-policy-reviews-thailand-2020_c4eeee1c-en.html
209. OECD (2013). *Regions and Innovation: Collaborating across Borders*, at page <https://www.oecd.org/regional/regions-and-innovation-collaborating-across-borders.htm>
210. Paasi, A (2000), *Territories, boundaries and consciousness: The changing geographies of the Finnish nation*, Wiley.
211. Parr, J (2005), *Perspectives on the city-region*, *Regional Studies*, 39(5), 555-566.
212. Perkmann, M (2003), *Cross-border regions in Europe: Significance and drivers of regional cross-border cooperation*, *European Urban and Regional Studies*, 10(2), 153-171.
213. Perroux, F (1950), *Economic space: Theory and applications*, *Quarterly Journal of Economics*, 64(1), 89-104.
214. Perroux, F (1955), *Note sur la notion de "pôle de croissance"*, *Économie Appliquée*, 8, 307-320.
215. Polenske, K. R (1970), *The U.S. multiregional input-output accounts and model*, Lexington Books.
216. Polenske, K. R (2004), *Competition, collaboration and cooperation: An uneasy triangle in networks of firms and regions*, *Regional Studies*, 38(9), 1029-1043.

217. Porter, M. E (1998), *Clusters and competition: New agendas for companies, governments, and institutions*, Harvard Business School Press.
218. Porter, M.E (1985), *Competitive Advantage. Creating and Sustaining Superior Performance*, Free Press, New York.
219. Porter, M.E. (1990), *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press.
220. Porter, M. E (1998), *Clusters and competition: New agendas for companies, governments, and institutions*, Harvard Business School Press.
221. Rey, S. J (2004), *Spatial econometrics in practice*, Geographical Analysis, 36(1), 75-81.
222. Rey, S. J., & Montouri, B. D (1999), *U.S. regional income convergence: A spatial econometric perspective*, Regional Studies, 33(2), 143-156.
223. Rey, S.J. & Montouri, B.D (1999), *US regional income convergence: A spatial econometric perspective*, Regional Studies, 33(2), pp. 143-156.
224. Ricardo, D (1817), *On the principles of political economy and taxation*, John Murray.
225. Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B (2009), *The geography of transport systems*, Routledge.
226. Rodríguez-Pose, A (2013), *Do institutions matter for regional development?* Regional Studies, 47(7), 1034-1047.
227. Scott, A. J., & Storper, M (2003), *Regions, globalization, development*, Regional Studies, 37(6-7), 579-593.
228. Sherrill, R (1977), *Regional definition and classification*, Chapel Hill: University of North Carolina Press.
229. Sonis, M., & Hewings, G. J. D (1993), *Hierarchies of regional substructures and their multipliers within input-output systems*, Hitotsubashi Journal of Economics, 34(1), 33-44.
230. Storper, M (1997), *The regional world: Territorial development in a global economy*, Guilford Press.
231. Thailand Board of Investment. (2024). *Thailand BOI Says 2023 Investment Applications Up 43% to USD 24 Billion as Large FDI Projects Soar*, https://www.boi.go.th/index.php?_module=news&from_page=press_releases_2&language=en&page=press_releases_detail&topic_id=134987
232. The State Council Information Office of China (2024), *High-Quality Development of China's Transport Infrastructure*, State Council Information Office of the People's Republic of China, Beijing.

233. The State Council of China (2024), *China Transport Development Report 2023*, The State Council of the People's Republic of China, Beijing.
234. The State Council of the People's Republic of China (2025), *China's National Economic and Technological Development Zones: Development Achievements and Policy Orientation*, State Council Information Office, Beijing.
235. Tinbergen, J (1962), *Shaping the world economy: Suggestions for an international economic policy*, Twentieth Century Fund.
236. UNCTAD (2001), *World investment report 2001: Promoting linkages*, United Nations.
237. UNCTAD (2020), *World investment report 2020: International production beyond the pandemic*, United Nations.
238. UNCTAD (2022), *Review of Maritime Transport 2022*, United Nations Conference on Trade and Development, Geneva.
239. UNDP (2016), *Human Development Report 2016: Human Development for Everyone*, United Nations Development Programme, New York
240. UNESCAP (2015), *Enhancing regional connectivity: Assessing transport and trade facilitation in Asia and the Pacific*, United Nations.
241. UNESCAP (2015), *Unlocking the Potential of Regional Economic Cooperation and Integration in Asia and the Pacific*, Bangkok: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.
242. UNESCAP (2015), *Asia - Pacific countries with special development report 2015*, Bangkok.
243. UNESCAP (2019), *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2019: Navigating non-tariff measures towards sustainable development*, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.
244. UNESCAP (2019), *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2019: Ambitions Beyond Growth*, United Nations, Bangkok.
245. UNESCAP (2019), *Spatial Development and Regional Connectivity in Asia and the Pacific*, United Nations.
246. UNESCAP (2021), *Digital and Sustainable Regional Connectivity*, United Nations.
247. UNESCO (2015), *World Heritage Nomination - Phong Nha-Ke Bang, National Park*.
248. UNIDO (2019), *Industrial clusters and competitiveness in developing economies*, United Nations Industrial Development Organization.
249. UNIDO (2019), *Industrial development report 2019*, United Nations Industrial Development Organization.

250. Von Thünen, J. H (1826), *Der isolierte Staat*, Perthes.
251. Weixiao Wu, Chang Hong (2022), *How processing trade assists local industrial upgrading: input-output analysis of export processing zones in China*, Journal of Industrial and Business Economics (2023) 50:369-397, <https://doi.org/10.1007/s40812-022-00246-w>, 12 December 2022.
252. World Bank (2009), *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, World Bank Publications.
253. World Bank (2010), *World development report*, World Bank Publications.
254. World Bank (2017), *World governance report*, World Bank Publications
255. World Bank (2017), *Multi-level Governance Reforms: Overview of OECD Country Experiences*, Washington, DC: World Bank.
256. World Bank (2019), *Enhancing Regional Connectivity: Lessons from International Experience*, Washington, DC: World Bank.
257. World Bank (2020), *Innovating governance for inter-jurisdictional coordination*, World Bank.
258. World Bank (2020), *Vietnam Human Capital Index*, at page <https://www.worldbank.org/en/publication/human-capital>
259. World Bank (2020), *World Development Report 2020: Trading for development in the age of global value chains*, World Bank Publications
260. World Bank (2021), *Connecting to Compete 2021: Trade Logistics in the Global Economy*, World Bank, Washington, DC.
261. World Bank (2021), *Reshaping economic geography*, World Bank.
262. World Bank (2021), *Vibrant cities and regions: Connectivity, productivity and growth in emerging markets*, World Bank Publications
263. World Bank (2022), *Vietnam Country Climate and Development Report*, World Bank.
264. World Bank (2020), *Vietnam Human Capital Index*, at page <https://www.worldbank.org/en/publication/human-capital>
265. World Bank (2020), *Vietnam: Improving regional development for stronger growth*, World Bank.
266. World Bank (2022), *Vietnam Country Climate and Development Report*, World Bank.
267. Xinhua News Agency (2025), *National Economic and Technological Development Zones Continue to Drive High-Quality Growth*, Xinhua, Beijing.
268. Yu, D., & Wei, Y. D (2008), *Spatial data analysis of regional development in Greater Beijing, China*, The Chinese Geographer, 28(2), 97-112.

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1

BÁO CÁO RÀ SOÁT VIỆC PHÂN CHIA CÁC TỈNH TRONG VÙNG BẮC TRUNG BỘ

I- Cách phân chia thứ nhất.

Tiểu vùng Bắc Trung Bộ gồm **có 05 tỉnh** là: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị. Các căn cứ, văn bản quy phạm pháp luật có liên quan, như sau:

1. Quyết định số 376/QĐ-TTg ngày 05/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (*tiểu mục 1, Mục IV. Phương án phát triển, sắp xếp lựa chọn và phân bố nguồn lực phát triển trên không gian lãnh thổ vùng, trang 10*).

2. Quyết định số 1114/QĐ-TTg ngày 9/7/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế-xã hội vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Miền trung đến năm 2020 (*tiểu mục 2, Mục V-Phát triển các tiểu vùng kinh tế, trang 12*).

3. Quyết định số 3447/QĐ-BCT ngày 22 tháng 08 năm 2016 của Bộ Công thương về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển công nghiệp, thương mại Vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung đến năm 2025 (*Mục 5.3. Phân bố không gian phát triển hạ tầng thương mại, trang 11*).

II. Cách phân chia thứ hai.

Tiểu vùng Bắc Trung Bộ bao gồm **06 tỉnh** là: Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế. Các căn cứ, văn bản quy phạm pháp luật, như sau:

1. Quyết định 201/QĐ-TTg ngày 22/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (*tiểu mục c, mục 2, Điều 1. Các nội dung chủ yếu, trang 6*).

2. Quyết định số 2473/QĐ-TTg ngày 30/12/2011 của Thủ tướng chính phủ về việc phê duyệt “Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030”(tiểu mục 3, Điều 1).

3. Quyết định 2161-QĐ/TTg ngày 11 tháng 11 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển du lịch vùng Bắc Trung Bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 (*Tại Điều 1*).

4. Quyết định số 3447/QĐ-BCT ngày 22/8/2016 của Bộ Công thương về phê duyệt quy hoạch phát triển công nghiệp, thương mại vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 (*tại phần d, mục 4.2. Quy hoạch phát triển hạ tầng thương mại, trang 9*).

5. Sách Địa lý lớp 9, ở Bài 23, Vùng Bắc Trung Bộ gồm có: Vị trí địa lý và giới hạn lãnh thổ; Bắc Trung Bộ là vùng lãnh thổ kéo dài trên nhiều vĩ độ, Từ dãy Tam Điệp đến dãy Bạch Mã, diện tích 51513 km², bao gồm 6 tỉnh (*Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế*).

6. Phân vùng Thời tiết theo Trung tâm Dự báo khí tượng thủy văn Quốc gia, Tổng cục khí tượng Thủy Văn.

7. Phân chia địa bàn quản lý của Quân khu 4 trực thuộc Bộ Quốc phòng Việt Nam, nằm trên một địa bàn chiến lược trong thế trận chiến tranh nhân dân Việt Nam, có nhiệm vụ chỉ huy, quản lý và tổ chức lực lượng vũ trang quân khu chiến đấu bảo vệ vùng Bắc Trung Bộ Việt Nam. Thực hiện chỉ thị của Chủ tịch Hồ Chí Minh, ngày 15/10/1945 Chiến khu 4 được thành lập gồm 6 tỉnh Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế và ngày này trở thành Ngày truyền thống của lực lượng vũ

trang Quân khu 4 (ngày 03/6/1957, Chủ tịch Hồ Chí Minh ra Sắc lệnh số 17/SL về việc thành lập Quân khu 4 trên cơ sở Liên khu 4).

8. Tại phần 1.4, Mục I- Thực trạng phân vùng ở Việt Nam giai đoạn vừa qua, trong dự thảo Báo cáo Nghiên cứu phân vùng phục vụ quy hoạch giai đoạn 2021-2030 của Viện Chiến lược phát triển-Bộ Kế hoạch và Đầu tư, thì Giai đoạn 1986 -2000, vùng Bắc Trung Bộ gồm có 06 tỉnh như trên.

9. Theo Địa chí tỉnh Thừa Thiên Huế - Phần tự nhiên (Nhà xuất bản Khoa học xã hội - năm 2005) thì xác định xét về vị trí địa lý, tỉnh Thừa Thiên Huế là tỉnh cực Nam của miền duyên hải Bắc Trung bộ, nằm gọn trong phạm vi 15059'30"-16044'30" vĩ Bắc và thuộc vùng nội chí tuyến nên thừa hưởng chế độ bức xạ phong phú, nền nhiệt độ cao, đặc trưng cho chế độ khí hậu nhiệt đới gió mùa nóng ẩm. truy cập: <https://thuathienhue.gov.vn/vi-vn/Thong-tin-du-dia-chi/tid/Vi-tri-dia-ly-va-dac-diem-dia-hinh-anh-huong-den-su-hinh-thanh-bien-doi-khi-hau/newsid/B81F7E92-A066-470D-B829-4B438EDBB5FF/cid/9F149534-B1CD-444E-B54E-126CD6F48D99>.

10. Theo Bản đồ hành chính nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam quy định vùng Bắc Trung Bộ có 06 tỉnh trên.

11. Theo Atlas địa lý Việt Nam, trang 27, quy định vùng Bắc Trung Bộ gồm 6 tỉnh như trên.

PHỤ LỤC 2
DANH MỤC CÁC VĂN BẢN VỀ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH CHO PHÁT TRIỂN
VÙNG BẮC TRUNG BỘ

I. Các văn bản liên quan trực tiếp

1. Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ đến 2030, tầm nhìn 2045.
2. Nghị quyết 58-NQ/TW ngày 05/08/2020 Bộ Chính trị khóa XIII về xây dựng, phát triển tỉnh Thanh Hóa đến 2030, tầm nhìn 2045.
3. Nghị quyết 39-NQ/TW ngày 18/07/2023 của Bộ Chính trị về xây dựng, phát triển tỉnh Nghệ An đến 2030, tầm nhìn 2045.
4. Nghị quyết 26-NQ/TW ngày 30/07/2013 của Bộ Chính trị khóa XI về phương hướng, nhiệm vụ phát triển tỉnh Nghệ An đến 2020.
5. Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022 của Chính phủ về ban hành Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết 26-NQ/TW của Bộ Chính trị khóa XIII.
6. Quyết định số 824/QĐ-TTg ngày 11/07/2023 của Thủ tướng về thành lập Hội đồng điều phối vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải Trung Bộ.
7. Quyết định số 49/QĐ-HĐDPBTBDHTB ngày 01/08/2023 của Chủ tịch Hội đồng điều phối vùng về Ban hành Quy chế hoạt động của Hội đồng điều phối vùng.
8. Nghị quyết 37/2021/QH15 ngày 13/11/2021 của Quốc hội khóa XV về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển tỉnh Thanh Hóa (hiệu lực từ 01/01/2022).
9. Nghị quyết 36/2021/QH15 ngày 13/11/2021 (Quốc hội) - Thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển tỉnh Nghệ An (hiệu lực từ 01/01/2022).
10. Nghị quyết 137/2024/QH15 ngày 26/06/2024 (Quốc hội) - Bổ sung thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển tỉnh Nghệ An (hiệu lực từ 01/01/2025).

II. Các văn bản có liên quan

11. Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/01/2017 của Bộ Chính trị ban hành về phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn.
12. Nghị quyết số 1023/NQ-UBTVQH13 ngày 28/8/2015 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội khóa XIII.
13. Nghị quyết số 76/2014/QH13 ngày 24/6/2014 của Quốc hội khóa XIII;
14. Nghị định số 67/2014/NĐ-CP ngày 07/7/2014 của Chính phủ.
15. Nghị định số 17/2018/NĐ-CP ngày 02/02/2018 của Chính phủ.
16. Nghị định số 20/2014/NĐ-CP ngày 24/3/2014 của Chính phủ về phổ cập giáo dục, xóa mù chữ (PCGD, XMC).
17. Nghị định số 105/2020/NĐ-CP ngày 08/9/2020 của Chính phủ quy định về chính sách phát triển GDMN.
18. Nghị định 68/2017/NĐ-CP ngày 25/5/2017 của Chính phủ quản lý phát triển cụm công nghiệp.
19. Nghị quyết số 73/NQ-CP ngày 26/8/2016 của Chính phủ.
20. Quyết định 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
21. Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

22. Quyết định 1579/QĐ-TTg ngày 22/09/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
23. Quyết định số 500/QĐ-TTg ngày 15/5/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển điện lực quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
24. Quyết định số 339/QĐ-TTg ngày 11/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển thủy sản Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
25. Quyết định số 40/2015/QĐ-TTg ngày 14/9/2015, của Thủ tướng Chính phủ về ban hành nguyên tắc, tiêu chí và định mức phân bổ vốn đầu tư phát triển nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2016 - 2020.
26. Quyết định số 29/2021/QĐ-TTg ngày 06/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ quy định về ưu đãi đầu tư đặc biệt.
27. Quyết định số 598/QĐ-TTg ngày 25/5/2018 của Thủ tướng Chính phủ.
28. Quyết định số 2441/QĐ - TTg ngày 31/12/2010 của Thủ tướng Chính phủ.
29. Quyết định số 439/QĐ-TTg ngày 16/4/2012 của Thủ tướng Chính phủ.
30. Quyết định số 2324/QĐ-TTg ngày 19/12/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
31. Quyết định số 1722/QĐ-TTg ngày 02/9/2016 của Thủ tướng Chính phủ.
32. Quyết định số 90/QĐ-TTg ngày 18/01/2022 của Thủ tướng Chính phủ.
33. Quyết định số 2348/QĐ-TTg ngày 05/12/2016 của Thủ tướng Chính phủ.
34. Quyết định số 749/QĐ-TTg ngày 03/06/2020 của Thủ tướng Chính phủ.
35. Quyết định số 942/QĐ-TTg ngày 15/06/2021 của Thủ tướng Chính phủ.
36. Quyết định số 411/QĐ-TTg ngày 31/03/2022 của Thủ tướng Chính phủ.
37. Quyết định số 1719/QĐ-TTg ngày 14/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ.
38. Quyết định 68/2013/QĐ-TTg ngày 14/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
39. Quyết định số 60/2010/QĐ-TTg ngày 30/9/2010 của Thủ tướng Chính phủ.
40. Quyết định số 40/2015/QĐ-TTg ngày 14/9/2015 của Thủ tướng Chính phủ.
41. Quyết định 4667/QĐ-BYT ngày 07/11/2014 của Bộ Y tế.
42. Chỉ thị số 27/CT-TTg, ngày 19/11/2019 của Thủ tướng Chính phủ về các giải pháp thúc đẩy tăng trưởng và phát triển bền vững vùng miền Trung.
43. Chỉ thị số 1792/CT-TTg ngày 15/10/2011 của Thủ tướng Chính phủ.
44. Thông tư số 09/2016/TT-BKHĐT ngày 30/6/2015 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.
45. Thông tư số 02/2022/TT-BKHĐT ngày 14/02/2022 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn về công tác giám sát, đánh giá đầu tư đối với hoạt động đầu tư nước ngoài.
46. Thông tư số 07/2016/TT-BGDĐT ngày 22/3/2016 của Bộ Giáo dục và đào tạo về quy định về điều kiện bảo đảm và nội dung, quy trình, thủ tục kiểm tra công nhận đạt chuẩn PCGD, XMC.

PHỤ LỤC 3
DANH MỤC CÁC VĂN BẢN QUY HOẠCH NGÀNH, LĨNH VỰC, VÙNG VÀ ĐỊA
PHƯƠNG VÙNG BẮC TRUNG BỘ

I. Văn bản quy hoạch ngành, lĩnh vực

Các quy hoạch phát triển kinh tế- xã hội quốc gia gồm có:

1. Nghị quyết số 39/2021/QH15 ngày 13/11/2021 của Quốc hội khóa XV.
2. Quyết định số 245/QĐ-TTg ngày 12/02/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
3. Quyết định số 2082/QĐ-TTg ngày 21/11/2011 của Thủ tướng Chính phủ.
4. Quyết định số 830/QĐ-TTg ngày 02/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
5. Quyết định số 127/QĐ-TTg ngày 02/2/2012 của Thủ tướng Chính phủ.
6. Quyết định số 194/QĐ-TTg ngày 08/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ.
7. Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/2/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
8. Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/2/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
9. Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 của Thủ tướng Chính phủ.
10. Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ.
11. Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
12. Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018 của Thủ tướng Chính phủ.
13. Quyết định số 07/QĐ-TTg ngày 25/1/2011 của Thủ tướng Chính phủ.
14. Quyết định số 2054/QĐ-TTg ngày 23/11/2015 của Thủ tướng Chính phủ.
15. Quyết định số: 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.
16. Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.
17. Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ.
18. Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 02/11/2021 của Thủ tướng Chính phủ.
19. Quyết định số 1456/QĐ-TTg ngày 25/9/2020 của Thủ tướng Chính phủ.
20. Quyết định số 495/QĐ-TTg ngày 07/4/2011 của Thủ tướng Chính phủ.
21. Quyết định số 986/QĐ-TTg ngày 25/6/2010 của Thủ tướng Chính phủ.
22. Quyết định số 201/QĐ-TTg ngày 22/1/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
23. Quyết định số 1114/QĐ-TTg ngày 09/7/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
24. Quyết định số 2161/QĐ-TTg ngày 11/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
25. Quyết định số 2350/QĐ-TTg ngày 24/12/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
26. Quyết định số 761/QĐ-TTg ngày 23/5/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
27. Quyết định số 1363/QĐ-TTg ngày 11/10/2019 của Thủ tướng Chính phủ.
28. Quyết định 1833/QĐ-TTg ngày 28/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ.
29. Quyết định số 524/QĐ-TTg ngày 20/4/2015 của Thủ tướng Chính phủ.
30. Quyết định số 37/2013/QĐ-TTg ngày 26/6/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
31. Quyết định số 1625/QĐ-TTg ngày 11/9/2014 của Thủ tướng Chính phủ.
32. Quyết định số 539/QĐ-TTg ngày 01/4/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
33. Quyết định số 204/QĐ-TTg ngày 01/02/2016 của Thủ tướng Chính phủ.
34. Quyết định số 122/QĐ-TTg ngày 10/01/2013 của Thủ tướng Chính phủ.
35. Quyết định số 6448/QĐ-BCT ngày 26/06/2015 của Bộ Công thương.
36. Quyết định số 6299/QĐ-BCT ngày 15/7/2014 của Bộ Công thương.
37. Quyết định số 6300/QĐ-BCT ngày 15/7/2014 của Bộ Công thương.
38. Quyết định số 6076/QĐ-BCT ngày 15/10/2012 của Bộ Công thương.
39. Quyết định số 229/QĐ-BCT ngày 09/02/2017 của Bộ Công thương.
40. Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ Giao thông và vận tải.
41. Quyết định số 194/QĐ-BVHTTDL ngày 23/01/2015 của Bộ Văn hóa, thể thao và du lịch.

II. Văn bản quy hoạch Vùng, quy hoạch từng địa phương.

Các văn bản quy hoạch vùng, quy hoạch địa phương vùng Bắc Trung Bộ gồm:

42. Quyết định số 1114/QĐ-TTg ngày 09/ 07/2013 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Trung bộ và Duyên hải Miền Trung đến năm 2020.
43. Quyết định 376/QĐ-TTg ngày 04/5/2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050.
44. Quyết định 153/QĐ-TTg ngày 27/02/2023 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
45. Quyết định 1059/QĐ-TTg ngày 14/09/2023 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tỉnh Nghệ An thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
46. Quyết định 1363/QĐ-TTg ngày 08/11/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tỉnh Hà Tĩnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
47. Quyết định 377/QĐ-TTg ngày 12/04/2023 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tỉnh Quảng Bình thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
48. Quyết định 1737/QĐ-TTg ngày 29/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tỉnh Quảng Trị thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Hộp: Thông tin đặc điểm về quy hoạch các ngành, lĩnh vực vùng Bắc Trung Bộ

Quy hoạch vùng đề ra định hướng phát triển các khu kinh tế trọng điểm như Nghi Sơn (Thanh Hóa), Đông Nam Nghệ An, Vũng Áng - Sơn Dương và Hòn La (Quảng Bình), cùng với các khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo, Cha Lo và Lao Bảo. Đây được xem là các trung tâm động lực nhằm thúc đẩy tăng trưởng công nghiệp - dịch vụ ven biển, hình thành các cụm liên kết ngành dựa trên lợi thế tự nhiên và vị trí địa lý của từng địa phương. Việc đầu tư xây dựng Nhà máy lọc - hóa dầu Nghi Sơn, Khu liên hợp gang thép Formosa Hà Tĩnh, hệ thống luyện kim Thạch Khê (mặc dù sau đó dừng triển khai) thể hiện định hướng ưu tiên công nghiệp nặng và công nghiệp chế biến của quy hoạch.

Bên cạnh công nghiệp, quy hoạch vùng cũng đặt mục tiêu phát triển nông nghiệp theo hướng hiện đại, hình thành các vùng chuyên canh cây công nghiệp, cây lương thực và chăn nuôi quy mô lớn gắn với chế biến. Các định hướng bảo vệ rừng đầu nguồn, rừng phòng hộ và phát triển kinh tế rừng được đặt trong mối quan hệ với bảo đảm an ninh môi trường và ứng phó thiên tai - một yếu tố rất quan trọng đối với dải đất hẹp và thường xuyên chịu thiên tai của vùng Bắc Trung Bộ. Đối với kinh tế biển, quy hoạch nhấn mạnh khuyến khích đánh bắt xa bờ, nuôi trồng thủy sản ven biển, phát triển dịch vụ hậu cần nghề cá, qua đó kết nối kinh tế biển với các ngành thương mại, logistics, chế biến thực phẩm và du lịch.

Trong lĩnh vực dịch vụ và đô thị, quy hoạch xác định rõ việc xây dựng các đô thị tỉnh trở thành trung tâm kinh tế - văn hóa - khoa học - kỹ thuật của từng địa phương; trong đó thành phố Vinh được định hướng trở thành trung tâm kinh tế và logistics của tiểu vùng Bắc Trung Bộ, kết nối với hành lang Đông - Tây qua cửa khẩu Thanh Thủy và Nam Cánh (Lào). Du lịch biển, du lịch văn hóa - sinh thái, bao gồm Vườn quốc gia Phong Nha - Kẻ Bàng, các di sản văn hóa và các bãi biển từ Sầm Sơn đến Cửa Lò và Thiên Cầm, cũng được xem là ngành dịch vụ ưu tiên phát triển.

Quy hoạch hệ thống cảng biển theo Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, vùng Bắc Trung Bộ có 14 cảng biển, trong đó 8 cảng

biển loại I - cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực - gồm Nghi Sơn (Thanh Hóa), Cửa Lò - Đông Hồi (Nghệ An) và Vũng Áng - Sơn Dương (Hà Tĩnh). Đây là các cảng nước sâu có khả năng tiếp nhận tàu từ 30.000 đến 50.000 DWT, giữ vai trò quan trọng trong việc gắn kết các khu kinh tế ven biển và nâng cao năng lực lưu chuyển hàng hóa xuất - nhập khẩu của toàn vùng. Cảng Nghi Sơn gắn với Khu kinh tế Nghi Sơn và Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn; cảng Vũng Áng - Sơn Dương gắn với tổ hợp công nghiệp nặng và năng lượng của Khu kinh tế Vũng Áng; trong khi Cửa Lò và Đông Hồi là đầu mối quan trọng trong phát triển dịch vụ logistics và vận tải biển của Nghệ An.

PHỤ LỤC 4
SO SÁNH QUY HOẠCH CỦA VÙNG BẮC TRUNG BỘ DUYÊN HẢI MIỀN
TRUNG VÀ 05 TỈNH VÙNG BẮC TRUNG BỘ

Bảng 4.1: Nội dung quy hoạch vùng và các địa phương vùng Bắc Trung Bộ

TT	TỈNH	NỘI DUNG	THỜI GIAN
1.	Thanh Hóa	Quyết định số 153/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc quy hoạch tỉnh Thanh Hóa thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050	27/02/2023
2.	Nghệ An	Quyết định số 1059/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc quy hoạch tỉnh Nghệ An thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050	14/9/2023
3.	Hà Tĩnh	Quyết định số 1363/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc quy hoạch tỉnh Hà Tĩnh thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050	08/11/2022
4.	Quảng Bình	Quyết định số 377/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc quy hoạch tỉnh Quảng Bình thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050	12/4/2023
5.	Quảng Trị	Quyết định số 1737/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc quy hoạch tỉnh Quảng Trị thời kỳ 2021 -2030, tầm nhìn đến năm 2050	29/12/2023
6.	Vùng Bắc Trung bộ và duyên hải miền trung	Quyết định số 376/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050	04/5/2024

Nguồn: NCS tổng hợp

Dựa trên 06 văn bản quy hoạch vùng và 05 tỉnh vùng Bắc Trung Bộ, sau đây các nội dung chính, so sánh chi tiết về các điểm tương đồng và khác biệt:

I. ĐIỂM TƯƠNG ĐỒNG CỦA CÁC QUY HOẠCH VỀ TẦM NHÌN VÀ ĐỊNH HƯỚNG CHIẾN LƯỢC

Quy hoạch của 05 tỉnh (Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị) thể hiện sự thống nhất cao độ và tuân thủ chặt chẽ các định hướng lớn đã được đề ra trong Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung. Tính phù hợp của các quy hoạch này tạo nên một chiến lược phát triển tổng thể, có tính liên kết cao cho toàn vùng Bắc Trung Bộ.

1. Về tầm nhìn và mô hình tăng trưởng

Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, cùng với các quy hoạch các địa phương trong vùng thể hiện sự thống nhất cao về quan điểm phát triển dài hạn theo hướng nhanh, bền vững và hội nhập sâu rộng. Tầm nhìn chung được xác lập là xây dựng Bắc Trung Bộ trở thành một không gian phát triển năng động, có vai trò là vùng động lực quan trọng của cả nước, trong đó kinh tế biển được xác định là nền tảng cốt lõi và là động lực chủ đạo thúc đẩy tăng trưởng. Trên cơ sở phát huy tổng hợp lợi thế về vị trí địa kinh tế, đường bờ biển dài, hệ thống cảng biển và khu kinh tế ven biển, các quy hoạch đều định hướng phát triển kinh tế biển theo cách tiếp cận đa ngành, đa chức năng, kết hợp chặt chẽ giữa công nghiệp ven biển, logistics - cảng biển, du lịch biển, dịch vụ hàng hải và bảo vệ hệ sinh thái biển, gắn với yêu cầu bảo đảm quốc phòng - an ninh và chủ quyền quốc gia.

Về mô hình tăng trưởng, các quy hoạch thể hiện sự chuyển dịch rõ nét từ mô hình tăng trưởng dựa chủ yếu vào khai thác nguồn lực truyền thống sang mô hình tăng trưởng hiện đại, dựa trên khoa học - công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số như những động lực trung tâm. Chuyển đổi số được xác định triển khai đồng bộ trên ba trụ cột: kinh tế số, xã hội số và chính quyền số, nhằm nâng cao năng suất lao động, hiệu quả phân bổ nguồn lực và năng lực quản trị phát triển ở cả cấp vùng và địa phương. Đồng thời, định hướng phát triển kinh tế xanh và kinh tế tuần hoàn được lồng ghép xuyên suốt trong các quy hoạch như một yêu cầu mang tính nguyên tắc, thể hiện nỗ lực tái cấu trúc mô hình tăng trưởng theo hướng giảm phát thải, sử dụng hiệu quả tài nguyên và thích ứng với biến đổi khí hậu. Cách tiếp cận này phản ánh sự nhất quán giữa mục tiêu tăng trưởng kinh tế với bảo vệ môi trường và tiến bộ xã hội, qua đó tạo nền tảng cho phát triển bền vững của vùng Bắc Trung Bộ trong dài hạn.

2. Về tổ chức không gian phát triển

Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ và các tỉnh trong vùng Bắc Trung Bộ đã định hình tương đối rõ cấu trúc không gian phát triển theo hướng “trục - hành lang - cực tăng trưởng”, trong đó các trục và hành lang kinh tế chủ đạo giữ vai trò dẫn dắt phân bổ các hoạt động kinh tế và tổ chức lãnh thổ. Trên cơ sở định hướng khung của quy hoạch vùng, các tỉnh trong vùng đã cụ thể hóa các trục phát triển này vào quy hoạch tỉnh, bảo đảm tính thống nhất về không gian, đồng thời gắn với điều kiện và lợi thế riêng của từng địa phương.

Trục kinh tế ven biển theo hướng Bắc - Nam vùng Bắc Trung Bộ đã được xác định là trục động lực quan trọng nhất của toàn vùng và được tất cả các quy hoạch coi là ưu tiên hàng đầu. Trục này gắn liền với hệ thống hạ tầng giao thông chiến lược quốc gia, bao gồm cao tốc Bắc - Nam phía Đông, Quốc lộ 1, tuyến đường ven biển và tuyến đường sắt Bắc - Nam, qua đó hình thành hành lang phát triển liên tục kết nối các trung tâm kinh tế lớn, các khu kinh tế ven biển, hệ thống đô thị động lực và các cảng biển chủ chốt của vùng. Tổ chức không gian dọc trục ven biển cho phép khai thác hiệu quả lợi thế địa kinh tế, tạo điều kiện hình thành các chuỗi giá trị công nghiệp - logistics - dịch vụ biển, đồng thời đóng vai trò là xương sống liên kết nội vùng và kết nối vùng với các trung tâm kinh tế quốc gia.

Bên cạnh trục ven biển, các hành lang kinh tế theo hướng Đông - Tây được xác định là cấu phần không gian có ý nghĩa chiến lược, thể hiện vai trò cửa ngõ ra biển của vùng Bắc Trung Bộ đối với Tây Nguyên và các quốc gia trong tiểu vùng Mekong mở rộng, đặc biệt là Lào. Trên cơ sở định hướng này, các tỉnh đã xác lập rõ các hành lang kết nối từ cảng biển đến khu vực biên giới tại Hà Tĩnh là hành lang kinh tế dọc Quốc lộ 8 gắn với Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo; tại Quảng Bình là hành lang Đông - Tây dọc Quốc lộ 12 kết nối Cửa khẩu quốc tế Cha Lo với cảng Hòn La; và tại Quảng Trị là các hành lang phát triển dọc Quốc lộ 9 (kết nối cửa khẩu Lao Bảo) và Quốc lộ 15D (kết nối cửa khẩu La Lay). Các hành lang này không chỉ đóng vai trò thúc đẩy thương mại, logistics và du lịch xuyên biên giới, mà còn góp phần mở rộng không gian phát triển của vùng theo hướng liên thông đa chiều, giảm sự phụ thuộc vào trục ven biển và tăng cường liên kết kinh tế vùng với khu vực châu Á.

3. Về các trụ cột kinh tế và đột phá chiến lược

Quy hoạch vùng Bắc Trung Bộ và các quy hoạch tỉnh trong vùng thể hiện sự thống nhất cao trong việc xác định động lực tăng trưởng chủ đạo là: i) Công nghiệp được xác định là trụ cột trung tâm, với trọng tâm là công nghiệp chế biến, chế tạo; công nghiệp năng lượng, đặc biệt là năng lượng tái tạo; và công nghiệp hỗ trợ, nhằm nâng cao giá trị gia tăng và khả năng tham gia chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu; ii) Du lịch được định hướng trở thành ngành kinh tế mũi nhọn, khai thác tổng hợp lợi thế về du lịch biển, du lịch văn hóa -

lịch sử và du lịch sinh thái, qua đó tạo hiệu ứng lan tỏa sang các ngành dịch vụ liên quan; iii) Nông nghiệp được cơ cấu lại theo hướng sản xuất hàng hóa quy mô lớn, ứng dụng công nghệ cao, gắn với phát triển nông nghiệp sinh thái và bền vững.

Đặc biệt, phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại được xác định là khâu đột phá chiến lược then chốt, giữ vai trò nền tảng trong tăng cường liên kết kinh tế vùng, thu hút đầu tư và nâng cao năng lực cạnh tranh của vùng Bắc Trung Bộ trong bối cảnh hội nhập.

II. ĐIỂM KHÁC BIỆT GIỮA CÁC ĐỊNH HƯỚNG TRONG QUY HOẠCH ĐỊA PHƯƠNG

Mặc dù có sự tương đồng lớn về định hướng, tuy nhiên mỗi tỉnh đã xác định cho mình một vai trò, một thế mạnh đặc thù để tạo ra sự khác biệt và đóng góp vào sự phát triển chung, tránh chồng chéo và cạnh tranh trực tiếp. Đây là điểm thành công lớn nhất trong công tác quy hoạch của toàn vùng. Điểm đặc sắc và thành công nhất trong chuỗi quy hoạch này là sự "phân vai" một cách khoa học. Mỗi tỉnh, dựa trên lợi thế so sánh riêng, đã xác định một vai trò và định vị đặc thù trong bức tranh phát triển chung của vùng, tạo thành một chuỗi liên kết bổ trợ thay vì cạnh tranh trực tiếp.

Bảng 4.2: Tổng hợp so sánh các định hướng phát triển của các địa phương vùng Bắc Trung Bộ

Tỉnh	Định vị chiến lược	Hạt nhân phát triển	Trụ cột công nghiệp đặc thù	Trụ cột dịch vụ đặc thù
Thanh Hóa	Cực tăng trưởng mới phía Bắc	KKT Nghi Sơn	Lọc - Hóa dầu, Luyện kim, Điện khí LNGs	Logistics, Du lịch biển Sầm Sơn
Nghệ An	Trung tâm tiểu vùng Bắc Trung Bộ	TP. Vinh mở rộng, KKT Đông Nam	Công nghiệp đa ngành, công nghệ cao	Y tế, Giáo dục, Thương mại cấp vùng
Hà Tĩnh	Trung tâm luyện thép, logistics	KKT Vũng Áng	Luyện thép và các sản phẩm sau thép	Logistics cảng biển quốc tế
Quảng Bình	Trung tâm du lịch mạo hiểm Châu Á	KDLQG Phong Nha - Kẻ Bàng	Năng lượng tái tạo	Du lịch hang động, nghỉ dưỡng
Quảng Trị	Trung tâm năng lượng sạch Miền Trung	KKT Đông Nam Quảng Trị	Điện khí LNG, Điện gió, Hydro xanh	Logistics, Kinh tế cửa khẩu xuyên biên giới

Nguồn: NCS tổng hợp

Trong đó:

1. Thanh Hóa được định hướng trở thành cực tăng trưởng công nghiệp nặng phía Bắc của vùng Bắc Trung Bộ, với tầm nhìn chiến lược tham gia hình thành “tứ giác phát triển phía Bắc” cùng Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh. Trong cấu trúc phát triển này, Khu kinh tế Nghi Sơn được xác định là hạt nhân động lực, đóng vai trò trung tâm thu hút đầu tư và dẫn dắt tăng trưởng. Tỉnh tập trung phát triển các ngành công nghiệp nặng và năng lượng quy mô lớn, bao gồm công nghiệp lọc - hóa dầu, hóa chất và chế biến sau hóa dầu (với nòng cốt là Nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn), công nghiệp luyện kim và trung tâm điện khí LNG tại Khu kinh tế Nghi Sơn. Định hướng này được cụ thể hóa bằng các chỉ tiêu phát triển đến năm 2030, trong đó khu vực công nghiệp - xây dựng dự kiến chiếm khoảng 57% GRDP và kim ngạch xuất khẩu đạt khoảng 15 tỷ USD, phản ánh rõ mô hình tăng trưởng dựa trên công nghiệp nặng và năng lượng quy mô lớn.

2. Nghệ An được xác định là trung tâm dịch vụ, cực phát triển vùng Bắc Trung Bộ, giữ vai trò then chốt trong việc cung ứng các dịch vụ chất lượng cao cho toàn vùng, đặc biệt trong các lĩnh vực thương mại, y tế, giáo dục - đào tạo và khoa học - công nghệ. Trong cấu trúc không gian phát triển, thành phố Vinh mở rộng được quy hoạch là đô thị trung tâm, đóng vai trò hạt nhân thúc đẩy phát triển dịch vụ cấp vùng và lan tỏa sang các địa phương lân cận. Định hướng phát triển của Nghệ An tập trung vào các trụ cột kinh tế đặc thù dựa trên nền tảng tri thức và dịch vụ hiện đại, trong đó ưu tiên xây dựng thành phố

Vinh trở thành trung tâm y tế kỹ thuật chuyên sâu của khu vực; phát triển hệ thống các trường đại học, cơ sở đào tạo và nghiên cứu chất lượng cao; đồng thời hình thành trung tâm logistics hạng II tại Khu kinh tế Đông Nam, nhằm tăng cường chức năng đầu mối giao thương và phân phối hàng hóa của tiểu vùng Bắc Trung Bộ. Cách tiếp cận này phản ánh mô hình phát triển tổng hợp, cân bằng giữa công nghiệp và dịch vụ, được cụ thể hóa thông qua cơ cấu GRDP đến năm 2030 với tỷ trọng công nghiệp - xây dựng và dịch vụ tương đối tương đồng, qua đó khẳng định vai trò của Nghệ An như một trung tâm dịch vụ - tri thức có sức lan tỏa trong liên kết kinh tế vùng.

3. Hà Tĩnh được xác định là trung tâm công nghiệp luyện thép và logistics cửa ngõ ra biển của vùng Bắc Trung Bộ, giữ vai trò một trong những cực phát triển quan trọng gắn với công nghiệp nặng và chức năng kết nối Hành lang kinh tế Đông - Tây với Biển Đông. Trong cấu trúc không gian phát triển của tỉnh, Khu kinh tế Vũng Áng được xác định là hạt nhân động lực, với trọng tâm là Khu liên hợp gang thép Formosa Hà Tĩnh và cụm cảng nước sâu Vũng Áng - Sơn Dương, tạo nền tảng cho phát triển công nghiệp quy mô lớn và dịch vụ hậu cần cảng biển. Trên cơ sở đó, Hà Tĩnh tập trung phát triển các trụ cột kinh tế đặc thù, bao gồm mở rộng và nâng cao năng lực công nghiệp luyện thép, phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ và chế tạo sau thép, đồng thời hình thành trung tâm logistics và trung chuyển hàng hóa quan trọng, phục vụ không chỉ nhu cầu xuất nhập khẩu của Việt Nam mà còn cho Lào và khu vực Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Định hướng này được phản ánh rõ nét trong cơ cấu GRDP đến năm 2030, với tỷ trọng công nghiệp - xây dựng dự kiến đạt khoảng 60,3%, cao nhất trong số các tỉnh Bắc Trung Bộ, qua đó khẳng định mô hình phát triển công nghiệp chuyên sâu và vai trò cửa ngõ biển chiến lược của Hà Tĩnh trong liên kết kinh tế vùng.

4. Quảng Bình được định vị là trung tâm du lịch mạo hiểm và khám phá thiên nhiên có tầm khu vực và quốc tế, với mục tiêu trở thành điểm đến du lịch đẳng cấp của Đông Nam Á và trung tâm du lịch mạo hiểm của châu Á. Trong cấu trúc không gian phát triển của tỉnh, Khu du lịch quốc gia Phong Nha - Kẻ Bàng được xác định là một trong những hạt nhân động lực tăng trưởng chủ yếu, dựa trên lợi thế nổi trội về hệ sinh thái rừng núi đá vôi, hệ thống hang động quy mô lớn và giá trị di sản thiên nhiên thế giới. Trên cơ sở đó, Quảng Bình lựa chọn du lịch là ngành kinh tế mũi nhọn, tập trung phát triển các sản phẩm đặc thù có hàm lượng trải nghiệm cao như du lịch khám phá thiên nhiên, du lịch hang động và du lịch mạo hiểm, đồng thời gắn với bảo tồn di sản và phát triển bền vững. Bên cạnh du lịch, năng lượng tái tạo được xác định là trụ cột kinh tế bổ trợ quan trọng, góp phần đa dạng hóa cơ cấu ngành và nâng cao tính bền vững của mô hình tăng trưởng. Định hướng phát triển này được thể hiện rõ trong cơ cấu GRDP đến năm 2030, với khu vực dịch vụ dự kiến chiếm khoảng 45,0-45,5% - mức cao nhất trong các tỉnh Bắc Trung Bộ - cùng mục tiêu đón khoảng 10 triệu lượt khách du lịch, qua đó khẳng định mô hình phát triển lấy dịch vụ du lịch làm trung tâm của Quảng Bình trong liên kết kinh tế vùng.

5. Quảng Trị được định vị là trung tâm năng lượng sạch và kinh tế cửa khẩu của vùng Bắc Trung Bộ, giữ vai trò quan trọng trong phát triển các ngành năng lượng mới, đồng thời là đầu mối hậu cần và trung chuyển hàng hóa trên Hành lang kinh tế Đông - Tây. Trong cấu trúc không gian phát triển, Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị và Khu kinh tế - thương mại đặc biệt Lao Bảo được xác định là các hạt nhân động lực, gắn kết phát triển công nghiệp năng lượng với thương mại biên giới và dịch vụ logistics xuyên quốc gia. Trên cơ sở đó, tỉnh tập trung phát triển các trụ cột kinh tế đặc thù, trong đó công nghiệp năng lượng giữ vai trò chủ đạo, bao gồm nhiệt điện khí, điện gió (ven biển và ngoài khơi), công nghiệp khí và các lĩnh vực năng lượng mới như sản xuất hydro xanh; đồng thời thúc đẩy kinh tế cửa khẩu và logistics, khai thác lợi thế của hai cửa khẩu quốc tế Lao Bảo và La

Lay, hướng tới hình thành không gian kinh tế thương mại xuyên biên giới Lao Bảo - Đensavan. Định hướng phát triển này được cụ thể hóa thông qua mục tiêu hoàn thiện và đưa vào vận hành các dự án hạ tầng năng lượng và nguồn điện sạch đã được phê duyệt, qua đó từng bước khẳng định vai trò của Quảng Trị trong chuyển dịch mô hình tăng trưởng theo hướng xanh, bền vững và tăng cường liên kết kinh tế vùng cũng như kết nối quốc tế.

PHỤ LỤC 5
BẢNG CHỈ SỐ GRDP/NGƯỜI VÀ HỆ THỐNG KẾT NỐI HẠ TẦNG LOGISTIC
VÙNG BẮC TRUNG BỘ

Bảng 5.1: Chỉ số GRDP/người của vùng Bắc Trung Bộ

(đơn vị: triệu đồng)

Năm	CÁ NƯỚC	MIỀN TRUNG	Thanh Hóa	Nghệ An	Hà Tĩnh	Quảng Bình	Quảng Trị
2010	30,47	18,24	13,16	14,83	14,50	15,74	18,14
2011	30,47	18,24	17,54	19,44	19,17	20,40	23,38
2012	39,65	24,21	20,23	21,65	22,78	23,27	26,05
2013	44,56	27,70	22,56	23,74	28,81	25,88	29,04
2014	49,23	31,39	25,54	26,42	36,59	28,79	32,22
2015	53,83	34,68	27,85	28,06	44,14	30,97	34,94
2016	56,22	37,40	30,87	30,30	39,67	33,00	37,52
2017	60,29	40,11	33,96	33,08	44,76	35,71	41,03
2018	66,46	44,20	39,52	36,54	54,73	39,72	45,49
2019	73,65	50,05	45,95	40,26	60,33	43,67	49,98
2020	81,63	56,69	50,59	42,72	61,96	46,34	53,33
2021	84,97	60,95	58,02	45,58	67,04	49,17	57,64
2022	96,83	69,56	67,89	51,43	70,47	54,84	62,83
2023	101,90	75,62	72,45	56,16	77,51	60,23	71,51

Nguồn: NCS Tổng hợp từ báo cáo của Cục Thống kê qua các năm.

Bảng 5.2: Hệ thống đường ASEAN và hệ thống đường châu Á

TT	Ký hiệu	Kết nối	Chiều dài (Km)	Quốc lộ trên tuyến	Ghi chú
I	Hệ thống đường ASEAN				
	AH15	Cửa Lò - CK Cầu Treo	133	QL.8, QL.1, QL.46	Tài liệu hội nghị Chuyên gia Đường bộ ASEAN lần thứ tư họp tại Hà Nội năm 1999
	AH16	Đông Hà - CK Lao Bảo	95	QL.9	
	AH131	Vũng Áng - CK Cha Lo	137	QL.12A, HCM, QL1	
Tổng cộng					
II	Hệ thống đường châu Á				
	AH15	Cửa Lò - CK Cầu Treo	133	QL.8, QL.1, QL.46	Hiệp định liên Chính phủ về mạng lưới đường bộ Châu Á (ngày 04/7/2005)
	AH16	Đông Hà - CK Lao Bảo	95	QL.9	
Tổng cộng					

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu từ Báo cáo quy hoạch đường bộ Việt Nam. (Bộ Giao thông, vận tải năm 2022.

Bảng 5.3: Thống kê các tuyến đường quốc lộ trên địa bàn vùng Bắc Trung Bộ

TT	Tên quốc lộ	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Phạm vi	Quyết định
1.	QL.217B	Thị xã Bim Sơn	Thạch Quảng, Thạch Thành	49,7	Thanh Hóa	3277/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2015 và 1735/QĐ-TTg ngày 12/12/2018
2.	QL.47C	Nông Công, Thanh Hóa	Ngọc Lặc, Thanh Hóa	54,5 (trùng QL.47B 0,8km)	Thanh Hóa	4206/QĐ-BGTVT ngày 26/11/2015
3.	QL.47 (điều chỉnh)	Cảng Hới, Sầm Sơn, Thanh Hóa	Cửa khẩu Khèo, Thường Xuân, Thanh Hóa	138,5	Thanh Hóa	1858/QĐ-BGTVT ngày 19/5/2014
4.	QL.47B	Yên Định, Thanh Hóa	Cảng hàng không Thọ Xuân	24,6	Thanh Hóa	3667/QĐ-BGTVT ngày 30/9/2014 và 1735/QĐ-TTg ngày 12/12/2018
5.	QL.16			337,4 (không gồm 20,95km trùng QL.15C; 25,92 trùng QL.217; 2,7km trùng QL.47; 19km trùng QL.48)	Thanh Hóa, Nghệ An	4726/QĐ-BGTVT ngày 31/12/2016
6.	QL.46B	Giao QL.46 gần cầu Rộ (vượt sông Lam)	Giao QL.15 thị trấn Đô Lương	35,23	Nghệ An	802/QĐ-BGTVT ngày 19/3/2014
7.	QL.46C			113,8 (không bao gồm 6,8km trùng QL.15)	Nghệ An	358/QĐ-BGTVT ngày 9/12/2017
8.	QL.48E	Cảng Lạch Cờn, Hoàng Mai, Nghệ An	Nghi Thạch, Nghi Lộc, Nghệ An	213,4 (không bao gồm các đoạn trùng QL.1, 15, 48D, 48, tuyến tránh Vinh)	Nghệ An	1805/QĐ-BGTVT ngày 8/4/2016 và 1735/QĐ-TTg ngày 12/12/2018
9.	QL.7B	Diễn Châu, Nghệ An	Thanh Chương, Nghệ An	44,9 (không gồm các đoạn trùng QL.7 dài 2,9km)	Nghệ An	1804/QĐ-BGTVT ngày 8/4/2016
10.	QL.7C			43,2 (không bao gồm 5,5km trùng QL.1)	Nghệ An	2291/QĐ-BGTVT ngày 26/10/2018
11.	QL.48D	Cảng Đông Hới, Quỳnh Lưu, Nghệ An	Ngã ba Châu Thôn, Quế Phong, Nghệ An	165,2 (không bao gồm 5,7km trùng QL.48; 1,5km trùng QL.48C)	Nghệ An	4520/QĐ-BGTVT ngày 22/12/2015
12.	QL.15B	Can Lộc, Cẩm Xuyên	Ngã ba Đồng Lộc, Thạch Hà, Thị trấn Thiên Cầm	52 - Đoạn kéo dài 24km - Điều chỉnh điểm đầu 2,44km	Hà Tĩnh	2834/QĐ-BGTVT ngày 18/9/2013

TT	Tên quốc lộ	Điểm đầu	Điểm cuối	Chiều dài (km)	Phạm vi	Quyết định
13.	QL.8C	Thiên Cẩm, Cẩm Xuyên, Hà Tĩnh	Thanh Chương, Nghệ An	101,1 (không bao gồm 1km trùng QL.1; 33,5km trùng QL.15; 4,1km trùng QL.8)	Hà Tĩnh	442/QĐ-BGTVT ngày 17/2/2017
14.	QL.281	Cảng biển Thạch Kim, Thạch Kim, Lộc Hà	TT Tây Sơn, Hương Sơn, Km53+950/QL.8	99,7 (không bao gồm 3,7km trùng QL.15; 2,78km trùng đường HCM)	Hà Tĩnh	485/QĐ-BGTVT ngày 13/3/2018
15.	QL.9B	TT. Quán Hàu	Cửa khẩu Chút Mút	67	Quảng Bình	229/TTg-KTN ngày 4/2/2016
16.	QL.9C	Ngư Thủy Trung, Lê Thủy, Quảng Bình	Lâm Thủy, Lê Thủy, Quảng Bình	41,064	Quảng Bình	1934/QĐ-BGTVT ngày 30/6/2017
17.	QL.9D	Cảng Cửa Việt, thị trấn Cửa Việt	TT Bến Quan, Vĩnh Linh, Km1053+100/ĐHCMĐ	45,937 (không bao gồm 4,916km trùng QL.1)	Quảng Trị	2410/QĐ-BGTVT ngày 21/7/2017
18.	QL.15D	Km305+347/đường HCM nhánh Tây	Cửa khẩu La Lay	12,2	Quảng Trị	2226/TTg-KTN ngày 8/12/2015
19.	QL.49C					
	QL.49C	Thành cổ Quảng Trị	Giao QL.49B/Km11+400	23,9	Quảng Trị	2536/QĐ-BGTVT ngày 26/8/2013 và 1735/QĐ-TTg ngày 12/12/2018
	QL.49C (kéo dài)			41,067	Quảng Trị	621/QĐ-BGTVT ngày 07/3/2017 và 1735/QĐ-TTg ngày 12/12/2018
Tổng cộng				1704,398		

Nguồn: NCS tổng hợp số liệu Thuyết minh Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, Bộ Giao thông vận tải (2022).

PHỤ LỤC 6

XỬ LÝ SỐ LIỆU, DỮ LIỆU NGHIÊN CỨU TÍNH TOÁN GIÁ TRỊ GIA TĂNG CỦA DOANH NGHIỆP

(dựa trên số liệu điều tra doanh nghiệp của Cục thống kê từ năm 2010 -2023)

Luận án sử dụng số liệu từ Điều tra doanh nghiệp qua hàng năm của Tổng cục Thống kê. Đây là bộ số liệu điều tra quy mô lớn về doanh nghiệp, trong đó điều tra toàn bộ các doanh nghiệp FDI, doanh nghiệp nhà nước và điều tra chọn mẫu (có suy rộng) đối với các doanh nghiệp ngoài nhà nước.

Trong nghiên cứu này, Luận án đã lựa chọn mẫu nghiên cứu bao gồm toàn bộ các doanh nghiệp hoạt động trong nền kinh tế trong giai đoạn 2010 - 2023. Trong đó, Luận án xử lý biên định danh và các sai sót thống kê như sau:

- Đề ghép thành dữ liệu bảng (bảng không cân bằng) thống nhất trong giai đoạn 2010 - 2023 chúng tôi xử lý và tạo mã định danh doanh nghiệp (ID) dựa trên thông tin về 3 biến bao gồm mã tỉnh, mã số thuế và mã cơ sở của doanh nghiệp trong cả giai đoạn.

- Loại bỏ các quan sát thiếu hoặc trùng lặp mã định danh.

- Loại bỏ các quan sát missing về loại hình kinh doanh, ngành.

- Loại bỏ các quan sát thiếu hoặc có giá trị bằng 0 của các chỉ số về số lượng lao động hoặc tài sản cố định (các doanh nghiệp chưa hoạt động).

- Xử lý mã ngành: giai đoạn nghiên cứu sử dụng 2 hệ thống ngành khác nhau (VSIC 2007 áp dụng cho 2010 - 2017 và VSIC 2018 áp dụng cho giai đoạn 2018 -2023); căn cứ trên bảng chuyển đổi mã ngành tương ứng, mã ngành của doanh nghiệp được đưa thống nhất về hệ thống VSIC 2018 (mã ngành 4 số). Hệ thống 8 ngành công thương chủ lực của Bộ Công Thương và ngành thương mại cũng được lọc ra dựa trên bảng chuyển đổi mã ngành từ tài liệu của Bộ Công Thương.

- Loại bỏ doanh nghiệp có doanh thu âm và missing

Do bảng hỏi không thống nhất giữa các năm trong giai đoạn 2010 -2023, cho nên Luận án tính toán dựa trên các chỉ số của bộ dữ liệu sau đây để tính toán VA doanh nghiệp như sau:

1. Lao động:

Đối với lao động, các giá trị còn thiếu được tính toán theo cách sau: Thay giá trị lao động đầu kỳ của năm i (bị missing) bằng giá trị lao động cuối kỳ của năm $i-1$ và thay giá trị lao động cuối kỳ của năm i (bị missing) bằng giá trị lao động đầu kỳ của năm $i+1$.

Lao động bình quân trong kỳ được tính bằng công thức sau, sau đó được làm tròn số:

$$\text{Số lao động bình quân trong năm} = (\text{số lao động đầu kỳ} + \text{số lao động cuối kỳ}) / 2 \quad ;(1)$$

→ Nếu thiếu một trong 2 giá trị (số lao động đầu kỳ hoặc số lao động cuối kỳ thì lao động trong năm để tính toán bằng 1 trong 2 giá trị trên.

Sau khi xử lý, các giá trị âm, bằng 0 hoặc missing được loại bỏ.

2. Chi phí nhân công:

Căn cứ và lý thuyết và số liệu, chỉ số này bao gồm hai chỉ số thành phần: tổng số tiền chi trả cho người lao động ($tn1$); và đóng góp kinh phí công đoàn, BHXH, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp ($tn5$). Trong đó các quan sát có chỉ số thành phần $tn5$ thiếu được cho bằng 0.

$$\text{Chi phí nhân công} = \text{tổng số tiền chi trả cho người lao động} + \text{đóng góp kinh phí công đoàn, BHXH, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp} \quad ;(2)$$

Sau khi xử lý, các giá trị âm, bằng 0 hoặc missing của chi phí nhân công được loại bỏ.

3. Thuế:

Theo công thức, tổng thuế được tính từ tổng các khoản thuế (không bao gồm thuế thu nhập doanh nghiệp và thuế hàng hoá dịch vụ). Trong đó, thuế hàng hoá dịch vụ không có sẵn trong dữ liệu. Vì vậy, chỉ số thuế được tính từ thuế, phí, lệ phí và các khoản phải nộp ngân sách nhà nước của doanh nghiệp (số phải nộp trong năm) trừ đi thuế thu nhập doanh nghiệp trong năm. Do đó, công thức tính khoản thuế trong VA như sau:

$$\text{Tổng thuế} = \text{Các khoản phải nộp ngân sách nhà nước trong năm} - \text{Thuế thu nhập doanh nghiệp}; (3)$$

Thuế thu nhập doanh nghiệp

4. Lợi nhuận trước thuế thu nhập:

Chỉ số thành phần để tính VA doanh nghiệp là lợi nhuận trước thuế. Các khoản được tính thêm và không được tính thêm trong lợi nhuận trước thuế không được đưa vào do thiếu số liệu. Trong đó chỉ số lợi nhuận trước thuế được tính theo công thức:

$$\text{Lợi nhuận trước thuế} = \text{Lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp} + \text{thuế thu nhập doanh nghiệp}; (4)$$

Từ công thức (3), (4) có thể suy ra:

$$\text{Tổng thuế} + \text{lợi nhuận trước thuế} = \text{Các khoản phải nộp ngân sách nhà nước trong năm} + \text{lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp}; (5)$$

Do đó, thay vì tính các giá trị thành phần của VA ở vế bên trái của công thức (5) (tổng thuế và lợi nhuận trước thuế), chúng tôi xử lý và tính toán theo các giá trị thành phần ở bên phải của công thức (5) (các khoản phải nộp ngân sách nhà nước trong năm, lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp).

Sau khi xử lý, các giá trị missing của các khoản phải nộp ngân sách nhà nước trong năm và lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp được loại bỏ.

5. Tài sản cố định:

Các năm 2010 - 2011 sử dụng biến tài sản cố định có sẵn. Từ năm 2012 - 2023, biến tài sản cố định còn thiếu được tính theo công thức sau:

$$\text{Tài sản cố định (đầu kỳ hoặc cuối kỳ)} = \text{nguyên giá tài sản cố định (đầu kỳ hoặc cuối kỳ)} - \text{giá trị hao mòn lũy kế (đầu kỳ hoặc cuối kỳ)}; (6)$$

Trong đó các giá trị missing của nguyên giá và giá trị khấu hao lũy kế được xử lý theo cách: thay giá trị của nguyên giá / giá trị hao mòn lũy kế đầu kỳ missing của năm i bằng giá trị của nguyên giá / giá trị hao mòn lũy kế cuối kỳ của năm i-1 và thay giá trị của nguyên giá / giá trị hao mòn lũy kế cuối kỳ missing của năm i bằng giá trị của nguyên giá / giá trị hao mòn lũy kế đầu kỳ của năm i+1. Đối với giá trị hao mòn lũy kế, do biến này missing rất nhiều, đặc biệt trong năm 2015, 2016 nên các giá trị bị missing được xử lý thêm theo công thức sau:

$$\text{Giá trị hao mòn lũy kế (đầu kỳ hoặc cuối kỳ) của năm } i = (\text{Giá trị hao mòn lũy kế (đầu kỳ hoặc cuối kỳ) của năm } (i-1) + \text{Giá trị hao mòn lũy kế (đầu kỳ hoặc cuối kỳ) của năm } (i+1)) / 2; (7)$$

Trường hợp TSCĐ missing được xử lý tiếp theo cách sau:

$$\text{TSCĐ (đầu kỳ hoặc cuối kỳ)} = \text{Tài sản dài hạn (đầu kỳ hoặc cuối kỳ)} - \text{Phải thu dài hạn (đầu kỳ hoặc đầu kỳ)}; (8)$$

Trong đó tài sản dài hạn missing được xử lý theo công thức sau:

$$\text{Tài sản dài hạn (đầu kỳ hoặc cuối kỳ)} = \text{Tổng tài sản (đầu kỳ hoặc cuối kỳ)} - \text{tài sản ngắn hạn (đầu kỳ hoặc cuối kỳ)}; (9)$$

Trường hợp nếu chỉ có TSCĐ đầu kỳ mà không có TSCĐ cuối kỳ thì xử lý theo công thức:

TSCĐ cuối kỳ = TSCĐ đầu kỳ - Khấu hao tài sản trong năm (nếu có giá trị này) + Đầu tư trong năm ;(10)

Nếu chỉ có giá trị TSCĐ cuối kỳ mà không có TSCĐ đầu kỳ thì tính theo công thức sau:

TSCĐ đầu kỳ = TSCĐ cuối kỳ + Khấu hao TSCĐ trong năm (nếu có giá trị này) - đầu tư trong năm (nếu có giá trị này hoặc không có thì không sao vì có thể có đầu tư trong năm hoặc không) ;(11)

Đến đây, các giá trị missing tài sản cố định tiếp tục được xử lý theo cách: thay giá trị của tài sản cố định đầu kỳ missing của năm i bằng giá trị của tài sản cố định cuối kỳ của năm i-1 và thay giá trị của tài sản cố định cuối kỳ missing của năm i bằng giá trị của tài sản cố định đầu kỳ của năm i+1.

Nếu xử lý bằng các cách như trên mà vẫn thiếu của tài sản cố định đầu kỳ hoặc cuối kỳ thì cũng loại bỏ vì thiếu 1 trong 2 giá trị này thì giá trị về TSCĐ sẽ không chính xác.

Tài sản cố định bình quân trong kỳ được tính theo công thức:

TSCĐ bình quân trong năm = (TSCĐ đầu kỳ + TSCĐ cuối kỳ)/2 ;(12)

Sau khi xử lý, các giá trị âm, bằng 0 hoặc missing trong kỳ được loại bỏ.

6. Khấu hao:

Giá trị khấu hao trong năm được sử dụng từ thông tin khấu hao tài sản cố định trong năm (có sẵn trong các năm 2011, 2013, 2014 và 2016). Các giá trị của khấu hao (khấu hao TSCĐ trong năm và lũy kế) âm được cho sang dương (do khai báo nhầm dấu).

Các giá trị khấu hao trong năm missing được tính theo công thức:

Khấu hao tài sản cố định trong năm = TSCĐ đầu kỳ - TSCĐ cuối kỳ + đầu tư trong năm ;(13)

Trong đó, đầu tư trong năm được tính theo công thức:

Đầu tư trong năm = Đầu tư xây dựng cơ bản + Đầu tư mua sắm TSCĐ dùng cho SX không qua XDChB + Đầu tư sửa chữa lớn, nâng cấp tài sản cố định - Chi phí XDChB dở dang trong năm ;(14)

Trong đó, chi phí XDChB dở dang trong năm được tính theo công thức:

Chi phí XDChB dở dang = chi phí XDChB dở dang cuối kỳ - chi phí XDChB dở dang đầu kỳ ;(15)

Trường hợp chi phí XDChB dở dang âm thì không tính vào công thức đầu tư vì khoản đầu tư này đã đi vào TSCĐ rồi. Nếu chi phí XDChB dở dang dương thì đưa vào công thức tính đầu tư trong năm.

Trường hợp khấu hao tính theo công thức (11) âm hoặc missing, khấu hao tiếp tục được tính theo công thức:

Khấu hao tài sản cố định trong năm = giá trị hao mòn lũy kế cuối kỳ - giá trị hao mòn lũy kế đầu kỳ ;(16)

Sau khi xử lý, các giá trị âm hoặc missing của khấu hao được loại bỏ.

7. Giá trị gia tăng (VA) của doanh nghiệp: được tính theo công thức:

VA doanh nghiệp = chi phí nhân công + khấu hao trong năm + Các khoản phải nộp ngân sách nhà nước trong năm + lợi nhuận sau thuế thu nhập doanh nghiệp ;(17)

8. Giá trị sản xuất (GO) của doanh nghiệp:

GO = Tổng doanh thu + chênh lệch hàng tồn kho ;(18)

Trong đó:

Chênh lệch hàng tồn kho = tồn kho cuối kỳ - tồn kho đầu kỳ ;(19)

Các giá trị của tồn kho bị missing được tính theo phương pháp: tồn kho đầu kỳ của năm i (bị missing) bằng tồn kho cuối kỳ của năm i-1 và tồn kho cuối kỳ của năm i (bị

missing) bằng tồn kho đầu kỳ của năm $i+1$ (tương tự như tài sản cố định, khấu hao và lao động).

Các giá trị của chênh lệch hàng tồn kho âm được chấp nhận (trường hợp doanh nghiệp giảm hàng tồn kho trong năm thì giá trị sản xuất cũng giảm tương ứng). Các giá trị missing của chênh lệch hàng tồn kho được cho bằng 0.

9. Chi phí trung gian (IC) doanh nghiệp:

$$IC = GO - VA \quad ;(20)$$

10. Chỉ số giảm phát GDP theo các ngành cấp 1: được tính từ GDP theo giá hiện hành và GDP theo giá so sánh 2010 của các ngành cấp 1 của Việt Nam (số liệu từ Tổng cục Thống kê):

$$Dgdp = \text{GDP theo giá hiện hành} / \text{GDP theo giá so sánh 2010} \quad ;(21)$$

- Tính các giá trị của các biến để tính tốc độ tăng trưởng, theo giá cố định → Thêm biến tính theo giá cố định, thêm hệ số giảm phát theo ngành (9 ngành công thương) và tính giá trị các biến tương ứng theo giá cố định.

Đến đây, Luận án sẽ xử lý dữ liệu được tách thành 2 file cho mục đích khác nhau:

- **File dữ liệu mô tả tổng quan:** giữ lại toàn bộ các quan sát sau các bước xử lý trên.

- **File dữ liệu chạy mô hình:** từ file mô tả tổng quan:

+ Loại bỏ các giá trị VA, IC, GO âm, loại thêm giá trị $GO = 0$ (DN không tạo ra giá trị sản xuất trong năm).

+ Lọc outlier ở VA: bỏ đi các quan sát ngoại lai có sự đột biến về VA để đảm bảo độ chính xác của số liệu cho chạy mô hình.

PHỤ LỤC 7
DANH MỤC CÁC BẢNG KẾT QUẢ TÍNH TOÁN LIÊN KẾT DOANH NGHIỆP VÙNG BẮC TRUNG BỘ

Bảng 7.1: Hệ số cơ cấu ngành trong các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo của vùng Bắc Trung Bộ

Ngành Vsic 2018	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Trung bình
BTB														
10	0.0324	0.0485	0.0340	0.0365	0.0365	0.0402	0.0405	0.0423	0.0413	0.0389	0.0553	0.0447	0.0733	0.0434
11	0.0023	0.0034	0.0018	0.0028	0.0040	0.0021	0.0018	0.0017	0.0089	0.0085	0.0041	0.0068	0.0054	0.0041
12	0.0012	0.0014	0.0011	0.0009	0.0009	0.0009	0.0006	0.0002	0.0029	0.0021	0.0015	0.0014	0.0015	0.0013
13	0.0043	0.0037	0.0042	0.0038	0.0049	0.0066	0.0061	0.0057	0.0044	0.0028	0.0038	0.0050	0.0012	0.0043
14	0.0156	0.0072	0.0085	0.0255	0.0278	0.0243	0.0233	0.0217	0.0212	0.0243	0.0245	0.0374	0.0230	0.0219
15	0.0023	0.0033	0.0025	0.0011	0.0015	0.0019	0.0019	0.0015	0.0086	0.0042	0.0016	0.0093	0.0272	0.0051
16	0.0288	0.0397	0.0277	0.0275	0.0365	0.0279	0.0268	0.0379	0.0301	0.0323	0.0300	0.0376	0.0199	0.0310
17	0.0063	0.0117	0.0089	0.0081	0.0065	0.0078	0.0082	0.0097	0.0097	0.0076	0.0107	0.0104	0.0041	0.0084
18	0.0017	0.0020	0.0014	0.0009	0.0010	0.0012	0.0018	0.0015	0.0012	0.0014	0.0009	0.0008	0.0007	0.0013
19	0.0000	0.0001	0.0018	0.0019	0.0001	0.0017	0.0006	0.0018	0.0017	0.0011	0.0010	0.0008	0.0008	0.0010
20	0.0141	0.0236	0.0174	0.0176	0.0193	0.0166	0.0157	0.0175	0.0143	0.0138	0.0140	0.0134	0.0108	0.0160
21	0.0003	0.0001	0.0000	0.0000	0.0016	0.0016	0.0061	0.0020	0.0025	0.0035	0.0025	0.0036	0.0026	0.0020
22	0.0043	0.0034	0.0029	0.0041	0.0021	0.0025	0.0029	0.0042	0.0038	0.0082	0.0051	0.0068	0.0076	0.0045
23	0.0333	0.0366	0.0297	0.0345	0.0350	0.0505	0.0660	0.0481	0.0444	0.0617	0.0424	0.0514	0.0545	0.0452
24	0.0061	0.0041	0.0031	0.0019	0.0010	0.0063	0.0022	0.0012	0.0008	0.0041	0.0484	0.0021	0.0010	0.0063
25	0.0077	0.0118	0.0077	0.0060	0.0074	0.0105	0.0116	0.0140	0.0354	0.0183	0.0180	0.0150	0.0291	0.0148
26	0.0000	0.0000	0.0003	0.0000	0.0000	0.0001	0.0002	0.0002	0.0005	0.0013	0.0002	0.0017	0.0041	0.0007
27	0.0002	0.0004	0.0002	0.0002	0.0003	0.0002	0.0002	0.0003	0.0003	0.0010	0.0001	0.0003	0.0002	0.0003
28	0.0002	0.0002	0.0001	0.0000	0.0001	0.0002	0.0002	0.0004	0.0003	0.0003	0.0002	0.0002	0.0002	0.0002
29	0.0024	0.0047	0.0025	0.0000	0.0001	0.0000	0.0001	0.0001	0.0017	0.0003	0.0007	0.0017	0.0002	0.0011
30	0.0013	0.0003	0.0006	0.0004	0.0005	0.0017	0.0008	0.0003	0.0004	0.0003	0.0001	0.0000	0.0000	0.0005
31	0.0027	0.0033	0.0025	0.0019	0.0021	0.0023	0.0021	0.0021	0.0013	0.0014	0.0016	0.0014	0.0014	0.0020
32	0.0011	0.0026	0.0023	0.0011	0.0003	0.0029	0.0023	0.0019	0.0012	0.0012	0.0027	0.0037	0.0020	0.0020
33	0.0003	0.0010	0.0002	0.0004	0.0004	0.0014	0.0021	0.0026	0.0018	0.0008	0.0031	0.0046	0.0090	0.0021
Trung bình	0.0110	0.0122	0.0116	0.0118	0.0119	0.0121	0.0126	0.0123	0.0127	0.0129	0.0140	0.0136	0.0148	0.0126

Nguồn: NCS tính toán dựa trên dữ liệu thu thập

Bảng 7.2: Chỉ số liên kết ngược (Bspill) của các ngành của khu vực Bắc Trung Bộ và phần còn lại

	Ngành Nông nghiệp		Ngành thâm dụng lao động		Ngành thâm dụng vốn		Ngành công nghệ cao, tạo		Ngành dịch vụ	
	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại
2011	0.040134	0.186166	0.059706	0.015917	0.043811	0.020412	0.058534	0.032337	0.110647	0.046579
2012	0.04363	0.22117	0.033388	0.011667	0.02158	0.024395	0.096276	0.016972	0.04267	0.035777
2013	0.033498	0.232549	0.033039	0.011766	0.048304	0.022433	0.051807	0.020545	0.043713	0.033925
2014	0.030459	0.181055	0.027052	0.009416	0.019549	0.016502	0.047661	0.018901	0.028145	0.033673
2015	0.037048	0.268585	0.025497	0.009772	0.016099	0.01646	0.042848	0.018036	0.04897	0.030267
2016	0.041781	0.242888	0.020721	0.008912	0.036595	0.02027	0.034906	0.015765	0.029287	0.026186
2017	0.036083	0.231165	0.019477	0.008525	0.028751	0.013762	0.03082	0.014789	0.045749	0.022735
2018	0.042939	0.136062	0.011701	0.009126	0.014957	0.01609	0.027231	0.00644	0.020004	0.018668
2019	0.045686	0.159526	0.020018	0.00914	0.034055	0.019692	0.028263	0.012517	0.01344	0.021513
2020	0.047587	0.153403	0.011049	0.007449	0.023995	0.010484	0.032684	0.005292	0.02132	0.019721
2021	0.043722	0.161246	0.008244	0.007392	0.024861	0.014007	0.023685	0.004477	0.012545	0.009125
2022	0.056791	0.132945	0.016017	0.009247	0.022267	0.013247	0.028361	0.006572	0.005589	0.017982
2023	0.046008	0.178704	0.088383	0.054292	0.116553	0.030794	0.088508	0.033305	0.025993	0.018807

Nguồn: NCS tính toán dựa trên dữ liệu thu thập

Bảng 7.3: Chỉ số liên kết ngược (Bspill) của các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo của khu vực Bắc Trung Bộ

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Trung bình
BTB														
10	0.0264	0.0394	0.0277	0.0297	0.0297	0.0327	0.0330	0.0344	0.0336	0.0317	0.0450	0.0364	0.0596	0.0353
11	0.0028	0.0041	0.0022	0.0034	0.0048	0.0026	0.0022	0.0021	0.0108	0.0103	0.0049	0.0082	0.0065	0.0050
12	0.0011	0.0014	0.0011	0.0008	0.0009	0.0009	0.0006	0.0002	0.0029	0.0020	0.0014	0.0014	0.0015	0.0012
13	0.0043	0.0037	0.0041	0.0037	0.0048	0.0066	0.0061	0.0056	0.0044	0.0028	0.0038	0.0050	0.0012	0.0043
14	0.0191	0.0088	0.0104	0.0312	0.0340	0.0298	0.0285	0.0266	0.0260	0.0298	0.0301	0.0458	0.0281	0.0268
15	0.0027	0.0039	0.0029	0.0014	0.0018	0.0023	0.0023	0.0017	0.0103	0.0050	0.0019	0.0112	0.0326	0.0062
16	0.0339	0.0469	0.0327	0.0325	0.0431	0.0329	0.0317	0.0448	0.0355	0.0382	0.0355	0.0444	0.0234	0.0366
17	0.0070	0.0130	0.0099	0.0090	0.0072	0.0086	0.0091	0.0107	0.0107	0.0085	0.0119	0.0115	0.0046	0.0094
18	0.0021	0.0024	0.0017	0.0012	0.0013	0.0015	0.0022	0.0019	0.0015	0.0018	0.0011	0.0009	0.0008	0.0016
19	0.0000	0.0002	0.0022	0.0023	0.0001	0.0022	0.0008	0.0023	0.0021	0.0013	0.0012	0.0010	0.0010	0.0013
20	0.0108	0.0180	0.0132	0.0134	0.0147	0.0126	0.0120	0.0134	0.0109	0.0105	0.0107	0.0102	0.0082	0.0122
21	0.0003	0.0002	0.0000	0.0000	0.0019	0.0019	0.0072	0.0024	0.0030	0.0042	0.0030	0.0042	0.0031	0.0024
22	0.0046	0.0037	0.0032	0.0045	0.0023	0.0027	0.0031	0.0045	0.0041	0.0089	0.0055	0.0074	0.0082	0.0048
23	0.0425	0.0468	0.0379	0.0440	0.0447	0.0645	0.0843	0.0614	0.0567	0.0788	0.0541	0.0657	0.0696	0.0578
24	0.0066	0.0044	0.0034	0.0020	0.0011	0.0068	0.0024	0.0013	0.0008	0.0045	0.0523	0.0023	0.0011	0.0068
25	0.0095	0.0147	0.0096	0.0074	0.0092	0.0131	0.0145	0.0174	0.0441	0.0228	0.0224	0.0187	0.0362	0.0184
26	0.0000	0.0000	0.0005	0.0000	0.0000	0.0001	0.0003	0.0002	0.0007	0.0018	0.0003	0.0024	0.0058	0.0009
27	0.0004	0.0007	0.0004	0.0004	0.0005	0.0005	0.0004	0.0006	0.0007	0.0020	0.0003	0.0005	0.0004	0.0006
28	0.0003	0.0003	0.0001	0.0001	0.0002	0.0003	0.0002	0.0006	0.0004	0.0004	0.0003	0.0002	0.0003	0.0003
29	0.0032	0.0064	0.0034	0.0001	0.0001	0.0001	0.0001	0.0002	0.0023	0.0004	0.0009	0.0023	0.0003	0.0015
30	0.0015	0.0003	0.0006	0.0005	0.0006	0.0020	0.0010	0.0003	0.0004	0.0003	0.0001	0.0000	0.0000	0.0006
31	0.0035	0.0043	0.0033	0.0024	0.0027	0.0030	0.0027	0.0027	0.0017	0.0018	0.0020	0.0018	0.0018	0.0026
32	0.0014	0.0032	0.0028	0.0014	0.0004	0.0035	0.0028	0.0023	0.0015	0.0014	0.0033	0.0045	0.0024	0.0024
33	0.0004	0.0012	0.0002	0.0004	0.0004	0.0017	0.0025	0.0031	0.0020	0.0010	0.0037	0.0053	0.0105	0.0025
Trung bình	0.0077	0.0095	0.0072	0.0080	0.0086	0.0097	0.0104	0.0100	0.0111	0.0113	0.0123	0.0121	0.0128	0.0101

Nguồn: NCS tính toán dựa trên dữ liệu thu thập

Bảng 7.4: Chỉ số liên kết xuôi (Fspill) của các ngành của khu vực Bắc Trung Bộ và phần còn lại

	Ngành Nông nghiệp		Ngành thâm dụng lao động		Ngành thâm dụng vốn		Ngành công nghệ cao		Ngành dịch vụ	
	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại	Bắc Trung Bộ	Còn lại
2011	0.040134	0.186166	0.059706	0.015917	0.043811	0.020412	0.058534	0.032337	0.110647	0.046579
2012	0.04363	0.22117	0.033388	0.011667	0.02158	0.024395	0.096276	0.016972	0.04267	0.035777
2013	0.033498	0.232549	0.033039	0.011766	0.048304	0.022433	0.051807	0.020545	0.043713	0.033925
2014	0.030459	0.181055	0.027052	0.009416	0.019549	0.016502	0.047661	0.018901	0.028145	0.033673
2015	0.037048	0.268585	0.025497	0.009772	0.016099	0.01646	0.042848	0.018036	0.04897	0.030267
2016	0.041781	0.242888	0.020721	0.008912	0.036595	0.02027	0.034906	0.015765	0.029287	0.026186
2017	0.036083	0.231165	0.019477	0.008525	0.028751	0.013762	0.03082	0.014789	0.045749	0.022735
2018	0.042939	0.136062	0.011701	0.009126	0.014957	0.01609	0.027231	0.00644	0.020004	0.018668
2019	0.045686	0.159526	0.020018	0.00914	0.034055	0.019692	0.028263	0.012517	0.01344	0.021513
2020	0.047587	0.153403	0.011049	0.007449	0.023995	0.010484	0.032684	0.005292	0.02132	0.019721
2021	0.043722	0.161246	0.008244	0.007392	0.024861	0.014007	0.023685	0.004477	0.012545	0.009125
2022	0.056791	0.132945	0.016017	0.009247	0.022267	0.013247	0.028361	0.006572	0.005589	0.017982
2023	0.046008	0.178704	0.088383	0.054292	0.116553	0.030794	0.088508	0.033305	0.025993	0.018807

Nguồn: NCS tính toán dựa trên dữ liệu thu thập

Bảng 7.5: Chỉ số liên kết xuôi (Fspill) của các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo của khu vực Bắc Trung Bộ

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Trung bình
BTB														
10	0.0166	0.0248	0.0174	0.0187	0.0187	0.0206	0.0207	0.0216	0.0211	0.0199	0.0283	0.0228	0.0375	0.0222
11	0.0027	0.0040	0.0022	0.0034	0.0048	0.0026	0.0022	0.0020	0.0107	0.0102	0.0049	0.0081	0.0064	0.0049
12	0.0005	0.0006	0.0005	0.0004	0.0004	0.0004	0.0003	0.0001	0.0013	0.0009	0.0006	0.0006	0.0007	0.0006
13	0.0017	0.0014	0.0016	0.0014	0.0019	0.0025	0.0023	0.0022	0.0017	0.0011	0.0015	0.0019	0.0005	0.0017
14	0.0184	0.0084	0.0100	0.0300	0.0327	0.0287	0.0275	0.0256	0.0250	0.0287	0.0289	0.0440	0.0271	0.0258
15	0.0011	0.0015	0.0012	0.0005	0.0007	0.0009	0.0009	0.0007	0.0040	0.0020	0.0007	0.0044	0.0128	0.0024
16	0.0151	0.0209	0.0146	0.0145	0.0192	0.0147	0.0141	0.0199	0.0158	0.0170	0.0158	0.0198	0.0104	0.0163
17	0.0055	0.0102	0.0078	0.0071	0.0057	0.0068	0.0072	0.0085	0.0085	0.0067	0.0094	0.0091	0.0036	0.0074
18	0.0024	0.0028	0.0020	0.0014	0.0015	0.0018	0.0026	0.0022	0.0018	0.0021	0.0012	0.0011	0.0010	0.0018
19	0.0000	0.0001	0.0010	0.0010	0.0001	0.0010	0.0004	0.0010	0.0009	0.0006	0.0005	0.0004	0.0005	0.0006
20	0.0321	0.0536	0.0394	0.0400	0.0438	0.0376	0.0357	0.0398	0.0324	0.0314	0.0319	0.0305	0.0244	0.0364
21	0.0010	0.0005	0.0001	0.0001	0.0058	0.0059	0.0227	0.0075	0.0094	0.0131	0.0093	0.0132	0.0097	0.0076
22	0.0026	0.0021	0.0018	0.0025	0.0013	0.0016	0.0018	0.0025	0.0023	0.0050	0.0031	0.0042	0.0046	0.0027
23	0.0565	0.0621	0.0504	0.0585	0.0594	0.0857	0.1121	0.0816	0.0754	0.1048	0.0719	0.0873	0.0925	0.0768
24	0.0055	0.0037	0.0028	0.0017	0.0009	0.0056	0.0020	0.0011	0.0007	0.0037	0.0432	0.0019	0.0009	0.0057
25	0.0230	0.0354	0.0231	0.0180	0.0221	0.0316	0.0350	0.0421	0.1064	0.0550	0.0540	0.0452	0.0874	0.0445
26	0.0000	0.0000	0.0008	0.0000	0.0000	0.0002	0.0005	0.0004	0.0012	0.0029	0.0004	0.0039	0.0095	0.0015
27	0.0008	0.0013	0.0008	0.0007	0.0009	0.0008	0.0008	0.0010	0.0012	0.0036	0.0005	0.0010	0.0007	0.0011
28	0.0003	0.0003	0.0001	0.0001	0.0001	0.0003	0.0002	0.0005	0.0003	0.0004	0.0003	0.0002	0.0002	0.0003
29	0.0026	0.0051	0.0027	0.0001	0.0001	0.0000	0.0001	0.0001	0.0019	0.0003	0.0007	0.0019	0.0002	0.0012
30	0.0008	0.0002	0.0003	0.0003	0.0003	0.0010	0.0005	0.0002	0.0002	0.0002	0.0000	0.0000	0.0000	0.0003
31	0.0015	0.0018	0.0014	0.0010	0.0011	0.0012	0.0011	0.0011	0.0007	0.0008	0.0008	0.0008	0.0008	0.0011
32	0.0006	0.0013	0.0011	0.0006	0.0002	0.0014	0.0011	0.0009	0.0006	0.0006	0.0013	0.0018	0.0010	0.0010
33	0.0003	0.0008	0.0002	0.0003	0.0003	0.0011	0.0016	0.0021	0.0014	0.0007	0.0025	0.0036	0.0070	0.0017
Trung bình	0.0080	0.0101	0.0076	0.0084	0.0092	0.0106	0.0122	0.0110	0.0135	0.0130	0.0130	0.0128	0.0141	0.0111

Nguồn: NCS tính toán dựa trên dữ liệu thu thập

PHỤ LỤC 8
CÁC NGÀNH CẤP 2 TRONG NGÀNH CÔNG NGHIỆP CHẾ BIẾN, CHẾ TẠO
(Theo Quyết định số 27/QĐ-TTg ngày 06/07/2018 của Thủ tướng Chính phủ về Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam)

Mã ngành Cấp 2	Tên ngành
	CÔNG NGHIỆP CHẾ BIẾN, CHẾ TẠO
10	Sản xuất, chế biến thực phẩm
11	Sản xuất đồ uống
12	Sản xuất sản phẩm thuốc lá
13	Dệt
14	Sản xuất trang phục
15	Sản xuất da và các sản phẩm có liên quan
16	Chế biến gỗ và sản xuất sản phẩm từ gỗ, tre, nứa (trừ giường, tủ, bàn, ghế); sản xuất sản phẩm từ rom, rạ và vật liệu tết bện
17	Sản xuất giấy và sản phẩm từ giấy
18	In, sao chép bản ghi các loại
19	Sản xuất than cốc, sản phẩm dầu mỏ tinh chế
20	Sản xuất hoá chất và sản phẩm hoá chất
21	Sản xuất thuốc, hoá dược và dược liệu
22	Sản xuất sản phẩm từ cao su và plastic
23	Sản xuất sản phẩm từ khoáng phi kim loại khác
24	Sản xuất kim loại
25	Sản xuất sản phẩm từ kim loại đúc sẵn (trừ máy móc, thiết bị)
26	Sản xuất sản phẩm điện tử, máy vi tính và sản phẩm quang học
27	Sản xuất thiết bị điện
28	Sản xuất máy móc, thiết bị chưa được phân vào đâu
29	Sản xuất ô tô và xe có động cơ khác
30	Sản xuất phương tiện vận tải khác
31	Sản xuất giường, tủ, bàn, ghế
32	Công nghiệp chế biến, chế tạo khác
33	Sửa chữa, bảo dưỡng và lắp đặt máy móc, thiết bị

PHỤ LỤC 9
BẢNG ĐIỀU TRA BẢNG ĐIỀU TRA DOANH NGHIỆP
ĐIỀU TRA DOANH NGHIỆP NĂM 2024

ĐIỀU TRA DOANH NGHIỆP NĂM 2024																	
Phiếu 1/DN-TB	Mã số thuế <table border="1" style="display: inline-table; width: 150px; height: 20px; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td><td style="width: 20px; height: 20px;"></td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; width: 40px; height: 20px; vertical-align: middle;"><tr><td style="width: 15px; height: 20px;"></td><td style="width: 15px; height: 20px;"></td><td style="width: 10px; height: 20px;"></td></tr></table>																
PHIẾU THU THẬP THÔNG TIN NĂM 2023 ĐỐI VỚI DOANH NGHIỆP																	
Thực hiện Quyết định số của Tổng cục trưởng Tổng cục Thống kê về tổ chức điều tra doanh nghiệp năm 2023		- Nghĩa vụ cung cấp thông tin được quy định theo Luật Thống kê; - Thông tin cung cấp theo phiếu này chỉ nhằm phục vụ công tác thống kê và được bảo mật theo Luật định															
Thông tin người trả lời phiếu Họ và tên người cung cấp thông tin: Số điện thoại: Email: A1 THÔNG TIN CHUNG A.1 Tên doanh nghiệp:..... .1 A.1 Địa chỉ doanh nghiệp: .2 Tỉnh/TP trực thuộc TW:..... Huyện/quận (thị xã, TP thuộc tỉnh):..... Xã/phường/thị trấn:..... Thôn, ấp (số nhà, đường phố): A1.3 Số điện thoại: A1.4 Email : A1.5 Loại hình doanh nghiệp (Chọn 01 lựa chọn phù hợp nhất và điền số liệu) <table style="width: 100%; text-align: center; margin-top: 10px;"><thead><tr><th></th><th>Nhà nước Trung ương</th><th>Tỷ lệ % vốn điều lệ/cổ phần có quyền biểu quyết Nhà nước Địa phương</th><th>Ngoài nhà nước</th><th>FDI</th></tr></thead><tbody><tr><td style="text-align: left;">O. Công ty TNHH</td><td style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 25px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 25px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 25px;"></td><td style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 25px;"></td></tr></tbody></table>						Nhà nước Trung ương	Tỷ lệ % vốn điều lệ/cổ phần có quyền biểu quyết Nhà nước Địa phương	Ngoài nhà nước	FDI	O. Công ty TNHH							
	Nhà nước Trung ương	Tỷ lệ % vốn điều lệ/cổ phần có quyền biểu quyết Nhà nước Địa phương	Ngoài nhà nước	FDI													
O. Công ty TNHH																	

☐ Công ty Cổ
phần

☐ Công ty hợp
danh

☐ Doanh nghiệp tư
nhân

05. Hợp tác xã/Liên hiệp HTX/Quỹ tín dụng
nhân dân

☐
1. Hợp tác
xã

☐
2. Liên hiệp
HTX

☐
3. Quỹ tín dụng nhân
dân

KT 1 *Chỉ hỏi câu A1.5.1 trong trường hợp DN có tỉ lệ vốn điều lệ bằng nhau ở cả ba khu vực [Nhà nước (Trung ương + Địa phương) = Ngoài nhà nước = FDI] hoặc hai khu vực bằng nhau và cùng chiếm tỉ trọng cao nhất.*

A.1 .5.1 **Khu vực nào có quyền quyết định việc phê duyệt, sửa đổi, bổ sung Điều lệ của doanh nghiệp?**

☐ Nhà nước Trung
ương

☐ Nhà nước Địa
phương

☐ Ngoài Nhà
nước

☐
FDI

KT 2 *Chỉ hỏi câu A1.6 với hơn 2000 DN thuộc danh sách doanh nghiệp xã hội Cục Đăng ký kinh doanh cung cấp*

A1. 6 **Tính chất hoạt động của doanh nghiệp**

1. Hoạt động của doanh nghiệp có nhằm giải quyết vấn đề xã hội, môi trường vì lợi ích cộng đồng không?

1. Có
2. Không

2. DN có sử dụng ít nhất 51% tổng lợi nhuận sau thuế hằng năm của DN để tái đầu tư nhằm thực hiện mục tiêu giải quyết vấn đề xã hội, môi trường vì lợi ích cộng đồng không?

1. Có
2. Không

KT
3

Nếu DN trả lời "Có" cả 2 câu 1 và câu 2 --> trả lời câu 3-5, các trường hợp khác --> trả lời Câu A1.7

3. Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ của DN có đảm bảo trên 50% chi phí để sản xuất sản phẩm vật chất và dịch vụ đó của DN không?

1.
Có
2.
Không

4. Sản phẩm của DN có được cung cấp rộng rãi đến các đối tượng tiêu dùng không? (Nhà nước không áp đặt mạng lưới khách hàng của DN)

1.
Có
2.
Không

5. Đơn vị khác có cung cấp sản phẩm cùng loại với sản phẩm của DN không? (Sản phẩm của DN không phải là sản phẩm độc quyền)

1.
Có
2.
Không

A1. Tình trạng hoạt động của doanh nghiệp

7

☐ 1. Đang hoạt động

☐ 2. Tạm ngừng hoạt động

☐ 3. Ngừng hoạt động chờ giải thể > Kết thúc trả lời

☐ 4. Giải thể, phá sản > Kết thúc trả lời

☐ 5. Không có doanh thu, không có chi phí SXKD

☐ 5₁ Đang tồn tại, không có doanh thu, chi phí SXKD

☐ 5₂ Mới đăng ký kinh doanh, không đầu tư, không có doanh thu, chi phí SXKD > Kết thúc trả lời

☐ 5₃ Đang đầu tư, chưa hoạt động sản xuất kinh doanh > Chuyển câu A4

A1.8 Doanh nghiệp có nằm trong khu/cụm công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế, khu công nghệ cao không?

1 C > ☐ Khu công nghiệp ☐ Khu chế xuất ☐ Khu kinh tế ☐ Khu công nghệ cao ☐ Cụm công nghiệp

2 Không

Doanh nghiệp vui lòng cho biết tên khu/cụm công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế, khu công nghệ cao:

.....

A2

NGÀNH HOẠT ĐỘNG CỦA DOANH NGHIỆP NĂM 2023

Mô tả ngành/ sản phẩm vật chất và dịch vụ chính do doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh trong năm 2023

Sản phẩm/nhóm sản phẩm:.....

Mã ngành sản phẩm cấp 5: (Tìm từ danh mục)

A3 THÔNG TIN VỀ LAO ĐỘNG CỦA DOANH NGHIỆP

A.3 Lao động có tại thời điểm
.1 01/01/2023

Trong đó:

Lao động là người nước
ngoài

A.3 Lao động có tại thời điểm
.2 31/12/2023

Trong đó:

Lao động là người nước
ngoài

Lao động nữ

Ng
ười

Ng
ười

Ng
ười

Ng
ười

Ng
ười

A.4 Trong năm 2023, doanh nghiệp có đầu tư xây dựng cơ bản, mua sắm TSCĐ, nâng cấp, sửa chữa lớn TSCĐ (bao gồm cả TSCĐ hữu hình, TSCĐ vô hình, TSCĐ thuê tài chính) phục vụ hoạt động SXKD không?

☐ Có

☐ Không > Kết thúc trả
ng > lời

Nếu có: Tổng giá trị đầu tư xây dựng cơ bản, mua sắm TSCĐ, cấp cấp, sửa chữa lớn
TSCĐ phục vụ hoạt động SXKD trong năm 2023

Đ
ồng