

Nghiên cứu Chiến lược Phát triển Liên kết Thành phố Đà Nẵng và Vùng phụ cận nước CHXHCN Việt Nam (DaCRISS)

BÁO CÁO CUỐI CÙNG / Phần III

Phân tích tình hình thành phố Đà Nẵng

Tháng 12, 2010

Công ty ALMEC
Trung tâm phát triển quốc tế Nhật Bản

EID

JR

10-196

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
ỦY BAN NHÂN DÂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

**NGHIÊN CỨU CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN LIÊN KẾT
THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG VÀ VÙNG PHỤ CẬN
Ở NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
(DACRISS)**

BÁO CÁO CUỐI CÙNG

PHẦN III: PHÂN TÍCH HIỆN TRẠNG THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

THÁNG 12 NĂM 2010

**CÔNG TY ALMEC
TRUNG TÂM HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN**

Tỷ giá quy đổi áp dụng trong báo cáo
1USD = 110 Yên = 17.000 đồng
(Trung bình năm 2008)

LỜI NÓI ĐẦU

Theo yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ Nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định thực hiện Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận (DaCRISS) thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA).

JICA đã cử một đoàn nghiên cứu tới Việt Nam từ tháng 6 năm 2008 tới tháng 11 năm 2010, do ông Iwata Shizuo từ Công ty ALMEC làm trưởng đoàn. Đoàn Nghiên cứu gồm các chuyên gia khác từ Công ty ALMEC và Trung tâm Phát triển Quốc tế Nhật Bản.

Trên cơ sở phối hợp với Đoàn đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã triển khai nghiên cứu. Đoàn Nghiên cứu cũng đã có nhiều buổi làm việc, thảo luận với các cơ quan hữu quan của Việt Nam. Sau khi quay trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất quá trình nghiên cứu và lập báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần thúc đẩy quá trình phát triển bền vững của thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận cũng như của cả Việt Nam và tăng cường mối quan hệ hữu nghị giữa hai nước.

Cuối cùng, tôi xin bày tỏ sự chân thành cảm ơn đối với các cán bộ và các cơ quan chức năng Việt Nam đã hợp tác chặt chẽ với Đoàn Nghiên cứu.

Tháng 12 năm 2010

HIROYO SASAKI
Phó Chủ tịch
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tháng 12 năm 2010

HIROYO SASAKI
Phó Chủ tịch
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
Tokyo

Về việc: Tờ trình

Thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bản báo cáo cuối cùng về Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận (DaCRISS).

Bản báo cáo này bao gồm kết quả nghiên cứu được thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản từ tháng 6 năm 2008 tới tháng 11 năm 2010 do Đoàn Nghiên cứu JICA, gồm các chuyên gia từ công ty ALMEC và Trung tâm Phát triển Quốc tế Nhật Bản thực hiện.

Để có được bản báo cáo này, chúng tôi đã có được sự hỗ trợ từ rất nhiều cá nhân và tổ chức. Trước hết, chúng tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc tới tất cả những cá nhân và tổ chức đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu, đặc biệt là Ủy ban Nhân dân Thành phố Đà Nẵng.

Chúng tôi cũng cảm ơn các quan chức của quý cơ quan và Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam đã hỗ trợ và cố vấn cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bản báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận cũng như của cả Việt Nam.

Xin chân thành cảm ơn.

IWATA Shizuo
Trưởng Đoàn Nghiên cứu
Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết
Thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận
(DaCRISS)

MỤC LỤC

1	GIỚI THIỆU.....	1-1
1.1	Giới thiệu.....	1-1
1.2	Lịch sử phát triển thành phố Đà Nẵng.....	1-2
2	VỊ THẾ CỦA THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG TRONG VÙNG.....	2-1
2.1	Vị trí địa lý của thành phố Đà Nẵng.....	2-1
2.2	Vị thế kinh tế-xã hội của thành phố Đà Nẵng ở Việt Nam.....	2-3
2.3	Thành phố Đà Nẵng trong bối cảnh phát triển của cả nước.....	2-5
3	ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN.....	3-1
3.1	Khí hậu.....	3-1
3.2	Địa hình.....	3-2
3.3	Thủy văn.....	3-3
3.4	Hệ sinh thái và thực vật.....	3-4
4.	CÁC ĐIỀU KIỆN XÃ HỘI.....	4-1
4.1	Tình hình dân số.....	4-1
4.2	Tình hình xã hội TP Đà Nẵng.....	4-9
5.	TÌNH HÌNH KINH TẾ.....	5-1
5.1.	Tổng quan.....	5-1
5.2.	Tăng trưởng kinh tế.....	5-2
5.3.	Việc làm.....	5-8
5.4.	Đầu tư trực tiếp nước ngoài.....	5-12
5.5.	Phát triển khu vực kinh tế tư nhân: Khai thác các cơ hội kinh doanh mới..	5-15
5.6.	Phân tích ngành công nghiệp của Đà Nẵng.....	5-17
5.7.	Đánh giá của một số công ty về môi trường kinh doanh của TP Đà Nẵng.	5-21
6.	PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN VÀ SỬ DỤNG ĐẤT.....	6-1
6.1	Tổng quan.....	6-1
6.2	Khung thể chế.....	6-2
6.3	Mô hình sử dụng đất hiện nay.....	6-6
7	ĐIỀU KIỆN GIAO THÔNG ĐÔ THỊ.....	7-1
7.1	Tổng quan.....	7-1
7.2	Hệ thống giao thông.....	7-2
7.3	Nhu cầu giao thông đô thị.....	7-8
7.4	Đường bộ và giao thông đường bộ.....	7-21
7.5	Quản lý giao thông và vấn đề an toàn.....	7-30
7.6	Hệ thống giao thông công cộng.....	7-37
7.7	Vấn đề tồn tại.....	7-42

8.	CÁC TIỆN ÍCH VÀ DỊCH VỤ ĐÔ THỊ	8-1
8.1	Tổng quan.....	8-1
8.2	Cấp điện.....	8-2
8.3	Cấp nước.....	8-5
8.4	Xử lý nước thải.....	8-8
8.5	Quản lý chất thải rắn	8-11
8.6	Đánh giá của người dân về dịch vụ tiện ích đô thị.....	8-14
9.	NHÀ Ở	9-1
9.1.	Tổng quan về nhà ở	9-1
9.2.	Phát triển nhà ở.....	9-2
9.3.	Kết quả khảo sát phỏng vấn hộ gia đình về nhà ở.....	9-12
10	ĐIỀU KIỆN SỐNG	10-1
10.1	Tổng quan.....	10-1
10.2	Phương pháp đánh giá.....	10-2
10.3	Đánh giá chung	10-4
11	QUẢN LÝ MÔI TRƯỜNG	11-1
11.1	Tổng quan.....	11-1
11.2	Tình hình môi trường hiện nay	11-3
11.3	Đánh giá của người dân về hiện trạng môi trường	11-22
11.4	Các biện pháp quản lý môi trường hiện nay	11-24
11.5	Các dự án đầu tư hợp tác quốc tế về bảo vệ môi trường	11-28
11.6	Vấn đề thể chế của ngành môi trường	11-29
12.	CÔNG VIÊN, KHÔNG GIAN XANH VÀ CẢNH QUAN	12-1
12.1	Tổng quan.....	12-1
12.2	Phân tích tình hình	12-2
13	TÌNH HÌNH TÀI CHÍNH CỦA THÀNH PHỐ	13-1
13.1	Tổng quan.....	13-1
13.2	Thu ngân sách của thành phố Đà Nẵng và tài khoản của thành phố.....	13-2
13.3	So sánh cơ cấu tài chính của thành phố Đà Nẵng với các thành phố khác	13-7
13.4	Các vấn đề tài chính của thành phố Đà Nẵng	13-12

DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU

Bảng 2.2.1	Khái quát về vị thế của thành phố Đà Nẵng trong vùng và trong cả nước.....	2-4
Bảng 2.2.2	Các chỉ tiêu kinh tế chính, giai đoạn 1996–2006	2-4
Bảng 2.2.3	Các mặt hàng xuất khẩu trực tiếp của TP.....	2-4
Bảng 2.2.4	Các mặt hàng nhập khẩu trực tiếp của TP.....	2-4
Bảng 3.4.1	Các loài thực vật được bảo vệ tại thành phố Đà Nẵng.....	3-4
Bảng 4.1.1	Các chỉ số và dự báo dân số chính.....	4-2
Bảng 4.1.2	Phân bố dân cư Thành phố Đà Nẵng theo độ tuổi và theo quận năm 2008	4-5
Bảng 4.1.3	Phân bố dân cư thành phố Đà Nẵng theo độ tuổi và theo quận, năm 2008	4-5
Bảng 4.1.4	Phân bố hộ gia đình của thành phố Đà Nẵng theo quy mô và theo quận năm 2008.....	4-6
Bảng 4.2.1	Phân bố dân cư của thành phố Đà Nẵng theo ngành nghề và quận năm 2008	4-10
Bảng 4.2.2	Phân bố hộ gia đình tại Tp. Đà Nẵng theo mức thu nhập và quy mô hộ gia đình, 2008	4-10
Bảng 4.2.3	Thu nhập hộ gia đình của thành phố Đà Nẵng theo ngành năm 2008.....	4-13
Bảng 4.2.4	Sở hữu hàng hoá và xe cộ của hộ gia đình tại Đà Nẵng theo quận năm 2008	4-13
Bảng 4.2.5	Điều kiện an toàn và an ninh trong TP Đà Nẵng theo quận năm 2008	4-14
Bảng 4.2.6	Tỷ lệ hộ nghèo trong TP Đà Nẵng theo quận năm 2008	4-15
Bảng 4.2.7	Phân bố hộ nghèo trong TP Đà Nẵng theo quy mô hộ gia đình năm 2008	4-15
Bảng 4.2.8	Phân bố hộ nghèo tại thành phố Đà Nẵng theo quy mô hộ gia đình, 2008.....	4-16
Bảng 4.2.9	Phân bố hộ gia đình theo mức thu nhập và quận cư trú (số lượng)	4-16
Bảng 4.2.10	Phân bố hộ gia đình theo mức thu nhập và quận cư trú (%) (1)	4-17
Bảng 4.2.11	Thu nhập hộ gia đình theo quy mô hộ gia đình.....	4-17
Bảng 4.2.12	Phân bố hộ gia đình theo mức thu nhập và quận cư trú (%) (2)	4-18
Bảng 4.2.13	Mức thu nhập bình quân đầu người tại từng quận (000 đồng/tháng)	4-18
Bảng 4.2.14	Mức thu nhập bình quân đầu người tại từng quận (%)	4-18
Bảng 5.2.1	Tốc độ tăng GDP thực tế và theo mục tiêu của thành phố Đà Nẵng	5-2
Bảng 5.2.2	Kim ngạch xuất khẩu thực tế và theo mục tiêu của thành phố Đà Nẵng	5-2
Bảng 5.3.1	Lực lượng lao động của Đà Nẵng 2000-2006	5-8
Bảng 5.3.2	Việc làm theo ngành	5-9
Bảng 5.3.3	Số lượng lao động theo ngành và trình độ học vấn.....	5-10
Bảng 5.3.4	Tỷ Lệ (%) Lao Động Theo Ngành Và Trình Độ Học Vấn	5-10
Bảng 5.6.1	Các chỉ tiêu chính của ngành dệt may Đà Nẵng.....	5-17
Bảng 5.6.2	Các chỉ tiêu chính của ngành chế biến thủy sản Đà Nẵng	5-20
Bảng 5.7.1	Số lượng doanh nghiệp được khảo sát	5-21
Bảng 5.7.2	Đánh giá các trở ngại về giao thông vận tải1.....	5-22
Bảng 6.2.1	Quy định sử dụng đất của Bộ Xây dựng theo Quy chuẩn xây dựng (1997)	6-2
Bảng 6.2.2	Quy định sử dụng đất của Bộ TNMT theo luật đất đai (2003)1)	6-2
Bảng 6.2.3	Đối chiếu giữa phân loại sử dụng đất trong quy hoạch của Bộ Xây dựng và Bộ TNMT.....	6-3
Bảng 6.2.4	Phân loại sử dụng đất hiện tại.....	6-5
Bảng 6.2.5	Phân loại sử dụng đất do HAIDEP đề xuất.....	6-5
Bảng 6.3.1	Sử dụng đất hiện tại ở thành phố Đà Nẵng theo từng quận, năm 2006	6-7
Bảng 6.3.2	Sử dụng đất theo xã phường hiện nay của Đà Nẵng năm 2006.....	6-9
Bảng 7.2.1	Hệ thống giao thông của thành phố Đà Nẵng.....	7-3

Bảng 7.3.1	Tỉ lệ chuyển đi của thành phố Đà Nẵng và một số thành phố khác	7-8
Bảng 7.3.2	Sở hữu phương tiện của các hộ gia đình tại các thành phố được chọn tại Việt Nam	7-9
Bảng 7.3.3	Tỉ lệ các loại hình tham gia giao thông (%) (không tính chuyển đi bộ)	7-9
Bảng 7.3.4	Chuyển đi và đến trong TP Đà Nẵng (không tính đi bộ) năm 2008	7-10
Bảng 7.3.5	Phân bố nhu cầu giao thông đô thị tại Đà Nẵng (không tính đi bộ) năm 2008	7-11
Bảng 7.3.6	Phân bố nhu cầu đi bộ tại Đà Nẵng	7-11
Bảng 7.3.7	Phân bố nhu cầu giao thông liên tỉnh của Đà Nẵng	7-13
Bảng 7.3.8	Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và mục đích năm 2008	7-14
Bảng 7.3.9	Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và sở hữu phương tiện, năm 2008	7-15
Bảng 7.3.10	Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và mức thu nhập hộ gia đình, năm 2008	7-16
Bảng 7.3.11	Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và nhóm tuổi, năm 2008	7-16
Bảng 7.3.12	Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và giới tính, năm 2008	7-16
Bảng 7.3.13	Thời gian đi lại, chiều dài chuyển đi trung bình theo phương tiện và mục đích, 2008	7-17
Bảng 7.3.14	Phân bố thời gian đi lại theo loại phương tiện, năm 2008	7-17
Bảng 7.3.15	Phân bố chiều dài chuyển đi theo từng loại phương tiện, năm 2008	7-18
Bảng 7.3.16	Lý do lựa chọn phương tiện giao thông, năm 2008	7-20
Bảng 7.4.1	Đường do thành phố Đà Nẵng quản lý	7-22
Bảng 7.4.2	Lưu lượng xe tham gia giao thông tại các tuyến đường chính, năm 2008	7-27
Bảng 7.4.3	Lưu lượng người tham gia giao thông ước tính trên các tuyến đường chính, năm 2008	7-27
Bảng 7.5.1	Chiều hướng tai nạn giao thông trong khu vực nghiên cứu, 2002-2006	7-33
Bảng 7.5.2	Tỉ lệ người chết do tai nạn tại khu vực nghiên cứu của các thành phố được chọn năm 2006	7-33
Bảng 7.5.3	Nơi giao với đường sắt phân theo cách thức cảnh báo trong khu vực nghiên cứu) năm 2007	7-35
Bảng 7.5.4	Nơi giao với đường sắt phân theo loại đường trong khu vực nghiên cứu), năm 2007	7-36
Bảng 7.5.5	Số vụ tai nạn tại nơi giao với đường sắt trong khu vực nghiên cứu	7-36
Bảng 7.5.6	Nguyên nhân xảy ra tai nạn tại nơi giao nhau với đường sắt trong khu vực nghiên cứu (từ tháng 01/ 2006 đến tháng 7/2007)	7-36
Bảng 7.6.1	Dịch vụ xe buýt đô thị tại Đà Nẵng	7-38
Bảng 7.6.2	Thông tin các đơn vị vận hành xe buýt tại Đà Nẵng	7-38
Bảng 7.6.3	Doanh thu từ vé xe buýt và số lượt hành khách	7-39
Bảng 7.6.4	Đối tượng sử dụng xe buýt	7-41
Bảng 8.2.1	Mức tiêu thụ điện tại Tp. Đà Nẵng từ tháng 1 đến tháng 4 năm 2008	8-2
Bảng 8.3.1	Công suất hiện tại của các nhà máy nước trong TP Đà Nẵng	8-5
Bảng 8.4.1	Công suất nhà máy xử lý nước thải	8-8
Bảng 8.6.1	Điều kiện cấp nước tại TP Đà Nẵng	8-15
Bảng 8.6.2	Điều kiện vệ sinh trong TP Đà Nẵng	8-16
Bảng 8.6.3	Tình hình thoát nước và ngập úng tại TP Đà Nẵng	8-17
Bảng 8.6.4	Tình hình rác thải rắn trong TP Đà Nẵng	8-18
Bảng 8.6.5	Phân loại rác thải rắn tại TP Đà Nẵng	8-19
Bảng 8.6.6	Sự hài lòng với dịch vụ rác thải rắn của các hộ gia đình trong TP Đà Nẵng	8-20
Bảng 9.2.1	Diện tích sàn nhà ở bình quân đầu người tại các thành phố năm 2002 và 2005	9-2

Bảng 9.2.2	Điều kiện nhà ở của các nhóm có thu nhập thấp ở Đà Nẵng, 2004.....	9-2
Bảng 9.2.3	Đề án phát triển nhà ở của Sở XD thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2005-2010	9-3
Bảng 9.2.4	Số liệu ước tính về hộ nghèo, người nghèo tại Đà Nẵng của Sở LĐTBXH	9-4
Bảng 9.2.5	Tiến độ xây dựng các căn hộ chung cư tiêu chuẩn của Sở XD1 tại Đà Nẵng	9-4
Bảng 9.3.1	Đánh giá của người dân về điều kiện và nhu cầu nhà ở hiện tại và tương	9-13
Bảng 9.3.2	Nguồn tài chính đáp ứng nhu cầu nhà ở của người dân tại Đà Nẵng.....	9-16
Bảng 10.2.1	Các vấn đề khảo sát trong khảo sát phỏng vấn hộ gia đình.....	10-3
Bảng 10.3.1	Đánh giá của người dân về điều kiện sống theo từng quận/huyện tại thành phố Đà Nẵng năm 2008	10-5
Bảng 10.3.2	Các quan tâm về điều kiện sống theo từng quận / huyện	10-8
Bảng 10.3.3	Biện pháp cải thiện điều kiện sống theo từng quận / huyện	10-9
Bảng 11.2.1	Ô nhiễm coliform trong nước biển Vịnh Đà Nẵng	11-6
Bảng 11.2.2	Chất lượng nước lưu vực sông Vu Gia.....	11-8
Bảng 11.2.3	Chất lượng nước sông Phú Lộc , 2005–2009	11-10
Bảng 11.2.4	Chất lượng nước hồ tại TP. Đà Nẵng, 2005–2009	11-13
Bảng 11.2.5	Chất lượng nước ngầm 2005 – 2009.....	11-14
Bảng 11.2.6	Ước tính khối lượng nước được xử lý và cung cấp	11-15
Bảng 11.2.7	Tỷ lệ sử dụng dịch vụ và các tiện ích khác tại từng quận, huyện.....	11-16
Bảng 11.2.8	Chất lượng môi trường không khí tại các khu/cụm công nghiệp năm 2005	11-18
Bảng 11.3.1	Điều kiện an ninh và an toàn tại thành phố Đà Nẵng	11-22
Bảng 11.3.2	Vấn đề thiên tai tại Đà Nẵng.....	11-23
Bảng 11.4.1	Các hoạt động truyền thông môi trường tại TP. Đà Nẵng từ 1999 - 2006.....	11-25
Bảng 12.2.1	Đánh giá của người dân về công viên / không gian xanh.....	12-3
Bảng 12.2.2	Đánh giá của người dân về cảnh quan tại Đà Nẵng theo quận/huyện, 2008	12-5
Bảng 13.2.1	Thu ngân sách và tài khoản thành phố Đà Nẵng, 2004-2008	13-3
Bảng 13.2.2	Tổng thu ngân sách và GDP thành phố, 2006.....	13-4
Bảng 13.2.3	Thu ngân sách từ thuế thu nhập cá nhân tại Tp. Đà Nẵng.....	13-5
Bảng 13.2.4	Các khoản thu - chi liên quan đến đất tại Tp. Đà Nẵng, 2004	13-5
Bảng 13.3.1	GDP và Ngân sách của một vài thành phố	13-8
Bảng 13.3.2	Cơ cấu thuế trong nguồn thu quốc nội theo hạng mục, 2006.....	13-9

DANH MỤC CÁC HÌNH

Hình 2.1.1	Khoảng cách từ thành phố Đà Nẵng đến các trung tâm tăng trưởng chính	2-2
Hình 2.1.2	TP Đà Nẵng trong tiểu vùng	2-2
Hình 2.1.3	Thành phố Đà Nẵng ở Việt Nam.....	2-2
Hình 2.3.1	Quan điểm phát triển mạng lưới giao thông quốc gia chính	2-10
Hình 3.1.1	Lượng mưa trung bình và nhiệt độ tại thành phố Đà Nẵng năm 2009.....	3-1
Hình 3.2.1	Bản đồ cao độ thành phố Đà Nẵng.....	3-2
Hình 3.2.2	Bản đồ độ dốc thành phố Đà Nẵng.....	3-2
Hình 3.3.1	Bản đồ hệ thống sông ngòi thành phố Đà Nẵng.....	3-3
Hình 3.4.1	Bản đồ hệ thực vật thành phố Đà Nẵng.....	3-5
Hình 3.4.2	Bản đồ bảo tồn sinh thái thành phố Đà Nẵng.....	3-5
Hình 4.1.1	Tăng trưởng dân số tại thành phố Đà Nẵng thời kỳ 1995-2020.....	4-2
Hình 4.1.2	Phân bố dân cư theo độ tuổi tại TP Đà Nẵng năm 2008	4-3
Hình 4.1.3	Phân bố dân cư theo độ tuổi tại TP Hà Nội năm 1999.....	4-4
Hình 4.1.4	Phân bố dân cư theo độ tuổi tại TPHCM năm 2002	4-4
Hình 4.1.5	Sự di cư của người dân từ thành phố Đà Nẵng đến các vùng khác năm 2008.....	4-8
Hình 4.2.1	Thu nhập hộ gia đình của thành phố Đà Nẵng theo quận năm 2008	4-11
Hình 4.2.2	Thu nhập trung bình hộ gia đình TP Đà Nẵng theo quận năm 2008	4-12
Hình 5.2.1	Cơ cấu GDP theo ngành của thành phố Đà Nẵng, 2004–2007	5-3
Hình 5.2.2	Tổng giá trị sản xuất công nghiệp của cả nước và một số thành phố theo từng thành phần kinh tế.....	5-4
Hình 5.2.3	Tỉ lệ lao động trong các cơ sở công nghiệp tại một số thành phố trong nước.....	5-5
Hình 5.2.4	Tổng giá trị sản xuất công nghiệp bình quân đầu người.....	5-6
Hình 5.2.5	Tổng giá trị sản xuất công nghiệp bình quân đầu người theo thành phần kinh tế	5-7
Hình 5.5.1	Chỉ số tổng giá trị sản xuất công nghiệp theo thành phần kinh tế tại Đà Nẵng.....	5-15
Hình 6.3.1	Mô hình sử dụng đất hiện tại năm 2006 thành phố Đà Nẵng.....	6-8
Hình 6.3.2	Mật độ dân số và tỷ lệ tăng trưởng của các phường xã thành phố Đà Nẵng	6-10
Hình 7.2.1	Mạng lưới giao thông của TP Đà Nẵng năm 2008	7-4
Hình 7.2.2	Hình ảnh các công trình và cơ sở hạ tầng giao thông	7-6
Hình 7.2.3	Tuyến xe khách liên tỉnh chạy từ/đến Đà Nẵng	7-7
Hình 7.3.1	Tỉ lệ chuyển đi của người dân tại thành phố Đà Nẵng và các thành phố lựa chọn khác (chuyển đi/người/ngày)	7-8
Hình 7.3.2	Sở hữu phương tiện GT của các hộ gia đình tại Đà Nẵng.....	7-9
Hình 7.3.3	Tỉ lệ phương tiện TGGT của các chuyến đi cá nhân không tính đi bộ tại Đà Nẵng	7-9
Hình 7.3.4	Phân bố các chuyến đi / đến	7-10
Hình 7.3.5	Phân bố nhu cầu giao thông giữa các quận năm 2008 (Không tính đi bộ).....	7-12
Hình 7.3.6	Phân bố nhu cầu giao thông bằng xe máy năm 2008.....	7-12
Hình 7.3.7	Số chuyến đi theo giờ và mục đích (không tính đi bộ) năm 2008	7-14
Hình 7.3.8	Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện	7-14
Hình 7.3.9	Nhu cầu đi lại theo mục đích	7-14
Hình 7.3.10	Thời gian đi lại trung bình theo vùng (không tính đi bộ), năm 2008	7-19
Hình 7.3.11	Lý do lựa chọn phương tiện giao thông năm 2008.....	7-20
Hình 7.4.1	Mạng lưới đường của Đà Nẵng theo phân cấp quản lý năm 2008	7-21
Hình 7.4.2	Bản đồ đường trục tại thành phố Đà Nẵng	7-22
Hình 7.4.3	Quốc lộ 1A	7-23
Hình 7.4.4	Mặt cắt tiêu biểu của Quốc lộ 14B	7-24
Hình 7.4.5	Lưu lượng xe tại các tuyến lộc, năm 2008	7-26

Hình 7.4.6	Dao động lưu lượng xe hàng giờ, năm 2008	7-28
Hình 7.4.7	Dao động lưu lượng xe hàng giờ theo loại phương tiện.....	7-28
Hình 7.4.8	Dao động lưu lượng xe hàng giờ theo hướng.....	7-28
Hình 7.4.9	Các giao lộ bị ùn tắc tại trung tâm thành phố Đà Nẵng	7-29
Hình 7.5.1	Giao lộ có đèn giao thông/vòng xuyên tại trung tâm Đà Nẵng	7-30
Hình 7.5.2	Đường cho phép xe tải lưu thông tại Đà Nẵng.....	7-31
Hình 7.5.3	Chiều hướng tai nạn giao thông đường bộ tại Việt Nam, từ năm 1990 đến năm 2007..	7-32
Hình 7.5.4	Điểm xảy ra tai nạn giao thông trong khu vực nghiên cứu năm 2006	7-34
Hình 7.5.5	Phương tiện gây tai nạn giao thông trong khu vực nghiên cứu năm 2006.....	7-34
Hình 7.5.6	Nguyên nhân gây tai nạn trong khu vực nghiên cứu năm 2006.....	7-35
Hình 7.6.1	Mạng lưới xe buýt đô thị tại thành phố Đà Nẵng	7-37
Hình 7.6.2	Lưu lượng xe buýt tính theo điểm xuất phát theo từng phường năm 2008.....	7-39
Hình 7.6.3	Tần xuất xe buýt.....	7-40
Hình 7.6.4	Lý do không sử dụng xe buýt.....	7-40
Hình 7.6.5	Cảm nhận và đánh giá của người dân về dịch vụ xe buýt công cộng.....	7-40
Hình 7.7.1	Mật độ bao phủ của đường bộ theo khu vực năm 2008	7-42
Hình 8.2.1	Mạng lưới phân phối điện tại Tp. Đà Nẵng.....	8-2
Hình 8.2.2	Đường dây điện tại Đà Nẵng.....	8-3
Hình 8.3.1	Mạng lưới cấp nước trong TP Đà Nẵng	8-5
Hình 8.3.2	Mạng lưới đường ống cấp nước tại TP Đà Nẵng.....	8-6
Hình 8.4.1	Mạng lưới thoát nước tại Đà Nẵng	8-9
Hình 8.4.2	Xử lý nước thải	8-10
Hình 8.5.1	Hệ thống xử lý chất thải rắn	8-11
Hình 8.5.2	Bãi rác Khánh Sơn tại TP Đà Nẵng	8-12
Hình 8.5.3	Bãi rác Khánh Sơn.....	8-13
Hình 8.5.4	Thu gom rác thải	8-13
Hình 8.6.1	Mức phí hàng tháng mà mỗi hộ gia đình Đà Nẵng sẵn lòng trả cho dịch vụ cấp nước tốt hơn (theo quận)	8-15
Hình 8.6.2	Mức phí hàng tháng mà mỗi hộ gia đình Đà Nẵng sẵn lòng trả cho dịch vụ vệ sinh tốt hơn (theo quận).....	8-16
Hình 8.6.3	Tình trạng ngập đến mắt cá chân tại TP Đà Nẵng	8-17
Hình 9.2.1	Tổ chức của Đề án phát triển nhà ở tại Đà Nẵng năm 2005–2010.....	9-6
Hình 9.2.2	Khung tổng thể về cấp nhà ở tại Đà Nẵng.....	9-11
Hình 9.3.1	Mức độ hài lòng của người dân với điều kiện nhà ở hiện tại ở Đà Nẵng.....	9-14
Hình 9.3.2	Lý do không hài lòng của người dân với điều kiện nhà ở hiện tại ở Đà Nẵng.....	9-14
Hình 9.3.3	Diện tích đất ở theo mong muốn của người dân tại Đà Nẵng.....	9-15
Hình 9.3.4	Vị trí nhà ở trong tương lai theo mong muốn của người dân Đà Nẵng.....	9-15
Hình 10.3.1	Đánh giá của người dân về điều kiện sống theo từng quận/huyện.....	10-6
Hình 10.3.2	Đánh giá của người dân về dịch vụ tiện ích theo từng quận/huyện.....	10-6
Hình 10.3.3	Đánh giá của người dân về tiếp cận dịch vụ đô thị theo từng quận/huyện.....	10-7
Hình 10.3.4	Nhu cầu cải thiện môi trường và dịch vụ theo từng quận/huyện.....	10-7
Hình 11.2.1	Các điểm quan trắc chất lượng nước biển tại Đà Nẵng	11-4
Hình 11.2.2	Dầu trong nước biển tại các biển ở Đà Nẵng.....	11-5
Hình 11.2.3	Âu thuyền Thọ Quang	11-5
Hình 11.2.4	Sắt trong nước biển tại Vịnh Đà Nẵng.....	11-6
Hình 11.2.5	Sông Hàn.....	11-6
Hình 11.2.6	Các điểm quan trắc chất lượng nước sông tại Đà Nẵng	11-7
Hình 11.2.7	Coliform trong nước sông Hàn	11-8

Hình 11.2.8	Dầu tại sông Cu Đê.....	11-9
Hình 11.2.9	Chất lượng nước sông Phú Lộc 1	11-10
Hình 11.2.10	Dầu mỡ trong nước hồ.....	11-13
Hình 11.2.11	Ô nhiễm NH ₄ ⁺ trong nước giếng	11-15
Hình 11.2.12	Mạng lưới cung cấp dịch vụ	11-16
Hình 11.2.13	Độ ồn tại ngã 3 Huế và nhà hát Trưng Vương	11-17
Hình 11.2.14	Các biện pháp quản lý rác thải y tế.....	11-20
Hình 11.2.15	Vị trí các điểm dễ bị ngập ở thành phố Đà Nẵng.....	11-21
Hình 12.2.1	Lý do không hài lòng với công viên / không gian xanh tại Tp. Đà Nẵng theo quận năm 2008.....	12-4
Hình 12.2.2	Chức năng mong muốn của công viên / không gian xanh.....	12-4
Hình 13.2.1	Tỷ lệ thu ngân sách và GDP ở các nước khác nhau, 2004	13-4
Hình 13.3.1	GDP và Ngân sách của các thành phố lớn, 2004-2006.....	13-7
Hình 13.3.2	Ngân sách thành phố bình quân đầu người, 2006	13-8
Hình 13.3.3	Cơ cấu thuế trong nguồn thu quốc nội theo hạng mục, 2006	13-9
Hình 13.3.4	Cơ cấu thuế theo khu vực kinh tế, 2006	13-10
Hình 13.3.5	Chi ngân sách theo khoản mục, 2006.....	13-10
Hình 13.3.6	Các khoản chi theo mục đích, 2006.....	13-11

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

ADB	: Ngân hàng phát triển châu Á
AFD	: Agence Française de Développement
AIDS	: Acquired Immune Deficiency Syndrome
APEC	: Tổ chức kinh tế châu Á - Thái Bình Dương
AS	: Bể sinh hóa sục khí
ASEAN	: Hiệp hội các nước Đông Nam Á
AUICK	: Trung tâm Thông tin châu Á Kobe
AusAID	: Cơ quan phát triển quốc tế của Úc
Ban QLDA	: Ban quản lý dự án
BanTĐC và GPMB	: Ban tái định cư và giải phóng mặt bằng
BCĐ	: Ban chỉ đạo
BOD	: Nhu cầu ô-xy sinh hóa
BQL	: Ban quản lý
BRT	: Vận chuyển bằng xe buýt
BVTV	: Bảo vệ thực vật
CBD	: Quận đô thị trung tâm
CCIDA	: Cơ quan hợp tác phát triển quốc tế Thụy Điển
CCN	: Cụm công nghiệp
CDM	: Cơ chế phát triển sạch
CDS	: Chiến lược phát triển thành phố
CEPT	: Công nghệ xử lý bằng hóa học
CER	: Chứng chỉ giảm phát thải
CMND	: Chứng minh nhân dân
CNTT	: Công nghệ thông tin
COWASU	: Công ty Xây dựng và Cấp nước Thừa Thiên - Huế
DaCRISS	: Nghiên cứu Chiến lược phát triển liên kết thành phố Đà Nẵng và vùng phụ cận
DAIZICO	: Công ty Phát triển và Khai thác hạ tầng KCN Đà Nẵng
DEIAA	: Vụ Thẩm định và Đánh giá tác động môi trường
DNVVN	: Doanh nghiệp vừa và nhỏ
DSS	: Hệ thống hỗ trợ quyết định
DPC	: Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng
DWSC	: Công ty Cấp nước Đà Nẵng
ĐHBK Đà Nẵng	: Đại học Bách khoa Đà Nẵng
ĐMC	: Đánh giá môi trường chiến lược
ĐMS	: Đánh giá môi trường sơ bộ
ĐNC	: Đoàn nghiên cứu
ĐSCT-BN	: Đường sắt cao tốc Bắc - Nam
ĐTM	: Đánh giá tác động môi trường
EMP	: Kế hoạch quản lý môi trường
EVN	: Tập đoàn điện lực Việt Nam
EWEC	: Hành lang kinh tế Đông - Tây
FAO	: Tổ chức Lương thực thế giới
FDI	: Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GIS	: Hệ thống thông tin địa lý
GRDP	: Tổng thu nhập bình quân trên đầu người
GTĐT	: Giao thông đô thị
GTVT	: Giao thông vận tải
HAIDEP	: Dự án Nghiên cứu phát triển tổng thể đô thị thành phố Hà Nội
HIS	: Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình

ICZM	: Năng lực quản lý tổng hợp vùng bờ
IEE	: Đánh giá môi trường sơ bộ
IEMS	: Hệ thống quan trắc tổng thể môi trường
ILO	: Tổ chức lao động quốc tế
IPP	: Trạm điện độc lập
IYB	: Nâng cao khả năng kinh doanh cho doanh nghiệp
IWRM	: Hệ thống quản lý nguồn nước liên kết
JICA	: Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
KCN	: Khu công nghiệp
KHCN	: Khoa học - Công nghệ
KCX	: Khu chế xuất
KSPVHGD	: Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình
Khu KT	: Khu kinh tế
LĐTBXH	: Lao động - Thương binh - Xã hội
LHQ	: Liên hiệp quốc
LIHAS	: Dự án "Đánh giá nhà ở cho người thu nhập thấp ở Đà Nẵng"
LRT	: Giao thông ngầm, trên mặt đất và trên cao
LUR	: Quyền sử dụng đất
MICE	: Du lịch hội nghị, mít-tinh, triển lãm
MONRE	: Bộ Tài nguyên - Môi trường
MRT	: Vận chuyển khối lượng lớn
NH	: Đường cao tốc/ quốc lộ
NHTG	: Ngân hàng thế giới
ODA	: Vốn hỗ trợ phát triển
PCU	: Tổng nhu cầu giao thông (đơn vị xe con)
PEMSEA	: Chương trình Hợp tác về quản lý môi trường các biển Đông Á
PIIP	: Dự án cơ sở hạ tầng ưu tiên
PPP	: Hợp tác nhà nước và tư nhân
PTA	: Cơ quan quản lý giao thông công cộng
PTTH	: Phát thanh truyền hình
Trường PTTH	: Trường phổ thông trung học
QCVN	: Quy chuẩn Việt Nam
QH PTKTXH	: Quy hoạch Phát triển kinh tế - xã hội
QHSDĐ	: Quy hoạch sử dụng đất
QH TT	: Quy hoạch tổng thể
QH VKTTĐMT	: Quy hoạch Vùng KTTĐMT
QL	: quốc lộ
QLTHVB	: Quản lý tổng hợp vùng bờ
3R (reuse, reduce, recycle)	: Tái sử dụng, giảm thiểu và tái chế
SBR	: Bể phản ứng theo mẻ
SEDP	: Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội
SEA	: Đánh giá môi trường chiến lược
Sở KHĐT	: Sở Kế hoạch - Đầu tư
Sở NN & PTNT	: Sở Nông nghiệp - Phát triển nông thôn
Sở XD	: Sở Xây dựng
STC	: Sở Tài chính
SYB	: Khởi sự doanh nghiệp
TCN	: Tiêu chuẩn ngành
TCVN	: Tiêu chuẩn Việt Nam
TCXDVN	: Tiêu chuẩn xây dựng Việt Nam
TF	: Bể lọc
TNMT	: Tài nguyên - Môi trường
UBND	: Ủy ban nhân dân

UICN	: Tổ chức Bảo tồn thiên nhiên quốc tế
UMRT	: Vận tải đô thị tốc độ cao khối lượng lớn
UNDP	: Chương trình Phát triển Liên hiệp quốc
UNESCAP	: Ủy ban Liên hiệp quốc về kinh tế và xã hội châu Á Thái Bình Dương
URENCO	: Công ty Môi trường đô thị
USP	: Chương trình dịch vụ công ích
VCEP	: Chương trình Môi trường Việt Nam - Canada
VH-TT-DL	: Văn hóa - Thể thao - Du lịch
VITRANSS 2	ưu toàn diện phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải Việt Nam
VNAT	: Tổng cục du lịch Việt Nam
Vùng KTTĐMT	: Vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung
VKTTĐMB	: Vùng Kinh tế trọng điểm miền Bắc
VKTTĐMN	: Vùng Kinh tế trọng điểm miền Nam
WHO	: Tổ chức Y tế thế giới
WDESP	: Dự án Thoát nước và vệ sinh môi trường
WSP	: Bể chứa nước thải
WWF	: Quỹ thiên nhiên thế giới
WWTP	: Trạm xử lý nước thải

1 GIỚI THIỆU

1.1 Giới thiệu

1.1 DaCRISS phân tích hiện trạng thành phố Đà Nẵng theo hướng chi tiết và toàn diện, bao quát nhiều lĩnh vực của thành phố. Các nội dung phân tích trong phần này gồm điều kiện kinh tế - xã hội, phát triển không gian, hạ tầng đô thị, giao thông và môi trường cùng các chuyên ngành nhỏ. Phân tích hiện trạng được thực hiện dựa trên tất cả các dữ liệu thu thập được từ các Sở, ngành liên quan, từ những nghiên cứu trước đây và các dữ liệu do Đoàn Nghiên cứu thu thập trực tiếp. Phần đầu mỗi chuyên ngành đều đưa ra tình hình tổng quan để cung cấp cái nhìn tổng thể về từng lĩnh vực.

1.2 Ngoài những số liệu thống kê thu thập được, Đoàn Nghiên cứu đã thực hiện nhiều cuộc khảo sát để thu thập dữ liệu bổ sung thông qua việc thu thập ý kiến và đánh giá của người dân về nhiều lĩnh vực của thành phố. Đối tượng khảo sát phục vụ cho mục đích này gồm người dân của thành phố (Điều tra phỏng vấn hộ gia đình), lãnh đạo phường/xã của tất cả các địa phương trong vùng KTTĐMT (Khảo sát phường/xã), các doanh nghiệp chính tại thành phố Đà Nẵng (Khảo sát doanh nghiệp) và các công ty du lịch lớn tại Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam và Đà Nẵng (Khảo sát công ty du lịch). Những thông tin này không chỉ cung cấp một bức tranh tổng thể về tình hình thực tế mà còn tạo cơ sở vững chắc cho người ra quyết định trong việc xác định các chính sách tương lai cho thành phố.

1.3 Phân tích hiện trạng trình bày trong phần này là cơ sở để lập Quy hoạch tổng thể trong phần IV của Báo cáo.

1.2 Lịch sử phát triển thành phố Đà Nẵng

1.4 Giữa thế kỷ XVI, khi Hội An đã là trung tâm buôn bán sầm uất ở phía Nam thì Đà Nẵng mới là vị trí tiền cảng, trung chuyển hàng hóa, tu sửa tàu thuyền. Đầu thế kỷ XVIII, vị trí tiền cảng của Đà Nẵng dần dần trở thành thương cảng thay thế cho Hội An, nhất là khi kỹ thuật đóng tàu ở châu Âu phát triển với những loại tàu thuyền lớn, đáy sâu, ra vào vịnh Đà Nẵng dễ dàng. Năm 1835, khi vua Minh Mạng có dụ: 'Tàu Tây chỉ được đậu tại cửa Hàn, còn các cửa biển khác không được tới buôn bán' thì Đà Nẵng trở thành một thương cảng lớn bậc nhất miền Trung. Tiểu thủ công nghiệp địa phương phát triển với những ngành sửa chữa tàu thuyền, sơ chế nông lâm hải sản; dịch vụ thương mại cũng phát đạt. Sau khi xâm chiếm toàn bộ Việt Nam vào năm 1889, thực dân Pháp tách Đà Nẵng khỏi Quảng Nam và đổi tên thành Tourane, chịu sự cai quản trực tiếp của Toàn quyền Đông Dương.

1.5 Đầu thế kỷ XX, Tourane được Pháp xây dựng trở thành một đô thị theo kiểu Tây phương. Cơ sở hạ tầng xã hội, kỹ thuật sản xuất được đầu tư. Các ngành nghề sản xuất và kinh doanh được hình thành và phát triển: Sản xuất nông nghiệp, tiểu thủ công nghiệp, chế biến hàng xuất khẩu (chè, lương thực, thực phẩm, nước ngọt, nước đá, rượu, nước mắm, cá khô), sửa chữa tàu thuyền, kinh doanh dịch vụ. Cùng với Hải Phòng và Sài Gòn, Tourane trở thành trung tâm thương mại quan trọng của cả nước.

1.6 Năm 1950, Pháp trao trả Đà Nẵng cho chính quyền Bảo Đại. Tháng 3/1965 các đơn vị thủy quân lục chiến Mỹ đổ bộ vào Đà Nẵng và thiết lập ở đây một căn cứ quân sự hỗn hợp lớn. Năm 1967, Đà Nẵng được Mỹ ngụy ấn định là thành phố trực thuộc Trung ương và xác định mục tiêu xây dựng Đà Nẵng thành trung tâm chính trị, quân sự, văn hóa cho vùng I và II chiến thuật. Mỹ cho xây dựng ở Đà Nẵng các căn cứ quân sự và kết cấu hạ tầng: sân bay, cảng, kho bãi, đường sá, công trình công cộng, cơ sở thông tin liên lạc, lập tín dụng ngân hàng. Khu kỹ nghệ Hòa Khánh sản xuất oxygen, acetylene, bột giặt, xay xát, dệt... ở thời kỳ này công nghiệp được phát triển ở mức độ cao hơn: các khu kỹ nghệ thay thế cho công trường thủ công. Tuy nhiên, chiến tranh đã để lại hậu quả nặng nề, hàng trăm nghìn dân quê phải chạy vào các trại tỵ nạn, các khu ổ chuột đô thị; tệ nạn xã hội tăng nhanh, sản xuất không phát triển

1.7 Năm 1975, hòa bình lập lại, Đà Nẵng (là thành phố trực thuộc tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng) bắt tay vào khôi phục những hậu quả nặng nề của cuộc chiến tranh. Mặc dù còn lắm khó khăn nhưng công cuộc phục hồi và phát triển thành phố đã đạt nhiều thành quả, nhất là thời kỳ đổi mới, sau 1986.

1.8 Ngày 6/11/1996 tại kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa IX đã thông qua Nghị quyết cho phép tỉnh Quảng Nam - Đà Nẵng tách thành tỉnh Quảng Nam và thành phố Đà Nẵng trực thuộc Trung ương (theo trang thông tin điện tử của Thành phố Đà Nẵng: <http://www.danang.gov.vn>).

2 VỊ THẾ CỦA THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG TRONG VÙNG

2.1 Vị trí địa lý của thành phố Đà Nẵng

2.1 Thành phố Đà Nẵng nằm ở 15°06' - 16°01' độ vĩ Bắc và 107°02' - 108°02' độ kinh Đông, giáp với tỉnh Thừa Thiên - Huế và vịnh Đà Nẵng ở phía Bắc, tỉnh Quảng Nam ở phía Nam và phía Tây và giáp với biển Đông ở phía Đông. Đà Nẵng nằm ở vị trí chiến lược trong khu vực Châu Á.

2.2 Khoảng cách từ thành phố Đà Nẵng đến các trung tâm tăng trưởng chính gồm Bangkok, Malaysia, Singapor, Manila, Đài Loan, Quảng Châu/Hồng Kông, Nam Ninh, Côn Minh và nhiều thành phố khác là từ 1.000 km đến 2.000 km, trong đó có một số trung tâm tăng trưởng lớn hơn rất nhiều vùng KTTĐ Bắc bộ và VKTTĐ miền Trung. Nếu mở các tuyến bay trực tiếp đến các trung tâm này thì chỉ mất khoảng 2-3 tiếng để đi từ Đà Nẵng đến các trung tâm này (xem Hình 2.1.1).

2.3 Thành phố Đà Nẵng được kỳ vọng sẽ đóng vai trò quan trọng trong khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (với sự phát triển của hành lang Đông – Tây nối Việt Nam với Thái Lan qua Lào khiến dịch vụ du lịch và logistics ngày càng tăng) (xem Hình 2.1.2).

2.4 Cách thành phố Hà Nội 764 km về phía Bắc và cách TPHCM 964 km về phía Nam, Đà Nẵng là trung tâm kết nối miền Bắc và miền Nam của Việt Nam do thành phố là trung tâm đô thị lớn nhất giữa 2 trung tâm tăng trưởng chính của cả nước. Nếu thành phố không tăng trưởng nhanh hơn và đóng vai trò là chất xúc tác kết nối miền Bắc và miền Nam, thì khó có thể thúc đẩy phát triển cân bằng dọc Việt Nam (xem Hình 2.1.3).

Hình 2.1.1 Khoảng cách từ thành phố Đà Nẵng đến các trung tâm tăng trưởng chính

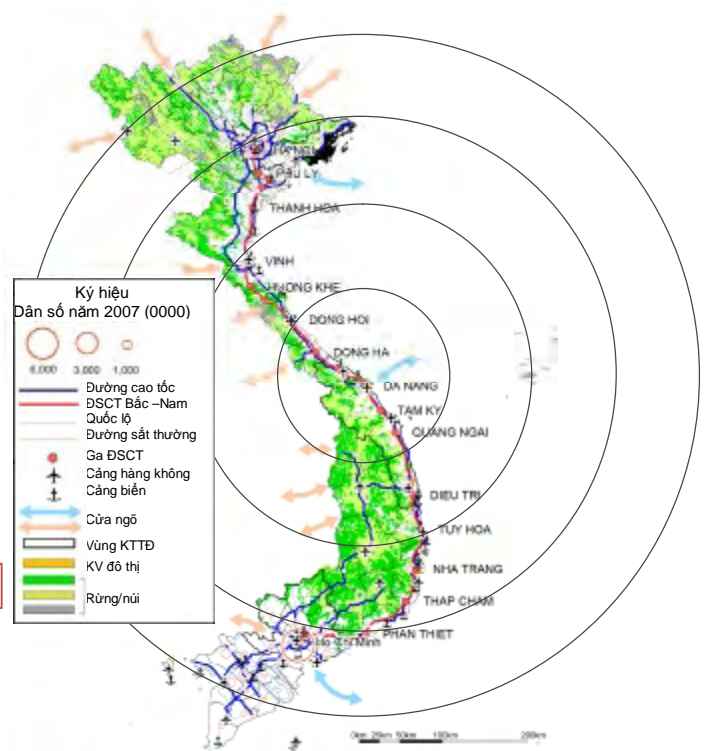


Nguồn: Bản đồ nền của bản đồ đường bộ ASEAN của JETRO, GDP trong dữ liệu ASEAN năm 2007 và VITRANSS 2 dự báo đến năm 2030.

Hình 2.1.2 TP Đà Nẵng trong tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng



Hình 2.1.3 Thành phố Đà Nẵng ở Việt Nam



2.2 Vị thế kinh tế-xã hội của thành phố Đà Nẵng ở Việt Nam

2.5 Thành phố Đà Nẵng thuộc vùng kinh tế trọng điểm miền Trung cùng với tỉnh Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định. Bảng 2.2.1 tổng hợp các thông tin, dữ liệu khái quát của thành phố Đà Nẵng, so sánh với các vùng kinh tế trọng điểm trong cả nước.

2.6 Thành phố Đà Nẵng có diện tích nhỏ, với dân số chủ yếu là dân số đô thị và ít hơn nhiều so với các trung tâm tăng trưởng khác như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên thành phố đóng vai trò khá quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của vùng. Thành phố Đà Nẵng đóng góp 25% tổng sản phẩm quốc nội của vùng KTTĐ miền Trung và chiếm gần 40% dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài trong vùng KTTĐ miền Trung giai đoạn 1988-2007. Kinh tế của thành phố tăng trưởng nhanh với tốc độ tăng trưởng hàng năm là 12,3%.

2.7 Tổng sản phẩm nội vùng của vùng KTTĐ miền Trung chỉ bằng 26% vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc và 12,8% vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Điều này cho thấy quy mô của KTTĐ miền Trung nhỏ hơn nhiều so với hai vùng kinh tế trọng điểm còn lại. Để phát triển cân bằng hơn trong cả nước, thành phố Đà Nẵng cần đi đầu trong việc phát triển hơn nữa trong tương lai cả về lĩnh vực kinh tế và xã hội như là thành phố trung tâm của vùng.

2.8 Tăng trưởng GDP bình quân đầu người của thành phố vượt xa bình quân của vùng KTTĐ miền Trung và cả nước (xem Bảng 2.2.2). Năm 2009, GDP/người của Đà Nẵng bằng 1,4 lần bình quân cả nước. Kết quả Điều tra phỏng vấn hộ gia đình về thu nhập cá nhân cho thấy có sự khác biệt. Mặc dù thu nhập danh nghĩa tăng nhanh nhưng khó có thể nói Đà Nẵng theo kịp bình quân cả nước, đặc biệt là vùng KTTĐ phía Bắc và vùng KTTĐ phía Nam. Nguyên nhân có thể là do các ngành sản xuất có giá trị gia tăng thấp tăng nhanh và hiện tượng “chảy máu chất xám” của lao động chất lượng cao vào vùng KTTĐ phía Nam cũng như ưu thế của khu vực quốc doanh trong sản xuất công nghiệp.

2.9 Bảng 2.2.3 và 2.2.4 tổng hợp các loại hàng hóa xuất/nhập khẩu trực tiếp chính tại thành phố Đà Nẵng. Hàng hóa xuất từ Đà Nẵng chủ yếu là sản phẩm may mặc, thủy sản, hàng thủ công và cà phê – hàng công nghiệp nhẹ. Hàng hóa nhập khẩu bao gồm máy móc và thiết bị và nguyên liệu sản xuất như nguyên liệu cho ngành dệt, nhựa, sắt và thép.

2.10 Có thể dự báo các hoạt động kinh tế - xã hội tại Đà Nẵng từ nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách liên tỉnh. Nhu cầu này được dự báo trong Nghiên cứu VITRANSS 2¹. Vận tải hành khách và hàng hóa liên vùng sẽ tăng mạnh trong vùng. Một vấn đề quan trọng khác là nhu cầu đi lại trong nội vùng KTTĐMT cũng sẽ tăng lên – đặc biệt là tới Quảng Ngãi.

¹ Dự án hỗ trợ kỹ thuật của JICA cho Bộ Giao thông vận tải, “Nghiên cứu Toàn diện Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam” (VITRANSS 2), bắt đầu triển khai từ năm 2007 và kết thúc vào cuối năm 2009.

Bảng 2.2.1 Khái quát về vị thế của thành phố Đà Nẵng trong vùng và trong cả nước

Chỉ tiêu		Vùng kinh tế trọng điểm			Cả nước	Thành phố Đà Nẵng
		Bắc bộ	Trung bộ	Nam bộ		
Diện tích	km ²	15.594	27.976	28.099	331.051	1.283
	% so với cả nước	5	9	9	100	0,4
Dân số	000	14.328	6.109	15.535	86.025	890
	% so với cả nước	17	7	18	100	1,0
	Tốc độ tăng trưởng (% /năm): 00-09	1,35	0,58	2,98	1,15	2,7
Dân số đô thị	000	5.000	2.024	8.304	25.466	773
	% so với cả nước	20	8	33	100	3,0
	Tốc độ tăng trưởng (% /năm): 00-09	4,33	2,80	3,58	3,48	2,8
GRDP ¹⁾	Tỷ đồng	239.241	62.585	486.366	1.144.015	15.474
	% so với cả nước	21	5	43	100	1,4
	Tốc độ tăng trưởng (% /năm): 00-09	11,9	11,0	11,8	11,3	12,3
GDP bình quân đầu người: triệu đồng		8.180	10,2	17,7	36,1	13,8
Đầu tư trực tiếp nước ngoài	Số dự án: 88-09	3.106	416	7.665	12.575	164
	Triệu USD: 88-09	36.626	15.755	92.683	194.430	2.640

Ghi chú: Trong bảng hầu hết là dữ liệu năm 2009 trong niên giám thống kê, trừ những phần có chú thích.

1) Số liệu năm 2007, giá cố định năm 2007, tốc độ tăng trưởng thực tế (tính theo giá cố định năm 1994).

Bảng 2.2.2 Các chỉ tiêu kinh tế chính, giai đoạn 1996–2006

	GDP/người năm 2000 (000 đồng)		GDP/người năm 2006 (000 đồng)		Tỷ lệ tăng hàng năm, 2000–2006			
	Giá trị	So với cả nước (%)	Giá trị	So với cả nước (%)				
Đà Nẵng	4.733	134	8.713	172	10,7 %			
Vùng KTTĐ miền Trung	2.481	70	4.293	85	9,6 %			
Cả nước	3.525	100	5.052	100	6,2 %			
Thu nhập bình quân/người/tháng	Thu nhập (000 đồng)					So với bình quân cả nước (%)		
	1996	1999	2002	2004	2006	2002	2004	2006
Đà Nẵng	187	317	463	670	853	130	138	134
Việt Nam	-	-	356	484	637	100	100	100

Nguồn: Cục Thống kê TP Đà Nẵng, Bộ KHĐT; kết quả Khảo sát mức sống hộ gia đình năm 2006 ở Việt Nam, Tổng Cục Thống kê.

Ghi chú: Giá cố định năm 1994.

Bảng 2.2.3 Các mặt hàng xuất khẩu trực tiếp của TP

Hàng hóa	Khối lượng (Tấn)	Giá trị (000 USD)	Giá trị (% tổng số)
Cà phê	30.145	47.593	10,1
Thủy sản	-	75.226	16,0
Gạo	24.920	8.039	1,7
Nông sản	-	11.357	2,4
Máy móc, thiết bị	-	139.769	29,8
Giày dép các loại	-	17.652	3,8
Hàng thủ công	-	51.608	11,0
Khác	-	118.339	25,2

Nguồn: Tổng Cục Thống kê năm 2007

Bảng 2.2.4 Các mặt hàng nhập khẩu trực tiếp của TP

Hàng hóa	Khối lượng (Tấn)	Giá trị (000 USD)	Giá trị (% tổng số)
Bột mì	21.805	6.492	1,2
Hóa phẩm	-	34.057	6,5
Dược phẩm	-	24.864	4,8
Phân hóa học	107.512	22.466	4,3
Nhựa	50.312	64.786	12,4
Sợi dệt	1.855	3.526	0,7
Nguyên liệu dệt	-	76.967	14,7
Nguyên liệu giày dép	-	8.506	1,6
Sắt, thép	74.843	41.644	8,0
Hàng điện tử	-	1.128	0,2
Môtô, xe máy	500	450	0,1
Máy móc, thiết bị	-	237.173	45,4

Nguồn: Tổng Cục Thống kê năm 2007

2.3 Thành phố Đà Nẵng trong bối cảnh phát triển của cả nước

- (a) **Đô thị hoá:** Tỷ lệ đô thị hóa gần đây của thành phố Đà Nẵng là 27% (xem Bảng 2.3.1). Theo dự báo của Liên hiệp quốc, tỷ lệ đô thị hóa của thành phố sẽ đạt 40% vào năm 2025. Dân số đô thị hiện nay của Đà Nẵng chỉ chiếm 0,8% tổng dân số cả nước. Việt Nam đang tăng cường thúc đẩy sự tăng trưởng của các đô thị loại II và vì tốc độ đô thị hóa tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh nhanh hơn nhiều so với Đà Nẵng nên Đà Nẵng cần đẩy mạnh phát triển hơn nữa để cân bằng với 2 cực của cả nước.

Bảng 2.3.1 Đô thị hóa tại Việt Nam

	1995		2000		2005		2007		2015		2025	
Dân số đô thị	Đơn vị: 000											
Đông bằng sông Hồng	2.689	3,7%	3.445	4,4%	4.356	5,2%	4.622	5,4%	6.112	6,5%	8.074	7,9%
Hà Nội	1.275	1,8%	1.587	2,0%	2.057	2,5%	2.182	2,6%	2.885	3,1%	3.811	3,7%
Đông Bắc	1.337	1,9%	1.619	2,1%	1.805	2,2%	1.823	2,1%	2.411	2,6%	3.184	3,1%
Tây Bắc	269	0,4%	283	0,4%	356	0,4%	373	0,4%	493	0,5%	651	0,6%
Duyên hải Bắc Trung bộ	1.054	1,5%	1.303	1,7%	1.452	1,7%	1.488	1,7%	1.967	2,1%	2.599	2,5%
Duyên hải Nam Trung bộ	1.459	2,0%	1.824	2,3%	2.108	2,5%	2.200	2,6%	2.909	3,1%	3.842	3,8%
Đà Nẵng	426	0,6%	566	0,7%	670	0,8%	698	0,8%	923	1,0%	1.219	1,2%
Tây Nguyên	821	1,1%	1.135	1,5%	1.333	1,6%	1.372	1,6%	1.814	1,9%	2.396	2,3%
Đông Nam bộ	4.873	6,8%	6.288	8,1%	7.321	8,8%	7.776	9,1%	10.283	11,0%	13.583	13,3%
TP. Hồ Chí Minh	3.466	4,8%	4.381	5,6%	5.035	6,1%	5.426	6,4%	7.174	7,7%	9.477	9,3%
Đông bằng sông Cửu Long	2.437	3,4%	2.876	3,7%	3.606	4,3%	3.717	4,4%	4.915	5,2%	6.493	6,4%
Cả nước	14.938	20,7%	18.772	24,2%	22.337	26,9%	23.370	27,4%	30.904	33,0%	40.822	40,0%
Cả nước	71.996		77.635		83.106		85.155		93.647		102.054	

Nguồn (dữ liệu): Tổng Cục Thống kê Việt Nam; (dự báo): Phòng dân số - Ủy ban các vấn đề kinh tế và xã hội Liên Hiệp Quốc

- (b) **Phát triển công nghiệp:** Việt Nam hiện có trên 131.300 doanh nghiệp tham gia vào nhiều hoạt động sản xuất công nghiệp trong đó có 3.706 doanh nghiệp quốc doanh và 4.220 doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài dù chiếm số lượng ít nhưng đạt giá trị sản xuất công nghiệp đáng kể, doanh nghiệp nhà nước chiếm 27,7% và doanh nghiệp đầu tư nước ngoài đạt 38,9% tổng giá trị sản lượng công nghiệp của cả nước.

2.11 Phát triển kinh tế tại Đà Nẵng chủ yếu là nhờ đầu tư của khu vực kinh tế quốc doanh. Một trong những nguyên nhân đó là: Đà Nẵng là thành phố chiến lược về quân sự. Trong khi khu vực kinh tế ngoài quốc doanh và đầu tư nước ngoài trở thành động lực mới và mạnh mẽ cho phát triển kinh tế tại thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội thì ngược lại vẫn còn yếu tại thành phố Đà Nẵng.

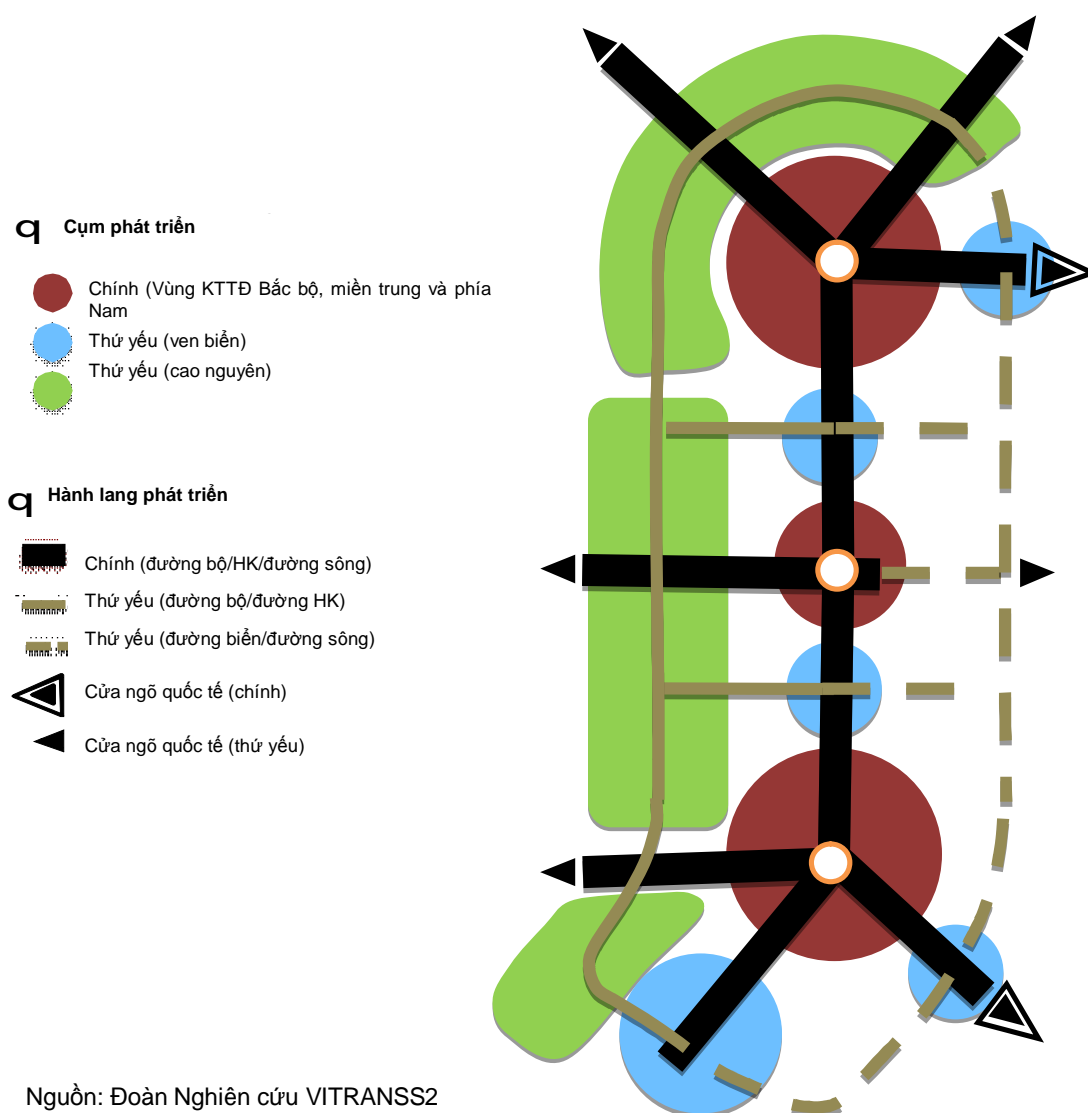
- (c) **Phát triển GTVT:** Chiến lược phát triển GTVT quốc gia gồm: (i) đường sắt cao tốc Bắc - Nam, (ii) Đường bộ cao tốc Bắc - Nam, (iii) đường bộ và đường sắt thường, (iv) cảng và vận tải thủy nội địa, (v) đường hàng không, (vi) logistics và (vii) vận tải qua biên giới.

2.12 Hình 2.3.1 thể hiện quan điểm phát triển mạng lưới giao thông quốc gia chính. Miền Trung có vai trò là vùng kết nối miền Bắc và miền Nam thông qua đường bộ, đường thủy và đường hàng không và là cửa ngõ quốc tế thứ 2. Mục đích phát triển này là nhằm kết nối hiệu quả các cụm phát triển thông qua mạng lưới GTVT chiến lược.

2.13 Sân bay Đà Nẵng là cửa ngõ hàng không thứ 3 của cả nước và dự báo nhu cầu vận tải hành khách qua sân bay sẽ đạt 4 triệu người vào năm 2020. Đây là một trong những cửa ngõ quan trọng của miền Trung Việt Nam với các chuyến bay trong nước và quốc tế. Số lượng chuyến bay dự kiến sẽ tăng và các điểm đến cũng sẽ tăng (Singapore, Incheon, Osaka, Phnom Penh, Siem Reap). Hiện nay, Đà Nẵng đang xây dựng nhà ga hành khách mới để thực hiện các kế hoạch này.

2.14 Kết nối Đà Nẵng với các tỉnh/thành phía Bắc và phía Nam thông qua đường sắt và đường bộ cao tốc sẽ tạo điều kiện thuận lợi đáng kể cho người dân Đà Nẵng trong việc đi lại tới các tỉnh thành khác trong cả nước. Ví dụ, hầm đường bộ Hải Vân được xây dựng vào tháng 6 năm 2006 là một minh chứng, công trình này đã giúp việc đi đến các tỉnh phía Bắc dễ dàng, thuận tiện hơn.

Hình 2.3.1 Quan điểm phát triển mạng lưới giao thông quốc gia chính



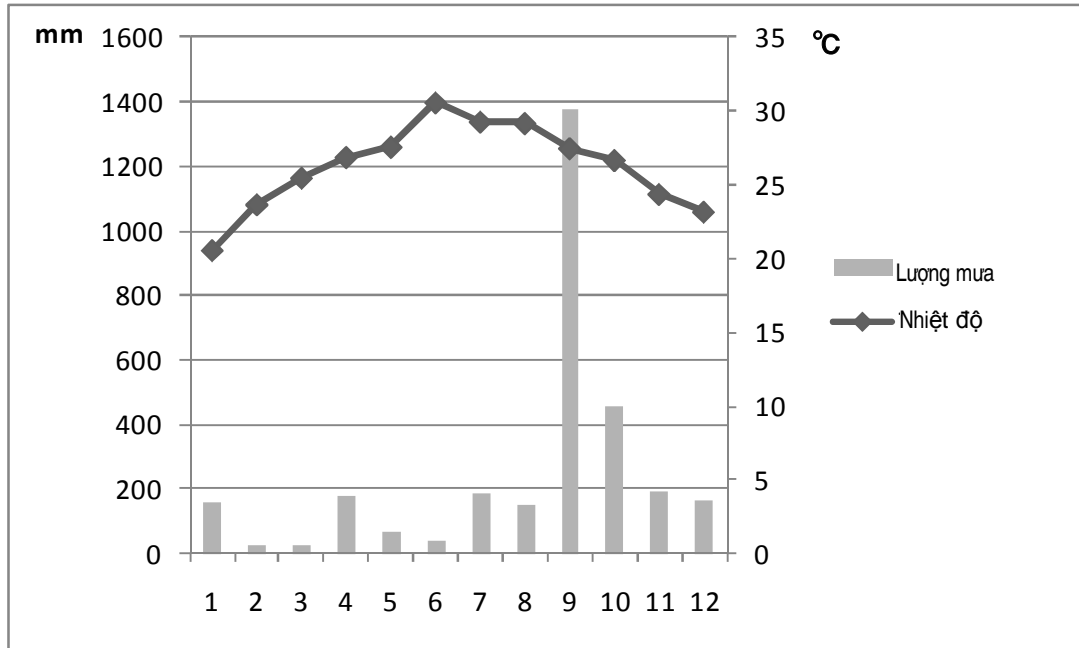
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

3 ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN

3.1 Khí hậu

3.1 Khí hậu Đà Nẵng chia thành 2 mùa rõ rệt: mùa khô và mùa mưa. Mùa mưa bắt đầu từ khoảng tháng 10 đến tháng 1, thường là khoảng Tết. Chuyển đổi giữa mùa khô và mùa mưa ở Đà Nẵng khác hẳn so với ở thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội. Trong mùa khô, nhiệt độ tăng lên khoảng 30°C.

Hình 3.1.1 Lượng mưa trung bình và nhiệt độ tại thành phố Đà Nẵng năm 2009

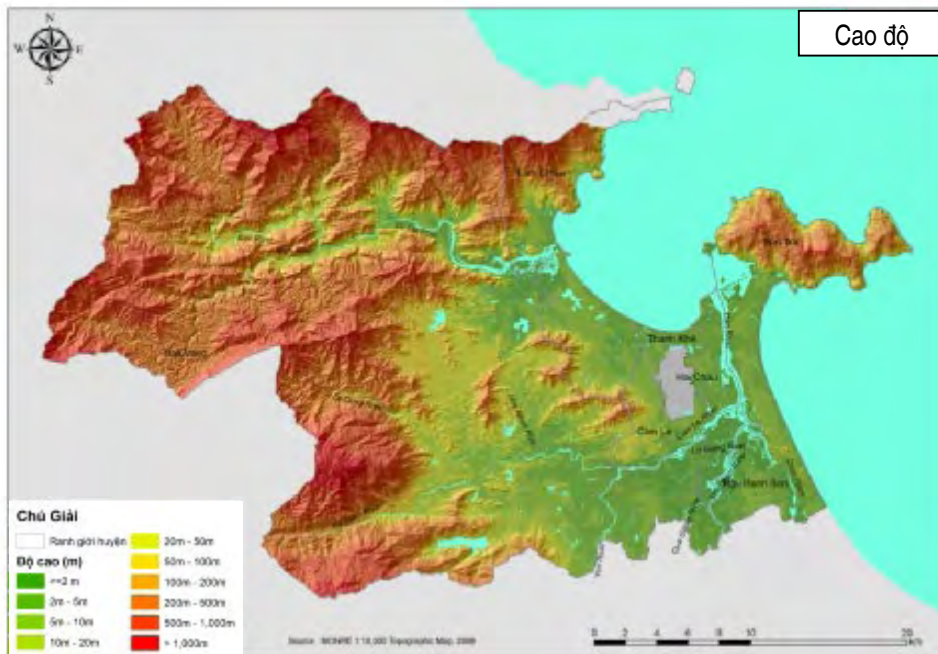


Nguồn: Tổng Cục Thống kê

3.2 Địa hình

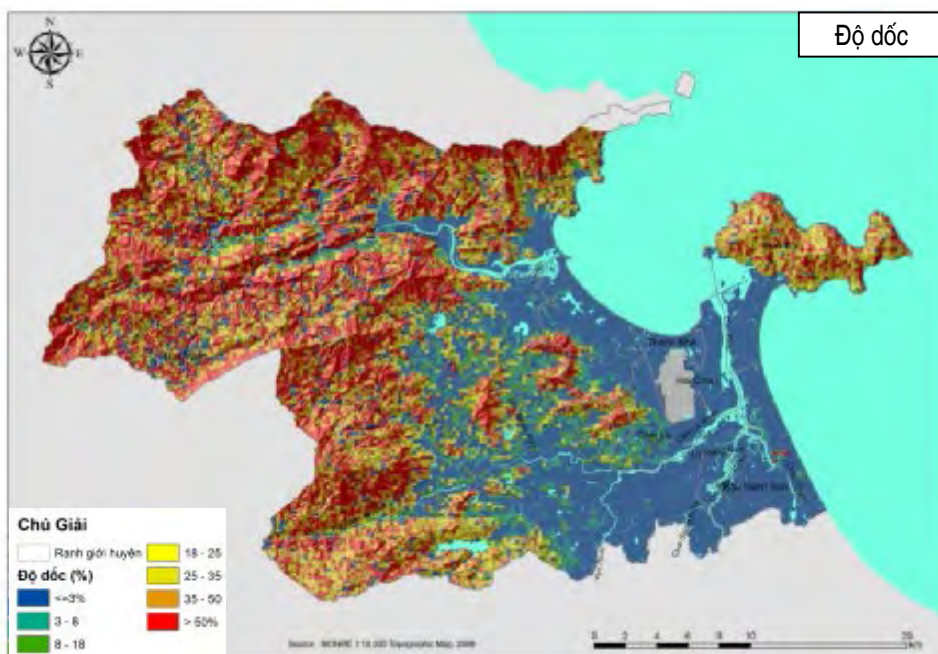
3.2 Thành phố Đà Nẵng có cao độ trung bình 264m trên mực nước biển. Tuy nhiên, địa hình phía Tây thành phố cao hơn với cao độ tối đa là 1.606m tại đỉnh cực tây. Phía Đông thành phố thấp và bằng phẳng, đặc biệt ở quận Cẩm Lệ có nhiều sông.

Hình 3.2.1 Bản đồ cao độ thành phố Đà Nẵng



Nguồn: Bản đồ địa hình tỉ lệ 1:10.000 của Bộ TNMT năm 2006.

Hình 3.2.2 Bản đồ độ dốc thành phố Đà Nẵng



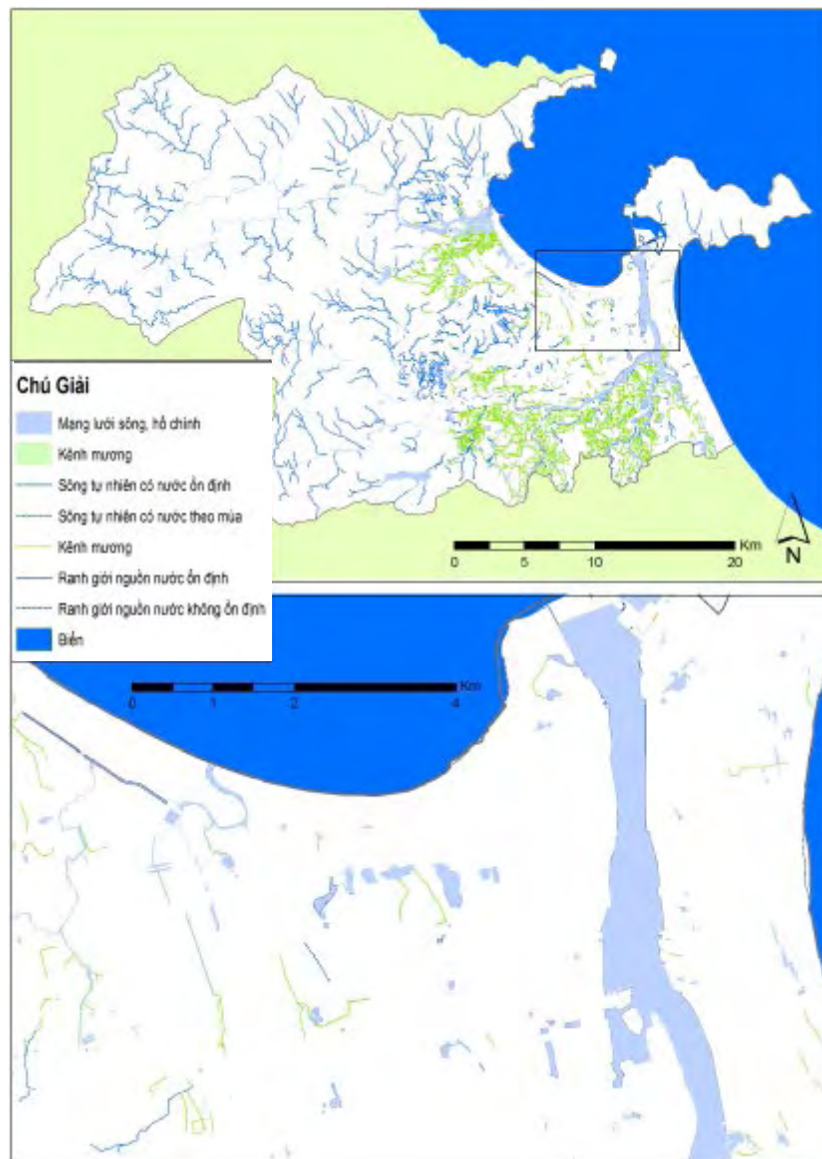
Nguồn: Bản đồ địa hình tỉ lệ 1:10.000 của Bộ TNMT năm 2006.

3.3 Thủy văn

3.3 Lưu vực sông Vu Gia - Thu Bồn gồm 2 sông chính là sông Vu Gia (có diện tích 5.180 km², dài 204km) và sông Thu Bồn (diện tích 3.825km², dài 152km). Lưu vực sông này phần lớn thuộc tỉnh Quảng Nam, và một phần thuộc tỉnh Kon Tum (520km²) và phía Nam thành phố Đà Nẵng. Hai lưu vực sông nhánh tương đối tách biệt, chỉ có sông Quảng Huế chảy từ sông Vu Gia đến Thu Bồn và sông Vĩnh Điện chảy từ Thu Bồn đến Vu Gia. Lượng mưa từ tháng 9 đến tháng 12 chiếm khoảng 70% tổng lượng mưa hàng năm, điều này có nghĩa các tháng còn lại tương đối khô và khu vực ven biển thậm chí còn khô hơn so với khu vực miền núi.

3.4 Sông Hàn chảy qua trung tâm thành phố Đà Nẵng và khu vực đô thị trung tâm hiện nay nằm ở bờ Tây sông Hàn.

Hình 3.3.1 Bản đồ hệ thống sông ngòi thành phố Đà Nẵng



Nguồn: Cơ sở dữ liệu GIS của DaCRISS năm 2008.

3.4 Hệ sinh thái động, thực vật

3.5 Rừng ở thành phố Đà Nẵng chủ yếu tập trung ở bán đảo Sơn Trà, phía Tây huyện Hòa Vang và phía Bắc quận Liên Chiểu (xem hình 3.4.1). Rừng giàu tập trung chủ yếu ở phía cực Tây của huyện Hòa Vang, khu vực giáp với tỉnh Quảng Nam. Rừng ở bán đảo Sơn Trà và quận Liên Chiểu phần lớn là rừng trồng và rừng tái sinh

3.6 Dải san hô rất phong phú ở khu vực bán đảo Sơn Trà và gần phía Bắc quận Liên Chiểu. Một số khu vực được bảo vệ nghiêm ngặt được thể hiện ở Hình 3.5.2.

3.7 Động vật hoang dã quý hiếm, đặc biệt là các loài linh trưởng, có ở bán đảo Sơn Trà và khu vực Bà Nà – Núi Chúa, trong đó có các loài quý hiếm như: chà vá chân đỏ (Hình 3.5.1) được bảo vệ ở bán đảo Sơn Trà, tuy nhiên môi trường sống của loài này đang bị đe dọa do phát triển du lịch, xây dựng đường, sinh hoạt của người dân và phá rừng.

3.8 Các loài thực vật quý được bảo vệ được tổng hợp trong Bảng 3.5.1 dưới đây

Hình 3.4.1 Chà vá chân đỏ

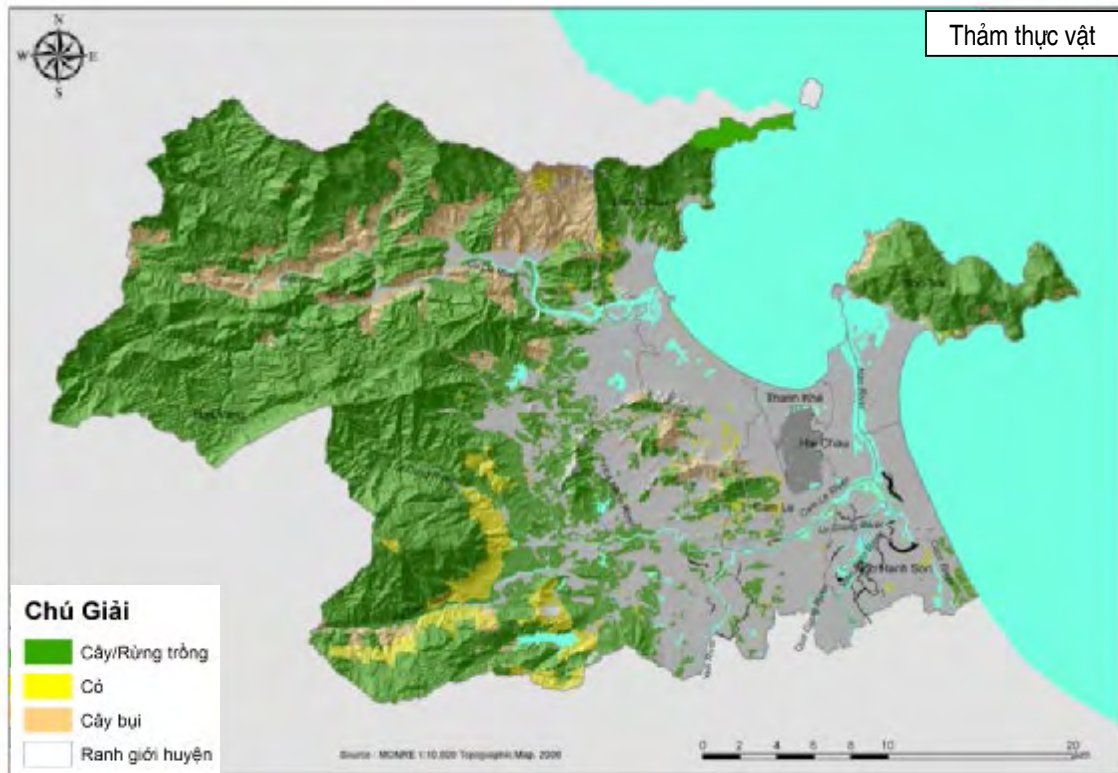


Bảng 3.4.1 Các loài thực vật được bảo vệ tại thành phố Đà Nẵng

STT	Tên khoa học	Họ	Tình trạng
1.	<i>Capressus turulosa</i> D. Don	Cupressaceae	Nguy cấp
2.	<i>Dacrydium elatum</i> (Roxb) Wall. Ex. Hook	Podocarpaceae	-
3.	<i>Nageia fleuryi</i> (Hickel) de Laub.	Podocarpaceae	Bị xâm hại
4.	<i>Dialium cochinchinensis</i> Pierre	Caesalpiniaceae	-
5.	<i>Sindora tonkinensis</i> A. Chev. Ex K. et S. S. Larsen	Caesalpiniaceae	Bị xâm hại
6.	<i>Dipterocarpus grandiflorus</i> Blanco	Dipterocarpaceae	Hiếm
7.	<i>Hopea pierrei</i> Hance	Dipterocarpaceae	-
8.	<i>Enkianthus quinqueflorus</i> Lour	Ericaceae	Hiếm
9.	<i>Illicium parviflorum</i> Merr.	Illiciaceae	Hiếm
10.	<i>Cinamomum parthenoxylum</i> Meissn.	Lauraceae	-
11.	<i>Amesiodendron chinense</i> Hu	Sapidaeeae	Nguy cấp
12.	<i>Madhuca pasquieri</i> (Dub.) H. J. Lam	Sapotaceae	-
13.	<i>Adixandra megaphyela</i> Hu.	Theaceae	Nguy cấp
14.	<i>Aquilaria crassna</i> Pierre ex Lecomte	Thymelidaceae	Nguy cấp

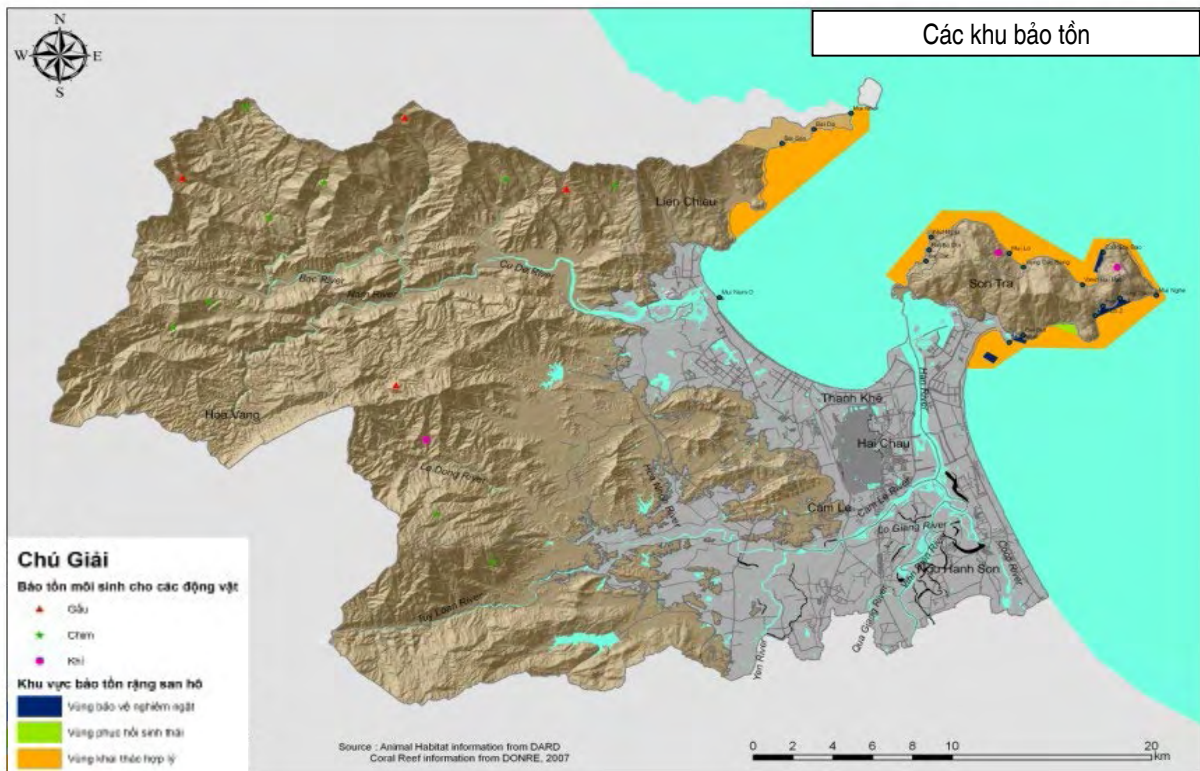
Nguồn: Sở NNPTNT Đà Nẵng

Hình 3.4.1 Hệ thực vật thành của phố Đà Nẵng



Nguồn: Bản đồ địa hình tỉ lệ 1:10.000 của Bộ TNMT năm 2006

Hình 3.4.2 Các khu vực bảo tồn sinh thái của thành phố Đà Nẵng



Nguồn: Thông tin môi trường sống của động vật của Sở NNPTNT, thông tin về rặng san hô của Sở TNMT 2007.

4. ĐIỀU KIỆN XÃ HỘI

4.1 Dân số

1) Tổng quan

4.1 Đặc điểm dân số hiện nay của thành phố Đà Nẵng như sau:

- (i) Số liệu chính thức cho thấy tốc độ tăng dân số của thành phố Đà Nẵng từ năm 2000 đến 2007 khá thấp, ở mức là 1,7%/năm. Tuy nhiên, tỷ lệ này không tính dân số nhập cư đến các khu vực đô thị. Nếu tính cả số dân nhập cư không chính thức - ước tính khoảng 20% tổng dân số - thì dân số hiện nay của thành phố lên tới 1 triệu người;
- (ii) Theo độ tuổi, có 2 nhóm tuổi chiếm tỷ lệ cao trong cơ cấu dân số của thành phố là độ tuổi từ 15 đến 24 và từ 35 đến 44 tuổi. Tỷ lệ nhóm dân số trẻ nhất, dưới 15 tuổi, chiếm khoảng 25% dân số;
- (iii) Năm 2004, quy mô hộ gia đình trung bình tại Đà Nẵng là 4,6 người/hộ; theo Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS, quy mô hộ gia đình là khoảng 3,95/người năm 2008;
- (iv) Hầu hết dân nhập cư đến Đà Nẵng là từ các tỉnh lân cận; chủ yếu là từ Huế, Quảng Nam, tiếp đến là từ Quảng Ngãi và Quảng Trị và
- (v) Một điều dễ nhận thấy là ngay cả khi tăng trưởng kinh tế ở mức thấp thì hiện tượng dịch cư từ nông thôn ra thành thị vẫn không giảm. Do đó, không chỉ là vấn đề kinh tế, dịch cư được xem là một phần của đô thị hóa.

4.2 Trên cơ sở những xu hướng của các yếu tố cấu thành dân số thành phố Đà Nẵng, có thể dự báo những vấn đề sau đây:

- (i) Dân số sẽ tăng nhanh chủ yếu là do lượng nhập cư vào thành phố. Tỷ lệ nhập cư sẽ tăng lên khoảng 2,6% trong giai đoạn đến năm 2015 và khoảng 3,8% trong giai đoạn 2015 đến 2020.
- (ii) Dịch cư đến thành phố sẽ tiếp tục tăng, dẫn đến nhu cầu nhà ở giá phù hợp với thu nhập của người dân tăng, tỷ lệ gia tăng dân số tự nhiên cũng tăng lên; và có thể dẫn tới tăng tỷ lệ thất nghiệp hoặc dư thừa lao động trong trường hợp kinh tế suy giảm;
- (iii) Quy mô hộ gia đình sẽ giảm xuống cùng với tỷ lệ dịch cư đang tăng lên và các tập quán xã hội thay đổi;
- (iv) Dự báo thành phố sẽ thiếu lao động có tay nghề vì những địa phương khác như thành phố Hồ Chí Minh có sức hấp dẫn hơn đối với lao động; và
- (v) Tỷ lệ dịch cư sẽ phụ thuộc nhiều vào tăng trưởng kinh tế tại vùng KTTĐ miền Trung và cũng liên quan đến sự phát triển của Vùng KTTĐ phía Bắc và vùng KTTĐ phía Nam.

2) Tổng quan về tăng trưởng dân số

4.3 Một điều đáng lưu ý là trong số liệu chính thức, dân số đô thị thường thấp hơn so với thực tế. Số liệu dân số chính thức không bao gồm số dân nhập cư gần đây đến các khu vực đô thị. Nhiều người dịch cư có giấy tạm trú hoặc không đăng ký tạm trú tại các khu đô thị họ sống. Việc này gây khó khăn cho công tác thống kê dân số. Người dịch cư từ nông thôn ra thành thị thường theo mùa khi có cơ hội việc làm hoặc lý do cá nhân. Chẳng hạn tại thành phố Hồ Chí Minh thống kê gần đây cho thấy lượng người tạm trú (KT4) chiếm khoảng 15% dân số đô thị. Dân nhập cư không đăng ký có thể còn chiếm tỷ lệ cao

hơn. Trao đổi với cán bộ hành chính tại Đà Nẵng được biết tình trạng này cũng xảy ra tương tự tại Đà Nẵng, người dịch cư không thống kê (cả người có giấy tạm trú và không đăng ký tạm trú) ước tính bổ sung khoảng 20% vào dân số chính thức. Ngoài ra cũng cần chú ý rằng, một số người dân Đà Nẵng có hộ khẩu thành phố chuyển đến nơi khác (chẳng hạn như vào khu vực Đông Nam bộ) mà không đăng ký và vì vậy cũng không đưa vào trong thống kê chính thức. Tuy vậy, ước tính dân số chính thức cũng đưa ra một dự báo dân số tối thiểu của Đà Nẵng.

4.4 Bảng 4.1.1 và Hình 4.1.1 tổng hợp xu hướng gần đây về các chỉ số và dự báo dân số chính như đề cập trong Quy hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Đà Nẵng đến năm 2020. Số liệu chính thức cho thấy tỷ lệ tăng dân số và tỷ lệ dịch cư thời kỳ 2000-2007 ở mức vừa phải. Kế hoạch Phát triển kinh tế-xã hội gần đây không đưa ra mức dự báo thấp mà dự báo tốc độ tăng dân số trên 3,62% giai đoạn 2007- 2015 và 4,78% giai đoạn 2015 - 2020. Theo dự báo này thì đến năm 2020 dân số Đà Nẵng sẽ đạt 1,4 triệu người. Nếu tính cả 20% dân nhập cư không thống kê, dân số hiện tại có thể đạt 1 triệu người và đến năm 2020 đạt khoảng 1,6 triệu người. Số liệu dự báo cũng cho thấy: (i) dân số Đà Nẵng sẽ tăng trưởng cao, và (ii) chủ yếu là tăng cơ học.

Bảng 4.1.1 Các chỉ số và dự báo dân số chính

Dân số	2007	2015	2020
Quy hoạch phát triển KT-XH	806.700	1.078.000	1.369.000
Bao gồm 20% số liệu không thống kê ¹	968.040	1.293.600	1.642.800
Tăng dân số		2007—2015	2015—2020
Tỷ lệ tăng dân số		3,69	4,90
Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên ²		1,02	1,00
Tỷ lệ nhập cư ³		2,67	3,90
Nhập cư bình quân hàng năm ⁴		23.666	45.395

Nguồn: Tổng cục Thống kê và Quy hoạch phát triển kinh tế-xã hội đến năm 2020.

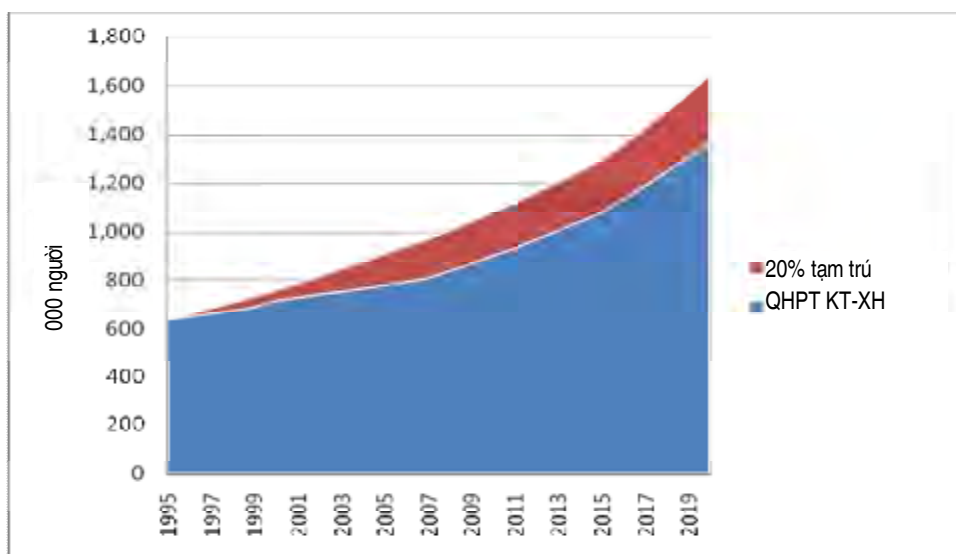
¹ Tính bằng cách thêm 20% vào số liệu dân số 2007, tỷ lệ tăng dân số năm 2015 và 2020 bằng với số liệu trong QHPT KT-XH.

² Tỷ lệ sinh trừ tỷ lệ tử thô trong số liệu của Tổng Cục Thống kê.

³ Tính bằng cách lấy tỷ lệ tăng dân số trừ tỷ lệ tăng dân số tự nhiên, tức là tăng dân số không tính dân số được sinh ra

⁴ Nhập cư bình quân hàng năm là số dân nhập cư trung bình mỗi năm.

Hình 4.1.1 Tăng trưởng dân số tại thành phố Đà Nẵng thời kỳ 1995-2020



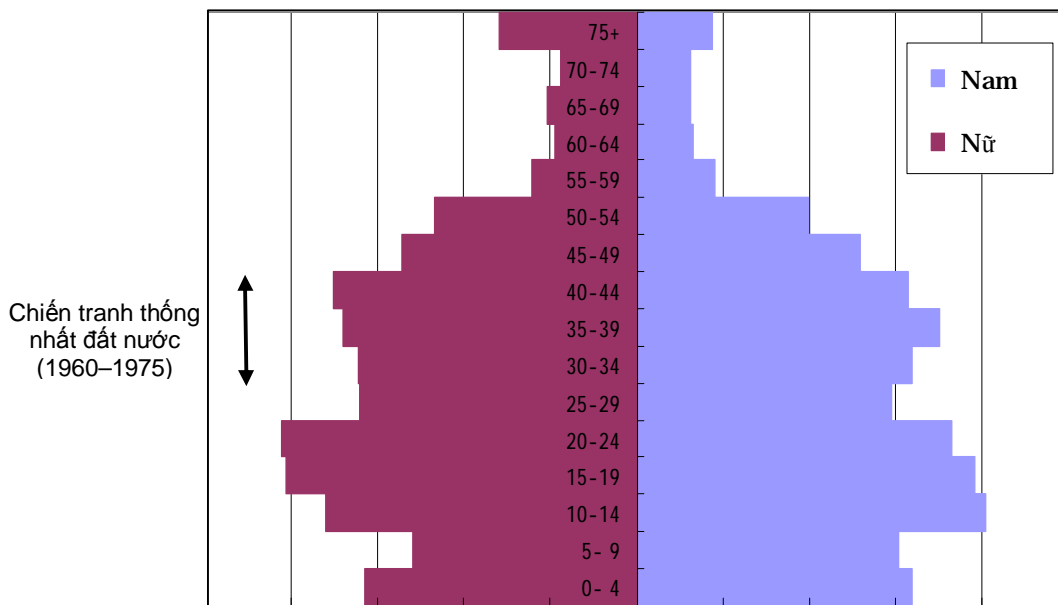
Nguồn: Tổng cục Thống kê, Quy hoạch phát triển KT-XH đến năm 2020

4.5 Tỷ lệ tăng dân số bao gồm tỷ lệ tăng dân số tự nhiên và tỷ lệ nhập cư. Tỷ lệ tăng dân số tự nhiên dự báo sẽ giảm từ mức hiện nay khoảng 1,2% xuống khoảng 1,0% vào năm 2010, tỷ lệ nhập cư có thể tăng nhanh. Hiện tại, tỷ lệ nhập cư ước tính khoảng 0,51% (dân nhập cư trung bình khoảng 4.000) trong giai đoạn 2000 - 2007. Tỷ lệ này được xem là quá thấp do không tính những người dịch cư không kê khai. Tuy nhiên, theo ước tính trong Quy hoạch Phát triển Kinh tế-Xã hội cho thấy tỷ lệ nhập cư vào khoảng 2,6% đến năm 2015, tăng lên 3,8% vào các năm từ 2015 đến 2020. Tỷ lệ dịch cư này vượt số liệu dự báo chính thức trước đây và chắc chắn cao hơn so với quốc tế. Dường như số liệu dân số dịch cư không kê khai cũng được đưa vào dự báo dân số dù không đề cập rõ trong Quy hoạch.

3) Phân bố dân cư theo độ tuổi

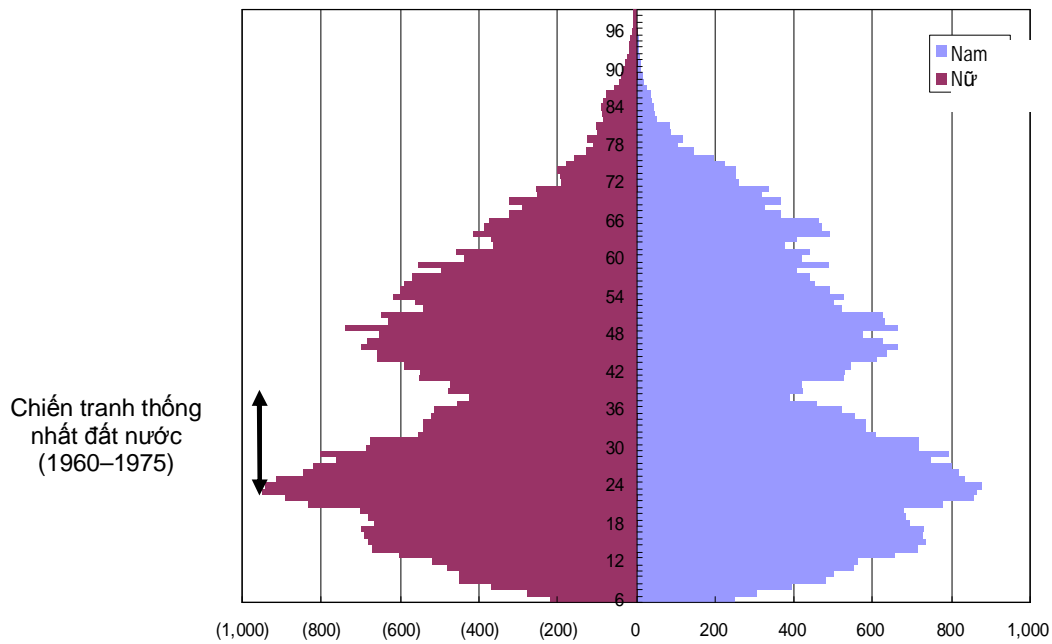
4.6 Các Hình 4.1.2 - 4.1.4 tổng hợp phân bố dân số của TP Đà Nẵng, Hà Nội và TPHCM. Số liệu cho thấy có 2 nhóm tuổi chiếm tỷ lệ cao nhất trong cơ cấu dân số của Đà Nẵng và Hà Nội. Dân số trong độ tuổi từ 15 đến 24 và từ 35 đến 44 tuổi chiếm tỷ lệ cao tại Đà Nẵng. Dân số trong độ tuổi từ 15 đến 24 và từ 40 đến 49 tuổi chiếm tỷ lệ cao nhất tại Hà Nội. Dân số trong độ tuổi từ 20 đến 34 chiếm tỷ lệ cao nhất tại TPHCM. Mũi tên theo chiều dọc thể hiện giai đoạn chiến tranh Việt nam, từ 1960 đến 1975, cả 3 thành phố đều có giai đoạn bùng nổ dân số sau chiến tranh. Ở thành phố Đà Nẵng, tỷ lệ nhóm dân số trẻ nhất, dưới 15 tuổi, chiếm khoảng 25% dân số, cao hơn Hà Nội và TPHCM. Điều này cho thấy tỷ lệ sinh của Đà Nẵng cao hơn 2 thành phố chính của Việt Nam.

Hình 4.1.2 Phân bố dân số theo độ tuổi tại TP Đà Nẵng năm 2008



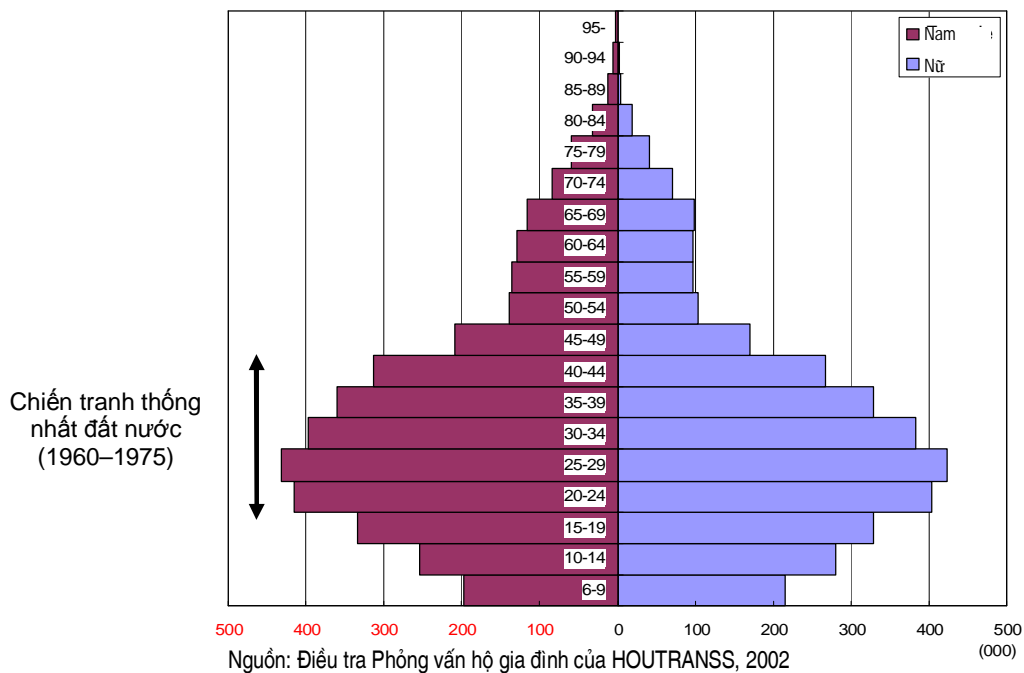
Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình do DaCRISS thực hiện năm 2008.

Hình 4.1.3 Phân bố dân số theo độ tuổi tại TP Hà Nội năm 1999



Nguồn: Tổng Điều tra Dân số, 1999

Hình 4.1.4 Phân bố dân số theo độ tuổi tại TPHCM năm 2002



Nguồn: Điều tra Phòng vấn hộ gia đình của HOUTRANSS, 2002

Bảng 4.1.2 Phân bố dân cư Thành phố Đà Nẵng theo độ tuổi và theo quận năm 2008

Nhóm tuổi	Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng cộng
0 - 4	13.693	12.491	9.829	5.783	6.061	5.641	9.909	63.407
5 - 9	11.778	11.807	8.554	3.923	5.577	4.958	9.584	56.181
10 - 14	13.590	15.750	11.299	5.750	6.489	9.118	14.565	76.561
15 - 19	17.207	15.151	12.126	6.799	6.689	9.259	12.578	79.809
20 - 24	17.614	16.443	13.684	5.581	5.872	9.091	9.445	77.730
25 - 29	15.938	12.502	9.057	4.125	5.707	8.040	6.269	61.638
30 - 34	14.480	13.820	10.486	5.603	5.804	5.993	8.047	64.233
35 - 39	16.422	14.670	10.783	4.400	5.693	6.921	10.164	69.053
40 - 44	14.370	13.299	10.348	4.720	5.842	7.896	10.093	66.568
45 - 49	14.336	11.661	7.266	3.619	4.490	5.611	6.105	53.088
50 - 54	12.269	8.761	6.077	2.961	2.686	4.833	5.649	43.236
55 - 59	7.369	4.378	2.905	1.109	1.550	2.020	1.929	21.260
60 - 64	5.159	3.606	2.967	795	1.049	1.375	1.160	16.111
65 - 69	5.396	3.642	2.401	520	1.341	1.291	2.035	16.626
70 - 74	5.164	3.735	1.610	417	1.537	1.201	1.505	15.169
75 +	8.862	5.880	2.909	598	1.754	1.514	3.295	24.812
Tổng cộng	193.647	167.596	122.301	56.703	68.141	84.762	112.332	805.482

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình do DaCRISS thực hiện năm 2008.

Bảng 4.1.3 Phân bố dân cư thành phố Đà Nẵng theo độ tuổi và theo quận, năm 2008

Nhóm tuổi	Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng cộng
0 - 4	7,1	7,5	8,0	10,2	8,9	6,7	8,8	7,9
5 - 9	6,1	7,0	7,0	6,9	8,2	5,8	8,5	7,0
10 - 14	7,0	9,4	9,2	10,1	9,5	10,8	13,0	9,5
15 - 19	8,9	9,0	9,9	12,0	9,8	10,9	11,2	9,9
20 - 24	9,1	9,8	11,2	9,8	8,6	10,7	8,4	9,7
25 - 29	8,2	7,5	7,4	7,3	8,4	9,5	5,6	7,7
30 - 34	7,5	8,2	8,6	9,9	8,5	7,1	7,2	8,0
35 - 39	8,5	8,8	8,8	7,8	8,4	8,2	9,0	8,6
40 - 44	7,4	7,9	8,5	8,3	8,6	9,3	9,0	8,3
45 - 49	7,4	7,0	5,9	6,4	6,6	6,6	5,4	6,6
50 - 54	6,3	5,2	5,0	5,2	3,9	5,7	5,0	5,4
55 - 59	3,8	2,6	2,4	2,0	2,3	2,4	1,7	2,6
60 - 64	2,7	2,2	2,4	1,4	1,5	1,6	1,0	2,0
65 - 69	2,8	2,2	2,0	0,9	2,0	1,5	1,8	2,1
70 - 74	2,7	2,2	1,3	0,7	2,3	1,4	1,3	1,9
75 +	4,6	3,5	2,4	1,1	2,6	1,8	2,9	3,1
Tổng cộng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình do DaCRISS thực hiện năm 2008.

4) Số lượng và quy mô hộ gia đình

4.7 Khảo sát mức sống hộ gia đình Việt Nam năm 2004 cho thấy quy mô hộ gia đình trung bình tại Đà Nẵng là 4,6 người/hộ. Tuy nhiên, điều tra phỏng vấn hộ gia đình của dự án DaCRISS đưa ra số liệu thấp hơn, khoảng 3,95 người/hộ. Kết quả điều tra cho thấy năm 2008 Đà Nẵng có khoảng 204.000 hộ gia đình. Sự chênh lệch này có thể do điều tra phỏng vấn hộ gia đình tính cả số người dịch cư vào và dịch cư khỏi Đà Nẵng, việc này làm giảm quy

mô trung bình của hộ gia đình. Về cơ cấu hộ gia đình theo số liệu điều tra phỏng vấn hộ gia đình thì chỉ có 30% số hộ có 5 thành viên trở lên, 34% có 4 thành viên, 20% có 3 thành viên, 12% có 2 thành viên và chỉ 4% có 1 thành viên. Trong tương lai, quy mô hộ gia đình có thể tiếp tục giảm do số lượng dịch cư tăng và sự thay đổi về tập quán xã hội.

Bảng 4.1.4 Phân bố hộ gia đình của Đà Nẵng theo quy mô và theo quận năm 2008

Quy mô hộ gia đình (số người)	Hải Châu	Thanh Khê	Son Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng cộng		
								%	SL	
1	3,0	4,5	1,3	1,2	3,7	4,1	5,7	3,5	7.123	
2	14,5	10,2	9,2	8,2	14,2	10,1	14,3	11,9	24.265	
3	21,5	19,6	21,1	20,2	20,6	22,5	17,2	20,4	41.573	
4	32,0	34,2	35,5	38,0	35,0	36,7	32,7	34,2	69.832	
5	16,7	18,5	19,6	23,2	17,1	15,6	18,9	18,1	37.026	
6	7,4	7,0	8,7	6,7	7,1	7,1	7,5	7,4	15.127	
7	2,2	3,3	3,3	2,0	1,7	1,6	3,0	2,6	5.263	
8 >=	2,7	2,8	1,3	0,6	0,7	2,3	0,7	1,9	3.826	
Tổng cộng	(%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	204.035
	SL	50.842	41.707	29.642	13.693	17.659	21.711	28.781	204.035	

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình do DaCRISS thực hiện năm 2008.

5) Dịch cư/Gia tăng dân số cơ học

4.8 Biến động dân số là vấn đề trung tâm quyết định tốc độ phát triển của thành phố. Dự báo hiện tại trong kế hoạch phát triển kinh tế xã hội cho thấy dân số tăng nhanh là do người dịch cư vào thành phố. Dự báo dân số không chính thức cũng cho thấy thành phố có nhiều dân nhập cư không đăng ký và số liệu dân số chính thức thường ước tính dân số nhập cư thấp hơn thực tế.

4.9 Kết quả Điều tra Phường/Xã và Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình cho thấy hầu hết người nhập cư đến Đà Nẵng là từ các tỉnh lân cận, chủ yếu là từ Huế, Quảng Nam; và một phần đến từ Quảng Ngãi và Quảng Trị, một số ít từ Bình Định. Ngoài ra có dân từ các tỉnh Tây Nguyên và duyên hải Bắc Trung bộ nhập cư vào Đà Nẵng.

4.10 Dịch cư là vấn đề kinh tế xã hội phức tạp. Qua tìm hiểu được biết một số nguyên nhân chính dẫn đến dịch cư từ nông thôn ra thành thị ở Việt Nam¹. Kinh tế là yếu tố chủ yếu đầu tiên dẫn đến dịch cư, đặc biệt là do khu vực nông thôn thường nghèo và ít việc làm. Thứ hai, trong những năm gần đây, việc thay đổi chỗ ở trở nên phổ biến và dễ dàng hơn nhờ điều kiện giao thông được cải thiện và vấn đề dịch cư không bị kiểm soát chặt. Thứ ba, quan hệ giữa những người thân và cộng đồng cũng là vấn đề quan trọng ảnh hưởng đến dịch cư. Người dịch cư thường phải hòa nhập với cộng đồng những người dịch cư. Mối quan hệ này rất quan trọng, họ giúp tìm việc và chỗ ở cho những người dịch cư mới. Việc xây dựng cộng đồng những người dịch cư ở thành phố tạo điều kiện thuận lợi cho việc dịch cư kế tiếp.

4.11 Trao đổi với cán bộ chuyên trách cho thấy một số đặc điểm chính của người dịch cư: (i) là những người tương đối trẻ; (ii) thường là những người độc thân hoặc sống trong gia đình nhỏ; (iii) rất đông người dịch cư ra thành phố tạm thời khi có sẵn công việc ở thành thị và khi điều kiện công việc ở quê cho phép. Chẳng hạn, nhiều người dịch cư tạm

¹Tổng Cục Thống kê và UNFPA - khảo sát vấn đề dịch cư năm 2004

thời sẽ quay về nông thôn để thu hoạch và trồng trọt mùa vụ khi công việc yêu cầu; và (iv) hầu hết người dịch cư có người thân, bạn bè ở thành thị nơi họ chọn đến.

4.12 Ngoài những yếu tố quyết định chính ấy, còn có yếu tố như phát triển kinh tế và quan niệm thành thị có cơ hội việc làm tốt hơn. Điều này cho thấy có mối quan hệ giữa phát triển kinh tế, nhu cầu lao động ở thành thị và dịch cư. Tuy nhiên, mối quan hệ này không chặt chẽ lắm vì mặc dù nhu cầu lao động tăng lên là quan trọng, nhưng đó không phải là yếu tố quyết định đến tỷ lệ dịch cư. Ngay cả khi tăng trưởng kinh tế thấp thì dịch cư từ nông thôn ra thành thị vẫn không giảm. Điều này là vì một số lý do sau:

- (i) Nông thôn có thể bị tác động bất lợi trong trường hợp kinh tế suy giảm, và
- (ii) Nhu cầu lao động thực tế ở thành thị có như thế nào đi nữa và nếu những người sắp dịch cư quan niệm thành thị là nơi có việc làm tốt hơn nông thôn, thì việc dịch cư vẫn có thể tiếp tục diễn ra. Do đó, có bằng chứng cho thấy dịch cư từ nông thôn ra thành thị và đô thị hóa nói chung là vấn đề tất yếu chứ không phải là việc thay đổi chính sách. Dịch cư trở thành một lựa chọn tốt hơn cho vấn đề kinh tế nhưng có lẽ phần nhiều là vì những lý do xã hội (sự hỗ trợ của cộng đồng tại đô thị họ đến, giao thông cải thiện, và sự nới lỏng trong kiểm soát dân số, dân số động và dân số tĩnh²). Vì vậy, dịch cư có thể tăng lên. Vấn đề dịch cư gia tăng phụ thuộc vào tăng trưởng kinh tế và nhu cầu lao động tại thành phố và là xu hướng tất yếu.

4.13 Các vấn đề mà thành phố cần xem xét bao gồm: (i) nhu cầu nhà ở giá rẻ có thể sẽ tăng, đặc biệt là nhà nhỏ phù hợp với người độc thân hoặc gia đình nhỏ; (ii) số người nhập cư trẻ có thể dẫn đến tăng tỷ lệ tăng dân số tự nhiên và (iii) khả năng nhiều người dịch cư không có việc làm hoặc không đủ việc làm sẽ cao hơn trong trường hợp kinh tế suy giảm.

4.14 Điều tra phỏng vấn cho thấy tình trạng người dân chuyển vào sinh sống tại vùng Đông Nam bộ và một số ít ra vùng đồng bằng sông Hồng cũng là vấn đề đáng lưu tâm. Mặc dù có một bộ phận chuyển từ nơi khác đến Đà Nẵng nhưng cũng có rất nhiều người từ thành phố chuyển đến nơi khác. Không giống như những người dịch cư tay nghề thấp từ nông thôn ra thành thị để tìm việc, người dịch cư từ thành phố này đến thành phố khác để tận dụng tối đa cơ hội tăng thu nhập. Qua trao đổi với cán bộ của một trường đại học được biết rất nhiều người tốt nghiệp đại học đi khỏi thành phố để tìm việc làm tốt hơn, chủ yếu là vào vùng Đông Nam bộ. Các chủ sử dụng lao động phỏng vấn lao động tại chỗ cho biết thành phố thiếu lao động có tay nghề. Điều này có nghĩa họ phải thuê lao động tay nghề từ các vùng kinh tế phía Bắc hoặc phía Nam và trả lương ngang với những người ở Đà Nẵng. Ngoài ra, đối với những lao động có tay nghề sắp dịch cư ở địa phương khác trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung thì thành phố Hồ Chí Minh là điểm đến hấp dẫn hơn Đà Nẵng mặc dù Đà Nẵng gần hơn.

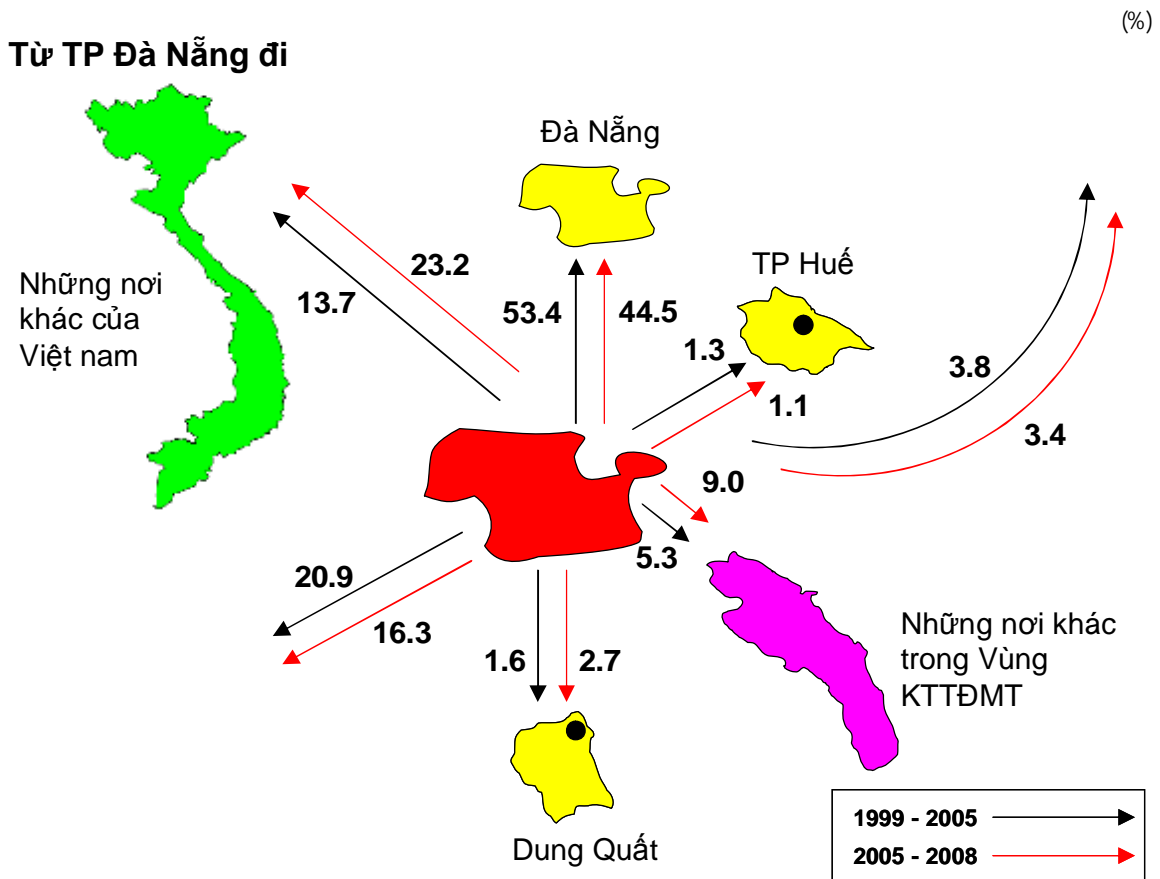
4.15 Nghiên cứu sự phát triển đô thị ở các địa phương khác tại Việt Nam trong hơn 3 thập kỷ qua cho thấy tỷ lệ nhập cư khoảng 2,5% là khả quan, tỷ lệ 3,8% từ năm 2015 dường như là cao. Cần lưu ý rằng, Đà Nẵng không phải là trung tâm đô thị chính như

² Dân số động bao gồm những người hiện tại đang có mặt tại khu vực đó vào ngày thống kê, không tính đến việc họ có là dân cư thường trú hay không và/ hoặc hợp pháp hay không. Dân số tĩnh gồm tất cả dân cư thường trú, không tính đến việc họ có mặt vào lúc thống kê hay không và/ hoặc có hợp pháp hay không (nguồn: <http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/vitstats/serANotes.pdf>).

thành phố Hồ Chí Minh hay Hà Nội; vì vậy, khó có thể kỳ vọng tỷ lệ phát triển ngang với các trung tâm đô thị lớn này. Vấn đề đặt ra ở đây là với điều kiện kinh tế nào đi nữa thì tỷ lệ dịch cư vẫn luôn ở mức tương đối cao và phụ thuộc nhiều vào tăng trưởng kinh tế tại vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, đồng thời cũng liên quan đến sự phát triển của vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ và phía Nam.

4.16 Hình 4.1.5 thể hiện tình hình dịch cư từ Đà Nẵng đến các khu vực khác trong cả nước. Hình này cho thấy trong những năm gần đây số người di chuyển trong vùng thành phố Đà Nẵng đã giảm từ hơn một nửa tổng dân số nhập cư thời kỳ 1999-2005. Trong giai đoạn này, nhiều người dịch cư đến các tỉnh trong Vùng KTTĐ phía Nam, chủ yếu là đến TPHCM để làm việc, học tập và để có cuộc sống tốt hơn. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, người dân dịch cư đến nhiều nơi hơn, có nhiều người dịch cư đến những nơi khác trong nước hơn. Số người dịch cư đã tăng rất mạnh trong những năm vừa qua.

Hình 4.1.5 Sự dịch cư của người dân từ thành phố Đà Nẵng đến các vùng khác năm 2008



Nguồn: Điều tra phường/xã của DaCRISS, năm 2008.

4.2 Tình hình xã hội của TP Đà Nẵng

1) Tổng quan

4.17 Đặc điểm xã hội của thành phố Đà Nẵng có thể được tóm tắt như sau:

- (i) Tăng trưởng GDP đầu người tại Đà Nẵng vượt xa con số bình quân của Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung và cả nước;
- (ii) Phân bố thu nhập có sự chênh lệch giữa khu đô thị và khu vực ngoại ô: tỷ lệ hộ gia đình có thu nhập thấp (dưới 3,5 triệu đồng) cao ở khu vực ngoại ô (Hoà Vang, Liên Chiểu, Cẩm Lệ và Ngũ Hành Sơn) trong khi mức thu nhập tại khu vực trung tâm (Hải Châu và Thanh Khê) cao hơn nhiều. Quận Sơn Trà có thu nhập trung bình trong số các quận.
- (iii) Khoảng 50% lao động làm việc trong ngành nông-lâm nghiệp thuộc nhóm thu nhập thấp nhất, trong khi 66-81% tổng số lao động trong các lĩnh vực tài chính và ngân hàng, nghiên cứu khoa học và kỹ thuật, kinh doanh bất động sản, y tế và xã hội có thu nhập cao hơn;
- (iv) Các khu vực nông thôn và vùng ngoại ô có mức sở hữu hàng hoá bền vững thấp hơn, khu nội thị có mức sở hữu cao hơn, đặc biệt số lượng máy điều hòa, máy giặt, tủ lạnh và máy vi tính – đây là các chỉ số về mức thu nhập.
- (v) Khoảng 52–69% dân số ở 7 trong số 8 quận của thành phố có các hộ gia đình sở hữu từ hai xe máy trở lên. Chỉ có huyện Hoà Vang có tỷ lệ này thấp hơn, 38%; tuy vậy, tỷ lệ các hộ gia đình có xe máy vẫn chiếm 83%; và
- (vi) Nếu áp dụng chuẩn nghèo của Sở LĐ-TB-XH, thành phố có 5,7% hộ nghèo theo Kết quả khảo sát hộ gia đình của DaCRISS.

2) Việc làm

4.18 TP Đà Nẵng có dân số trẻ và số người trong độ tuổi lao động cao. Hiện tại 45% dân số làm việc trong ngành công nghiệp. Bảng 4.2.1 cho thấy tỷ lệ lao động có chuyên môn/kỹ thuật tập trung chủ yếu ở các quận trung tâm như Hải Châu và Thanh Khê. Tỷ lệ lớn công nhân lành nghề sống ở quận Liên Chiểu, quận có khu công nghiệp Hoà Khánh. Lao động làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp tập trung chủ yếu ở huyện Hoà Vang.

Bảng 4.2.1 Phân bố dân cư của thành phố Đà Nẵng theo ngành nghề và quận năm 2008

Ngành nghề	Hải Châu	Thanh Khê	Son Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng cộng		
								%	SL	
Quản lý	0,8	0,6	0,4	0,3	0,8	0,4	0,1	0,5	3.765	
Chuyên môn/ kỹ thuật	15,0	11,9	6,9	13,2	10,4	7,4	6,5	10,6	77.029	
Nông dân/ ngư dân	0,1	1,0	2,6	4,5	7,5	2,0	18,6	4,3	31.243	
Bộ đội/ cảnh sát	0,9	0,9	2,5	1,2	1,0	0,5	0,6	1,1	7.928	
Lao động có tay nghề	12,7	13,0	13,8	14,7	15,7	19,2	11,1	13,8	99.883	
Lao động không có tay nghề	5,5	7,0	9,9	7,6	9,1	5,8	8,5	7,4	53.574	
Buôn bán nhỏ	11,0	13,0	11,5	6,7	8,7	13,9	8,5	11,0	79.428	
Có công ty riêng	2,9	3,1	2,8	4,7	2,1	4,2	1,3	2,9	21.043	
Sinh viên (sau cấp III)	6,6	6,8	5,9	6,4	4,2	5,9	3,4	5,8	42.222	
Học sinh	18,8	21,7	22,6	25,8	24,5	24,1	29,6	23,0	166.582	
Nội trợ	6,5	6,5	5,6	4,8	2,9	3,7	1,7	5,0	36.123	
Không có việc làm	4,0	3,2	3,5	1,9	4,3	6,0	4,0	3,9	27.918	
Nghỉ hưu	8,6	4,3	4,5	4,4	2,8	3,7	1,0	4,7	34.326	
Chưa đến tuổi lao động	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,1	0,5	0,2	1.773	
Khác	6,4	6,6	7,1	3,6	6,0	2,9	4,7	5,7	41.407	
Tổng cộng	(%)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100	724.244
	SL	175.710	150.974	110.202	49.586	60.530	77.675	99.567	724.244	

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008

Bảng 4.2.2 Phân bố hộ gia đình tại Tp. Đà Nẵng theo mức thu nhập và quy mô hộ gia đình, 2008

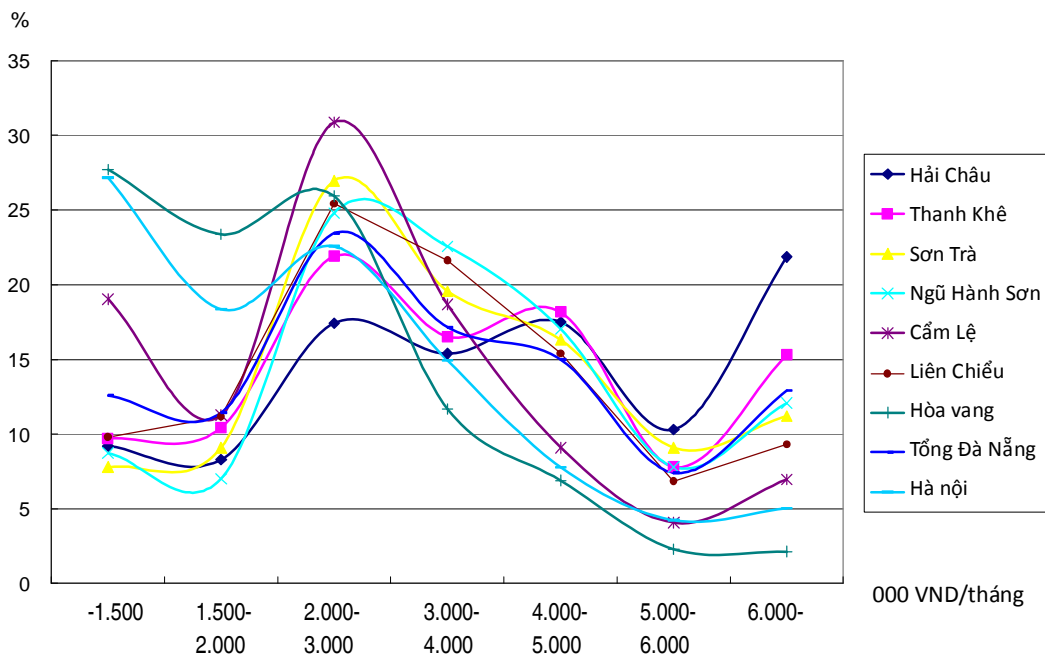
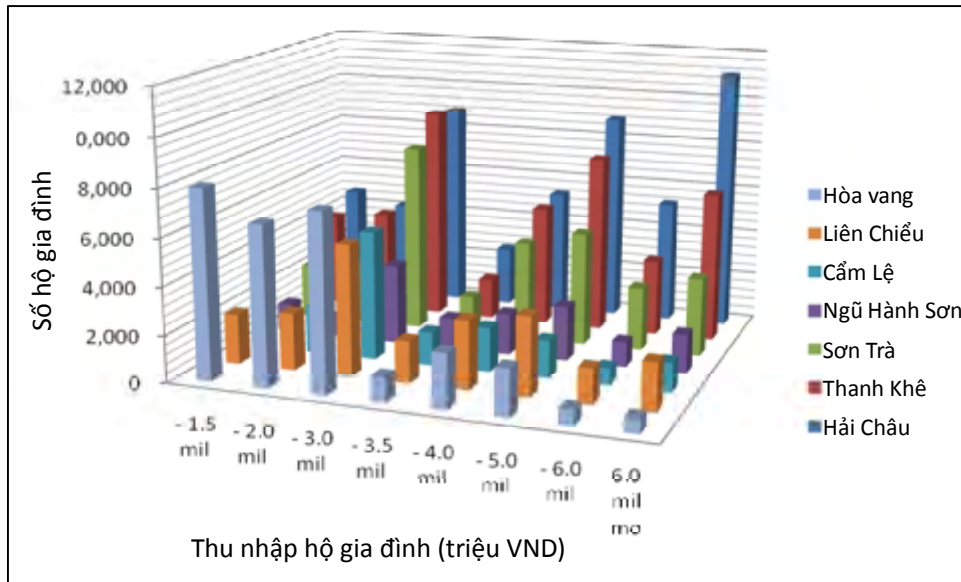
	Triệu VND/tháng	Hải Châu	Thanh Khê	Son Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng cộng
Phân bố các hộ gia đình theo mức thu nhập (%)	- 1,5 triệu	9	10	8	9	19	10	28	13
	- 2,0 triệu	8	10	9	7	11	11	23	11
	- 3,0 triệu	17	22	27	25	31	25	26	23
	- 3,5 triệu	5	4	5	10	8	8	4	6
	- 4,0 triệu	10	12	14	13	11	13	8	12
	- 5,0 triệu	18	18	16	17	9	15	7	15
	- 6,0 triệu	10	8	9	8	4	7	2	7
	6,0 triệu <	22	15	11	12	7	9	2	13
Không xác định	0	0	0	0	0	0	0	0	
Thu nhập bình quân của hộ gia đình theo quy mô (triệu đồng /tháng)	1	2,151	2,761	1,255	1,847	0,978	2,406	0,754	1,850
	2	3,370	2,966	3,105	2,723	2,035	3,097	1,639	2,783
	3	4,771	4,108	3,797	4,180	3,061	3,582	2,262	3,868
	4	5,092	4,440	4,350	4,233	3,265	4,058	2,723	4,183
	5	5,628	4,811	4,587	4,166	3,841	4,054	3,225	4,527
	6 ≤	6,574	6,631	4,915	5,061	5,189	4,924	3,408	5,559
Tổng		100	100	100	100	100	100	100	100
Thu nhập bình quân (1000 đồng/tháng)		4.957	4.508	4.199	4.134	3.247	3.886	2.549	4.098

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008

4.19 Kết quả khảo sát hộ gia đình về mức thu nhập cho thấy mức chênh lệch đáng kể của các hộ có thu nhập trung bình. Chênh lệch thu nhập ngày càng tăng trong nhóm có thu nhập trung bình và các nhóm khác nhưng cũng có thể là do chủ ý của người được phỏng vấn. Các hộ gia đình cận nghèo thường trả lời mức thu nhập thấp để vẫn thuộc diện gia đình nghèo và được trợ cấp.

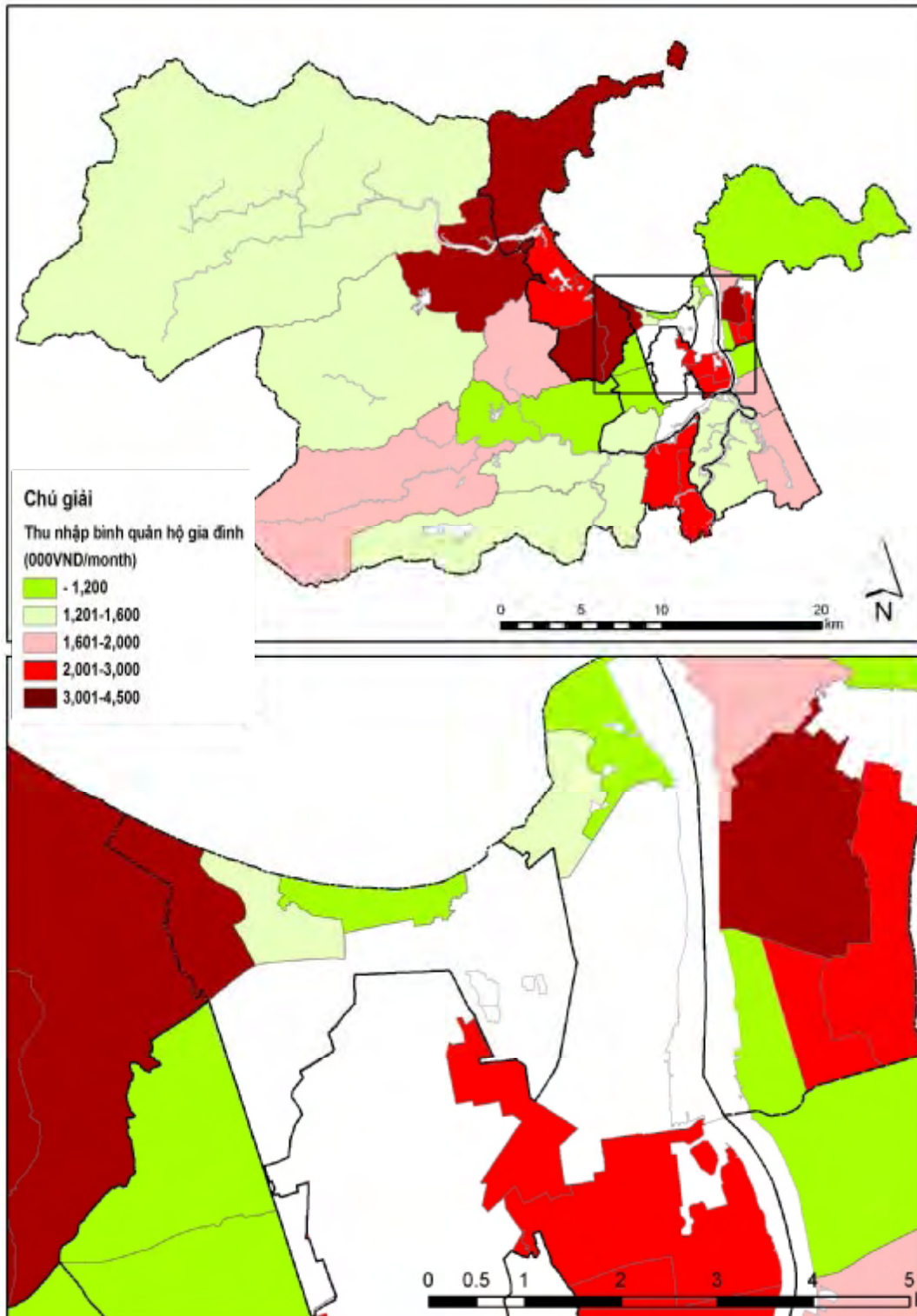
4.20 Ở hầu hết các quận, thu nhập cao trên mức 2-3 triệu đồng/tháng. Hơn 20% dân số của quận Hải Châu có thu nhập trên 6 triệu/tháng do người giàu tập trung chủ yếu ở khu vực này. Trong khi thu nhập bình quân của thành phố là 3,9 triệu đồng/tháng, thu nhập bình quân của người dân tại các quận Hải Châu, Thanh Khê, Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn, Cẩm Lệ, Liên Chiểu và Hòa Vang tương ứng là 4,9; 4,5; 4,0; 4,1; 3,1; 3,8 và 2,5 triệu đồng/tháng.

Hình 4.2.1 Thu nhập hộ gia đình của thành phố Đà Nẵng theo quận năm 2008



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008 và Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của HAIDEP năm 2005.

Hình 4.2.2 Thu nhập bình quân của hộ gia đình TP Đà Nẵng theo quận năm 2008



Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

4.21 Bảng 4.2.3 cho thấy sự phân bố việc làm theo mức thu nhập trong 5 nhóm, từ thấp nhất đến cao nhất, dựa trên kết quả khảo sát phỏng vấn hộ gia đình. Trong ngành nông - lâm nghiệp, nhóm thấp nhất chiếm 50% tổng lực lượng lao động. Mặt khác, nhóm thu nhập “cao” và “cao nhất” chiếm 66-81% tổng số lao động trong ngành tài chính và ngân hàng, các hoạt động khoa học-kỹ thuật, ngành bất động sản, và ngành y tế-xã hội.

Bảng 4.2.3 Thu nhập hộ gia đình của thành phố Đà Nẵng theo ngành năm 2008

Ngành	Tỷ lệ (%)					Trung bình 1000 đồng /tháng
	1: Thấp nhất	2: Thấp	3: Trung Bình	4: Cao	5: Cao nhất	
Nông lâm nghiệp	50	25	14	8	3	2.571
Ngư nghiệp	19	32	15	15	19	4.669
Khai khoáng	5	16	20	31	28	4.974
Sản xuất	14	28	22	18	18	4.298
Điện, gas, cấp nước	8	19	19	23	32	5.389
Xây dựng	16	26	22	16	19	4.366
Buôn bán sỉ và lẻ	18	25	20	18	19	4.341
Nhà hàng khách sạn	9	20	22	19	30	5.370
Vận tải kho bãi và thông tin liên lạc	9	21	17	21	32	5.484
Tài chính và ngân hàng	3	7	8	20	61	7.619
Khoa học – công nghệ	5	8	22	20	46	5.994
Bất động sản, cho thuê	6	11	13	29	41	6.852
Hành chính công	6	15	24	26	30	5.078
Giáo dục	7	11	17	27	39	5.500
Y tế và xã hội	3	10	19	27	40	6.144
Giải trí, văn hóa và thể thao	4	25	16	19	36	5.658
Tổ chức đoàn	20	21	19	12	27	4.322
Hoạt động cộng đồng, dịch vụ xã hội, và cá nhân	12	15	25	19	30	5.231
Các ngành công nghiệp khác	16	23	20	18	24	4.582
Dịch vụ	11	28	21	19	21	4.802
Không áp dụng	17	22	21	21	19	5.009
Tổng cộng	16	23	19	19	23	4.656

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

3) Sở hữu hàng hoá

4.22 Kết quả khảo sát phỏng vấn hộ gia đình về việc sở hữu hàng hoá bền vững (xem Bảng 4.2.4) cho thấy tình hình tương tự, các khu vực nông thôn và vùng ven có mức sở hữu hàng hoá bền vững thấp hơn, và khu đô thị có mức sở hữu cao hơn, đặc biệt tỷ lệ sở hữu máy điều hòa, máy giặt, tủ lạnh và máy vi tính là các chỉ số phản ánh rõ nét về mức thu nhập.

Bảng 4.2.4 Sở hữu hàng hoá và xe cộ của hộ gia đình tại Đà Nẵng theo quận năm 2008

Loại		Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	NHS	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng cộng
Hàng hoá (%)	Máy điều hòa	23	15	9	4	4	6	1	11
	Máy giặt	61	47	39	31	20	30	10	39
	Tủ lạnh	88	80	76	72	58	67	38	72
	TV	98	98	98	98	97	97	91	97
	Radio	13	7	30	8	22	7	5	13
	Máy vi tính	53	39	37	31	30	29	11	36
	Điện thoại ĐĐ	83	78	81	81	69	77	52	75
Xe cộ (%)	Không có	3	3	2	0	4	4	8	4
	Xe đạp	3	4	5	4	8	5	8	5
	1 xe máy	24	29	34	27	31	37	45	32
	Nhiều xe máy	67	61	59	69	56	52	38	58
	Ô tô/ xe tải	3	2	1	1	1	2	0	1
	Khác	0	0	0	0	0	1	0	0
	Tổng cộng	100	100	100	100	100	100	100	100

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

4) An toàn và an ninh

4.23 Bảng 4.2.5 cho thấy kết quả điều tra phỏng vấn hộ gia đình về an toàn và an ninh trong thành phố Đà Nẵng. Hơn 60% dân cư cảm thấy điều kiện an ninh hiện tại là “tốt” hoặc “rất tốt”. Một số đông người dân cảm thấy tình hình an ninh không đảm bảo vào ban đêm, đặc biệt là tại quận Liên Chiểu. Điều đáng chú ý là hầu hết người dân cho rằng thấy tình hình chung, cả vào ban ngày lẫn ban đêm, đã cải thiện đáng kể trong 5 năm qua. Tỷ lệ khu vực có công an của toàn thành phố là 76%, và con số này ở các quận Hải Châu, Thanh Khê, Sơn Trà, Ngũ Hành Sơn, Cẩm Lệ, Liên Chiểu và Hòa Vang tương ứng là 100, 99, 85, 85, 71, 35, và 17%.

Bảng 4.2.5 Điều kiện an toàn và an ninh trong TP Đà Nẵng theo quận năm 2008

Đơn vị: (%)

Mục		Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	N.Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng	
Tình hình an ninh hiện tại	Trong thành phố nói chung (%)	Kém	3,2	6,1	2,1	1,7	3,8	4,2	3,4	3,7
		Bình thường	29,9	27,3	40,4	46,8	34,4	53,1	35,2	35,6
		Tốt	62,0	60,3	50,5	40,4	58,9	42,1	46,1	53,9
		Rất tốt	4,9	6,2	7,0	11,0	2,9	0,6	15,4	6,7
		Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	Tại nơi bạn sống vào ban ngày (%)	Kém	3,2	5,1	6,1	4,7	5,0	3,6	3,9	4,4
		Bình thường	33,9	22,4	29,3	40,4	19,9	33,9	26,9	29,1
		Tốt	59,1	67,3	58,2	43,9	63,6	57,1	61,1	60,1
		Rất tốt	3,8	5,2	6,4	11,0	11,5	5,3	8,0	6,4
		Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	Tại nơi bạn sống vào ban đêm (%)	Kém	6,6	8,0	9,2	4,7	8,9	9,5	6,6	7,6
		Bình thường	42,5	32,5	30,9	42,7	36,1	50,5	29,1	37,2
		Tốt	48,7	55,3	56,0	41,6	46,7	35,0	56,6	50,2
		Rất tốt	2,3	4,2	3,9	11,0	8,4	5,0	7,7	5,1
		Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Tình hình an ninh so với cách đây 5 năm	Trong thành phố nói chung (%)	Kém hơn	6,0	9,5	5,4	4,4	5,0	7,8	3,4	6,3
		Bình thường	23,5	14,7	17,5	27,3	10,3	37,5	18,3	20,7
		Có cải thiện	70,5	75,8	77,0	68,3	84,7	54,7	78,4	73,0
		Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	Tại nơi bạn sống vào ban ngày (%)	Kém hơn	3,6	5,3	7,7	9,9	6,5	5,0	4,1	5,5
		Bình thường	29,5	21,6	14,9	22,1	7,4	26,1	20,8	21,8
		Có cải thiện	66,8	73,1	77,4	68,0	86,1	69,0	75,1	72,8
		Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	Tại nơi bạn sống vào ban đêm (%)	Kém hơn	7,2	6,4	9,0	7,8	10,3	9,5	7,0	7,8
		Bình thường	31,6	25,0	15,3	23,3	10,3	38,9	20,0	24,6
		Có cải thiện	61,2	68,6	75,7	68,9	79,4	51,6	73,0	67,6
		Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008

5) Đói nghèo

4.24 Về công tác xóa đói, giảm nghèo, theo Quy hoạch Phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng, tỷ lệ hộ nghèo của Đà Nẵng đã giảm nhanh từ 5,1% năm 2001 đến năm 2005 không còn hộ nghèo. Tuy nhiên, chuẩn nghèo do Sở Lao động Thương binh Xã hội quy định là 260.000 đồng/người/tháng ở khu vực đô thị và 200.000 đồng/người/tháng khu vực nông thôn (áp dụng cho giai đoạn 2006 – 2010, theo quyết định số 170/2005/QĐ-TTg ngày 8 tháng 7 năm 2005 của Chính phủ), và chuẩn này hiện nay đang được chỉnh sửa¹. Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình ước tính số hộ nghèo của thành phố thấp hơn, ở mức 2,0%. Trong khi quận Cẩm Lệ có tỷ lệ hộ nghèo cao nhất, Các quận Thanh Khê và Liên Chiểu và cũng có tỷ lệ hộ nghèo tương đối cao. Về số hộ nghèo tuyệt đối, quận Thanh Khê có số lượng hộ nghèo lớn nhất. Đây là bằng chứng về khoảng cách chênh lệch giữa các khu vực dù thu nhập tại khu đô thị tăng nhanh. Cũng cần lưu ý rằng giá thực phẩm tăng gần đây so với giá các loại hàng hóa khác cũng như chi tiêu cho thực phẩm cao hơn cũng gây ảnh hưởng bất lợi cho nhóm người nghèo nói riêng.

Bảng 4.2.6 Tỷ lệ hộ nghèo của TP Đà Nẵng theo quận năm 2008

Đơn vị: (%)

Quận	Hộ nghèo		Mật độ đói nghèo (người/km ²) ¹	Tỷ lệ
	Số hộ	Tỷ lệ (%)		
Hải Châu	408	0,8	19	10
Thanh Khê	1,024	2,6	115	26
Sơn Trà	345	1,2	6	8
Ngũ Hành Sơn	199	1,5	5	5
Cẩm Lệ	897	5,1	27	22
Liên Chiểu	608	2,8	7	15
Hòa Vang	602	2,1	1	15
Đà Nẵng	4,123	2,0	4	100

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008

¹ Mật độ đói nghèo là số hộ nghèo trên một đơn vị diện tích.

Bảng 4.2.7 Phân bố hộ nghèo tại TP Đà Nẵng theo quy mô hộ gia đình năm 2008

Quy mô hộ		Khu vực thành thị						Khu vực nông thôn	Tổng cộng
		Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	
Hộ dưới mức sống tối thiểu theo tiêu chuẩn thành thị theo quy mô hộ ¹	1	0,0	7,0	0,0	0,0	20,0	10,2	13,2	7,9
	2	1,1	4,9	1,3	0,0	6,9	2,0	16,7	5,1
	3	0,8	0,5	0,6	0,0	4,7	2,4	4,5	1,6
	4	1,0	1,6	0,4	1,5	5,5	2,6	4,7	2,2
	5	0,0	3,0	2,0	3,7	2,8	4,6	6,2	2,8
	6	1,1	2,6	3,2	0,0	0,0	0,0	9,7	2,7
	7	0,0	5,3	0,0	0,0	0,0	0,0	9,5	3,0
	8 ≥	2,9	6,1	9,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8
	Tổng	0,8	2,6	1,2	1,5	5,1	2,8	7,6	2,8
Hộ dưới mức sống tối thiểu theo tiêu chuẩn nông thôn theo quy mô hộ ²	1	0,0	4,8	0,0	0,0	13,2	10,2	2,7	4,3
	2	1,1	1,0	0,0	0,0	6,9	2,0	5,2	2,3
	3	0,4	0,0	0,0	0,0	2,4	0,8	1,7	0,6
	4	0,5	0,3	0,4	0,0	0,7	1,1	0,5	0,5
	5	0,0	1,6	0,7	2,6	2,8	1,1	0,8	1,1
	6	0,0	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	1,3
	7	0,0	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	4,9	1,5
	8 ≥	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Tổng	0,4	1,0	0,3	0,6	2,7	1,3	2,1	1,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

¹ Chuẩn nghèo do Sở LĐTBXH quy định đối với khu vực thành thị là dưới 260.000đ/ người/tháng.

² Chuẩn nghèo do Sở LĐTBXH quy định đối với khu vực nông thôn là dưới 200.000đ/ người/tháng.

Chuẩn nghèo mới đang được Sở LĐ-TB- XH xem xét cho giai đoạn 2011 – 2015 là 450.000 đ/người/tháng tại khu vực thành thị và 350.000/người/ tháng tại khu vực nông thôn.

Bảng 4.2.8 Phân bố hộ nghèo tại thành phố Đà Nẵng theo quy mô hộ gia đình, 2008

		Nhóm						Tổng
		1	2	3	4	5		
Dân số	Dân số	15.811	138.866	171.237	137.472	129.406	148.173	725.154
	Quy mô hộ gđ TB	3,83	2,83	3,58	3,75	3,85	4,03	3,56
Thu nhập hộ gia đình TB (000 đồng)		734	1.482	2.773	3.802	4.957	8.841	4.109
5 ngành có thu nhập cao nhất	Mức TN1	Kinh doanh sỉ & lẻ	Kinh doanh sỉ & lẻ	Kinh doanh sỉ & lẻ	Kinh doanh sỉ & lẻ	Kinh doanh sỉ & lẻ	Kinh doanh sỉ & lẻ	Kinh doanh sỉ & lẻ
	Mức TN 2	Nông lâm nghiệp	Nông lâm nghiệp	Sản xuất	Sản xuất	Sản xuất	Sản xuất	Sản xuất
	Mức TN 3	Ngu nghiệp	Sản xuất	Nông lâm nghiệp	Xây dựng	Giáo dục và đào tạo	Giáo dục và đào tạo	Nông lâm nghiệp
	Mức TN 4	Xây dựng	Xây dựng	Xây dựng	Nông lâm nghiệp	Xây dựng	Vận tải kho bãi và TTLL	Xây dựng
	Mức TN 5	Sản xuất	Ngu nghiệp	Dịch vụ địa phương	Hành chính công	Vận tải kho bãi và TTLL	Xây dựng	Vận tải kho bãi và TTLL
Phân bố không gian theo quận	Hải Châu	408	8.899	8.860	8.150	9.972	14.961	50.842
	Thanh Khê	1.064	8.384	9.133	7.163	8.471	8.468	41.619
	Sơn Trà	345	5.007	7.989	6.196	4.981	5.469	29.642
	Ngũ Hành Sơn	199	2.157	3.395	3.284	2.654	2.203	13.693
	Cẩm Lệ	897	5.353	5.453	3.426	1.902	1.525	17.659
	Liên Chiểu	608	4.559	5.522	4.854	3.582	3.108	21.625
Sở hữu phương tiện đi lại (% hộ gia đình)	Xe đạp	66,9	61,2	65,4	67,7	65,5	60,9	64,0
	Xe máy (>= 50cc)	48,4	66,4	90,4	95,0	95,0	96,8	87,4
	Ô tô (<= 5 chỗ)	0,0	0,1	0,3	0,6	1,0	4,6	1,2
Sở hữu nhà (%)		98,1	96,8	94,9	97,7	97,7	98,4	96,9
Tiếp cận dịch vụ (% hộ gia đình)	Nước máy	47,9	50,9	57,6	69,4	77,5	87,5	66,8
	Điện	99,0	99,2	99,5	99,7	99,8	99,7	99,5
	Thoát nước	44,9	44,1	52,1	57,6	66,6	73,3	57,4
	Thu gom rác thải	73,0	69,6	84,7	89,4	93,3	95,4	85,3
	Điện thoại	58,0	65,8	79,1	87,2	88,1	92,5	81,3
	Internet	7,0	6,8	9,0	16,4	27,2	45,7	19,4
Hàng hóa sử dụng trong hộ gđ (% hộ gia đình)	Máy điều hòa	1,0	3,7	5,6	7,0	14,9	30,6	11,4
	Máy giặt	7,0	14,3	28,5	39,6	52,9	72,7	39,1
	Tủ lạnh	32,1	43,5	67,1	79,5	85,4	95,5	71,8
	TV	72,7	91,8	97,8	98,7	98,5	99,7	97,0
	Máy tính	7,8	13,3	22,3	37,4	49,8	69,8	35,9
	ĐT di động	8,0	43,6	73,1	86,1	92,1	95,0	75,4

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

Bảng 4.2.9 Phân bố hộ gia đình theo mức thu nhập và quận cư trú (số lượng)

	Nhóm					Tổng
	1	2	3	4	5	
Hải Châu	8.899	8.860	8.150	9.972	14.961	50.842
Thanh Khê	8.384	9.133	7.163	8.471	8.468	41.619
Sơn Trà	5.007	7.989	6.196	4.981	5.469	29.642
Ngũ Hành Sơn	2.157	3.395	3.284	2.654	2.203	13.693
Cẩm Lệ	5.353	5.453	3.426	1.902	1.525	17.659
Liên Chiểu	4.559	5.522	4.854	3.582	3.108	21.625
Hòa Vang	14.706	7.460	3.558	2.032	1.025	28.781
Tổng	49.065	47.812	36.631	33.594	36.759	203.861

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

Bảng 4.2.10 Phân bố hộ gia đình theo mức thu nhập và quận cư trú (%) (1)

	Tỷ lệ					Tổng
	1	2	3	4	5	
Hải Châu	17,5	17,4	16,0	19,6	29,4	100,0
Thanh Khê	20,1	21,9	17,2	20,4	20,3	100,0
Sơn Trà	16,9	27,0	20,9	16,8	18,5	100,0
Ngũ Hành Sơn	15,8	24,8	24,0	19,4	16,1	100,0
Cẩm Lệ	30,3	30,9	19,4	10,8	8,6	100,0
Liên Chiểu	21,1	25,5	22,4	16,6	14,4	100,0
Hòa Vang	51,1	25,9	12,4	7,1	3,6	100,0
Tổng	24,1	23,5	18,0	16,5	18,0	100,0

	Tỷ lệ					Tổng
	1	2	3	4	5	
Hải Châu	18,1	18,5	22,2	29,7	40,7	24,9
Thanh Khê	17,1	19,1	19,6	25,2	23,0	20,4
Sơn Trà	10,2	16,7	16,9	14,8	14,9	14,5
Ngũ Hành Sơn	4,4	7,1	9,0	7,9	6,0	6,7
Cẩm Lệ	10,9	11,4	9,4	5,7	4,1	8,7
Liên Chiểu	9,3	11,5	13,3	10,7	8,5	10,6
Hòa Vang	30,0	15,6	9,7	6,0	2,8	14,1
Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

Bảng 4.2.11 Thu nhập hộ gia đình theo quy mô hộ gia đình

Quy mô hộ gia đình	Hộ gia đình		Thu nhập: 000đồng/tháng	Sở hữu phương tiện đi lại (% hộ gd)		
	Số lượng	%		Hộ gia đình	Chỉ có xe đạp	Xe máy
1	7.036	3,5	1.850	25,1	72,7	2,2
2	24.178	11,9	2.783	16,3	82,6	1,1
3	41.573	20,4	3.868	4,9	93,9	1,2
4	69.832	34,3	4.183	2,4	96,2	1,5
5	37.026	18,2	4.527	3,5	94,5	2,0
6	15.127	7,4	5.317	3,5	94,7	1,8
7	5.263	2,6	5.286	4,9	95,1	0,0
8	1.979	1,0	6.705	0,0	93,9	6,1
9	1.364	0,7	7.500	0,0	100,0	0,0
10 ≤	483	0,2	5.911	0,0	100,0	0,0
Tổng	203.861	100,0	4.098	5,2	93,3	1,5

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

Bảng 4.2.12 Phân bố hộ gia đình theo mức thu nhập và quận cư trú (%) (2)

Thu nhập hộ GD: triệu đồng/tháng	Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng
- 1,5	4.688	4.038	2.312	1.198	3.363	2.131	7.976	25.706
- 2,0	4.211	4.346	2.695	959	1.990	2.428	6.730	23.359
- 3,0	8.860	9.133	7.989	3.395	5.453	5.522	7.460	47.812
- 4,0	7.830	6.898	5.795	3.089	3.301	4.695	3.361	34.969
- 5,0	8.900	7.575	4.838	2.330	1.605	3.341	1.981	30.570
- 6,0	5.236	3.251	2.695	1.068	718	1.488	658	15.114
- 7,0	2.830	1.705	898	473	298	418	126	6.747
- 8,0	2.830	1.705	898	473	298	418	126	6.747
8,0 <	5.458	2.968	1.522	709	634	1.184	363	12.838
Tổng	50.842	41.619	29.642	13.693	17.659	21.625	28.781	203.861
Trung bình	4.957	4.498	4.197	4.133	3.247	3.870	2.549	4.095

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

Bảng 4.2.13 Mức thu nhập bình quân/người tại từng quận (000 đồng/tháng)

Thu nhập b/q đầu người: 000 đồng/tháng	Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng
- 100	164	121	82	81	85	0	42	575
- 150	0	203	40	0	302	165	347	1.057
- 200	121	191	226	38	168	280	995	2.019
- 300	922	1.152	848	202	935	641	2.296	6.996
- 500	5.864	5.335	4.795	1.872	3.387	3.133	9.135	33.521
- 1.000	18.324	18.300	13.210	6.392	8.964	9.753	12.748	87.691
- 1.500	11.017	8.841	6.411	3.020	2.504	4.398	2.434	38.625
- 2.000	7.378	4.250	2.387	1.380	769	1.726	538	18.428
- 3.000	4.705	1.967	1.283	353	502	1.057	166	10.033
- 4.000	1.406	662	201	155	43	343	41	2.851
- 5.000	529	124	40	161	0	129	39	1.022
5.000 ≤	412	473	119	39	0	0	0	1.043
Tổng	50.842	41.619	29.642	13.693	17.659	21.625	28.781	203.861

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

Bảng 4.2.14 Mức thu nhập bình quân/người tại từng quận (%)

Thu nhập b/q đầu người: 000 đồng/tháng	Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng
- 100	28,5	21,0	14,3	14,1	14,8	0,0	7,3	100,0
- 150	0,0	19,2	3,8	0,0	28,6	15,6	32,8	100,0
- 200	6,0	9,5	11,2	1,9	8,3	13,9	49,3	100,0
- 300	13,2	16,5	12,1	2,9	13,4	9,2	32,8	100,0
- 500	17,5	15,9	14,3	5,6	10,1	9,3	27,3	100,0
- 1.000	20,9	20,9	15,1	7,3	10,2	11,1	14,5	100,0
- 1.500	28,5	22,9	16,6	7,8	6,5	11,4	6,3	100,0
- 2.000	40,0	23,1	13,0	7,5	4,2	9,4	2,9	100,0
- 3.000	46,9	19,6	12,8	3,5	5,0	10,5	1,7	100,0
- 4.000	49,3	23,2	7,1	5,4	1,5	12,0	1,4	100,0
- 5.000	51,8	12,1	3,9	15,8	0,0	12,6	3,8	100,0
5.000 ≤	39,5	45,3	11,4	3,7	0,0	0,0	0,0	100,0
Tổng	24,9	20,4	14,5	6,7	8,7	10,6	14,1	100,0

Phần III: Phân tích Hiện trạng Thành phố Đà Nẵng

Thu nhập b/q đầu người: 000 đồng/tháng	Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	Ngũ Hành Sơn	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Tổng
- 100	0,3	0,3	0,3	0,6	0,5	0,0	0,1	0,3
- 150	0,0	0,5	0,1	0,0	1,7	0,8	1,2	0,5
- 200	0,2	0,5	0,8	0,3	1,0	1,3	3,5	1,0
- 300	1,8	2,8	2,9	1,5	5,3	3,0	8,0	3,4
- 500	11,5	12,8	16,2	13,7	19,2	14,5	31,7	16,4
- 1.000	36,0	44,0	44,6	46,7	50,8	45,1	44,3	43,0
- 1.500	21,7	21,2	21,6	22,1	14,2	20,3	8,5	18,9
- 2.000	14,5	10,2	8,1	10,1	4,4	8,0	1,9	9,0
- 3.000	9,3	4,7	4,3	2,6	2,8	4,9	0,6	4,9
- 4.000	2,8	1,6	0,7	1,1	0,2	1,6	0,1	1,4
-5.000	1,0	0,3	0,1	1,2	0,0	0,6	0,1	0,5
5.000 ≤	0,8	1,1	0,4	0,3	0,0	0,0	0,0	0,5
Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS, năm 2008.

5. TÌNH HÌNH KINH TẾ

5.1. Tổng quan

5.1 Đặc điểm nền kinh tế thành phố Đà Nẵng được tóm lược sau đây:

- (i) Năm 2006 và 2007, tốc độ tăng trưởng GDP không đạt mục tiêu nêu trong kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng 2006 – 2010, chỉ ở mức 14%/năm. Tốc độ tăng GDP thấp là do hoạt động của ngành công nghiệp và xây dựng kém hiệu quả, mặc dù ngành dịch vụ tăng cao;
- (ii) Tốc độ tăng kim ngạch xuất khẩu của Đà Nẵng không đạt mục tiêu trên 20%. Chỉ có năm 2007 có tốc độ tăng thực tế cao hơn mục tiêu đề ra;
- (iii) Năm 2006 và 2007, dịch vụ là ngành kinh tế lớn nhất của thành phố, chiếm tỷ trọng 50% GDP của thành phố năm 2006 và 49% năm 2007; và
- (iv) Khác với các thành phố lớn tại Việt Nam, năm 2007 khu vực kinh tế quốc doanh tại Đà Nẵng vẫn chiếm tỷ trọng cao trong giá trị sản xuất công nghiệp (57%) và việc làm (40% lực lượng lao động trong ngành công nghiệp)

5.2 Bên cạnh đó, thành phố cũng phải đối mặt với những vấn đề và thách thức sau:

- (i) Nếu thành phố không mở rộng các ngành định hướng xuất khẩu sau năm 2008 thì có thể đến năm 2010 sẽ khó có thể đạt được các mục tiêu trong Kế hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội 2006-2010;
- (ii) Theo số liệu Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình và tỷ lệ dịch cư dự báo trong Quy hoạch Tổng thể Phát triển kinh tế - xã hội, cần tạo trên 40.000 việc làm mới trong 5 năm tới. Với dân số nhập cư vào thành phố (đang tăng lên) và dân thành phố (giảm xuống) tham gia vào lực lượng lao động, thì đến năm 2020 cần tạo ra trên 50.000 việc làm mới;
- (iii) Tỷ lệ thất nghiệp giảm chậm nhưng đều trong những năm gần đây và số người lao động có việc làm chính thức và ổn định cũng tăng, dù vậy điều này cũng không thể hiện bức tranh rõ ràng về tình hình việc làm;
- (iv) Tạo việc làm giá trị gia tăng cao cũng là một thách thức của thành phố, vì phải cạnh tranh với các khu công nghiệp ở phía Bắc và Đông Nam vì số lao động đã qua đào tạo còn tương đối ít.
- (v) Cần đẩy mạnh doanh nghiệp tư nhân tại Đà Nẵng. Ngoài ra, Đà Nẵng vẫn còn ít doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài so với Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh nên cũng cần đẩy mạnh thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài đặc biệt là đầu tư vào Khu vực II để không chỉ tạo ra nhiều việc làm hơn mà còn thúc đẩy phát triển môi trường kinh doanh năng động. Các vấn đề mà ngành công nghiệp và xây dựng phải đối mặt là ứng dụng công nghệ thông tin, chi phí vận tải cao, tàu vào cảng không thường xuyên, chi phí lao động ngày càng cao, hạ tầng yếu kém và các vấn đề thể chế; ngoài ra trở ngại chính để xây dựng môi trường kinh doanh năng động hơn là các vấn đề như thiếu hụt điện năng, chi phí vận tải tăng, trình độ/tay nghề lao động thấp, tài chính, tiếp cận đất hạn chế, điều kiện giao thông yếu kém, thuế cao, an ninh kém.

5.2. Tăng trưởng kinh tế

1) Mục tiêu phát triển và thành tựu đạt được

5.3 Đà Nẵng nằm ở miền Trung Việt Nam và có vai trò quan trọng đối với việc phát triển kinh tế - xã hội, an ninh, quốc phòng¹. Đà Nẵng mong muốn sẽ phát triển trở thành một trong những thành phố lớn của cả nước. Để đạt được mục tiêu này, Đà Nẵng phải tăng cường phát triển kinh tế hơn nữa trong giai đoạn trước mắt.

5.4 Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2006-2010 đưa ra các mục tiêu tăng trưởng kinh tế như sau: tốc độ tăng trưởng GDP bình quân 13%/năm trong giai đoạn 2001-2005 và 14% giai đoạn 2006-2010. GDP bình quân đầu người đạt 2.000 USD vào năm 2010. Kim ngạch xuất khẩu tăng bình quân 21-23% mỗi năm giai đoạn 2001-2010 và đạt 1.720 triệu USD vào năm 2010. Công nghiệp phát triển với tốc độ cao 16,62% giai đoạn 2001-2005 và 15,5% giai đoạn 2006-2010.

Bảng 5.2.1 Tốc độ tăng GDP thực tế và theo mục tiêu của thành phố Đà Nẵng

Ngành	Thực tế				Mục tiêu	
	2004	2005	2006	2007	2001-2005	2006-2010
Nông, lâm, ngư nghiệp	4,8	10,2	-10,2	4,0	-	-
Công nghiệp – xây dựng	20,3	16,6	1,3	9,1	16,1	15,5
Dịch vụ	7,1	11,1	21,3	14,4	-	-
Tất cả	13,2	13,8	9,0	11,4	13,0	14,0

Nguồn: Bảng 19, Niên giám thống kê thành phố Đà Nẵng năm 2007, “Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Đà Nẵng năm 2010”.

5.5 Bảng 5.2.1 và Bảng 5.2.2 so sánh số liệu tăng trưởng kinh tế thực tế và theo mục tiêu của thành phố Đà Nẵng. Về tốc độ tăng GDP, thành phố đạt tốc độ cao hơn mục tiêu cho đến năm 2005. Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng GDP thấp hơn sau năm 2006 và thành phố không có khả năng đạt được mục tiêu đề ra. Sau năm 2006, tốc độ tăng trưởng GDP thấp hơn là do ngành công nghiệp và xây dựng hoạt động chưa hiệu quả. Ngành công nghiệp và xây dựng đạt tốc độ tăng trưởng rất cao cho đến năm 2005 nhưng không thể duy trì tốc độ tăng trưởng đó sau năm 2006. Tốc độ tăng trưởng thực tế của ngành công nghiệp và xây dựng thấp hơn nhiều so với mục tiêu đề ra giai đoạn 2006-2010. Mặt khác, tốc độ tăng trưởng của ngành dịch vụ vẫn giữ ở mức cao trong suốt giai đoạn, đạt 21,3% năm 2006 và 14,4% năm 2007. Để đạt được tốc độ tăng trưởng GDP cao, cần phải đẩy mạnh tốc độ tăng trưởng của ngành công nghiệp

Bảng 5.2.2 Kim ngạch xuất khẩu thực tế và theo mục tiêu của thành phố Đà Nẵng

Chỉ tiêu	Thực tế					Mục tiêu	
	2003	2004	2005	2006	2007	2001-2010	2010
Giá trị (triệu USD)	261	309	349	377	470	-	1.720
Tốc độ tăng trưởng (%)	5	19	13	8	24	21-23	-

Nguồn: Bảng 70, Niên giám thống kê TP Đà Nẵng năm 2007, “Quy hoạch phát triển KT-XH TP Đà Nẵng năm 2010”.

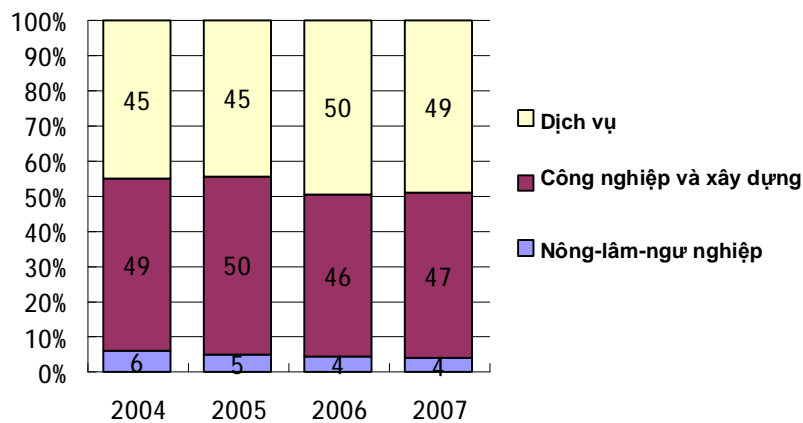
5.6 Đà Nẵng đề ra mục tiêu tham vọng cho kim ngạch xuất khẩu. Kim ngạch xuất khẩu tăng trên 20% trong những năm 2000 và đạt 1,7 tỷ USD vào năm 2010. Tuy nhiên, tốc độ tăng kim ngạch xuất khẩu không đạt mục tiêu đề ra. Chỉ đến năm 2007, tốc độ gia tăng thực tế mới cao hơn mục tiêu đề ra nhưng giá trị kim ngạch xuất khẩu cũng chỉ đạt 470 triệu USD, thấp hơn 1/3 so với mục tiêu đề ra trong năm 2010.

¹ Nghị quyết 33 -NQ/TW của Bộ chính trị

2) Cơ cấu kinh tế

5.7 Thành phố Đà Nẵng cũng mong muốn chuyển dịch cơ cấu kinh tế trong những năm 2000. Thành phố đề ra kế hoạch chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng công nghiệp - dịch vụ - nông nghiệp vào năm 2010 và dịch vụ - công nghiệp - nông nghiệp sau năm 2010². Với mục tiêu này, thành phố có kế hoạch phát triển nhanh ngành dịch vụ, bao gồm vận tải đường sắt, đường bộ, cảng biển, sân bay quốc tế, tài chính, ngân hàng, bảo hiểm, bưu chính viễn thông, tư vấn và chuyển giao công nghệ. Thành phố cũng có kế hoạch đầu tư đưa ngành du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn và xây dựng thành phố thành trung tâm du lịch lớn của cả nước. Có vẻ như thành phố đã thực hiện được kế hoạch này. Tỷ trọng của ngành dịch vụ trong GDP ngày càng tăng, cao hơn ngành công nghiệp và xây dựng sau năm 2006 (Bảng 5.2.1). Hiện nay, xét về tổng giá trị sản xuất, dịch vụ là ngành kinh tế lớn nhất của thành phố. Với tốc độ tăng trưởng cao của ngành dịch vụ và hoạt động chưa hiệu quả của ngành sản xuất công nghiệp trong thời gian gần đây, ngành dịch vụ sẽ tiếp tục là ngành kinh tế lớn nhất của thành phố.

Hình 5.2.1 Cơ cấu GDP theo ngành của thành phố Đà Nẵng, giai đoạn 2004–2007



Nguồn: Bảng 17, Niên giám thống kê Đà Nẵng 2007

5.8 Theo thành phần kinh tế, cơ cấu kinh tế của Đà Nẵng có nét đặc thù riêng so với các thành phố công nghiệp khác trong nước. Khu vực kinh tế quốc doanh nắm vai trò chủ đạo trong phát triển công nghiệp và đóng góp phần lớn trong tổng giá trị sản xuất, chiếm 57% giá trị tăng trưởng công nghiệp do khu vực kinh tế quốc doanh tạo ra trong năm 2007, khu vực ngoài quốc doanh chiếm 24% và đầu tư nước ngoài 19% (xem Hình 5.2.2). Kinh tế quốc doanh vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong giá trị sản xuất công nghiệp - chiếm 60% giá trị tăng trưởng công nghiệp do khu vực kinh tế quốc doanh mang lại trong giai đoạn này. Đóng góp của kinh tế ngoài quốc doanh và đầu tư nước ngoài khoảng 20%.

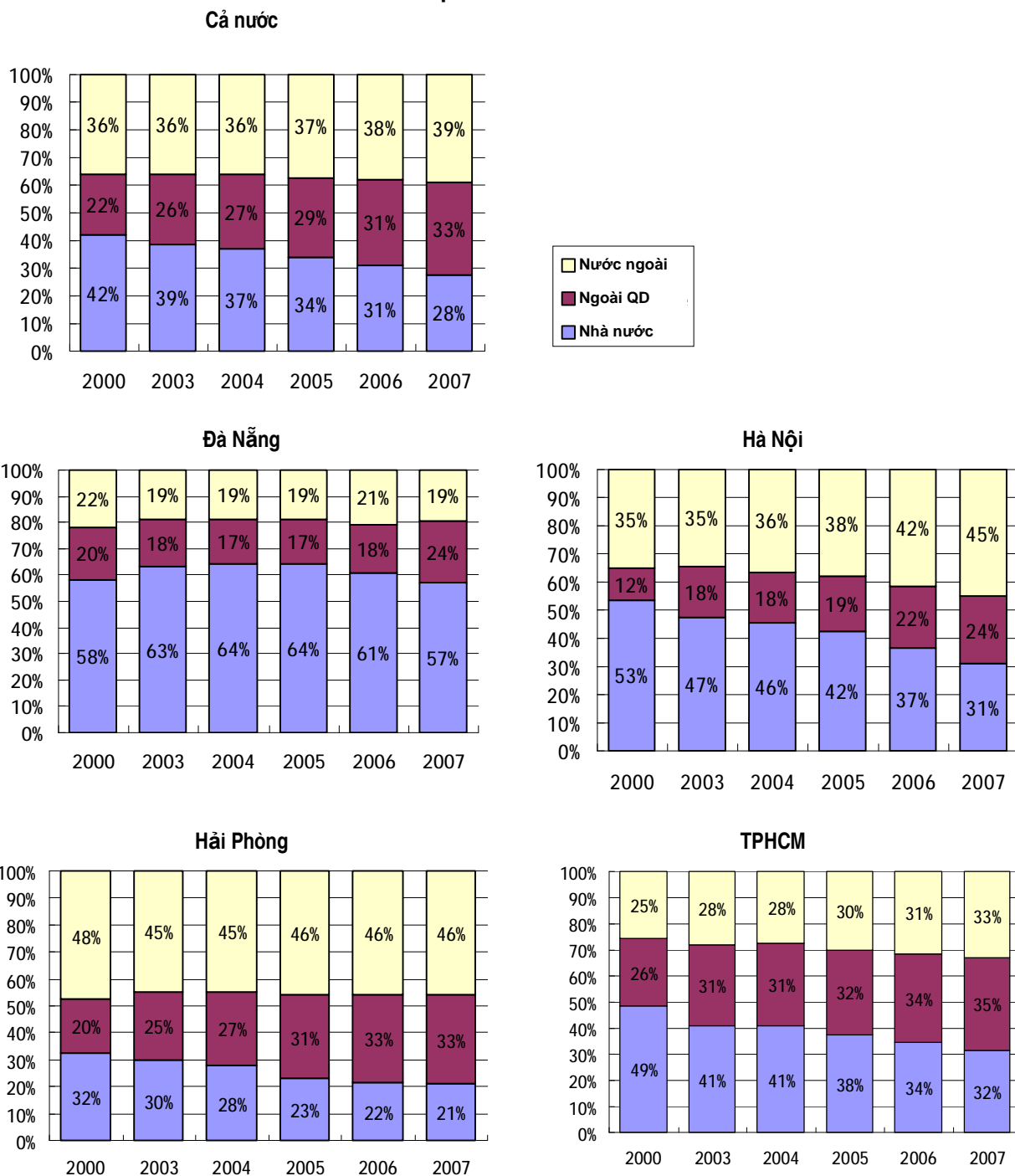
5.9 Vai trò của khu vực kinh tế quốc doanh tương đối thấp hơn tại các thành phố công nghiệp khác và nhìn chung tỷ trọng cũng giảm dần. Tỷ trọng của kinh tế quốc doanh tại Hà Nội năm 2000 là hơn 50%, nhưng giảm trong các năm 2000. Năm 2007, chỉ 31% giá trị sản xuất công nghiệp của Hà Nội là do khu vực kinh tế quốc doanh đảm nhận, đầu tư nước ngoài là 43%. Tại Hải Phòng, đầu tư nước ngoài chiếm cao nhất trong sản xuất công nghiệp, 46% tổng giá trị sản xuất năm 2007. Sản xuất công nghiệp của khu vực kinh tế quốc doanh tại Hải Phòng cũng giảm từ 32% năm 2000 xuống 21% năm 2007. Tại Tp. Hồ Chí Minh, kinh tế ngoài quốc doanh đóng góp lớn nhất trong tổng giá trị sản xuất công nghiệp, đạt 37% năm 2007. Tương tự Hà Nội, Hải Phòng, đóng góp của kinh tế nhà nước

² Nghị quyết 33 -NQ/TW của Bộ chính trị

Phần III: Phân tích Hiện trạng Thành phố Đà Nẵng

tại TP. Hồ Chí Minh giảm mạnh từ một nửa xuống còn 1/3 trong những năm 2000. Giá trị sản xuất công nghiệp của kinh tế nhà nước giảm và kinh tế ngoài quốc doanh và đầu tư nước ngoài tăng lên là xu hướng chung của cả nước. Đóng góp của kinh tế nhà nước trong sản xuất công nghiệp giảm từ 42% năm 2000 xuống 28% năm 2007 tại Việt Nam, trong khi kinh tế ngoài quốc doanh tăng lên trong suốt giai đoạn này. Vậy giá trị sản xuất công nghiệp do kinh tế nhà nước chiếm đa số là đặc thù riêng của thành phố Đà Nẵng

Hình 5.2.2 Tổng giá trị sản xuất công nghiệp của cả nước và một số thành phố theo thành phần kinh tế



Nguồn: Biểu 171, 175, 187 và 197, Niên giám thống kê Đà Nẵng năm 2007, Tổng cục Thống kê

5.10 Có thể thấy rằng khu vực kinh tế quốc doanh giữ vai trò chủ đạo trong tỷ lệ lao động ngành công nghiệp Đà Nẵng (xem Hình 5.2.3). Khoảng 40% lao động ngành công nghiệp làm việc trong khu vực kinh tế quốc doanh tại Đà Nẵng. Tỷ lệ này tại Hà Nội là 31% và TP. Hồ Chí Minh 10%. Tại TP. Hồ Chí Minh, kinh tế ngoài quốc doanh đóng vai trò quan trọng nhất trong việc tạo công ăn việc làm trong ngành công nghiệp.

Hình 5.2.3 Tỷ lệ lao động trong các cơ sở công nghiệp tại một số thành phố trong nước theo thành phần kinh tế



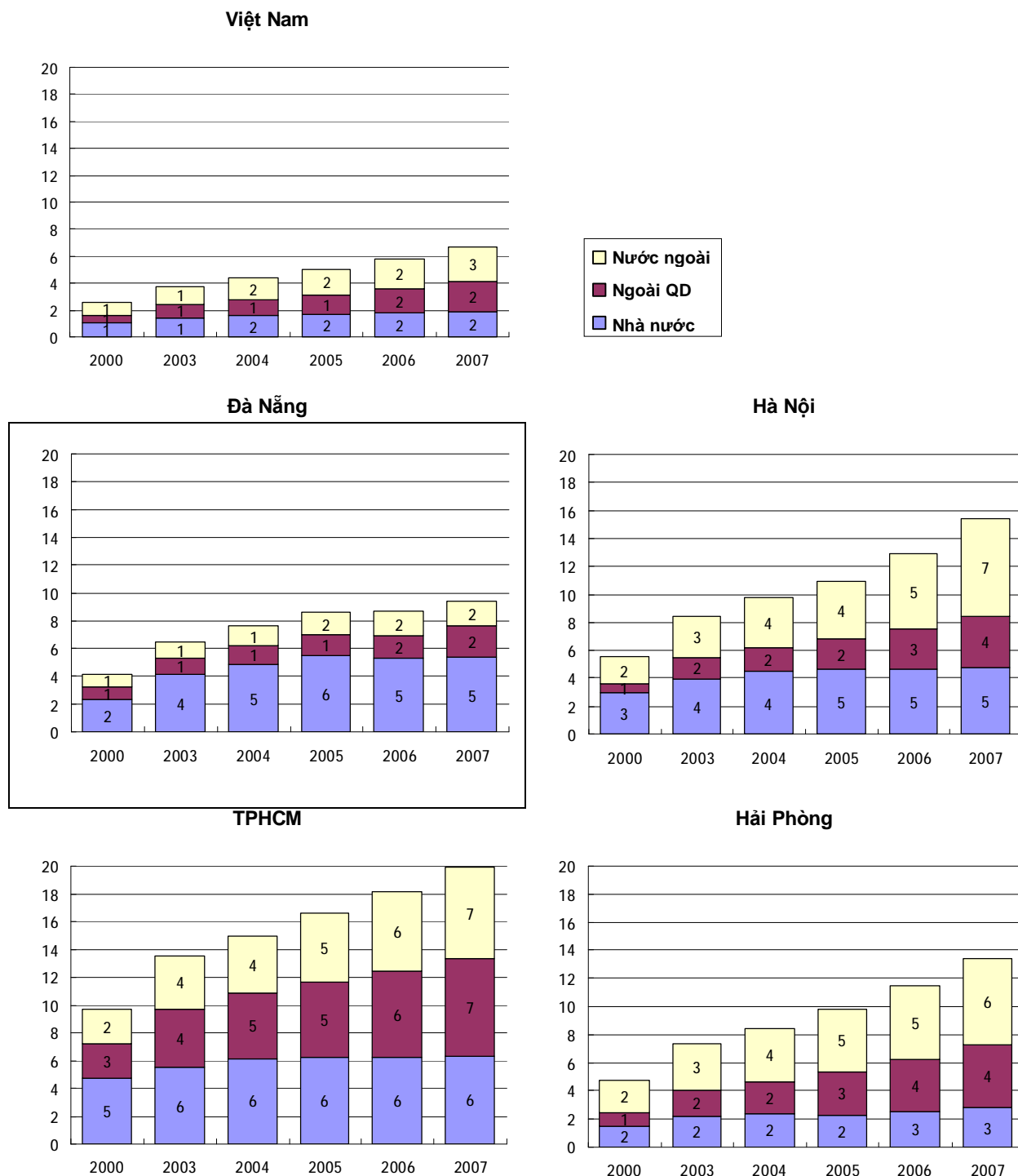
Nguồn: Niên giám thống kê năm 2007 của các thành phố liên quan

5.11 Khu vực kinh tế quốc doanh chiếm tỷ trọng lớn trong tổng giá trị sản xuất công nghiệp và lao động tại Đà Nẵng so với các thành phố công nghiệp khác.

3) Năng suất sản xuất của các ngành kinh tế

5.12 Hình 5.2.4 cho thấy giá trị sản xuất công nghiệp bình quân đầu người theo giá cố định năm 1994 và theo thành phần kinh tế của cả nước và 4 thành phố lớn. Năm 2007, giá trị sản xuất công nghiệp nhà nước bình quân đầu người tại TP Đà Nẵng là 5 triệu đồng/người. Con số này của Hà Nội và TPHCM cũng ở mức tương tự: Hà Nội 5 triệu đồng/người và TPHCM 6 triệu đồng/người, trong khi Hải Phòng thấp hơn nhiều, 3 triệu đồng/người. Giá trị sản xuất công nghiệp nhà nước bình quân đầu người của cả nước năm 2007 là 2 triệu đồng. Như vậy quy mô sản xuất công nghiệp nhà nước của TP Đà Nẵng bằng với TPHCM và Hà Nội, và gần gấp 3 lần so với mức bình quân của cả nước. Có vẻ như tại Đà Nẵng khu vực quốc doanh đầu tư nhiều vào ngành công nghiệp nhằm tạo ra giá trị sản xuất công nghiệp cao, tương tự như Hà Nội và TPHCM.

Hình 5.2.4 Tổng giá trị sản xuất công nghiệp bình quân đầu người của cả nước và một số thành phố theo từng thành phần kinh tế
 (triệu VND; theo giá cố định năm 1994)



Nguồn: Bảng 12, 171, 175, 187, và 197, Niên giám Thống kê Việt Nam năm 2007; Tổng Cục Thống kê.

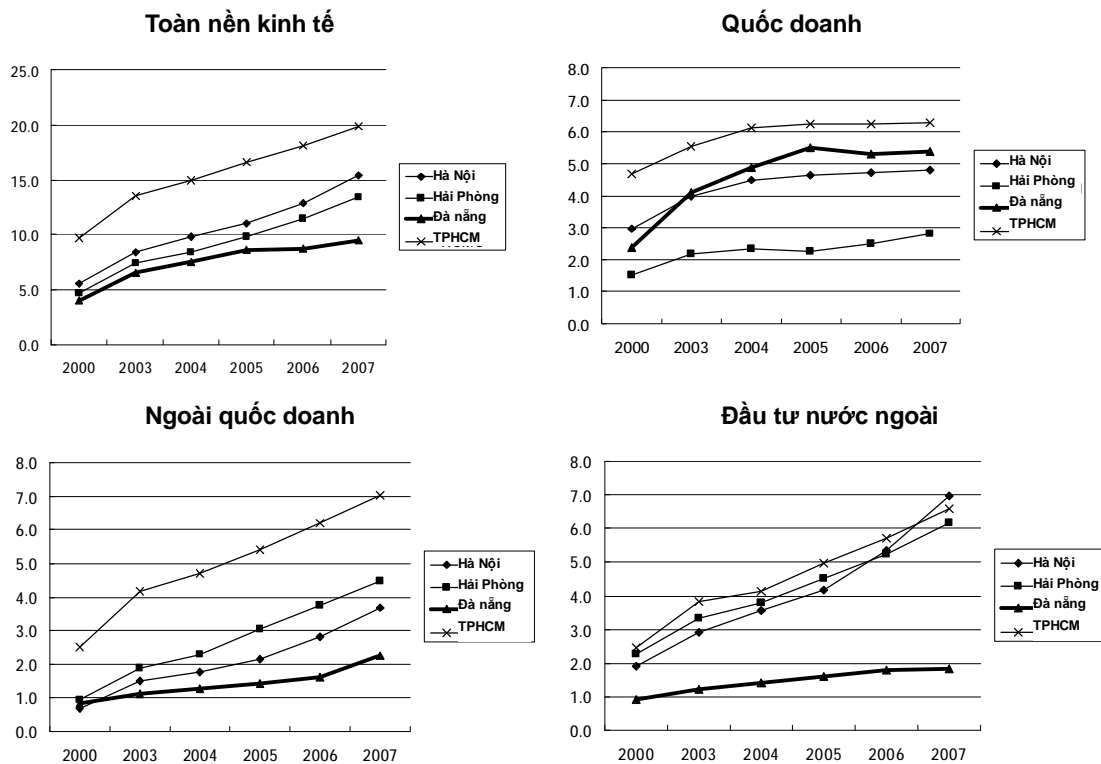
5.13 Mặt khác, khu vực kinh tế ngoài quốc doanh và khu vực có vốn đầu tư nước ngoài tại Đà Nẵng chỉ tạo giá trị sản xuất công nghiệp bình quân/người nhỏ. Trong năm 2007, kinh tế ngoài quốc doanh đạt giá trị sản xuất bình quân/người 2 triệu đồng, gần bằng với giá trị của kinh tế ngoài quốc doanh bình quân cả nước. Kinh tế ngoài quốc doanh tại Hà Nội, Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh đạt giá trị sản xuất bình quân đầu người

gấp 2-3 lần. Giá trị sản xuất công nghiệp bình quân đầu người của khu vực kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài tại Đà Nẵng cũng nhỏ, chỉ đạt 2 triệu đồng năm 2007, thậm chí thấp hơn mức bình quân cả nước. Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài tại Hà Nội, Hải Phòng và TP. Hồ Chí Minh tạo giá trị sản xuất công nghiệp bình quân/người lớn hơn nhiều.

5.14 Cũng theo số liệu này, Hình 5.2.5 so sánh quy mô giá trị sản xuất công nghiệp bình quân đầu người của 4 thành phố theo từng thành phần kinh tế cho thấy rõ giá trị sản xuất công nghiệp bình quân đầu người tại Đà Nẵng chủ yếu do kinh tế nhà nước tạo ra. Tăng trưởng kinh tế ngoài quốc doanh và kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài tại Đà Nẵng trong các năm 2000 khá khiêm tốn so với các thành phố khác. Cần phải mở rộng kinh tế ngoài quốc doanh và kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài tại Đà Nẵng, nếu thành phố có kế hoạch phát triển lĩnh vực công nghiệp giống như các thành phố khác.

Hình 5.2.5 Tổng giá trị sản xuất công nghiệp bình quân/người theo thành phần kinh tế

(Đơn vị: triệu đồng; theo giá cố định năm 1994)



Nguồn: Biểu 12, 171, 175, 187 và 197, Niên giám thống kê Việt Nam năm 2007, Tổng cục Thống kê

5.3. Lao động và việc làm

5.15 Theo kết quả Điều tra phỏng vấn hộ gia đình, Đà Nẵng có dân số trẻ với 52% dân số dưới 30 tuổi và chỉ 9% dân số trên 60 tuổi. Điều này cho thấy tỷ lệ dân số phụ thuộc thấp³ chỉ khoảng 0,46. Đây là lợi thế lớn của thành phố nếu có thể tận dụng được nguồn lao động trẻ. Tỷ lệ thất nghiệp giảm chậm nhưng giảm đều trong những năm gần đây, và số lao động có việc làm thường xuyên, ổn định tăng (xem Bảng 5.3.1). Tuy nhiên,

- (i) Số lao động có việc làm ổn định giảm nhẹ giữa năm 2000 và 2006 từ 74,5% xuống 74,2%;
- (ii) Tỷ lệ thất nghiệp chưa phản ánh đầy đủ tình trạng thiếu việc làm trong thực tế, cho cả khu vực nông thôn và đô thị (dự báo cho thấy đặc biệt ở khu vực nông thôn, tình trạng thiếu việc làm là vấn đề nghiêm trọng với nông dân chỉ sử dụng 70-80% thời gian vào hoạt động sản xuất);
- (iii) Nhiều lao động vẫn làm việc trong những ngành sản xuất có giá trị gia tăng thấp, và
- (iv) 23% số người được hỏi trong Điều tra phỏng vấn hộ gia đình được đào tạo chính quy, nhưng nhiều người trong độ tuổi từ 15 đến 65 không có việc làm.

Bảng 5.3.1 Lực lượng lao động của Đà Nẵng 2000-2006

Thành phần	2000	2006	Tốc độ tăng
Lực lượng ⁴ lao động tiềm năng ¹	413.900	522.507	3,88
Lực lượng lao động ²	330.827	387.277	2,63
Người có công việc ổn định ³	311.143	368.208	2,81
Sinh viên, học sinh	70.400	97.021	5,35
Khác	12.673	38.209	18,39
Thất nghiệp (từ tỷ lệ đã cho)	19.684	19.069	-0,53
Tỷ lệ thất nghiệp (%)	6,0	4,92	

Nguồn: Cục Thống kê TP Đà Nẵng

¹ Lực lượng lao động tiềm năng là tổng số lao động, sinh viên và khác

² Lực lượng lao động là số dân hoạt động kinh tế, người từ 15 đến 65 tuổi bao gồm có việc làm và đang thất nghiệp

³ Người có công việc ổn định từ 15 đến 65 tuổi, làm việc cho tổ chức kinh tế và có thời gian làm việc không dưới mức quy định đối với người lao động (8giờ/ ngày).

5.16 Số liệu việc làm theo ngành nghề (xem Bảng 5.3.2) năm 2006 cho thấy các ngành đông nhất là (i) buôn bán sỉ/lẻ, bán hàng gia dụng và sửa chữa xe (23%); (ii) sản xuất (20%); (iii) nông nghiệp và lâm nghiệp (11%); xây dựng (10%); vận tải (8%); và (vi) nhà hàng, khách sạn (7%). Dù ngành sản xuất và xây dựng đóng vai trò quan trọng, số liệu cho thấy việc làm chủ yếu là những công việc trình độ thấp, ở các ngành có giá trị gia tăng thấp như nông nghiệp, và buôn bán. Tuy nhiên, ngày càng nhiều việc làm quan trọng trong các ngành đem lại năng suất cao như sản xuất, khách sạn, nhà hàng và giáo dục.

5.17 Lực lượng lao động thành phố có thể đông hơn do khó có thể thống kê chính xác số người nhập cư. Nếu tính luôn lao động này có thể làm thay đổi thống kê lao động theo ngành: người nhập cư có thể có việc làm trong các ngành như xây dựng và sản xuất. Ước tính có hơn 150.000 dân dịch cư không thống kê được tại Đà Nẵng. Nếu hầu hết những người nhập cư này đang làm việc, lực lượng lao động sẽ tăng lên khoảng 40%. Vì vậy số liệu chính thức về phân bố việc làm theo ngành bị sai lệch do không tính những người lao động này.

³ Tỷ lệ phụ thuộc là tỷ lệ giữa dân số ngoài lực lượng lao động (nhóm phụ thuộc hay nhóm dưới 16 và trên 64 tuổi) và dân số trong lực lượng lao động (nhóm lao động hay nhóm từ 16 đến 64 tuổi).

⁴ Con số này phụ thuộc vào dân nhập cư đáp ứng như thế nào đối với các triển vọng nghề nghiệp. Cũng có trường hợp người nhập cư chỉ vì các cơ hội nghề nghiệp. Tuy nhiên, thực tế một số nơi khác trên thế giới cho thấy người dân nhập cư đến vì cảm thấy các cơ hội nghề nghiệp tốt hơn là vì những triển vọng việc làm cụ thể.

5.18 Tạo việc làm trong tương lai có thể là vấn đề quan trọng của thành phố Đà Nẵng. Điều tra phỏng vấn hộ gia đình cho thấy trong 5 năm tới ít nhất khoảng 15.000 người mỗi năm sẽ tham gia vào lực lượng lao động. Với tỷ lệ nhập cư dự đoán trong quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội thì cần phải tạo việc làm cho 25.000 người dịch cư⁴, nghĩa là mỗi năm cần tạo hơn 40.000 việc làm mới. Đến năm 2020, con số này có thể sẽ tăng lên vì dân số dịch cư tăng cao hơn mức giảm của dân số thành thị và sẽ tham gia vào lực lượng lao động. Số liệu ước tính cho thấy đến năm 2020 thành phố cần tạo hơn 50.000 việc làm mới mỗi năm. Con số này cao hơn nhiều so với số liệu tạo việc làm chính thức (khoảng 18.000 việc làm được tạo ra mỗi năm cho thành phố). Tuy nhiên, nếu dự báo tỷ lệ nhập cư thấp và hầu hết người nhập cư đều có việc làm, thì tạo việc làm thực tế trong các ngành “chính thức” và ngành “không chính thức” có thể sát với số liệu yêu cầu theo dự báo dân số. Phân tích ngành nghề việc làm theo loại hình đầu tư được nghiên cứu chi tiết hơn ở các phần dưới đây.

Bảng 5.3.2 Việc làm theo ngành

Ngành	DOS			2000—2006		Đà Nẵng (2008) ¹		Các thành phố khác (%)		
	1996	2000	2006	Tốc độ tăng trưởng	Tăng/giảm tuyệt đối	Số	%	Hà Nội, 2005 ²	TPHCM, 2002 ³	Nhật Bản ⁴
Nông lâm nghiệp	60.145	60.573	40.430	-6,74	-3.357	29.065	9	25	-	-
Ngư nghiệp	11.137	10.751	6.870	-7,46	-647	10.517	3	0	-	-
Khai khoáng	437	665	630	-0,9	-6	1.335	0	0	-	-
Tổng cộng khu vực 1	71.719	71.989	47.930	-6,55	-4.010	40.917	13	26	8	4
Sản xuất	40.137	51.134	72.700	5,86	3.594	52.189	16	11	-	-
Điện, gas, cấp nước	1.242	930	4.030	24,44	517	7.265	2	2	-	-
Xây dựng	20.495	27.702	36.750	4,71	1.508	27.384	8	6	-	-
Tổng cộng khu vực 2	61.874	79.766	113.480	6,05	5.619	86.838	27	19	34	32
Buôn bán và sửa chữa xe và hàng tiêu dùng	31.986	41.753	82.460	11,34	6.785	97.401	30	14	-	-
Nhà hàng khách sạn	7.841	9.929	26.840	16,57	2.819	7.069	2	2	-	-
Vận tải kho bãi và thông tin liên lạc	18.622	19.906	28.330	5,88	1.404	21.657	7	6	-	-
Trung gian tài chính	1.027	1.292	3.560	16,89	378	7.761	2	3	-	-
Khoa học – công nghệ	365	438	370	-2,81	-11	4.043	1	3	-	-
Bất động sản, cho thuê	801	1.148	6.280	28,32	855	7.124	2	3	-	-
Hành chính công	3.044	3.032	11.340	21,99	1.385	16.720	5	4	-	-
Giáo dục	9.824	10.587	19.320	10,03	1.456	18.649	6	7	-	-
Y tế - xã hội	3.027	3.011	6.330	12,38	553	7.733	2	4	-	-
Giải trí, văn hóa và thể thao	565	834	2.840	20,42	334	2.642	1	2	-	-
Tổ chức đoàn	723	827	1.990	14,63	194	3.990	1	3	-	-
Hoạt động cộng đồng, dịch vụ xã hội, và cá nhân	3.137	7.391	12.720	9,05	888	3.398	1	4	-	-
Cơ quan, tổ chức ngoài lãnh thổ	342	750	1.270	8,78	87	-	-	-	-	-
Tổng cộng khu vực 3	81.304	100.898	203.650	12,42	17.125	198.187	61	55	58	64
Tổng cộng	214.897	252.653	365.060	6,13	18.735	325.942	100	100	100	100

Nguồn: Cục Thống kê Đà Nẵng.¹ Nghiên cứu thực hiện vào năm 2008, DaCRISS HIS, không bao gồm “các ngành công nghiệp khác”(16,927)”, “dịch vụ (13,564)”, “không áp dụng” (18,655).

² Nghiên cứu thực hiện vào năm 2005, HAIDEP HIS, “các ngành công nghiệp khác (93,272)”, “dịch vụ (73,363)”, “không áp dụng” (143).

³ Nghiên cứu thực hiện vào năm 2002, HOUTRANS, HIS.

⁴ Cục Thống kê, Giám đốc Viện quy hoạch chính sách, nghiên cứu và đào tạo thống kê

Bảng 5.3.3 Số lượng lao động theo ngành và trình độ học vấn

Ngành	Sau đại học	Đại học	Cao đẳng	Trung học hay thấp hơn	Tổng cộng
Nông-lâm nghiệp	77	205	173	28.540	28.995
Ngu nghiệp	33	575	403	9.310	10.321
Khai khoáng	0	123	127	1.059	1.309
Sản xuất	194	4.356	4.952	42.349	51.851
Điện, gas, cấp nước	40	1.671	1.970	3.545	7.226
Xây dựng	44	4.201	2.221	20.881	27.347
Buôn bán và sửa chữa xe và hàng tiêu dùng	26	1.970	4.970	90.092	97.058
Nhà hàng khách sạn	0	808	1.107	5.067	6.982
Vận tải kho bãi và thông tin liên lạc	40	3.921	3.360	14.290	21.611
Trung gian tài chính	209	4.785	1.983	784	7.761
Khoa học – công nghệ	97	2.295	835	816	4.043
Bất động sản, cho thuê	124	2.047	1.283	3.637	7.091
Hành chính công	194	6.705	5.152	4.530	16.581
Giáo dục	972	10.455	5.279	1.906	18.612
Y tế - xã hội	274	3.219	3.052	1.140	7.685
Giải trí, văn hóa và thể thao	29	596	634	1.383	2.642
Tổ chức đoàn	52	1.829	891	1.218	3.990
Hoạt động cộng đồng, dịch vụ xã hội, và cá nhân	50	625	460	2.232	3.367
Các ngành công nghiệp khác	0	2.404	1.889	12.593	16.886
Dịch vụ	0	496	570	12.422	13.488
Không áp dụng	0	1.420	2.098	15.092	18.610
Tổng cộng	2.455	54.706	43.409	272.886	373.456

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Bảng 5.3.4 Tỷ lệ lao động theo ngành và trình độ học vấn (%)

Ngành	Sau đại học	Đại học	Cao đẳng	Trung học hay thấp hơn	Tổng cộng
Nông lâm nghiệp	0,3	0,7	0,6	98,4	100,0
Ngu nghiệp	0,3	5,6	3,9	90,2	100,0
Khai khoáng	0,0	9,4	9,7	80,9	100,0
Sản xuất	0,4	8,4	9,6	81,7	100,0
Điện, gas, cấp nước	0,6	23,1	27,3	49,1	100,0
Xây dựng	0,2	15,4	8,1	76,4	100,0
Buôn bán và sửa chữa xe và hàng tiêu dùng	0,0	2,0	5,1	92,8	100,0
Nhà hàng khách sạn	0,0	11,6	15,9	72,6	100,0
Vận tải kho bãi và thông tin liên lạc	0,2	18,1	15,5	66,1	100,0
Trung gian tài chính	2,7	61,7	25,6	10,1	100,0
Khoa học – công nghệ	2,4	56,8	20,7	20,2	100,0
Bất động sản, cho thuê	1,7	28,9	18,1	51,3	100,0
Hành chính công	1,2	40,4	31,1	27,3	100,0
Giáo dục	5,2	56,2	28,4	10,2	100,0
Y tế - xã hội	3,6	41,9	39,7	14,8	100,0
Giải trí, văn hóa và thể thao	1,1	22,6	24,0	52,3	100,0
Tổ chức đoàn	1,3	45,8	22,3	30,5	100,0
Hoạt động cộng đồng, dịch vụ xã hội, và cá nhân	1,5	18,6	13,7	66,3	100,0
Các ngành công nghiệp khác	0,0	14,2	11,2	74,6	100,0
Dịch vụ	0,0	3,7	4,2	92,1	100,0
Không áp dụng	0,0	7,6	11,3	81,1	100,0
Tổng cộng	0,7	14,6	11,6	73,1	100,0

Nguồn: Điều tra phỏng vấn hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

5.19 Tạo việc làm có giá trị gia tăng cao là một thách thức nữa của thành phố. Hiện tại, hầu hết việc làm đều thuộc các ngành có giá trị gia tăng thấp. Thậm chí việc làm trong các ngành công nghiệp hiện đại có giá trị gia tăng cao hơn tập trung vào ngành công nghiệp nhẹ (dệt, chế biến thực phẩm, thức uống, v.v). Tạo việc làm trong ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao rất khó cho Đà Nẵng vì phải cạnh tranh với các khu công nghiệp ở phía Bắc và Đông Nam do lao động đã qua đào tạo còn tương đối thấp.

5.20 Theo thông tin khảo sát một số doanh nghiệp và đại diện tại Đà Nẵng, doanh nghiệp thành phố rất khó cạnh tranh hiệu quả để giữ lao động có tay nghề tại Đà Nẵng. Vì vậy, dẫn đến hiện tượng “chảy máu chất xám” từ Đà Nẵng vào miền Đông Nam bộ. Vấn đề này sẽ được thảo luận chi tiết hơn trong phần phát triển kinh tế dưới đây

5.4. Đầu tư trực tiếp nước ngoài

1) Trở ngại trong xúc tiến đầu tư trực tiếp nước ngoài

5.21 Việt Nam là quốc gia có mức thu nhập thấp. Hầu hết người dân còn nghèo và thị trường cho sản phẩm công nghiệp trong nước còn nhỏ. Vì vậy, nhiều doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực công nghiệp theo hướng xuất khẩu. Các doanh nghiệp này xuất khẩu phần lớn các sản phẩm ra thị trường nước ngoài tại Châu Á, Châu Âu, và Châu Mỹ. Những doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài theo định hướng xuất khẩu này muốn đầu tư tại các thành phố có điều kiện xuất khẩu tốt. Hiện tại, nhiều doanh nghiệp công nghiệp nước ngoài đầu tư tại Hà Nội hoặc TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận. Chỉ một số ít doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài đến Đà Nẵng.

5.22 Về sản xuất công nghiệp, vai trò của khu vực có vốn đầu tư nước ngoài vẫn còn hạn chế tại Đà Nẵng. Giá trị sản xuất công nghiệp bình quân/người của khu vực đầu tư nước ngoài còn rất nhỏ và thậm chí thấp hơn bình quân cả nước. Chính ngành công nghiệp tạo ra nhiều việc làm và rõ ràng là động lực chính thúc đẩy tăng trưởng kinh tế trong thời gian gần đây tại các thành phố lớn khác. Vậy nên xúc tiến đầu tư nước ngoài trong ngành công nghiệp là vấn đề rất quan trọng đối với thành phố Đà Nẵng.

5.23 Đà Nẵng nằm ở vị trí chiến lược dọc theo quốc lộ 1, có sân bay quốc tế, và một cảng nước sâu. Năm khu công nghiệp của Đà Nẵng được xây dựng có khả năng tiếp cận tốt với cảng biển. Đà Nẵng có các cơ sở giáo dục đại học như Đại học Bách khoa Đà Nẵng, với khoảng 2.000 sinh viên tốt nghiệp hàng năm, có điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực công nghiệp theo định hướng xuất khẩu. Dù có nhiều điều kiện thuận lợi, song Đà Nẵng đang phải đối mặt với một số khó khăn trong việc thu hút đầu tư nước ngoài:

- (a) **Chi phí vận tải thủy cao và mức độ tàu vào cảng không thường xuyên:** Theo số liệu năm 2006, hàng hoá thông qua cảng Đà Nẵng là 2 triệu tấn, trong khi hàng hóa qua cảng Sài Gòn là 31 triệu tấn và cảng Hải Phòng là 11 triệu tấn⁵. Khối lượng hàng hoá qua cảng còn hạn chế dẫn đến chi phí vận tải cao và không có lịch tàu thường xuyên. May mắn là ngành xuất khẩu lớn nhất tại Đà Nẵng, đối với ngành này vấn đề quan trọng là doanh nghiệp phải giao sản phẩm cho khách hàng nước ngoài đúng lịch. Lịch trình tàu tại cảng Đà Nẵng còn ít gây khó khăn cho doanh nghiệp. Các doanh nghiệp xuất khẩu hàng may mặc địa phương thường chọn cảng xuất hàng đông đúc hơn như cảng Sài Gòn, nơi có lượng tàu thường xuyên đến nhiều nơi trên thế giới⁶. Hơn nữa, chi phí vận tải từ cảng Đà Nẵng đến các cảng nước ngoài chính cao gấp 3 lần chi phí từ cảng Sài Gòn. Đôi khi, chi phí các doanh nghiệp may mặc Đà Nẵng vận chuyển hàng vào thành phố Hồ Chí Minh và xuất khẩu đi từ cảng Sài Gòn vẫn rẻ hơn.
- (b) **Nguồn lao động còn hạn chế và chi phí lao động đang tăng cao:** So sánh với thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội, quy mô thị trường lao động địa phương còn nhỏ, thậm chí khi tính cả thị trường lao động tại các tỉnh lân cận. Các doanh nghiệp may mặc cho rằng nguồn lao động đang dần trở nên khan hiếm. Trước đây, doanh nghiệp may mặc được lựa chọn lao động có tay nghề và kinh nghiệm từ rất đông ứng viên đăng ký xin việc vào nhà máy. Hiện nay, ít lao động đến xin việc nên nhà máy chấp nhận hầu hết các công nhân đến nộp đơn xin việc.⁷ Một số đầu tư mới trong ngành

⁵ Trang 12, "Phân tích chuyên ngành vận tải hàng hóa tại Đà Nẵng", tháng 3/2008, Chương trình hỗ trợ khu vực kinh tế tư nhân của Việt Nam, EU

⁶ Trang 12, "Nghiên cứu tiềm năng kinh tế của TP Đà Nẵng- Báo cáo cuối cùng", tháng 7/ 2006, Chương trình hỗ trợ khu vực kinh tế tư nhân của Việt Nam, EU

⁷ Trang 19-20, 'Nghiên cứu tiềm năng kinh tế của TP Đà Nẵng-Báo cáo cuối cùng', tháng 7/ 2006, Chương trình hỗ trợ khu vực kinh tế tư nhân của Việt Nam, EU

đòi hỏi nhiều lao động khiến cho tình trạng khan hiếm nguồn lao động thêm trầm trọng. Hơn nữa, việc tăng lương tối thiểu thời gian gần đây làm cho thành phố thiếu hấp dẫn với các nhà đầu tư nước ngoài. Trước đây mức lương tối thiểu cho lao động tại Đà Nẵng được áp dụng theo mức lương tối thiểu của vùng III, nhưng hiện nay áp dụng theo mức của vùng II, cùng nhóm vùng với thành phố Hải Phòng. Kết quả là mức lương tối thiểu tại Đà Nẵng tăng 35% từ 80 USD lên 108 USD. Đây là thông tin không tốt cho các nhà đầu tư nước ngoài đang tìm kiếm lao động giá rẻ.

- (c) **Hạ tầng kém:** Hạ tầng công nghiệp của Đà Nẵng còn kém, đặc biệt là cấp điện và thoát nước. Theo các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tại khu công nghiệp Hoà Khánh, điện cấp thường không ổn định và mất điện thường xuyên. Đối với doanh nghiệp công nghệ thông tin phát triển phần mềm, ngay cả nếu mất điện trong khoảng thời gian ngắn cũng gây thiệt hại cho công việc của họ. Các doanh nghiệp này phải đầu tư thiết bị sao lưu dữ liệu để phòng trường hợp mất điện, dẫn đến chi phí sản xuất tăng cao. Các công trình thoát nước bảo trì kém gây cản trở nghiêm trọng cho các doanh nghiệp chế biến thủy sản. Ngay cả tại khu công nghiệp Thọ Quang, xây dựng dành riêng cho ngành chế biến thủy sản, năng suất của các công trình thoát nước cũng còn nhỏ và hệ thống thường hư hỏng, dẫn đến tình trạng nước thải từ các nhà máy không được xử lý, gây ô nhiễm môi trường cho các khu vực xung quanh.

5.24 Mặc dù có những trở ngại này, các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài vẫn thích đến Đà Nẵng và sản xuất sản phẩm xuất khẩu. Mỗi doanh nghiệp có lý do riêng để đến Đà Nẵng. Chẳng hạn, một nhà sản xuất trong lĩnh vực điện tử sản xuất linh kiện điện tử có giá trị gia tăng cao và khối lượng sản xuất nhỏ, xuất khẩu sản phẩm bằng đường hàng không. Chi phí vận tải bằng đường biển cao hay lịch tàu còn ít không ảnh hưởng đến công việc xuất khẩu của họ. Một nhà sản xuất thiết bị quý, chủ yếu cung cấp sản phẩm cho Hồng Kông, xuất khẩu sản phẩm qua cảng Đà Nẵng. Theo doanh nghiệp này, lịch tàu từ cảng Đà Nẵng đến cảng Hồng Kông tương đối ổn định và chi phí vận chuyển không quá cao.

5.25 Vậy có thể thu hút nhiều hơn nữa các nhà đầu tư nước ngoài, những người chưa có đủ thông tin về tiềm năng kinh tế của TP Đà Nẵng. Điều này có thể thực hiện thông qua những hoạt động xúc tiến tích cực và năng động hơn. Cần xem xét lại cơ cấu thể chế của cơ quan xúc tiến đầu tư nước ngoài tại Đà Nẵng, cơ quan phải chịu trách nhiệm về thu hút đầu tư nước ngoài vào thành phố.

2) Hệ thống thể chế mới để quản lý và đẩy mạnh phát triển các khu công nghiệp

5.26 Việc quản lý các khu công nghiệp tương tự như các khách sạn. Nếu được quản lý tốt theo tiêu chuẩn quốc tế như khách sạn Hyatt, Hilton, v.v... thì sẽ có một khách sạn tốt theo chuẩn quốc tế, có mạng lưới thị trường nước ngoài tốt. Ngược lại, hệ thống quản lý kém, năng lực còn hạn chế, thị trường nước ngoài hạn chế thì không thể thu hút đủ khách du lịch nước ngoài để phát triển kinh doanh.

5.27 Tương tự, các nhà quản lý khu công nghiệp có nhiều kinh nghiệm, được quốc tế công nhận thì có thể cung cấp dịch vụ chất lượng cao cho các nhà sản xuất nước ngoài tại khu công nghiệp, cũng như quảng bá khu công nghiệp cho các nhà đầu tư nước ngoài tiềm năng một cách hiệu quả. Tuy nhiên, các công ty quản lý địa phương rất khó đáp ứng yêu cầu của nhà đầu tư nước ngoài và quảng bá các khu công nghiệp Đà Nẵng ra thế giới. Trên thực tế, nhiều khu công nghiệp thành công tại Việt Nam được các đơn vị nước ngoài quản lý, như khu công nghiệp Thăng Long ở Hà Nội, KCN Nomura ở Hải Phòng, khu chế xuất Tân Thuận ở thành phố Hồ Chí Minh và nhiều khu công nghiệp khác (xem Bảng 5.4.1).

5.28 Thành phố Đà Nẵng có 5 khu công nghiệp (xem Bảng 5.4.2). Bốn trong số các khu công nghiệp này được phát triển và quản lý bởi cơ quan nhà nước địa phương là DAIZICO (Công ty Phát triển và Khai thác hạ tầng khu công nghiệp Đà Nẵng). DAIZICO được thành lập từ một cơ quan nhà nước, Ban Quản lý Khu công nghiệp và Khu chế xuất (DIEPZA) chịu trách nhiệm cấp chứng nhận kinh doanh cho các nhà đầu tư nước ngoài. Nhiều nhà đầu tư nước ngoài đầu tư tại một trong bốn khu công nghiệp không hài lòng về cách quản lý khu công nghiệp và bảo trì các công trình của DAIZICO. Hơn nữa, DAIZICO dường như không thông tin về các khu công nghiệp cho các nhà đầu tư nước ngoài. Thông tin về các khu công nghiệp này đến với các nhà đầu tư nước ngoài chỉ thông qua các hoạt động xúc tiến chung của Trung tâm xúc tiến đầu tư Đà Nẵng.

5.29 Một khu công nghiệp khác là khu công nghiệp Đà Nẵng do đơn vị nước ngoài quản lý là MASSDA. MASSDA là thành viên của công ty Malaysia MASSCORP, có nhiều kinh nghiệm quản lý khu công nghiệp tại nước ngoài. Khu công nghiệp Đà Nẵng và tất cả các nhà đầu tư nước ngoài hài lòng với dịch vụ tốt của công ty quản lý này.

Bảng 5.4.1 Các KCN lớn nhất tại Việt Nam theo số liệu đầu tư trực tiếp nước ngoài, năm 2003

Tên KCN	Tỉnh	Quốc gia	Tổng FDI
Biên Hòa II	Đồng Nai	Việt Nam	1.106.917.060
Nhon Trạch I	Đồng Nai	Việt Nam	628.039.804
Tân Thuận	TP. Hồ Chí Minh	Đài Loan – Nhật	611.839.946
VSIP	Bình Dương	Singapore – Việt Nam	596.051.971
Nhon Trạch II	Đồng Nai	Việt Nam	448.276.865
Thăng Long	Hà Nội	Nhật – Việt Nam	439.623.667
Amata	Đồng Nai	Thái Lan – Việt Nam	356.000.000
Sài Đồng B	Hà Nội	Hàn Quốc – Việt Nam	321.744.320
Kim Hoa	Vĩnh Phúc	Việt Nam	270.000.000
Nomura	Hải Phòng	Nhật – Việt Nam	221.467.508
Loteco	Đồng Nai	Nhật – Việt Nam	175.116.256
Phú Mỹ I	BR-VT	Việt Nam	150.839.000
Liên Trung I	TP. Hồ Chí Minh	Trung Quốc – Việt Nam	118.771.433

Nguồn: Báo cáo đối thoại chính sách của UNDP 2008/2, Hà Nội, tháng 7, năm 2008

Bảng 5.4.2 Khu công nghiệp tại Đà Nẵng và các công ty quản lý

Tên KCN	Đơn vị phát triển và quản lý	Quốc gia
Đà Nẵng	MASSDA	Malaysia – Việt Nam
Hòa Khánh	DAIZICO	Việt Nam (Nhà nước)
Hòa Khánh (mở rộng)	SDN	Việt Nam (tư nhân)
Liên Chiểu	DAIZICO	Việt Nam (nhà nước)
Liên Chiểu (mở rộng)	SDN	Việt Nam (tư nhân)
Thọ Quang	DAIZICO	Việt Nam (nhà nước)
Hòa Cẩm	DAIZICO	Việt Nam (nhà nước)

Nguồn: Sở Kế hoạch Đầu tư Đà Nẵng, Phòng kinh tế đối ngoại (13/11/2008)

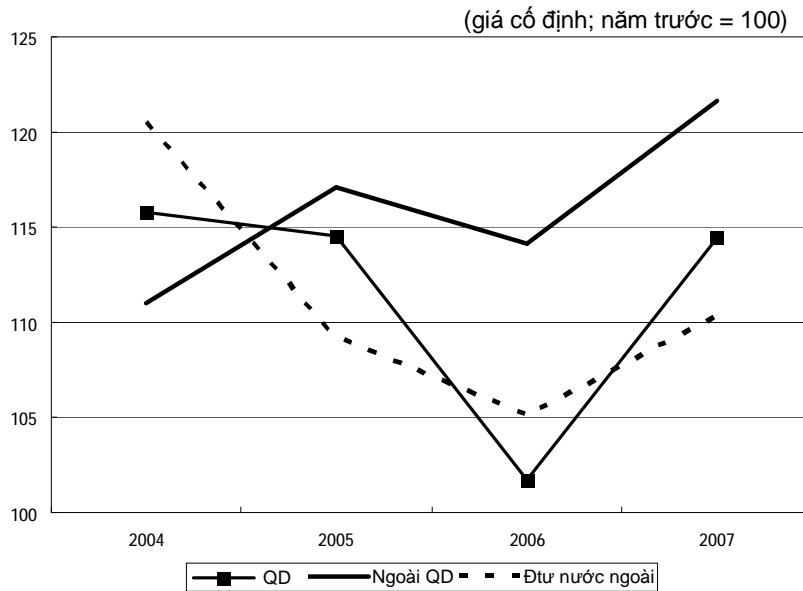
5.30 Như đã nêu ở trên, cần có nhiều hoạt động quảng bá mạnh và hiệu quả hơn để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài đến Đà Nẵng. Chính quyền địa phương cần xem lại hệ thống quản lý các khu công nghiệp hiện tại. Hơn nữa, chính quyền nên đưa 4 khu công nghiệp này vào sự quản lý của các đơn vị nước ngoài có nhiều kinh nghiệm quản lý khu công nghiệp và mạng lưới kinh doanh quốc tế tốt. Đây là cách hiệu quả nhất để đẩy mạnh đầu tư trực tiếp nước ngoài trong lĩnh vực công nghiệp tại Đà Nẵng.

5.5. Phát triển khu vực kinh tế ngoài quốc doanh: Khai thác các cơ hội kinh doanh mới

5.31 Khu vực kinh tế quốc doanh giữ vai trò chủ đạo trong cơ cấu kinh tế của Đà Nẵng, trong khi kinh tế ngoài quốc doanh vẫn còn nhỏ. Năm 2007, sản xuất công nghiệp của khối kinh tế nhà nước đạt 57%, trong khi kinh tế ngoài quốc doanh chỉ đạt 24%. Lao động trong các ngành kinh tế nhà nước chiếm 40%, trong khi kinh tế ngoài quốc doanh chỉ chiếm 1/4 trong tổng số lao động trong những năm 2000.

5.32 Khu vực kinh tế quốc doanh Đà Nẵng chiếm tỷ trọng rất lớn, nhưng không phải là động lực thúc đẩy phát triển kinh tế. Khu vực kinh tế ngoài quốc doanh tại Đà Nẵng hoạt động hiệu quả hơn trong những năm qua. Tốc độ tăng của sản xuất công nghiệp của khu vực kinh tế ngoài quốc doanh cao hơn khu vực kinh tế quốc doanh và khu vực có vốn đầu tư nước ngoài sau năm 2005 (xem Hình 5.5.1).

Hình 5.5.1 Chỉ số tổng giá trị sản xuất công nghiệp theo thành phần kinh tế tại Đà Nẵng



Nguồn: Biểu 38, Niên giám Thống kê Đà Nẵng năm 2007

5.33 Cần phải phát triển khu vực kinh tế ngoài quốc doanh tại Đà Nẵng để đạt tốc độ tăng trưởng kinh tế cao. Tuy nhiên, Đà Nẵng chưa thu hút được các doanh nghiệp địa phương mới thành lập và các doanh nghiệp này có xu hướng chuyển đến các thành phố công nghiệp khác như thành phố Hồ Chí Minh. Khoảng 2.500 sinh viên tốt nghiệp trường Đại học Bách khoa Đà Nẵng mỗi năm, nhưng gần 30% trong số đó chuyển vào thành phố Hồ Chí Minh để tìm công việc tốt hơn trong các doanh nghiệp tư nhân hoặc có vốn đầu tư nước ngoài.

5.34 Chưa thể xác định rõ đâu là cản trở chính đối với việc phát triển của khu vực kinh tế ngoài quốc doanh tại Đà Nẵng. Có thể do tiếp cận quỹ đất và tiếp cận tín dụng còn hạn chế, thị trường địa phương nhỏ, thu nhập thấp, thủ tục hành chính không thuận lợi, v.v... Tuy nhiên, kinh tế ngoài quốc doanh tại Đà Nẵng có tiềm năng kinh doanh lớn. Đà Nẵng nằm ở vị trí chiến lược của miền Trung và là điểm đến của nhiều du khách trong và ngoài nước. Đà Nẵng có nhiều cơ sở giáo dục, đào tạo, cung cấp lao động chất lượng cao cho thị trường lao động địa phương. Hơn nữa, nhiều vốn đầu tư nước ngoài rót vào Đà Nẵng để phát triển bất động sản.

5.35 Cần có các biện pháp hỗ trợ khu vực tư nhân thành lập doanh nghiệp tại Đà Nẵng. Một trong những biện pháp là thành lập trung tâm như là các vườn ươm doanh nghiệp. Những vườn ươm này thường cung cấp cho các doanh nghiệp trẻ văn phòng, kết nối điện thoại, internet, thiết bị thí nghiệm, cũng như máy móc và thiết bị. Các doanh nghiệp trẻ có thể khởi nghiệp với vốn đầu tư nhỏ bằng cách tận dụng các thiết bị này tại vườn ươm doanh nghiệp. Việt Nam đã có vườn ươm doanh nghiệp tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh với sự hỗ trợ tài chính và kỹ thuật của Chương trình hỗ trợ khu vực tư nhân Việt Nam do Liên minh Châu Âu tài trợ. Cả hai vườn ươm ở 2 thành phố đều được trang bị nhà máy, phòng thí nghiệm, phòng phát triển sản phẩm thí điểm, v.v... ngoài ra còn có chương trình đào tạo cho các doanh nghiệp.

5.36 Thứ hai, tổ chức các chương trình đào tạo doanh nghiệp cho các doanh nghiệp nhỏ và doanh nghiệp trẻ. Kế hoạch kinh doanh, tài chính marketing, quản lý nhân sự, v.v... là các nội dung chính trong chương trình đào tạo. Một ví dụ của chương trình đào tạo này là IYB (Nâng cao khả năng kinh doanh cho doanh nghiệp) và SYB (Khởi sự doanh nghiệp) do Phòng thương mại công nghiệp Việt Nam chi nhánh Đà Nẵng phối hợp với Tổ chức Lao động Quốc tế (ILO) và Cơ quan Hợp tác Phát triển Quốc tế Thụy Điển (CCIDA) từ năm 1997 đến năm 2004.

5.6. Phân tích ngành công nghiệp của Đà Nẵng

1) Dệt may⁸

5.37 Ngành dệt may chiếm tỷ trọng cao nhất trong kim ngạch xuất khẩu của Đà Nẵng trong năm 2005, và tiếp tục là ngành công nghiệp chính đóng góp vào kim ngạch xuất khẩu của thành phố. Ngành này do khu vực kinh tế quốc doanh nắm giữ chủ yếu. Bốn doanh nghiệp nhà nước lớn nhất tại Đà Nẵng đóng góp nhiều nhất vào doanh thu xuất khẩu hàng năm của thành phố và 55 doanh nghiệp địa phương với quy mô khác nhau đóng góp thêm một phần nhỏ. Ngành dệt may thu hút 19.357 lao động năm 2007⁹, chiếm 5% tổng lao động của thành phố.

Bảng 5.6.1 Các chỉ tiêu chính của ngành dệt may Đà Nẵng

Chỉ tiêu	Quốc doanh		Ngoài quốc doanh		Nước ngoài		Tổng	
	2005	2007	2005	2007	2005	2007	2005	2007
Số doanh nghiệp	5	4	32	55	6	5	43	64
Tỷ lệ giá trị gia tăng (%)	78	84	3	7	19	9	100	100
Giá trị sản xuất gia tăng/doanh nghiệp (triệu đồng)	204.575	459.314	1.096	2.983	42.559	37.929	30.542	34.234
Tổng giá trị tài sản (%)	77	64	3	12	19	24	100	100
Tổng giá trị tài sản / doanh nghiệp (triệu đồng)	174.978	273.327	1.161	3.652	36.186	83.739	26.259	26.763
Tỷ lệ lao động (%)	65	67	11	13	24	20	100	100
Số công nhân/doanh nghiệp	2.016	3.263	56	46	619	756	362	302
Lương bình quân hàng tháng (1.000 đồng)	1.156	1.636	600	1.270	799	1.271	1.007	1.517

Nguồn: Cục thống kê Đà Nẵng, tháng 11/ 2008.

5.38 Năm 2007, tỷ trọng của khu vực kinh tế quốc doanh trong tổng giá trị sản xuất gia tăng là 84% so với 78% trong năm 2005. Khu vực kinh tế ngoài quốc doanh gồm 55 doanh nghiệp đóng góp một phần nhỏ trong những năm gần đây. Sản xuất giá trị gia tăng bình quân của doanh nghiệp nhà nước cao hơn doanh nghiệp ngoài quốc doanh và đầu tư nước ngoài. Năm 2007, một doanh nghiệp nhà nước sản xuất giá trị gia tăng gấp 150 doanh nghiệp ngoài quốc doanh và gấp 12 lần doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Kinh tế quốc doanh cũng chiếm tỷ trọng lớn trong tổng giá trị tài sản và thu hút lao động. Số lượng lao động trung bình trong khu vực kinh tế quốc doanh là 3.263 người trong năm 2007, trong khi kinh tế ngoài quốc doanh và kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài là 765. Mức lương trung bình hàng tháng của khu vực kinh tế quốc doanh cao hơn các khu vực khác. Một công nhân làm việc trong doanh nghiệp nhà nước nhận 1,6 triệu đồng/tháng năm 2007, doanh nghiệp ngoài quốc doanh và nước ngoài là 1,3 triệu đồng/tháng.

5.39 Mỹ là thị trường chính của các doanh nghiệp dệt may Đà Nẵng, kế đến là châu Âu và Nhật. Một số trường hợp, nguyên liệu do địa phương sản xuất phải được khách hàng đồng ý trước. Hầu hết nguyên liệu nhập khẩu từ các nước lân cận, nguyên liệu thô cũng được nhập từ các nước này. Nếu không nhập từ các nước khác, các doanh nghiệp địa phương mua nguyên liệu từ Tp. Hồ Chí Minh, nơi họ có thể tiếp cận nguồn nguyên liệu chất lượng cao hơn. Thiết kế và tiêu chuẩn kỹ thuật của sản phẩm do khách hàng yêu cầu. Có một doanh nghiệp nhà nước tại Đà Nẵng, 80% nguyên liệu được nhập từ Trung Quốc, do khách hàng chỉ định.¹⁰

⁸ Các thông tin chính của phần này được lấy từ tài liệu tên là “Nghiên cứu tiềm năng kinh tế của TP Đà Nẵng- Báo cáo cuối cùng”, tháng 7/ 2006, VPSSP Đà Nẵng

⁹ Dữ liệu thu thập từ Cục Thống kê TP Đà Nẵng tháng 11/ 2008.

¹⁰ Theo phỏng vấn với giám đốc một doanh nghiệp dệt may vào ngày 12/11/ 2008

5.40 Phần lớn sản phẩm may mặc được xuất khẩu và các doanh nghiệp lớn có xu hướng xuất khẩu sản phẩm hàng ngày. Vì vậy, ngành công nghiệp này rất quan tâm đến chi phí vận chuyển. Chi phí vận chuyển từ cảng Đà Nẵng cao hơn so với cảng Sài Gòn làm các doanh nghiệp không muốn xuất hàng từ cảng này. Hơn nữa, cảng Đà Nẵng có ít tàu, nhà xuất khẩu ngành may mặc thường không có lựa chọn khác ngoài cảng Sài Gòn. Cảng Sài Gòn có tần suất tàu thuyền đông đến nhiều nơi trên thế giới, là điểm hấp dẫn với nhà xuất khẩu hàng may mặc Đà Nẵng. Lịch tàu đi từ cảng Đà Nẵng ít cũng gây khó khăn cho các doanh nghiệp. Theo giám đốc một doanh nghiệp lớn, một nửa sản phẩm của họ xuất từ cảng Đà Nẵng, số còn lại xuất từ cảng Sài Gòn. Tuy nhiên vị giám đốc này cho biết trong tương lai, doanh nghiệp có thể nâng lượng hàng xuất từ cảng Đà Nẵng do chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ vào cảng Sài Gòn tăng.

2) Phát triển phần mềm

5.41 Hai doanh nghiệp quy mô vừa (FPT và Softech) đóng góp lớn vào công nghiệp phát triển phần mềm tại Đà Nẵng. Cả hai doanh nghiệp này đều là doanh nghiệp nhà nước được cổ phần hóa. FPT có 300 và Softech có 150 kỹ sư công nghệ thông tin. Thành phố cũng có khoảng 20 doanh nghiệp phát triển phần mềm nhỏ khác, trung bình một doanh nghiệp tuyển dụng khoảng 30 kỹ sư về công nghệ thông tin¹¹. Như vậy, có khoảng 1.000 kỹ sư công nghệ thông tin làm việc trong ngành công nghiệp phát triển phần mềm tại Đà Nẵng.

5.42 Theo giám đốc công ty Softech, doanh thu của doanh nghiệp này là 22 tỷ đồng năm 2007. Điều này có nghĩa là mỗi kỹ sư phần mềm của công ty làm ra 147 triệu đồng. Giả định rằng, kỹ sư công nghệ thông tin của các doanh nghiệp khác cũng làm ra khoản tiền ấy trong một năm, tổng số doanh thu từ phần mềm của Đà Nẵng là khoảng 150 tỉ đồng, chiếm 1% GDP và 2% giá trị công nghiệp của thành phố trong năm 2007.

5.43 Trường Đại học Bách Khoa Đà Nẵng (DUT) là cơ sở giáo dục chính cung ứng kỹ sư công nghệ thông tin cho thị trường lao động địa phương. Khoảng 250 kỹ sư công nghệ thông tin tốt nghiệp từ trường này mỗi năm.¹² Công ty Softech cũng có chương trình đào tạo kỹ sư công nghệ thông tin 2 năm. Hàng năm 300 học viên hoàn tất chương trình này, trong đó có sinh viên trường Đại học Đà Nẵng.

5.44 Dù bưu điện Đà Nẵng và các công ty phần mềm được kết nối với nhau qua mạng lưới cáp quang, nhưng rất ít công ty sử dụng hệ thống này, vì đầu tư ban đầu và phí dịch vụ hàng tháng rất cao. Thay vào đó, hầu hết các doanh nghiệp và cửa hàng, kể cả các quán café internet đều sử dụng cáp thường để kết nối với bưu điện. Theo một giám đốc của doanh nghiệp phát triển phần mềm do nước ngoài đầu tư, kết nối internet thường bị nghẽn vào cuối buổi chiều lúc nhiều người bắt đầu sử dụng internet tại các quán café.¹³ Mất điện thường xuyên gây cản trở công việc cho các doanh nghiệp phát triển phần mềm.

5.45 Chi phí lao động kỹ sư công nghệ thông tin thấp là lợi thế lớn nhất cho ngành công nghiệp phần mềm của Đà Nẵng. Lương hàng tháng của kỹ sư phần mềm tại Đà Nẵng khoảng 200-300USD, trong khi tại thành phố Hồ Chí Minh có thể lên đến 800USD. Tuy nhiên, do lương thấp các doanh nghiệp địa phương gặp khó khăn trong việc tuyển kỹ sư giỏi tại Đà Nẵng vì các kỹ sư này dễ có cơ hội tìm việc làm tốt tại các nơi khác như thành phố Hồ Chí Minh. Ngoài ra, kỹ sư công nghệ thông tin làm việc tại các doanh

¹¹ Theo phỏng vấn với giám đốc Softech vào ngày 6/11/ 2008

¹² Theo phỏng vấn với giám đốc trường ĐH vào ngày 6/11/2008

¹³ Theo phỏng vấn với giám đốc công ty phát triển phần mềm có vốn đầu tư nước ngoài vào tháng 9/2008

ng nghiệp phát triển phần mềm tại Đà Nẵng có xu hướng đi nơi khác tìm việc làm với mức lương cao hơn sau khi tốt nghiệp vài năm.

5.46 Ngành công nghiệp có nhiều đối tượng khách hàng khác nhau tại thị trường địa phương và nước ngoài. Đối với doanh nghiệp nhà nước, chính quyền thành phố là khách hàng lớn nhất. Nhiều sở, ngành tích cực ứng dụng chính phủ điện tử. Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài thường có khách hàng riêng ở các nước khác và nhận đơn hàng từ các khách hàng nước ngoài này.

5.47 Trung tâm vườn ươm công nghệ “Công viên phần mềm Đà Nẵng” được Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng thành lập năm 2008. Hy vọng các kỹ sư công nghệ thông tin trẻ của thành phố có thể mở công ty phát triển phần mềm riêng của mình tại trung tâm này. Tuy nhiên, hiện thành phố vẫn chưa khai thác đầy đủ hiệu quả của trung tâm này.

3) Chế biến thủy sản¹⁴

5.48 Sản lượng chế biến thủy sản cao nhất thuộc về hai doanh nghiệp nhà nước và một doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Những doanh nghiệp này có thể mạnh về máy móc thiết bị, nguồn lao động cũng như khách hàng. Có 33 doanh nghiệp tư nhân địa phương hoạt động trong lĩnh vực chế biến thủy sản mặc dù quy mô của những doanh nghiệp này nhỏ hơn nhiều so với các doanh nghiệp khác. Khu công nghiệp Thọ Quang được đầu tư riêng cho các doanh nghiệp chế biến thủy sản, cả doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài và tư nhân.

5.49 Đóng góp của khu vực kinh tế quốc doanh trong tổng giá trị sản xuất giá trị gia tăng là 48% trong năm 2007, giảm nhẹ so với 51% năm 2005. Khu vực kinh tế ngoài quốc doanh tạo ra 38% giá trị gia tăng trong năm 2008. Tổng sản phẩm sản xuất giá trị gia tăng bình quân của các doanh nghiệp nhà nước cao hơn nhiều so với doanh nghiệp ngoài quốc doanh và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Năm 2007, sản xuất giá trị gia tăng của một doanh nghiệp nhà nước gấp 20 lần doanh nghiệp ngoài quốc doanh và gấp đôi doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Kinh tế quốc doanh vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong tổng giá trị sản xuất và thu hút lao động. Quy mô lao động trung bình của doanh nghiệp nhà nước năm 2007 là 1.077 lao động, trong khi quy mô lao động trong doanh nghiệp ngoài quốc doanh và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài lần lượt là 82 và 592 lao động. Về mức lương bình quân hàng tháng, lao động trong doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài có mức lương cao nhất năm 2007 là 2,1 triệu đồng, mức lương của doanh nghiệp nhà nước là 1,4 triệu đồng và của doanh nghiệp ngoài quốc doanh là 0,9 triệu đồng.

5.50 Khách hàng quốc tế ngày càng quan tâm nhiều đến chất lượng hơn là đến vấn đề an toàn. Tuy nhiên, chỉ một số ít các doanh nghiệp chế biến địa phương tuân thủ hệ thống phân tích mối nguy và điểm kiểm soát tới hạn (HACCAP) và có chứng nhận đạt tiêu chuẩn xuất khẩu vào thị trường liên minh châu Âu (EU code).

5.51 Năng suất hoạt động của các công trình thoát nước còn hạn chế là một trong những cản trở chính cho các công ty xử lý của địa phương, ngay cả ở khu công nghiệp Thọ Quang. Công trình thoát nước tại khu công nghiệp này được bảo trì kém vì vậy nước thải ra từ các nhà máy không được xử lý đúng cách, gây ô nhiễm môi trường cho các khu vực lân cận¹⁵. Cắt điện thường xuyên cũng gây ảnh hưởng đến năng suất của các công

¹⁴ Các thông tin chính trong phần này lấy từ ‘Báo cáo nghiên cứu tiềm năng kinh tế Đà Nẵng’ tháng 7 năm 2006, Chương trình hỗ trợ khu vực tư nhân Việt Nam, Đà Nẵng.

¹⁵ Theo phỏng vấn với giám đốc công ty chế biến thủy sản có vốn đầu tư nước ngoài vào tháng 9/2008

trình thoát nước của doanh nghiệp. Đối mặt với các ảnh hưởng xấu về môi trường của ngành công nghiệp, chính quyền địa phương có kế hoạch bố trí lại các doanh nghiệp chế biến thủy sản này vào các khu công nghiệp tại các tỉnh lân cận như khu công nghiệp Điện Nam - Điện Ngọc của tỉnh Quảng Nam

Bảng 5.6.2 Các chỉ tiêu chính của ngành chế biến thủy sản Đà Nẵng

Chỉ tiêu	Nhà nước		Ngoài quốc doanh		Nước ngoài		Tổng	
	2005	2007	2005	2007	2005	2007	2005	2007
Số doanh nghiệp	2	2	13	33	1	1	16	36
Tỷ lệ giá trị gia tăng (%)	51	48	35	38	14	14	100	100
Giá trị gia tăng/ 1 doanh nghiệp (triệu đồng)	223.397	246.927	24.059	11.995	124.928	142.825	55.281	28.681
Tỷ lệ tổng giá trị tài sản (%)	48	44	34	44	17	12	100	100
Tổng giá trị tài sản / 1 DN (triệu đồng)	107.809	134.332	11.731	8.199	76.696	74.183	27.801	17.039
Tỷ lệ lao động (%)	29	39	51	50	19	11	100	100
Số công nhân/1 DN	594	1.077	161	82	789	592	254	152
Lương bình quân hàng tháng (1.000 đồng)	990	1.410	762	917	828	2.108	841	1.241

Nguồn: Cục Thống kê Đà Nẵng, tháng 11/2008

5.7. Đánh giá của một số công ty về môi trường kinh doanh của TP Đà Nẵng

5.52 Nghiên cứu đã khảo sát 343 doanh nghiệp thuộc các ngành khác nhau. Số doanh nghiệp được khảo sát của mỗi ngành được chọn dựa vào số doanh nghiệp trong toàn ngành (xem Bảng 5.7.1).

5.53 Phòng vấn viên hẹn gặp các tổng giám đốc của các doanh nghiệp. Có 2 phòng vấn viên cùng làm việc, một người hỏi và một người ghi lại câu trả lời. Bảng câu hỏi gồm 2 mẫu: Mẫu 1 dùng để phỏng vấn trực tiếp tổng giám đốc và Mẫu 2 để cho người được phỏng vấn tự điền vào và điều tra viên sẽ thu lại bảng câu hỏi sau vài ngày.

Bảng 5.7.1 Số lượng doanh nghiệp được khảo sát

Ngành	Tổng số doanh nghiệp	Số doanh nghiệp được khảo sát	% doanh nghiệp được khảo sát
Nông lâm nghiệp	2	2	100,0
Ngư nghiệp	2	2	100,0
Khai khoáng	25	3	12,0
Tổng cộng khu vực 1	29	7	24,1
Sản xuất	523	61	11,7
Điện, gas, cấp nước	12	6	50,0
Xây dựng	420	35	8,3
Tổng cộng khu vực 2	955	102	10,7
Nhà hàng, khách sạn	152	62	40,8
Vận tải và kho bãi	274	29	10,6
Khoa học - công nghệ	146	17	11,6
Giáo dục – đào tạo	17	10	58,8
Cá nhân, cộng đồng	-	21	-
Y tế và phúc lợi xã hội	7	5	71,4
Giải trí và thể thao	-	10	-
Bất động sản	33	20	60,6
Kinh doanh	-	54	-
Tài chính và dịch vụ tín dụng ¹	4	6	150,0
Tổng cộng khu vực 3	633	234	37,0
Tổng cộng	1.617	343	21,2

Nguồn: Tổng Cục Thống kê (Số lượng doanh nghiệp).

¹ Số doanh nghiệp nêu trong Niên giám Thống kê thấp hơn số doanh nghiệp trên thực tế.

5.54 Kết quả khảo sát cho thấy những khó khăn sau của các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố (xem Bảng 5.7.2):

- (i) Đối với tất cả các ngành, khó khăn lớn nhất là cấp điện, chi phí vận tải tăng cao, trình độ/ tay nghề lao động thấp, an ninh kém và nguồn vốn hạn chế;
- (ii) Đối với các ngành thuộc KV 1 và KV 2: khó khăn trong việc tiếp cận quỹ đất sản xuất;
- (iii) Đối với ngành KV 1, xếp theo mức độ nghiêm trọng: hạn chế về tài chính, chi phí vận tải cao, trình độ/ tay nghề lao động thấp; và
- (iv) Đối với ngành KV 2: Thiếu điện, hạ tầng giao thông yếu kém, tiếp cận quỹ đất còn hạn chế, thuế cao, nguồn vốn hạn chế và an ninh kém.

Bảng 5.7.2 2 khó khăn chính mà các doanh nghiệp phải đối mặt trong sản xuất kinh doanh

Ngành	Hai trở ngại lớn nhất - nhi (%)																		
	Viễn thông	Điện	Giao thông vận tải	Tiếp cận với quỹ đất	Chính sách không ổn định	Thuế	Quản lý thuế	Quy định về hải quan và kinh doanh	Luật lao động	Trình độ/ tay nghề	Giấy phép đăng ký kinh doanh và hoạt động	Tiếp cận tài chính	Chi phí vốn vay	Chính sách kinh tế vi mô	Tham nhũng	Tội phạm/ trộm cắp	Các hành vi thiếu tinh thần tranh hoặc thiếu minh bạch	Giải quyết xung đột	Quy định về môi trường
Nông lâm nghiệp	0	0	25	0	25	0	25	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0
Ngư nghiệp	0	25	0	0	0	0	0	25	0	25	0	25	0	0	0	0	0	0	0
Khai khoáng	0	0	17	0	0	0	0	0	0	17	0	33	17	0	0	17	0	0	0
Tổng KV 1	0	7	14	0	7	0	7	7	0	14	0	21	14	0	0	7	0	0	0
Sản xuất	1	15	10	13	4	3	2	4	0	13	1	6	6	3	0	12	5	2	1
Điện, gas, cấp nước	0	8	8	8	0	0	0	8	0	8	8	8	0	0	0	17	8	17	0
Xây dựng	3	16	11	5	6	6	2	0	0	16	0	6	11	5	2	6	5	0	0
Tổng KV 2	2	15	10	10	5	4	2	3	0	14	1	6	7	3	1	10	5	2	1
Nhà hàng khách sạn	4	41	12	4	2	8	4	0	1	2	0	4	9	2	0	2	2	3	0
Vận tải và kho bãi	0	7	13	7	7	4	2	5	0	11	2	9	11	5	4	9	2	2	2
Khoa học công nghệ	6	22	3	9	6	6	3	0	0	3	0	3	9	3	3	13	6	3	0
Giáo dục – đào tạo	6	31	6	19	6	6	0	6	6	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0
Cá nhân, cộng đồng	3	17	6	9	3	6	3	0	0	9	0	11	3	0	0	9	17	3	0
Y tế và phúc lợi xã hội	11	22	22	0	0	0	0	0	0	22	0	0	11	0	0	11	0	0	0
Giải trí và thể thao	0	20	5	15	0	10	0	0	0	5	5	10	15	5	0	5	5	0	0
Bất động sản	5	11	8	8	3	11	0	0	0	5	0	14	11	5	0	3	14	3	0
Kinh doanh	5	18	15	9	3	11	4	2	0	3	2	7	6	2	1	10	3	0	0
Tài chính và dịch vụ tín dụng ¹	20	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	20	0	40	0	0	0
Tổng KV 3	4	22	11	8	3	8	3	1	0	5	1	7	8	3	1	7	5	2	0
Tổng cộng	3	20	11	8	4	6	2	2	0	8	1	7	8	3	1	8	5	2	0

Nguồn: Khảo sát doanh nghiệp của DaCRISS năm 2008.

5.55 Về giao thông vận tải, mỗi ngành phải đối mặt với những khó khăn khác nhau (xem Bảng 3.4.14). Quan tâm lớn nhất của các ngành là chi phí vận tải tăng, trong đó các ngành khu vực 1 bị ảnh hưởng nhiều nhất. Khu vực 2 quan tâm chủ yếu đến điều kiện đường sá, trong khi khu vực 3 ít bị ảnh hưởng bởi bởi điều kiện giao thông vận tải nhất.

Bảng 5.7.2 Đánh giá các trở ngại về giao thông vận tải¹

Trở ngại	Ngành khu vực 1	Ngành khu vực 2	Ngành khu vực 3	Tổng cộng
Tình trạng đường	16.7	12.8	7.3	6.9
Thiếu xe	33.3	6.5	2.3	4.2
Thiếu tài xế	16.7	2.8	1.2	2.6
Chi phí vận tải tăng	61.1	35.5	17.4	22.4

Nguồn: khảo sát doanh nghiệp của DACRISS, 2008.

¹ Tỷ lệ doanh nghiệp trả lời giao thông vận tải là trở ngại lớn nhất đối với hoạt động sản xuất kinh doanh.

6. PHÁT TRIỂN KHÔNG GIAN VÀ SỬ DỤNG ĐẤT

6.1 Tổng quan

6.1 Mô hình phát triển không gian hiện nay của thành phố Đà Nẵng được tổng hợp trong phần dưới đây

- (i) Về cơ bản, thành phố Đà Nẵng gồm các khu đô thị nhỏ gọn với mật độ dân số cao và một số khu vực nông thôn với diện tích tương đối nhỏ nằm rải rác và các khu vực đồi núi rộng lớn. Khoảng 60% diện tích toàn thành phố là rừng, 28% là không gian xanh và không gian mở. Diện tích đất đô thị (đất ở, kinh doanh/thương mại, công nghiệp, cơ quan...) chỉ chiếm khoảng 10% (xem Bảng 6.3.1)
- (ii) Tuy nhiên, các khu đô thị đang được mở rộng nhanh chóng ra các vùng ngoại thành, đặc biệt về phía Nam và Tây Nam. Mặc dù hầu hết các khu vực này còn trống và dân cư thưa thớt, nhưng các khu nghỉ dưỡng cao cấp cũng đã và đang phát triển mạnh dọc ven biển ở phía Nam.
- (iii) Có thể thấy rõ rằng sự phát triển không gian hiện nay tạo ra sự gia tăng quá mức không gian đô thị như tại nhiều thành phố ở Việt Nam kể cả thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và các thành phố quy mô vừa và nhỏ khác. Hầu hết các khu phát triển mới không thể hiện rõ chức năng khu dân cư mà chỉ nhắm đến đối tượng thu nhập trung bình và cao với mật độ dân số thấp và không có đủ các công trình kinh tế-xã hội cần thiết. Nếu tiếp tục phát triển theo mô hình này, khó có thể xây dựng các khu đô thị nhỏ gọn dựa vào vận tải công cộng.
- (iv) Cần điều chỉnh phân loại sử dụng đất hiện nay trong quy hoạch đô thị kết hợp với việc xem xét hệ thống phân loại sử dụng đất của Bộ TNMT và các mục đích quy hoạch sử dụng đất hiệu quả hơn. Về vấn đề này, Nghiên cứu phát triển tổng thể đô thị thành phố Hà Nội (HAIDEP) có thể cung cấp cơ sở để thảo luận.

6.2 Khung thể chế

1) Các tiêu chuẩn Việt Nam

6.2 Hiến pháp năm 1980 quy định toàn bộ đất đai ở Việt Nam đều thuộc sở hữu của nhà nước. Sau này, vấn đề cải cách đất đai được từng bước thực hiện khi có chính sách sửa đổi. Văn bản pháp lý quan trọng nhất là Luật Đất đai, có hiệu lực từ năm 1986 và được sửa đổi bổ sung năm 1993 và năm 2003. Luật Đất đai năm 1993 quy định việc cấp “giấy chứng nhận quyền sử dụng đất” cho phép sử dụng đất lâu dài. Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất được sử dụng như tài sản có thể trao đổi, chuyển nhượng, cho thuê, thừa kế và thế chấp. Tuy nhiên, luật giới hạn thời gian sử dụng đất cho mục đích cụ thể là 20 năm (đối với đất nông nghiệp trồng cây hàng năm) hoặc 50 năm (đất nông nghiệp trồng cây lâu năm, đất công nghiệp, thương mại). Đất ở được sử dụng vô thời hạn.

6.3 Có 2 tiêu chuẩn chính quy định phân loại đất theo mục đích sử dụng ở Việt Nam. Quy chuẩn xây dựng (1997) của Bộ Xây dựng phân loại đất thành hai loại chính: đất dân dụng và đất phi dân dụng gồm 11 loại dưới đây. Quy định này chủ yếu xác định sử dụng đất ở các khu đô thị. Bộ TNMT dựa vào Luật Đất đai (2003) đề cập ở trên chia đất làm 2 loại chính: đất nông nghiệp và phi nông nghiệp gồm 18 loại dưới đây, quy định này chủ yếu xác định sử dụng đất khu vực nông thôn

Bảng 6.2.1 Quy định sử dụng đất của Bộ Xây dựng theo Quy chuẩn xây dựng (1997)

Đất dân dụng	1. Đất ở
	2. Đất thương mại / trường học
	3. Đất đô thị / dịch vụ công
	4. Đất vui chơi giải trí, công viên xanh
Đất phi dân dụng	5. Đất công nghiệp và kho tàng
	6. Đất giao thông vận tải
	7. Đất cơ quan hành chính, sự nghiệp
	8. Đất nghĩa trang
	9. Đất sử dụng đặc biệt (quân sự)
	10. Đất cây xanh chuyên dụng (bao gồm cả diện tích mặt nước)
	11. Đất dành cho mở rộng trong tương lai

Nguồn: Quy chuẩn xây dựng năm 1997.

Bảng 6.2.2 Quy định sử dụng đất của Bộ TNMT theo Luật Đất đai (2003)¹⁾

Đất nông nghiệp	1. Đất trồng cây hàng năm
	2. Đất trồng cây lâu năm
	3. Đất rừng sản xuất
	4. Đất rừng phòng hộ
	5. Đất rừng đặc dụng
	6. Đất nuôi trồng thủy sản
	7. Đất sản xuất muối
	8. Đất nông nghiệp khác
Đất phi nông nghiệp	9. Đất ở
	10. Đất trụ sở cơ quan – công trình sự nghiệp
	11. Đất quốc phòng / an ninh
	12. Đất sản xuất kinh doanh phi nông nghiệp
	13. Đất có mục đích công cộng
	14. Đất tôn giáo, tín ngưỡng
	15. Đất đình làng, đền, miếu thờ, chùa...
	16. Đất nghĩa trang, nghĩa địa
	17. Đất mặt nước, sông, suối...
	18. Đất phi nông nghiệp khác
Đất chưa sử dụng (đảm lấy, đồi núi...)	

Nguồn: Luật đất đai năm 2003.

1) Sơ đồ trên thể hiện cách phân loại chung, phân loại thực tế cụ thể hơn và theo nhiều loại chi tiết

6.4 Phân loại sử dụng đất trong quy hoạch của Sở Xây dựng do thành phố Đà Nẵng đề xuất cơ bản dựa theo các quy định về sử dụng đất của Bộ Xây dựng, nhưng một số loại được điều chỉnh để phù hợp với điều kiện thực tế của thành phố Đà Nẵng. Bảng 6.2.3 thể hiện sự tương quan giữa các phân loại sử dụng đất

Bảng 6.2.3 Đối chiếu giữa phân loại sử dụng đất trong quy hoạch của Bộ Xây dựng và Bộ TNMT

Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 của Bộ TNMT	Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2020 của Bộ XD
Đất công trình công cộng	Đất công trình công cộng hiện hữu Đất công trình công cộng mới
Đất ở	Đất ở hiện tại Đất ở mới
Đất du lịch	Đất du lịch
Khu công nghiệp	Đất công nghiệp
Đất đô thị	Đất thể dục, thể thao Đất cho phát triển Kho tàng
Khu vực nông thôn	-
Làng sinh viên	Làng sinh viên
Nghĩa trang, nghĩa địa	-
Khu quân sự	Khu quân sự
Sân bay	Sân bay
Cảng	Cảng
-	Ga đường sắt
Mặt nước	Mặt nước
Đất trồng cây	Đất trồng cây

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xây dựng theo quy định của Bộ TNMT và Bộ XD.

2) Khung thể chế quy hoạch và quản lý sử dụng đất

6.5 Khung thể chế sử dụng đất của thành phố Đà Nẵng tương tự như của các thành phố khác trong cả nước: quyền sử dụng đất (LUR) được chuyển nhượng thay cho quyền sở hữu đất và giấy phép xây dựng do Sở Xây dựng cấp.

6.6 Khung thể chế được xây dựng dựa vào các tài liệu quy hoạch như Quy hoạch sử dụng đất và Quy hoạch xây dựng. Tuy nhiên, việc sắp xếp thực hiện trong quy hoạch còn yếu. Vì vậy, khung thể chế không hỗ trợ hiệu quả cho việc thực hiện các quy hoạch (Những quy hoạch này sẽ được nêu trong Chương 4).

6.7 Các sở, ban ngành thành phố phải thực hiện theo quy hoạch sử dụng đất đã được xây dựng. Tuy nhiên, các sở này gặp khó khăn trong việc thực hiện theo quy hoạch do thiếu các hướng dẫn thực hiện. Về quản lý sử dụng đất, Sở Xây dựng, Sở Tài nguyên và Môi trường là hai cơ quan đóng vai trò chính trong việc thực hiện các nhiệm vụ sau:

(1) Sở Xây dựng

- (i) Lập Quy hoạch xây dựng dài hạn;
- (ii) Lập quy hoạch quận/huyện (Quy hoạch chi tiết);
- (iii) Thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật của các công trình xây dựng và dân dụng;
- (iv) Cấp giấy phép xây dựng;
- (v) Tổng hợp thông tin về giá xây dựng; và
- (vi) Quy định thực hiện tư vấn, nhà thầu xây dựng và giấy phép kinh doanh vật liệu xây dựng.

(2) Sở Tài nguyên và Môi trường

- (i) Cùng với các quận, huyện, phường, xã xây dựng các kế hoạch hàng năm, 5 năm, dài hạn về quản lý tài nguyên (khoáng sản, tài nguyên nước,...), môi trường và đất ở;
- (ii) Quản lý đất, bao gồm bố trí và cho thuê đất;
- (iii) Thực hiện các quy định pháp luật liên quan đến đất đai, môi trường và tài nguyên ;
- (iv) Cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất;
- (v) Thực hiện công tác địa chính; và
- (vi) Chuẩn bị thông kê về kinh doanh đất bao gồm chuyển nhượng và đấu giá quyền sử dụng đất.

6.8 Các dự án đầu tư lớn, như xây dựng nhà máy có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài hoặc các khu nghỉ dưỡng cần có sự phê duyệt bổ sung của Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Tài nguyên và Môi trường.

6.9 Quy hoạch xây dựng không nêu rõ ràng về loại hình/hình dạng công trình được xây dựng trên một phần đất. Không có hướng dẫn về các chi tiết kỹ thuật công trình, như chiều cao, khoản lùi, hệ số sàn, tỉ lệ xây dựng. Các sở cấp giấy phép dựa vào phân loại sử dụng đất theo từng trường hợp. Những quyết định không theo thể thức như vậy tạo nên tình trạng sử dụng đất hỗn hợp.

6.10 Dù quy hoạch sử dụng đất trong khu vực đô thị đóng vai trò quan trọng cho định hướng phát triển trong tương lai, nhưng khung thể chế hiện tại nêu trên vẫn chưa thực hiện được vai trò: còn nhiều khó khăn trong việc kiểm soát sự gia tăng quá mức không gian đô thị, duy trì trật tự cảnh quan với quan điểm quy hoạch không gian hiện tại. Vấn đề này cũng đã được đề cập trong Nghiên cứu HAIDEP (Chương trình Phát triển đô thị tổng thể thủ đô Hà Nội tháng 3 năm 2007).

6.11 Hệ thống phân loại sử dụng đất đề xuất nhằm mục đích: (i) xác định hệ thống phân loại sử dụng đất đô thị (phân khu chức năng) để xác định chức năng của khu đô thị được xác định, (ii) hệ thống phân loại sử dụng đất quy định loại hình hoạt động đô thị cụ thể theo loại công trình.

3) Phân loại sử dụng đất

6.12 Có một số hệ thống phân loại sử dụng đất tại Việt Nam. Nhưng vì các hệ thống này xây dựng dựa vào chức năng cụ thể các Bộ hoặc Sở ngành liên quan nên không hiệu quả cho mục đích quy hoạch đô thị.

6.13 Phân loại sử dụng đất phù hợp nhất cho quy hoạch đô thị là phân loại của Bộ Xây dựng vì hệ thống này phân đất đô thị thành sáu (6) loại. Nhưng hệ thống phân loại của Bộ TNMT chỉ phân đất sử dụng đô thị nói chung là “đất ở”.

6.14 Vì phân loại sử dụng đất hiện tại không sử dụng phù hợp cho đô thị, Đoàn Nghiên cứu DaCRISS sử dụng hệ thống của dự án Nghiên cứu quy hoạch đô thị do JICA tài trợ (HAIDEP) được hoàn tất năm 2007 (xem Bảng 6.2.5). Hệ thống phân loại trong HAIDEP còn đề xuất các loại hình công trình được phép và không được phép xây dựng.

6.15 Đối với đất tự nhiên được xác định từ bản đồ địa hình của Bộ TNMT sau đó gộp lại thành những nhóm lớn hơn.

6.16 Đoàn Nghiên cứu DaCRISS sử dụng hệ thống phân loại của HAIDEP và dựa vào các bản đồ thành phố và khảo sát trực tiếp. Hệ thống phân loại này sau này có thể điều chỉnh theo các tiến độ nghiên cứu.

Bảng 6.2.4 Phân loại sử dụng đất hiện tại

Sử dụng đất		Nguồn dữ liệu
Sử dụng đô thị	Đất ở cao tầng	Do Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xác định
	Đất ở hỗn hợp	Do Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xác định
	Trung tâm kinh doanh và thương mại	Do Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xác định
	Hành lang thương mại	Do Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xác định
	Cơ quan và sử dụng cho mục đích công cộng đặc biệt	Do Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xác định
	Khu công nghiệp	Do Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xác định
	Khu công nghiệp nhẹ và bán công nghiệp	Do Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xác định
Không gian xanh	Đất ở nông thôn	Do Đoàn Nghiên cứu DaCRISS xác định
	Cây bụi	Bản đồ địa hình 1:10.000
	Thảm cỏ	Bản đồ địa hình 1:10.000
	Đầm lầy	Bản đồ địa hình 1:10.000
Nghĩa trang		Bản đồ sử dụng đất tương lai của Bộ XD
Khu quân sự		Bản đồ sử dụng đất tương lai của Sở XD
Giao thông	Sân bay	Bản đồ địa hình 1:10.000
	Cảng	Bản đồ địa hình 1:10.000
	Khác	Bản đồ địa hình 1:10.000
Sông/hồ		Bản đồ địa hình 1:10.000
Rừng		Bản đồ địa hình 1:10.000 Bản đồ rừng phòng hộ của Sở NNPTNT
Nông nghiệp	Lúa	Bản đồ địa hình 1:10.000
	Nông nghiệp	Bản đồ địa hình 1:10.000
	Cây trồng	Bản đồ địa hình 1:10.000

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS tổng hợp

Bảng 6.2.5 Phân loại sử dụng đất do HAIDEP đề xuất

Phân loại	Loại
Loại I: Nông thôn	1-1 Đất nông nghiệp
	1-2 Đất ở nông thôn
	1-3 Trung tâm dịch vụ ở nông thôn
Loại II: Đất ở	2-1 Đất ở thấp tầng
	2-2 Đất ở tầng cao trung bình
	2-3 Đất ở cao tầng
	2-4 Làng đô thị
	2-5 Đất ở hỗn hợp
Loại III: Kinh doanh, thương mại	3-1 Trung tâm kinh doanh và thương mại
	3-2 Hành lang thương mại
	3-3 Quận thương mại
Loại IV: Sử dụng công cộng	4-1 Cơ quan và sử dụng mục đích công cộng đặc biệt
Loại V: Công nghiệp	5-1 khu công nghiệp
	5-2 Khu công nghiệp nhẹ
	5-3 Khu bán công nghiệp
Loại VI: Không gian xanh và mở	6-1 Không gian xanh trong khu vực kiểm soát đô thị

Nguồn: trang 3-8. Báo cáo kỹ thuật số 6 "HAIDEP" năm 2007.

6.3 Mô hình sử dụng đất hiện nay

6.17 Mô hình sử dụng đất hiện nay của thành phố có những đặc điểm sau đây:

- (i) Diện tích đất rừng chiếm khoảng 60% (950km²) tổng diện tích tự nhiên của thành phố, kể đến là không gian mở và không gian xanh (chiếm 28%). Đất phát triển đô thị (như: đất ở, kinh doanh/ thương mại, cơ quan, khu công nghiệp,...) chỉ chiếm 10% trong tổng diện tích đất (xem Bảng 6.3.1 và Hình 6.3.1). Mô hình sử dụng đất khác nhau rõ rệt theo từng quận/ huyện.
- (ii) Mô hình sử dụng đất được phân tích kỹ hơn theo từng phường/ xã (xem Bảng 6.3.2). Bảng này cung cấp thông tin cơ bản về diện tích đất có thể dùng cho nhiều loại hình phát triển khác nhau bằng cách xác định tổng diện tích và diện tích thực được ước tính như sau: Diện tích đô thị cộng với diện tích còn lại phù hợp cho phát triển dựa vào phân tích tính phù hợp phát triển, xác định các yếu tố trở ngại phát triển, như lũ lụt, xói mòn, ngập mặn, rừng phòng hộ, môi trường sống của các loài động vật, rừng san hô...

6.18 Hình 6.3.2 thể hiện tăng trưởng dân số và mật độ dân số tại thành phố Đà Nẵng theo từng phường/xã. Hình này thể hiện xu hướng chung tại các thành phố ở châu Á, kể cả Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Có thể thấy rằng khu vực có mật độ cao không đi đôi với điều kiện sống thấp. Đánh giá điều kiện sống theo khảo sát hộ gia đình của DaCRISS và so sánh với điều kiện sống ở Hà Nội cho thấy điều kiện sống ở các khu vực có mật độ dân số cao tương đối tốt và người dân thấy hài lòng hơn. Và một thực tế khác là các khu vực có mật độ dân số thấp không có điều kiện sống tốt.

Bảng 6.3.1 Tình hình sử dụng đất của thành phố Đà Nẵng theo quận/huyện, năm 2006

(ha)

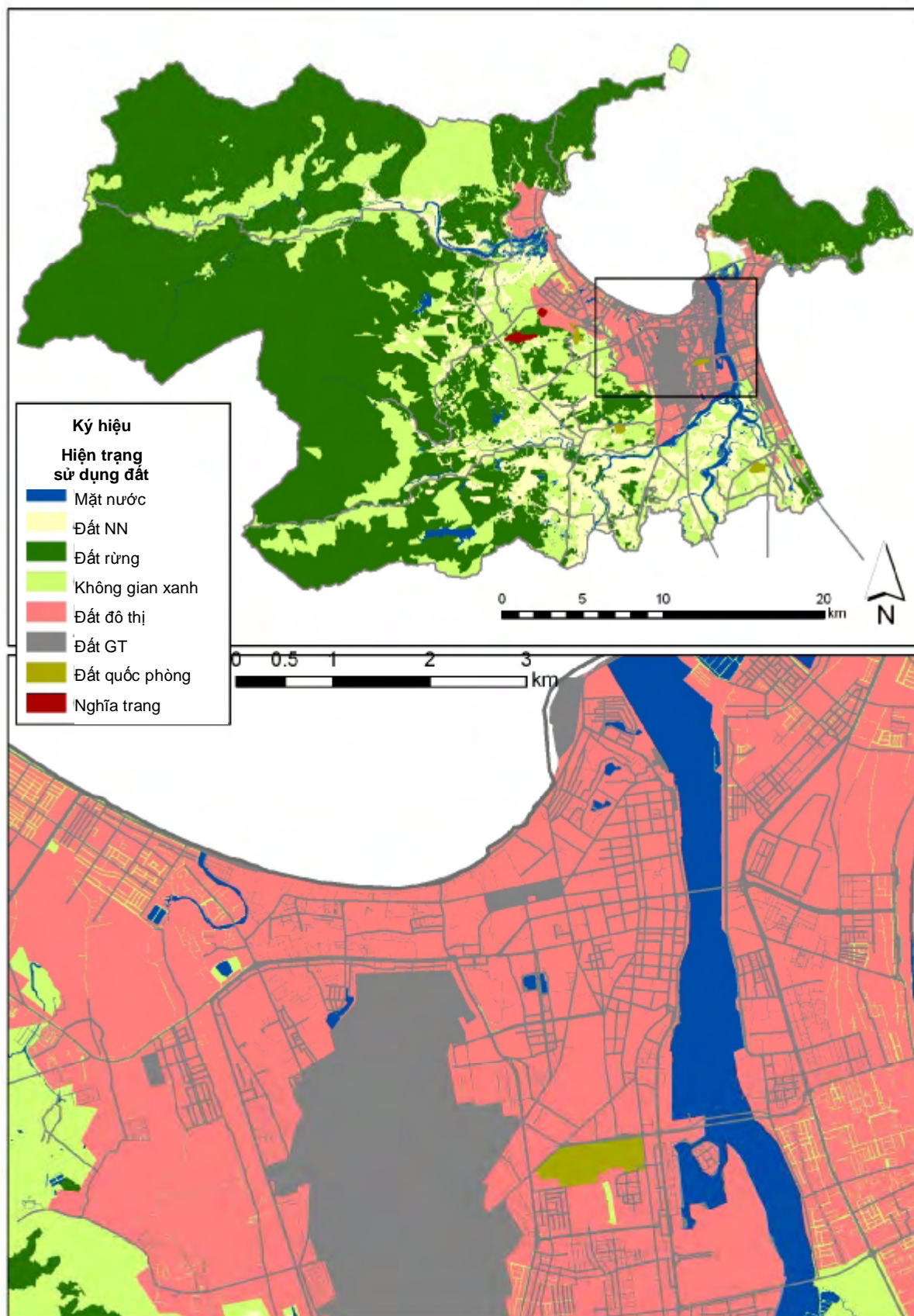
Sử dụng đất		Hải Châu	Thanh Khê	Sơn Trà	NHS	Cẩm Lệ	Liên Chiểu	Hòa Vang	Đà Nẵng
Sông / hồ		243	26	142	385	332	353	1.411	2.892
Nông nghiệp		0	0	0	1.078	607	423	6.882	8.990
Rừng		0	0	3.885	183	296	3.287	48.985	56.636
Không gian xanh		1	21	664	1.089	976	1.665	13.126	17.543
Đất phát triển đô thị	Đất ở tầng cao trung bình	292	290	88	32	0	0	0	702
	Đất ở hỗn hợp	318	278	662	0	958	581	0	2.796
	Trung tâm kinh doanh / TM	123	1	6	4	2	0	0	137
	Hành lang thương mại	0	22	68	561	0	62	0	713
	Cơ quan và đất công đặc biệt	213	32	119	10	1	90	0	465
	Khu công nghiệp	0	0	70	5	0	907	1	983
	Khu công nghiệp nhẹ	0	27	60	20	0	605	1	713
	Khu bán công nghiệp	0	0	16	0	0	0	0	16
Đất nghĩa trang		0	0	0	0	0	0	86	86
Đất quân sự		38	0	0	53	36	51	0	178
Giao thông	Sân bay / cảng	721	111	11	94	0	4	0	941
	Ga xe lửa / Bến xe / đường	161	119	226	140	114	282	141	1,182
Tổng ¹		2.110	927	6.017	3.655	3.322	8.308	70.633	94.972
Thực ²		947	669	1.583	2.341	2.146	3.673	7.916	20.572
Sông / hồ		12	3	2	11	10	4	2	3
Nông nghiệp		0	0	0	29	18	5	10	9
Rừng		0	0	65	5	9	40	69	60
Không gian xanh		0	2	11	30	29	20	19	18
Đất phát triển đô thị	Đất ở tầng cao trung bình	14	31	1	1	0	0	0	1
	Đất ở hỗn hợp	15	30	11	0	29	7	0	3
	Trung tâm kinh doanh/TM	6	0	0	0	0	0	0	0
	Hành lang thương mại	0	2	1	15	0	1	0	1
	Cơ quan và đất công đặc biệt	10	3	2	0	0	1	0	0
	Khu công nghiệp	0	0	1	0	0	11	0	1
	Khu công nghiệp nhẹ	0	3	1	1	0	7	0	1
	Khu bán công nghiệp	0	0	0	0	0	0	0	0
Đất nghĩa trang		0	0	0	0	0	0	0	0
Đất quân sự		2	0	0	1	1	1	0	0
Giao thông	Sân bay / cảng	34	12	0	3	0	0	0	1
	Ga xe lửa / Bến xe / đường	8	13	4	4	3	3	0	1
Tổng ¹		100	100	100	100	100	100	100	100
Thực ²		45	72	26	64	65	44	11	22

Nguồn:

¹ Không tính huyện đảo Hoàng Sa.

² Diện tích thực là diện tích khu đô thị và các khu vực khác phù hợp cho việc phát triển đa dạng loại hình sử dụng. Diện tích này được tính dựa vào phân tích khu vực phù hợp trừ những khu vực có thể bị nhiễm mặn, khu vực sông hồ, diện tích rừng, đất giao thông, đất nghĩa trang, đất quân sự, và các khu vực cần được bảo vệ đặc biệt như khu động thực vật, thảm san hô,...

Hình 6.3.1 Hiện trạng sử dụng đất của thành phố Đà Nẵng năm 2006



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS tổng hợp từ nhiều nguồn.

Bảng 6.3.2 Hiện trạng sử dụng đất theo xã/phường của TP Đà Nẵng năm 2006

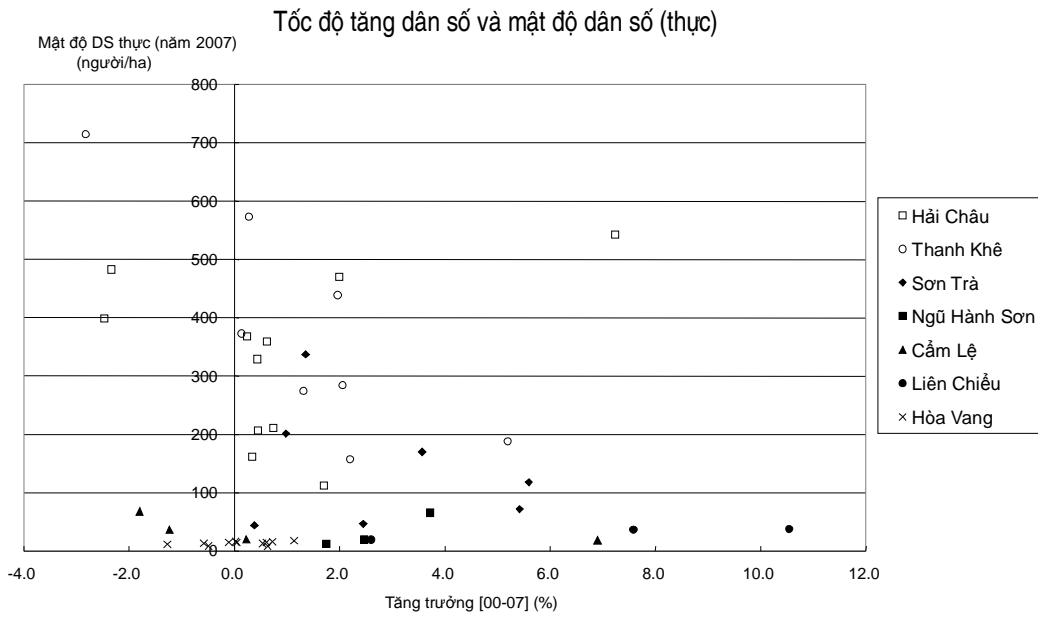
Số hộ gia đình	Xã/phường	Số hộ	Nông nghiệp	Rừng	Không gian xanh	Sử dụng cho đô thị							Khu nghĩa địa	Khu quân sự	Các phương tiện giao thông		Tổng diện tích thô	Tổng diện tích thực 2)	
						Khu vực dân cư	Khu vực dân cư hỗn hợp	Trung tâm thương mại và kinh doanh	Hành lang thương mại	Sử dụng cho mục đích công cộng	Khu vực công nghiệp	Khu công nghiệp nhẹ			Sân bay cảng	Đường sắt/ trạm xe buýt/ đường bộ			
1	P. Binh Hien	14	0	0	0	29	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	6	50	31
2	P. Binh Thuan	10	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	52	37
4	Hoa Thuan Tay	6	0	0	0	0	63	0	0	38	0	0	0	7	718	12	844	102	
13	Hoa Thuan Dong	27	0	0	0	42	14	0	0	1	0	0	0	17	0	8	108	57	
5	P. Hai Chau I	15	0	0	0	0	0	44	0	17	0	0	0	0	0	16	92	61	
6	P. Hai Chau II	0	0	0	0	15	0	9	0	6	0	0	0	0	0	6	35	30	
7	Hoa Cuong Bac	54	0	0	1	0	118	0	0	129	0	0	0	14	0	34	350	247	
3	Hoa Cuong Nam	51	0	0	0	133	1	0	0	0	0	0	0	0	0	28	213	134	
8	P. Nam Duong	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	24	20	
9	P. Phuoc Ninh	15	0	0	0	10	0	16	0	4	0	0	0	0	0	9	54	31	
10	P. Thanh Binh	1	0	0	0	0	61	0	0	4	0	0	0	0	0	10	75	65	
11	P. Thuan Phuoc	35	0	0	0	0	61	0	0	3	0	0	0	0	2	10	111	64	
12	P. Thach Thang	16	0	0	0	5	0	54	0	9	0	0	0	0	1	16	102	68	
	Hai Chau	243	0	0	1	292	318	123	0	213	0	0	0	38	721	161	2,110	947	
15	P. Chinh Gian	0	0	0	2	50	9	1	0	0	0	0	0	0	0	12	74	62	
16	P. Tam Thuan	0	0	0	2	10	28	0	0	0	0	0	0	0	0	10	50	40	
18	P. Thac Gian	12	0	0	0	26	10	0	0	19	0	0	0	0	0	11	78	54	
19	P. Tan Chinh	0	0	0	0	26	0	0	0	1	0	0	0	0	0	11	37	26	
20	P. Vinh Trung	1	0	0	0	37	6	0	0	0	0	0	0	0	0	8	52	43	
21	P. Xuan Ha	0	0	0	14	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	83	74	
14	P. An Khe	0	0	0	0	0	62	0	22	1	0	0	0	0	111	15	211	85	
22	Hoa Khe	3	0	0	0	0	125	0	0	1	0	0	0	0	0	11	141	126	
23	Thanh Khe Tay	8	0	0	1	21	37	0	0	6	0	27	0	0	0	18	119	93	
17	Thanh Khe Dong	2	0	0	1	61	1	0	0	5	0	0	0	0	0	13	82	68	
	Thanh Khe	26	0	0	21	290	278	1	22	32	0	27	0	0	111	119	927	669	
24	P. An Hai Bac	48	0	0	0	8	154	0	0	1	70	16	0	0	0	52	349	249	
25	P. An Hai Tay	9	0	0	0	57	0	0	6	16	0	0	0	0	0	18	106	79	
26	P. An Hai Dong	0	0	0	0	23	36	0	5	6	0	0	0	0	0	12	81	69	
27	P. Man Thai	0	0	0	2	0	82	0	8	0	0	0	0	0	0	15	107	91	
28	P. Nai Hien dong	64	0	0	229	0	101	0	0	0	0	0	0	0	0	26	420	325	
29	P. Phuoc My	0	0	0	17	0	114	6	36	8	0	0	0	0	0	23	204	175	
30	P. Tho Quang	21	0	3,885	415	0	176	0	13	88	0	60	0	0	11	80	4,750	566	
	Son Tra	142	0	3,885	664	88	662	6	88	119	70	76	0	0	11	226	6,017	1,583	
31	My An	42	0	0	35	0	0	0	287	0	0	0	0	0	0	47	411	313	
34	Khue My	61	53	8	72	0	0	4	117	7	0	20	0	0	94	33	471	251	
32	P. Hoa Hai	99	395	171	407	32	0	0	156	2	5	0	45	0	44	1,356	849		
33	P. Hoa Quy	184	629	4	576	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	17	1,417	812	
	Ngu Hanh Son	385	1,078	183	1,089	32	0	4	561	10	5	20	0	53	94	140	3,655	2,341	
36	Hoa Phat	2	39	210	135	0	211	0	0	0	0	0	0	0	0	13	611	368	
35	Hoa An	3	0	0	34	0	260	0	0	0	0	0	0	0	0	13	309	283	
37	Hoa Tho Tay	37	182	84	445	0	47	0	0	0	0	0	0	36	0	16	847	442	
38	Hoa Tho Dong	6	4	1	2	0	224	0	0	0	0	0	0	0	0	17	254	229	
39	Hoa Xuan	260	378	1	344	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	990	542	
40	P. Khue Trung	25	5	0	17	0	215	2	0	1	0	0	0	0	0	47	311	236	
	Cam Le	332	607	296	976	0	958	2	0	1	0	0	0	36	0	114	3,322	2,146	
44	Hoa Hiep Bac	154	91	3,150	605	0	0	0	0	513	0	0	0	4	58	4,576	1,091		
41	Hoa Hiep Nam	146	164	0	143	0	80	0	0	79	125	8	0	0	50	796	473		
45	Hoa Khanh Bac	17	32	17	169	0	5	0	0	0	269	502	0	10	0	71	1,090	947	
42	Hoa Khanh Nam	14	136	105	613	0	96	0	0	4	0	12	0	41	0	27	1,049	486	
43	P. Hoa Minh	21	0	15	135	0	400	0	62	7	0	82	0	0	0	75	797	657	
	Lien Chieu	353	423	3,287	1,665	0	581	0	62	90	907	605	0	51	4	282	8,308	3,673	
46	Hoa Bac	256	445	27,559	5,604	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33,864	298	
47	Hoa Chau	75	492	35	358	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	985	755	
48	Hoa Khuong	261	795	2,632	510	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	4,211	702	
49	Hoa Lien	301	766	1,759	975	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	18	3,820	1,260	
50	Hoa Nhon	102	1,061	1,175	570	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	2,920	807	
51	Hoa Ninh	28	486	8,354	1,229	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	10,105	341	
52	Hoa Phong	93	852	562	295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1,810	1,017	
53	Hoa Phu	108	459	6,022	1,996	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,586	539	
54	Hoa Phuoc	51	319	8	314	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	712	578	
55	Hoa Son	63	367	656	1,027	0	0	0	0	0	0	1	86	0	0	27	2,227	612	
56	Hoa Tien	73	841	221	247	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1,393	969	
	Hoa Vang	1,411	6,882	48,985	13,126	0	0	0	0	0	1	1	86	0	0	141	70,633	7,916	
	Danang City ¹⁾	2,892	8,990	56,636	17,543	702	2,796	137	713	465	983	729	86	178	941	1,182	94,972	20,572	

Nguồn: Cơ sở dữ liệu GIS của DaCRISS (sử dụng đất cá nhân), Cục Thống kê thành phố Đà Nẵng (phạm vi chung)

¹ Tổng diện tích TP Đà Nẵng, quần đảo Hoàng Sa (305ha)

² Diện tích thực là tổng diện tích của a) khu vực đô thị và b) các khu vực còn lại phù hợp phát triển, tính toán dựa trên phân tích sự phù hợp phát triển bằng cách xác định các trở ngại phát triển, không bao gồm các khu vực có nguy cơ ngập lụt, xói mòn, ngập mặn, cũng như các khu vực cần bảo vệ như rừng, nơi cư trú của động vật, rặng san hô... Định nghĩa này sẽ được áp dụng cho tất cả các biểu đồ về diện tích thực sau này

Hình 6.3.2 Mật độ dân số và tốc độ tăng dân số của các phường/xã thành phố Đà Nẵng



Nguồn: Cơ sở dữ liệu GIS của DaCRISS (sử dụng đất cá nhân), Cục Thống kê thành phố Đà Nẵng (tổng diện tích)

¹ Tổng diện tích TP Đà Nẵng, quần đảo Hoàng Sa (305ha)

² Diện tích thực là tổng diện tích của a) khu vực đô thị và b) các khu vực còn lại phù hợp phát triển, tính toán dựa trên phân tích sự phù hợp phát triển bao gồm khu vực có nguy cơ bị ngập lụt, xói mòn, ngập mặn, cũng như các khu vực cần bảo tồn như rừng, nơi cư trú của động vật, rừng san hô... Định nghĩa này sẽ được áp dụng cho tất cả các biểu đồ về diện tích thực sau này

7 GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐÔ THỊ

7.1 Tổng quan

7.1 Những đặc điểm tổng quan về giao thông đô thị trong TP Đà Nẵng là:

- (i) Năm 2008, tổng nhu cầu đi lại ở Đà Nẵng mỗi ngày khoảng 2,3 triệu chuyến tính cả đi bộ hoặc 1,9 triệu không tính đi bộ. Điều này có nghĩa là trung bình người dân đi 2,9 chuyến/người/ngày (tính cả đi bộ) hoặc 2,3 chuyến/người/ngày (không tính đi bộ).
- (ii) Xe máy và xe đạp là phương tiện giao thông chính tại Đà Nẵng. Hơn 90% hộ gia đình sở hữu xe máy, 58% hộ có hơn 2 xe máy;
- (iii) Giờ đi lại của thành phố là từ 6:00 sáng đến 7:00 tối với thời gian đi trung bình là 14,9 phút;
- (iv) Mạng lưới đường của thành phố có chiều dài 480 km. Khoảng 65% đường được rải nhựa và bê tông, các đường còn lại, hầu hết là ở khu vực nông thôn, là đường thảm nhập nhựa, đường cấp phối hoặc đường đất;
- (v) Hiện có gần 2.700 giao lộ tại Đà Nẵng, trong đó 18 giao lộ có đèn giao thông, 27 giao lộ có vòng xoay, 8 giao lộ có cảnh sát giao thông điều khiển, 2% giao lộ có thiết bị điều khiển giao thông khác; và
- (vi) Dịch vụ vận tải bằng xe buýt đô thị rất hạn chế, số lượt hành khách xe buýt trung bình mỗi ngày chỉ từ 540 đến 1.750 người/ngày

7.2 Những vấn đề giao thông đường bộ chính của thành phố Đà Nẵng bao gồm: mật độ bao phủ đường còn hạn chế, mạng lưới đường chính chưa hoàn chỉnh, thiếu cơ sở hạ tầng, và hệ thống giao thông công cộng chưa phát triển. Đặc biệt đối với xe buýt, vấn đề chính là thiếu xe, dịch vụ nghèo nàn, không thuận tiện, không đúng giờ, và tần suất xe ít.

7.2 Hệ thống giao thông vận tải

1) Mạng lưới chung

7.3 Giao thông đô thị của Đà Nẵng cơ bản gồm đường bộ và vận tải đường bộ. Ngoài ra, thành phố có hệ thống giao thông liên tỉnh gồm hầu hết các phương thức vận tải là đường sắt, hàng không và đường thủy phục vụ vận tải khách và hàng hóa do Đà Nẵng có chức năng quan trọng là trung tâm kinh tế, hành chính của khu vực miền Trung. Cấu trúc mạng lưới giao thông đô thị của Đà Nẵng và các ga (đường sắt), cảng (cảng hàng không, cảng biển) chính được tổng hợp trong Hình 7.2.1 và Bảng 7.2.1

- (a) **Đường bộ:** Mạng lưới đường bộ của thành phố Đà Nẵng gồm quốc lộ, tỉnh lộ và đường đô thị với tổng chiều dài 480km. Quốc lộ 1A và 14B là đường liên tỉnh/thành phố. Tỉnh lộ chủ yếu kết nối tới các quận và khu vực miền núi của huyện Hòa Vang và tỉnh Quảng Nam. Khu vực trung tâm thành phố như quận Hải Châu và Thanh Khê có mạng lưới đường đô thị dày đặc.

Giao thông đường bộ trong đô thị phần lớn giao thông cá nhân, trong đó xe máy chiếm ưu thế, tiếp đến là xe con với số lượng đang tăng nhanh, và xe đạp đang ngày càng giảm. Vận tải công cộng gồm xe buýt, taxi và xe ôm. Tuy nhiên, tỷ phần đảm nhận phương thức của vận tải công cộng vẫn còn rất thấp trong giao thông đô thị.

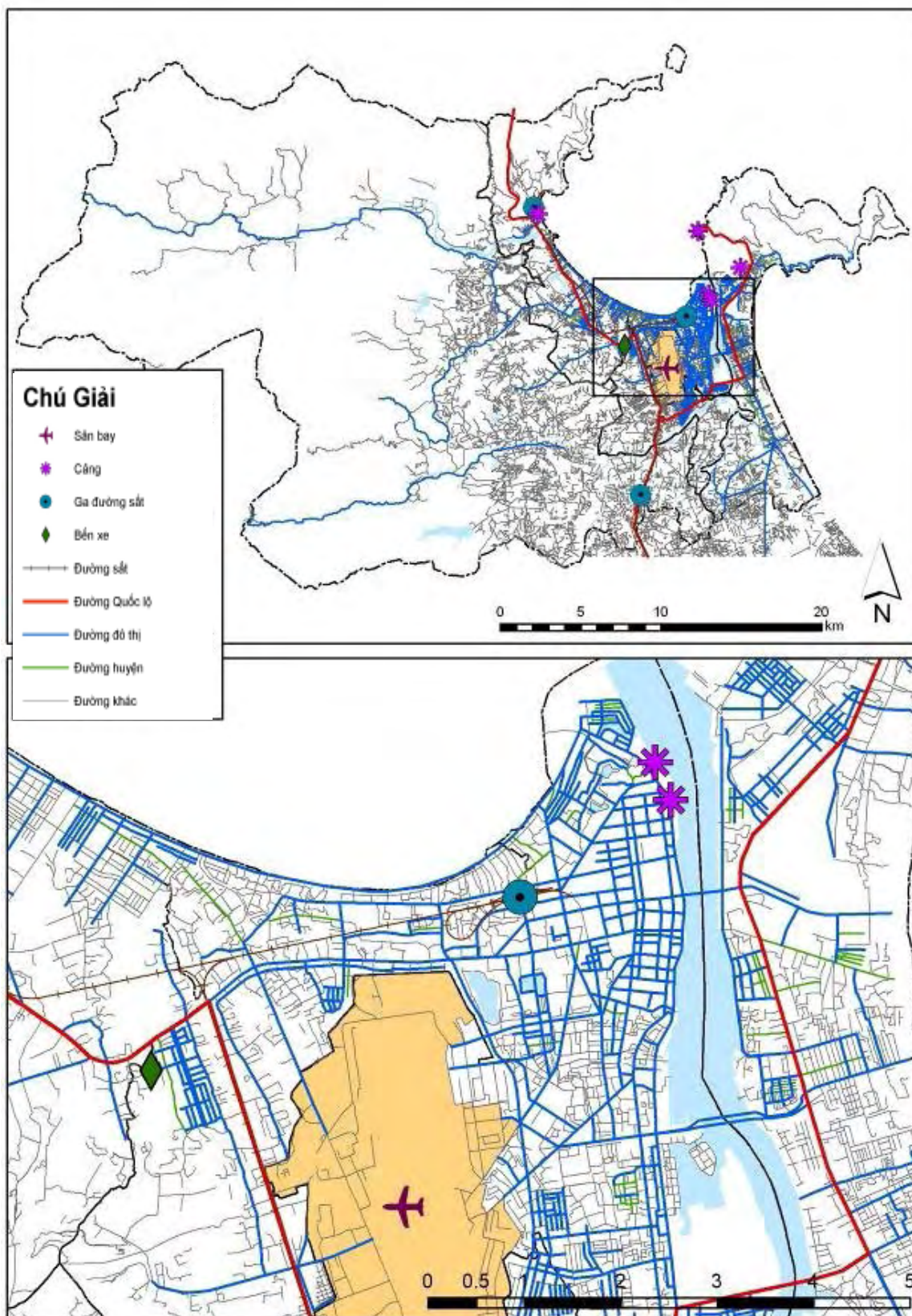
- (b) **Đường sắt:** Đường sắt Bắc-Nam đoạn qua thành phố Đà Nẵng dài 42km. Trong thành phố có 5 ga với ga Đà Nẵng nằm tại trung tâm thành phố. Đây là đường sắt liên tỉnh nối Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh vận chuyển cả hành khách và hàng hóa. Tại ga Đà Nẵng, mỗi ngày có 18 chuyến tàu khách và 12 tàu hàng khởi hành.
- (c) **Hàng không:** Sân bay quốc tế Đà Nẵng có 2 đường băng, có thể phục vụ máy bay A320, nằm ở phía Tây thành phố. Từ tháng 1 năm 2008, sân bay Đà Nẵng mỗi tuần khai thác 7 chuyến bay quốc tế đến Singapore, Băng Cốc và 120 chuyến bay quốc nội đi Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Nha Trang, Quy Nhơn, Buôn Mê Thuột và Pleiku.
- (d) **Cảng & vận tải biển:** Cảng Đà Nẵng là cảng biển cửa ngõ duy nhất tại Đà Nẵng, gồm 2 cảng Tiên Sa và cảng Sông Hàn. Cảng Tiên Sa có thể đón tàu hàng trọng tải tối đa 45.000DWT, tàu container 2000TEU và tàu khách 75.000GRT. Năm 2008, lượng hàng hóa thông qua cảng Đà Nẵng đạt 2,7 triệu tấn hàng, 6188TEU container và 29.642 lượt khách.
- (e) **Đường thủy nội địa:** Theo Sở Giao thông Vận tải Đà Nẵng, hiện Đà Nẵng có 13 tuyến đường thủy với tổng chiều dài là 162,7km, trong đó mới chỉ khai thác 101,9km. Có 5,4km tuyến đường thủy sông Hàn do cảng Đà Nẵng quản lý, phần còn lại do địa phương quản lý. Mặc dù có 18 bến khách nhưng hiện chưa có dịch vụ vận tải hành khách thường xuyên.

Bảng 7.2.1 Hệ thống GTVT của thành phố Đà Nẵng

Phương thức		Kết cấu hạ tầng	Dịch vụ	Tình trạng giao thông
Đường bộ	Đô thị	<ul style="list-style-type: none"> Đường đô thị (311km) Đèn tín hiệu giao thông/vòng xuyên Cầu và cầu vượt 	<ul style="list-style-type: none"> Giao thông cá nhân: xe đạp, xe máy, ô tô Giao thông công cộng: xe buýt (5 tuyến), taxi, xe ôm 	Giao thông hỗn hợp và không an toàn Ùn tắc vào giờ cao điểm
	Liên tỉnh	<ul style="list-style-type: none"> Quốc lộ 1A (37km) và quốc lộ 14B (32km), tỉnh lộ (100km) 	<ul style="list-style-type: none"> Cá nhân (xe máy, ô tô) Xe khách (đi nhiều nơi) 	Giao thông hỗn hợp và không an toàn Ùn tắc tại khu vực xây dựng
Đường sắt		<ul style="list-style-type: none"> Đường sắt Bắc-Nam (42km qua địa phận TP Đà Nẵng), nối Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh Đà Nẵng có 5 ga trong đó có ga Đà Nẵng 	<ul style="list-style-type: none"> Số chuyến tàu mỗi ngày (khởi hành): 18 tàu khách 12 tàu hàng 	Lưu lượng hành khách năm 2006: Khách đi: 364.755 lượt hành khách Khách đến: 377.030 lượt hành khách
Hàng không		<ul style="list-style-type: none"> Sân bay quốc tế Đà Nẵng (2 đường băng-3,048m x 45m, loại máy bay khai thác lớn nhất là A320. Năng lực khai thác 1 triệu lượt hành khách/năm) 	<ul style="list-style-type: none"> Số chuyến bay hàng tuần (khởi hành): 7 chuyến quốc tế 120 chuyến quốc nội 	Lưu lượng vận chuyển năm 2007: Quốc tế: 27.000 lượt hành khách và 100 tấn hàng Quốc nội: 1,41 triệu lượt hành khách và 8.800 tấn hàng
Cảng & vận tải biển		<ul style="list-style-type: none"> Cảng Đà Nẵng gồm: cảng Tiên Sa (chiều dài bến: 965m, độ sâu trước bến: 10-17m) Cảng Sông Hàn (chiều dài bến: 528m, độ sâu trước bến: 6-7m) 	<ul style="list-style-type: none"> Cảng Tiên Sa : khai thác tàu hàng tối đa 45.000 DWT, tàu container 200 TEU và tàu khách 75,000 GRT. Năng lực khai thác: 4,5 triệu tấn/năm Cảng Sông Hàn: khai thác tàu hàng tối đa 500DWT. Năng lực khai thác: 1 triệu tấn/năm 	Khối lượng hàng hóa thông qua cảng năm 2008: Tổng: 2,7 triệu tấn - Nhập khẩu: 526.000 tấn - Xuất khẩu: 1.231.000 tấn - Nội địa: 985.000 tấn Container: 61.881 TEU Tổng hành khách: 29.642 lượt hành khách
Đường thủy nội địa		<ul style="list-style-type: none"> 13 tuyến đường thủy (162,7km) và 18 trạm hành khách 	<ul style="list-style-type: none"> Chủ yếu cho vận tải hàng hoá và không có dịch vụ hành khách thường xuyên 	-

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

Hình 7.2.1 Mạng lưới giao thông của TP Đà Nẵng năm 2008



Nguồn: Cơ sở dữ liệu GIS đô thị của dự án DaCRISS

2) Công trình giao thông vận tải

7.4 **Ga đường sắt:** Ga Đà Nẵng là ga lớn nhất và là ga quan trọng để đổi đầu máy của các đoàn tàu. Ga Đà Nẵng nằm trong trung tâm thành phố xung quanh có khu dân cư và kinh doanh buôn bán. Trong ga có nơi đỗ xe để đón, trả khách nhưng không có xe buýt trước ga. Năm 2006, ga Đà Nẵng tiếp nhận 364.755 lượt hành khách đi và 377.030 lượt hành khách đến. Hành khách của ga Thanh Khê (A và B) còn hạn chế, với 1.992 lượt hành khách đi và 753 lượt khách đến

7.5 **Bến xe:** Đà Nẵng có một bến xe là “Bến xe Trung tâm”, nằm trên quốc lộ 1A, tại ranh giới hai quận Liên Chiểu và Cẩm Lệ. Bến xe Trung tâm rộng 60.000m² do Công ty cổ phần vận tải và quản lý bến xe Đà Nẵng khai thác. Bến xe này đi vào hoạt động từ năm 2007 nhưng công tác xây dựng vẫn chưa hoàn thành. Bến xe cung cấp dịch vụ vận tải trong thành phố và liên tỉnh. Đối với xe buýt trong thành phố, có 5 tuyến xe buýt, trong đó có 1 tuyến do hợp tác xã khai thác. Riêng xe khách liên tỉnh có 20 tuyến đến/đi từ Quảng Nam, 15 tuyến đến/đi từ các tỉnh phía Bắc trong đó có Hà Nội, và 29 tuyến đến/đi từ các tỉnh Tây Nguyên và các tỉnh phía Nam trong đó có thành phố Hồ Chí Minh.

7.6 **Cảng hàng không:** Đà Nẵng có sân bay quốc tế nằm phía Tây-Nam thành phố, rất thuận tiện đi lại, chỉ mất 10 phút đi từ trung tâm thành phố. Sân bay Đà Nẵng có 2 đường băng (3.048m x 45m mỗi đường băng), có thể tiếp nhận bay lớn như A320 hạ cánh trong mọi điều kiện thời tiết. Năm 2007 sân bay Đà Nẵng khai thác 1,43 triệu hành khách (27.000 lượt khách quốc tế và 1,41 triệu lượt khách trong nước) và 8.900 tấn hàng hóa (1000 tấn hàng quốc tế và 8.800 tấn hàng trong nước). Nhà ga hiện tại đã cũ, với diện tích sàn 5.700m², không đủ khả năng đáp ứng nhu cầu và hiện một nhà ga mới đang được xây dựng với tổng diện tích sàn 36.000m² và có công suất 4 triệu lượt hành khách/năm. Tổng chi phí xây dựng 83 triệu USD.

7.7 **Cảng biển:** Cảng Đà Nẵng là cảng biển cửa ngõ duy nhất tại Đà Nẵng, gồm 2 cảng Tiên Sa và cảng Sông Hàn. Cảng Tiên Sa nằm ở vịnh bán đảo Sơn Trà và cảng Sông Hàn ở trong trung tâm thành phố dọc theo sông Hàn. Cảng Tiên Sa là cảng nước sâu tự nhiên với độ sâu cầu bến 10-17m, chiều dài cầu bến là 965m trong đó có 2 cầu nhô và 1 cầu liền bờ. Cảng Tiên Sa có thể đón tàu hàng trọng tải 45.000DWT, tàu container 2000TEU và tàu khách 75.000GRT. Năng lực khai thác 4,5 triệu tấn/năm, có bãi chứa hàng và kho chứa hàng ở gần hỗ trợ hàng hóa thông qua cảng. Cảng Sông Hàn có chiều dài cầu bến 528m và độ sâu cầu bến 6-7m có thể đón tàu trọng tải 5.000DWT, công suất 1 triệu tấn hàng/năm.

Hình 7.2.2 Hình ảnh các công trình và cơ sở hạ tầng giao thông trong TP Đà Nẵng, 2008



Ga Đà Nẵng



Bến xe trung tâm Đà Nẵng



Sân bay quốc tế Đà Nẵng – Đang xây dựng nhà ga hành khách



Cảng Tiên Sa



Cảng Tiên Sa



Cảng Sông Hàn

3) Vận tải liên tỉnh

7.8 Hình 7.2.3 tổng hợp các tuyến xe khách liên tỉnh chạy từ/đến Đà Nẵng. Xe khách liên tỉnh đi Hà Nội, Thái Nguyên ở phía Bắc và thành phố Hồ Chí Minh ở phía Nam. Các tuyến chủ yếu chạy dọc các Quốc lộ. Các tuyến ngắn và trung bình có nhiều lượt xe (như tuyến đi Huế). Chất lượng dịch vụ từ trung bình đến cao, giá vé thay đổi (30-80%) tùy theo chất lượng dịch vụ.

Hình 7.2.3 Các tuyến xe khách liên tỉnh từ/đến Đà Nẵng



Nguồn: Đoàn nghiên cứu DaCRISS

7.3 Nhu cầu giao thông đô thị

1) Nhu cầu đi lại và tỷ lệ chuyển đi

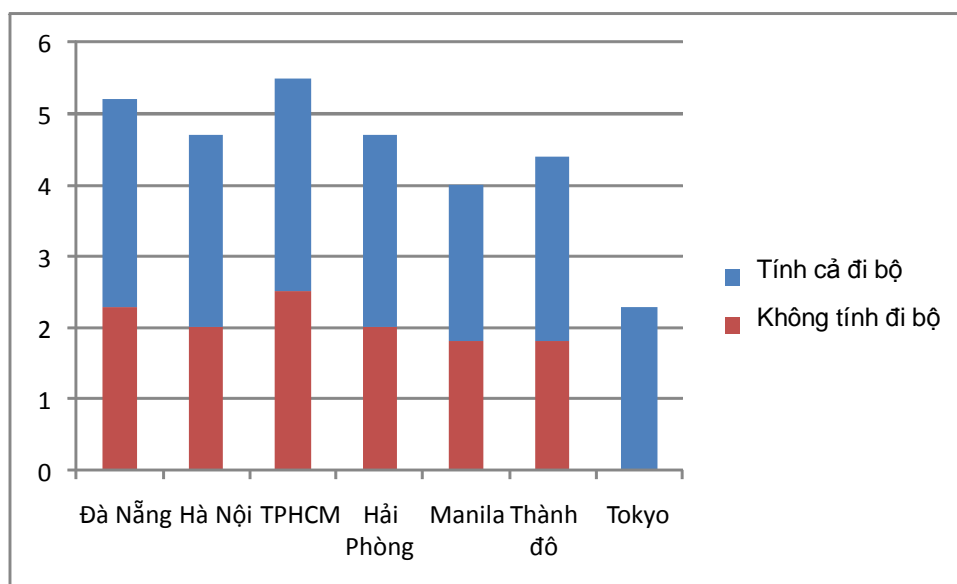
7.9 Tổng nhu cầu đi lại ở Đà Nẵng mỗi ngày năm 2008 vào khoảng 2,3 triệu chuyến đi, gồm cả đi bộ hoặc 1,9 triệu chuyến đi nếu không tính đi bộ. Điều này có nghĩa trung bình mỗi người dân thực hiện 2,9 chuyến đi/người/ngày (tính cả đi bộ) hoặc 2,3/chuyến đi/người/ngày (không tính đi bộ). Tỷ lệ chuyển đi của người dân thành phố Đà Nẵng khá cao, tương đương với các thành phố khác tại Việt Nam như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng, và cao so với các thành phố khác tại Châu Á (xem Bảng 7.3.1). Mức độ di chuyển cao tại các thành phố của Việt Nam là nguyên nhân dẫn đến tỷ lệ sở hữu xe máy, xe đạp cao, đặc điểm nhỏ gọn của các khu đô thị và mức độ sử dụng đất hỗn hợp.

Bảng 7.3.1 Tỷ lệ chuyển đi của thành phố Đà Nẵng và một số thành phố khác

Thành phố	Năm	Dân số (000)	Tỷ lệ chuyển đi: số chuyến đi / người / ngày	
			Tính cả đi bộ	Không tính đi bộ
Việt Nam	Đà Nẵng	2008	2,9	2,3
	Hà Nội	2005	2,7	2,0
	Tp. HCM	2002	3,0	2,5
	Hải Phòng	2007	2,7	2,0
Manila (Philippine)	1996	13.565	2,2	1,8
Thành Đô (Trung Quốc)	2001	3.090	2,6	1,8
Tokyo (Nhật)	1998	34.000	2,3	-

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Hình 7.3.1 Tỷ lệ chuyển đi của người dân tại thành phố Đà Nẵng và các thành phố lựa chọn khác (chuyến đi/người/ngày)



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

2) Sở hữu xe và tỷ phần đảm nhận phương thức

7.10 Tương tự như ở các thành phố khác, hơn 90% số hộ gia đình ở Đà Nẵng có sở hữu xe máy (khảo sát năm 2008). Trong đó, 58% hộ có ít nhất 2 xe máy (xem Bảng 7.3.2). Mức độ sở hữu xe máy cao giúp người dân đi lại và tiếp cận với các dịch vụ cần thiết dễ dàng. Điều này khiến tỷ phần đảm nhận phương thức của xe máy trong nhu cầu giao thông lên tới 77% và tỷ lệ người sử dụng phương tiện vận tải công cộng rất thấp (xem Bảng 7.3.3).

Bảng 7.3.2 Sở hữu phương tiện của các hộ gia đình tại một số thành phố ở Việt Nam

(%)

Loại phương tiện	Đà Nẵng ¹⁾ (2008)	Hà Nội ²⁾ (2005)	TP. HCM ³⁾ (2002)	Hải Phòng ⁴⁾ (2007)
Không có	3,5	2,3	1,3	2
Chỉ có xe đạp	5,0	11,5	4,4	18
Xe máy	Một người	31,6	33,8	47
	Trên 2	58,1	44,7	58,9
Ô tô	1,5	1,8	1,7	0,5
Tổng cộng	100,0	100,0	100,0	100,0

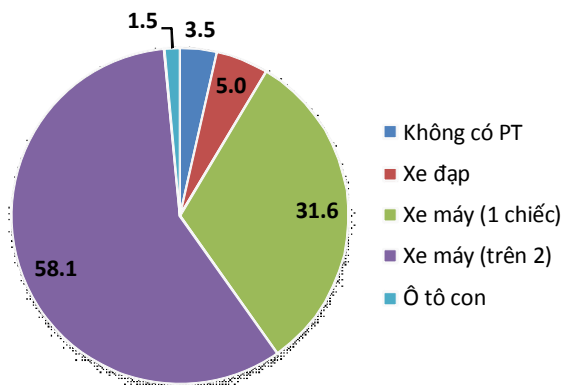
Nguồn: ¹ Theo Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình của dự án DaCRISS năm 2008, ² Theo Điều tra Phỏng vấn hộ GD của HAIDEP
³ Theo Điều tra Phỏng vấn hộ GD HOUTRANS, ⁴ Theo ALMEC

Bảng 7.3.3 Tỷ phần đảm nhận phương thức (%) (không tính chuyển đi bộ)

Phương tiện	Đà Nẵng	Hà Nội		TP. HCM	
	2008 ¹⁾	1995 ²⁾	2005 ³⁾	1996 ⁴⁾	2002 ⁵⁾
Xe đạp	21,6	61,1	27,9	32	13,6
Xe máy	77,0	35,8	59,6	64	79,0
Ô tô	0,5	1,1	2,5	1	1,6
Xe buýt	0,2	0,6	5,6	2	2,1
Khác	0,7	1,4	4,5	1	3,8
Tổng	100,0	100,0	100,0	100	100,0

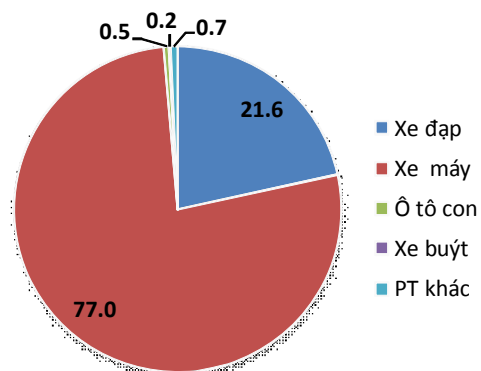
Nguồn: ¹ Theo Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình của dự án DaCRISS, 2008, ² Theo SIDA VUTAP (chỉ tính các quận đô thị,
³ Theo HAIDEP HIS, 2005, ⁴ Theo Nghiên cứu Giao thông tại TPHCM (1996, DFID), ⁵ Theo HOUTRANS, 2002.

Hình 7.3.2 Sở hữu phương tiện giao thông của các hộ gia đình tại Đà Nẵng



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Hình 7.3.3 Tỷ phần đảm nhận phương thức trong các chuyến đi cá nhân không tính đi bộ tại Đà Nẵng



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

3) Số chuyến đi và phân bổ nhu cầu giao thông

(1) Phát sinh và thu hút chuyến đi

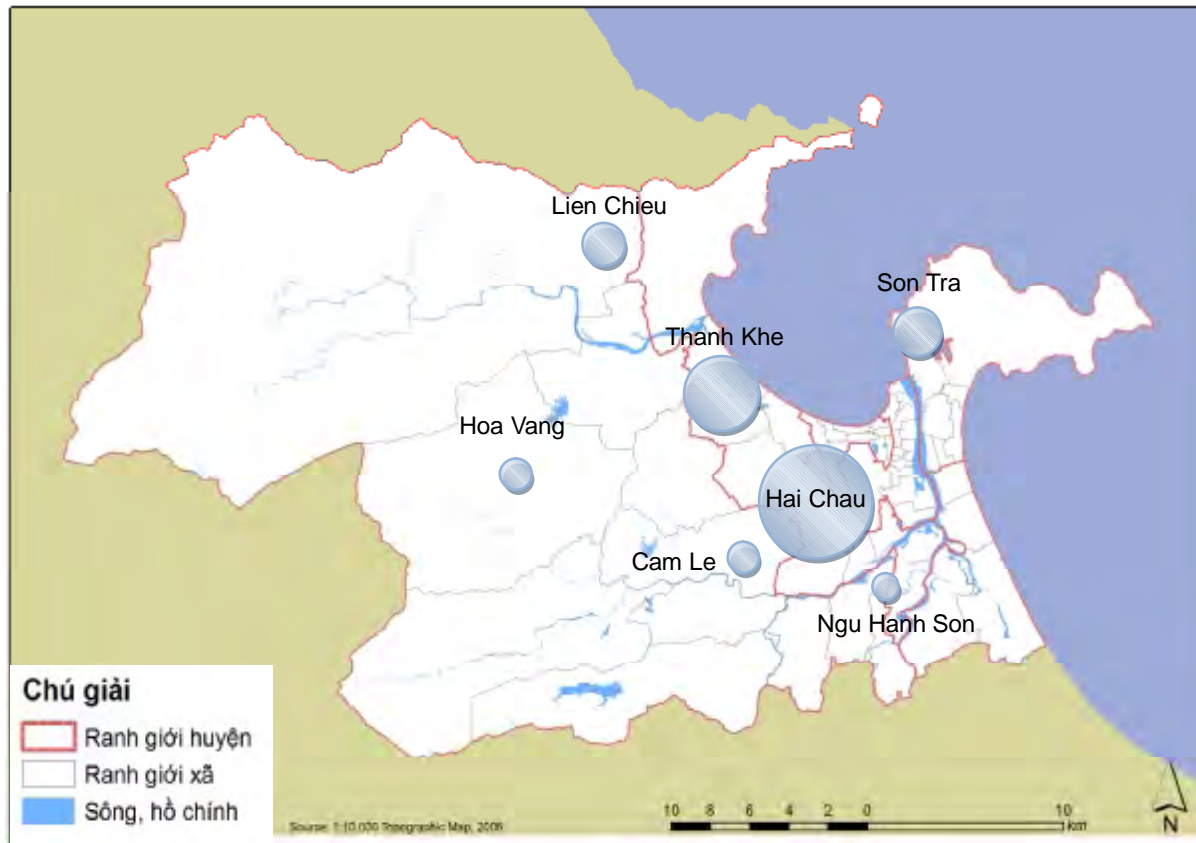
7.11 Nhu cầu đi lại (số chuyến đi và đến trong 1 ngày) theo quận được tổng hợp trong Bảng 7.3.4. Năm 2008, chuyến đi từ và đến quận Hải Châu và Thanh Khê khá cao, đặc biệt là các chuyến “đi làm” và “đi học”. Quận Hải Châu thu hút nhiều nhất các chuyến “đi làm” (141.000 chuyến/ngày, cao gấp 1.2 chuyến đi phát sinh từ quận này).

Bảng 7.3.4 Chuyến đi và đến trong TP Đà Nẵng (không tính đi bộ) năm 2008

Quận	Đi (Số chuyến, 000/ngày)						Đến (Số chuyến, 000)					
	Đi làm	Đi học	Việc riêng	Buôn bán/kinh doanh	Đi về nhà	Tổng	Đến nơi làm việc	Đến trường học	Đến vi việc riêng	Đến buôn bán/kinh doanh	Về nhà	Tổng
Hải Châu	116	53	112	3	300	585	141	66	150	10	227	593
Thanh Khê	94	49	87	4	155	390	66	38	81	3	202	389
Sơ Trà	55	31	58	2	103	250	50	24	48	2	128	251
Ngũ Hành Sơn	29	17	30	1	62	139	23	21	26	2	65	138
Cẩm Lệ	32	20	42	1	71	165	33	14	34	1	77	159
Liên Chiểu	39	25	43	1	113	222	54	35	41	5	88	223
Hòa Vang	36	29	29	1	70	165	25	26	24	1	89	165
Hoàng Sa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tổng	402	225	402	14	875	1.917	390	225	404	24	876	1.919

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Hình 7.3.4 Phân bổ các chuyến đi/đến



Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

(2) Phân bổ chuyến đi

(a) Phân bổ chuyến đi tại Đà Nẵng

7.12 Bảng 7.3.5 và Bảng 7.3.6 tổng hợp phân bổ nhu cầu giao thông đô thị tại các quận ở Đà Nẵng. Năm 2008, mỗi ngày có khoảng 1,2 triệu chuyến đi và đến khu trung tâm thành phố (quận Hải Châu và Thanh Khê), chiếm gần một nửa trong tổng số nhu cầu tại Đà Nẵng. Hình 7.3.1 minh họa sự phân bổ nhu cầu đi lại giữa các quận và Hình 7.3.2 tổng hợp phân bổ các chuyến đi chủ yếu bằng xe máy giữa các phường xã.

7.13 Các đặc điểm chính của phân bổ chuyến đi theo loại phương tiện năm 2008 như sau:

- (i) Số chuyến đi bộ chiếm khoảng 16% trong tổng số chuyến đi, chủ yếu là các chuyến đi trong phạm vi quận, với khoảng cách đi lại ngắn.
- (ii) Số chuyến đi bằng xe đạp chiếm 15% tổng số chuyến đi, phân bổ chuyến đi giống đi bộ. Khoảng cách đi lại xa hơn đi bộ.
- (iii) Xe máy là phương tiện giao thông phổ biến nhất tại Đà Nẵng. Tỷ lệ người đi lại bằng xe máy chiếm khoảng 64% (tính cả đi bộ).
- (iv) Sử dụng ô tô con vẫn còn hạn chế tại Đà Nẵng, mặc dù số lượng ô tô con được sử dụng tương đối nhiều ở các quận nội thị của Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam.
- (v) Vận tải xe buýt chưa phổ biến tại Đà Nẵng. Tỷ lệ người sử dụng xe buýt chiếm dưới 2% (tính cả đi bộ). Tuy nhiên, xe buýt được sử dụng phổ biến để đi lại giữa các quận của Đà Nẵng và tới các tỉnh lân cận, đặc biệt Quảng Nam và Thừa Thiên- Huế. Xe khách liên tỉnh sử dụng phổ biến cho các chuyến đi xa.
- (vi) Xe du lịch chạy chủ yếu giữa quận Hải Châu của Đà Nẵng và Quảng Nam. Đà Nẵng có nhiều khách sạn, Quảng Nam có nhiều điểm du lịch trong đó có Hội An
- (vii) Xe tải tập trung chủ yếu ở các quận nội thành của Đà Nẵng và Quảng Nam.

Bảng 7.3.5 Phân bổ nhu cầu giao thông đô thị tại Đà Nẵng (không tính đi bộ) năm 2008

Quận	1.Hải Châu	2.Thanh Khê	3.Sơn Trà	4.Ngũ Hành Sơn	5.Cẩm Lệ	6.Liên Chiểu	7.Hòa Vang	Tổng
1 Hải Châu	346.522	92.507	56.028	22.785	16.925	32.315	10.026	577.108
2 Thanh Khê	93.524	218.985	20.854	8.896	13.861	32.267	4.009	392.396
3 Sơn Trà	57.650	20.880	148.054	10.932	3.907	6.213	1.829	249.465
4 Ngũ Hành Sơn	23.240	8.937	10.774	87.159	3.021	3.109	1.399	137.639
5 Cẩm Lệ	18.967	14.197	7.431	2.914	106.129	4.747	12.676	167.061
6 Liên Chiểu	31.493	31.862	6.127	3.316	4.522	134.826	7.695	219.841
7 Hòa Vang	10.350	3.998	2.069	1.482	12.528	7.647	127.803	165.877
Tổng	581.746	391.366	251.337	137.484	160.893	221.124	165.437	1.909.387

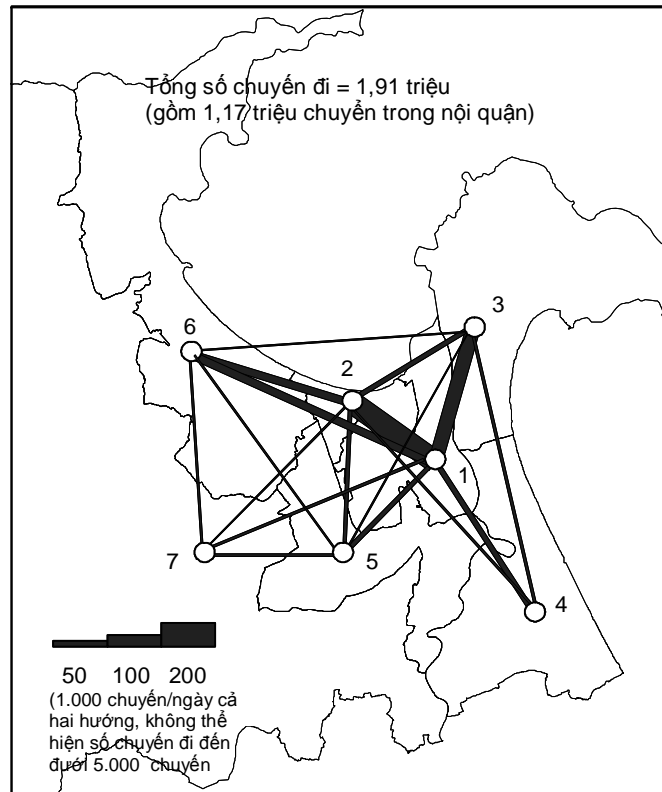
Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Bảng 7.3.6 Phân bổ các chuyến đi bộ tại Đà Nẵng

Quận	1.Hải Châu	2.Thanh Khê	3.Sơn Trà	4.Ngũ Hành Sơn	5.Cẩm Lệ	6.Liên Chiểu	7.Hòa Vang	Tổng
1 Hải Châu	88.495	4.613	360	30	217	35	120	93.870
2 Thanh Khê	4.491	81.409	0	0	131	697	0	86.728
3 Sơn Trà	407	33	54.177	597	0	0	0	55.214
4 Ngũ Hành Sơn	30	0	674	23.231	0	0	0	23.935
5 Cẩm Lệ	217	180	0	0	29.344	79	73	29.893
6 Liên Chiểu	35	697	0	0	79	56.228	212	57.251
7 Hòa Vang	203	0	0	0	115	243	55.897	56.458
Tổng	93.878	86.932	55.211	23.858	29.886	57.282	56.302	403.349

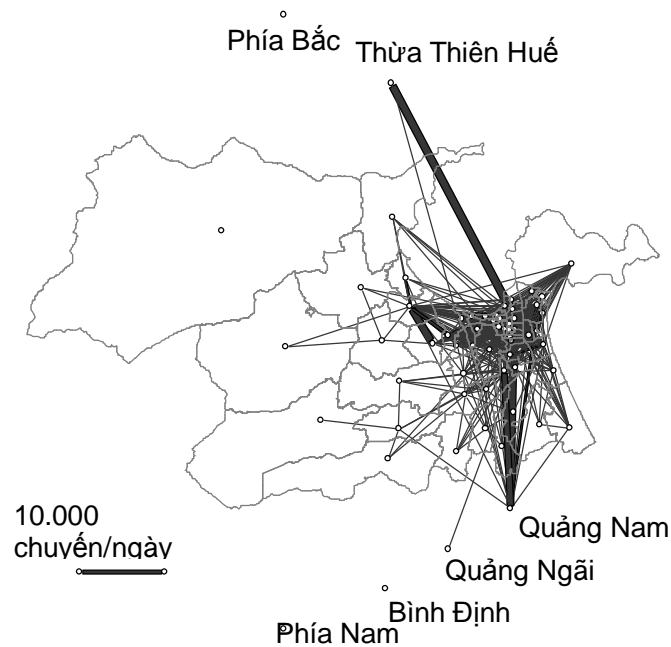
Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Hình 7.3.5 Phân bố nhu cầu giao thông giữa các quận năm 2008 (Không tính đi bộ)



Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Hình 7.3.6 Phân bố nhu cầu giao thông bằng xe máy năm 2008



Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

(b) Phân bố chuyên đi liên tỉnh

7.14 Bảng 7.3.7 tổng hợp phân bố nhu cầu đi lại giữa các tỉnh trong Khu vực Nghiên cứu. Khoảng 1,7 triệu người đi từ/đến thành phố Đà Nẵng mỗi ngày. Trong các tỉnh lân cận, Quảng Nam có số người đi, đến Đà Nẵng lớn nhất. Xe máy là phương thức phổ biến nhất được sử dụng để đi lại trong tỉnh nhưng xe khách và ô tô con là phương thức phổ biến nhất trong vận tải liên tỉnh.

Bảng 7.3.7 Phân bố nhu cầu giao thông liên tỉnh của Đà Nẵng

(Số người)

	Đà Nẵng	Vùng KTTĐMT				Khác		Tổng	
		TT Huế	Q. Nam	Q. Ngãi	B. Định	Miền Bắc	Miền Nam		
Đà Nẵng	1.536.939	8.323	55.190	3.447	173	2.160	1.339	1.607.571	
VKTTĐMT	TT Huế	7.728	0	5.113	61	46	131	3.149	16.228
	Quảng Nam	67.621	1.160	77	280	0	259	0	69.397
	Quảng Ngãi	2.536	25	0	0	0	2.511	0	5.072
	Bình Định	461	45	0	0	0	43	0	549
	Miền Bắc	1.049	11	182	162	109	12	8.788	10.313
Miền Nam	1.687	509	465	441	0	18.117	0	21.219	
Tổng	1.618.021	10.073	61.027	4.391	328	23.233	13.276	1.730.349	

(Số xe)

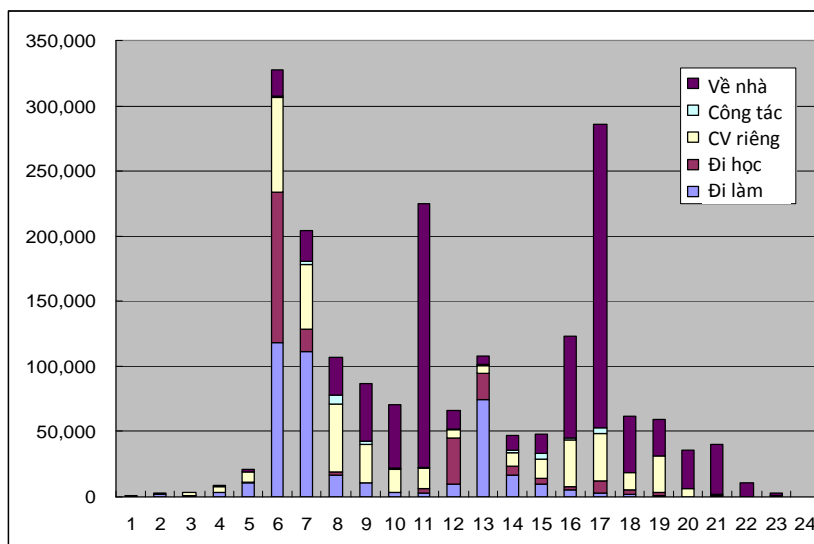
	Đà Nẵng	Vùng KTTĐMT				Khác		Tổng	
		TT Huế	Q. Nam	Quảng Ngãi	Bình Định	Miền Bắc	Miền Nam		
Các loại p.tiền	Đà Nẵng	1.169.207	4.346	32.761	2.311	57	995	601	1.210.278
	TT Huế	4.593	0	2.728	36	24	19	247	7.645
	Quảng Nam	39.339	348	48	18	0	197	0	39.950
	Quảng Ngãi	549	25	0	0	0	173	0	746
	Bình Định	169	22	0	0	0	43	0	234
	Miền Bắc	473	11	146	86	109	12	1.417	2.253
	Miền Nam	742	203	56	29	0	1.833	0	2.862
	Tổng	1.215.072	4.955	35.738	2.479	190	3.271	2.264	1.263.968
Xe máy	Đà Nẵng	1.156.918	2.775	26.799	2.085	0	0	0	1.188.577
	TT Huế	3.005	0	2.176	0	0	0	0	5.182
	Quảng Nam	31.004	0	47	0	0	0	0	31.051
	Quảng Ngãi	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bình Định	0	0	0	0	0	0	0	0
	Miền Bắc	0	0	0	0	0	0	0	0
	Miền Nam	0	0	0	0	0	0	0	0
Tổng	1.190.928	2.775	29.022	2.085	0	0	0	1.224.809	
Ôtô	Đà Nẵng	6.512	950	2.070	65	0	398	194	10.189
	TT Huế	1.052	0	400	25	0	0	12	1.488
	Quảng Nam	3.216	138	0	0	0	60	0	3.414
	Quảng Ngãi	231	0	0	0	0	0	0	231
	Bình Định	161	22	0	0	0	0	0	183
	Miền Bắc	0	0	35	74	0	0	200	308
	Miền Nam	88	16	29	0	0	30	0	163
Tổng	11.260	1.126	2.534	163	0	487	405	15.976	
Xe buýt	Đà Nẵng	959	149	846	31	8	52	37	2.082
	TT Huế	79	0	91	0	2	8	200	379
	Quảng Nam	1.081	46	1	18	0	0	0	1.146
	Quảng Ngãi	121	0	0	0	0	162	0	282
	Bình Định	9	0	0	0	0	0	0	9
	Miền Bắc	40	0	0	0	0	0	495	535
	Miền Nam	59	20	26	29	0	1.123	0	1.257
Tổng	2.347	215	964	77	10	1.345	732	5.689	
Xe tải	Đà Nẵng	4.817	472	3.046	131	49	545	370	9.430
	TT Huế	456	0	61	11	22	11	35	596
	Quảng Nam	4.039	164	0	0	0	137	0	4.340
	Quảng Ngãi	197	25	0	0	0	11	0	233
	Bình Định	0	0	0	0	0	43	0	43
	Miền Bắc	433	11	111	12	109	12	722	1.410
	Miền Nam	595	167	0	0	0	680	0	1.442
Tổng	10.537	839	3.218	154	180	1.439	1.127	17.494	

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

(3) Nhu cầu đi lại theo giờ

7.15 Hình 7.3.3 thể hiện phân bố chuyến đi theo từng giờ, cho thấy giờ cao điểm là từ 06:00 đến 07:00 và tỷ lệ giờ cao điểm là 17%. Có 3 khoảng thời gian cao điểm trong ngày (06:00 - 07:00, 11:00 - 12:00, and 17:00 - 18:00) do các chuyến đi “về nhà” từ trường tập trung vào giờ cao điểm buổi chiều.

Hình 7.3.7 Số chuyến đi theo giờ và mục đích (không tính đi bộ) năm 2008



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

(4) Đặc điểm của người sử dụng giao thông đô thị theo loại phương tiện

7.16 Trong phần này, đặc điểm người sử dụng giao thông đô thị được xác định theo loại phương tiện sử dụng với một số tiêu chí như mục đích chuyến đi, thời gian, khoảng cách chuyến đi:

- (a) **Loại phương tiện sử dụng theo mục đích chuyến đi:** Không tính những chuyến đi về nhà, các “chuyến đi học” sử dụng chủ yếu là xe đạp và xe buýt, các “chuyến đi làm”, “đi công việc riêng” sử dụng xe máy và ô tô (xem bảng 7.3.8)

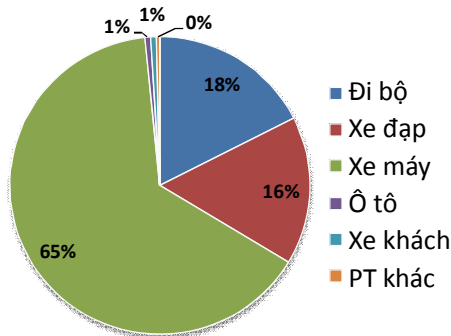
Bảng 7.3.8 Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và mục đích năm 2008

Mục đích chuyến đi (%)	Đi bộ	Xe đạp	Xe máy	Ô tô	Xe buýt	Xe tải	Khác	Tổng
Đi làm	10	7	23	28	12	44	22	18
Đi học	11	31	7	2	24	1	15	12
Buôn bán/kinh doanh	0	0	1	7	1	18	3	1
Việc riêng	30	14	23	31	14	8	16	23
Về nhà	49	48	46	32	49	29	43	47
Tổng	100	100	100	100	100	100	100	100

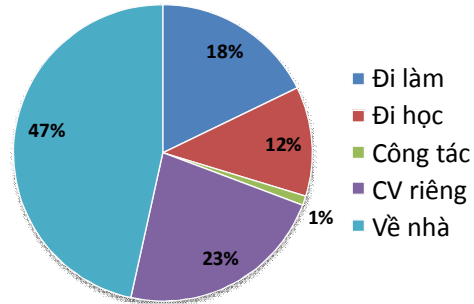
Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Hình 7.3.8 Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện

Hình 7.3.9 Nhu cầu đi lại theo mục đích



Nguồn: Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.



Nguồn: Khảo sát phỏng vấn hộ gia đình của DaCRISS năm 2008

- (b) **Sở hữu phương tiện:** Vì hơn 90% hộ gia đình sở hữu một hoặc nhiều xe máy, nên hầu hết những người tham gia giao thông đều có xe máy. Tuy nhiên, trong số những người đi bộ, sử dụng xe ôm, xe đạp và xe buýt, tỷ lệ người “không có xe” cao hơn (xem Bảng 7.3.9)

Bảng 7.3.9 Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và sở hữu phương tiện, năm 2008

	Sở hữu phương tiện	Đi bộ	Xe đạp	Xe máy			Ô tô con/Taxi	Xe buýt		Khác	Tổng	
				Người chở	Được chở	Xe ôm		Công cộng	Tư nhân			
Số chuyến đi	Không có xe	44.200	31.906	6.522	7.204	8.527	0	133	0	0	98.492	
	Xe máy	1	151.060	142.628	247.641	58.530	1.704	3.353	732	2.576	2.982	611.206
		2<=	203.250	189.199	986.685	126.998	14.327	3.940	1.246	10.029	4.811	1.540.485
	Ô tô	3.905	3.761	25.060	4.025	0	5.895	166	0	240	43.052	
	Tổng	402.415	367.494	1.265.908	196.757	24.558	13.188	2.277	12.605	8.033	2.293.235	
%	Không có xe	11,0	8,7	0,5	3,7	34,7	0,0	5,8	0,0	0,0	4,3	
	Xe máy	1	37,5	38,8	19,6	29,7	6,9	25,4	32,1	20,4	37,1	26,7
		2<=	50,5	51,5	77,9	64,5	58,3	29,9	54,7	79,6	59,9	67,2
	Ô tô	1,0	1,0	2,0	2,0	0,0	44,7	7,3	0,0	3,0	1,9	
	Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

- (c) **Thu nhập hộ gia đình và loại phương tiện sử dụng:** Mức thu nhập hộ gia đình của những người đi xe đạp và đi bộ thấp hơn. Thu nhập của người đi xe máy và ô tô có sự chênh lệch nhưng không thấp bằng thu nhập của người đi xe đạp và đi bộ. Thu nhập của những người đi xe buýt ở mức từ thấp đến trung bình (xem Bảng 7.3.10).

Bảng 7.3.10 Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và mức thu nhập hộ gia đình, năm 2008

Đơn vị	Mức thu nhập hộ gia đình (triệu đồng)	Đi bộ	Xe đạp	Xe máy			Ôtô con/Taxi	Xe buýt		Khác	Tổng
				Tự lái	Được chở	Xe ôm		Công cộng	Tư nhân		
Số chuyến đi	Dưới 1,5	57.389	40.477	56.102	11.983	1.935	348	332	0	220	168.786
	1,5 – 2,0	54.080	47.327	89.150	18.966	3.590	34	397	0	830	214.374
	2,0 – 3,0	98.645	104.300	265.258	48.004	8.815	798	336	304	1.912	528.372
	3,0 – 4,0	68.760	69.300	234.260	35.870	333	1.417	556	711	1.342	412.549
	4,0 – 5,0	56.838	50.294	230.710	34.602	8.881	2.728	458	4.240	1.924	390.675
	5,0 – 6,0	26.182	24.083	129.514	16.571	564	1.488	0	3.822	232	202.456
	6,0 – 8,0	20.505	18.548	131.299	15.579	402	2.507	0	1.974	681	191.495
	Trên 8,0	20.866	14.480	130.568	15.382	38	3.868	198	1.554	1.347	188.301
Tổng	403.265	368.809	1.266.861	196.957	24.558	13.188	2.277	12.605	8.488	2.297.008	
%	Dưới 1,5	14,2	11,0	4,4	6,1	7,9	2,6	14,6	0,0	2,6	7,3
	1,5 – 2,0	13,4	12,8	7,0	9,6	14,6	0,3	17,4	0,0	9,8	9,3
	2,0 – 3,0	24,5	28,3	20,9	24,4	35,9	6,1	14,8	2,4	22,5	23,0
	3,0 – 4,0	17,1	18,8	18,5	18,2	1,4	10,7	24,4	5,6	15,8	18,0
	4,0 – 5,0	14,1	13,6	18,2	17,6	36,2	20,7	20,1	33,6	22,7	17,0
	5,0 – 6,0	6,5	6,5	10,2	8,4	2,3	11,3	0,0	30,3	2,7	8,8
	6,0 – 8,0	5,1	5,0	10,4	7,9	1,6	19,0	0,0	15,7	8,0	8,3
	Trên 8,0	5,2	3,9	10,3	7,8	0,2	29,3	8,7	12,3	15,9	8,2
Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

(d) **Tuổi, giới tính người sử dụng phương tiện và loại phương tiện:** Người đi xe đạp và xe máy tương đối trẻ hơn những đối tượng khác. Phương tiện sử dụng không khác nhau nhiều theo giới tính nhưng nữ giới thường sử dụng xe đạp, xe máy và đi bộ (xem Bảng 7.3.11 và Bảng 7.3.12).

Bảng 7.3.11 Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và nhóm tuổi, năm 2008

Đơn vị	Nhóm tuổi (tuổi)	Đi bộ	Xe đạp	Xe máy			Ôtô con/Taxi	Xe buýt		Khác	Tổng
				Tự lái	Được chở	Xe ôm		Công cộng	Tư nhân		
Số chuyến đi	Dưới 10	34.015	12.396	864	53.339	0	183	0	0	0	100.797
	10 - 14	54.622	107.546	1.329	41.196	47	98	240	47	88	205.213
	15 - 49	179.168	215.184	1.132.125	84.972	19.160	10.775	1.742	12.558	6.125	1.661.809
	50 - 69	98.387	29.340	126.952	15.022	4.400	2.132	125	0	2.110	278.468
	Trên 70	37.157	4.343	5.801	2.528	951	0	170	0	165	51.115
	Tổng	403.349	368.809	1.267.071	197.057	24.558	13.188	2.277	12.605	8.488	2.297.402
%	Dưới 10	8,4	3,4	0,1	27,1	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	4,4
	10 - 14	13,5	29,2	0,1	20,9	0,2	0,7	10,5	0,4	1,0	8,9
	15 - 49	44,4	58,3	89,3	43,1	78,0	81,7	76,5	99,6	72,2	72,3
	50 - 69	24,4	8,0	10,0	7,6	17,9	16,2	5,5	0,0	24,9	12,1
	Trên 70	9,2	1,2	0,5	1,3	3,9	0,0	7,5	0,0	1,9	2,2
	Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Bảng 7.3.12 Nhu cầu đi lại theo loại phương tiện và giới tính, năm 2008

Đơn vị	Giới tính	Đi bộ	Xe đạp	Xe máy			Ôtô con/Taxi	Xe buýt		Khác	Tổng
				Tự lái	Được chở	Xe ôm		Công cộng	Tư nhân		
Số chuyến đi	Nam	167.536	147.431	731.684	83.625	11.981	11.310	1.149	6.977	7.300	1.168.993
	Nữ	235.813	221.378	535.387	113.432	12.577	1.878	1.128	5.628	1.188	1.128.409
	Tổng	403.349	368.809	1.267.071	197.057	24.558	13.188	2.277	12.605	8.488	2.297.402
%	Nam	41,5	40,0	57,7	42,4	48,8	85,8	50,5	55,4	86,0	50,9
	Nữ	58,5	60,0	42,3	57,6	51,2	14,2	49,5	44,6	14,0	49,1
	Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

4) Thời gian đi lại và chiều dài chuyến đi theo loại phương tiện

7.17 Thời gian đi lại và chiều dài chuyến đi trung bình của tất cả các loại phương tiện tại Đà Nẵng là 14,3 phút và 3,75 km, riêng con số chỉ chuyến “đi làm” cao hơn số trung bình cụ thể là 15,8 phút và 4,85 km. Theo loại phương tiện, người sử dụng xe ôm, ô tô/taxi và xe buýt có chuyến đi xa hơn, hơn 20 phút. Chiều dài chuyến đi của những người sử dụng các phương tiện này cũng xa hơn: 8km bằng xe ôm, hơn 20km bằng ô tô/taxi và xe buýt. Riêng thời gian đi lại, và chiều dài chuyến đi của người đi xe đạp và đi bộ ngắn hơn (xem các Bảng 7.3.13 - 7.3.15).

Bảng 7.3.13 Thời gian đi lại, chiều dài chuyến đi trung bình theo phương tiện và mục đích, 2008

	Mục đích chuyến đi	Đi bộ	Xe đạp	Xe máy			Ô tô con/ Taxi	Xe buýt		Khác	Tổng
				Tự lái	Được chở	Xe ôm		Công cộng	Cá nhân		
Thời gian đi lại trung bình (phút)	Đi làm	13,1	16,3	15,8	15,7	24,1	19,3	19,6	26,4	19,6	15,8
	Đi học	11,5	15,5	19,4	11,0	15,0	11,9	23,0	26,8	11,1	14,9
	Việc công	9,4	15,8	16,4	16,8	-	23,2	-	20,0	18,4	17,0
	Việc tư	11,4	12,0	12,3	13,9	27,9	26,1	16,3	25,0	21,3	12,5
	Về nhà	11,6	14,8	15,2	13,4	18,5	20,4	25,4	25,9	20,7	14,4
	Tổng	11,7	14,7	14,9	13,1	22,5	21,9	22,6	25,7	19,7	14,3
Chiều dài chuyến đi trung bình (km)	Đi làm	1,32	2,41	4,46	4,25	7,42	18,43	5,71	21,36	7,11	4,85
	Đi học	1,10	2,33	6,86	2,14	2,19	1,99	8,24	9,98	6,40	3,15
	Việc công	2,94	1,74	12,18	2,95	-	15,30	-	38,97	10,59	19,80
	Việc tư	0,95	1,61	3,09	3,31	9,89	29,06	30,24	23,63	10,57	3,30
	Về nhà	1,05	2,15	4,21	2,99	7,49	11,49	7,15	7,77	7,66	3,29
	Tổng	1,05	2,15	4,23	2,96	8,20	19,92	21,65	23,39	8,08	3,76

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Bảng 7.3.14 Phân bố thời gian đi lại theo loại phương tiện, năm 2008

Đơn vị	Thời gian (phút)	Đi bộ	Xe đạp	Xe máy			Ô tô con/ Taxi	Xe buýt		Khác	Tổng
				Tự lái	Được chở	Xe ôm		Công cộng	Tư nhân		
Số chuyến	01 - 04	11.725	2.807	11.694	1.545	0	191	0	0	66	28.028
	05 - 09	123.579	52.593	202.331	39.838	202	982	82	0	820	420.427
	10 - 14	144.091	114.415	389.543	72.527	7.766	3.314	666	0	1.888	734.210
	15 - 19	67.962	108.418	322.269	43.934	1.745	1.996	423	0	1.799	548.546
	20 - 29	31.128	57.052	205.675	28.547	5.590	2.319	359	6.428	2.318	339.416
	30 <=	24.864	33.495	149.178	12.355	9.255	4.483	708	6.177	1.565	242.080
	Tổng	403.349	368.780	1.280.690	198.746	24.558	13.285	2.238	12.605	8.456	2.312.707
%	01 - 04	2,9	0,8	0,9	0,8	0,0	1,4	0,0	0,0	0,8	1,2
	05 - 09	30,6	14,3	15,8	20,0	0,8	7,4	3,7	0,0	9,7	18,2
	10 - 14	35,7	31,0	30,4	36,5	31,6	24,9	29,8	0,0	22,3	31,7
	15 - 19	16,8	29,4	25,2	22,1	7,1	15,0	18,9	0,0	21,3	23,7
	20 - 29	7,7	15,5	16,1	14,4	22,8	17,5	16,0	51,0	27,4	14,7
	30 <=	6,2	9,1	11,6	6,2	37,7	33,7	31,6	49,0	18,5	10,5
	Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

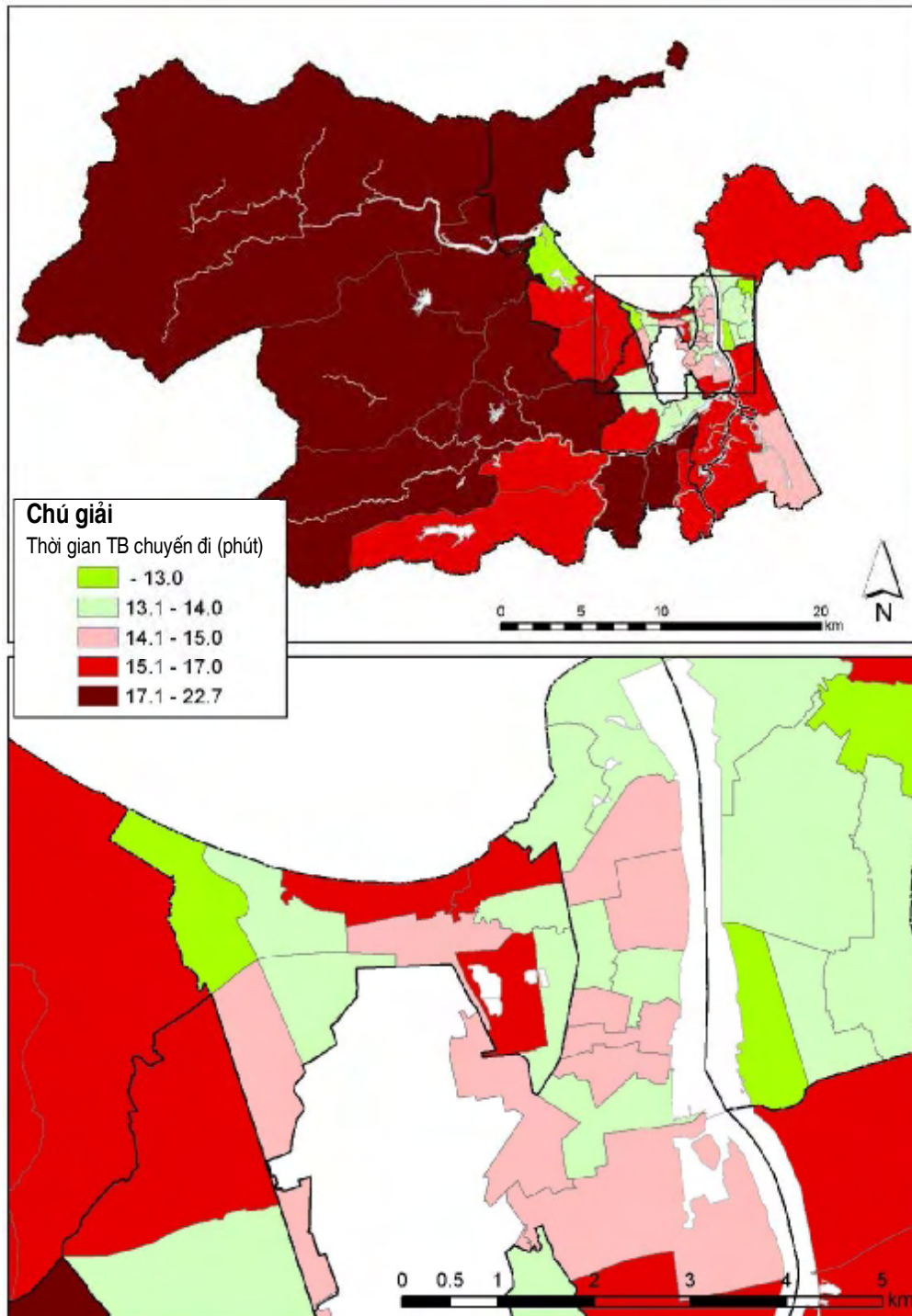
Bảng 7.3.15 Phân bố chiều dài chuyến đi theo từng loại phương tiện, năm 2008

Đơn vị	Chiều dài chuyến đi (km)	Đi bộ	Xe đạp	Xe máy			Ôtô/ Taxi	Xe khách		Khác	Tổng số
				Người chở	Được chở	Xe ôm		Công cộng	Tư nhân		
Số chuyến	0,5 >	146.144	54.620	141.791	33.212	274	1.041	82	0	717	377.881
	0,50 – 0,99	106.099	67.457	139.521	26.457	1.094	751	0	0	675	342.054
	1,00 – 1,49	72.928	81.003	153.525	27.703	450	616	234	0	685	337.144
	1,50 – 1,99	26.849	41.057	90.769	15.729	126	568	45	0	337	175.480
	2,00 – 2,99	38.542	50.321	181.711	27.317	1.521	1.775	76	0	540	301.803
	3,00 – 4,99	5.123	34.951	220.533	32.538	3.865	2.783	245	2.100	1.289	303.427
	5,00 – 7,49	5.979	25.794	160.284	21.174	5.277	1.480	653	1.482	2.791	224.914
	7,50 – 9,99	596	6.812	85.909	6.396	2.879	1.089	481	8.405	535	113.102
	10,0 <	1.089	6.794	106.647	8.220	9.072	3.182	422	618	887	136.931
Tổng	403.349	368.809	1.280.690	198.746	24.558	13.285	2.238	12.605	8.456	2.312.736	
%	0,5 >	36,2	14,8	11,1	16,7	1,1	7,8	3,7	0,0	8,5	16,3
	0,50 – 0,99	26,3	18,3	10,9	13,3	4,5	5,7	0,0	0,0	8,0	14,8
	1,00 – 1,49	18,1	22,0	12,0	13,9	1,8	4,6	10,5	0,0	8,1	14,6
	1,50 – 1,99	6,7	11,1	7,1	7,9	0,5	4,3	2,0	0,0	4,0	7,6
	2,00 – 2,99	9,6	13,6	14,2	13,7	6,2	13,4	3,4	0,0	6,4	13,0
	3,00 – 4,99	1,3	9,5	17,2	16,4	15,7	20,9	10,9	16,7	15,2	13,1
	5,00 – 7,49	1,5	7,0	12,5	10,7	21,5	11,1	29,2	11,8	33,0	9,7
	7,50 – 9,99	0,1	1,8	6,7	3,2	11,7	8,2	21,5	66,7	6,3	4,9
	10,0 <	0,3	1,8	8,3	4,1	36,9	24,0	18,9	4,9	10,5	5,9
Tổng	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

7.18 Thời gian đi tại Đà Nẵng được tổng hợp trong Hình 7.3.4. Thời gian đi trung bình trong năm 2008 là 14,9 phút không tính đi bộ, với khoảng 47% chuyến đi kéo dài dưới 10 phút. Thời gian đi lâu nhất là 10-20 phút. So với Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, thời gian đi tại Đà Nẵng ngắn hơn nhiều (thời gian đi lại trung bình ở Hà Nội 21,9 phút năm 2005 và Tp. Hồ Chí Minh là 18,3 phút năm 2002). Điều đáng chú ý là thời gian đi trung bình của các thành phố này thấp hơn thời gian đi lại của hầu hết các thành phố khác của Châu Á.

Hình 7.3.10 Thời gian đi lại trung bình theo vùng (không tính đi bộ), năm 2008



Nguồn: Điều tra Phỏng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008 và Khảo sát năm 1999

Ghi chú: Thời gian đi lại trung bình ở Đà Nẵng: 14,9 phút

5) Lý do lựa chọn phương tiện giao thông

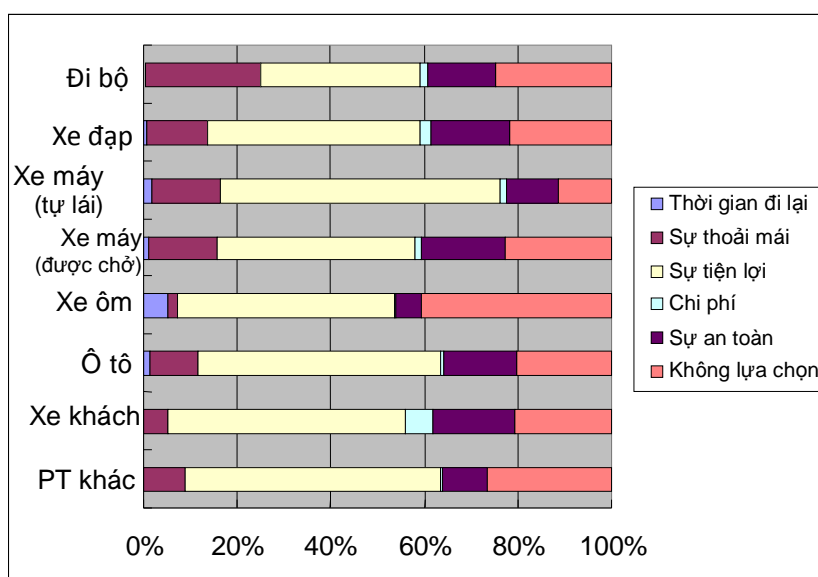
7.19 Hình 7.3.11 và Bảng 7.3.16 tổng hợp lý do chọn phương tiện giao thông, cho thấy lựa chọn phương tiện chủ yếu xét về tính tiện lợi. Gần 60% người đi xe máy chọn phương tiện này là vì tính tiện lợi của nó, và điều đáng lưu ý là lý do “không còn lựa chọn khác” cũng tương đối nhiều, đặc biệt là xe ôm.

Bảng 7.3.16 Lý do lựa chọn phương tiện giao thông, năm 2008

Phương tiện	Thời gian đi lại	Sự thoải mái	Sự tiện nghi	Chi phí	Sự an toàn	Không có lựa chọn khác	Tổng
Đi bộ	0,4	24,6	34,0	1,8	14,4	24,9	100,0
Xe đạp	0,5	13,1	45,7	2,1	16,8	21,7	100,0
Xe máy (tự lái)	1,5	14,8	60,2	1,1	11,4	10,9	100,0
Xe máy (được chở)	1,0	14,9	42,4	1,5	18,0	22,1	100,0
Xe ôm	4,0	11,9	28,0	1,0	11,9	43,2	100,0
Ô tô	1,3	11,4	53,1	0,7	12,0	21,5	100,0
Vận tải công cộng - Xe buýt	Xe buýt nhỏ	0,0	4,7	59,3	2,1	16,6	100,0
	Xe buýt tiêu chuẩn	0,0	2,4	47,1	6,5	16,0	100,0
Khác	0,0	15,2	31,2	1,1	6,7	45,7	100,0
Tổng	1,1	16,3	50,9	1,5	13,5	16,7	100,0

Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

Hình 7.3.11 Lý do lựa chọn phương tiện giao thông năm 2008



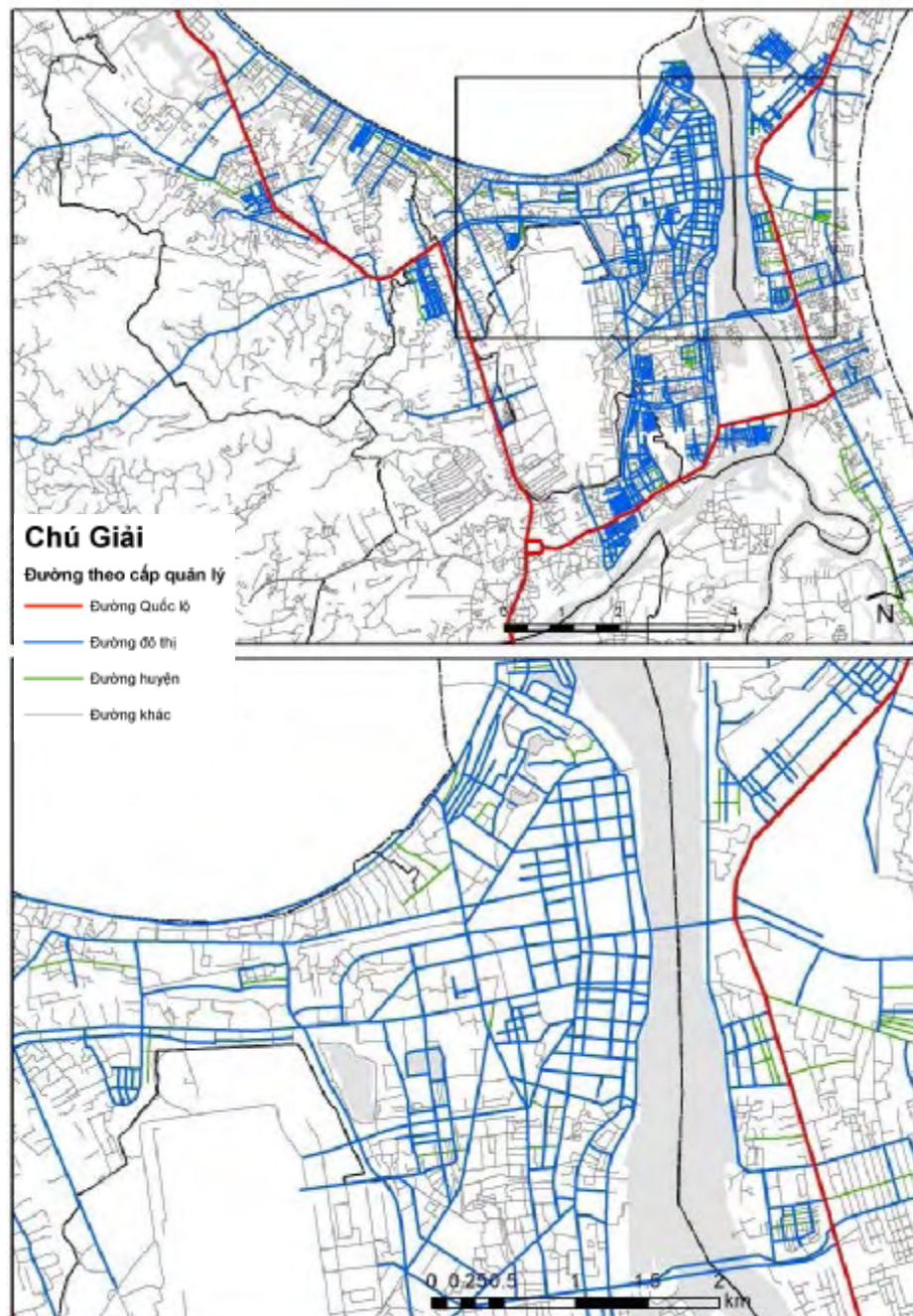
Nguồn: Điều tra Phòng vấn Hộ gia đình của DaCRISS năm 2008.

7.4 Đường bộ và vận tải đường bộ

1) Mạng lưới đường và quản lý

7.20 Mạng lưới đường bộ tại thành phố Đà Nẵng năm 2008 gồm quốc lộ (690km), đường tỉnh (100km) và đường đô thị (311km, gồm cả đường quận và các đường khác) với tổng chiều dài 480km. Quốc lộ 1A và 14B là đường liên tỉnh/thành phố từ/tới Đà Nẵng. Đường tỉnh chủ yếu nối các quận và huyện Hòa Vang và tỉnh Quảng Nam. Mạng lưới đường đô thị dày đặc trong khu vực trung tâm thành phố, đặc biệt là ở quận Hải Châu và Thanh Khê. Mạng lưới đường chung của thành phố có đặc điểm là mạng lưới đường hướng tâm (xem Hình 7.4.1).

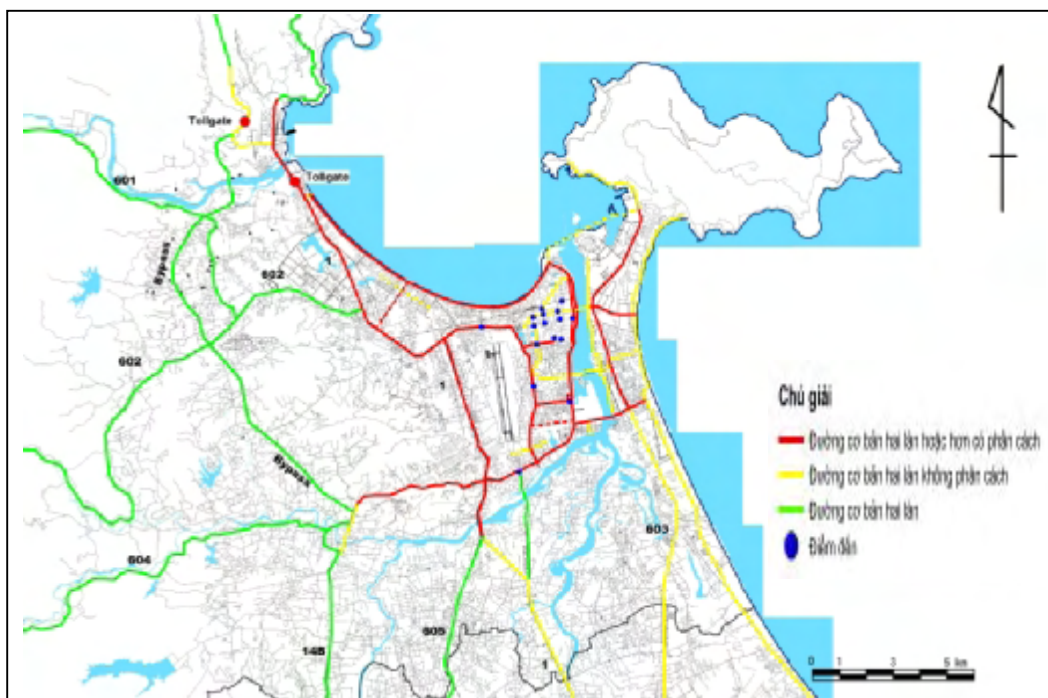
Hình 7.4.1 Mạng lưới đường của Đà Nẵng theo phân cấp quản lý năm 2008



Nguồn cơ sở dữ liệu GIS đô thị của DaCRISS

7.21 Như tổng hợp trong Hình 7.4.2, các tuyến đường trục, gồm quốc lộ và các đường đô thị chính, thường có ít nhất 4 làn xe, một số đoạn có dải phân cách. Hầu hết các đường tỉnh chỉ có 2 làn xe, không có dải phân cách cũng như vỉa hè.

Hình 7.4.2 Bản đồ đường trục tại thành phố Đà Nẵng



Nguồn: DaCRISS

7.22 Mật độ đường đô thị trong khu vực trung tâm thành phố như quận Hải Châu, Thanh Khê là 3,9-4,6km/km². Tại các quận khác, trừ huyện Hòa Vang, mật độ đường là 0,6-1,1km/km². Khoảng 65% đường được trải nhựa và bê tông, các đường còn lại, hầu hết là ở khu vực nông thôn, thường là đường thấm nhập nhựa, đường cấp phối hoặc đường đất (xem Bảng 7.4.1). Đà Nẵng có 77 cầu, trong đó 34 cầu kiên cố và 43 cầu tạm.

Bảng 7.4.1 Hệ thống đường do thành phố Đà Nẵng quản lý

Cấp đường (Quận)	Số tuyến	Tổng chiều dài (km)	Mật độ đường (km/km ²)	Chiều dài theo loại mặt đường (km)				
				Bê tông xi măng	Bê tông nhựa	Thấm nhập nhựa	Đường cấp phối	Đất
Quốc lộ 1A	1	37,2	-	-	37,2	-	-	-
Quốc lộ 14B	1	32,1	-	-	32,1	-	-	-
Đường tỉnh	4	99,9	-	-	0,4	69,8	-	29,7
Đường đô thị ²⁾	Hải Châu	98,3	4,6	3,0	90,4	4,1	0,5	0,3
	Thanh Khê	36,5	3,9	1,3	30,7	2,2	1,0	1,3
	Liên Chiểu	50,5	0,6	1,3	33,6	13,8	1,0	0,8
	Cẩm Lệ	35,6	1,1	1,6	29,2	4,5	0,3	-
	Ngũ Hành Sơn	34,3	0,9	0,9	14,7	13,7	5,0	-
	Sơn Trà	55,7	0,9	1,6	36,0	14,0	1,3	2,9
	Tổng	310,9	1,3	9,7	234,6	52,3	9,1	5,3
Tổng chung	429	480,1	0,5	9,7	304,3	122,1	9,1	35,0

Nguồn: Số Giao thông Vận tải thành phố Đà Nẵng

Ghi chú: Không tính đường ở huyện Hòa Vang và huyện đảo Hoàng Sa

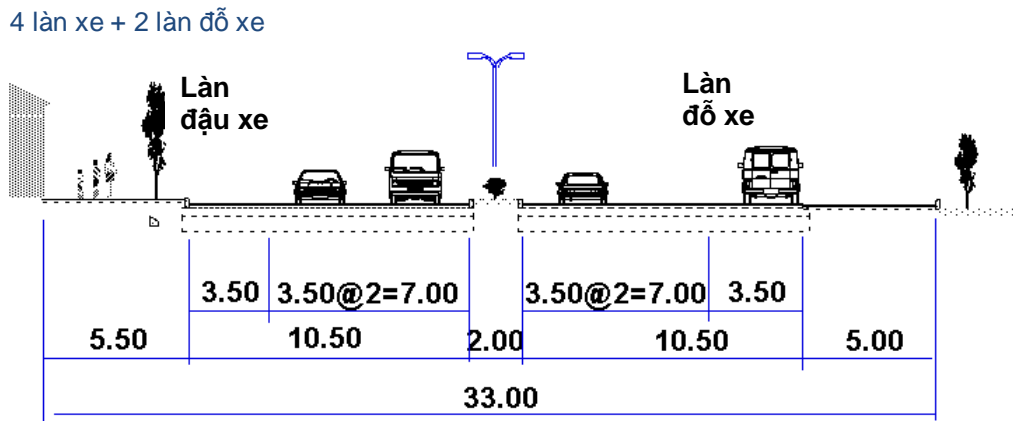
7.23 Các tuyến quốc lộ do Cục Đường bộ trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải đầu tư và quản lý. Tuy nhiên, một số đoạn đường gần các thành phố lớn được giao cho chính quyền địa phương quản lý. Đối với trường hợp của thành phố Đà Nẵng, quốc lộ 14B do thành phố quản lý, Công ty Quản lý và Sửa chữa Công trình giao thông Đà Nẵng trực thuộc Sở Giao thông Vận tải trực tiếp quản lý và sửa chữa thường xuyên công trình giao thông đường bộ và giao thông thủy.

2) Hiện trạng của các tuyến đường chính

(a) **Quốc lộ 1A:** Đoạn trong thành phố Đà Nẵng từ đỉnh đèo Hải Vân (Km904+800) đến Hòa Phước (km941 – ranh giới giữa Đà Nẵng và Quảng Nam) có tổng chiều dài 36,2km, chia thành các đoạn tuyến như sau:

- i) Đoạn từ đèo Hải Vân (Km904+800) đến Kim Liên có chiều dài 8km, lộ giới: 9m và chiều rộng mặt đường 7m.
- ii) Đoạn từ Kim Liên đến Huế có 4 làn xe với tổng chiều dài 13,4km, và gần đây được nâng cấp thuộc dự án nâng cấp quốc lộ 1A có lộ giới 33m và chiều rộng mặt đường 21m.
- iii) Đoạn từ Huế đến Hòa Cầm: 4 làn xe với chiều dài 5,6 km gần đây được nâng cấp trong dự án nâng cấp quốc lộ 1A có lộ giới 28m, chiều rộng mặt đường 21m và phần dành riêng ở giữa 2m và vỉa hè 5m.
- iv) Đoạn từ Hòa Cầm đi Hòa Phước 4 làn xe với chiều dài 5,6 km, lộ giới 28m, chiều rộng mặt đường 21m được nâng cấp trong dự án nâng cấp QL1A. Hiện nay, thành phố Đà Nẵng tiếp tục thực hiện các dự án nâng cấp đoạn đường này lên thành đường có lộ giới 33m.

Hình 7.4.3 Quốc lộ 1A



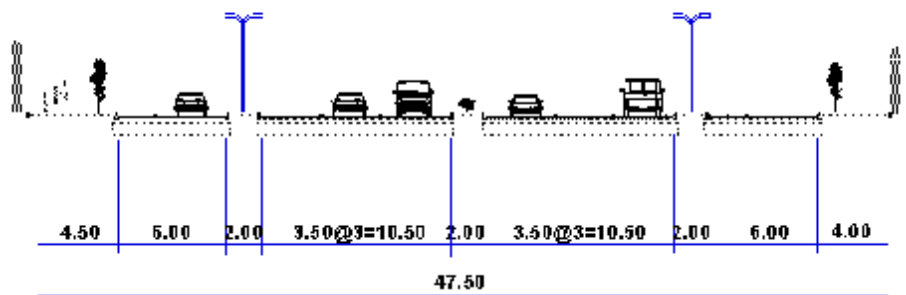
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu DaCRISS

(b) **Quốc lộ 14B:** Quốc lộ 14B nằm trong hành lang kinh tế đông – tây, từ cảng Tiên Sa, qua Hòa Cầm, đến ranh giới Quảng Nam- Đà Nẵng với chiều dài 33,5km, thông số kỹ thuật như sau:

- i) Đoạn Km0-Km4+300: $B=5+10,5+2+10,5+5= 33m$
- ii) Đoạn Km4+300-Km12+340: $B=4,5+6+2+10,5+2+10,5+6+2+4,5= 48m$
- iii) Đoạn Km12+340-Km18+779 (ngã 3 Hòa Cầm): $B=5+10,5+2+10,5+5= 33m$
- iv) Đoạn Km18+779 -Km24+100: $B=4,5+6+2+10,5+2+10,5+6+2+4,5= 43m$; và
- v) Đoạn Km24+100-Km33+500 (Hòa Khương): $B=0,5+11+0,5= 12m$

Hình 7.4.4 Mặt cắt ngang điển hình của Quốc lộ 14B

6 làn + 2 làn đường gom song song



- (c) **Đường tránh Đà Nẵng:** Hiện nay, Bộ GTVT đang đầu tư xây dựng đường tránh Quốc lộ 1A, đoạn qua Đà Nẵng với chiều dài 18km, nối từ phía nam hầm Hải Vân đến Túy Loan (quốc lộ 14B) với lộ giới 12m, chiều rộng làn đường 11m (giai đoạn 1).
- (d) **Đường tỉnh ĐT601:** Từ An Ngãi Tây đến đèo Đê Bay, có tổng chiều dài 42,2km. Đoạn từ An Ngãi Tây đến UBND xã Hòa Bắc với tổng chiều dài 11 km, lộ giới 6-7m và chiều rộng mặt đường 4,5m được trải nhựa. Phần còn lại chạy qua khu vực đồi núi, địa hình phức tạp, dân cư thưa. Đây là đường đất, một số đoạn đã được xuống cấp. Cầu đã xuống cấp nghiêm trọng và cần được nâng cấp hoặc xây mới. Đi lại khó khăn, đặc biệt vào mùa mưa.
- (e) **Đường tỉnh ĐT602:** từ Hòa Khánh đến khu du lịch Bà Nà có chiều dài 31,5 km (Đoạn km4+200- Km15+400 (cầu An Lợi): chiều dài 11,2km, lộ giới 9m, chiều rộng mặt đường 5,5m được trải nhựa, và đoạn Km15+400-Km31+500: dài 16,1km).
- (f) **Đường tỉnh ĐT604:** từ Túy Loan đến dốc Kiền có chiều dài 24,7km, lộ giới 7,5m, chiều rộng mặt đường 4,5m được trải nhựa. Điều kiện kỹ thuật đường tương đối tốt, mặt đường ổn định. Hệ thống thoát nước đang xuống cấp và không đảm bảo các tiêu chuẩn kỹ thuật, có thể bị ngập trong mùa mưa.
- (g) **Đường tỉnh ĐT605:** Từ Km935+165 Quốc lộ 1A đến Hòa Tiến, đường này có chiều dài 5,96km. Thành phố Đà Nẵng đang đầu tư nâng cấp và mở rộng đường này để đáp ứng nhu cầu giao thông với lộ giới 25m, chiều rộng làn xe 15m.
- (h) **Hầm Hải Vân:** hầm dài nhất ở Đông Nam Á có chiều dài 6.28km, nằm trên quốc lộ 1 giữa Đà Nẵng và Huế ở miền Trung.



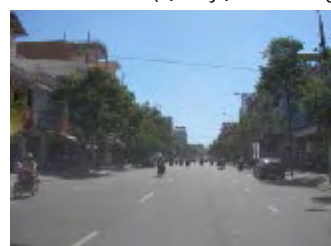
QL 1A (tại huyện Hòa Vang)



QL 14B (tại huyện Hòa Vang)



Đường mới (DTL602)



Đường đô thị (đường Lê Duẩn)



(Đường Bạch Đằng)



(Đường Nguyễn Văn Toại)

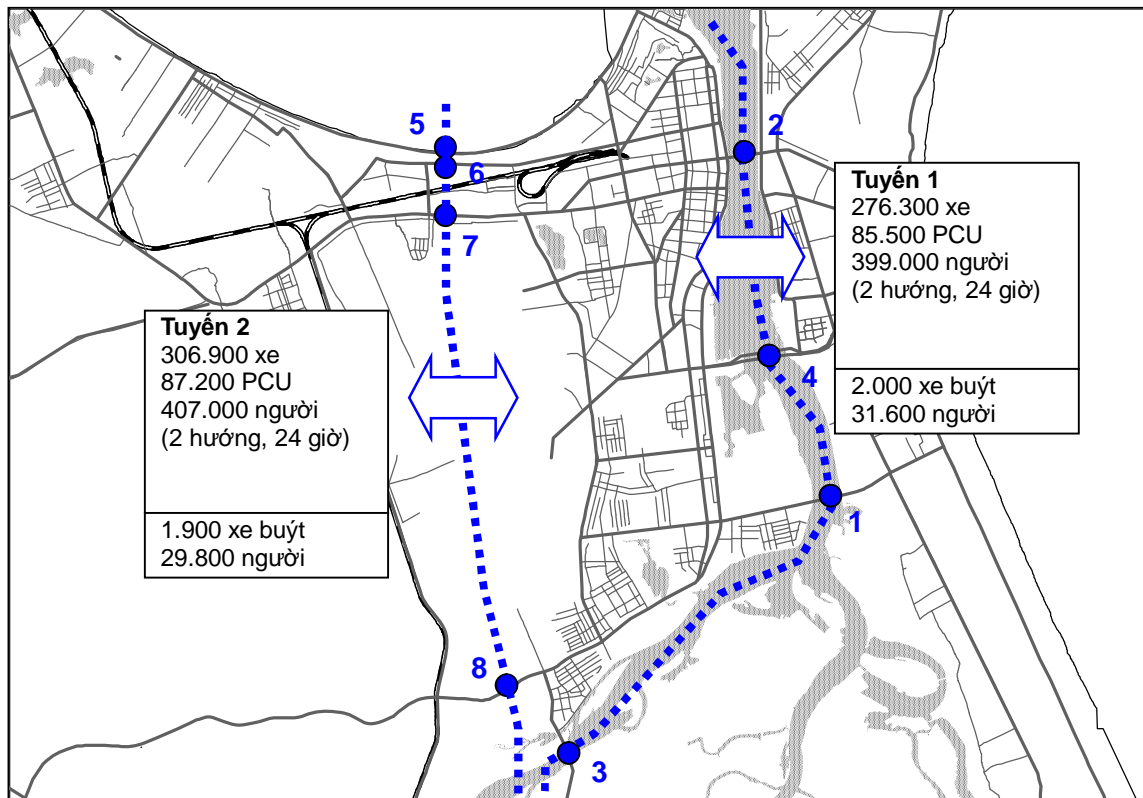
3) Hiện trạng các cầu chính

7.24 Thành phố hiện có 45 cây cầu. Từ năm 1997 đến năm 2007 đã nâng cấp và xây mới 35 cầu. Cầu Sông Hàn, hiện là biểu tượng của thành phố được xây dựng theo mô hình hợp tác nhà nước và tư nhân, là cây cầu đầu tiên nối bờ đông và bờ tây sông Hàn. Các cầu mới đang được xây dựng song song với việc mở rộng đô thị và xây dựng các tuyến đường mới như cầu Thuận Phước nối từ quận Hải Châu đến bán đảo Sơn Trà, cầu Rồng phục vụ khách du lịch, đưa du khách trực tiếp từ sân bay đến khu vực ven biển và những cây cầu khác như cầu Nguyễn Văn Trỗi, cầu Trần Thị Lý, cầu Tuyên Sơn, cầu Hòa Xuân, v.v.

4) Điều kiện giao thông đường bộ

7.25 Nhìn chung, đường bộ tại Đà Nẵng được bảo trì tốt nhờ lưu lượng giao thông ít so với các thành phố lớn khác như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Nghiên cứu Da-CRISS thực hiện khảo sát giao thông trên 8 tuyến đường, qua 2 tuyến lọc để ghi nhận việc đi lại giữa trung tâm thành phố và các khu vực khác như tổng hợp trong hình 7.4.5. Có 4 trạm khảo sát tại cầu qua tuyến lọc đầu tiên dọc sông Hàn, 4 trạm khảo sát khác tại các đường chính qua tuyến lọc thứ 2, tách trung tâm thành phố với khu vực phía tây.

Hình 7.4.5 Lưu lượng xe trên các tuyến lộ, năm 2008



Nguồn: DaCRISS, 2008

(1) Lưu lượng xe

7.26 Lưu lượng xe được tổng hợp trong Hình 7.4.2 và Bảng 7.4.3. Tổng lưu lượng xe là 276.302 xe trên tuyến lộ 1 và 306.924 xe trên tuyến lộ 2. Xe máy chiếm tỷ lệ lớn nhất – gần 90%. Tỷ phần đảm nhận của xe đạp, ô tô và xe tải chỉ khoảng 3-5% mỗi loại. Xe buýt chỉ đảm nhận 0,7% nhu cầu vận tải, gồm cả xe buýt công cộng và xe tư nhân như xe du lịch và xe công ty. Trong số 8 trạm khảo sát, đường Điện Biên Phủ và cầu Sông Hàn có lưu lượng xe trên 100.000 xe, đường Điện Biên Phủ có 199.918 xe và cầu sông Hàn có 136.205 xe.

(2) Lưu lượng người tham gia giao thông

7.27 Lưu lượng xe nói trên được chuyển sang đổi thành số lượng người tham gia giao thông trung bình trên mỗi xe chia theo từng loại xe. Số người tham gia giao thông trung bình ước tính là 1,20 người cho xe đạp, 1,30 người cho xe máy, 1,99 người cho ô tô và 2,21 người cho taxi, 1,13 người cho xích lô, 11,35 người cho xe buýt nhỏ, 21,61 người cho xe buýt chuẩn và 14,99 người cho xe du lịch (trung bình 24 giờ và chạy 2 hướng). Như tổng hợp trong Hình 7.4.6 và Bảng 7.4.3, tổng lưu lượng người tham gia giao thông là 399.000 trên tuyến lộ số 1 và 407.000 trên tuyến lộ số 2.

Bảng 7.4.2 Lưu lượng phương tiện trên các tuyến đường chính, năm 2008

Tuyến đường		Xe đạp	Xe máy	Ôtô con/ Taxi	Xe buýt	Xe tải	Khác	Tổng	Xe con quy đổi (PCU)
Tuyến 1	1.Cầu Tuyên Sơn	707	30.011	2.053	801	3.441	32	37.045	18.408
	2.Cầu sông Hàn	5.924	124.902	4.526	507	91	255	136.205	31.984
	3.Cầu Cẩm Lệ	1.642	38.720	1.400	332	2.222	28	44.344	15.697
	4.Cầu NV.Trôi/TT.Lý	1.230	52.917	1.569	402	2.481	109	58.708	19.427
	Tổng	9.503	246.550	9.548	2.042	8.235	424	276.302	85.515
	% theo loại xe	3,4	89,2	3,5	0,7	3,0	0,2	100,0	-
Tuyến 2	5. Nguyễn Tất Thành	942	20.089	1.334	284	474	31	23.154	7.299
	6. Trần Cao Vân	5.817	29.941	624	96	452	177	37.107	9.133
	7. Điện Biên Phủ	11.223	178.970	4.340	1.284	3.515	586	199.918	53.851
	8.Cách Mạng Tháng 8	3.408	38.909	1.563	282	2.521	62	46.745	16.905
	Tổng	21.390	267.909	7.861	1.946	6.962	856	306.924	87.189
	% theo loại xe	7,0	87,3	2,6	0,6	2,3	0,3	100,0	-
Tổng 2 tuyến		5,3	88,2	3,0	0,7	2,6	0,2	100,0	-

Nguồn: DaCRISS, 2008

Ghi chú: Lưu lượng xe là tổng số xe theo 2 hướng, 24 giờ.

Bảng 7.4.3 Lưu lượng người tham gia giao thông ước tính trên các tuyến đường chính, năm 2008

Tuyến đường	Xe đạp	Xe máy	Ôtô/ Taxi	Xe buýt	Xe tải	Khác	Tổng
Tuyến 1							
1.Cầu Tuyên Sơn	848	39.014	4.175	12.435	5.162	35	62.430
2.Cầu sông Hàn	7.109	162.273	9.335	7.551	137	279	188.021
3.Cầu Cẩm Lệ	1.970	50.336	2.805	5.247	3.333	31	64.155
4.Cầu NV.Trôi/TT.Lý	1.476	68.792	3.200	6.367	3.722	120	84.374
Tổng	11.404	320.515	19.514	31.599	12.353	465	398.979
% theo loại xe	2,9	81,0	4,9	8,0	3,1	0,1	100,0
Tuyến 2							
5. Nguyễn Tất Thành	1.130	26.116	2.690	4.176	711	34	33.008
6. Trần Cao Vân	6.980	38.923	1.286	1.450	678	190	46.614
7. Điện Biên Phủ	13.468	232.661	8.840	19.578	5.273	648	265.060
8.Cách Mạng Tháng 8	4.090	50.582	3.145	4.547	3.782	63	62.547
Tổng	25.668	348.282	15.961	29.751	10.443	935	407.229
% theo loại xe	6,0	80,8	3,7	6,9	2,4	0,2	100,0
Tổng 2 tuyến		4,5	80,9	4,3	7,4	2,8	100,0

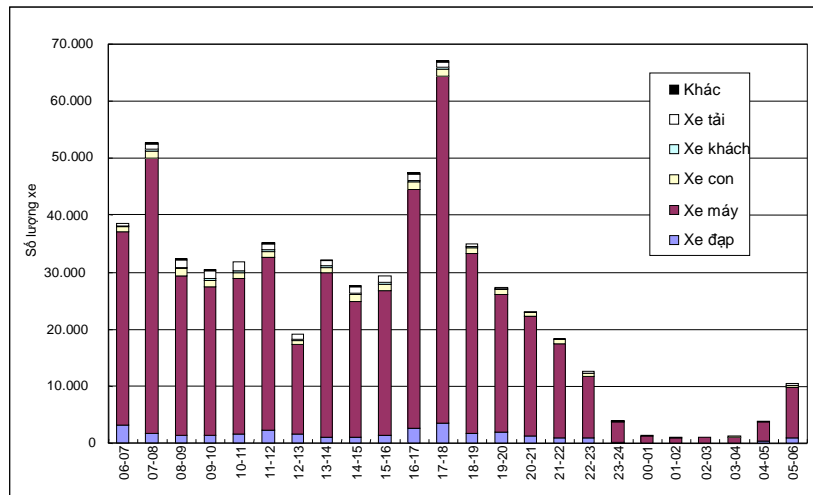
Nguồn: DaCRISS, 2008

Ghi chú: Lưu lượng xe của tổng số 8 trạm 2 hướng và 24 giờ.

(3) Dao động lưu lượng giao thông

7.28 Như tổng hợp trong Hình 7.4.7, lưu lượng xe vào giờ cao điểm buổi chiều (5-6 giờ chiều) đông hơn giờ cao điểm buổi sáng (7-8 giờ sáng), lần lượt là 11,5% và buổi 9,0%. Lưu lượng xe rất ít vào buổi trưa (3,3%) và đêm từ 11 giờ đêm đến 5 giờ sáng (dưới 1%/giờ). Theo loại phương tiện, dao động lưu lượng xe máy gần như bằng tất cả các loại phương tiện khác vì đây là phương tiện giao thông chủ yếu như tổng hợp trong Hình 7.4.8. Tỷ lệ xe buýt giờ cao điểm khá thấp, khoảng 8% và nhu cầu tương đối thấp suốt thời gian ban ngày. Về dao động giao thông theo hướng, không có sự chênh lệch nhiều giữa các hướng. Ví dụ, dao động lưu lượng giao thông theo hướng tại cầu Sông Hàn và đường Điện Biên Phủ được thể hiện trong Hình 7.4.8.

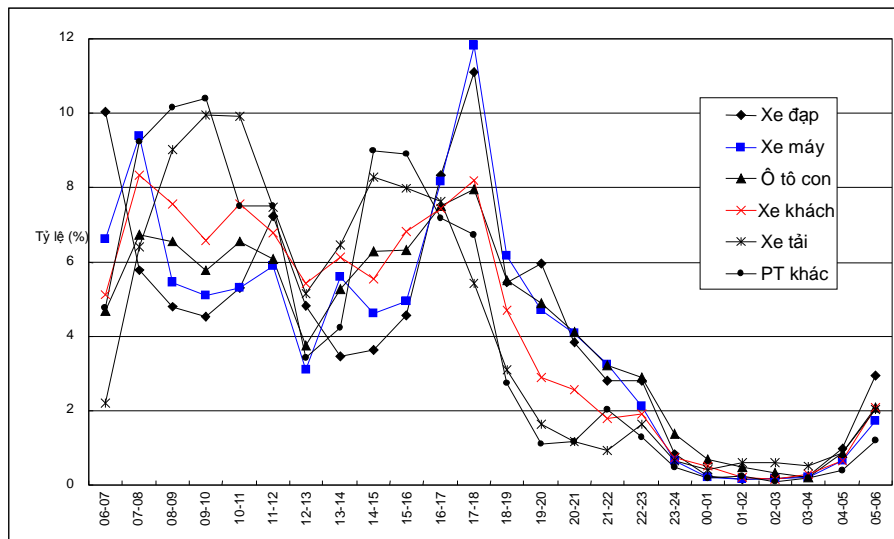
Hình 7.4.6 Dao động lưu lượng xe theo giờ, năm 2008



Nguồn: DaCRISS năm 2008

Ghi chú: Lưu lượng giao thông của tổng cộng 8 trạm theo 2 hướng

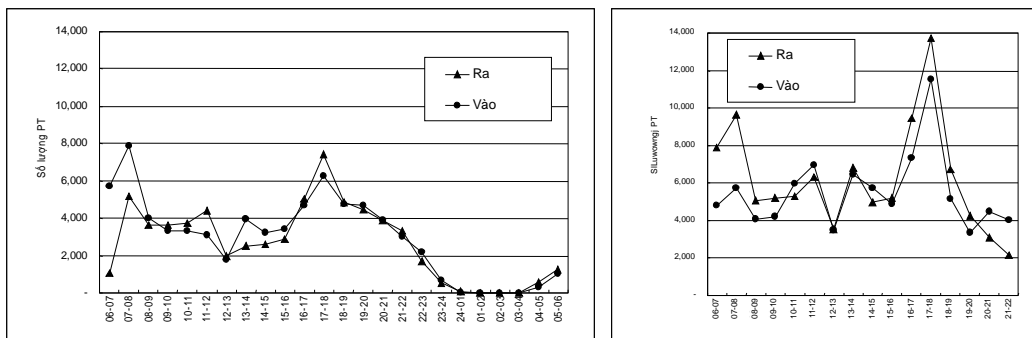
Hình 7.4.7 Dao động lưu lượng xe hàng giờ theo loại phương tiện



Nguồn: DaCRISS, 2008

Ghi chú: Lưu lượng giao thông của tổng cộng 8 trạm theo 2 hướng

Hình 7.4.8 Dao động lưu lượng xe hàng giờ theo hướng

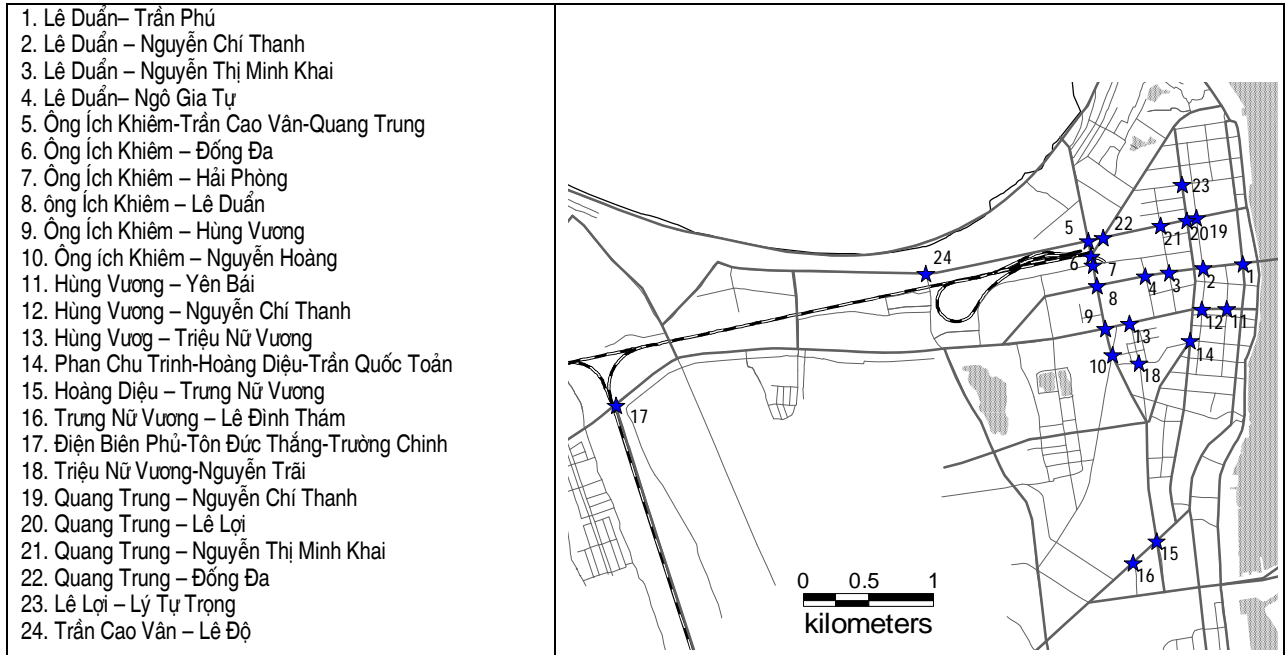


Nguồn: DaCRISS, 2008

(4) Các giao lộ hay xảy ra tình trạng ùn tắc giao thông

7.29 Vị trí các giao lộ hay xảy ra ùn tắc được Sở GTVT xác định như trong Hình 7.4.9. Mặc dù vậy việc xác định các giao lộ bị ùn tắc không rõ ràng, có lẽ chỉ quan sát vào giờ cao điểm của buổi sáng và buổi chiều. Ùn tắc giao thông trên đường còn ít. Với tình hình như tại các thành phố lớn khác tại Châu Á thì ùn tắc giao thông ở Đà Nẵng chỉ ở mức tối thiểu và không gây ùn tắc xếp thành hàng dài, mà chỉ ở mức tốc độ xe chậm.

Hình 7.4.9 Các giao lộ bị ùn tắc tại trung tâm thành phố Đà Nẵng



Nguồn: Sở GTVT Đà Nẵng



Ngã tư Lê Duẩn – Ngô Gia Tự



Ngã tư Lê Duẩn – Ông Ích Khiêm