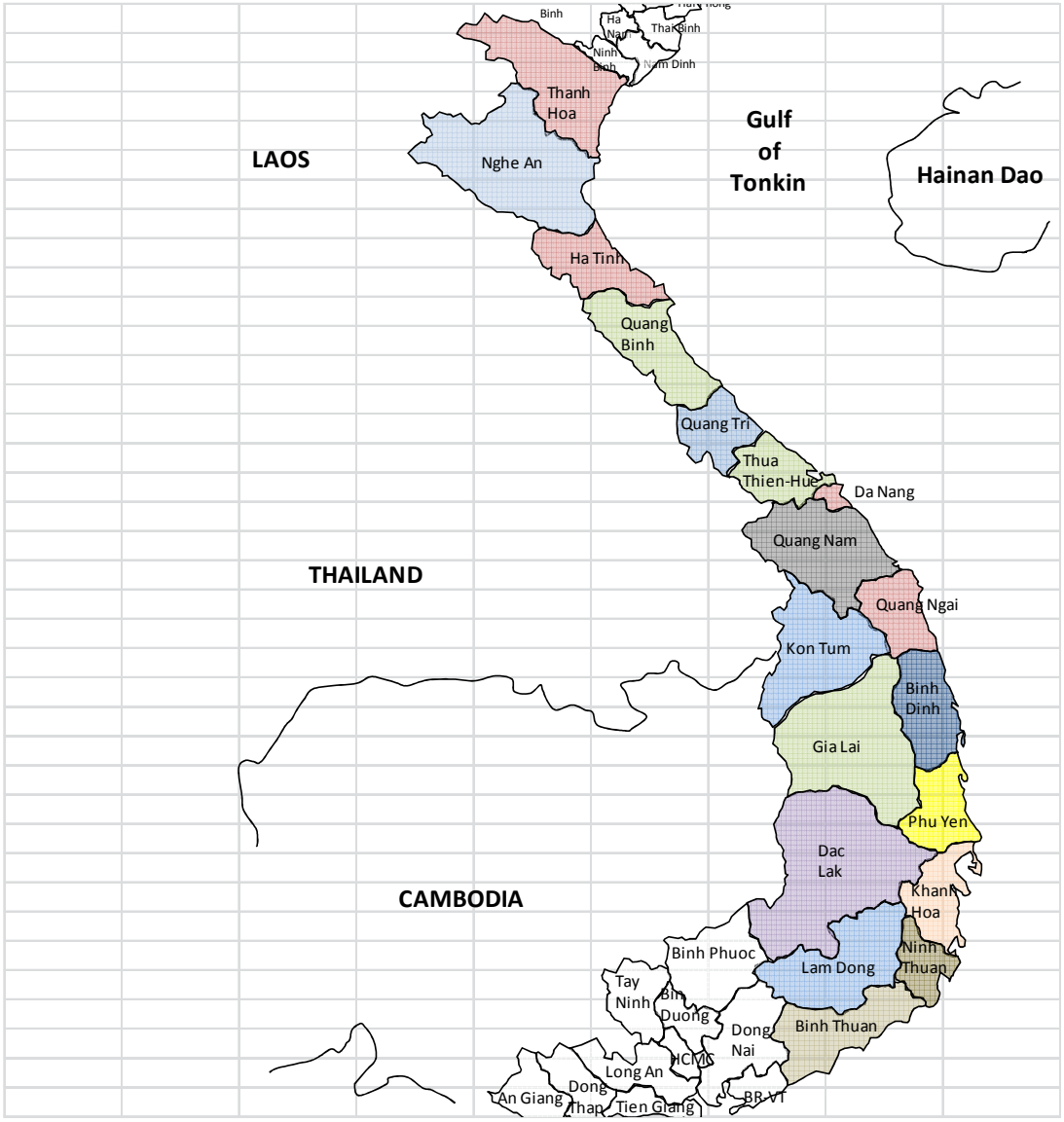
Chương 6. Cực tăng trưởng ở miền Trung Việt Nam

6.1 Thực trạng và xu thế kinh tế và công nghiệp ở miền Trung

(1) Các khu vực mục tiêu của miền Trung trong nghiên cứu này

1) Phạm vi của miền Trung

Miền Trung bao gồm Khu vực Bắc trung bộ và duyên hải miền Trung gồm các tỉnh và thành phố Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận và Bình Thuận cùng khu vực Tây Nguyên với Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và Lâm Đồng, tổng cộng 19 tỉnh và thành phố. (Hình 6.1-1)

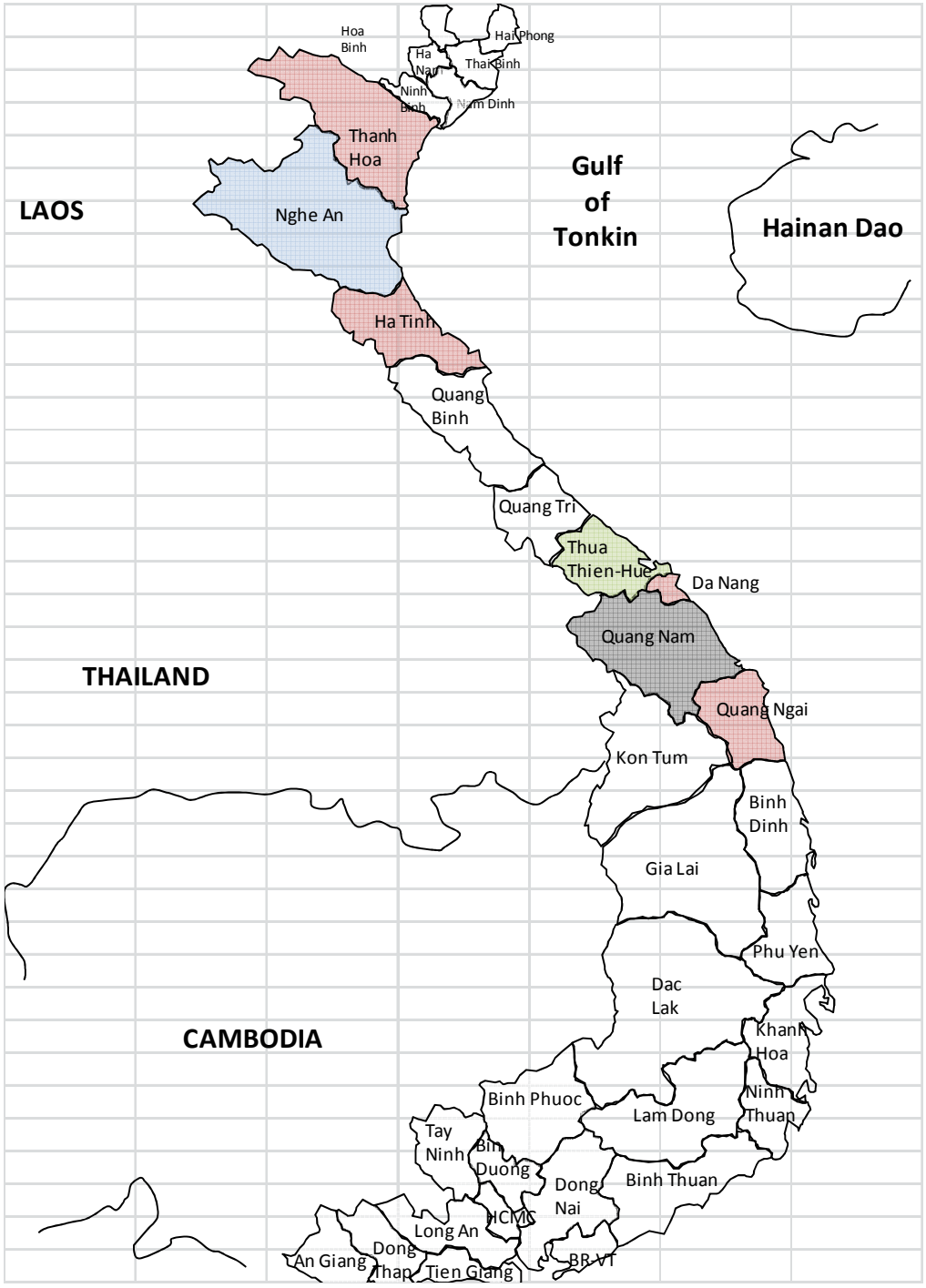


Nguồn: Được thực hiện bởi Nhóm nghiên cứu của JICA dựa trên bản đồ và thông tin được công bố chính thức ở Việt Nam

Hình 6.1-1 Bản đồ 19 tỉnh và thành phố ở miền Trung Việt Nam

2) Các khu vực mục tiêu của miền Trung trong nghiên cứu này

Trong nghiên cứu này, 7 tỉnh và thành phố thuộc Khu vực Bắc trung bộ và duyên hải miền Trung kể trên được chọn làm khu vực mục tiêu của miền Trung (Hình 6.1-2)



Nguồn: Được thực hiện bởi Nhóm nghiên cứu của JICA dựa trên bản đồ và thông tin được công bố chính thức ở Việt Nam

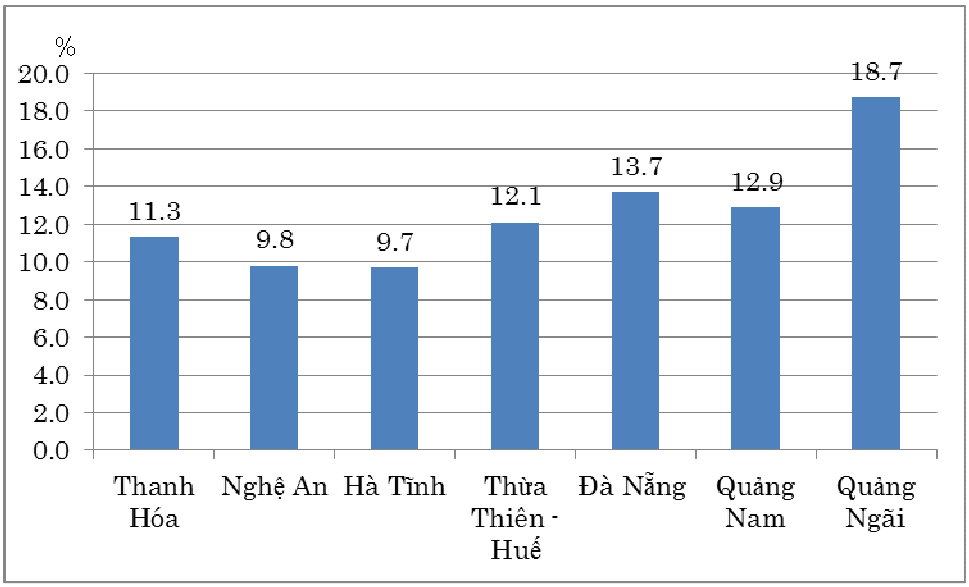
Hình 6.1-2 Bản đồ 7 tỉnh và thành phố được chọn làm Các khu vực mục tiêu của miền Trung Việt Nam trong Nghiên cứu này

(2) Hiện trạng và xu thế kinh tế của các khu vực mục tiêu

Các chỉ số liên quan tới 7 tỉnh và thành phố thuộc được đề xuất làm các khu vực mục tiêu của miền Trung được thể hiện như sau.

1) Tốc độ tăng trưởng GDP của các tỉnh và thành phố mục tiêu

Do nguyên nhân được đề cập trong chương về miền Bắc, việc thảo luận liên quan tới tốc độ tăng trưởng GDP của các tỉnh và thành phố của miền Trung trong phần này nhằm mục tiêu hiểu hiện tình trạng tương đối của các từng tỉnh bằng cách so sánh xu hướng của tốc độ tăng trưởng hàng năm trong một vài năm trước thay vì để ý tới giá trị tuyệt đối của một năm cụ thể. Tình trạng tương đối của 7 tỉnh và thành phố trong giai đoạn 2005-2010 được thể hiện trong Hình 6.1-3. Tính về tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm từ cao xuống thấp, thứ tự các tỉnh và thành phố sẽ như sau: Quảng Ngãi, Đà Nẵng, Quảng Nam, Thừa Thiên Huế, Thanh Hóa, Nghệ An và Hà Tĩnh. Đáng chú ý là Quảng Ngãi đứng đầu các tỉnh và vượt xa Đà Nẵng ở vị trí thứ 2 nhờ nhiều nguồn đầu tư và hoạt động kinh doanh lọc dầu mỏ của tỉnh.



Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Lưu ý: Các con số của tỉnh Hà Tĩnh là con số trung bình hàng năm trong giai đoạn 2007-2010.

Hình 6.1-3 Tốc độ tăng trưởng GDP trung bình hàng năm của các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung (2005-2010)

2) Tổng GDP và GDP bình quân đầu người của các tỉnh và thành phố mục tiêu

Theo tổng giá trị GDP theo giá trị hiện hành của 7 tỉnh và thành phố trên trong năm 2010, thứ tự các tỉnh theo thứ tự từ cao xuống thấp như sau: Thanh Hóa (51,8 tỷ VND), Nghệ An (41,6 tỷ), Đà Nẵng (30,8 tỷ), Quảng Ngãi (29,3 tỷ), Quảng Nam (24,6 tỷ), Thừa Thiên Huế (20,2 tỷ) và Hà Tĩnh (16,8 tỷ). Yếu tố chính giúp Thanh Hóa có vị trí dẫn đầu trong GDP là quy mô sản xuất của tỉnh trong các ngành nông nghiệp, sản xuất và xây dựng, cao hơn nhiều so với các khu vực lân cận. Lĩnh vực nông nghiệp của tỉnh đứng vị trí thứ 2 trên toàn quốc, chỉ sau Hà Nội trong khi sản xuất, các sản phẩm khoáng sản phi kim (chủ yếu là vật liệu xây dựng), gỗ và sản phẩm từ gỗ và in ấn & truyền thông cũng xếp cấp bậc cao hơn. Ngoài ra, tỉnh xếp thứ 3 trong ngành xây dựng, chỉ sau thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội, và ngay cả khu vực kinh tế thứ 5 trên toàn quốc. Tương tự Thanh Hóa, Nghệ An với GDP xếp thứ 2 ở miền Trung cũng tương đối mạnh trong ngành nông nghiệp và xây dựng dù không có gì đáng chú ý trong ngành sản xuất. Mặt khác, Đà Nẵng đứng thứ 3 trong tổng GDP, khu vực kinh tế

thứ 3 khá mạnh nhờ vị trí thành phố du lịch của tỉnh. Ngoài ra, xét về sản xuất, tỉnh cũng có vị trí khá cao trên toàn quốc trong các phân ngành quần áo, in ấn và truyền thông, thuốc, hóa dược & dược phẩm và sản xuất khác.

Tuy nhiên, theo GDP bình quân đầu người, vị trí xếp hạng thay đổi như sau: Đà Nẵng (33,21 triệu), Quảng Ngãi (24,02 triệu), Thừa Thiên Huế (18,56 triệu), Quảng Nam (17,25 triệu), Thanh Hóa (15,20 triệu), Nghệ An (14,2 triệu), and Hà Tĩnh (13,65 triệu), trong đó Đà Nẵng vươn lên vị trí thứ nhất là Thanh Hóa tụt xuống vị trí thứ 5. (Bảng 6.1-1）

Bảng 6.1-1 Tổng GDP và GDP bình quân đầu người

của các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung (2010)

Các khu vực mục tiêu ở miền Trung	GDP	GDP bình quân đầu người	
	(tỷ VND)	(1.000VND)	(USD)
Thanh Hóa	51.770	15.200	779
Nghệ An	41.576	14.196	728
Hà Tĩnh	16.766	13.653	700
Thừa Thiên - Huế	20.243	18.556	951
Đà Nẵng	30.755	33.213	1.702
Quảng Nam	24.611	17.245	884
Quảng Ngãi	29.275	24.023	1.231

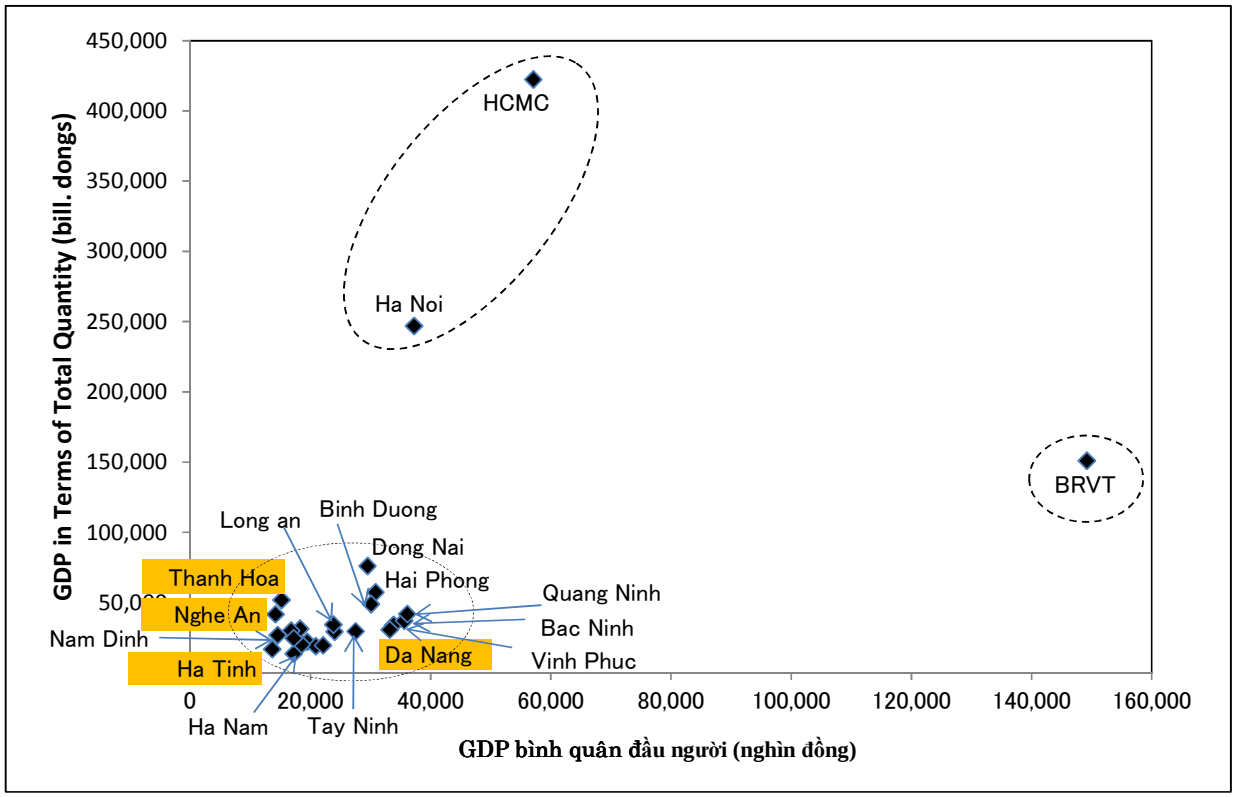
Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

3) Vị trí các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung trong tất cả các khu vực mục tiêu

Có thể thấy rõ vị trí tương đối của từng tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung trong tất cả các khu vực mục tiêu, bao gồm cả các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Bắc và miền Nam thông qua so sánh sau.

Về tổng GDP, Thanh Hóa, với vị trí đứng đầu trong khu vực miền Trung, xếp vị trí thứ 6 trong 25 tỉnh và thành phố sau Hà Nội trong khi Nghệ An, với vị trí thứ 2 trong khu vực miền Trung, xếp vị trí thứ 9 sau Quảng Ninh. Về các tỉnh khác, Đà Nẵng đứng vị trí thứ 14, Quảng Ngãi đứng vị trí thứ 17, Thừa Thiên Huế đứng vị trí 21 và Hà Tĩnh vị trí 24. Nhìn chung, miền Trung có vị trí thấp hơn miền Bắc và miền Nam về tổng GDP.

Tuy nhiên, khoảng cách giữa miền Trung, miền Bắc và miền Nam càng cách biệt về GDP bình quân đầu người. Đà Nẵng, dù xếp vị trí thứ nhất ở miền Trung, xếp thứ 7 trên toàn quốc. Về các tỉnh khác, Quảng Ngãi xếp thứ 12, Thừa Thiên Huế xếp thứ 17, Quảng Nam xếp thứ 19, Thanh Hóa xếp thứ 22, Nghệ An xếp thứ 24 và Hà Tĩnh xếp thứ 25, chủ yếu là các thứ hạng thấp. (Bảng 6.1-4)



Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Hình 6.1-4 Vị trí các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung về GDP và GDP bình quân đầu người trong tất cả các khu vực mục tiêu

(3) Hiện trạng và Xu hướng về Công nghiệp ở Các vùng mục tiêu

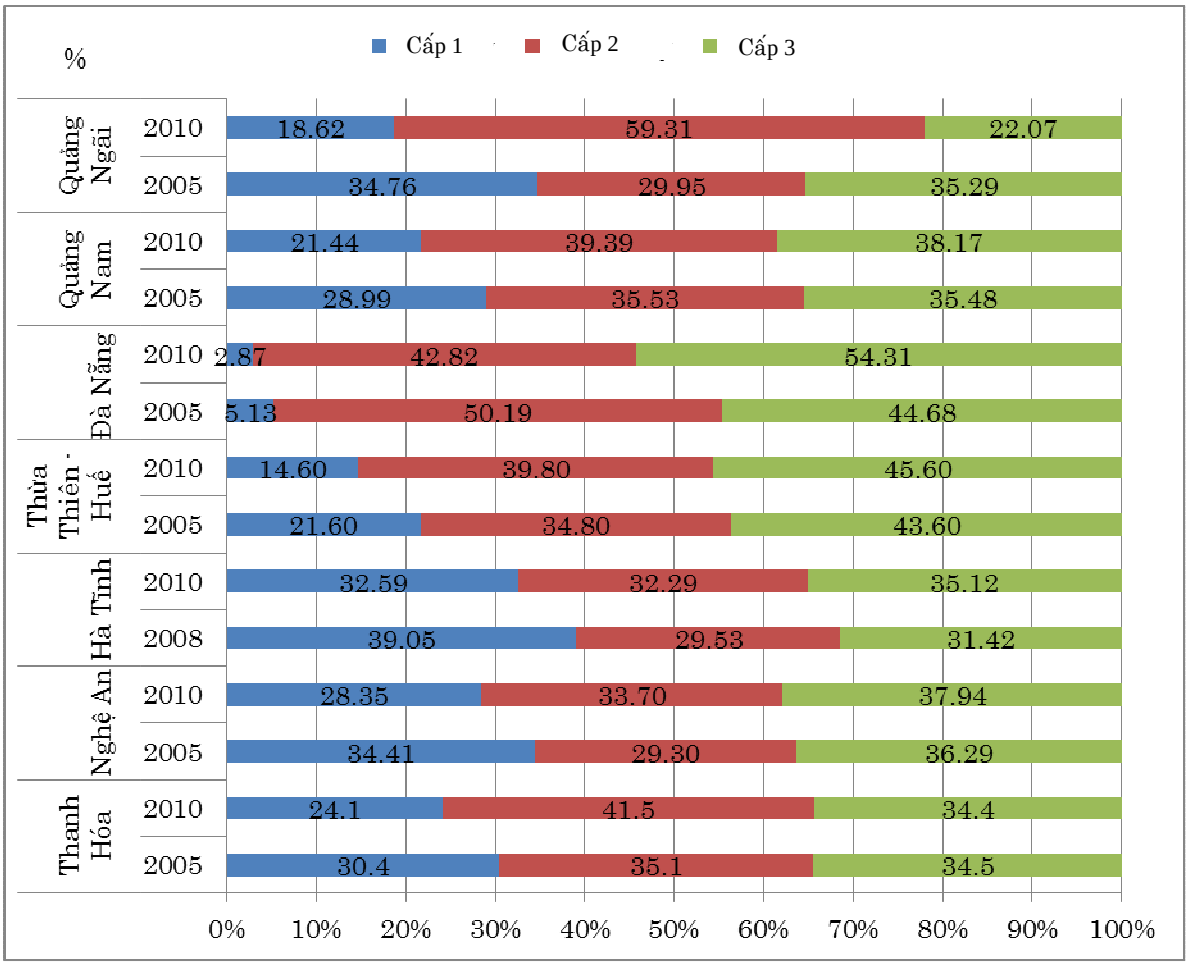
1) Thay đổi cơ cấu công nghiệp

Liên quan tới cấu trúc GDP về khu vực kinh tế thứ nhất, khu vực kinh tế thứ hai và khu vực kinh tế thứ 3 của từng tỉnh và thành phố ở miền Trung cũng như những thay đổi trong giai đoạn 2005-2010, hầu như có thể thấy xu hướng tương tự xu hướng của miền Bắc như được mô tả ở phần trước. Ngoại trừ Đà Nẵng, gần như tất cả 7 tỉnh và thành phố mục tiêu đều giảm tỷ trọng khu vực kinh tế thứ nhất do nông nghiệp chi phối. Tuy nhiên, liên quan tới việc tăng tỷ trọng khu vực khác do hiện tượng giảm của khu vực kinh tế thứ nhất, mỗi tỉnh lại có một kết quả khác nhau, có thể là tăng khu vực kinh tế thứ hai hoặc tăng khu vực kinh tế thứ ba. Trong 7 tỉnh và thành phố của miền Trung, 4 tỉnh có tỷ trọng của khu vực kinh tế thứ 2 và thứ 3 tăng là Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế và Quảng Nam trong khi 2 tỉnh có tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 2 tăng và tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 3 giảm là Thanh Hóa và Quảng Ngãi. Đà Nẵng là tỉnh duy nhất tăng ở khu vực kinh tế thứ 3 và giảm ở cả khu vực kinh tế thứ nhất và thứ 2. Với xu hướng thay đổi các yếu tố của sản xuất từ khu vực kinh tế thứ nhất do thay đổi về cấu trúc công nghiệp, khu vực kinh tế thứ 2 lớn hơn khu vực kinh tế thứ 3 giống như ở miền Bắc.

Đặc biệt đáng chú ý là thay đổi mạnh về cấu trúc công nghiệp của Quảng Ngãi trong giai đoạn 2005-2010 trong đó tỷ trọng khu vực kinh tế thứ nhất đã giảm từ 34,8% trong năm 2005 xuống 18,6%, giảm 16,2%; khu vực kinh tế thứ 3 cũng giảm từ 35,2% xuống 22,1%, giảm 13,1% trong khi khu vực kinh tế thứ 3 tăng 29,3% từ 30% lên 59,3% trong cùng giai đoạn.

Quan sát cấu trúc công nghiệp của từng tỉnh và thành phố trong năm 2010, ta có thể thấy tỉnh có tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 2 cao nhất so với GDP của tỉnh là Quảng Ngãi (59,3%). Thứ hạng từ cao xuống thấp của các tỉnh khác là Đà Nẵng (42,8%), Thanh Hóa (41,5%), Thừa Thiên Huế (39,8%), Quảng Nam (39,4%), Nghệ An (33,7%) và Hà Tĩnh (32,3%).

Mặt khác các tỉnh có tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 3 lớn hơn tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 2 và do đó chiếm tỷ trọng lớn nhất trong GDP của tỉnh là Đà Nẵng (54,3%), Thừa Thiên Huế (45,6%), Nghệ An (37,9%), và Hà Tĩnh (35,1%). (Bảng 6.1-5)



Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Hình 6.1-5 Thay đổi tỷ trọng khu vực kinh tế thứ nhất, thứ hai và thứ ba trong GDP của các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung

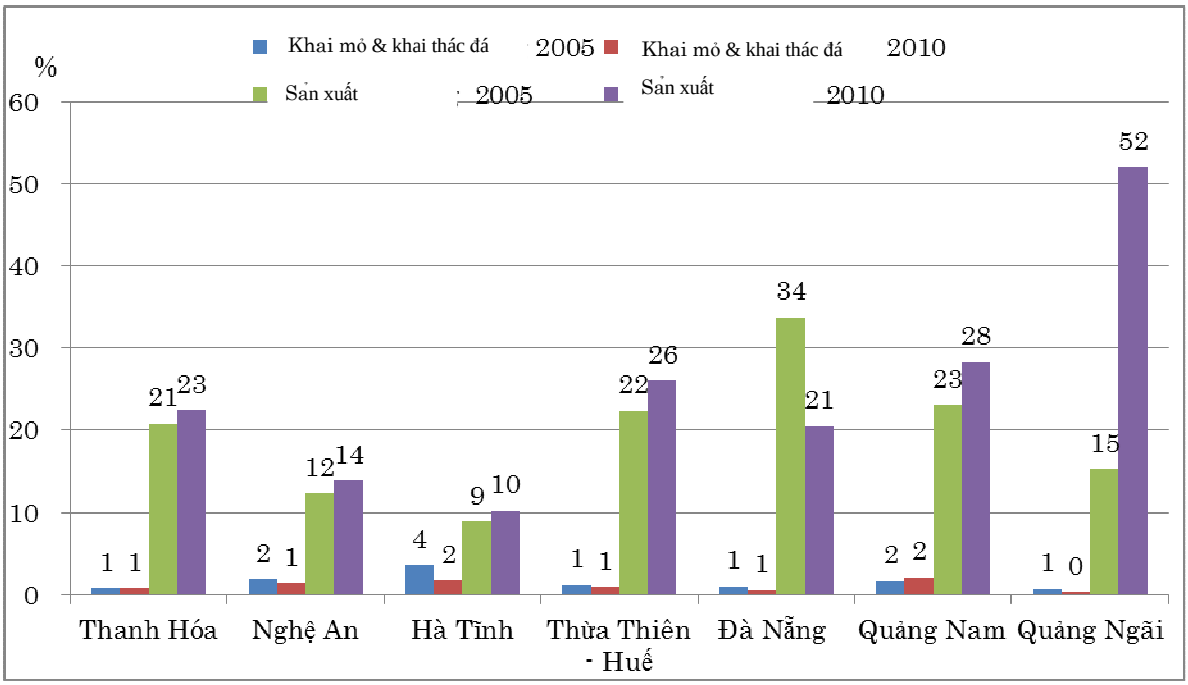
2) Thay đổi tỷ trọng ngành khai mỏ & khai thác đá và sản xuất của khu vực kinh tế thứ hai

Như được minh họa trong hình 6.1-6, khai mỏ và khai thác đá chiếm tỷ trọng rất nhỏ trong GDP của cả 7 tỉnh và thành phố mục tiêu. Tính tới năm 2010, tỷ trọng của Quảng Nam và Hà Tĩnh là 2% trong khi của các tỉnh khác là 1% hoặc 0%.

Liên quan tới tỷ trọng ngành sản xuất trong GDP, đáng lưu ý là Quảng Nam có tỷ trọng lớn hơn nhiều so với tỉnh khác với 52%. Về giá trị gia tăng trong ngành sản xuất trong năm 2010, Quảng Ngãi đứng đầu các tỉnh

trong khu vực miền Trung với 15,2 nghìn tỷ VND. Thứ tự của các tỉnh khác là Thanh Hóa với 11,7 nghìn tỷ VND, Quảng Nam với 7 nghìn tỷ VND, Đà Nẵng 6,3 nghìn tỷ VND, Nghệ An 5,8 nghìn tỷ VND, Thừa Thiên Huế 5,3 nghìn tỷ VND và Hà Tĩnh 1,7 nghìn tỷ VND.

Khi so sánh tỷ trọng của năm 2010 với tỷ trọng năm 2005 so với GDP của tỉnh, ngoại trừ Đà Nẵng có tỷ trọng giảm mạnh từ 34% trong năm 2005 xuống 21% trong năm 2010, tất cả các tỉnh đều có tỷ trọng tăng. Trong đó, tỉnh có tỷ trọng tăng lớn nhất là Quảng Ngãi với mức tăng từ 15% lên 52% trong khi mức tăng của các tỉnh khác lần lượt là 1 đến 5%.



Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Hình 6.1-6 Thay đổi tỷ trọng ngành khai mỏ & khai thác đá trong GDP ở các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung

3) Hiện trạng các phân ngành chính trong ngành sản xuất trong các khu vực mục tiêu ở miền Trung

Trong trang sau, xếp hạng của từng tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung (trong tổng số 25 tỉnh và thành phố mục tiêu) sẽ được xem xét bằng cách chia 20 phân ngành thuộc ngành sản xuất thành 3 nhóm, nhóm công nghiệp nhẹ, nhóm công nghiệp khoáng sản và công nghiệp nặng và nhóm điện tử và máy móc theo dữ liệu chính xác do chính phủ Việt Nam công bố.

Liên quan tới nhóm công nghiệp nhẹ, cần đặc biệt chú ý tới Thanh Hóa, Quảng Nam và Đà Nẵng. Các phân ngành in ấn & truyền thông, nội thất và gỗ & các sản phẩm từ gỗ của Thanh Hóa lần lượt xếp vị trí thứ 4, 5 và 6 với phân ngành nội thất dẫn đầu các tỉnh khác ở miền Trung. Quảng Nam chiếm vị trí thứ 4 và thứ 5 trong các phân ngành thuộc da & các sản phẩm có liên quan và gỗ & các sản phẩm từ gỗ trong tất cả các khu vực mục tiêu và cả hai phân ngành này đều chiếm vị trí trên các khu vực khác ở miền Trung. Mặt khác, Đà Nẵng đứng vị

trí thứ 3 và thứ 5 so với tất cả các khu vực mục tiêu về các phân ngành in ấn & truyền thông và quần áo và cả 2 phân ngành này đều chiếm vị trí thứ nhất ở miền Trung. Ngoài ra, mặc dù phân ngành sản phẩm cao su & nhựa của Đà nẵng chiếm vị trí thứ 7 trong tất cả các khu vực mục tiêu nhưng lại chiếm vị trí thứ nhất ở miền Trung. Nói chung, thứ hàng của các tỉnh khác ở miền Trung trong lĩnh vực công nghiệp nhẹ là khá thấp.

Bảng 6.1-2 Xếp hạng các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung so với tất cả các khu vực mục tiêu trong ngành công nghiệp nhẹ tính đến năm 2010

Tỉnh và thành phố mục tiêu	Thực phẩm & đồ uống	Dệt may	Quần áo	Thuộc da & các SP liên quan	Gỗ & các SP từ gỗ	Giấy & các SP từ giấy	In ấn & truyền thông	Cao su & nhựa	Nội thất
Thanh Hóa	10	21	12	9	6	11	4	18	5
Nghệ An	17	14	20	23	7	10	18	22	18
Hà Tĩnh	24	23	24		10	24	19	24	23
Thừa Thiên - Huế	16	10	16	19	13	19	12	21	13
Đà Nẵng	21	12	5	14	17	12	3	7	17
Quảng Nam	18	11	11	4	5	17	9	15	10
Quảng Ngãi	15		23	21	24	21	24	23	20

Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Đối với nhóm công nghiệp khoáng sản & công nghiệp nặng, các phân ngành mà các tỉnh và thành phố ở miền Trung xếp thứ hạng cao hơn là sản phẩm than cốc và dầu mỏ, thuốc, hóa dược & dược phẩm, và các sản phẩm khoáng chất phi kim. Liên quan tới phân ngành sản phẩm than cốc và dầu mỏ, mặc dù Quảng Ngãi đứng vị trí hàng đầu trong cả nước nhưng đây chỉ là một phân ngành quan trọng trong ngành sản xuất, hoặc ngay cả toàn bộ khu vực kinh tế thứ 2, vị trí của tỉnh so với cả nước trong các phân ngành khác cũng rất thấp. Liên quan tới phân ngành thuốc, hóa phẩm & dược phẩm, Đà Nẵng đứng vị trí thứ 4 trong tất cả các khu vực mục tiêu và thứ nhất ở miền Trung. Bên cạnh đó, Thanh Hóa đứng vị trí thứ 2 trong phân ngành các sản phẩm khoáng sản phi kim trong tất cả các khu vực mục tiêu trong khi đứng thứ nhất ở miền Trung. Do phân ngành này chủ yếu bao gồm vật liệu xây dựng nên tỉnh này tương đối có tính cạnh tranh trên cả nước trong lĩnh vực vật liệu xây dựng như xi măng.

Bảng 6.1-3 Xếp hạng các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung so với tất cả các khu vực mục tiêu trong ngành công nghiệp khai khoáng và công nghiệp nặng tính đến năm 2010

Tỉnh và thành phố mục tiêu	Các SP than cốc & dầu mỏ	Hóa chất & các SP từ hóa chất	Pharmaceuticals Thuốc, hóa dược và dược liệu	Các SP từ khoáng chất phi kim loại	Kim loại cơ bản	Sản phẩm bằng kim loại
Thanh Hóa		9		2	19	13
Nghệ An		16		13	15	19
Hà Tĩnh		19	9	24	22	23
Thừa Thiên - Huế		17		16	21	22
Đà Nẵng	8	18	4	17	10	9
Quảng Nam		22		15	16	17
Quảng Ngãi	1	21		25	23	25

Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Đối với nhóm các thiết bị điện tử, máy móc, có vẻ hầu như không có bất kỳ lĩnh vực mà miền Trung có thể tự hào về khả năng cạnh tranh của mình. Điều duy nhất đáng được nhắc đến là Đà Nẵng đứng vị trí số 3 trong tất

cả các khu vực mục tiêu trong phân ngành sản xuất khác, bao gồm các hoạt động tái chế và sửa chữa & lắp đặt thiết bị máy móc. Tuy nhiên, không thể quên rằng kết luận này được dựa trên các số liệu thống kê đến năm 2010. Như mô tả ở phần sau trong chương này, sự phát triển của ô tô bắt đầu từ năm 2007 với sự tăng trưởng đáng kể từ năm 2010 và tiến triển đều đặn ngay cả bây giờ, trong khi tình hình thực tế này không được phản ánh trong các số liệu thống kê đến năm 2010. Hơn nữa, ngay cả khi chỉ dựa trên dữ liệu đến năm 2010 thì sự tăng trưởng nhanh chóng của ngành ô tô ở Quảng Nam cũng rất rõ ràng như được trình bày trong phần sau. Đây là hai điểm phải lưu ý khi thảo luận về vấn đề của ngành công nghiệp ở miền Trung.

Bảng 6.1-4 Xếp hạng các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Trung so với tất cả các khu vực mục tiêu trong ngành điện tử và máy móc tính đến năm 2010

Tỉnh và thành phố mục tiêu	Điện tử, các SP điện tử & quang học	Máy móc & thiết bị	Xe cơ giới	Thiết bị giao thông khác :	Sản xuất khác
Thanh Hóa		19	9	15	10
Nghệ An	18	22	13	17	9
Hà Tĩnh				18	17
Thừa Thiên - Huế	16	21	14	21	
Đà Nẵng	9	14	7	19	3
Quảng Nam	13	20	8	16	15
Quảng Ngãi	20	11	21	12	

Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

4) So sánh tỷ trọng và tốc độ tăng trưởng của các phân ngành thuộc ngành sản xuất ở ba tỉnh và thành phố chính

A) Đà Nẵng

Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm của tổng sản lượng sản xuất của Đà Nẵng đạt được ở mức 7,2% trong giai đoạn 2005-2010. Khi quan sát tốc độ tăng trưởng hàng năm của từng phân ngành ta thấy các phân ngành có tốc độ tăng trưởng hàng năm vượt mức trung bình trong toàn ngành sản xuất là quần áo (16,1%), giấy & các sản phẩm từ giấy (7,6%), in ấn & truyền thông (16,2%), các sản phẩm cao su & nhựa (10,3%), kim loại cơ bản (32,3%), các sản phẩm bằng kim loại (17,2%), điện tử, sản phẩm điện tử & quang học (18,8%) và xe cơ giới (39,8%). Trong số đó, phân ngành xe cơ giới và kim loại cơ bản đã ghi nhận tốc độ tăng trưởng rất cao. Ngoài ra, cũng đáng đề cập tới tổng sản lượng bằng 0 của 3 phân ngành bao gồm sản phẩm than cốc và dầu mỏ, thuốc, hóa dược & dược phẩm và sản xuất khác trong năm 2005. Không thể tính tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm của 3 phân ngành này với năm cơ sở là 2005. Tuy vậy, cần chú ý nhiều hơn tới các phân ngành mới nổi của Đà Nẵng.

Ngược lại, các tiểu ngành có tốc độ tăng trưởng hàng năm thấp hơn mức trung bình của ngành sản xuất là thực phẩm & đồ uống (-4,3%), thuốc lá (-24,7%), dệt may (4,1%), thuộc da & các sản phẩm có liên quan (-15,3%), gỗ & các sản phẩm từ gỗ (5,4%), hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất (-25%), sản phẩm từ khoáng chất phi kim khác (6,4%), máy móc & thiết bị khác (-9,3%), thiết bị giao thông khác (-45,7%) và nội thất (-23,5%), tổng

cộng 10 phân ngành. Trong đó, 7 phân ngành là thực phẩm & đồ uống, thuốc lá, thuộc da & các sản phẩm có liên quan, hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất, máy móc & thiết bị khác, thiết bị giao thông khác và nội thất có mức tăng trưởng âm.

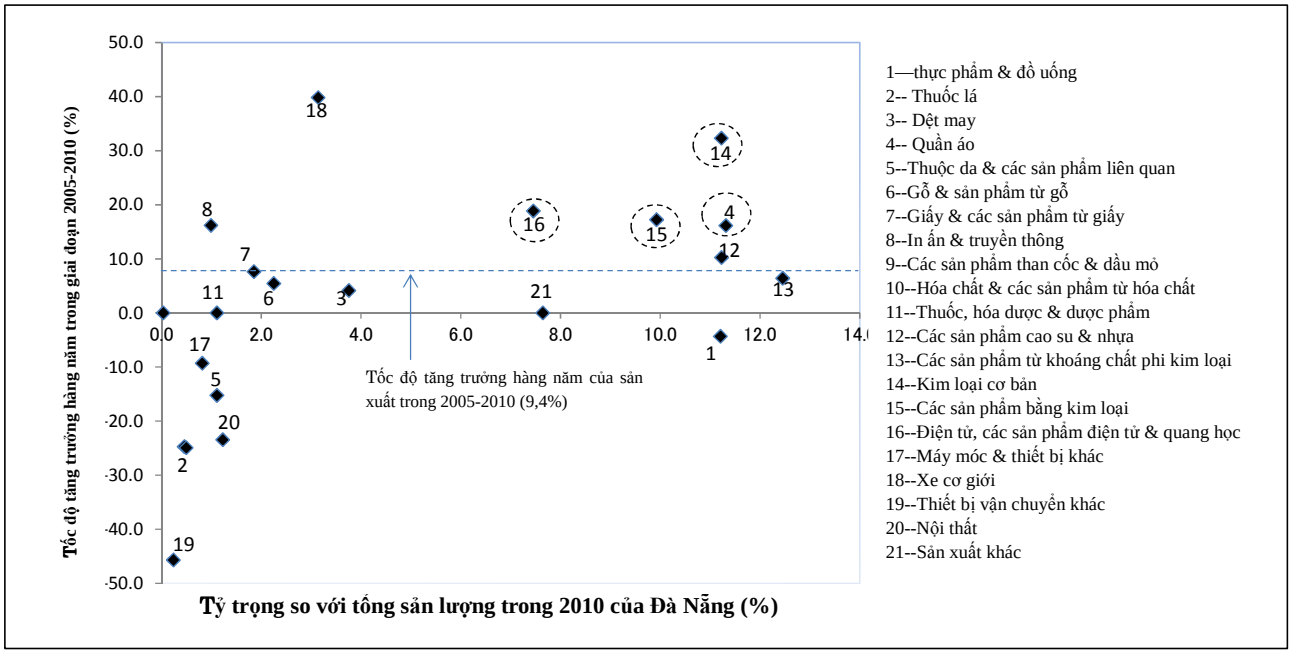
Bảng 6.1-5 Tổng sản lượng các phân ngành thuộc ngành sản xuất của Đà Nẵng

(Đơn vị: triệu VND)

Các phân ngành sản xuất	2005	2010	Tỷ trọng (2010) (%)	Tăng trưởng hàng năm (2005-2010) (%)
Tổng sản lượng sản xuất	7.673	10.877	100,0	7,2
Thực phẩm & đồ uống	1.520	1.219	11,2	-4,3
Thuốc lá	207	50	0,5	-24,7
Dệt may	334	409	3,8	4,1
Quần áo	583	1.231	11,3	16,1
Thuộc da & các sản phẩm liên quan	277	121	1,1	-15,3
Gỗ & sản phẩm từ gỗ	188	245	2,3	5,4
Giấy & các sản phẩm từ giấy	140	202	1,9	7,6
In ấn & truyền thông	51	108	1,0	16,2
Các sản phẩm than cốc & dầu mỏ	0	4	0,0	0,0
Hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất	227	54	0,5	-25,0
Thuốc, hóa dược & dược phẩm	0	121	1,1	-
Các sản phẩm cao su & nhựa	750	1.222	11,2	10,3
Các sản phẩm từ khoáng chất phi kim loại	994	1.355	12,5	6,4
Kim loại cơ bản	301	1.221	11,2	32,3
Các sản phẩm bằng kim loại	488	1.080	9,9	17,2
Điện tử, các sản phẩm điện tử & quang học	342	811	7,5	18,8
Máy móc & thiết bị khác	145	89	0,8	-9,3
Xe cơ giới	64	342	3,1	39,8
Thiết bị vận tải khác	551	26	0,2	-45,7
Nội thất	510	134	1,2	-23,5
Sản xuất khác	0	832	7,6	-

Nguồn: Niên giám phiên bản 2011 của Đà Nẵng

Về tỷ trọng của từng phân ngành so với tổng sản lượng sản xuất của Đà Nẵng đến năm 2010, phân ngành các sản phẩm từ khoáng chất phi kim đứng vị trí hàng đầu (12,5%). Vị trí các phân ngành khác từ trên xuống dưới là quần áo (11,3%), các sản phẩm cao su & nhựa (11,2%), kim loại cơ bản (11,2%), thực phẩm & đồ uống (11,2%), sản phẩm bằng kim loại (9,9%), điện tử, sản phẩm điện tử & quang học (7,5%) v.v.



Nguồn: Niên giám phiên bản 2011 của Đà Nẵng

Hình 6.1-7 Biểu đồ phân tán tỷ trọng và tốc độ tăng trưởng các phân ngành sản xuất của Đà Nẵng

Bằng cách đặt tỷ trọng sản xuất trên với tốc độ tăng trưởng, chúng ta dễ dàng nhận thấy 4 phân ngành bao gồm kim loại cơ bản, quần áo, các sản phẩm từ kim loại, các sản phẩm điện tử & quang học có tỷ trọng và tốc độ tăng trưởng cao hơn.

B) Quảng Nam

Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm của tổng sản lượng sản xuất của Quảng Nam đạt được ở mức 24,5% trong giai đoạn 2006-2010. Khi quan sát tốc độ tăng trưởng hàng năm của từng phân ngành ta thấy các phân ngành có tốc độ tăng trưởng hàng năm vượt mức trung bình trong toàn ngành sản xuất là quần áo (37,1%), thuộc da & các sản phẩm có liên quan (69,9%), giấy & các sản phẩm từ giấy (37,1%), hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất (47%), các sản phẩm từ khoáng chất phi kim (24,9%), kim loại cơ bản (26,2%), các sản phẩm từ kim loại (37,1%), xe cơ giới (64,1%) và nội thất (39,1%). Trong đó, thuộc da & các sản phẩm có liên quan, xe cơ giới, hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất và các sản phẩm từ kim loại có tốc độ tăng trưởng cao.

Ngược lại, có 7 phân ngành có tốc độ tăng trưởng hàng năm thấp hơn mức trung bình của ngành sản xuất, bao gồm thực phẩm & đồ uống (12,8%), dệt may (12,9%), gỗ & các sản phẩm từ gỗ (14,4%), in ấn & truyền thông (13,1%), các sản phẩm cao su & nhựa (9,8%), điện tử, các sản phẩm điện tử & quang học (4,2%), và máy móc & thiết bị khác (4,8%).

Về tỷ trọng của từng phân ngành so với tổng sản lượng sản xuất đến năm 2010, phân ngành các sản phẩm từ khoáng chất phi kim đứng vị trí hàng đầu (22,1%). Vị trí các phân ngành khác từ trên xuống dưới là thực phẩm & đồ uống (20,9%), thuộc da & các sản phẩm có liên quan (16,1%), gỗ và các sản phẩm từ gỗ (10,2%) v.v.

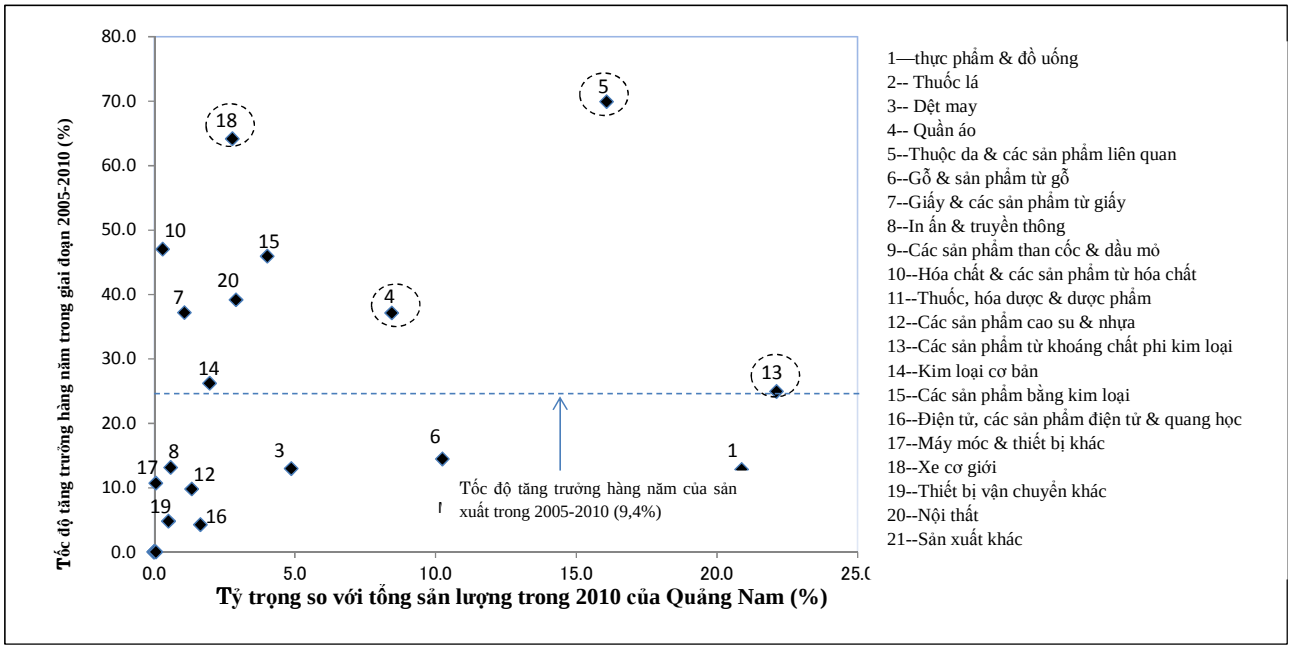
Bằng cách đặt tỷ trọng sản xuất trên với tốc độ tăng trưởng, chúng ta dễ dàng nhận thấy 3 phân ngành bao gồm thuộc da & các sản phẩm có liên quan, các sản phẩm từ khoáng chất phi kim khác và quần áo, các sản phẩm từ kim loại và điện tử, các sản phẩm điện tử & quang học có tổng độ tăng trưởng và tỷ trọng cao hơn. Ngoài ra, tốc độ tăng trưởng cao của ngành ô tô đến năm 2010 và thông tin mới nhất cho thấy sự tăng trưởng mạnh mẽ hơn sau năm 2010 mang đến sự kỳ vọng về sự tiếp tục tăng trưởng của ngành này.

Bảng 6.1-6 Tổng sản lượng các phân ngành thuộc ngành sản xuất của Quảng Nam

(Đơn vị: triệu VND)

Các phân ngành sản xuất	2005	2010	Tỷ trọng (2010) (%)	Tăng trưởng hàng năm (2005-2010) (%)
Tổng sản lượng sản xuất	3.795	9.113	100,0	24,5
Thực phẩm & đồ uống	1.176	1.904	20,9	12,8
Thuốc lá	0-	0	0,0	-
Dệt may	273	444	4,9	12,9
Quần áo	218	770	8,4	37,1
Thuộc da & các sản phẩm liên quan	176	1.466	16,1	69,9
Gỗ & sản phẩm từ gỗ	545	934	10,2	14,4
Giấy & các sản phẩm từ giấy	28	99	1,1	37,1
In ấn & truyền thông	33	54	0,6	13,1
Các sản phẩm than cốc & dầu mỏ	0	0	0,0	0,0
Hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất	6	28	0,3	47,0
Thuốc, hóa dược & dược phẩm	0	0	0,0	-
Các sản phẩm cao su & nhựa	84	122	1,3	9,8
Các sản phẩm từ khoáng chất phi kim loại	829	2.017	22,1	24,9
Kim loại cơ bản	71	180	2,0	26,2
Các sản phẩm bằng kim loại	81	367	4,0	45,9
Điện tử, các sản phẩm điện tử & quang học	127	150	1,6	4,2
Máy móc & thiết bị khác	4	6	0,1	10,7
Xe cơ giới	35	254	2,8	64,1
Thiết bị vận tải khác	39	47	0,5	4,8
Nội thất	71	266	2,9	39,1
Sản xuất khác	0	6	0,1	-

Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 của Quảng Nam



Nguồn: Niên giám phiên bản 2011 của Quảng Nam

Hình 6.1-8 Biểu đồ phân tán tỷ trọng và tốc độ tăng trưởng các phân ngành sản xuất của Quảng Nam

a) Sự tăng trưởng của ngành ô tô ở tỉnh Quảng Nam

Tỉnh Quảng Nam ở khu vực miền Trung chứng kiến sự tăng trưởng không ngừng của ngành công nghiệp ô tô. Sự phát triển này có thể thấy trong khu công nghiệp Trường Hải nơi có một tập hợp các nhà máy lắp ráp ô tô đã được phát triển và hoạt động bởi công ty THACO của Việt Nam thông qua sự hợp tác với nhiều công ty nước ngoài như HUNDA, KIA và MAZDA bằng hình thức liên doanh vốn hoặc bằng hình thức hợp tác công nghệ.

- **THACO-BUS**

THACO-BUS là công ty liên doanh giữa công ty đầu tư THACO và HUNDAI với nhà máy lắp ráp xe buýt trong KCN Trường Hải. Đây là nhà máy mới được thành lập, vừa được đưa vào hoạt động từ năm 2011 và sản lượng xe buýt hàng năm đã đạt mức 3.000 chiếc. Thị trường tiêu thụ 100% ở Việt Nam.

- **THACO-KIA**

Đây là công ty liên doanh với công ty KIA của Hàn Quốc với nhà máy lắp ráp ô tô khách trong KCN Trường Hải để sản xuất ô tô với thương hiệu của KIA. Công ty đã hoạt động từ năm 2007 và hiện nay sản lượng ô tô khách hàng năm là 25.000 chiếc với doanh thu lên tới 175.000 USD. Hiện nay, nhà máy trong KCN Trường Hải chỉ đơn thuần là nhà máy lắp ráp với thân xe và các phụ tùng chính vẫn chủ yếu được nhập khẩu từ Hàn Quốc. Mặc dù hiện nay sản phẩm vẫn 100% được tiêu thụ ở thị trường trong nước nhưng công ty đã xây dựng kế hoạch nhắm tới thị trường các quốc gia ASEAN đặc biệt là Thái Lan và Lào; kế hoạch này sẽ được bắt đầu vào năm tới. Ngoài ra, từ năm 2009, một số phụ tùng như còi, lốp xe, ác quy, ghế…được mua từ các nhà cung cấp trong nước; công ty đang dự định tăng dần tỷ lệ cung cấp nội địa.

- **VINA-MAZDA (THACO-MAZDA)**

Đây là công ty được thành lập thông qua sự hợp tác giữa THACO và MAZDA với nhà máy lắp ráp xe chở khách với thương hiệu MAZDA; tuy nhiên, phương thức hợp tác là hợp tác về kỹ thuật chứ không phải liên doanh về vốn. Sản lượng xe chở khách hàng năm với thương hiệu MAZDA hiện nay là 10.000 xe với thân xe và

các phụ tùng chính được nhập khẩu từ Nhật. Ngoài ra, cũng giống THACO-KIA, một số phụ tùng như còi, ác quy và ghế được mua từ các nhà cung cấp trong nước, nhưng lốp xe được nhập khẩu từ châu Âu (Good Year). Thị trường tiêu thụ hiên nay hoàn toàn là thị trường nội địa nhưng công ty sẽ hướng tới các thị trường gần như Thái Lan và Lào trong năm tới.

C) Quảng Ngãi

Tổng sản lượng sản xuất của Quảng Ngãi đã đạt mức tăng trưởng hàng năm cao một cách đáng kinh ngạc trong giai đoạn 2005-2010 với tốc độ 42,7%. Khi quan sát tốc độ tăng trưởng hàng năm của từng phân ngành ta thấy chỉ có hai ngành có tốc độ tăng trưởng lớn hơn mức trung bình của toàn ngành sản xuất, bao gồm máy móc & thiết bị khác (137,8%) và thiết bị giao thông khác. Tuy nhiên, phân ngành quan trọng nhất có tốc độ tăng trưởng cao trong ngành sản xuất của Quảng Ngãi là phân ngành các sản phẩm than cốc & dầu mỏ. Do tổng sản lượng của phân ngành này là 0 trong năm 2005, không thể tính tốc độ tăng trưởng hàng năm với năm 2005 là năm nền tảng. Do đó, tốc độ tăng trưởng không được thể hiện trong bảng và biểu đồ dưới đây.

Mặt khác, tất cả các phân ngành ngoài các phân ngành kể trên có tốc độ tăng trưởng hàng năm thấp hơn mức trung bình của ngành sản xuất. Trong đó, 9 phân ngành có mức tăng trưởng âm, bao gồm quần áo (-4,4%), thuộc da & các sản phẩm có liên quan (-10,9%), gỗ & các sản phẩm từ gỗ (-9,6%), giấy & các sản phẩm từ giấy (-23,5%), in ấn & truyền thông (-12,9%), hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất (-10,7%), các sản phẩm từ kim loại (-1,6%), xe cơ giới (-41,8%) và nội thất (-8,2%).

Khi quan sát tỷ trọng của từng phân ngành so với tổng sản lượng tính đến năm 2010 ta có thể thấy các sản phẩm than cốc & dầu mỏ vượt lên trên các phân ngành khác ở mức 83,1% trong khi trong các phân ngành khác chỉ có một phân ngành có tỷ trọng tương đối cao là thực phẩm & đồ uống (12%).

Bằng cách đặt tỷ trọng sản xuất trên với tốc độ tăng trưởng, chúng ta dễ dàng nhận thấy 3 phân ngành bao gồm các sản phẩm than cốc & dầu mỏ, máy móc & thiết bị khác và thiết bị giao thông khác có thể coi là các phân ngành quan trọng của Quảng Ngãi.

Bảng 6.1-7 Tổng sản lượng các phân ngành thuộc ngành sản xuất của Quảng Ngãi

(Đơn vị: triệu VND)

Các phân ngành sản xuất	2005	2010	Tỷ trọng (2010) (%)	Tăng trưởng hàng năm (2005-2010) (%)
Tổng sản lượng sản xuất	2.970	17.588	100,0	42,7
Thực phẩm & đồ uống	2.079	2.103	12,0	0,2
Thuốc lá	-	-	0,0	-
Dệt may	1	1	0,0	0,0
Quần áo	70	56	0,3	-4,4
Thuộc da & các sản phẩm liên quan	16	9	0,1	-10,9
Gỗ & sản phẩm từ gỗ	214	129	0,7	-9,6

Các phân ngành sản xuất	2005	2010	Tỷ trọng (2010) (%)	Tăng trưởng hàng năm (2005-2010) (%)
Giấy & các sản phẩm từ giấy	99	26	0,1	-23,5
In ấn & truyền thông	4	2	0,0	-12,9
Các sản phẩm than cốc & dầu mỏ	-	14.623	83,1	-
Hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất	58	33	0,2	-10,7
Thuốc, hóa dược & dược phẩm	-	-	0,0	-
Các sản phẩm cao su & nhựa	-	-	0,1	2,7
Các sản phẩm từ khoáng chất phi kim loại	88	94	0,5	1,3
Kim loại cơ bản	7	7	0,0	0,0
Các sản phẩm bằng kim loại	113	104	0,6	-1,6
Điện tử, các sản phẩm điện tử & quang học	-	1	0,0	-
Máy móc & thiết bị khác	2	152	0,9	137,8
Xe cơ giới	15	1	0,0	-41,8
Thiết bị vận tải khác	16	118	0,7	49,1
Nội thất	172	112	0,6	-8,2
Sản xuất khác	-	-	0,0	-

Nguồn: Niên giám phiên bản 2011 của Quảng Ngãi

6.2 Điều kiện tự nhiên và dân số của miền Trung

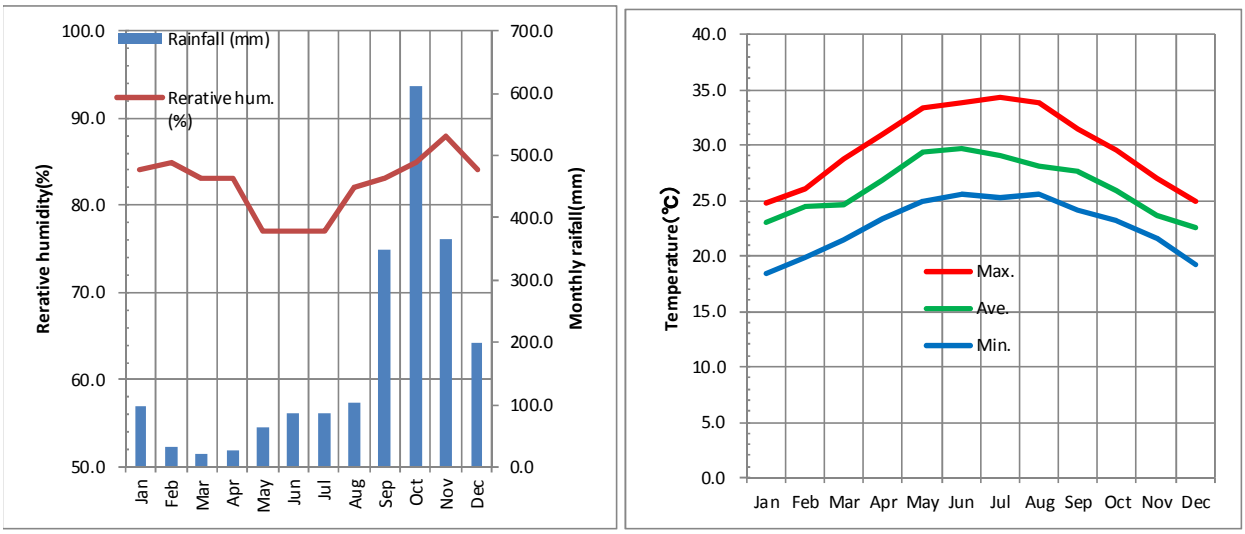
6.2.1 Điều kiện tự nhiên của miền Trung

Khí tượng học

Thành phố Đà Nẵng nằm trong khu vực khí hậu gió mùa điển hình và chịu ảnh hưởng mạnh mẽ của khí hậu miền Bắc và miền Nam. Đà Nẵng có 2 mùa là mùa khô từ tháng 1 đến tháng 7 và mùa mưa từ tháng 8 đến tháng 12. Vào mùa mưa, đôi khi có những ngày nhiệt độ giảm xuống 15^{o}C nhưng trời không quá lạnh và chỉ kéo dài trong vài ngày. Nhiệt độ trung bình năm là 26,3 ^{o}C, nhiệt độ cao nhất là 29,9 ^{o}C và thấp là 22,7 ^{o}C. Số lượng ngày mưa hàng năm là 144 và số lượng ngày mưa từ tháng 9 đến tháng 12 là 76 ngày.

Da Nang

		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Ave./Total
Temperature (℃)	Max.	24.8	26.1	28.7	31.0	33.4	33.9	34.3	33.9	31.5	29.6	27.0	24.9	29.9
	Ave.	23.1	24.4	24.6	26.9	29.4	29.7	29.1	28.1	27.7	25.9	23.7	22.5	26.3
	Min.	18.5	19.8	21.5	23.3	24.9	25.5	25.3	25.5	24.1	23.2	21.6	19.3	22.7
Rainfall (mm)		96.2	33.0	22.4	26.9	62.6	87.1	85.6	103.0	349.7	612.8	366.2	199.0	1680.0
Rerative hum. (%)		84.0	85.0	83.0	83.0	77.0	77.0	77.0	82.0	83.0	85.0	88.0	84.0	82.3

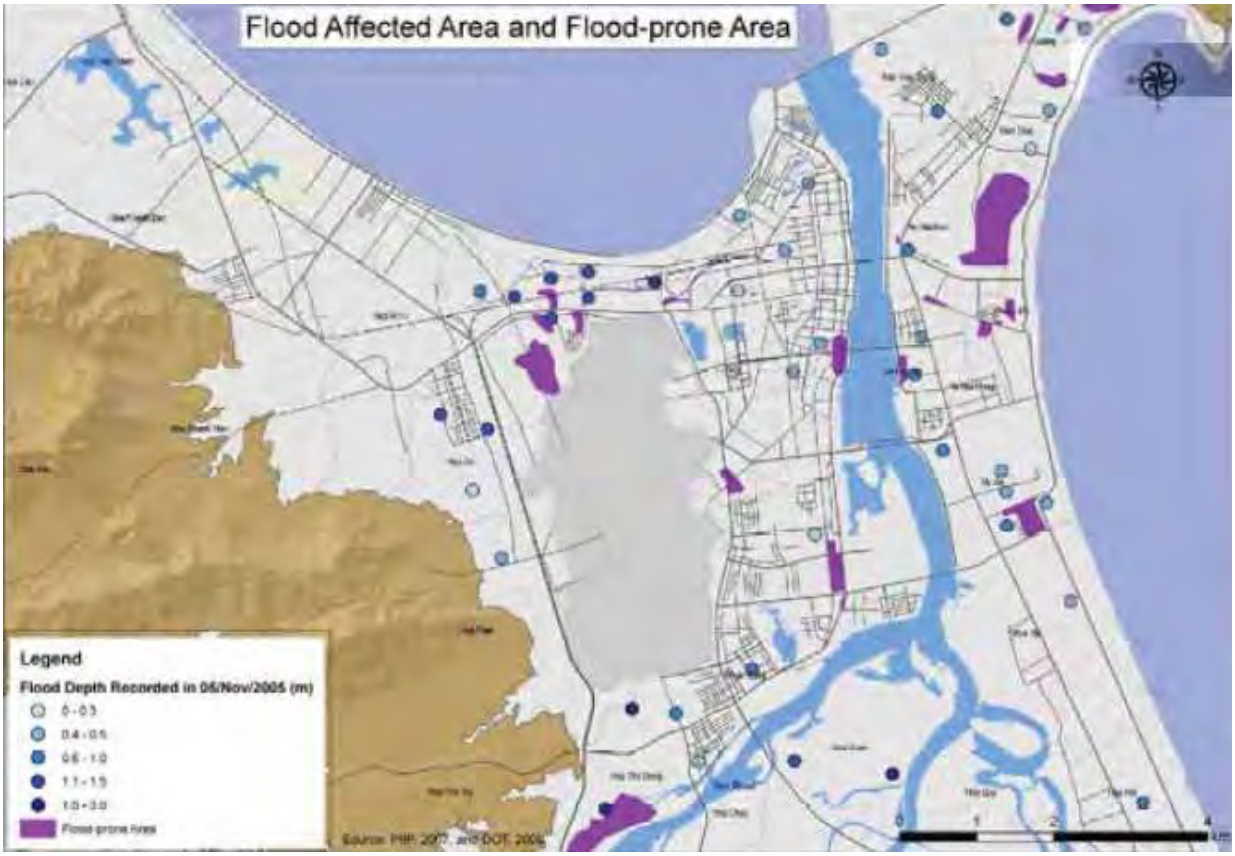


Tham khảo: Dịch vụ Thông tin Thời tiết Thế giới 1947-1990

Hình 6.2-1 Điều kiện thời tiết ở Đà Nẵng

Lũ lụt

Theo nghiên cứu chiến lược phát triển liên kết của TP Đà Nẵng và vùng lân cận của nước CHXHCH Việt Nam (DaCRISS), tình trạng lũ lụt của vùng lân cận TP Đà Nẵng được thể hiện trong Hình 6.2-2 – Khu vực lũ lụt



Hình 6.2-2 Khu vực lũ lụt

Động đất

Theo báo cáo của LHQ (24 tháng 3 năm 2011), có ít khả năng về tổn hại lớn của sóng thần đối với Việt Nam. Tính đến nay, không có ghi nhận về ảnh hưởng lớn của sóng thần. Báo cáo chỉ cho thấy lo ngại về sóng thần ở khu vực duyên hải miền trung. Báo cáo cảnh báo về sự tái diễn của sóng thần tại đới chìm Manila như là khu vực động đất ở phía Tây Philippine. Trong trường hợp xảy ra động đất 8 độ richter ở đới chìm Manila thì ảnh hưởng của sóng thần đối với khu vực duyên hải miền trung là không thể tránh khỏi. Khi xảy ra động đất ở đới chìm Manila, sóng thần sẽ tới biển Việt Nam trong vòng 2 đến 3 giờ.

Trong trường hợp xảy ra động đất trên 8 độ richter tại các khu vực từ phía Bắc đảo Luzon tới phía Tây Đài Loan, động đất trên 8,8 độ richter tại đới chìm Ryukyu thì duyên hải miền Trung Việt Nam sẽ bị ảnh hưởng bởi sóng thần.

Hiện nay đã dự báo khu vực ảnh hưởng của sóng thần với trên 270.000 người đang sinh sống tại đây, do đó, cần xem xét các biện pháp giảm nhẹ. Trong số các khu vực ở duyên hải miền trung như Đông Hà ở tỉnh Quảng Trị, Phan Rang ở Ninh Thuận được dự báo là những khu vực sẽ bị ảnh hưởng lớn bởi sóng thần.

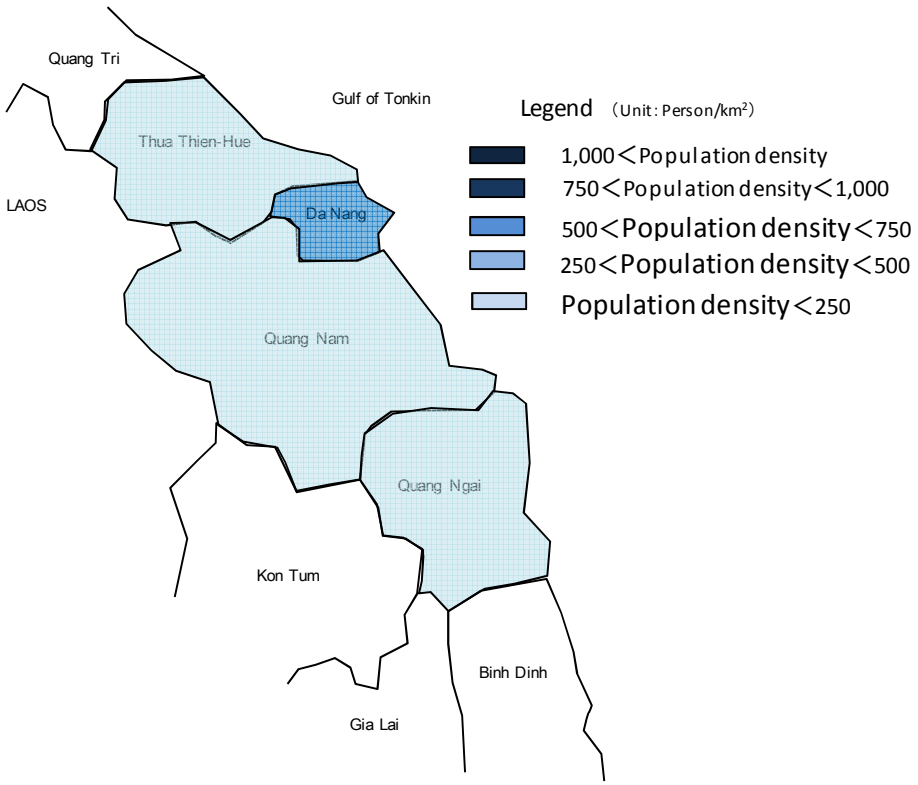
6.2.2 Tình trạng phân bổ dân số ở miền Trung

Thanh Hóa và Nghệ An ở khu vực bắc trung bộ là hai tỉnh có dân số lớn sau TP Hồ Chí Minh và TP Hà Nội. Các tỉnh này có thể cung cấp lực lượng lao động và cơ sở sản xuất lớn cho ngành công nghiệp giá trị cao cần nhiều lao động như nhà máy may. Dân số chủ yếu tập trung ở TP Đà Nẵng ở miền trung.

Bảng 6.2-1 Dân số và mật độ

Tỉnh/thành phố	Dân số (x1.000)	Diện tích (km2)	Mật độ dân số (Người/ km^2)
Thanh Hóa	3406,8	11133,4	306
Nghệ An	2917,4	16490,7	177
Hà Tĩnh	1228,0	6025,6	204
Thừa Thiên Huế	1090,9	5062,6	215
Đà Nẵng	926,0	1283,4	722
Quảng Nam	1425,1	10438,4	137
Quảng Ngãi	1218,6	5152,7	236

Lưu ý: Số liệu ở khu vực bắc trung bộ được thể hiện trong bản đồ khu vực miền Bắc



Hình 6.2-3 Mật độ dân số khu vực miền Trung

6.3 Hiện trạng và kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng giao thông

(1) Cơ sở hạ tầng đường bộ

Hệ thống đường bộ và đường cao tốc tương đối phát triển và vẫn đang đang phát triển ở khu vực xung quang bao gồm trung tâm thành phố Đà Nẵng. Đèo Hải Vân nằm ở phía bắc của Đà Nẵng trên đường cao tốc số 1 là chỗ hẹp thường gây tắc nghẽn giao thông; tuy nhiên, đường hầm Hải Vân đã được xây dựng vào năm 2005 và thời gian đi qua đèo Hải Vân đã giảm từ 1 giờ xuống còn 10 phút.

Từ quan điểm hậu cần, Đà Nẵng là vị trí đẹp để kết nối với Lào, Thái Lan và Myanmar. Hành lang kinh tế Đông Tây dài trên 1.500 km đang phát triển từ Đà Nẵng đến Myanmar qua Lào và Thái Lan với nguồn vốn ADB. Phần hành lang hành ở Việt Nam, tuyến đường chính từ Đà Nẵng đi về phía bắc tại quốc lộ số 1 và quốc lộ số 9 thông qua Đông Hà và kết nối đến Savannakhet ở Lào và Mukdahan ở Thái Lan. Cây cầu Mekong thứ hai bắc qua sông Mê Kông đã được xây dựng trong năm 2006 giúp hành lang kinh tế được kết nối thông suốt. Xe tải hậu cần của ba nước có thể đi trực tiếp tới từng nước. Khoảng cách từ Savannakhet đến cảng biển Đà Nẵng là 500 km và gần với Thái Lan, tuy nhiên tình trạng đường ở Việt Nam là xấu hơn đường của Thái Lan và tuyến đường chính từ Lào sang Thái Lan.

Về phát triển đường cao tốc, đường cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi đang được thiết kế và xây dựng bằng nguồn vốn JICA và ADB. Sau khi tuyến đường cao tốc được hoàn thành, khu liên hợp công nghiệp đang được xây dựng ở Quảng Ngãi có thể được kết nối với Đà Nẵng bằng đường cao tốc và góp phần vào sự phát triển kinh tế ở miền Trung Việt Nam.

(2) Cơ sở hạ tầng vận tải đường biển

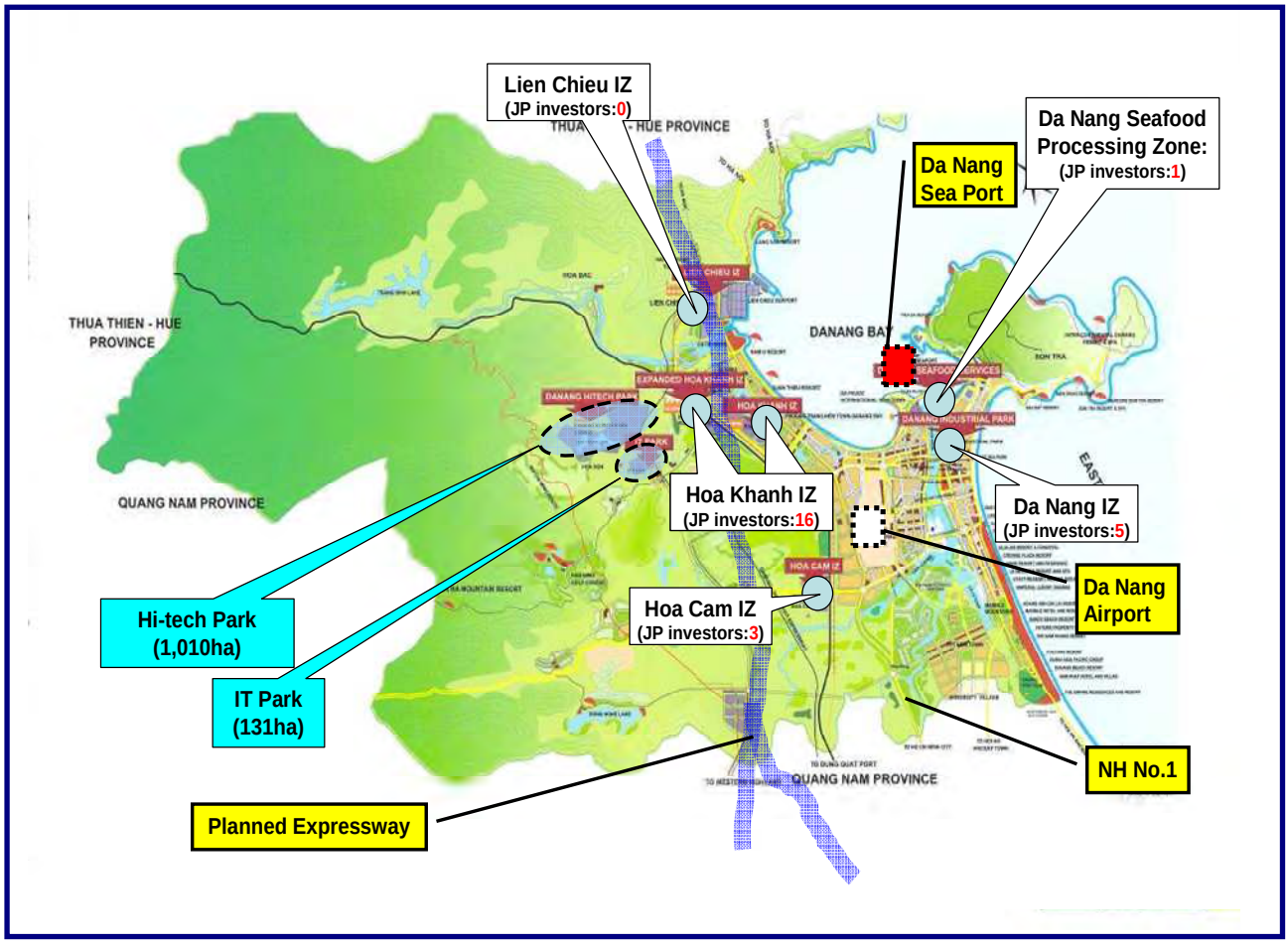
Cảng biển chính ở miền Trung Việt Nam là cảng Đà Nẵng. Cảng Đà Nẵng gồm cảng Sông Hàn, cảng Tiên Sa và cảng Liên Chiểu. Cảng Sông Hàn nằm dọc sông Hàn và được xây dựng vào năm 1902 thời Pháp thuộc. Cảng Tiên Sa được xây dựng vào năm 1965 trong thời kỳ chiến tranh Việt Nam. Cảng Liên Chiểu đang được lập kế hoạch xây dựng ở chân đèo Hải Vân. Theo dự kiến, cảng Tiên Sa sẽ là cảng biển nước sâu chính trong giai đoạn hoạt động đầu tiên của hành lang kinh tế Đông-Tây kết nối Việt Nam, Lào, Thái Lan và Myanmar tổng chiều dài là 1.450 km.

Ngoài ra, cảng Dung Quất, dự kiến sẽ được đồng sử dụng và quản lý bởi tỉnh Quảng Nam và Quảng Ngãi, sẽ là cảng quan trọng hỗ trợ các ngành công nghiệp nặng. Có ngành công nghiệp lọc dầu tổng hợp. Bên cạnh đó, trong việc liên doanh với các công ty Đài Loan, công ty JFE Steel đang cân nhắc việc chuyển vào khu kinh tế Dung Quất.

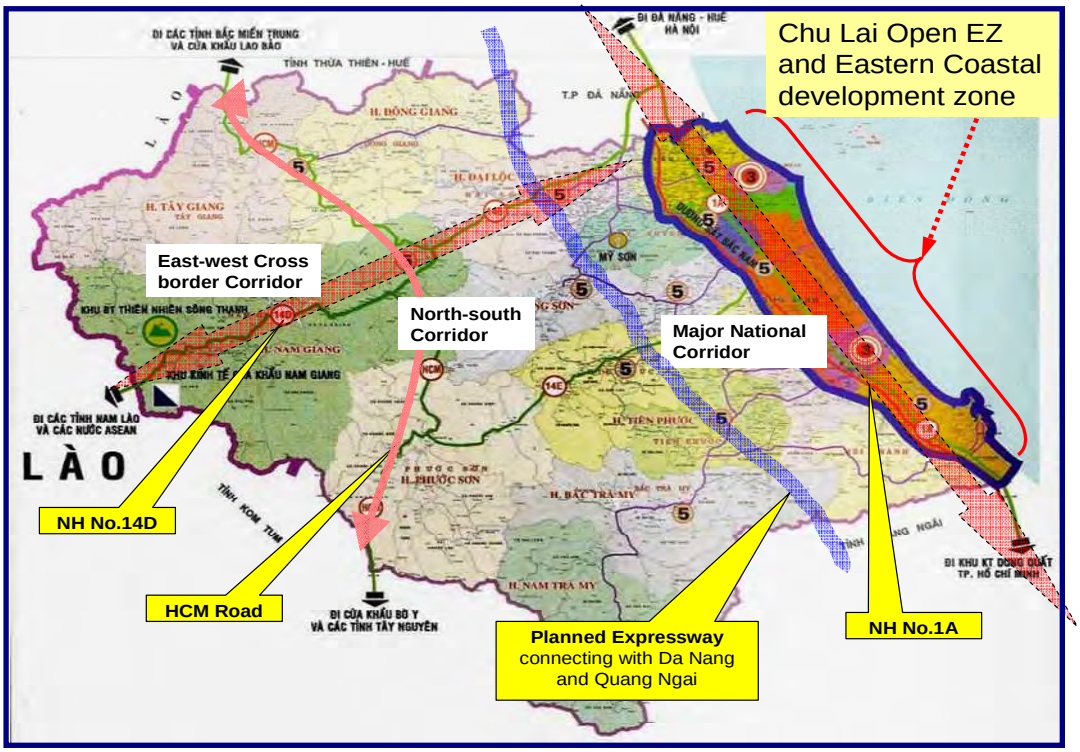
(3) Cơ sở hạ tầng hàng không

Sân bay chính ở miền Trung Việt Nam là sân bay quốc tế Đà Nẵng. Sân bay Đà Nẵng nằm gần trung tâm thành phố (5 phút di chuyển bằng ô tô), tổng diện tích 150ha với hai đường băng có chiều dài 3.050m. Nhà ga hành khách được đưa vào hoạt động từ năm 2007 và mỗi năm sân bay đón 200 triệu hành khách và. Sân bay Đà Nẵng có các chuyến bay tới Bangkok, Singapore và Đài Bắc. Chuyến bay tới Osaka hiện đang được lên kế hoạch.

Ngoài ra, còn có sân bay quốc tế Chu Lai tại tỉnh Quảng Nam đã được sửa chữa và đưa vào hoạt động lại từ tháng 3 năm 2005.



Hình 6.3-1 Cơ sở hạ tầng hàng không của TP Đà Nẵng



Hình 6.3-2 Cơ sở hạ tầng hàng không của TP Quảng Nam

Hình 6.3-3 Cơ sở hạ tầng hàng không của TP Quảng Ngãi

6.4 Tổng quan về khu kinh tế và khu công nghiệp ở miền Trung

6.4.1 Tổng quan về khu kinh tế ở miền Trung

Miền Trung có 10 khu kinh tế trong tổng số 15 khu kinh tế trong cả nước. Nguyên nhân của sự phát triển nhiều khu kinh tế ở miền Trung là sự phát triển của cơ sở hạ tầng cơ bản dành cho các ngành công nghiệp như cảng, sân bay và đường bộ so với miền Bắc và miền Nam. Ngoài ra, Chính phủ cho rằng khó phát triển kinh tế thông qua đầu tư các khu công nghiệp của khu vực tư nhân. Do đó, chính phủ đã thực hiện các biện pháp cơ bản để giảm chênh lệch kinh tế giữa các tỉnh và hỗ trợ để tăng mức phát triển kinh tế trong vùng thông qua việc bố trí các khu kinh tế.

Bảng 6.4-1 Các khu kinh tế ở miền Trung

STT	Khu vực	Tên khu kinh tế	Khu vực	Được phê duyệt	Diện tích【ha】
1	Bắc Trung Bộ	Nghi Sơn	Thanh Hoá	2006	18.611
2	Bắc Trung Bộ	Đông Nam Nghệ An	Nghệ An	2007	18.826
3	Bắc Trung Bộ	Vũng Áng	Hà Tĩnh	2006	22.781
4	Bắc Trung Bộ	Hòn La	Quảng Bình	2008	10.000
5	Bắc Trung Bộ	Chân Mây- Lăng Cô	Thừa Thiên Huế	2006	27.108
6	Nam Trung Bộ	Chu Lai	Quảng Nam	2003	27.040
7	Nam Trung Bộ	Dung Quất	Quảng Ngãi	2005	10.300
8	Nam Trung Bộ	Nhơn Hội	Bình Định	2005	12.000
9	Nam Trung Bộ	Nam Phú Yên	Phú Yên	2008	20.730
10	Nam Trung Bộ	Vân Phong	Khánh Hòa	2006	150.000

Nguồn: khảo sát bởi nhóm nghiên cứu

(1) Khu kinh tế Nghi Sơn (Tỉnh Thanh Hóa)

1) Bối cảnh

Kế hoạch tổng thể của khu kinh tế Nghi Sơn, mục tiêu tới năm 2025, chính thức được ban hành ngày 23 tháng 10 năm 2007, theo quyết định số N0.1364/CD-TTg ngày 10 tháng 10 năm 2007 của Thủ tướng Chính phủ. Theo kế hoạch tổng hợp, khu kinh tế có diện tích 18.611,8 ha trong đó 10.498 ha là khu vực chịu thuế.

Chính phủ chú trọng tới sự phát triển của khu kinh tế Nghi Sơn và dự định phát triển cụm các ngành công nghiệp sản xuất. Chính quyền tỉnh Thanh Hóa đang chỉ đạo ban quản lý phát triển khu kinh tế Nghi Sơn xây dựng kế hoạch phát triển và kế hoạch dự án phù hợp với pháp luật có liên quan và dựa trên Kế hoạch tổng thể của Khu kinh tế Nghi Sơn.

Kế hoạch tổng thể chú trọng tới việc thu hút đầu tư bằng các loại hình công nghiệp sau nhằm đạt được sự phát triển công nghiệp đa ngành.

- Công nghiệp nặng và các ngành công nghiệp có liên quan,
- Công nghiệp hóa dầu,
- Thép và công nghiệp đánh bóng
- Công nghiệp máy móc,
- Công nghiệp ô tô
- Công nghiệp đóng tàu và sửa chữa tàu
- Sản xuất hàng tiêu dùng
- Công nghiệp chế xuất
- Phát triển hạ tầng cảng

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Trong tháng 5 năm 2008, việc chuẩn bị đất để xây dựng nhà máy lọc dầu và hóa chất được cấp vốn bởi khoản vay bằng đồng Yên của JBIC và việc xây dựng với 70% tổng chi phí xây dựng bằng khoản vay bằng đồng Yên của JBIC đang được tiến hành và dự kiến hoàn thành vào năm 2013. Ngoài khu công nghiệp, khu kinh tế có 103 ha đất dành cho khu vực dân cư, khách sạn cho các thương gia, resort 3-4 sao, nhà gỗ một tầng, khu giải trí, khu hội nghị, nhà hàng và quán café dành cho người Việt giàu có.

Ngày 3 tháng 4 năm 2011, đại sứ Nhật Bản gặp ông Mai Văn Ninh, bí thư đảng ủy và ông Trịnh Văn Chiến, chủ tịch UBND tỉnh Thanh Hóa về việc xây dựng nhà máy nhiệt điện và nhà máy lọc dầu, hỗ trợ đăng ký thành nhà Hồ trở thành di sản Thế giới.

(2) Khu kinh tế Đông Nam - Nghệ An (tỉnh Nghệ An)

1) Bối cảnh

Việc thành lập khu kinh tế Đông Nam – Nghệ An được bắt đầu theo quyết định số 1150/QD-TTg phê duyệt ngày 30 tháng 8 năm 2007 của Thủ tướng Chính phủ. Khu kinh tế có diện tích trên 18.846,47 ha tại ba tỉnh Girokku, Jienchau, Kuaro và bao gồm khu vực miễn thuế và khu vực chịu thuế. Khu vực chịu thuế bao gồm các kế hoạch phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu phát triển đô thị và khu dịch vụ du lịch. Ban quản lý khu kinh tế đã bắt đầu các hoạt động để thu hút đầu tư cho 6.000ha cho du lịch, 2.500ha cho các khu công nghiệp và 16 dự án xây dựng bao gồm nhà máy lọc nước với mục tiêu của năm 2010.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Khu miễn thuế rộng 650ha bao gồm 525ha khu vực A và 125ha khu vực B. Khu vực chịu thuế có 8.527 ha cho khu vực dân cư đô thị, bao gồm các yếu tố sau:

- 1.440 ha dành cho chỗ ở và tái định cư
- Trung tâm công cộng đô thị 117 ha
- 358 ha dành cho sử dụng đất đặc biệt cho công cộng
- 1.451 ha đất cho công viên thành phố
- 1.417 ha đất dành cho du lịch và các dịch vụ có liên quan

- 2.894 ha đất dành cho công nghiệp công nghệ cao
- 289 ha dành cho hạ tầng giao thông (đường, chỗ đậu xe) trong khu kinh tế
- 382 ha dành cho các dự án giao thông
- 96 ha dành cho cơ cở hạ tầng và nghĩa trang
- 6 ha dành cho di sản lịch sử và văn hóa
- 68 ha dành cho quân đội
- Khác

(3) Khu kinh tế Vũng Áng (tỉnh Hà Tĩnh)

1) Bối cảnh

Khu kinh tế Vũng Áng được thành lập theo quyết định số 72/2006/QD-TTg của Thủ tướng Chính phủ và pháp luật liên quan ngày 3 tháng 4 năm 2006. Khu kinh tế có diện tích 22.781 ha, bao gồm 9 xã của huyện Kỳ Anh ở khu vực phía nam của tỉnh Hà Tĩnh.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Tỉnh Hà Tĩnh có mỏ quặng sắt ở Thạch Khê và cảng biển nước sâu ở Sơn Dương có tiềm năng xây dựng các tuyến đường quốc tế để xuất khẩu quặng và hàng hóa tới châu Á, châu Âu, Hoa Kỳ. Tỉnh cũng có tiềm năng phát triển du lịch đặc biệt du lịch sinh thái và resort bãi biển và đến nay hơn 100 dự án đã được phê duyệt. Các dự án đầu tư chính đã được phê duyệt là:

- Nhà máy thép và lò nấu kim loại
- Phát triển cảng
- Xây dựng nhà máy điện
- Phát triển khách sạn 5 sao
- Xây dựng các tòa nhà văn phòng
- Phát triển đô thị
- Xây dựng Khu du lịch – dịch vụ sinh thái Hồ Tàu Voi

Chi phí ước tính cho các dự án là 1,5 tỷ USD.

(4) Khu kinh tế Hòn La (tỉnh Quảng Bình)

1) Bối cảnh

Khu kinh tế Hòn La được phê duyệt theo quyết định số 23-2010-QD/TTg của Thủ tướng Chính phủ được tuyên bố ngày 3 tháng 3 năm 2010. Khu kinh tế rộng 10.000ha và tỉnh Quảng Bình có dự định phát triển các ngành công nghiệp, cảng, thương mại, du lịch, phát triển đô thị, nông lâm ngư nghiệp để tạo ra trung tâm kinh tế của tỉnh. Sự phát triển cơ sở hạ tầng công nghiệp được coi là động lực thúc đẩy đầu tư trong khi sự phát triển cảng biển nước sâu được coi là lợi thế phát triển kinh tế của các tỉnh xung quanh. Dân số được coi là nhân tố phát triển kinh tế chính; theo ước tính dân số của khu kinh tế sẽ đạt 58.000 vào năm 2020 và 58.000 vào năm 2030.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Do khu kinh tế mới được phê duyệt trong năm 2010, hoạt động của khu kinh tế vẫn chưa bắt đầu mặc dù

Petrovietnam đang triển khai các bến tầu trong cảng biển nước sâu Hòn La để đón những con tàu 10.000 tấn từ năm 2009. Petrovietnam có dự án xây dựng nhà máy nhiệt điện 2.400 MW dùng than với ngân sách 15 tỷ USD, tuy nhiên, thời gian hoàn thành vẫn chưa được công bố.

(5) Khu kinh tế Chân Mây – Lăng Cô (tỉnh Thừa Thiên Huế)

1) Bối cảnh

Sự phát triển của khu kinh tế Chân Mây-Lăng Cô được phê duyệt theo quyết định số 04/2006/QD-TTg vào tháng 4 năm 2006 bởi Thủ tướng Chính Phủ. Khu kinh tế có diện tích 27.108 ha và tỉnh Thừa Thiên Huế đã đầu tư hơn 1,6 nghìn tỷ VND để phát triển cơ sở hạ tầng công cộng như giao thông, cung cấp điện, nước và hệ thống thông tin. Tỉnh đã thu hút 33 nhà đầu tư từ khi mở cửa trong đó có có 10 nguồn vốn đầu tư trực tiếp và nhận được 1,4 tỷ USD.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Khu kinh tế Chân Mây – Lăng Cô được phê duyệt theo quyết định số 148/2004/QD-TTg ngày 13 tháng 8 năm 2004 của Thủ tướng Chính Phủ nhằm phát triển trung tâm kinh tế ở miền Trung phục vụ tăng trưởng kinh tế ở miền Trung nói chung và TP Đà Nẵng, tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định nói riêng. Đề xuất phát triển tập trung vào thực hiện phát triển sử dụng các yếu tố tiềm năng như các nguồn lực trong vùng, đặc điểm địa lý và đặc điểm chung trong vùng.

Chân Mây ở phía bắc đèo Hải Vân. Vùng vịnh đẹp với bãi biển cát trắng đem lại vẻ đẹp đầy ấn tượng của thị trần Lăng Cô. Do đó, ban quản lý khu kinh tế của tỉnh Thừa Thiên Huế (cơ quan quản lý kinh tế có thẩm quyền) đã từ chối bảy đề xuất của các dự án đầu tư công nghiệp nặng và thay đổi hướng phát triển vùng thành khu resort du lịch thân thiện với sinh thái. Khu kinh tế đã chấp nhận 14 nhà đầu tư phát triển du lịch với tổng số tiền đầu tư lên tới 886 tỷ VND trong sáu tháng đầu của năm 2012. Số tiền đầu tư này tương đương 136% số tiền đầu tư được chấp nhận trong cùng kỳ năm 2011 và tăng 34% (260 tỷ VND) số tiền đầu tư dự kiến đến cuối năm 2012. Bên cạnh đó, có 5 dự án đầu tư trong nước bao gồm cả phát triển cơ sở hạ tầng nông thôn, xây dựng khu công nghiệp, khu miễn thuế, đầu tư vào ngành kinh doanh liên quan tới du lịch. Ban quản lý khu công nghiệp Chân Mây – Lăng Cô đang cân nhắc thúc đẩy sự phát triển kinh tế bằng du lịch sử dụng thành phố cổ Huế được công nhận là di sản thế giới, phong cảnh biển và vốn quý tự nhiên như núi và rừng. Tuy nhiên, chính quyền tỉnh đang thực hiện đầu tư công vào cơ sở hạ tầng như mở rộng các cơ sở xăng dầu, cảng và đường xá.

Trong tháng 3 năm 2008, tập đoàn Banyan Tree của Singapore đã chính thức nộp đơn xin đầu tư vào khu resort cao cấp Angasana với diện tích 280ha với sân golf 18 lỗ với số tiền lên tới 875 triệu USD. Tỉnh Thừa Thiên Huế đã chấp nhận kế hoạch phát triển làng du lịch bao gồm việc xây dựng các khách sạn sang trọng với 2000 phòng và tổ hợp căn hộ với 1000 căn.

Tuy nhiên, việc thiếu cơ sở hạ tầng và các ngành công nghiệp để hỗ trợ nhiều dự án này là vấn đề cấp thiết hiện nay ở Thừa Thiên Huế. Do đó, cần sớm phát triển khu công nghiệp, cơ sở hạ tầng và các ngành công nghiệp hỗ trợ.

(6) Khu kinh tế Chu Lai (tỉnh Quảng Nam)

1) Bối cảnh

Trong năm 2003, việc phát triển khu kinh tế Chu Lai được quyết định để tạo ra hạt nhân phát triển nhằm thúc đẩy kinh tế của khu vực miền Trung Việt Nam. Việc xây dựng khu kinh tế được phê duyệt bởi quyết định số 148/2004/QD-TTg ngày 13 tháng 8 năm 2004 của Thủ tướng Chính phủ. Định hướng phát triển của khu kinh tế là nhằm thực hiện sự phát triển thông qua việc tận dụng các tiềm năng phát triển, đặc điểm trong vùng và đặc tính của miền Trung.

Tính tại thời điểm nộp đơn, khu kinh tế rộng 27.000ha nhưng diện tích này đã được mở rộng thành 32.700ha trong giai đoạn thực thi được phê duyệt vào năm 2005. Khu vực được mở rộng bao gồm khu vực tự do thương mại (1.650 ha), khu công nghiệp (3.000 ha), khu du lịch biển (2000 bao gồm 35 Km khu vực bờ biển), khu phát triển đô thị (10.000 ha), sân bay Chu Lai và cảng Chu Lai. Ngoài chính sách khuyến khích dành cho các khu kinh tế khác, khu kinh tế Chu Lai còn nhận được các chính sách khuyến khích đặc biệt nhằm đạt được các mục tiêu phát triển ban đầu:

－Miễn tiền thuê đất trong 11-15 năm cho các dự án,
－Trợ cấp 50 % phí đăng ký và thành lập doanh nghiệp,
－Trợ cấp 50 % chi phí tuyển dụng trên truyền hình và báo chí,
－Trợ cấp 30 % chi phí quảng cáo trên truyền hình và báo của tỉnh Quảng Nam trong vòng 1 năm,
－Miễn phí quảng cáo trên trang web của tỉnh Quảng Nam trong vòng 5 năm,
－Giảm 20 - 30% chi phí dịch vụ thông tin

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Trong vòng 8 năm kể từ khi bắt đầu trong năm 2003, khu kinh tế Chu Lai đã thu hút được 68 nguồn đầu tư bao gồm vốn nội địa của nhà máy ô tô THACO chuyên lắp ráp xe tải, xe buýt và xe chở khách với các thương hiệu Mazda, Hyndai và KIA và 18 nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài bao gồm dự án phát triển khu nghỉ dưỡng Nam Hội An của Tập đoàn Genting, Malaysia, nhà máy kính nổi Nissan, nhà máy soda, nhà máy sản xuất tấm năng lượng mặt trời. Trong năm 2012, hai công ty của Nhật bao gồm KIZUNA và Foster Electronics Corporation đã nhận được phê duyệt đầu tư.

Đặc biệt, đầu tư vào công nghiệp ô tô đã tăng từ năm 2012. Các nhà máy lắp ráp ô tô của VINA MAZDA và KIA của Hàn Quốc đã đi vào hoạt động và bắt đầu sản xuất xe chở khác trong khi nhà máy sản xuất động cơ của Hyundai Motor đang được xây dựng thông qua liên doanh với tập đoàn THACO trong khu công nghiệp Trường Hải. KIA của Hàn Quốc đang xin giấy phép xây dựng các nhà máy lắp ráp mới nhằm đạt 100.000 xe chở khách mỗi năm. Sự tập hợp của các ngành công nghiệp ô tô và việc thực hiện các hoạt động trong khu kinh tế Chu Lai được dự đoán sẽ trở thành nền tảng cho ngành công nghiệp ô tô và tạo ra các cơ hội nhằm thu hút nhiều ngành công nghiệp hỗ trợ có liên quan. Nguyên nhân ở đây là tập đoàn THACO có cảng sử dụng riêng cho việc vận chuyển xe của mình và lợi thế vận chuyển xe thành phẩm tới các khu vực khác. Theo kế hoạch của ban quản lý khu kinh tế Chu Lai, khu công nghiệp này sẽ tập trung vào sự phát triển của các công ty ô tô nhằm

thu hút các nhà sản xuất ô tô, sản xuất phụ tùng và các ngành công nghiệp có liên quan khác. Do đó, ban quản lý đang mong đợi sự đầu tư của các ngành công nghiệp hỗ trợ từ Nhật. Ban quản lý dự định tập trung vào các dự án phát triển sau:

- Phát triển đô thị với hạ tầng dân cư đô thị
- Thúc đẩy sự đầu tư của Nhật vào các khu công nghiệp (dự định gửi phái đoàn tới Tokyo, Osaka và Okinawa)
- Hạ tầng cảng với hai cầu tàu để đón tàu trong tải 7.000 – 20.000 tấn,
- Cải tạo sân bay Chu Lai. Hiện nay, mỗi tuần có 4 chuyến bay tới Hà Nội và 8 chuyến bay tới TP Hồ Chí Minh.
- Xây dựng bệnh viện đa khoa lớn hơn với 500 giường,
- Hoàn tất cơ sở hạ tầng và hạ tầng dịch vụ xã hội

Theo đánh giá về 15 khu kinh tế trong cả nước do Sở Kế hoạch tiến hành vào năm 2012, khu kinh tế Chu Lai và Dung Quất đứng vị trí hàng đầu về mức độ phát triển cơ sở hạ tầng và thu hút đầu tư.

Do trước đây Quảng Nam và Quảng Ngãi có quan hệ hợp tác tốt nhằm củng cố sự phát triển kinh tế như trao đổi thông tin và phát triển. Hiện nay, hai tỉnh đang soạn thảo ghi nhớ hợp tác nhằm trao đổi thông tin, hợp tác và hoạt động sân bay Chu Lai và cảng Dung Quất như cửa ngõ xuất nhập khẩu nguyên liệu và sản phẩm quan trọng của cả hai tỉnh. Bản ghi nhớ dự kiến sẽ được ký vào cuối năm 2012.

(7) Khu công nghiệp Dung Quất (tỉnh Quảng Ngãi)

1) Bối cảnh

Trước khi được đưa vào khu kinh tế, công ty Tyco của Đài Loan đã được cấp phép xây dựng các nhà máy thép trong khu Dung Quất với vốn đầu tư 1 triệu USD. Nhưng sau đó, Tyco đã hợp tác với Taiwanese E-United để tăng vốn đầu tư lên 3 tỷ USD và bắt đầu xây dựng trong tháng 10 năm 2007. Tuy nhiên, việc triển khai đã bị dừng lại do giải phóng mặt bằng và thiếu vốn.

Trong năm 1998, khu kinh tế Dung Quất đã bắt đầu được xây dựng theo quyết định số 1231/TTg-KTTH của Thủ tướng Chính phủ về việc phát triển 5 khu kinh tế để thúc đẩy sự phát triển về kinh tế vùng duyên hải và khu kinh tế Dung Quất là một trong 5 khu đó. Theo sự khuyến khích chủ động của ban phát triển khu kinh tế trong suốt 15 năm qua với sự tập trung vào việc đầu tư vào các ngành công nghiệp nặng như công nghiệp sắt thép, đóng tàu, lọc dầu và chế tạo máy móc, khu công nghiệp đã nhận được 112 khoản đầu tư với 10,6 tỷ USD bao gồm nhà máy lọc dầu đầu tiên trong nước vào cuối năm 2012. Trong năm 2010, diện tích khu kinh tế đã mở rộng từ 10.300ha lên 45.300ha dành cho các dự án phát triển bổ sung cho khu công nghiệp VSIP với diện tích 1.000ha và phát triển đô thị với diện tích 3.800ha. Kế hoạch tổng thể chỉnh sửa đã được thủ tướng chính phủ thông qua vào ngày 20 tháng 1 năm 2011.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Trong năm 2009, ITOCHU Ltd đã ký hiệp định về việc xây dựng nhà máy sản xuất ethanol sinh học thứ 3 ở

Việt Nam để sản xuất ethanol từ sắn nhờ hợp tác với PETROSETCO, liên kết với PETROVIETNAM. Việc xây dựng nhà máy sản xuất ethanol sinh học đã hoàn tất trong năm 2011 và sản xuất 100.000l ethanol cho nhiên liệu của ô tô và 1.500 tấn ethanol sử dụng trong công nghiệp. Vấn đề hiện nay là sử dụng ethanol làm nhiên liệu chưa mang tính bắt buộc về mặt pháp luật.

Các dự án phát triển sau đây trong khu kinh tế Dung Quất được dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2011:
Nhà máy lọc dầu: xử lý 6,5 triệu tấn dầu thô mỗi năm, tương lai sẽ nâng lên 10 triệu tấn
Xưởng đóng tàu Dung Quất: công suất đóng 100.000 – 400.000 tấn tàu.
Khu liên hợp công nghiệp nặng Dosan: liên doanh giữa Hàn Quốc và Việt Nam
Guang Lian: nhà máy sản xuất thép ở Hoa Kỳ sản xuất 7 triệu tấn mỗi năm
Cảng quốc tế Gemadept Dung Quất, hoạt động từ năm 2006
Khôi phục hoạt động xây dựng bị treo của các nhà máy thép của các công ty tại Đài Loan trong năm 2012: dự kiến hoàn thành năm 2013
Phê duyệt việc xây dựng hạ tầng dự trữ ngầm dưới lòng đất của công ty Petro Vietnam Underground Storage.
Công nghiệp ô tô của Hàn Quốc: bắt đầu sản xuất.
Hiện nay, thỏa thuận ghi nhớ về hợp tác liên quan tới chia sẻ thông tin, hoạt động của sân bay và cảng, cung cấp và hậu cần của nguyên liệu thô đang được soạn thảo và dự kiến ký vào cuối năm 2012.

(8) Khu kinh tế Nhơn Hội (tỉnh Bình Định)

1) Bối cảnh

Sự phát triển của khu kinh tế Nhơn Hội được phê duyệt theo quyết định số 141/2005/QD-TTg ngày 14 tháng 6 năm 2005 của Thủ tướng Chính Phủ. Kế hoạch tổng thể về việc phát triển khu kinh tế trên diện tích 12.000ha và kế hoạch xây dựng được phê duyệt theo quyết định số 142/2005/QD-TTg và bản kế hoạch tổng thể điều chỉnh được phê duyệt theo quyết định số No.17/2010/QĐ-TTg ngày 3 tháng 3 năm 2010 và có hiệu lực từ ngày 1 tháng 5 năm 2010.

Quy hoạch tổng thể có cụm công nghiệp 600 ha, bao gồm khu ngoại quan diện tích 490 ha, KCN 70 ha và khu vực cảng 50 ha (công suất xử lý hàng hóa hàng năm là 300 triệu tấn). Những khu vực này dự kiến sẽ được hoàn thành vào cuối năm vào năm 2012 với số tiền đầu tư là 4 tỷ đồng (200 triệu USD). Giấy phép sử dụng đất cho cơ sở hạ tầng khu kinh tế C (230 ha) đã được cấp cho Công ty TNHH Dịch vụ Đầu tư HBC để thực hiện xây dựng theo ba giai đoạn, bao gồm 85 ha cho giai đoạn 1 (2008-2009), 76 ha cho giai đoạn 2 (2009 - 2010) và 69 ha cho giai đoạn 3 (2010-2011)

Theo quy chế quản lý, khu kinh tế Nhơn Hội được chia thành 5 khu vực bao gồm khu miễn thuế, KCN, khu cảng, khu du lịch, khu đô thị mới. Theo đánh giá các KCN được thực hiện bởi Bộ Kế hoạch và Đầu tư vào tháng 6 năm 2012, khu kinh tế Nhơn Hội đã giành được 665 điểm trong tổng số 1.000 điểm về thu hút đầu tư và quản lý hiệu quả, và được chọn là một trong 6 khu kinh tế quan trọng trong số 15 khu kinh tế trong cả nước

2) Hiện trạng và kế hoạch phát triển

Khu kinh tế Nhơn Hội đã có hình ảnh riêng để thu hút đầu tư trong đó các ngành công nghiệp công nghệ cao, công nghiệp hóa dầu, công nghiệp điện và điện tử, công nghiệp sửa chữa, công nghiệp du lịch, công nghiệp dịch vụ phục vụ thương mại, đóng tàu và cảng biển nước sâu được coi là các ngành công nghiệp được ưu tiên.

Khu kinh tế Nhơn Hội nằm tại huyện Nhơn Hội, tỉnh Bình Định, phía Nam Trung bộ. Hiện nay, việc xây dựng nhà máy nhiệt điện 700 megawatt (giai đoạn 1) đang được lên kế hoạch với 972 triệu USD (19,44 nghìn tỷ đồng) trong 90 ha của khu kinh tế. Hiện nay, nghiên cứu khả thi của nhà máy nhiệt điện đang được tiến hành. Việc xây dựng sẽ được bắt đầu trong quý hai năm 2012 và bắt đầu hoạt động trong năm 2015. Tập đoàn STFE của Thái Lan và PTTES đã ký hợp đồng xây dựng nhà máy lọc dầu được dự kiến xây dựng tại khu kinh tế. Công suất sản xuất của nhà máy lọc dầu là 6 triệu tấn trong giai đoạn đầu và dự kiến sẽ tăng lên 12 triệu tấn trong giai đoạn cuối. Việc hoàn thành nhà máy lọc dầu dự kiến sẽ khiến Nhơn Hội Khu trở thành một cơ sở cung cấp năng lượng mới cho các ngành công nghiệp trong nước.

(9) Khu kinh tế Nam Phú Yên

1) Bối cảnh

Khu kinh tế Nam Phú Yên được thành lập bởi ban quản lý khu kinh tế Nam Phú Yên theo quyết định số 1373/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ trong tháng 9 năm 2008. Việc xây dựng khu kinh tế đã được bắt đầu trong năm 2010 theo kế hoạch tổng thể tới năm 2015. Khu kinh tế có diện tích 27.500ha và kéo dài từ phía nam của tỉnh Phú Yêu tới phía Bắc của tỉnh Khánh Hòa bao gồm 3 huyện là Sơn Hòa, Đông Hòa và Tuy Hòa của tỉnh Phú Yên và 2 huyện Vạn Ninh và Ninh Hòa ở phía bắc tỉnh Khánh Hòa.

2) Bối cảnh và kế hoạch phát triển

Trong kế hoạch phát triển khu kinh tế Dung Quất lấy khu kinh tế Chu Lai làm mô hình phát triển và chú trọng đầu tư vào các ngành công nghiệp quy mô lớn. Quy hoạch tổng thể bao gồm xây dựng trung tâm thương mại trung tâm dịch vụ quy mô lớn tại phía nam tỉnh Phú Yên và Vân Phong và trung tâm phân phối tại khu vực đô thị Ninh Hòa, Ninh Sim và Hai Riêng. Ngoài ra, hóa dầu, chế biến hải sản, công nghệ và du lịch được coi là khu vực đầu tư tiềm năng. Trong năm 2012, nhà máy lọc dầu Vũng Rô và một số KCN (2.682 ha) đang được xây dựng và phát triển du lịch đã được nghiên cứu bởi chính quyền tỉnh theo quy hoạch tổng thể.

Để thúc đẩy đầu tư mạnh mẽ hơn nữa, các chương trình phát triển để xây dựng đường vào khu kinh tế và phía biển, cải cách tổ chức hành chính, sự phát triển cơ sở đào tạo chuyên nghiệp nhằm phát triển nguồn nhân lực đang được chuẩn bị. Khu kinh tế đã thu hút được 258 dự án đầu tư, trong đó có 221 dự án đầu tư trong nước và 37 dự án đầu tư nước ngoài. Hiện nay, 90 doanh nghiệp trong nước và 18 doanh nghiệp nước ngoài đã bắt đầu hoạt động.

(10) Khu kinh tế Vân Phong (tỉnh Khánh Hòa)

1) Bối cảnh

Khu kinh tế Vân Phong được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tháng 5 năm 2006. Khu kinh tế có diện tích rộng

150.000ha bao gồm huyện Vạn Ninh và Hòa Ninh của tỉnh Khánh Hòa và các chính sách khuyến khích về thuế sẽ được áp dụng cho tất cả các dự án đầu tư.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Do 125 tỷ VND (6,53 triệu USD) ngân sách trung ương dành cho sự phát triển của khu kinh tế trong giai đoạn 2007-2009 là không đủ, Ủy ban nhân dân tỉnh Khánh Hòa đã phê duyệt phát hành trái phiếu địa phương để xây dựng cơ sở hạ tầng, đường bộ, thu hồi đất và chuẩn bị đất thay thế cho những khu vực bị thu hồi.

Đến nay số dự án đầu tư vào khu kinh tế Vân Phương đã tăng lên 80 dự án trong đó có các dự án phát triển quy mô lớn như:
Cảng quốc tế Vân Phong (Tổng công ty hàng hải) hoàn thành vào năm 2020,
Kho ngoại quan Vân Phong (5 triệu tấn/năm),
Nhà máy lọc dầu Nam Vân Phong (10 triệu tấn/năm),
Cảng xăng dầu ngoại quan Vân Phong (505.000 m3, hoàn thành vào năm 2012)
Nhà máy Nhiệt điện Vân Phong 1 (2.630 MW, hoàn thành vào năm 2017)

6.4.2 Vị trí các khu công nghiệp ở miền Trung

Có 37 KCN trong khu vực miền Trung, nằm trong khu vực 600 Km từ tỉnh Thừa Thiên Huế, phía bắc đèo Hải Vân, đến tỉnh Khánh Hòa trong khu vực Nam Trung Bộ. Thị trường và nguồn lực mua sắm của các ngành công nghiệp trong khu vực là các doanh nghiệp chủ yếu đặt ở các khu vực phía Nam như Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Bình Dương.

Trong khu vực miền Trung, sân bay Đà Nẵng được phát triển để phục vụ việc hàng hóa bằng hàng không và một số cảng như Chân Mây, Đà Nẵng, Chu Lai, Dung Quất, Cam Ranh được phát triển phụ vụ vận tải bằng đường biển. Tuy nhiên, sân bay Đà Nẵng chỉ có một vài chuyến bay quốc tế và các cảng trong khu vực chủ yếu là cảng trung chuyển và hàng hoá phải chuyển sang tàu xuyên đại dương tại thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Bangkok và Hồng Kông, việc phát triển cảng biển sâu là một yêu cầu cấp bách để tăng cường xúc tiến đầu tư.

Một trong những cơ sở hạ tầng đặc biệt trong khu vực miền Trung là hành lang kinh tế Đông - Tây được triển khai bởi sự hợp tác quốc tế của GMS và UNESCAP. Hành lang kinh tế Đông-Tây bắt đầu từ Đà Nẵng qua Đông Hà, cách Đà Nẵng 75km về phía bắc, và nối với Yangon tại Myanmar thông qua Savana Khet tại Lào, Korat và Pitsanolouk ở Thái Lan. Hành lang được dự đoán sẽ trở thành trục phân phối trong khu vực. Ngoài ra, Bộ Xây dựng đang nghiên cứu việc xây dựng hành lang kinh tế Đông – Tây thứ 2, bắt đầu từ Đà Nẵng thông qua số quốc lộ 14B và D và kết nối với Pac - Xe tại Lào và Ubon Ratchatani ở Thái Lan, và Yangon. Ngày hoàn thành vẫn chưa được công bố nhưng nó sẽ có tác động lớn cho các ngành công nghiệp tại Việt Nam. Vì vậy, việc lựa chọn loại hình công nghiệp và xúc tiến đầu tư cần được tiến hành với tầm nhìn dài hạn bao gồm phát triển cơ sở hạ tầng, phối hợp và hợp tác trong khu vực.

Ở miền Trung, nhiều KCN nằm dọc quốc lộ 1 do sự thuận tiện của vận tải đường bộ trong nước, là cơ sở hạ tầng chính cho sự phân phối hàng hóa đến / từ các KCN và cũng sẽ liên tục được sử dụng như là cơ sở hạ tầng giao thông chính trong tương lai. Tuy nhiên, quốc lộ 1 cũng là cơ sở hạ tầng giao thông chính cho xe máy và xe đạp của người dân địa phương, do đó, giao thông hỗn hợp trên cùng một con đường cản trở giao thông thông suốt và an toàn, ảnh hưởng tới giao thông hiệu quả của xe buýt và xe tải. Giao thông trên quốc lộ 1 sẽ trở nên đông đúc hơn do việc tăng các khu công nghiệp nên cần thực hiện các biện pháp quản lý giao thông thích hợp nhằm đảm bảo giao thông an toàn và hiệu quả. Đồng thời nên nghiên cứu việc xây dựng đường tránh, đường thu phí giao thông và hệ thống đường dân sinh.

Vị trí các khu công nghiệp ở miền Trung được thể hiện trong bảng sau.

Bảng 6.4-2 Vị trí các khu công nghiệp ở miền Trung

Tỉnh/thành phố	Số khu công nghiệp	Số doanh nghiệp Nhật	Tiếp cận		
			Thành phố	Sân bay	Cảng
Nghệ An	1	1	TP Vinh	Sân bay Nội Bài	Cảng Vinh
Thừa Thiên Huế	1	0	TP Huế	Sân bay Huế	Cảng Chân Mây
TP Đà Nẵng	7	26	TP Đà Nẵng	Sân bay Đà Nẵng	Cảng Đà Nẵng
Quảng Nam	7	0	TP Tam Kỳ	Sân bay Chu Lai	Cảng Dung Quất
Quảng Ngãi	4	0	TP Quảng Ngãi	Sân bay Chu Lai	Cảng Dung Quất
Bình Định	7	0	TP Quy Nhơn	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng Quy Nhơn
Gia Lai	1	0	TP Pleiku	Sân bay Đà Nẵng	Cảng Đà Nẵng
Phú Yên	2	0	TP Tuy Hòa	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng Cam Ranh
Đắk Lắk	1	0	Buôn Ma Thuột	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng Cam Ranh
Khánh Hòa	5	0	TP Nha Trang	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng Cam Ranh
Đắk Nông	1	0	Gia Nghĩa	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng Sài Gòn
TỔNG	37	27	-	-	-

Nguồn: Nhóm nghiên cứu JICA

Theo dự kiến mở rộng khối lượng hàng hóa và giao thông do tăng đầu tư đến năm 2020, hiện nay đang thực hiện tăng cường chức năng của các cửa gõ quốc tế như sân bay Đà Nẵng, cảng Đà Nẵng, cảng Dung Quất và cảng Cam Ranh cho các khu côn nghiệp kể trên. Ngoài ra không thể không tính đến việc xây dựng đường vào, đường mới và đường tránh để tăng cường và cải thiện chức năng của các cảng.

Hiện nay, việc phát triển các KCN tại Việt Nam đang được thực hiện bởi các ý tưởng giống nhau như phát triển bất động sản và phát triển khu công nghiệp của các tỉnh. Do đó, các đặc tính và sức hút của từng khu công nghiệp chưa được trình bày rõ ràng trong các tài liệu quảng cáo, khiến các nhà đầu tư gặp khó khăn trong việc ra quyết định. Do đó, cần đưa ra chiến lược quảng cáo không chỉ về cơ sở hạ tầng mà còn về lợi thế và lợi ích của việc hợp tác với các khu công nghiệp lân cận theo nhu cầu và yêu cầu của các nhà đầu tư.

6.4.3 Tổng quan về loại hình và quy mô các khu công nghiệp ở miền Trung

Có 37 khu công nghiệp ở miền Trung trong đó có 25 công ty Nhật đang hoạt động ở Đà Nẵng. Diện tích của các khu công nghiệp, số lượng và loại hình công nghiệp của các doanh nghiệp Nhật được trình bày trong bảng 6.4-3 dưới đây

Loại hình công nghiệp được phân loại theo chính sách phát triển công nghiệp của Bộ KH&ĐT như ngành công nghiệp chiến lược số 1, số 2 và các ngành công nghiệp chiến lược khác. Các doanh nghiệp chính của Nhật bao gồm

Điện và điện tử	6
Chế tạo máy	3
Liên quan tới ô tô	2
Sắt thép	2
Giao thông	1

Trong các ngành công nghiệp trên, ngành công nghiệp điện và điện tử và công nghiệp chế tạo máy là các loại hình công nghiệp được chú trọng bởi chính sách công nghiệp hóa của Bộ KH&ĐT. UBND TP Đà Nẵng cũng tập trung vào việc thu hút các ngành công nghiệp điện tử phù hợp cho việc xuất khẩu bằng hàng không và các ngành công nghiệp hỗ trợ của ngành công nghiệp ô tô với các sản phẩm phù hợp với việc vận chuyển bằng đường biển từ cảng Đà Nẵng. Tuy nhiên, việc tập trung công nghệ và tuyển dụng nguồn nhân lực lành nghề là các nhiệm vụ trong quá trình phát triển công nghiệp.

UBND có kế hoạch phát triển “khu công nghiệp CNTT” và “khu công nghiệp công nghệ cao” đặc biệt là ở các vùng ngoại ô cho ngành công nghiệp điện và điện tử và chuẩn bị “kế hoạch phát triển thành phố thông minh” để thành lập hệ thống công nghệ thông tin để quản lý chính quyền thành phố được hỗ trợ bởi IBM. Nhằm tăng cường việc thúc đẩy đầu tư, cần nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông nội bộ và quốc tế từ quan điểm trong vùng.

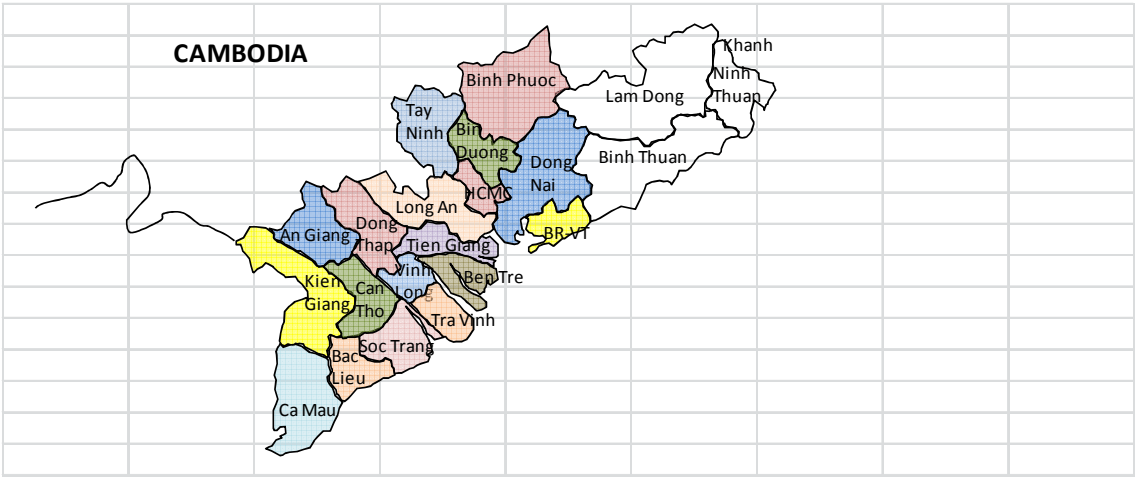
Chương 7. Cực tăng trưởng ở miền Nam Việt Nam

7.1 Thực trạng và xu thế kinh tế và công nghiệp ở miền Nam

(1) Các khu vực mục tiêu của miền Nam trong nghiên cứu này

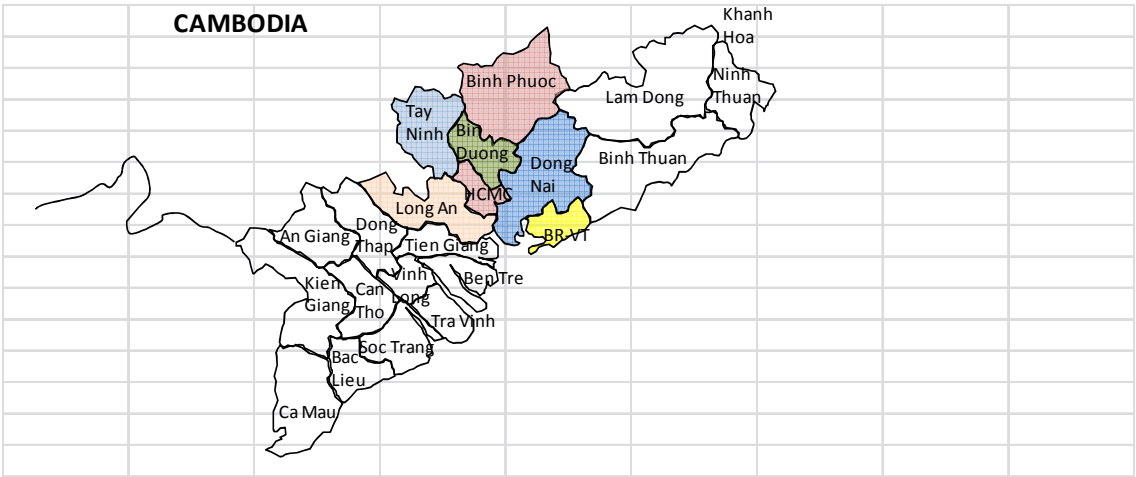
1) Phạm vi của miền Nam

Miền Nam bao gồm khu vực Đông Nam gồm các tỉnh Bình Phước, Tây Ninh, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa-Vũng Tàu và Hồ Chính Minh cùng khu vực đồng bằng sông Cửu Long gồm Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Vĩnh Long, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang, Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu và Cà Mau, tổng cộng 19 tỉnh và thành phố. (Hình 7.1-1)



Nguồn: Được thực hiện bởi Nhóm nghiên cứu của JICA dựa trên bản đồ và thông tin được công bố chính thức ở Việt Nam

Hình 7.1-1 Bản đồ 19 tỉnh và thành phố ở miền Nam Việt Nam



Nguồn: Được thực hiện bởi Nhóm nghiên cứu của JICA dựa trên bản đồ và thông tin được công bố chính thức ở Việt Nam

HÌnh 7.1-2 Bản đồ 7 tỉnh và thành phố được chọn làm Các khu vực mục tiêu của miền Nam Việt Nam trong Nghiên cứu này

2) Các khu vực mục tiêu của miền Nam trong nghiên cứu này

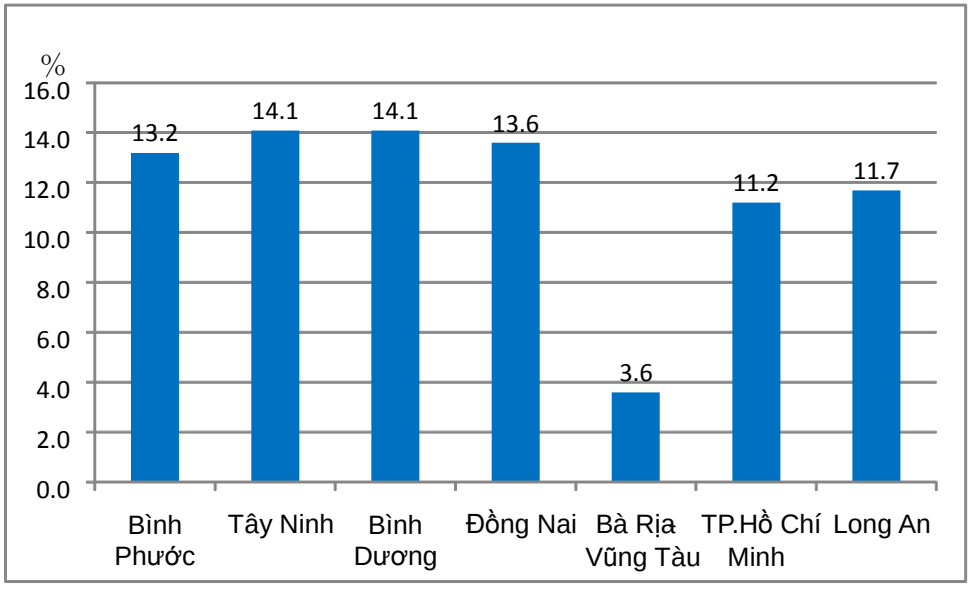
Trong nghiên cứu này, 6 tỉnh và thành phố của khu vực Đông Nam kể trên cùng tỉnh Long An của khu vực đồng bằng sông Cửu Long được chọn làm các khu vực mục tiêu của miền Nam. (Hình 7.1-2)

(2) Hiện trạng và xu thế kinh tế của các khu vực mục tiêu

Các chỉ số liên quan tới 7 tỉnh và thành phố thuộc được đề xuất làm các khu vực mục tiêu của miền Nam được thể hiện như sau.

1) Tốc độ tăng trưởng GDP của các tỉnh và thành phố mục tiêu

Phần thảo luận dưới đây liên quan tới tốc độ tăng trưởng của các tỉnh và thành phố ở miền Nam được thực hiện giúp hiểu tình trạng tương đối của từng tỉnh bằng cách so sánh xu hướng của tốc độ tăng trưởng hàng năm trong vài năm trở lại đây. Tình trạng tương đối của 7 tỉnh và thành phố mục tiêu về tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm được thể hiện trong Hình 7.1-3. Tính về tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm từ cao xuống thấp, thứ tự các tỉnh và thành phố sẽ như sau: Tây Ninh và Bình Dương, Đồng Nai, Bình Phước, Long An, TP Hồ Chí Minh và Bà Rịa-Vũng Tàu. Điều đáng chú ý là tốc độ tăng trưởng của Bà Rịa-Vũng Tàu thấp hơn nhiều so với các tỉnh và thành phố khác. Nguyên nhân của tình trạng này là do sự phụ thuộc quá nhiều của cấu trúc công nghiệp vào các nguồn khoáng sản và công nghiệp nguyên vật liệu cơ bản mà sẽ được đề cập ở phần sau trong chương này.



Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Lưu ý: Các con số của tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu là con số trung bình hàng năm trong giai đoạn 2007-2010.

Hình 7.1-3 Tốc độ tăng trưởng GDP trung bình hàng năm của các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam (2005-2010)

2) Tổng GDP và GDP bình quân đầu người của các tỉnh và thành phố mục tiêu

Theo tổng GDP theo giá trị hiện hành của 7 tỉnh và thành phố trên trong năm 2010, thứ tự các tỉnh theo thứ tự từ

cao xuống thấp như sau: Hồ Chí Minh City (422,3 nghìn tỷ VND), Bà Rịa - Vũng Tàu (151 nghìn tỷ VND), Đồng Nai (76 nghìn tỷ VND), Bình Dương (48,8 nghìn tỷ VND), Long An (34,4 nghìn tỷ VND), Tây Ninh (29,5 nghìn tỷ VND) và Bình Phước (19,6 nghìn tỷ VND). Là thành phố thương mại lớn nhất không chỉ ở miền Nam mà còn trong cả nước, thành phố Hồ Chí Minh chiếm vị trí hàng đầu trong nhiều lĩnh vực của ngành công nghiệp, khiến thành phố đứng vị trí thứ nhất trong cả nước về tổng GDP. Đứng ở vị trí thứ hai là Bà Rịa-Vũng Tàu với thu nhập chủ yếu dựa vào khai thác dầu & luyện sắt thép trong khi Đồng Nai chiếm vị trí quan trọng trong nhiều lĩnh vực sản xuất nhưng GDP chỉ bằng một nửa GDP của Bà Rịa-Vũng Tàu. Bình Dương tương tự Đồng Nai trong nhiều khía cạnh chiếm vị trí thứ tư ở khu vực miền Nam về GDP và cũng chiếm vị trí khá cao trong nhiều lĩnh vực sản xuất.

Theo GDP bình quân đầu người, vị trí xếp hạng thay đổi như sau: Bà Rịa-Vũng Tàu (149,18 triệu VND), thành phố Hồ Chí Minh (57,09 triệu VND), Bình Dương (30,1 triệu VND), Đồng Nai (29,52 triệu VND), Tây Ninh (27,55 triệu VND), Long An (23,84 triệu VND), và Bình Phước (22,09 triệu VND). Bà Rịa-Vũng Tàu vươn lên vị trí đầu bảng, trong khi Hồ Chí Minh và Đồng Nai lần lượt rớt xuống vị trí số 2 và số 4. (Bảng 7.1-1)

Bảng 7.1-1 Tổng GDP và GDP bình quân đầu người
của các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam (2010)

Các khu vực mục tiêu ở miền Nam	GDP	GDP bình quân đầu người	
	(tỷ VND)	(1.000VND)	(USD)
Bình Phước	19.623	22.093	1.132
Tây Ninh	29.549	27.546	1.412
Bình Dương	48.761	30.101	1.543
Đồng Nai	76.025	29.523	1.513
Bà Rịa - Vũng Tàu	150.967	149.177	7.645
TP. Hồ Chí Minh	422.270	57.091	2.926
Long An	34.397	23.840	1.222

Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

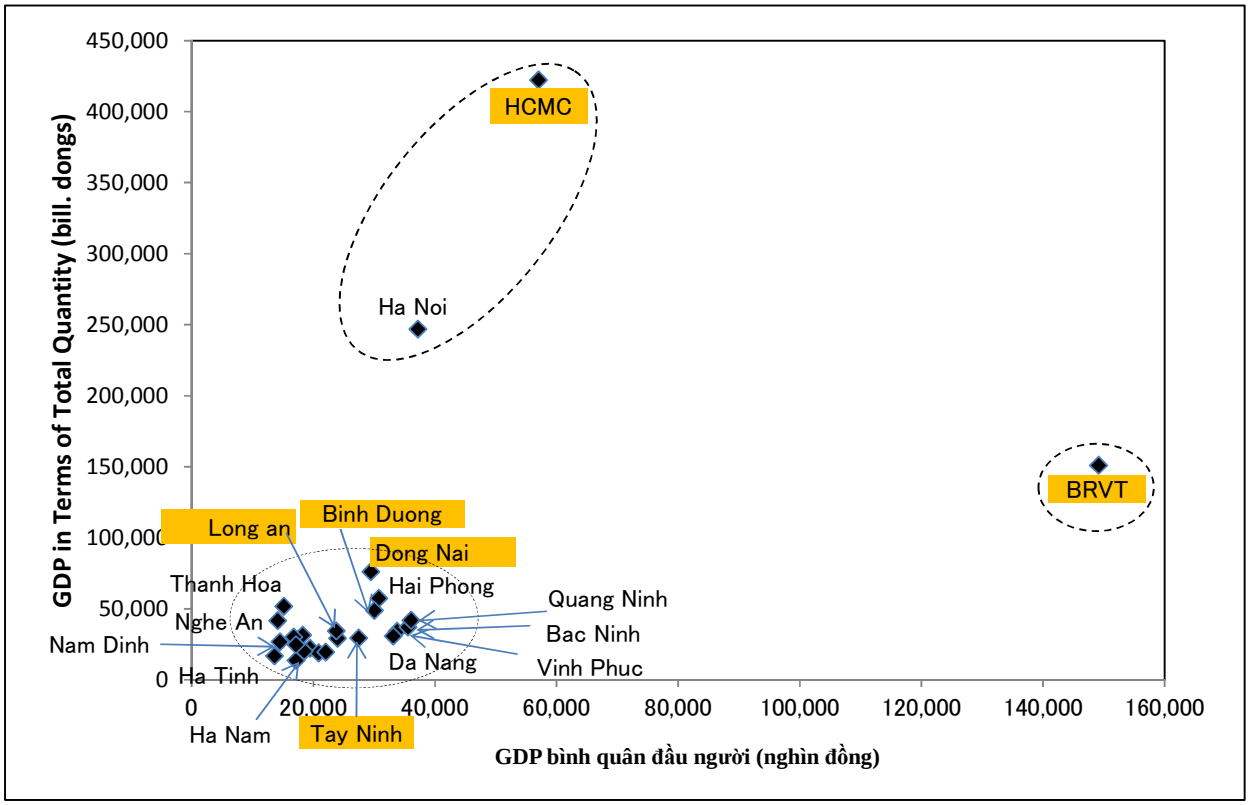
3) Vị trí các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam trong tất cả các khu vực mục tiêu

Đoạn văn dưới đây cho thấy vị trí tương đối của từng tỉnh, thành phố trong khu vực miền Nam so với tất cả các khu vực mục tiêu bao gồm cả các khu vực miền Bắc và khu vực miền Trung thông qua so sánh.

Liên quan tới tổng GDP, thành phố Hồ Chí Minh chiếm vị trí thứ nhất ở khu vực miền Nam vẫn duy trì được vị trí hàng đầu khi so sánh với tất cả các khu vực mục tiêu và có khoảng cách lớn so với Hà Nội ở vị trí thứ hai. Bà Rịa-Vũng Tàu và Đồng Nai, hai tỉnh chính ở khu vực phía Nam cũng lần lượt giữ vị trí số 3 và số 4. Bên cạnh đó, Bình Dương giữ vị trí số 7, sau Hải Phòng và Thanh Hóa. Nhìn chung, các tỉnh, thành phố thuộc khu vực

miền Nam vượt trội hơn các tỉnh thuộc khu vực miền Bắc và miền Trung về tổng GDP, như được chứng minh trong các dữ liệu thống kê.

Tuy nhiên, khi quan sát chỉ số GDP bình quân đầu người, lợi thế của miền Nam so với các khu vực khác có vẻ giảm.Trong khi Bà Rịa-Vũng Tàu và TP Hồ Chí Minh vẫn giữ vững 2 vị trí đầu, Bình Dương và Đồng Nai tụt xuống vị trí thứ 9 và thứ 10 trong khi 3 tỉnh khác lần lượt giữ vị trí thứ 11, 12 và 14 (Bảng 7.1-4)



Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Hình 7.1-4 Vị trí các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam về GDP và GDP bình quân đầu người trong tất cả các khu vực mục tiêu

(3) Hiện trạng và Xu hướng về Công nghiệp ở Các vùng mục tiêu

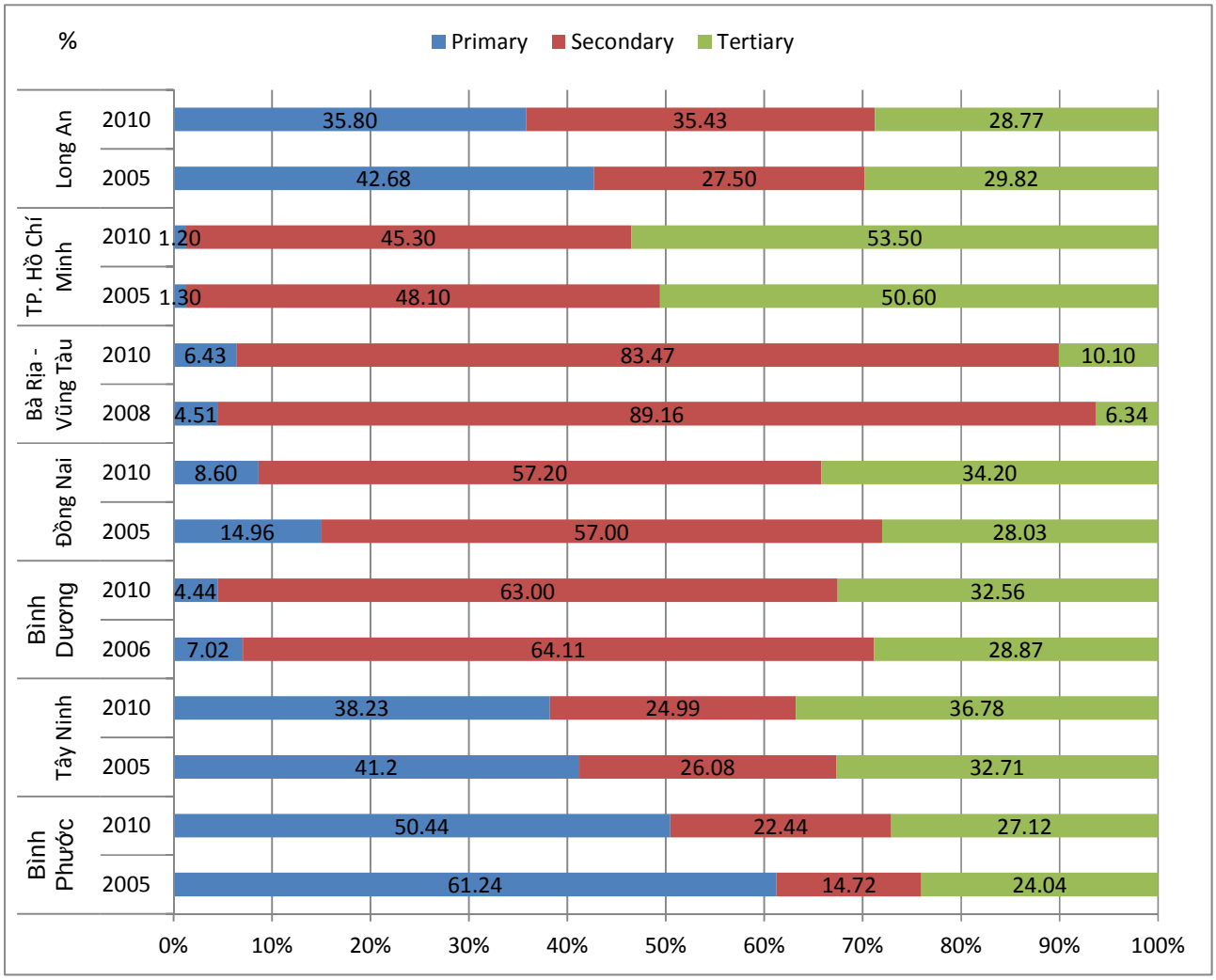
1) Thay đổi cơ cấu công nghiệp

Liên quan tới cơ cấu GDP bao gồm khu vực kinh tế thứ nhất, khu vực kinh tế thứ hai và khu vực kinh tế thứ 3 của từng tỉnh và thành phố ở miền Nam cũng như những thay đổi trong giai đoạn 2005-2010, có thể thấy một đặc trưng cơ bản giống ở miền Bắc và miền Trung là hầu hết tất cả các tỉnh và thành phố đều giảm tỷ trọng khu vực kinh tế thứ nhất tập trung vào nông nghiệp và tăng tỷ trọng khu vực kinh tế thứ hai hoặc thứ ba tăng, ngoại trừ tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu. Trong số các tỉnh, Bình Phước và Đồng Nai tăng tỷ trọng trong khu vực kinh tế thứ hai và thứ ba, Long An tăng tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 2 và giảm tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 3 trong khi Tây Ninh, Bình Dương, Bà Rịa-Vũng Tàu và TP Hồ Chí Minh thì ngược lại. Bên cạnh đó, Bà Rịa-Vũng Tàu có tỷ trọng khu vực kinh tế thứ nhất giảm từ 4,5% trong năm 2008 xuống 6,4% trong năm 2010.

Đặc biệt, thay đổi mạnh mẽ về cơ cấu công nghiệp trong 5 năm (2005-2010) đã diễn ra ở Bình Phước trong đó tỷ trọng khu vực kinh tế thứ nhất giảm 10,8%, từ 61,2% trong năm 2005 xuống 50,4% trong năm 2010 trong khi tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 2 tăng 7,7%, từ 14,7% lên 22,4%, và tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 3 cũng tăng 3,1%, từ 24% lên 27,1%.

Xét về thành phần của cơ cấu công nghiệp tính đến năm 2010, tỉnh có tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 2 cao nhất là Bà Rịa-Vũng Tàu (83,5%). Thứ hạng từ cao xuống thấp của các tỉnh và thành phố khác là Bình Dương (63%), Đồng Nai (57,2%), TP Hồ Chí Minh (45,3%), Long An (35,4%), Tây Ninh (25%) và Bình Phước (22,4%).

Về tỷ trọng khu vực kinh tế thứ 3 đến năm 2010, xếp hạng từ trên xuống dưới như sau: Thành phố Hồ Chí Minh (53,5%), Tây Ninh (36,8%), Đồng Nai (34,2%), Bình Dương (32,6%), Long An (28,8%), Bình Phước (27,1%), và Bà Rịa-Vũng Tàu (10,1%). Lý do khiến tỷ trọng của Bà Rịa-Vũng Tàu thấp là do khu vực kinh tế thứ 2, đặc biệt là nguồn tài nguyên và ngành vật liệu cơ bản chiếm tỷ trọng rất lớn. (Hình 7.1-5)

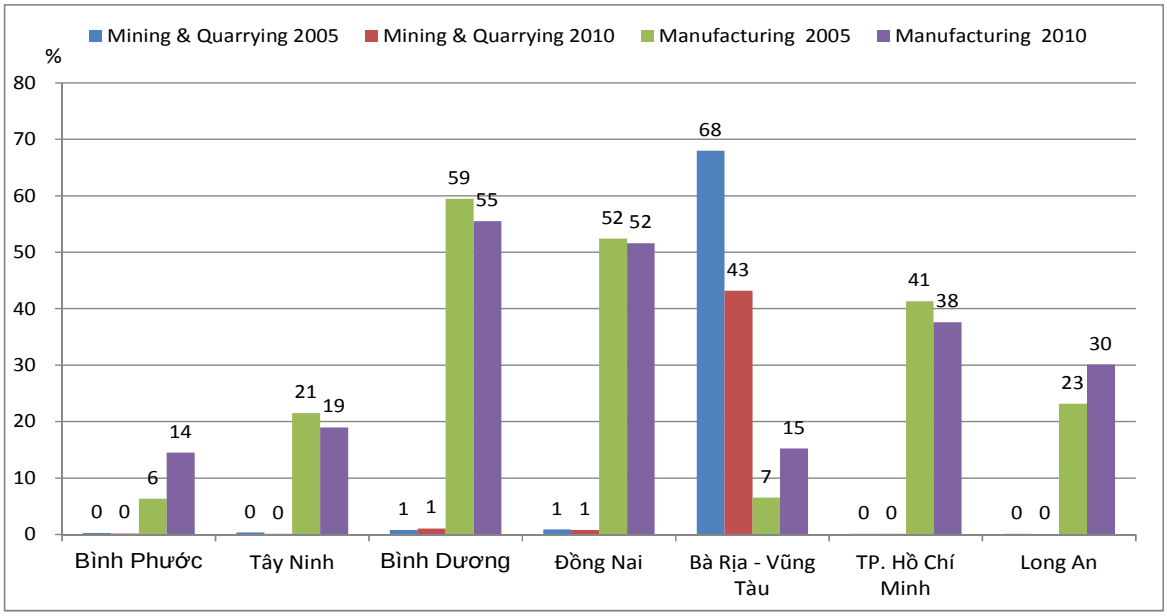


Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Hình 7.1-5 Thay đổi tỷ trọng khu vực kinh tế thứ nhất, thứ hai và thứ ba trong GDP của các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam

2) Thay đổi tỉ trọng ngành khai mỏ & khai thác đá và sản xuất của khu vực kinh tế thứ hai

Như được minh họa trong hình 7.1-6, khai mỏ và khai thác đá chỉ có ở 3 tỉnh là Bà Rịa-Vũng Tàu, Bình Dương và Đồng Nai. Tỷ trọng của ngành này ở Bình Dương và Đồng Nai không lớn hơn 1%, trong khi tỷ trọng đó của Bà Rịa-Vũng Tàu vẫn đứng ở mức cao mặc dù đã giảm mạnh từ 68% năm 2008 xuống 43% trong năm 2010. Về xu hướng giảm trong tỷ trọng ngành khai mỏ & khai thác đá ở Bà Rịa - Vũng Tàu, một mặt là do các chính sách địa phương của nhằm điều chỉnh cơ cấu công nghiệp trước đây phụ thuộc quá nhiều vào ngành này, mặt khác đó cũng được hiểu là bằng chứng cho thấy việc hạn chế mô hình phát triển công nghiệp phụ thuộc quá nhiều vào tài nguyên. Về tỷ trọng trong ngành sản xuất so với GDP của tỉnh, Bình Dương dẫn đầu các tỉnh khác với 55% trong khi Đồng Nai đứng vị trí thứ 2 với 52%. Hai tỉnh này được coi là cơ sở quan trọng trong ngành sản xuất không những ở miền Nam mà còn trên toàn quốc. Tỷ trọng trong ngành sản xuất so với GDP của tỉnh như sau: Thành Phố Hồ Chí Minh (38%), Long An (30%), Tây Ninh (19%), Bà Rịa – Vũng Tàu (15%) và Bình Phước (14%). Tỷ trọng nhỏ hơn trong ngành sản xuất ở Bà Rịa – Vũng Tàu có liên quan mật thiết tới tỷ trọng rất cao trong ngành khai mỏ & khai thác đá. Ngoài ra cũng cần lưu ý rằng mặc dù giá trị gia tăng trong ngành sản xuất của TP Hồ Chí Minh cao hơn Bình Dương và Đồng Nai nhưng do tỷ trọng khu kinh tế thứ ba của TP Hồ Chí Minh của cao hơn 2 tỉnh còn lại nên tỷ trọng ngành sản xuất so với GDP của thành phố trông có vẻ nhỏ hơn. Ngoài ra, khi so sánh tỷ trọng ngành sản xuất so với GDP của tỉnh trong năm 2005 và 2010 ta thấy tỷ trọng của Bình Phước tăng từ 6% trong 2005 lên 14% trong năm 2010, Bà Rịa-Vũng Tàu tăng từ 7% lên 15%, và Long An tăng từ 23% lên 30%, trong khi tỷ trọng của Tây Ninh giảm từ 21% xuống còn 19% so với cùng kỳ, Bình Dương giảm từ 59% xuống 55% và thành phố Hồ Chí Minh giảm từ 41% xuống 38% trong khi Đồng Nai vẫn duy trì ở mức 52%.



Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Lưu ý: Các con số của Bà Rịa-Vũng Tàu là của năm 2008 và 2010, của Bình Dương là của năm 2006 và 2010.

Hình 7.1-6 Thay đổi tỷ trọng ngành khai mỏ & khai thác đá trong GDP ở các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam

3) Hiện trạng các phân ngành chính trong ngành sản xuất trong các khu vực mục tiêu ở miền Nam

Xếp hạng các phân ngành thuộc ngành sản xuất của từng tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam (trong tổng số 25 tỉnh và thành phố mục tiêu) được minh họa dưới đây bằng cách chia các phân ngành thành 3 nhóm, nhóm công nghiệp nhẹ, nhóm công nghiệp khoáng sản và công nghiệp nặng và nhóm điện tử và máy móc.

Bảng 7.1-2 Xếp hạng các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam so với tất cả các khu vực mục tiêu trong ngành công nghiệp nhẹ tính đến năm 2010

Tỉnh và thành phố mục tiêu	Thực phẩm & đồ uống	Dệt may	Quần áo	Thuộc da & các SP liên quan	Gỗ & các SP từ gỗ	Giấy & các SP từ giấy	In ấn & truyền thông	Cao su & nhựa	Nội thất
Bình Phước	11	17	25	24	20	20	23	19	21
Tây Ninh	13	15	8	11	23	16	16	11	19
Bình Dương	4	7	19	3	4	5	10	6	2
Đồng Nai	2	1	3	2	2	2	8	2	24
Bà Rịa - Vũng Tàu	8	20	22	8	25	7	20	10	22
TP. Hồ Chí Minh	1	2	1	1	3	1	1	1	1
Long An	5	8	17	5	18	8	14	8	9

Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Trong nhóm ngành công nghiệp nhẹ, các tỉnh và thành phố của miền Nam có thể tự hào về khả năng cạnh tranh của mình trong hầu hết các phân ngành. Trong tất cả 9 phân ngành, phân ngành mà TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Bình Dương chiếm 3 vị trí hàng đầu là thuộc da & các sản phẩm có liên quan; 5 phân ngành mà miền Nam giữ 2 vị trí đầu là thực phẩm & đồ uống, dệt may, giấy & các sản phẩm từ giấy, các sản phẩm cao su & nhựa và nội thất. Về các phân ngành khác, TP Hồ Chí Minh và Đồng Nai lần lượt giữ vị trí thứ nhất và thứ 3 trong phân ngành quần áo; Đồng Nai và TP Hồ Chí Minh giữ vị trí thứ 2 và thứ 3 trong phân ngành gỗ & các sản phẩm từ gỗ trong khi TP Hồ Chí Minh lại một lần nữa chiếm vị trí thứ nhất trong phân ngành in ấn & truyền thông. Bên cạnh đó, TP Hồ Chí Minh giữ vị trí thứ nhất trong 7 phân ngành cũng như vị trí thứ 2 và thứ 3 trong phân ngành dệt may và gỗ & các sản phẩm từ gỗ.

Bảng 7.1-3 Xếp hạng các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam so với tất cả các khu vực mục tiêu trong ngành công nghiệp khai khoáng và công nghiệp nặng tính đến năm 2010

Tỉnh và thành phố mục tiêu	Các SP than cốc & dầu mỏ	Hóa chất & các SP từ hóa chất	Thuốc, hóa dược và dược liệu	Các SP từ khoáng chất phi kim	Kim loại cơ bản	Sản phẩm bằng kim loại
Bình Phước		24		20	24	24
Tây Ninh		10	11	19	18	14
Bình Dương		6		14	3	4
Đồng Nai		2		7	8	3
Bà Rịa - Vũng Tàu	6	3		8	1	10
TP. Hồ Chí Minh	2	1		1	7	1
Long An	4	7		23	12	12

Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Đối với nhóm ngành công nghiệp khoáng chất & công nghiệp nặng, miền Nam có lợi thế mạnh nhất ở 3 phân ngành bao gồm hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất, kim loại cơ bản và các sản phẩm từ kim loại. Trong phân

ngành hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất, TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Bà Rịa-Vũng Tàu chiếm 3 vị trí hàng đầu; trong ngành kim loại cơ bản, Bà Rịa-Vũng Tàu và Bình Dương lần lượt chiếm vị trí thứ nhất và thứ 3 trong khi trong ngành các sản phẩm từ kim loại, TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Bình Dương lần lượt chiếm vị trí thứ nhất, thứ 3 và thứ 4. Bên cạnh đó, TP Hồ Chí Minh và Long An lần lượt xếp vị trí thứ 2 và thứ 4 trong ngành sản phẩm than cốc & dầu mỏ và TP Hồ Chí Minh cũng giữ vị trí hàng đầu trong phân ngành các sản phẩm từ khoáng chất phi kim khác. Phân ngành thuốc, hóa dược & dược phẩm là phân ngành duy nhất mà gần như tất cả các tỉnh và thành phố ở miền Nam không có, ngoại trừ Tây Ninh.

Bảng 7.1-4 Xếp hạng các tỉnh và thành phố mục tiêu ở miền Nam so với tất cả các khu vực mục tiêu trong ngành điện tử và máy móc tính đến năm 2010

Tỉnh và thành phố mục tiêu	Điện tử, các SP điện tử & quang học	Máy móc & thiết bị	Xe cơ giới	Thiết bị giao thông khác	Sản xuất khác
Bình Phước	12	16	11		20
Tây Ninh	17	15	20	24	4
Bình Dương	10	9	16	20	19
Đồng Nai	8	2	19	23	16
Bà Rịa - Vũng Tàu				8	14
TP. Hồ Chí Minh	1	1	3	3	6
Long An	7	13	15	11	

Nguồn: Niên giám thống kê phiên bản 2011 do từng tỉnh và thành phố xuất bản

Về nhóm ngành điện tử và máy móc, miền Nam chỉ có lợi thế hơn ở hai phân ngành là điện tử, các sản phẩm điện tử & quang học và máy móc & thiết bị. Trong phân ngành điện tử, các sản phẩm điện tử & quang học, TP Hồ Chí Minh chiếm vị trí thứ nhất trong khi ở phân ngành máy móc & thiết bị, TP Hồ Chí Minh và Đồng Nai chiếm 2 vị trí đầu. Ngoài ra, TP Hồ Chí Minh cũng xếp vị trí thứ 3 ở cả hai phân ngành xe cơ giới và thiết bị giao thông khác.

(4) Hiện trạng kinh tế và công nghiệp ở tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu

1) Hiện trạng vĩ mô và xu hướng công nghiệp

- GDP bình quân đầu người của tỉnh trong năm 2010 là 7.645 USD, cao hơn nhiều so với 1.911 USD của Hà Nội, 2.926 USD của thành phố Hồ Chí Minh, và 1,580 USD của Hải Phòng.
- Lực lượng lao động trên tổng dân số của tỉnh là 64% trong đó tỷ lệ công nhân lành nghề trên tổng số người trong độ tuổi lao động lên tới 55%.
- Đầu tư nước ngoài đã tăng đáng kể. Đầu tư nước ngoài của tỉnh đã tăng từ 24 tỷ USD trong năm 2006 lên 28 tỷ USD trong năm 2011với 293 khoản đầu tư.
- Điều cốt lõi là bắt đầu sản xuất theo các dự án quy mô lớn như một số dự án xử lý khí (Dinh Cố), sắt thép (Posco), cảng (SP-SSA), sắt thép (Vina Kyoei).

Bảng 7.1-5 Danh mục thống kê của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Danh mục thống kê	Số liệu thống kê	Năm
1. Dân số		
Số lượng	1.012.000 người	2010
Mật độ	509 người/km^2	2010
Số người lao động (trên 15 tuổi)	531.100 người	2010
Tỷ lệ dân số trong độ tuổi lao động	50,1%	2010
2. Lực lượng lao động		
Số lượng	116.121 người	2009
Số lượng và tỷ lệ lao động nữ	40.976 người (35,3%)	2009
3. Doanh nghiệp		
Số lượng doanh nghiệp	2.793 công ty	2009
Số lượng và tỷ lệ (trên 300 công nhân)	73 công ty（2,5%）	2009
Số lượng và tỷ lệ (50～299 công nhân)	266 công ty（9,5%）	2009
Số lượng và tỷ lệ (dưới 50 công nhân)	2454 công ty (87,8%)	2009
Số lượng và tỷ lệ (vốn trên 50 tỷ đồng)	228 công ty（8,1%）	2009
Số lượng và tỷ lệ (vốn 10～500 tỷ đồng)	2.185 công ty（78,3%）	2009
Số lượng và tỷ lệ (vốn dưới 10 tỷ đồng)	380 công ty（13,6%）	2009
4. Vốn đầu tư nước ngoài (FDI)		
Tổng giá trị FDI tích lũy tính bằng USD	26,29 triệu USD	Tới 2010
Số FDI tích lũy	255	Tới 2010
Quy mô dự án trung bình tính bằng USD	0,13 tỷ USD	Tới 2010
5. Năng suất và quản lý doanh nghiệp		
Tổng giá trị sản phẩm	227.013 triệu VND	2009
Tổng giá trị (FDI)	31.165 triệu VND	2009
Tỷ lệ FDI	15,9%	2009
Tỷ lệ doanh nghiệp có lãi	71,79%	2009
6. Lương, bảo hiểm xã hội		
Tổng lương (lương tháng và bảo hiểm)	5716.000 VND	2009
Tỷ lệ doanh nghiệp đóng bảo hiểm xã hội	60,87%	2009
7. Vận tải		
Người-kilo đối với vận chuyển hành khách	1,99 tỷ người-kilo	2009
Người-kilo đối với vận chuyển hành khách (đường bộ)	1,98 tỷ người-kilo	2009
Tấn-kilo đối với vận chuyển hàng hóa	0,22 tỷ tấn-kilo	2009
Tấn-kilo đối với vận chuyển hàng hóa (Đường bộ)	0,16 tỷ tấn-kilo	2009
Tấn-kilo đối với vận chuyển hàng hóa (vận chuyển đường sông, biển)	66,8000 tấn-kilo	2009
8. Thông tin liên lạc từ xa		
Số người dùng điện thoại (cố định, di động)	207.000	2010
Tỷ lệ kết nối	20,5%	2010
9. Giáo dục		
Số nhân viên có trình độ đại học và tỷ lệ trên dân số	241 người（1：4.199）	2010
Số sinh viên đại học và tỷ lệ trên dân số	7.571 người（1：134）	2010
Số nhân viên có trình độ trung cấp nghề và tỷ lệ trên dân số	142 người（1：7.127）	2010
Số sinh viên trung cấp nghề và tỷ lệ trên dân số	1.784 người（1：567）	2010
10. Tỷ lệ nghèo	6,8%	2010

Nguồn: Niên giám Việt Nam 2010

2) Hiện trạng các ngành công nghiệp

a. Khai mỏ

1,5 tỷ tấn dầu thô trong các vùng biển của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu là nơi dự trữ 1 nghìn tỷ mét khối khí. Sản lượng khai thác hàng năm là 1300 đến 14 triệu tấn dầu thô, 60-70 mét khối khí. Theo đó, tỉnh đã trở thành một trong những khu vực hàng đầu trên cả nước về tài nguyên khoáng sản. KCN dầu khí Long Sơn đã được xây dựng như một KCN phục vụ việc lọc dầu. Với nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú, ngành công nghiệp sắt thép và các ngành công nghiệp liên quan tới khí đốt đã trở thành ngành công nghiệp chính của tỉnh. Mặt khác, sự phát triển của ngành gia công lắp ráp, máy móc chính xác, các lĩnh vực liên quan tới điện và điện tử vẫn còn nhỏ so với các tỉnh lân cận là Đồng Nai và Bình Dương

b. Năng lượng

Nguồn khoáng sản phong phú như dầu và khí đốt kể trên khiến sản lượng cung cấp điện của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu chiếm 40% tổng sản lượng cung cấp trên cả nước. Tỉnh có hạ tầng sản xuất điện quy mô lớn bao gồm cả khu liên hợp điện Phú Mỹ.

c. Nông, lâm, ngư nghiệp

Nhiều loài cá được đánh bắt trong môi trường biển có thềm lục địa rộng 10 triệu km^2 và bãi biển dài 350km trong cảng cá của TP Vũng Tàu. Có 660 loại cá, 35 loại tôm, mực… 23 loài với số lượng đánh bắt hàng năm lên tới 250.000 tấn. Đây là sản lượng khai thác lớn thứ 3 ở Việt Nam. Tỉnh có khoảng 220 công ty chế biến hải sản, xuất khẩu hải sản chế biến sẵn với doanh thu trung bình hàng năm đạt 200 triệu USD.

Diện tích đất nông nghiệp trong tỉnh là 105.247 ha, chiếm 53% diện tích đất tự nhiên trong toàn tỉnh. Sản phẩm nông nghiệp chính là thịt lợn, mủ cao su, gạo, hạt điều, hạt tiêu, trái cây (sầu riêng, thanh long, vv).

d. Du lịch

Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu được ban tặng các nguồn tài nguyên về du lịch với tiềm năng du lịch lớn. Tỉnh là một trong bảy trung tâm ưu tiên phát triển du lịch ở Việt Nam với các điểm du lịch chính như Vũng Tàu, Long Hải, Furama Resort Hồ Cốc, Côn Đảo… Đặc biệt, Côn Đảo cách thành phố Vũng Tàu 180km về phía tây nam là một điểm phát triển du lịch đầy tiềm năng với những cánh rừng nguyên sinh, bãi biển đẹp và lịch sử phong phú.

3) Tỷ trọng và tốc độ tăng trưởng của các phân ngành trong ngành sản xuất của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Bảng 7.1-6 Tổng sản lượng các phân ngành thuộc ngành sản xuất của Bà Rịa Vũng Tàu

(Đơn vị: triệu VND)

Các phân ngành sản xuất	2005	2010	Tỷ trọng (2010) (%)	Tăng trưởng hàng năm (2005-2010) (%)
Tổng sản lượng sản xuất	14.639	27.143	100,0	13,1
Thực phẩm & đồ uống	4.369	3.629	13,4	-3,6
Thuốc lá	0	0-	0,0	-
Dệt may	158	125	0,5	-4,6
Quần áo	55	71	0,3	5,2
Thuộc da & các sản phẩm liên quan	463	1.012	3,7	16,9
Gỗ & sản phẩm từ gỗ	82	95	0,3	3,0
Giấy & các sản phẩm từ giấy	157	794	2,9	38,3
In ấn & truyền thông	34	13	0,0	-17,5
Các sản phẩm than cốc & dầu mỏ	21	41	0,2	14,3
Hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất	3.175	5.940	21,9	13,3
Thuốc, hóa dược & dược phẩm	0	0	0,0	-
Các sản phẩm cao su & nhựa	82	1.007	3,7	65,1
Các sản phẩm từ khoáng chất phi kim loại	1.499	3.211	11,8	16,5
Kim loại cơ bản	3.627	9.613	35,4	21,5
Các sản phẩm bằng kim loại	760	923	3,4	4,0
Điện tử, các sản phẩm điện tử & quang học	0	0	0,0	-
Máy móc & thiết bị khác	0	0	0,0	-
Xe cơ giới	0	0	0,0	-
Thiết bị vận chuyển khác	128	635	2,3	37,8
Nội thất	18	23	0,1	5,0
Sản xuất khác	12	12	0,0	0,0

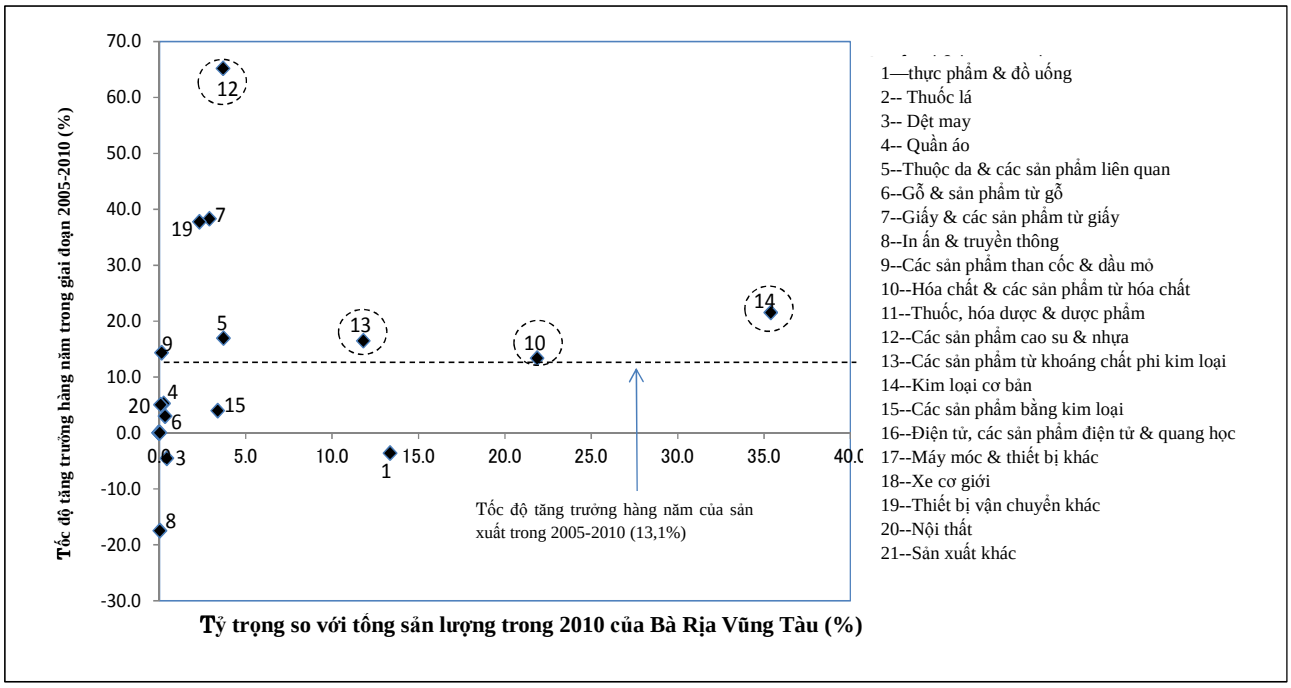
Nguồn: Niên giám phiên bản 2011 của tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu

Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm của tổng sản lượng sản xuất của Bà Rịa-Vũng Tàu trong giai đoạn 2007-2010 đạt mức 13,1%. Khi quan sát tốc độ tăng trưởng hàng năm của từng tiểu ngành ta thấy các ngành có tốc độ tăng trưởng hàng năm vượt mức trung bình trong sản xuất thuộc da & các sản phẩm có liên quan (16,9%), giấy & các sản phẩm từ giấy (38,3%), sản phẩm than cốc & dầu mỏ (14,3%), hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất (13,3%), sản phẩm cao su & nhựa (65,1%), sản phẩm từ khoáng chất phi kim khác (16,5%), kim loại cơ bản (21,5%), và thiết bị giao thông khác (37,8%), tổng cộng 8 phân ngành. Trong đó các phân ngành có tốc độ tăng trưởng đặc biệt cao là sản phẩm cao su & nhựa, giấy & các sản phẩm từ giấy và thiết bị giao thông khác mà bao gồm cả lĩnh vực đóng tàu.

Ngược lại, các phân ngành có tốc độ tăng trưởng hàng năm dưới mức trung bình trong ngành sản xuất là thực phẩm & đồ uống (-3,6%), dệt may (-4,6%), quần áo (5,2%), gỗ và các sản phẩm từ gỗ (3%), in ấn & truyền thông (-17,5%), các sản phẩm từ kim loại (4%), nội thất (5%) và sản xuất khác (0%). Trong đó, thực phẩm & đồ uống, dệt may và in ấn & truyền thông có mức tăng trưởng âm. Các phân ngành thuốc lá, thuốc, hóa dược & dược phẩm, điện tử, sản phẩm điện tử & quang học, máy móc & thiết bị và xe cơ giới là các lĩnh vực không có ở Bà Rịa-Vũng Tàu.

Mặt khác, khi quan sát tỷ trọng từng phân ngành trong tổng sản lượng sản xuất của Bà Rịa-Vũng Tàu trong năm 2010 ta thấy phân ngành kim loại cơ bản chiếm vị trí hàng đầu với 35,4%, trong khi thứ tự các phân ngành khác theo thứ tự từ cao xuống thấp là hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất (21,9%), thực phẩm & đồ uống (13,4%), các sản phẩm từ khoáng chất phi kim khác (11.8%) .v.v.

Bằng cách đặt tỷ trọng sản xuất trên với tốc độ tăng trưởng, chúng ta dễ dàng nhận thấy 3 phân ngành bao gồm kim loại cơ bản, hóa chất & các sản phẩm từ hóa chất và các sản phẩm từ khoáng chất phi kim khác có tỷ trọng và tốc độ tăng trưởng cao hơn. Ngoài ra, khi quan sát tốc độ tăng trưởng cao một cách đáng ngạc nhiên của phân ngành các sản phẩm cao su & nhựa trong những năm qua, ta cũng hy vọng rằng tỷ trọng của phân ngành này sẽ tiếp tục tăng trong tương lai.



Nguồn: Niên giám phiên bản 2011 của tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu

Hình 7.1-7 Biểu đồ phân tán tỷ trọng và tốc độ tăng trưởng các phân ngành sản xuất của Bà Rịa-Vũng Tàu

4) Định hướng của chính sách công nghiệp

a. Định hướng cơ bản của chính sách

Trên cơ sở Nghị quyết của Đại hội Đảng bộ tỉnh lần thứ 5 (giai đoạn 2011-2015), Uỷ ban nhân dân tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu đang cụ thể hóa "Kế hoạch phát triển tổng thể cơ sở hạ tầng công nghiệp ở Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2011-2020, tầm nhìn đến năm 2025".

b. Khuyến khích phát triển khu công nghiệp chuyên sâu

Bên cạnh đó, trên cơ sở Quyết định số 517/QD-UBND, tháng 8 năm ngoái, UBND tỉnh đã trình Bộ KH&ĐT và Bộ Công thương “Kế hoạch xây dựng khu kinh tế chuyên về kỹ thuật cơ khí”. Trong kế hoạch này, UBND tỉnh đã xác định 12 ngành công nghiệp ưu tiên như trong bảng sau đây.

Bảng 7.1-7 Các ngành công nghiệp ưu tiên của KCN chuyên sâu

STT	Sản phẩm và dự án
1	Đúc, đồ gá lắp
2	Bu lông, ốc vít, vòng bi, bánh răng, trục với độ chính xác và yêu cầu kỹ thuật cao
3	Linh kiện cơ khí cho các ngành đóng tàu sản xuất, ô tô, xe máy, điện tử
4	Các dự án cơ khí: đúc, rèn, nghiền, gia công, áp suất, xử lý nhiệt, xử lý bề mặt
5	Các linh kiện và cụm linh kiện chuyên dùng cho cảng, khai thác mỏ, dầu khí, công nghiệp chế biến
6	Cơ chế kiểm soát, thiết bị truyền động được sử dụng cho các công cụ máy móc, robot công nghiệp và thiết bị công nghiệp chuyên dụng
7	Dự án các sản phẩm sản xuất nhựa và cao su tái chế (các bộ phận nhựa cho xe ô tô, xe máy, điện tử, viễn thông)
8	Các linh kiện và cụm linh kiện chuyên dùng cho các thiết bị điện và điện tử cho các thiết bị điện tử tiêu dùng, thiết bị nghe nhìn, thiết bị ngoại vi ...
9	Các dự án sản xuất các linh kiện điện tử cơ bản
10	Dự án sản xuất các thiết bị điều khiển số kỹ thuật cao, bộ cảm ứng thông tinh
11	Các thiết bị chuyên dụng
12	Các nhà sản xuất phần mềm công nghiệp tự động

Nguồn: “Kế hoạch xây dựng khu kinh tế chuyên về kỹ thuật cơ khí”, tháng 8 năm 2012 của UBND tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

3) Khuyến khích hậu cần liên quan tới chiến lược công nghiệp

Theo đề xuất “Kế hoạch xây dựng khu kinh tế chuyên về kỹ thuật cơ khí”, cần phát triển trung tâm hậu cần với cảng biển Cái Mép – Thị Vải là cơ sở hạ tầng giao thông chủ chốt.

7.2 Điều kiện tự nhiên và phân bố dân số của miền Nam

7.2.1 Điều kiện tự nhiên của miền Nam

Khí hậu

Thành phố Hồ Chí Minh có khí hậu nhiệt đới điển hình với 2 mùa là mùa mưa từ tháng 5 đến tháng 10 và mùa khô từ tháng 10 đến tháng 4 năm sau. Trong mùa mưa, trời mưa mỗi ngày nhưng thường chỉ kéo dài một giờ chứ không mưa dai dẳng cả ngày như ở Nhật. Nhiệt độ trung bình hàng năm là 28 và nhiệt độ cao nhất lên tới 40 vào đầu tháng 5 ở thời điểm kết thúc mùa khô và bắt đầu mùa mưa. Nhiệt độ tối thiểu xuống tới 15

trong tháng 12 của mùa khô, thời tiết dễ chịu với độ ẩm tương đối thấp. Độ ẩm tương đối hàng năm vào khoảng 75%, lượng mưa hàng năm là 1.800 mm, số ngày mưa trong năm khoảng 150 ngày. (Dịch vụ thông tin thời tiết thế giới 1947-1990).

Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu thuộc vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa với lượng mưa hàng năm là 1.600 mm và có mùa mưa và mùa khô. Nhiệt độ trung bình hàng năm là 27 và không có quá nhiều khác biệt về nhiệt độ trong năm. Lượng chiếu sáng hàng năm của mặt trời là 2.370 tới 2.850 giờ và có biến động lớn về số giờ chiếu sáng trong tháng. Nhìn chung, khí hậu ổn định và ít bị ảnh hưởng bởi ngập lụt và hạn hán. (UBND Tỉnh Bà Rịa –Vũng Tàu)

Lũ lụt

Theo "TP HCM thích nghi với biến đổi khí hậu, tập 2, UBND, tháng 4 năm 2009"

Mức thủy triều

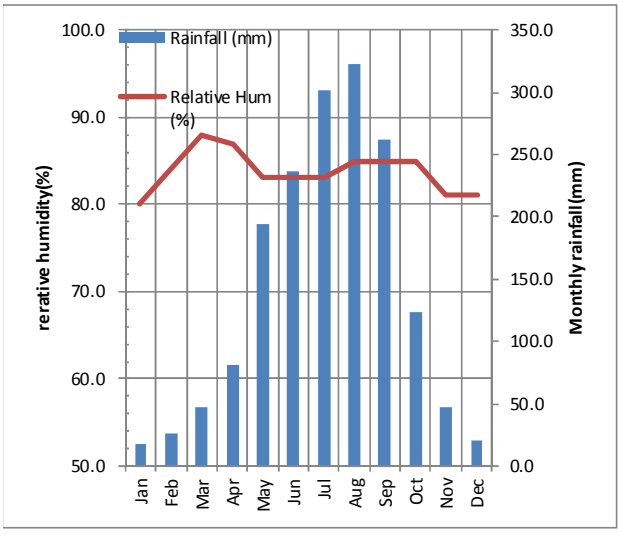
Mức thủy triều dao động từ 4 đến 5m.

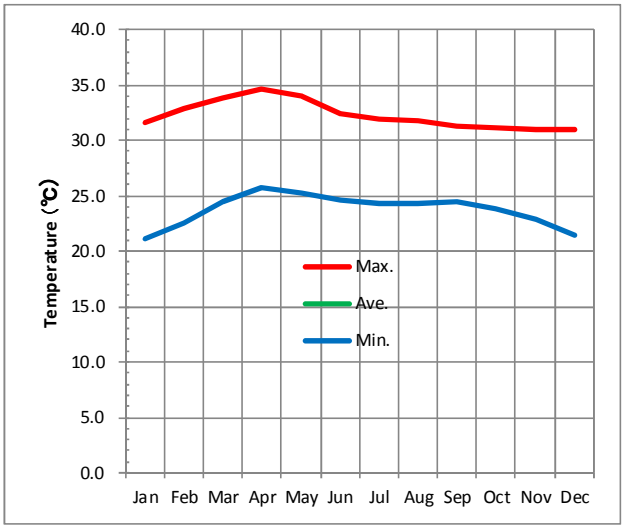
Động đất

Theo báo cáo của LHQ (24 tháng 3 năm 2011), không có dự báo về sóng thần ở miền Nam

Ho Chi Minh City

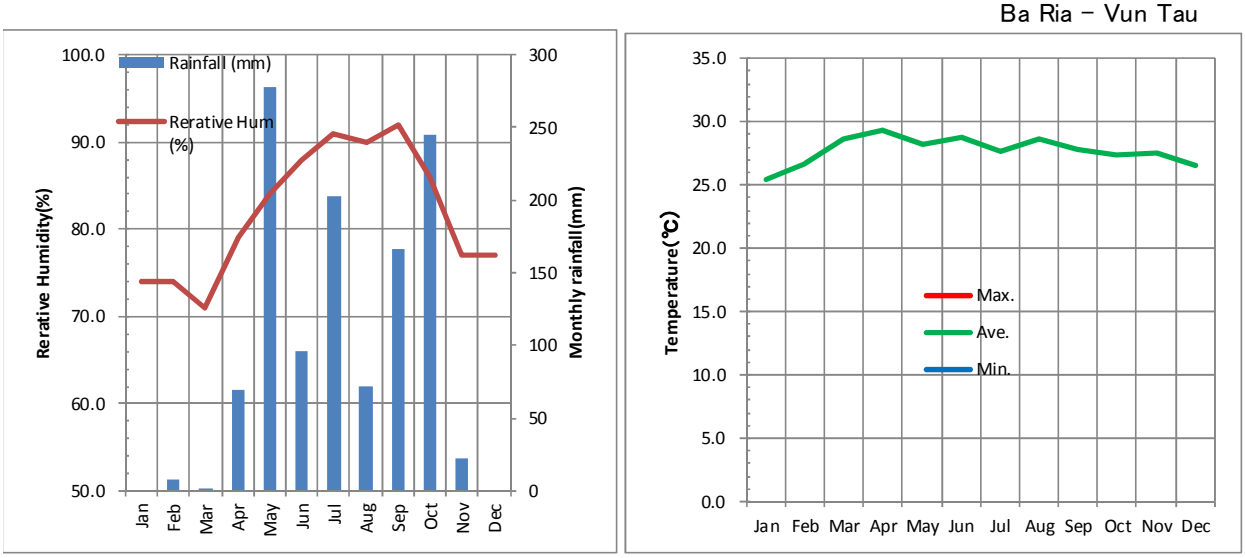
		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Ave./Total
Temperature (℃)	Max.	31.6	32.9	33.9	34.6	34.0	32.4	32.0	31.8	31.3	31.2	31.0	30.9	32.3
	Ave.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Min.	21.1	22.5	24.4	25.8	25.2	24.6	24.3	24.3	24.4	23.9	22.8	21.4	23.7
Rainfall (mm)		18.0	26.0	48.0	81.0	194.0	236.0	302.0	323.0	262.0	123.0	47.0	20.0	1680.0
Relative Hum (%)		80.0	84.0	88.0	87.0	83.0	83.0	83.0	85.0	85.0	85.0	81.0	81.0	83.8



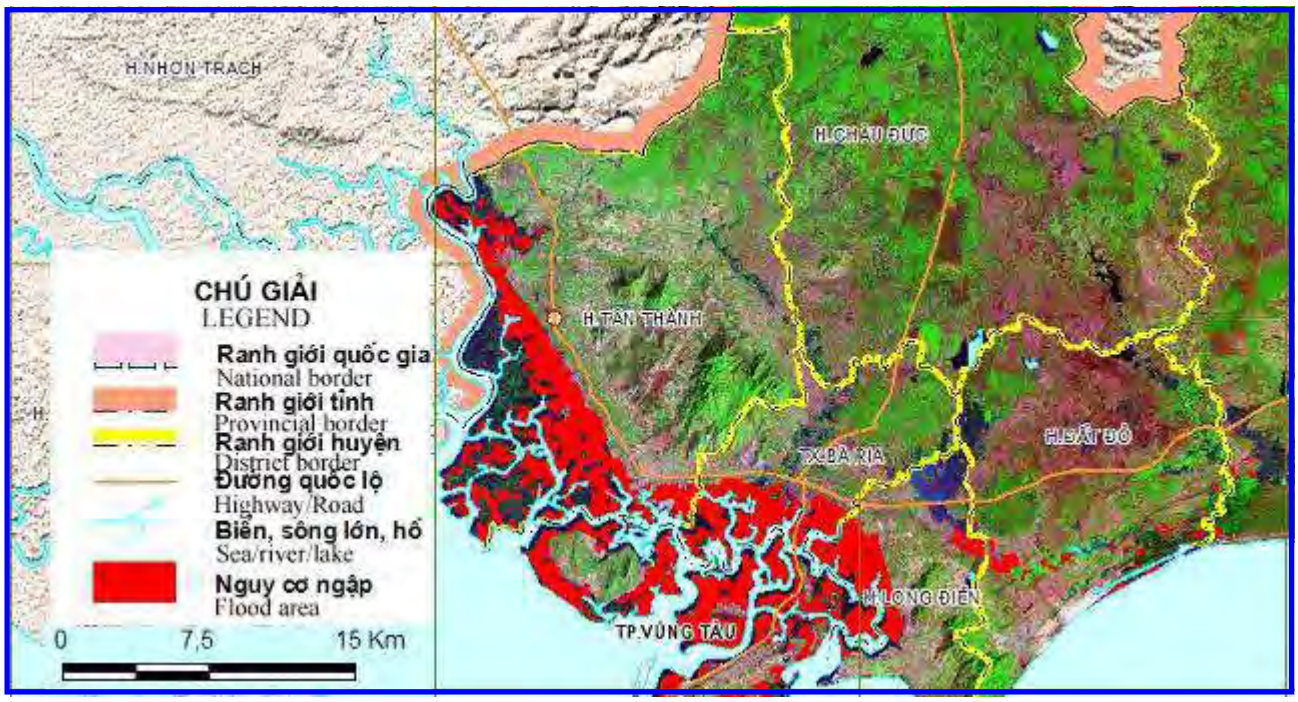


Ba Ria Vung Tau

		Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Ave./Total
Temperature (℃)	Max.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Ave.	25.4	26.7	28.7	29.3	28.2	28.8	27.7	28.7	27.8	27.4	27.5	26.5	27.7
	Min.	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Rainfall (mm)		0	8	1.6	70.2	277.7	96.7	203.3	71.7	165.9	244.7	22.7	0.2	1162.7
Rerative Hum (%)		74.0	74.0	71.0	79.0	84.0	88.0	91.0	90.0	92.0	86.0	77.0	77.0	81.9



Hình 7.2-1 Điều kiện khí hậu ở TP HCM và Bà Rịa Vũng Tàu



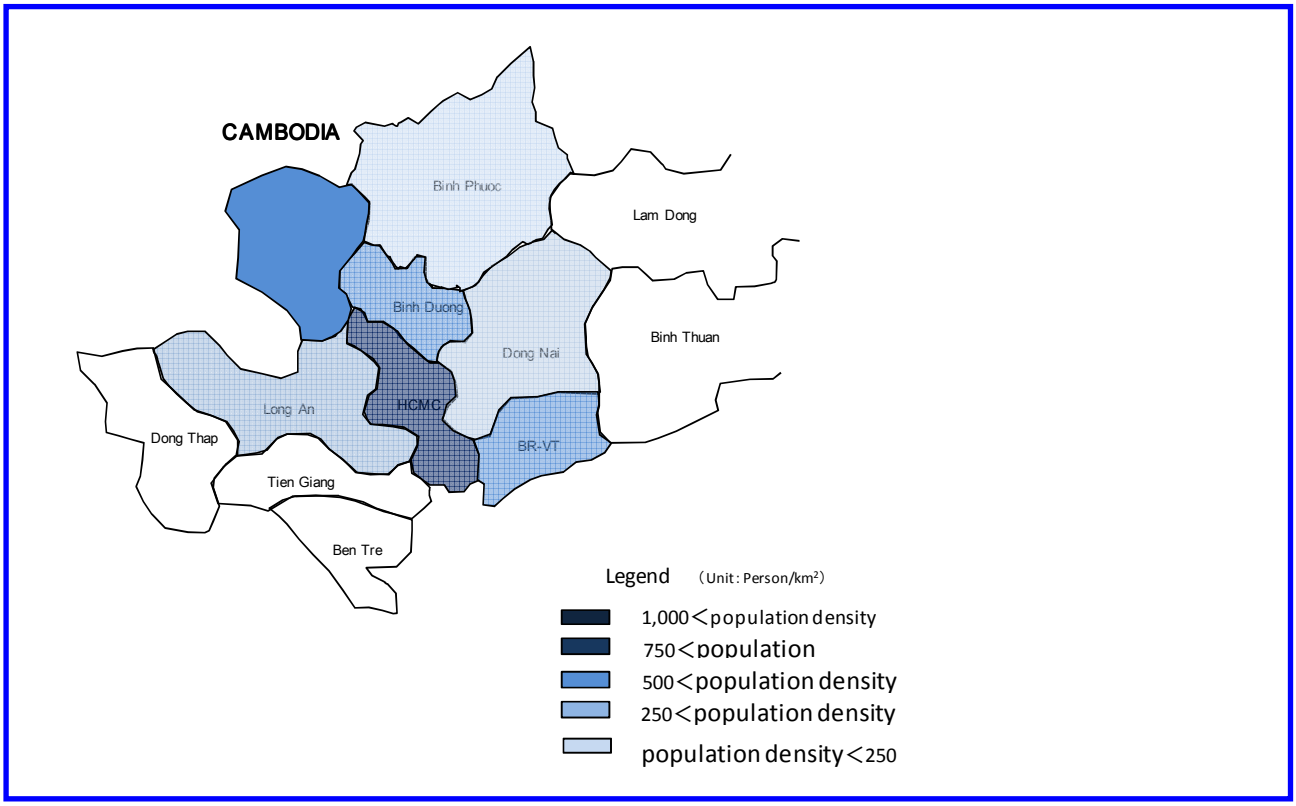
Hình 7.2-2 Bản đồ vùng lũ dự kiến

7.2.2 Phân bổ dân số ở miền Nam

Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu có 101.200 người với mật độ dân số 509 người/km2. (Diện tích 1.987,4km)

Bảng 7.2-1 Dân số miền Nam

Tỉnh/Thành phố	Dân số (x 1.000)	Diện tích (km2)	Mật độ dân số (người/km2)
Bình Phước	893,4	6874,4	130
Tây Ninh	1075,3	4049,2	266
Bình Dương	1619,9	2695,2	601
Đồng Nai	2569,4	5903,4	435
Bà Rịa Vũng Tàu	1012,0	1987,4	509
TP. Hồ Chí Minh	7396,5	2095,5	3530
Long An	1446,2	4493,8	322



Hình 7.2-3 Mật độ dân số ở miền Nam

7.3 Hiện trạng và kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng giao thong

(1) Cơ sở hạ tầng đường bộ

Tại tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, quốc lộ 51 và 56 gần như là đường cao tốc duy nhất. Dự án phát triển đường cao tốc sẽ được triển khai và đưa vào hoạt động trong tương lai không xa bao gồm 1) đường cao tốc Hồ Chí Minh -

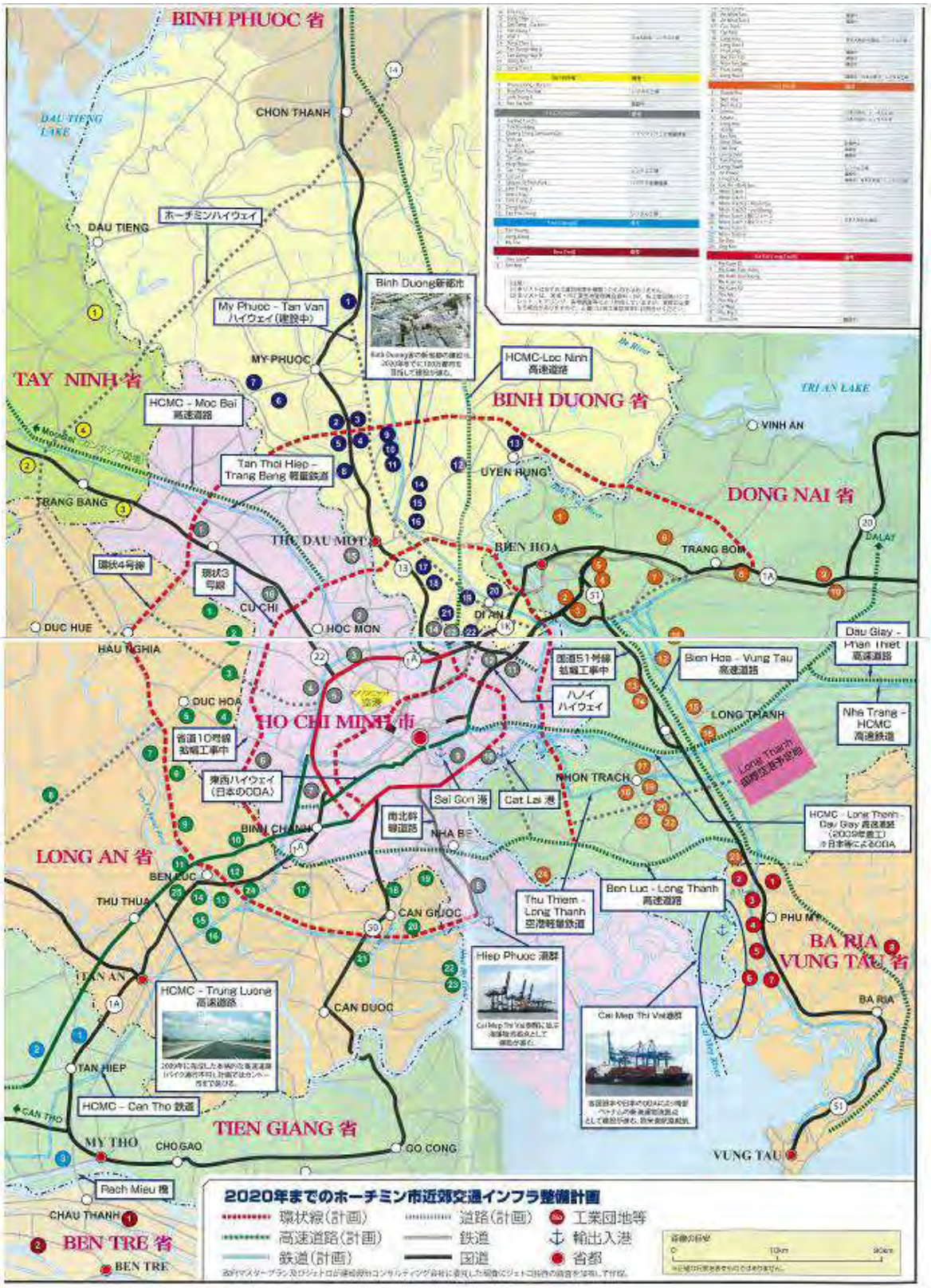
Long Thành sẽ bắt đầu đưa vào hoạt động trong năm 2014, 2) đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu cho khu vực Biên Hòa - Phú Mỹ dự kiến sẽ đưa vào hoạt động trong năm 2017, 3) đường cao tốc Bến Lực - Long Thành sẽ bắt đầu đi vào hoạt động trong năm 2017, 4) đường cao tốc Phước Hòa - Cái Mép. Ở những nơi có những tuyến đường cao tốc này đi qua, có thể hy vọng sự phát triển của dịch vụ hậu cần cũng như dịch vụ vận chuyển khách.

(2) Cơ sở hạ tầng vận tải đường biển

Có kế hoạch mở rộng cảng Cái Mép – Thị Vải. Trong tương lai, có thể hy vọng mở rộng chức năng của cảng biển này thành cảng biển quốc tế. Bên cạnh đó, các con đường giữa các cảng với chiều dài 21,3km và chiều rộng 50m sẽ được hoàn thành vào năm 2015. Hy vọng rằng chức năng hậu cần của cảng sẽ tiếp tục được phát triển.

(3) Cơ sở hạ tầng hàng không

Hiện nay, sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất vẫn đang hoạt động; tuy nhiên, thời gian di chuyển lớn. Sân bay quốc tế Long Thành được dự kiến đi vào hoạt động trong năm 2020. Theo đó, chất lượng dịch vụ hậu cần và vận chuyển khách trong khu vực hy vọng sẽ tăng đáng kể khi sân bay này đi vào hoạt động.



Hình 7.3-1Outline of transport infrastructure in southern region

Source: JETRO

7.4 Tổng quan về khu kinh tế và khu công nghiệp ở miền Nam

7.4.1 Tổng quan về các khu kinh tế ở miền Nam

Có 3 khu kinh tế trong khu vực phía Nam và tất cả đều ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Nguyên nhân là do kinh tế kém phát triển của khu vực đồng bằng sông Cửu Long do nhiều nhánh của sông Mekong chia cắt diện tích đất và cản trở sự phát triển của cơ sở hạ tầng hiệu quả phục vụ giao thông và phân phối. Việc xây dựng các khu kinh tế được kỳ vọng sẽ đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế của khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Tên, năm xây dựng và diện tích của các khu kinh tế được trình bày trong bảng 7.4-1.

Bảng 7.4-1 Các khu kinh tế ở miền Nam

	Khu vực	Tên khu kinh tế	Tỉnh	Xây dựng	Diện tích (ha)
1	Đồng bằng sông Cửu Long	Định An	Trà Vinh	2009	39.020
2	Đồng bằng sông Cửu Long	Phú Quốc	Kiên Giang	2006	56.100
3	Đồng bằng sông Cửu Long	Năm Căn	Cà Mau	2010	11.000

Nguồn: Bộ KH&ĐT

(1) Khu kinh tế Định An (Tỉnh Trà Vinh)

1）Bối cảnh

Khu kinh tế Định An được xây dựng theo quyết định phê duyệt "kế hoạch phát triển tổng thể khu kinh tế Định An đến năm 2030" ngày 27 tháng 8 năm 2012 của Thủ tướng Chính phủ. Khu kinh tế thuộc tỉnh Trà Vinh trong khu vực đồng bằng sông Cửu Long là một trong 15 khu kinh tế được đề xuất trong "kế hoạch phát triển kinh tế khu vực duyên hải miền Trung tới năm 2020" được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Khu kinh tế rộng 39.000ha được thực hiện ở hai huyện Trà Cú và Duyên Hải.

Các ngành công nghiệp chính của tỉnh là nông-lâm-ngư nghiệp, công nghiệp sản xuất, dịch vụ thương mại và du lịch. Khu kinh tế được kỳ vọng sẽ biến tỉnh Trà Vinh thành trung tâm của các hoạt động kinh tế phục vụ cả các khu vực lân cận. Theo ước tính của chính quyền của tỉnh, dân số trong tỉnh sẽ tăng lên 206.000 trong năm 2020 và lên 250.000 trong năm 2030.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Việc xây dựng khu kinh tế Định An đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và UBND tỉnh đã phê duyệt dự án xây dựng nhà máy lọc dầu của công ty xây dựng Lê Hải. Chi phí xây dựng khu kinh tế vào khoảng 45 nghìn tỷ VND (4,5 tỷ USD). Giai đoạn 1 bao gồm kế hoạch xây dựng nhà máy lọc dầu công nghệ cao, phát triển du lịch và resort, phát triển đô thị, nhà máy điện Duyên Hải, khu vực ngoại quan và cảng biển nước sâu trên diện tích 15.403ha.

(2) Khu kinh tế Phú Quốc (tỉnh Kiên Giang)

1) Bối cảnh

Đảo Phú Quốc là một hòn đảo nhỏ trong Vịnh Thái Lan, dài 50km từ Bắc xuống Nam và rộng 25km từ Tây sang Đông. Đảo Phú Quốc nằm trên biên giới Việt Nam và Campuchia, cách Campot của Campuchia 12km, Hải Tiến Việt Nam 40km và Laem Chabang của Thái Lan 50km. Trước đây đã có tranh chấp về quyền sở hữu hòn đảo giữa Pháp, Campuchia và Việt Nam. Đây từng là lãnh thổ của Campuchia dưới thời Por Pt nhưng đã trở thành lãnh thổ Việt Nam từ khi Campuchia giải phóng. Một nửa hòn đảo đang được sử dụng cho các căn cứ quân sự.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Ngành công nghiệp chính của đảo là sản xuất nước mắm và hạt tiêu. Tuy nhiên, hiện nay du lịch đang chiếm ưu thế hơn các ngành công nghiệp truyền thống này và trở thành ngành công nghiệp quan trọng nhất trên đảo. Hiện nay, đảo đón rất nhiều du khách tới TP Hồ Chí Minh bằng máy bay.

Trong năm 2006, khu kinh tế với diện tích 56.210 ha của đảo Phú Quốc được chỉ định và hợp tác kinh tế nhằm cung cấp nước và xử lý nước thải được thực hiện bởi thành phố Kobe. Hiện tại, nghiên cứu khả thi đang được thực hiện theo mô hình hợp tác công tư (PPP) bởi công ty giải pháp môi trường Nissui Con, Shinko với sự hỗ trợ của Bộ xây dựng, cơ sở hạ tầng, giao thông và du lịch của Nhật.

Trong tháng 6 năm 2012, tỉnh Kiên Giang đã công bố 15 dự án đầu tư quan trọng phục vụ chiến lược phát triển kinh tế-xã hội và 131 dự án lớn nhỏ nhằm thúc đẩy việc thu hút đầu tư. Cụ thể, (1) 10.000 ha dành cho nuôi trồng thủy sản, (2) cung cấp nước ở thị trấn Kiên Lương, (3) phát triển cơ sở hạ tầng của cảng cá Tắc Cậu là các dự án quy mô lớn với 200 tỷ - 1 nghìn tỷ VND.

Ngoài ra, tỉnh Kiên Giang cũng thúc đẩy các dự án phát triển ruộng lúa đặc biệt để trồng gạo giá trị gia tăng phục vụ xuất khẩu, thức ăn gia súc, hải sản, cây cối và hoa quả. Bên cạnh đó, việc nuôi tôm để chế biến và xuất khẩu cũng được đưa ra trong thông báo.

Tính đến 6 tháng đầu năm 2012, tỉnh Kiên Giang đã thu hút 15 dự án và khu vực phát triển đã được mở rộng tới 204,3 ha. Đến nay, đã thu hút 483 khoản đầu tư trên diện tích 24.294 ha, trong đó 89 dự án đang được xây dựng và 300 dự án đang trong giai đoạn xem xét. Tỉnh cũng thu hút 30 dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài từ 13 quốc gia khác nhau với số tiền lên tới 30 nghìn tỷ VND.

(3) Khu kinh tế Năm Căn (tỉnh Cà Mau)

1) Bối cảnh

Tỉnh Cà Mau nằm ở cực nam Việt Nam với ngành công nghiệp chính là thủy sản. Khu kinh tế đã được Thủ tướng Chính phủ chính thức phê duyệt thông qua quyết định số 296/QD-TTg ngày 12 tháng 3 năm 2012 và việc phát triển tới năm 2030 đã bắt đầu. Khu kinh tế rộng 11.000ha dự kiến sẽ tạo ra 35.000 việc làm. Số lượng việc

làm được dự tiếp tiếp tục tăng lên con số 40.000 – 45.000 trong năm 2020 và 75.000 – 90.000 trong năm 2030. Trong năm 2003, vùng cực nam của tỉnh đã được quy hoạch thành vườn quốc gia theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ và việc bảo tồn môi trường tự nhiên cho rừng ngập mặn và đầm lầy đã được tiến hành.

2) Hiện trạng và các dự án phát triển

Hiện nay đang chuẩn bị kế hoạch xây dựng dựa trên kế hoạch tổng thể.

7.4.2 Vị trí các khu công nghiệp ở miền Nam

Có tổng cộng 187 KCN ở miền trong đó có 143 KCN ở phía bắc và 44 KCN ở phía nam sông Mekong. Hầu hết các KCN nằm trong bán kính 100 -150 km từ TP Hồ Chí Minh, trung tâm kinh tế của Việt Nam và có mạng lưới đường bộ tới sân bay và cảng. Khu vực đô thị lớn như chợ, sự tập trung thương mại, nguyên vật liệu, thông tin, tài chính, nguồn nhân lực cũng như cơ sở hạ tầng giao thông phát triển được coi là các yếu tố cần thiết cho việc lựa chọn vị trí các KCN. Ở miền Nam, sự phối hợp và hợp tác giữa các KCN như cung cấp phụ tùng cho các nhà máy lắp ráp, cung cấp phế liệu của các ngành công nghiệp để tái chế và xử lý được thực hiện tốt ở Đồng Nai, Bình Dương và TP Hồ Chí Minh.

Sân bay và các cảng biển ở xung quanh TP Hồ Chí Minh là cơ sở hạ tầng đặc biệt cần thiết cho các đơn vị thuê đất chuyên về xuất khẩu trong các KCN. Sân bay Tân Sơn Nhất, cảng Sài Gòn, sân bay Hiệp Phước mới được xây dựng cùng sự phát triển đô thị mới và cảng Đồng Nai là những cửa ngõ chính của thương mại quốc tế. Hiện nay, đã bắt đầu xây dựng thêm một cảng biển nước sâu Cái Mép – Thị Vải mới ở khu vực Phú Mỹ và Mỹ Xuân dọc sông Cái Mép ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, thu hút các ngành công nghiệp nặng như sắt thép và khai mỏ.

Cơ sở hạ tầng giao thông khác là các đường cao tốc từ Biên Hòa tới Bà Rịa Vũng Tàu và từ TP Hồ Chí Minh tới Phú Mỹ được kỳ vọng sẽ trở thành đường giao thông huyết mạch phục vụ thương mại và phân phối cho các KCN ở phía Nam. Song song với việc phát triển đường cao tốc, việc xây dựng sân bay Long Thành mới rộng gấp 4 lần sân bay Tân Sơn Nhất và cách TP Hồ Chí Minh 40km về phía đông nam sẽ góp phần xử lý lượng hàng hóa và hành khách tăng mạnh trong tương lai.

Việc phân làn đường dành riêng cho ô tô và xe máy trên các tuyến đường đang được thực hiện tại TP Hồ Chí Minh và khu vực lân cận nhằm cải thiện hiệu quả và tính an toàn trong giao thông. Nhờ đó, tốc độ và hiệu quả vận chuyển hàng hóa của các KCN đã được gia tăng; tuy nhiên, theo dự kiến lượng hàng hóa được vận chuyển sẽ tiếp tục tăng cùng với sự mở rộng của các ngành công nghiệp, do đó, cần tiến hành nghiên cứu các biện pháp xây dựng đường vòng, hệ thống đường thu phí và đường lân cận nhằm giải quyết các vấn đề hiện tại về giao thông. Vị trí các KCN ở phía Nam được thể hiện trong bảng 7.4-2.

Bảng 7.4-2 Vị trí các KCN ở miền Nam

Tỉnh/thành phố	Số khu công nghiệp	Số doanh nghiệp Nhật	Tiếp cận		
			Thành phố	Sân bay	Cảng
Đồng Nai	31	80	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
TP Hồ Chí Minh	18	77	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Bình Dương	26	96	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
BRVT	13	8	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng Cái Mép-Thị Bài
Long An	35	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Tây Ninh	5	1	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Tiền Giang	4	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Bình Phước	6	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Đồng Tháp	3	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
An Giang	5	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Bạc Liêu	5	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Bến Tre	2	1	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Cà Mau	4	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Vĩnh Long	4	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Trà Vinh	1	0	TP Hồ Chí Minh	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Cần Thơ	10	1	TP Cần Thơ	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Sóc Trăng	4	0	TP Cần Thơ	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Hậu Giang	3	0	TP Cần Thơ	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
Kiên Giang	6	0	TP Cần Thơ	Sân bay Tân Sơn Nhất	Cảng TP Hồ Chí Minh
TỔNG	185	26			

Nguồn: Nhóm nghiên JICA（Cảng TP Hồ Chí Minh: Cảng Sài Gòn, cảng Hiệp Phước mới, cảng Đồng Nai)

Chức năng của sân bay Tân Sơn Nhất đã được củng cố nhằm đáp ứng sự gia tăng về số lượng hàng hóa do sự phát triển của các KCN đến năm 2010. Tuy nhiên, cảng Sài Gòn được thiết kế trong thời kỳ Pháp thuộc và khả năng tiếp cận không phù hợp là một vấn đề đối với việc vận chuyển hàng hóa hiện tại; do đó, cần khẩn trương cải tạo và củng cố chức năng của cảng. Ngoài các con đường do chủ đầu tư tự xây dựng để phục vụ việc sử dụng riêng của mình thì đường vào cảng Cái Mép – Thị Vải vẫn chưa được xây dựng.

7.4.3 Tổng quan về loại hình và quy mô các khu công nghiệp ở miền Nam

Có 269 doanh nghiệp Nhật đang hoạt động tại 26 trong tổng số 187 KCN ở miền Nam. Diện tích các KCN và số lượng doanh nghiệp Nhật cũng như loại hình công nghiệp của các doanh nghiệp này được thể hiện trong Bảng 7.4.-3 dưới đây. Loại hình công nghiệp trong bảng được phân loại theo đúng cách phân loại của trình công nghiệp hóa của bộ KH&ĐT như “công nghiệp chiến lược 1 và 2” và “các ngành công nghiệp khác”. Một số ngành được trình bày theo thứ tự số lượng các công ty trong các KCN.

1. Điện và điện tử: 44
2. Máy móc: 57
3. Dệt may: 34
4. Liên quan tới ô tô: 21

5. Mỹ phẩm và hóa chất: 21
6. Nhựa và cao su: 19
7. Chế biến thực phẩm: 15
8. Thép: 12
9. Vận tải: 6

Danh sách liệt kê trên cho thấy đầu tư bởi các ngành công nghiệp nặng quy mô lớn chiếm đa số trong các KCN ở miền Nam. Mặt khác, cũng có nhiều ngành công nghiệp hỗ trợ ở Bình Dương và Đồng Nai. Ví dụ, các ngành công nghiệp linh kiện điện tử cung cấp phần lớn sản phẩm của mình cho các nhà máy lắp ráp của Nhật ở các KCN và Việt Nam và một phần xuất khẩu sang Nhật Bản và Trung Quốc. Một số ngành công nghiệp ô tô không chỉ có chiến lược phát triển ở thị trường nội địa mà còn ở các quốc gia lân cận, Trung Đông và châu Phi. Sự cạnh tranh với các quốc gia tiên tiến khác trong ngành công nghiệp ô tô như Indonesia, Malaysia and Thái Lan cũng sẽ là khía cạnh cần cân nhắc.

Ngành công nghiệp xe máy có lịch sử lâu dài với sự tích tụ công nghệ ở Việt Nam nhưng hầu hết các ngành công nghiệp này đều ở miền Bắc. Ở miền Nam, công nghệ ô tô đang thu hút sự chú ý do sự gia tăng nhanh của những người sở hữu xe ô tô. Các ngành công nghiệp sản xuất phụ tùng ở miền Nam sẽ trở thành những nhà cung cấp phụ tùng tốt, đồng thời là thị trường tốt cho các ngành công nghiệp ô tô ở miền Trung.

Khu vực miền Nam có tỷ lệ cao các ngành công nghiệp chế biến thực phẩm là do việc nuôi tôm, cua, cá; sản xuất nước mắm đã trở các ngành công nghiệp truyền thống chính của khu vực đồng bằng sông Cửu Long và điều kiện địa lý của khu vực đồng bằng sông Cửu Long đã cản trở việc phát triển các ngành công nghiệp sản xuất và đường xá. Hiện nay, việc nuôi trồng ngọc chai đã bắt đầu tạo ra các sản phẩm giá trị cao và được phân phối cho các thị trường.

Table 7.4-3 JAPANESE INVESTORS IN INDUSTRIAL PARKS IN THE SOUTHERN REGION

Province / City	Names of Industrial Parks	Area (ha)	No. of Japanese Investors	Strategic Industry 1 and 2 Group					Other Industries				
				Electric/ Electronics	Food Processing	Textile	Steel	Automobile	Metal	Machine	Chemical/ Cosmetic	Rubber/ Plastic	Miscellonious
Dong Nai	AMATA Industrial Park	491.0	26	3	2	4	1		2	4	5	3	2
Dong Nai	Long Binh Industrial Park	47.0	10	1				2		2	2		3
Dong Nai	Long Than Industrial Park	510.0	1							1			
Dong Nai	LOTECO Industrial Park	100.0	15	4		3		2		2	2	1	1
Dong Nai	Long Duc Industrial Park	293.0	2							1			1
Dong Nai	Bien Hoa - I Industrial Park	335.0	4	2	1				1				
Dong Nai	Bien Hoa - II Industrial Park	365.0	14	4			1			4	1	1	3
Dong Nai	Ho Nai Industrial Park	497.0	2				1			1			
Dong Nai	Nyon Trac Industrial Park	430.0	2	1						1			
Ho Chi Minh	Tang Binh Industrial Park	125.7	5	1	1	1	1	1					
Ho Chi Minh	Tan Thuan Exp. Processing Zone	300.0	55	7	4	12	2	8		11	2	5	3
Ho Chi Minh	Hiep Phuoc Industrial Park	932.0	1							1			
Ho Chi Minh	Ho Chi Minh Industrial Park		3							1	1		1
Ho Chi Minh	Vinh Loc Indusatrial Park	307.0	4	1	2								1
Ho Chi Minh	Binh Chieu Industrial Park	27.3	2			1			1				
Ho Chi Minh	Tan Tao Industrial Park	443.0	1					1					
Ho Chi Minh	Linh Trung – I Industrial Park	82.0	4			1				1	2		
Ho Chi Minh	Linh Trung – II Industrial Park	62.5	8	1		1		1		2	2		1
Ho Chi Minh	Saigon Hi Tech Industrial Park	804.0	3	3									
Ho Chi Minh	Tan Tao Industrial Park	443.0	1					1					
Tay Ninh	Linh Trung Exp.Process. Zone	3,276.0	4			2						2	
Binh Duong	Moc Bai Economic Zone	21,284.0	1										1
Binh Duong	My Phuoc Industrial Park	6,200.0	16	2	1	1		1	1	6	1		4
Binh Duong	Viet Phuong Industrial Park	46.0	1										1
Binh Duong	Vietnam Sing.. Industrial Park	500.0	63	13	3	6	2	4	2	17	5	5	6
Binh Duong	Nam Tan Uyen Industrial Park	26.0	1				1						
Binh Duong	Dong An Industrial Park	133.0	4			2				2			
Binh Duong	Dong An II Industrial Park	235.0	1									1	
Binh Duong	Song Than II Industrial Park	533.0	4			1							
Ba Ria Vung Tau	Phu My I Industrial Park	954.4	3				1			1			1
Ba Ria Vung Tau	Phu My II Industrial Park	620.6	1				1						
Ba Ria Vung Tau	My Xuan A1 Industrial Park	304.0	2										2
Ba Ria Vung Tau	My Xuan A1 Industrial Park	312.8	1				1						
Ba Ria Vung Tau	My Xuan B-Thien Phung Industrial Park	200.0	1										
Long An	Phu An Thanh Industrial Park	1,002,2	1										1
Long An	Duc Hoa III – Viet Hoa Industrial Park	685.0	1		1								
Long An	Thanh Duc Industrial Park	256.0	1									1	
Long An	Long Hau Industrial Park	102.0	1										
Can Tho	Tra Noc 2 Industrial Park	135.0	1										1
Ben Tre	Giao Long Industrial Park	101.5	1	1									
TOTAL			272	44	15	35	12	21	7	58	23	19	33

Source : Viana Finance, VIIPI, Asean Center, JETRO, Survey of Industrial Park and Investment Report by the Stdy Team

(2) Tổng quan về các khu CN ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

1) Hiện trạng các khu CN ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Hiện trạng các khu CN ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu được trình bày trong bảng sau đây. Trong tổng số 18 KCN, có 7 KCN hiện đang hoạt động, 4 khu đang được xây dựng và 7 khu đang được lên kế hoạch.

Bảng 7.4-4 Danh sách các khu CN ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Tên		Diện tích (ha)	Vị trí	Tỷ lệ sử dụng【%】	Tình trạng
1	**Đông Xuyên**	160,98	TP Vũng Tàu	97,8	Đang hoạt động
2	**Phú Mỹ I**	959,38	Huyện Tân Thành	97,1	Đang hoạt động
3	**Mỹ Xuân A**	302,40	Huyện Tân Thành	83,6	Đang hoạt động
4	**Mỹ Xuân A2**	422,22	Huyện Tân Thành	94,4	Đang hoạt động
5	**Mỹ Xuân B1-Conac**	227,14	Huyện Tân Thành	71,7	Đang hoạt động
6	**Cái Mép**	670,00	Huyện Tân Thành	42,6	Đang hoạt động
7	**Phú Mỹ II**	1.203,60	Huyện Tân Thành	29,0	Đang hoạt động
8	Mỹ Xuân B1-Tiến Hùng	200	Huyện Tân Thành	-	Đang lên KH
9	Mỹ Xuân B1-Đại Dương	145,70	Huyện Tân Thành	-	Đang lên KH
10	Phú Mỹ III	993,81	Huyện Tân Thành	-	Đang xây dựng
11	Long Sơn	1.250	TP Vũng Tàu	-	Đang xây dựng
12	Châu Đức	1.550,24	Huyện Châu Đức	-	Đang xây dựng
13	Đất Đỏ I	496,22	Huyện Đất Đỏ	-	Đang xây dựng
14	Đất Đỏ II	-	-	-	Đang lên KH
15	Đất Đỏ III	-	-	-	Đang lên KH
16	Long Hương	-	-	-	Đang lên KH
17	Láng Dài - Phước Long Thọ	-	-	-	Đang lên KH
18	Đá Bạc	-	-	-	Đang lên KH
TOTAL		**8.801,58**			

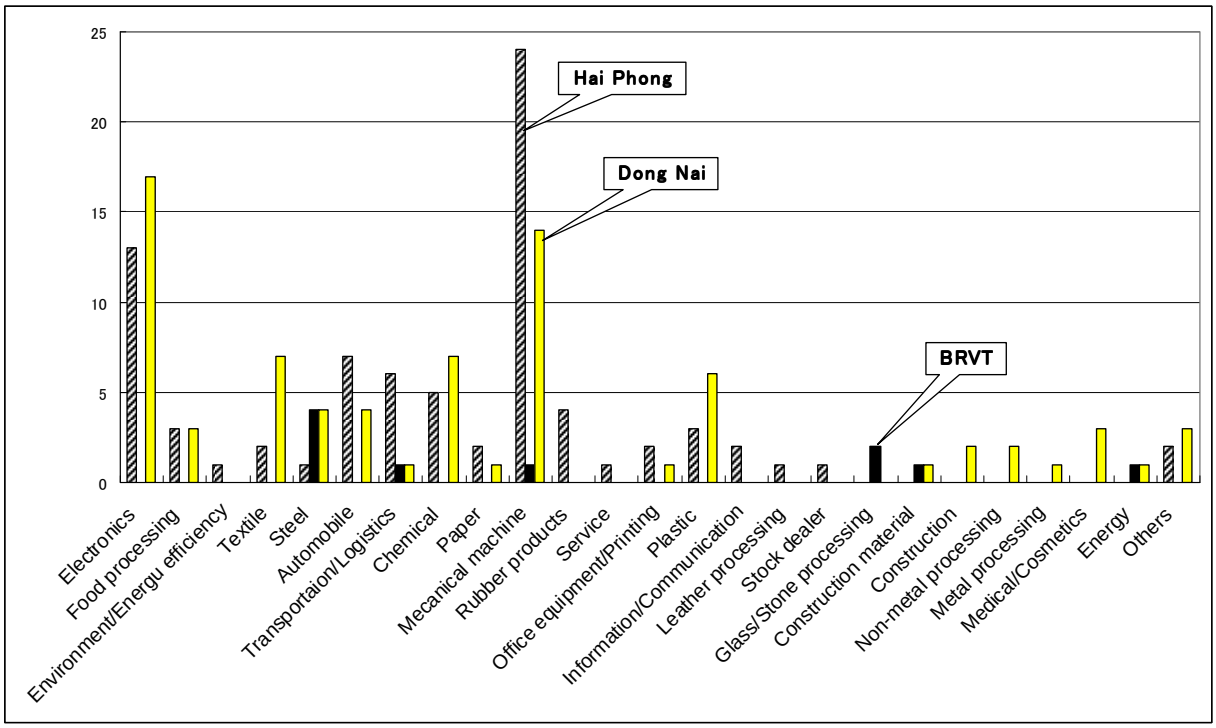
Nguồn : Sở công thương tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Bản đồ các khu CN và hạ tầng có liên quan của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu được thể hiện trong trang tiếp theo dưới dạng bản đồ GIS.

Hình 7.4-1 Bản đồ các khu CN và hạ tầng có liên quan của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

2) Hiện trạng các doanh nghiệp Nhật thuê đất trong các khu CN của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Số lượng các doanh nghiệp Nhật thuê đất trong từng KCN được thể hiện ở hình dưới đây. Ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, các khu CN có doanh nghiệp Nhật thuê đất là Phú Mỹ I và II, Mỹ Xuân A, A2 và B1, Đông Xuyên và Cái Mép. Tổng số doanh nghiệp Nhật là 12.



Hình 7.4-2 Số lượng và phân bổ các doanh nghiệp Nhật thuê đất trong mỗi khu CN ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu (tính đến tháng 4 năm 2012)

Nguồn: báo cáo tài chính Vina, JETRO

Tên và ngành công nghiệp của các doanh nghiệp Nhật thuê đất được trình bày trong bảng sau:

Bảng 7.4-5 Danh sách các doanh nghiệp Nhật thuê đất

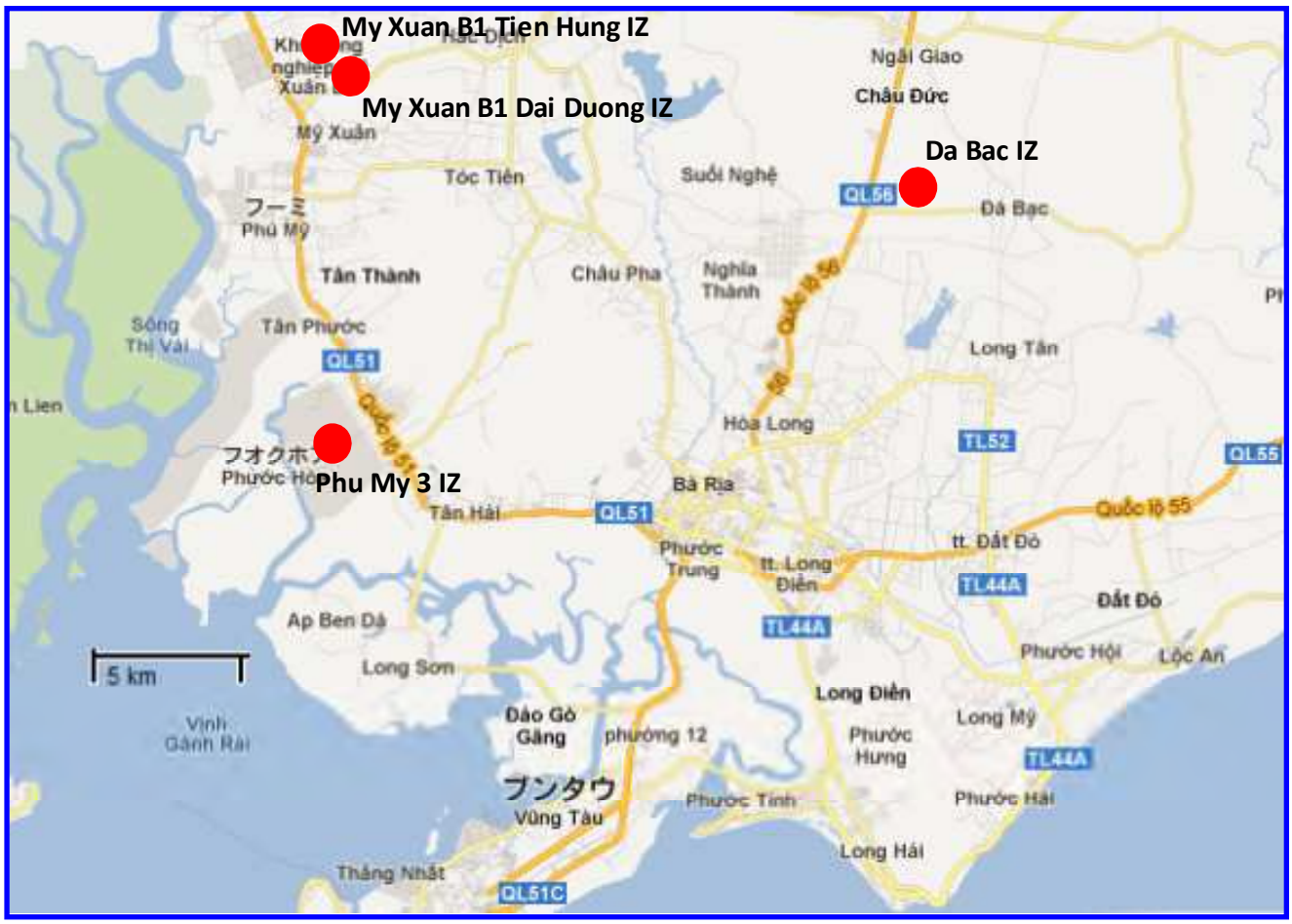
	Tên	Ngành công nghiệp	Khu CN
1	VINA Kyoei	Thép	Phú Mỹ I
2	SMC-Summit	Vật liệu xây dựng	Phú Mỹ I
3	Công ty TNHH ga Việt-Nhật	Ga	Phú Mỹ I
4	Công ty TNHH ống thép Nippon Steel Vietnam	Ống thép	Phú Mỹ II
5	Công ty TNHH ga Việt-Nhật	Ga	Mỹ Xuân A
6	INAX	Gạch	Mỹ Xuân A
7	Công ty CP China Steel SUMIKIN Vietnam	Thép	Mỹ Xuân A2
8	Công ty TNHH Air Water Vietnam	Ga	Mỹ Xuân A2
9	VINA Steel Center	Thép	Mỹ Xuân B1
10	Hikosen CARA	Quần áo	Đông Xuyên
11	Công ty CP hóa chất hiếm Việt Nam	Kim loại không thép	Cái Mép

Nguồn : Sở công thương tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, 2012

(3) Hiện trạng khu công nghiệp chuyên sâu của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Trong tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, 4 KCN chuyên sâu đã được phê duyệt bởi UBND tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, bao gồm:

1. Phú Mỹ 3
2. Mỹ Xuân B1 – Tiến Hùng
3. Mỹ Xuân B1 – Đại Dương
4. Đá Bạc



Hình 7.4-3 Bản đồ vị trí các KCN chuyên sâu của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Tổng quan 4 khu CN chuyên sâu như sau:

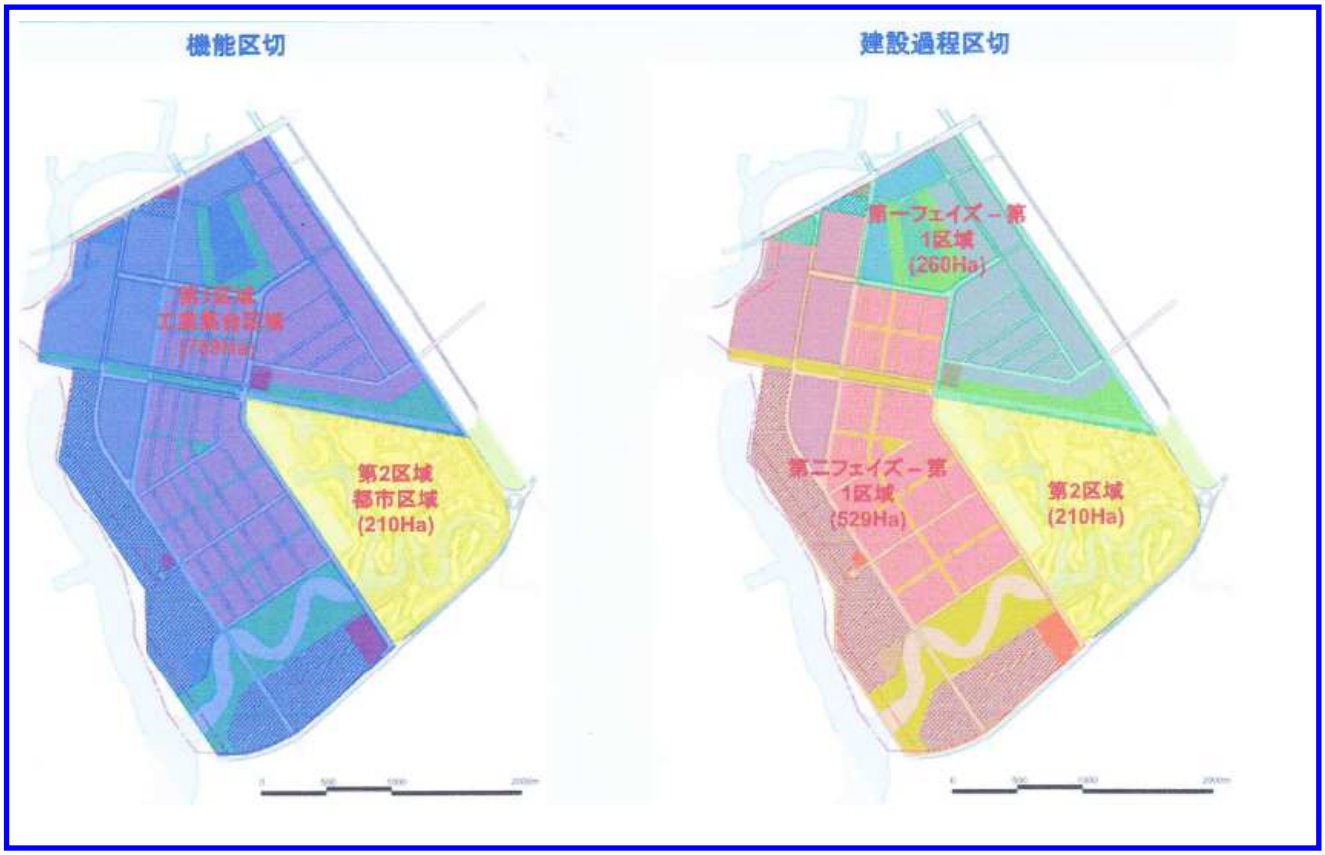
1) Khu công nghiệp Phú Mỹ 3

KCN này nằm cách quốc lộ 51 năm trăm mét về phía tây, gần KCN Phú Mỹ 1 đã được đưa vào hoạt động, và KCN Phú Mỹ 2. Đây chính là lợi thế để tận dụng cơ sở hạ tầng của các KCN đó. Để có thể đáp ứng các nhu cầu một cách linh hoạt, KCN được chia thành các lô đất nhỏ dành cho các khu riêng của nhà máy. Bên cạnh đó, cũng có kế hoạch xây dựng các nhà máy cho thuê.

Hạ tầng phục vụ người Nhật như các chung cư, hạ tầng thương mại, xây dựng các hạ tầng vui chơi giải trí sẽ được xây dựng. Bên cạnh đó, KCN còn cung cấp các dịch vụ như nhà ở cho công nhân, trường đào tạo nghề, trường học của Nhật và bệnh viện. Diện tích dành cho các khu nhà của công nhân, kỹ sư lành nghề và chuyên gia là 5ha. Ngoài ra còn có 11ha dành cho khu vực nhà ở dành cho công nhân tay nghề phổ thông (với mức thuê 10-25 USD/tháng). Khu đất được dự định được đổ cao 2,6m để có chiều cao ngang bằng với quốc lộ 51.

Bảng 7.4-6 Tổng quan về khu công nghiệp Phú Mỹ 3

Tên	Khu công nghiệp Phú Mỹ 3
Vị trí	Xã Phước Hòa, huyện Tân Thành
Diện tích	993,8ha Diện tích chung: 280ha, diện tích dành cho công nghiệp nặng: 110ha, diện tích hậu cần cảng: 160ha, khu dân cư: 60ha, diện tích khu đô thị: 15ha.
Đơn vị phát triển	Công ty CP Thanh Bình – Phú Mỹ, FORVAL là đơn vị tư vấn
Giấy phép đầu tư	Cho 45 năm đến năm 2057, việc xây dựng sẽ bắt đầu trong năm 2013
Thiết kế	Công ty Thiết kế Kỹ thuật Xây dựng Nikken (NSC)



Hình 7.4-4 Sơ đồ quy hoạch các lô trong khu công nghiệp Phú Mỹ 3

2) Khu công nghiệp Mỹ Xuân B1 – Tiến Hùng

KCN này nằm cách quốc lộ 51 một km về phía đông, nằm ở phía tây của KCN Đại Dương, phía bắc phu công nghiệp Konaku. Là một đô thị mới phát triển, Mỹ Xuân có lực lượng lao động dồi dào (30.000 người trong độ tuổi lao động). Với diện tích trên 2ha/lô, các lô thích hợp cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ của Nhật. Đến nay, chưa có kế hoạch về phát triển đất cho thuê. Hiện nay công ty chế biến thép của Nhật Vina-Kyoei đã đi vào hoạt động. Cơ sở hạ tầng chính của KCN dự kiến sẽ được hoàn thiện vào năm 2012.

Bảng 7.4-7 Tổng quan về khu công nghiệp Mỹ Xuân B1- Tiến Hùng

Tên	Khu CN Mỹ Xuân B1- Tiến Hùng
Vị trí	Xã Mỹ Xuân, huyện Tân Thành
Diện tích	200ha
Đơn vị phá triển	Công ty TNHH thương mại - sản xuất Tiến Hùng - 100% vốn Việt Nam
Giấy phép đầu tư	Đến năm 2056
Tình trạng đất	Đất ổn định và phù hợp cho công nghiệp nặng

注）www.tienhungcorp.com

Hình 7.4-5 Sơ đồ quy hoạch các lô trong KCN Mỹ Xuân B1 – Tiến Hùng

3) Khu công nghiệp Mỹ Xuân B1 – Đại Dương

KCN này cách quốc lộ 51 một km về phía đông, và giáp KCN Tiến Hùng. Việc xây dựng cơ sở hạ tầng của KCN sẽ kết thúc trong năm 2014.

Bảng 7.4-8 Tổng quan về KCN Mỹ Xuân B1 – Đại Dương

Tên	KCN Mỹ Xuân B1 – Đại Dương
Ví trí	Xã Mỹ Xuân, huyện Tân Thành
Diện tích	145,7ha
Đơn vị phát triển	Công ty TNHH Đại Dương

Hình 7.4-6 Sơ đồ quy hoạch lô trong KCN Mỹ Xuân B1 – Đại Dương

4) Khu công nghiệp Đá Bạc

KCN nằm về phía đông quốc lộ 56; tuy nhiên, cơ sở hạ tầng cơ bản của KCN vẫn chưa được xây dựng. Khu đất với diện tích 1.000ha có thể được dành cho KCN này và sẽ sớm có giấy phép đầu tư của Chính phủ. Hiện nay, khu đất được sử dụng làm ruộng trồng ngô và khoai tây. Đối tượng thu hút các nhà đầu tư Nhật chính của KCN là các doanh nghiệp vừa và nhỏ của Nhật trong lĩnh vực cơ điện tử và điện tử. KCN sẽ cung cấp các nhà máy cho thuê với diện tích 300, 500, và 1.000m^2. Ngoài ra, KCN cũng dự kiến xây dựng khu nhà ở dành cho nhân viên và nhà khách.

Bảng 7.4-9 Tổng quan về KCN Đá Bạc

Tên	Khu công nghiệp Đá Bạc
Vị trí	Xã Đá Bạc, huyện Châu Đức
Diện tích	129ha (khu vực 1), 121ha (khu vực 2), 107ha (khu vực 3), 137ha (khu vực 4)、
Đơn vị phát triển	Công ty CP Đông Á (100% vốn Việt Nam)

(4) Cơ sở hạ tầng giao thông của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Hiện trạng cơ sở hạ tầng giao thông của tỉnh được trình bày trong bảng sau:

Bảng 7.4-10 Hiện trạng cơ sở hạ tầng giao thông của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Cơ sở hạ tầng chính		Phú Mỹ 3	Mỹ Xuân B1 – Tiến Hùng	Mỹ Xuân B1 -Đại Dương	Đá Bạc
Các tuyến đường chính (đang hoạt động)	Trung tâm TP HCM TP Biên Hòa Thị trấn Bà Rịa TP Vũng Tàu Phú Mỹ Cái Mép	70 km 50 km 10 km 30 km 8 km 10 km	70 km 40 km 20 km 40 km 8 km 10 km	70 km 40 km 20 km 40 km 8 km 10 km	95 km 75 km 15 km 35 km
Các tuyến đường chính (trong tương lai)	Đường cao tốc Bến Lực– Long Thanh Đường cao tốc Hồ Chí Minh - Long Thành Đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu	60km	50 km	50 km	85 km
Cảng biển (đang hoạt động)	Cảng Cái Mép Cảng Sài Gòn Cảng Vũng Tàu Cảng Phú Mỹ Cảng Gò Dầu Cảng Thị Vải	4 km	10 km 70 km 40 km 8 km 7 km 5 km	 70 km 40 km 5 km	 20km
Sân bay (đang hoạt động)	Sân bay Quốc tế Tân Sơn Nhất	64 km	70 km	70 km	95 km
Sân bay (trong tương lai)	Sân bay Quốc tế Long Thành	40 km	20 km	20 km	45 km

(5) Tình trạng đất

Tiến Hùng và Đại Dương nằm trong khu vực Mỹ Xuân B1, khu vực có độ cao 20m và tình trạng đất tốt. Đá Bạc nằm trên vùng đất cao 75 đến 90m và có điều kiện đất tốt. Phú Mỹ 3 nằm trong khu vực có độ cao 1 đến 3m và có thể cần đóng cọc.

(6) Các trường hiện tại ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Trong tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, có bốn trường trung học, bốn trường trung học chuyên nghiệp, bảy trung tâm dạy nghề, 16 cơ sở trường học khác. Ngoài ra, còn có trường quốc tế, trường tiểu học Việt Nam-Hoa Kỳ, cao đẳng nghề Việt-Mỹ. Dân số trên 18 tuổi là 3 đến 4 triệu và mỗi năm trường dạy nghề ở huyện Tân Thành đạo tạo 6.000 công nhân. Để phát triển việc luyện thép của Nhật, chúng tôi có chương trình đào tạo công nhân ở Nhật.

(7) Bệnh viện

Có bệnh viện International SOS Vũng Tàu, bệnh viện quốc tế vũng tàu và bệnh viện Oscat Aea Việt Nam đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế.

(8) Môi trường dân cư

Bà Rịa Vũng Tàu có khí hậu tốt, ít thiên tai hơn. Đồng thời, đây cũng là vùng có phong cách quốc tế. 49% trong tổng dân số 1,012 triệu người ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu sống ở đô thị, 51% sống ở các vùng nông thôn. Ngoài ra, cũng có kế hoạch xây dựng nhà cho công nhân với diện tích 20-30ha. Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu là khu du lịch quan trọng với 9,5 triệu lượt khách du lịch (560.000 khách nước ngoài) viếng thăm trong năm 2011 và tỉnh cũng có 160 khách sạn bao gồm một khách sạn 5 sao và 7 khách sạn 4 sao.

Theo UBND tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, KCN với diện tích 20-30ha được phép xây dựng khu dân cư trong KCN. Các gia đình Nhật và một số người hàng ngày vẫn đi làm từ TP Hồ Chí Minh. Đồng thời, các kỹ sư người Việt.v.v cũng đi làm từ TP Hồ Chí Minh tới Vũng Tàu bằng xe buýt.

Bảng 7.4-11 Tổng quan các khu chung cư tại tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Tên	Số phòng	Mức thuê hàng tháng	Người Nhật	Ghi chú
Darby Park Service Residences	69 phòng	50m^2 - 1.000 USD 50m^2 - 80 USD /ngày 75m^2-120 USD /ngày	25 người	Sân tennis, cửa hàng thuận tiện, CLB thẩm mỹ
Chung cư Trường Sơn		50m^2 - 1.200 USD	1 gia đình	
Phú Mỹ		200~1.000USD /tháng		Hạng 3 sao
Tháp Pestro		$18~25/ngày		TP Vũng Tàu

Nguồn: www.bigbiglands.com

(9) Khác

Có một số câu lạc bộ golf như CLB Golf Paradise 18 lỗ với giá 80 USD trong dịp nghỉ lễ, CLB golf Long Thành và CLB bộ golf Vũng Tàu. Ngoài ra, có một nhà hàng Nhật đang hoạt động có tên UMI.

Chương 8. Tổng kết và Khuyến nghị

Như đã đề cập ở các chương trước, Chương 3 của báo cáo này cung cấp một cách tổng quan về hướng phát triển kinh tế vĩ mô và ngành công nghiệp tại Việt Nam cùng hiện trạng đầu tư của các công ty Nhật Bản tại Việt Nam. Chương 4 cung cấp một cái nhìn tổng quan về khuôn khổ pháp lý và hệ thống pháp luật có liên quan đến quy hoạch khu công nghiệp và phát triển quản lý và chính sách công nghiệp ở Việt Nam. Chương 5, Chương 6, Chương 7 đề cập đến các chính sách cơ bản của việc phát triển khu công nghiệp ở miền bắc, miền trung, miền nam, thành phố Hải Phòng và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu , hiện trạng về cơ sở kinh tế và công nghiệp, chính sách các ngành công nghiệp được Uỷ ban nhân dân đề xuất, và chính sách phát triển khu công nghiệp chuyên sâu khác.

Dựa trên các kết quả đánh giá tình trạng hiện tại, tình hình công nghiệp, hiện trạng của nền kinh tế, và sự triển khai mở rộng các khu công nghiệp phức hợp tại Thành phố Hải Phòng và tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu đã được phân tích. Nghiên cứu đã chỉ ra các điểm mạnh, điểm yếu và phân tích. Ở các tỉnh này, kế hoạch phát triển các khu công nghiệp chuyên sâu đã được đẩy mạnh để thu hút các công ty Nhật Bản. Ngoài ra, các khuyến nghị về phương diện chính sách cũng được khuyến nghị trong chương này.

8.1 Lợi thế so sánh và viễn cảnh tương lai đối với Lợi thế so sánh từng khu vực

8.1.1 Đánh giá về lợi thế so sánh của thành phố Hải Phòng

Chương 5 của báo cáo này cung cấp một cái nhìn tổng quan về phương hướng cơ bản của chính sách công nghiệp cho thành phố Hải Phòng và khu vực phía Bắc, hiện trạng nền kinh tế và các ngành công nghiệp, chính sách cơ bản để phát triển các khu công nghiệp, bao gồm cả khu công nghiệp chuyên sâu được Sở Kế hoạch và Đầu tư Hải Phòng khởi xướng. Dựa trên kết quả về điều kiện tình trạng hiện tại, phân tích SWOT về các điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức đã được thực hiện. Trên cơ sở kết quả của phân tích SWOT, chương này sẽ đề xuất định hướng cơ bản về các chính sách công nghiệp có liên quan.

(1) Phân tích SWOT của thành phố Hải Phòng

1) <u>Thế mạnh</u> của thành phố Hải Phòng

a. Tập trung nhiều ngành công nghiệp sản xuất

Đối với các loại hình ngành công nghiệp trong khu công nghiệp tại thành phố Hải Phòng, các sản phẩm được sản xuất từ da thuộc ngành công nghiệp nhẹ, dệt may, giấy, cao su, và nhựa phát triển mạnh. Đối với ngành công nghiệp nặng, sản xuất khoáng sản phi kim loại như sắt, thép và chế biến kim loại, kim loại cơ bản, các sản phẩm kim loại khác cũng đang phát triển mạnh. Ngoài ra, với đặc trưng của khu vực phía Bắc là ngành điện và điện tử, Hải Phòng cũng có hệ thống chế tạo cơ khí máy móc có tính cạnh tranh cao. Thành phố Hải Phòng có các sản phẩm sản xuất điện tử cao như quang học, điện tử, cơ khí và công nghiệp ô tô. Do đó, thành phố Hải Phòng có nhiều ngành công nghiệp. Vì vậy, thành phố Hải Phòng có cơ cấu công nghiệp tương đối cân bằng

giữa lắp ráp và cung cấp các phụ tùng cho ngành công nghiệp. Ngoài ra, thành phố Hải Phòng phát triển ngành công nghiệp đóng tàu và các ngành công nghiệp chế biến kim loại cơ bản, bao gồm cả thép.

b. Có đầy đủ cơ sở hạ tầng thương cảng giao vận (logistics)

Như đã nêu trong Chương 5, Hải phòng có cảng Hải Phòng với mực nước sâu 6m và cảng Cái Lân với mực nước sâu 13m đang hoạt động. Trong tương lai, cảng Lạch Huyện cũng sẽ được cải thiện hơn nữa về chức năng giao vận hàng hải. Cảng Hải Phòng với bốn bến đã trở thành cảng container lớn nhất ở khu vực phía Bắc. Số lượng hàng hóa được vận chuyển trong năm 2011 là 286 triệu tấn, trong đó số lượng việc xử lý hàng hóa tại cảng Cái Lân chiếm khoảng 30% toàn bộ hàng hóa vận chuyển tại Việt Nam. Cảng Cái Lân có mực nước sâu 12m và quy mô tàu có thể được cập cảng là 50.000 DWT. Thời gian tối thiểu là sáu ngày để vận chuyển hàng hóa đến Nhật Bản. Vốn vay ODA đã được tăng thêm 10,3 tỷ Yên (JPY).

Kế hoạch phát triển cảng Lạch Huyện được dự kiến hoàn thành vào năm 2015, với cảng nước sâu 14m và tàu có thể cập cảng là 2 100.000 DWT x 2 tàu. Số lượng hàng hóa được vận chuyển khoảng 855.000 TEU mỗi năm. Tổng chi phí của dự án ước tính khoảng 160 tỷ yên (JPY).

c. Gần Trung Quốc, nơi có thị trường quy mô lớn (Hồng Kông và Thượng Hải)

Lợi thế của Hải Phòng là khá gần Hồng Kông và Thượng Hải, những thị trường lớn của Trung Quốc. Đây là một lợi thế về vị trí địa lý, giúp cho việc kinh doanh với Trung Quốc thông qua các thương cảng Hải Phòng, vì Trung Quốc là thị trường lớn để bán hàng hóa và mua sắm thiết bị.

2) <u>Yếu điểm</u> của thành phố Hải Phòng

a. Sự tăng trưởng chậm của các ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao

Như đã được đề cập ở trên, thế mạnh của Hải Phòng là đa dạng hóa trong các ngành sản xuất công nghiệp. Tuy nhiên, sức cạnh tranh trong các ngành sản xuất công nghiệp vẫn luôn tăng, ngoại trừ ngành đóng tàu và một số ngành công nghiệp về số lượng khác. Ngoài ra, khi so sánh với các vùng khác ở Việt Nam, ngành sản xuất điện và điện tử của Hải Phòng đang đứng ở mức cao hơn. Tuy nhiên, tỷ lệ phần trăm ngành công nghiệp có trị giá gia tăng cao trên tổng mức sản xuất công nghiệp của Hải Phòng còn thấp. Hơn nữa, việc triển khai các ngành công nghiệp hỗ trợ đang bị trì hoãn. Số lượng công nhân lành nghề trong lĩnh vực công nghiệp có giá trị gia tăng cao cũng không đạt đủ yêu cầu về số lượng. Đây là một yếu tố cần được quan tâm phát triển hơn nữa trong tương lai.

b. Quỹ đất hạn chế

Thành phố Hải Phòng có mật độ dân số cao, đất sử dụng thiếu. Hiện tại, khu vực bao quanh khu công nghiệp Nam Đình Vũ, một trong những khu công nghiệp chuyên sâu, đã được khuyến khích lấn biển để tạo ra khu đất mới. Tuy nhiên, một yếu điểm của các huyện ven biển là có độ chịu lực nền đất yếu, do vậy khả năng cung cấp đất từ lấn biển cũng không quá lớn.

c. Tắc nghẽn giao thông tại Quốc lộ 5, trục đường vận tải hàng hóa và vận chuyển hành khách

Hiện nay, Quốc lộ 5 là trục đường duy nhất vận tải hàng hóa và vận chuyển hành khách kết nối thành phố Hà

Nội và thành phố Hải Phòng, tỉnh Hải Dương và tỉnh Hưng Yên với các tỉnh lân cận. Dọc hai bên Quốc lộ 5 là rất nhiều các khu công nghiệp. Vì vậy, nhu cầu về vận tải đường bộ có xu hướng tăng liên tục theo thời gian. Do vậy, trong những năm gần đây, tắc nghẽn giao thông của Quốc lộ số 5 đã gây ra sự tê liệt trong vận tải hàng hóa và vận chuyển hành khách. Đường cao tốc đã trở thành một nút cổ chai cản trở cho việc giao vận. Đường cao tốc Hà Nội-Hải Phòng đang được xây dựng là một đường cao tốc bổ sung thêm các chức năng của Quốc lộ số 5. Đường cao tốc này được mong đợi giúp cải thiện giao thông khu vực này và hy vọng sẽ sớm được hoàn thành.

d. Nguy cơ với ngành công nghiệp trong nước khi có vị trí địa lý gần với Trung Quốc

Thuận lợi về vị trí địa lý do gần với thị trường Trung Quốc, trong đó có Hồng Kông, Thượng Hải, được xem như là một "điểm mạnh" ở phần trước. Tuy nhiên, điều này cũng tạo điều kiện thuận lợi cho các thị trường quay lại thu mua nguồn cung cấp của Việt Nam. Do vậy khả năng mua sắm vật tư của công ty ở thành phố Hải Phòng tại Việt Nam cũng bị hạn chế. Đồng thời, các ngành công nghiệp địa phương bị suy yếu. Đây cũng có thể là một yếu tố tiêu cực gây trở ngại cho sự phát triển của ngành công nghiệp phụ trợ ở thành phố Hải Phòng.

3) Cơ hội của thành phố Hải Phòng

a. Phát triển đường cao tốc mới cho vận tải hàng hóa và vận chuyển hành khách

Đường cao tốc Hà Nội-Hải Phòng, trục đường chính mới đang được xây dựng và dự kiến bắt đầu hoạt động vào năm 2015. Dự kiến sẽ bổ sung cho các chức năng của Quốc lộ 5, đường quốc lộ có tình trạng tắc nghẽn giao thông đường bộ đang ngày một trở nên nghiêm trọng hơn. Đường cao tốc mới với hy vọng sẽ giảm bớt tắc nghẽn giao thông tại Quốc lộ 5 và cải thiện đáng kể chức năng của phân phối hàng hóa và lưu lượng hành khách qua khu vực phía Bắc.

b. Tăng cường giao vận quốc tế bằng cách phát triển thương cảng quốc tế quy mô lớn

Như đã đề cập đến ở chương 5, kế hoạch phát triển cảng Lạch Huyện là một cảng quốc tế lớn với mực nước sâu 14m và bến tàu có thể chứa 100.000 DWT × một tàu. Lượng hàng hóa được xử lý ước tính là 855.000 TEU mỗi năm, và tổng chi phí dự án ước tính khoảng 160 tỷ yên. Cơ sở hạ tầng cơ bản được xây dựng bằng nguồn vốn ODA. Liên doanh giữa VINALINES, MOL, NYK và Itochu đang lên kế hoạch xây dựng và vận hành các bến cảng này. Các dịch vụ giao vận tại cảng Lạch Huyện cũng như việc sử dụng hiệu quả các thương cảng hiện có như cảng Hải Phòng, Cái Lân được dự kiến có thể sẽ mang lại khả năng cạnh tranh hơn nữa về giao vận cho thành phố Hải Phòng.

c. Lợi thế cạnh tranh cao về chi phí lao động so với các nước lân cận

Việc tăng chi phí lương ở các nước láng giềng như Trung Quốc và Thái Lan trong những năm gần đây đang giúp tăng cường lợi thế về chi phí lao động tương đối thấp ở Việt Nam. Vì vậy, chi phí lao động giá rẻ hấp dẫn có thể giúp tăng đầu tư vào thành phố Hải Phòng.

4) Thách thức của thành phố Hải Phòng

a. Cạnh tranh một cách khắc nghiệt với các khu vực lân cận ở phía bắc

Việc khuyến khích các ngành công nghiệp hỗ trợ đã trở thành một vấn đề quan tâm không chỉ ở thành phố Hải Phòng mà còn được các ngành công nghiệp ở địa phương khác như tỉnh Hải Dương, tỉnh Hưng Yên, và các vùng khác ở Việt Nam. Các khu vực khác cũng áp dụng nhiều biện pháp khác nhau như thu hút các nhà đầu tư Nhật Bản và thu hút các ngành công nghiệp phụ trợ có liên quan. Trong môi trường cạnh tranh như vậy, bỏ lỡ các chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ sẽ dẫn tới việc đẩy lùi nghiêm trọng việc phát triển chính sách công nghiệp thành phố Hải Phòng.

b. Tác động bất lợi của suy thoái kinh tế toàn cầu do sự toàn cầu hóa của nền kinh tế

Trong những năm gần đây, các đối tác kinh doanh mở rộng hoạt động không chỉ ở Việt Nam mà còn ở khắp các thị trường lớn của Trung Quốc như Thượng Hải và Hồng Kông, các nước ASEAN và các nước phương Tây khác. Vì vậy, ảnh hưởng của kinh tế yếu kém ở các nước khác có thể là yếu tố làm giảm phát triển công nghiệp tại thành phố Hải Phòng một cách trực tiếp hoặc gián tiếp. Ví dụ, sự suy giảm gần đây của nền kinh tế châu Âu và sự giảm đầu tư từ châu Âu có thể làm hạ nhiệt toàn bộ thị trường đầu tư quốc tế và nó cũng có thể dẫn đến việc giảm các hoạt động công nghiệp tại Hải Phòng.

(2) Khuyến nghị các chính sách dựa trên phân tích SWOT của thành phố Hải Phòng

1) Chính sách nhằm tăng cường Thế mạnh của thành phố Hải Phòng

Hải Phòng có một loạt các ngành công nghiệp sản xuất tích hợp. Hải Phòng cần đẩy mạnh việc mở rộng và tích hợp sức sản xuất của các ngành công nghiệp hiện có. Như đã đề cập ở chương 5, các ngành công nghiệp mục tiêu được ưu tiên phát triển và hỗ trợ trong tương lai được Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đưa ra bao gồm bảy lĩnh vực công nghiệp sau đây. Cụ thể, a. Ngành công nghiệp phụ trợ, b. Ngành công nghiệp cơ bản , c.Công nghệ cao, d. Ngành công nghiệp có trị giá gia tăng cao, e. các ngành công nghiệp tiết kiệm năng lượng, f. Các ngành công nghiệp có tác động môi trường thấp, và g. Công nghiệp hàng hải. Với “các ngành công nghiệp cơ bản”, các ngành công nghiệp điện tử và công nghệ phát triển đáng kể, và cùng lúc là các ngành truyền thống vẫn được tiếp tục thúc đẩy, như ô tô, kim loại, vật liệu xây dựng, hóa chất và các ngành công nghiệp cơ khí. Nên thúc đẩy ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao hơn nữa trong lĩnh vực công nghệ cao tại Hải Phòng.

Ngoài ra, bằng cách tận dụng những thế mạnh hiện có, Hải Phòng nên mở rộng các ngành công nghiệp nặng với các ngành cốt lõi như kim loại cơ bản, ngành công nghiệp đóng tàu, sắt và thép.

2) Chính sách nhằm làm giảm Yếu điểm của thành phố Hải Phòng

Song song với việc thực hiện các biện pháp tăng cường hơn nữa "Thế mạnh" ở trên, việc triển khai thêm hoạt động dạy nghề cần được mở rộng và xây mới nhằm tăng cường khả năng cạnh tranh với các cơ sở cung cấp lao động chất lượng cao tại Hồng Kông và Thượng Hải. Để đảm bảo việc cung cấp địa điểm cần thiết cho sự phát triển của Hải Phòng trong tình trạng nguồn cung đất khan hiếm, nên áp dụng các phương pháp lấn biển hiện đại tạo đất mới và thúc đẩy tăng cường khả năng về kỹ thuật này. Ngoài ra, cũng cần thiết tăng cường và mở rộng

các chức năng giao vận hiện có tại Hải Phòng, khi đường cao tốc Hà Nội-Hải Phòng và cảng Lạch Huyện được đưa vào sử dụng trong tương lai gần.

3) Chính sách khuyến khích hiện thực hóa Cơ hội ở thành phố Hải Phòng

Các chính sách sau đây là quan trọng, bao gồm việc xây dựng hệ thống phân phối mới được kết hợp kế hoạch phát triển thương cảng biển mới với quy mô lớn (như kế hoạch phát triển cảng biển Lạch Huyện), và đường cao tốc mới (như kế hoạch phát triển đường cao tốc Hà Nội-Hải Phòng), và tiếp tục nỗ lực mở rộng sản xuất với các biện pháp cụ thể được phản ánh trong kế hoạch phát triển cơ sở hạ tầng của thành phố Hải Phòng. Điều quan trọng là phải được chính phủ hợp tác chặt chẽ và hỗ trợ nhiều mặt bao gồm cả hỗ trợ tài chính để hiện thực hóa xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng quốc gia quy mô lớn càng sớm càng tốt.

4) Chính sách giúp thành phố Hải Phòng vượt qua Thách thức

Khu công nghiệp chuyên sâu là khu công nghiệp được thiết kế đặc biệt để thu hút các ngành công nghiệp phụ trợ. Việc phát triển các khu công nghiệp này được xem như là một chính sách cốt lõi để thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ ở thành phố Hải Phòng. Với mục đích này, việc thực hiện các biện pháp để thúc đẩy ngành công nghiệp chỉ tập trung vào ngành công nghiệp phụ trợ là chưa đủ. Điều quan trọng là phải thực hiện nhiều biện pháp hơn nữa để thu hút một loạt các công ty chế biến và lắp ráp để thu hút các công ty lớn, kéo theo các ngành công nghiệp hỗ trợ để cung cấp phụ tùng và các sản phẩm khác.

Ngoài ra, điều quan trọng là thúc đẩy nỗ lực phát triển ngành công nghiệp toàn khu vực phía Bắc, cùng hợp tác giữa các tỉnh, thành phố lân cận, tận dụng những thế mạnh và lợi thế so sánh của từng vùng để cùng tồn tại và tạo ra sự thịnh vượng trong toàn bộ khu vực.

Bảng phân tích trong trang tiếp theo chính là tóm tắt nội dung các thảo luận và phân tích ở trên.

Bảng 8.1-1 Các giải pháp kế hoạch vĩ mô phát triển khu vực và Bảng phân tích SWOT 8,1-1

Thế mạnh	Yếu điểm	Cơ hội	Thách thức
· Cấu trúc công nghiệp khá cân bằng và có tính tích hợp · Ngành đóng tàu và kim loại cơ bản khá mạnh · Có Cảng Hải Phòng với năng lực kho vận khá phát triển · Có sự tiếp cận với thị trường quốc tế và cơ sở sản xuất giá rẻ của Trung Quốc · Các điều kiện khá tốt trong ngành giáo dục	· Thiếu các sản phẩm sản xuất có tính cạnh tranh cao bên cạnh ngành đóng tàu · Nguồn cung về đất đai khá hạn chế do mật độ dân cư cao và nền đất yếu ở khu vực ven biển · Quốc lộ 5 đang quá đông đúc gây ảnh hưởng đến hiệu quả ngành giao vận (logistics) · Rất gần với Trung Quốc nên khó phát triển công nghiệp phụ trợ	· Đường Quốc lộ mới đang được xây dựng · Việc phát triển Cảng Lạch Huyện và việc nâng cấp Cảng Hải Phòng sẽ làm tăng tính cạnh tranh của Hải Phòng · Sự hỗ trợ mạnh mẽ từ lãnh đạo cao nhất của cả Việt Nam và Nhật Bản · Chi phí lao động ngày càng tăng của Trung Quốc sẽ đẩy dòng vốn của nước ngoài và của cả TQ sang các nơi khác	· Việc phát triển ngành công nghiệp phụ trợ đang trở thành vấn đề nóng trên khắp đất nước · Các tỉnh thành lân cận cũng đang rất tích cực thu hút FDI, nhất là FDI từ DN vừa và nhỏ Nhật Bản · Suy thoái kinh tế ở Châu Âu ảnh hưởng tới đầu tư của các nước Châu Âu và dẫn tới sự thu hẹp của thị trường quốc tế.
>Phát triển ngành đóng tàu công nghệ cao và có giá trị gia tăng cao. >Phát triển ngành công nghiệp phụ trợ liên quan tới đóng tàu, tận dụng tối đa nguồn kim loại cơ bản sẵn có, các sản phẩm khoáng sản phi kim và các sản phẩm kim loại chế tạo khác.	>Tăng cường đào tạo nghề phù hợp với chiến lược phát triển đã nói bên Điểm mạnh >Lấn biển dùng công nghệ san lấp đất tiên tiến >Cải thiện hơn nữa cơ sở hạ tầng ngành kho vận (logistics)	>Tăng cường các mối quan hệ công chúng và quảng bá thông tin đối với các cơ hội kể trên >Chuẩn bị tốt hơn nữa cho việc sử dụng đường cao tốc mới và vận hành cảng biển mới >Tiếp tục theo dõi sát sao sự hỗ trợ tiếp theo từ Chính phủ	>Không đặc biệt chú trọng phát triển ngành công nghiệp phụ trợ mà nên coi đó là nỗ lực đi kèm hoặc là kết quả của việc thu hút đầu tư từ những đơn vị lắp ráp lớn. >Củng cố hợp tác kinh tế với các địa phương lân cận

8.1.2 Đánh giá lợi thế so sánh của khu vực miền Trung

Chương 6 của báo cáo này cung cấp một cái nhìn tổng quan về hiện trạng của nền kinh tế và công nghiệp, chính sách cơ bản của phát triển các khu công nghiệp, bao gồm cả khu công nghiệp chuyên sâu được khởi xướng bởi thành phố Đà Nẵng, tỉnh Quảng Nam và tỉnh Quảng Ngãi. Dựa trên kết quả hiện trạng, chúng tôi đã tiến hành phân tích SWOT về những thế mạnh, yếu điểm, cơ hội và nguy cơ. Trên cơ sở kết quả của phân tích SWOT, định hướng cơ bản về chính sách công nghiệp được đề xuất trong chương này.

(1) Thành phố Đà Nẵng

1) Phân tích SWOT của TP Đà Nẵng

1-1) <u>Thế mạnh</u> của TP Đà Nẵng

a.Tài nguyên biển và du lịch phong phú

Điểm mạnh của thành phố Đà Nẵng là có một nguồn tài nguyên biển và du lịch phong phú. Trong đó với nguồn hải sản dồi dào, nhiều khu công nghiệp của thành phố Đà Nẵng chuyên chế biến thủy sản đang hoạt động và cho một số công ty Nhật Bản thuê nhà xưởng. Ngoài ra, ngành du lịch biển phát triển với các khu nghỉ mát bãi biển, và các khu di tích lịch sử ở Huế, và Hội An (tỉnh Quảng Nam) được xem là một nguồn tài nguyên du lịch phong phú.

b.Chức năng cửa ngõ quốc tế với nhiều cảng biển quốc tế và sân bay

Thành phố Đà Nẵng có nhiều thương cảng biển quốc tế như cảng Đà Nẵng, cảng Liên Chu, và cảng Tiên Sa. Các thương cảng này đã đi vào hoạt động, là cửa ngõ vận chuyển hàng hóa quốc tế tại thành phố Đà Nẵng. Ngoài ra, có sân bay Đà Nẵng, sân bay quốc tế vận chuyển khách và vận tải hàng hóa cũng đang hoạt động .

c. Mạng lưới đường bộ chính

Ở thành phố Đà Nẵng, ngoài quốc lộ số 1 chạy từ Bắc vào Nam, co thêm quốc lộ số 9 - Hành lang kinh tế Đông - Tây dẫn đến Huế, Lào, và Thái Lan. Thành phố Đà Nẵng nằm tại điểm cuối của Hành lang kinh tế Đông - Tây. Ngoài ra, Quốc lộ số 14 tiếp giáp với Lào và tỉnh Quảng Nam có chức năng như là Hành lang kinh tế Đông - Tây thứ hai.

1-2) <u>Yếu điểm</u> của TP Đà Nẵng

a. Khả năng cạnh tranh trong nước và quốc tế của ngành sản xuất là yếu

Ở thành phố Đà Nẵng, các ngành công nghiệp như sản xuất, chế biến thực phẩm, công nghiệp xây dựng và chế biến kim loại đã được tích hợp một phần, tuy nhiên, khả năng cạnh tranh quốc tế và quốc nội của các ngành này là không cao so với các vùng khác.

c. Quy định về môi trường nghiêm ngặt hạn chế khả năng mở rộng của đầu tư nước ngoài

Trong những năm gần đây, quy định môi trường của thành phố Đà Nẵng ngày càng nghiêm ngặt. Do đó, đầu tư trực tiếp nước ngoài sẽ bị hạn chế, trừ khi có các biện pháp thích hợp đáp ứng với các chính sách này được thực hiện.

d. Thiếu nguồn cung cấp lao động đầy đủ

Đối với các nhu cầu về lực lượng lao động, đặc biệt là cho các ngành công nghiệp sử dụng nhiều lao động như ngành công nghiệp phụ trợ, thành phố Đà Nẵng cần quan tâm việc có thể cung cấp lực lượng lao động đầy đủ hay không.

1-3) Cơ hội của Thành phố Đà Nẵng

a.Kế hoạch phát triển một khu công nghiệp mới trong lĩnh vực CNTT và các ngành công nghiệp công nghệ cao

Hiện nay, thành phố Đà Nẵng đã đẩy mạnh kế hoạch phát triển khu công nghiệp công nghệ cao với diện tích 1.000 ha và khu công nghiệp CNTT với diện tích 130ha. Ngoài ra, với ý tưởng về thành phố thông minh, việc phát triển đô thị với dịch vụ truyền thông không dây miễn phí có sẵn ở khắp nơi trong thành phố Đà Nẵng.

b.Xây dựng mối quan hệ hợp tác với các tỉnh trong khu vực miền Trung

Thành phố Đà Nẵng đang tiến hành thăm dò hợp tác với 6 tỉnh khác ở khu vực miền Trung trong đó có tỉnh Quảng Nam và tỉnh Quảng Ngãi trong các lĩnh vực 1) khuyến khích thu hút hơn nữa đầu tư nước ngoài trực tiếp, 2) đồng quản lý và sử dụng cơ sở hạ tầng giao thông 3) phát triển khu vực đô thị thân thiện với môi trường. Hiện nay, việc ký thỏa thuận phối hợp giữa 7 tỉnh đang được chuẩn bị.

1-4) Thách thức đối với thành phố Đà Nẵng

a. Cạnh tranh khắc nghiệt trong việc thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài với các khu vực lân cận

Cạnh tranh để thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài trong đó bao gồm cả các nhà đầu tư Nhật Bản tăng cao ở các khu vực lân cận.

b. Tình hình kinh tế phương Tây cũng ảnh hưởng đến thành phố Đà Nẵng

Với sự phát triển của nền kinh tế toàn cầu, tình hình kinh tế của thị trường quốc tế như Châu Âu, Mỹ có ảnh hưởng đến phát triển kinh tế của thành phố Đà Nẵng.

2) Khuyến nghị chính sách dựa trên phân tích SWOT của thành phố Đà Nẵng

2-1) Chính sách nhằm tăng cường Thế mạnh của thành phố Đà Nẵng

Điều quan trọng là thành phố Đà Nẵng nên tiếp tục duy trì các ngành công nghiệp chế biến thực phẩm dựa

trên nguồn tài nguyên biển phong phú. Cũng cần thiết tiếp tục thúc đẩy tận dụng tốt nhất nguồn tài nguyên du lịch dồi dào. Ngoài ra, thành phố Đà Nẵng nên hướng đến việc tận dụng các khả năng sẵn có từ cơ sở hạ tầng cảng biển và tăng cường phát triển lĩnh vực giao vận hơn nữa.

2-2) Chính sách nhằm làm giảm Yếu điểm của thành phố Đà Nẵng

Để tăng cường khả năng cạnh tranh của ngành công nghiệp sản xuất, quan trọng là thúc đẩy sự phát triển các cơ sở đào tạo nghề tạo ra lực lượng công nhân có tay nghề cao. Ngoài ra, cần thiết phát triển các ngành công nghiệp thân thiện với môi trường với áp dụng công nghệ hiện đại, song song với việc tăng cường các quy định về môi trường.

2-3) Chính sách khuyến khích Cơ hội ở thành phố Đà Nẵng

Để thúc đẩy việc cung cấp dịch vụ trong quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, cần phải tăng cường quảng bá thông tin, hợp tác với chính phủ trung ương và các cơ quan liên quan.

2-4) Chính sách giúp thành phố Đà Nẵng vượt qua Thách thức

Điều quan trọng là thúc đẩy phát triển công nghiệp tổng thể khu vực miền Trung bằng cách thúc đẩy hợp tác với các tỉnh lân cận, từ đó tận dụng những điểm mạnh và lợi thế so sánh của từng vùng. Điều này cũng quan trọng nhằm thúc đẩy khả năng cùng tồn tại và thịnh vượng chung trong toàn khu vực.

Bảng phân tích trong trang tiếp theo tóm tắt nội dung các thảo luận và phân tích ở trên

Bảng 8.1-2 (1) Các giải pháp kế hoạch vĩ mô phát triển khu vực và Bảng phân tích SWOT 8,1-2 (1)

Điểm Mạnh	Điểm Yếu	Cơ Hội	Thách Thức
· Giàu tài nguyên thuỷ sản và du lịch phong phú · Có cảng biển Liên Chiểu, Tiên Sa, cảng Đà Nẵng và sân bay Đà Nẵng, và vùng tiệm cận Hành lang Đông-Tây · Là khu vực được nhiều người người nước ngoài biết đến	· Thiếu các sản phẩm sản xuất có sức cạnh tranh cao · Có các quy định về môi trường khá chặt do đó khó thu hút đầu tư của các nhà doanh nghiệp nhỏ và vừa · Có lực lượng lao động hơi ít	· Kế hoạch phát triển KCN chuyên IT và các khu công nghiệp công nghệ cao · Xây dựng hành lang kinh tế Đông-Tây trong tiến trình được duyệt · Chính sách kết nối vùng với Quảng Nam và Quảng Ngãi	· Các nước láng giềng và các vùng phụ cận Đà nẵng cũng rất tích cực thu hút đầu tư FDI, và đặc biệt là FDI từ Nhật bản. · Nền kinh tế đi xuống tại Châu Âu cũng ảnh hưởng tới việc đầu tư của Châu Âu tại Việt Nam và làm ảnh hưởng tới thị trường quốc tế
>Phát triển Công nghiệp chế biến để sử dụng được tài nguyên thủy sản sẵn có >Phát triển du lịch cùng với các ngành liên quan >Phát triển lĩnh vực giao vận để sử dụng các cơ sở hạ tầng sẵn có	>Củng cố việc dạy nghề để đảm bảo việc cung cấp nguồn nhân lực đủ chất lượng >Phát triển khu công nghiệp với các thiết bị xử lý ô nhiễm và cho phép đầu tư vào lĩnh vực có nhiều chất thải công nghiệp	>Tăng cường quan hệ công cộng và tính công khai về các thông tin tích cực nói trên >Chuẩn bị tốt hơn cho việc vận hành của các khu công nghiệp và đường cao tốc mới	>Tăng cường việc hợp tác với các khu vực lân cận dựa trên các bổ sung cấu trúc lẫn nhau (identifiable structural complementarity)

(2) Tỉnh Quảng Nam

1) Phân tích SWOT ở tỉnh Quảng Nam

1-1) Thế mạnh của tỉnh Quảng Nam

a. Giàu tài nguyên biển, du lịch và tài nguyên khoáng sản

Thế mạnh của tỉnh Quảng Nam là nguồn tài nguyên về khoáng sản, biển, cát dồi dào, đây là cơ sở để phát triển ngành sản xuất thủy tinh và du lịch bao gồm các bãi biển và khu nghỉ dưỡng ở Hội An, khu vực Di sản văn hóa thế giới.

b. Lợi thế so sánh trong ngành công nghiệp ô tô

Ngành công nghiệp ô tô đã bắt đầu được tập trung ở khu công nghiệp Trường Hải. Thaco có nguồn vốn của Việt Nam đã liên kết vốn với KIA ltd và HYUNDAI của Hàn Quốc và hợp tác kỹ thuật với MAZDA của Nhật Bản. Dựa trên hợp tác liên kết này, Thaco đã tham gia lắp ráp xe buýt, xe tải và xe chở khách.

c. Hạ tầng giao thông

Đối với cơ sở hạ tầng giao thông, ngoài Quốc lộ 1, ở Quảng Nam có sân bay Chu Lai và cảng Kỳ Hà. Ngoài ra, Sân bay quốc tế Đà Nẵng và cảng Đà Nẵng của thành phố Đà Nẵng cũng khá gần, do vậy Quảng Nam có thể tận dụng lợi thế sử dụng chung cảng Dung Quất ở tỉnh Quảng Ngãi.

1-2) Yếu điểm của tỉnh Quảng Nam

a. Khả năng cạnh tranh trong nước và quốc tế của ngành sản xuất là yếu

Ở tỉnh Quảng Nam, ngành công nghiệp lắp ráp ô tô đã bắt đầu hoạt động, tuy nhiên, hiện nay vẫn còn non trẻ. Khả năng cạnh tranh trong tương lai sẽ là một thách thức của ngành này.

b. Quốc lộ 1 không đủ khả năng vận tải

Đường cao tốc liên kết giữa tỉnh Quảng Nam và các tỉnh khác chỉ có quốc lộ số 1. Con đường này đã trở thành nút thắt cổ chai, ngoài ra, việc bảo trì và sửa chữa các điều kiện mặt đường chưa tốt. Kết quả là, khả năng giao thông suy giảm và thường xuyên gây ra ùn tắc giao thông.

1-3) Cơ hội của tỉnh Quảng Nam

a. Tích hợp ngành công nghiệp lắp ráp ô tô ở khu công nghiệp Trường Hải

Như đã nêu ra trong "Điểm mạnh" ở trên, việc tích hợp ngành công nghiệp lắp ráp ô tô đã bắt đầu hoạt động.

b. Xây dựng mối quan hệ hợp tác giữa các tỉnh trong khu vực miền Trung

Tỉnh Quảng Nam đang thăm dò hợp tác với 6 tỉnh ở khu vực miền Trung, trong đó có thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Ngãi về chính sách trong các lĩnh vực như 1) khuyến khích thu hút đầu tư nước ngoài trực tiếp, 2) đồng quản lý và sử dụng cơ sở hạ tầng giao thông của nhau 3) phát triển khu vực đô thị thân thiện với môi trường. Hiện nay, việc ký thỏa thuận cùng hợp tác trong bảy khu vực đang được chuẩn bị.

c. Phát triển kế hoạch Hành lang kinh tế Đông – Tây thứ hai

Kế hoạch phát triển Hành lang kinh tế Đông – Tây thứ hai tập trung vào quốc lộ 14D đang được tiến hành.

1-4) Thách thức đối với tỉnh Quảng Nam

a. Cạnh tranh một cách khắc nghiệt trong việc thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài với các khu vực lân cận

Cạnh tranh để thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài trong đó có cả các nhà đầu tư Nhật Bản đã được tăng cường ở cả các khu vực lân cận.

b. Kinh tế phương Tây cũng ảnh hưởng đến tình hình kinh tế của tỉnh Quảng Nam

Với sự phát triển của nền kinh tế toàn cầu, cùng với các điều kiện kinh tế của thị trường quốc tế như Châu Âu, Mỹ đã ảnh hưởng đến nền kinh tế của tỉnh Quảng Nam.

2) Khuyến nghị các chính sách dựa trên phân tích SWOT của tỉnh Quảng Nam

2-1) Chính sách nhằm tăng cường điểm mạnh của tỉnh Quảng Nam

Cũng giống như thành phố Đà Nẵng, đối với tỉnh Quảng Nam điều quan trọng là tiếp tục đẩy mạnh ngành chế biến thực phẩm bằng cách sử dụng các nguồn tài nguyên biển phong phú, và tận dụng lợi thế của ngành du lịch. Ngoài ra, Quảng Nam cũng nên tiến hành để tận dụng các cơ sở hạ tầng về cảng biển để đẩy mạnh chức năng giao vận hậu cần.

2-2) Chính sách nhằm làm giảm những Yếu điểm của tỉnh Quảng Nam

Điều quan trọng là thúc đẩy sự phát triển và mở rộng các cơ sở đào tạo nghề để đào tạo công nhân lành nghề. Điều này sẽ góp phần tăng cường khả năng cạnh tranh của ngành sản xuất ô tô dự kiến trong tương lai. Cũng quan trọng việc mở rộng và phát triển mạng lưới giao thông, bao gồm cả tuyến đường huyết mạch Quốc lộ 1, và có bảo trì và sửa chữa thích hợp.

2-3) Chính sách khuyến khích những cơ hội ở tỉnh Quảng Nam

Để thúc đẩy việc cung cấp dịch vụ trong quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông vận tải sớm, cần tăng cường hoạt động quảng bá, tăng cường hợp tác với chính phủ trung ương và các cơ quan liên quan. Ngoài ra, cần chú trọng đến sự phát triển của ngành công nghiệp phụ trợ trong đó tập trung vào ngành công nghiệp ô tô tích hợp.

2-4) Chính sách giúp tỉnh Quảng Nam vượt qua những thách thức

Điều quan trọng là thúc đẩy sự phát triển công nghiệp một cách tổng thể của khu vực miền Trung bằng cách thúc đẩy hợp tác với các tỉnh lân cận, từ đó tận dụng những điểm mạnh và lợi thế so sánh của từng vùng. Điều này cũng quan trọng để thúc đẩy sự cùng tồn tại và thịnh vượng chung trong toàn khu vực.

Bảng phân tích trong trang tiếp theo chính là tóm tắt nội dung các thảo luận và phân tích ở trên

Bảng 8.1-2 (2) Các giải pháp kế hoạch vĩ mô phát triển khu vực và Bảng phân tích SWOT 8,1-2 (2)

Thế Mạnh	Yếu điểm	Cơ Hội	Thách Thức
· Nguồn thủy hải sản và cát khá dồi dào. Có nguồn lực tốt để phát triển du lịch. · Sản phẩm da và gỗ có khả năng cạnh tranh khá cao · Gần sân bay Chu Lai, có cảng Kỳ Hạ, cảng Tam Hiệp và dễ tiếp cận với sân bay Đà Nẵng · Giá nhân công rẻ hơn so với tỉnh thành lân cận	· Thiếu các sản phẩm chế tạo/sản xuất có tính cạnh tranh cao · Năng lực vận tải đường bộ hơi thấp hơn tỉnh/thành lân cận · Ít được biết đến hơn trong giới đầu tư nước ngoài	· Chuỗi nhà máy lắp ráp ôtô trong KCN Trường Hải tạo nên điểm hấp dẫn quan trọng đối với doanh nghiệp vừa và nhỏ của ngành công nghiệp phụ trợ. · Việc xây dựng hành lang Đông Tây đem tới nhiều sản phẩm mới · Việc hợp tác liên tỉnh với Quảng Ngãi	· Việc phát triển ngành công nghiệp phụ trợ đang trở thành vấn đề nóng hổi trên khắp đất nước · Các tỉnh thành lân cận cũng đang rất tích cực thu hút FDI, nhất là FDI từ DN vừa và nhỏ Nhật Bản · Suy thoái kinh tế ở Châu Âu ảnh hưởng tới đầu tư của các nước Châu Âu và dẫn tới sự thu hẹp của thị trường quốc tế.
> Phát triển các ngành công nghiệp chế biến tận dụng nguồn cát và thủy hải sản. > Xúc tiến phát triển ngành du lịch cùng với các ngành công nghiệp liên quan > Cải thiện hơn nữa các cơ sở hạ tầng ngành giao vận (logistics)	>Tăng cường đào tạo nghề gắn với chiến lược phát triển bên thế mạnh. >Cải thiện hơn nữa cơ sở hạ tầng giao thông >Tăng cường hoạt động quảng bá bao gồm cả hoạt động giữ liên lạc với các nhà đầu tư nước ngoài đã từng tới tìm hiểu ở tỉnh Quảng Nam	>Tăng cường việc quảng bá và phổ biến về những cơ hội đang có. >Chuẩn bị tốt hơn cho việc vận hành và quản lý các KCN mới và đường cao tốc mới	>Tăng cường hợp tác với các tỉnh thành lân cận dựa trên cấu trúc công nghiệp mang tính tương hỗ giữa các tỉnh

(3) Tỉnh Quảng Ngãi

1) Phân tích SWOT ở tỉnh Quảng Ngãi

1-1) Điểm mạnh của tỉnh Quảng Ngãi

a. Tập trung các ngành công nghiệp nặng và hóa chất

Điểm mạnh của tỉnh Quảng Ngãi chính là tập trung các ngành công nghiệp nặng, với các nhà máy đóng tàu và các nhà máy lọc dầu lớn nhất tại cảng Dung Quất. Một lợi thế nữa là có Khu kinh tế cảng Dung Quất được đánh giá là nhà máy lọc dầu cốt lõi.

b. Hạ tầng giao thông

Tỉnh Quảng Ngãi đã phát triển cơ sở hạ tầng giao thông có sẵn như Quốc lộ số 1, cảng Dung Quất, sân bay Chu Lai và cảng Kỳ Hà, hai trong số đó được đặt tại tỉnh Quảng Nam.

1-2) Điểm yếu của tỉnh Quảng Ngãi

a. Khả năng cạnh tranh của ngành sản xuất trong nước và quốc tế yếu

Tại tỉnh Quảng Ngãi, có sự cạnh tranh trong ngành công nghiệp lọc dầu. Tuy nhiên, tăng cường khả năng cạnh tranh của các ngành công nghiệp sản xuất khác vẫn còn là vấn đề.

b. Quốc lộ 1 không đủ khả năng vận tải

Đường cao tốc liên kết giữa tỉnh Quảng Ngãi và các tỉnh khác chỉ có quốc lộ số 1. tương tự như tỉnh Quảng Nam, Con đường này đã trở thành nút thắt cổ chai, ngoài ra, việc bảo trì và sửa chữa các điều kiện mặt đường chưa tốt. Kết quả là, khả năng thông thương suy giảm và thường xuyên gây ra ùn tắc giao thông.

1-3) Cơ hội của tỉnh Quảng Ngãi

a. Phát triển kế hoạch tổng thể mới cho Khu kinh tế Dung Quất

Để thu hút thêm nhiều nguồn vốn nước ngoài vào Khu kinh tế Dung Quất, việc xem xét lại quy hoạch tổng thể đang được thực hiện.

b. Xây dựng mối quan hệ hợp tác giữa các tỉnh trong khu vực miền Trung

Tỉnh Quảng Ngãi đang thăm dò hợp tác với 6 tỉnh ở khu vực miền Trung, trong đó có thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam về chính sách trong các lĩnh vực 1) khuyến khích thu hút đầu tư nước ngoài trực tiếp, 2) đồng quản lý và sử dụng cơ sở hạ tầng giao thông của nhau 3) phát triển khu vực đô thị thân thiện với môi trường. Hiện nay, việc ký thỏa thuận cùng hợp tác trong bảy khu vực đang được chuẩn bị.

c. Phát triển kế hoạch Hành lang kinh tế Đông – Tây thứ hai

Kế hoạch phát triển Hành lang kinh tế Đông – Tây thứ hai tập trung vào quốc lộ 14D đi qua tỉnh Quảng Ngãi đang được tiến hành.

1-4) Thách thức đối với tỉnh Quảng Ngãi

a. Cạnh tranh khắc nghiệt trong việc thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài với các khu vực lân cận

Cạnh tranh để thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài trong đó có cả các nhà đầu tư Nhật Bản đã được tăng cường ở các khu vực lân cận.

b. Tình hình kinh tế phương Tây cũng ảnh hưởng đến tình hình kinh tế của tỉnh Quảng Ngãi

Với sự phát triển của nền kinh tế toàn cầu, tình hình kinh tế của thị trường quốc tế như Châu Âu, Mỹ có ảnh hưởng đến nền kinh tế của tỉnh Quảng Ngãi.

2) Khuyến nghị các chính sách dựa trên phân tích SWOT của tỉnh Quảng Ngãi

2-1) Chính sách nhằm tăng cường Thế mạnh của tỉnh Quảng Nam

Nắm bắt lợi thế hiện nay của ngành công nghiệp lọc dầu, cần thiết phải thúc đẩy phát triển sản xuất trong lĩnh vực chế biến dầu khí. Ngoài ra, từ quan điểm phát triển ngành công nghiệp phụ trợ như một ngành công nghiệp cốt lõi quan trọng, cần phải được phản ánh vào chính sách công nghiệp. Thêm vào đó, Quảng Ngãi cần xúc tiến thúc đẩy chức năng giao vận hơn nữa , để tận dụng hết khả năng của cảng Dung Quất.

2-2) Chính sách nhằm làm giảm Yếu điểm của tỉnh Quảng Ngãi

Điều quan trọng là thúc đẩy phát triển và mở rộng các cơ sở đào tạo nghề để đào tạo lực lượng công nhân lành nghề. Điều này sẽ góp phần tăng cường khả năng cạnh tranh của ngành đóng tàu và lĩnh vực sản xuất chế biến dầu. Cũng cần thiết mở rộng và phát triển mạng lưới giao thông, bao gồm cả tuyến đường huyết mạch Quốc lộ 1, và có kế hoạch bảo trì và sửa chữa thích hợp.

2-3) Chính sách khuyến khích hiện thực hóa Cơ hội ở tỉnh Quảng Ngãi

Để thúc đẩy việc cung cấp dịch vụ trong quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, cần phải tăng cường hoạt động quảng bá, tăng cường hợp tác với chính phủ và các cơ quan liên quan.

2-4) Chính sách giúp tỉnh Quảng Ngãi vượt qua những thách thức

Điều quan trọng là thúc đẩy sự phát triển tổng thể công nghiệp khu vực miền Trung bằng cách thúc đẩy hợp tác giữa các tỉnh lân cận với nhau, từ đó tận dụng những điểm mạnh và lợi thế so sánh của từng vùng. Điều này cũng quan trọng để thúc đẩy việc cùng tồn tại và thịnh vượng chung trong toàn khu vực.

Bảng phân tích trong trang tiếp theo tóm tắt nội dung các thảo luận và phân tích ở trên

Bảng 8.1-2 (3) Các giải pháp kế hoạch vĩ mô phát triển khu vực và Bảng phân tích SWOT 8.1-2(3)

Thế Mạnh	Yếu Điểm	Cơ Hội	Thách Thức
· Có ngành công nghiệp lọc dầu mạnh nhất Việt Nam và khu kinh tế Dung Quất · Nhà máy đóng tàu quy mô lớn đang được thực hiện · Có cảng biển Dung Quất và vùng phụ cận sân bay Chu Lai, cảng Chu Lai và cảng Kỳ Hà	· Thiếu sản phẩm sản xuất có tính cạnh tranh cao ngoài nhà máy lọc dầu và đóng tàu · Công suất vận tải đường bộ tương đối nhỏ · Được ít nhà đầu tư nước ngoài biết đến	· Xây dựng kế hoạch tổng thể- Master Plan để phát triển hơn nữa khu KT Dung Quất · Việc xây dựng hành lang Đông Tây mới được phê duyệt · Thỏa thuận hợp tác liên tỉnh với Quảng Nam đã được thảo luận xong	· Việc phát triển công nghiệp hỗ trợ đang là vấn đề được quan tâm trên cả nước · Các khu vực lân cận cũng rất tích cực trong việc thu hút FDI, đặc biệt là FDI từ doanh nghiệp vừa và nhỏ Nhật Bản. · Suy thoái kinh tế ở châu Âu cản trở đầu tư từ các nước châu Âu và dẫn đến sự thu hẹp của thị trường quốc tế
>Phát triển công nghiệp chế biến có liên quan đến công nghiệp lọc dầu hiện có >Hỗ trợ phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ liên quan đến công nghiệp đóng tàu sẵn có >Phát triển ngành giao vận hậu cần để tận dụng được cơ sở hạ tầng hiện có	>Tăng cường dạy nghề đào tạo phù hợp với các chiến lược nêu trên bên trái >Tiếp tục nâng cấp cơ sở vận tải đường bộ >Tăng cường quan hệ công chúng bao gồm việc tiếp tục liên hệ trao đổi với các nhà đầu tư nước ngoài sau khi họ đến tìm hiểu về Quảng Ngãi	>Tăng cường quan hệ công chúng và các hoạt động cộng đồng về các cơ hội sắp tới như đã đề cập ở trên >Tăng cường hợp tác kinh tế với các khu vực lân cận dựa trên cấu trúc nhận dạng bổ sung identifiable structural complementary	>Tương tự như các chiến lược đã nêu bên trái

8.1.3 Đánh giá về lợi thế so sánh của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Chương 7 của báo cáo này đã cung cấp khái quát về chính sách công nghiệp của Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu và khu vực phía Nam, thực trạng nền kinh tế và công nghiệp, chính sách phát triển các khu công nghiệp bao gồm các khu công nghiệp chuyên sâu do UBND Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu khởi xướng thành lập. Dựa trên kết quả tìm hiểu tình trạng hiện tại, phân tích SWOT bao gồm phân tích thế mạnh, yếu điểm, tiềm năng và nguy cơ đã được thực hiện. Trên cơ sở kết quả phân tích SWOT, định hướng cơ bản của chính sách công nghiệp liên kết với SWOT được đề cập đến trong chương này.

(1) Phân tích SWOT của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

1) <u>Thế mạnh</u> của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

a. Tài nguyên thiên nhiên giàu có

Tài nguyên thiên nhiên giàu có là một trong những điểm mạnh đầu tiên được nhắc đến của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu. Nhìn chung tỉnh rất giàu tài nguyên khoáng sản như dầu, khí, tài nguyên biển. Như đã đề cập trong Chương 7, ước tính lượng dầu dự trữ dưới biển thuộc địa phận tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu khoảng 1,5 tỉ tấn, khí ước tính khoảng 1 nghìn tỉ mét khối. Theo thông tin của Bộ Tài nguyên & Môi trường, tỉnh đang xây một nhà máy nhiệt điện quy mô lớn. Nhà máy này có thể cung cấp 40% lượng điện năng của cả nước và trở thành nhà máy cung cấp năng lượng chính. Thêm vào đó, trong các năm gần đây, các khu công nghiệp đang thu hút các ngành công nghiệp tiên tiến tập trung vào lọc dầu, có thể thấy rõ qua sự phát triển của Khu Công nghiệp dịch vụ Dầu khí Long Sơn. Đây cũng là ngành mà tỉnh sẽ tiếp tục phát huy như một điểm mạnh của mình.

Ngoài ra, tỉnh còn được thiên nhiên ưu đãi về môi trường biển với 10 triệu km2 thềm lục địa và 305 km đường bờ biển. Tỉnh cũng có thể cung cấp một lượng lớn hải sản. Trên thực tế, sản lượng đánh bắt hàng năm của tỉnh đã tăng lên 250,000 tấn và được xếp hạng thứ 3 về sản lượng đánh bắt so với các tỉnh thành khác của Việt Nam. Số lượng các công ty hoạt động trong ngành chế biến thực phẩm vào khoảng xấp xỉ 220 công ty. Bên cạnh đó sản lượng xuất khẩu sản phẩm hải sản chế biến sẵn đã đạt trung bình 200 triệu $ Mỹ một năm. Bằng cách này, tỉnh sẽ tiếp tục đóng vai trò là địa bàn cung cấp các nguồn tài nguyên biển.

b. Lợi thế so sánh trong ngành công nghiệp thép

Toàn tỉnh có ngành công nghiệp sản xuất thép có độ tích hợp kết hợp cao. Về mặt này, có thể nói rằng ngành công nghiệp sản xuất thép có độ tích hợp kết hợp cao này là một trong các yếu tố giúp cho sức mạnh kinh tế tỉnh cao hơn mức bình quân GDP đầu người 5.000 đô la Mỹ một năm. Do vậy đây được coi là thế mạnh của tỉnh. Hiện nay phần lớn các nhóm công ty trong khu công nghiệp cùng kết hợp trong hoạt động kinh doanh là thuộc công nghiệp liên quan đến thép. Họ tiếp tục duy trì sản lượng cao.Ngành công nghiệp thép nên tiếp tục được tăng cường vì đây chính là điểm mạnh của tỉnh.

c. Hoàn thiện cơ sở hạ tầng Cảng hậu cần

Ở phía tây bắc thành phố Vũng Tàu, Cảng Cái Mép – Thị Vải đã đi vào hoạt động một phần. Hiện nay cảng đã đi vào hoạt động với cơ sở hạ tầng hậu cần hàng hải qui mô lớn. Trong tương lai tỉnh đã có kế hoạch phát triển cảng biển quốc tế mở rộng và nâng cấp những nhóm cảng biển đã có. Trong tương lai gần, tỉnh có tiềm

năng trở thành cảng hậu cần trung tâm của khu vực phía Nam Việt Nam.

d. Du Lịch

Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu là một trong bảy vùng được ưu tiên phát triển du lịch tại Việt Nam. Tỉnh có 305 km đường bờ biển và có tiềm năng rất cao về du lịch biển. Ngoài ra, Côn Đảo nằm cách 180km về phía tây nam của Tỉnh, có rừng nguyên sinh, bãi biển và những di sản lịch sử quý giá. Hòn đảo này có tiềm năng lớn về phát triển du lịch. Tuy vậy, việc phát triển du lịch không chỉ là mục tiêu phát triển đơn lẻ, mà cũng nên cân nhắc như một công cụ để phát triển công nghiệp, như việc tổ chức Trung tâm hội thảo quốc tế du lịch và hội nghị ngay tại các khu công nghiệp. Hay nói cách khác ngành công nghiệp du lịch là ngành có thể tận dụng theo cách kết hợp. Trong tương lai, điều quan trọng là các biện pháp được thực hiện như là một phần của ngành công nghiệp tổng hợp phát triển du lịch. Việc đẩy mạnh ngành công nghiệp du lịch có thể khơi dậy hoạt động công nghiệp và kinh tế của tỉnh.

e. Khu vực bổ sung cho các hoạt động công nghiệp của các tỉnh thành lân cận

Có thể thấy từ trước đến nay Bà Rịa Vũng Tàu có khả năng bổ sung cho các tỉnh thành lân cận (như thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Đồng Nai, tỉnh Bình Dương, tỉnh Long An) hơn là cạnh tranh. Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu có thể cung cấp thép, năng lượng và các dịch vụ như du lịch nghỉ dưỡng sức khỏe. Theo đó, tỉnh có tiềm năng lớn để phát huy các đặc trưng độc đáo mà các tỉnh thành khác không có và đóng vai trò là trung tâm của hợp tác liên khu vực.

2) <u>Yếu điểm</u> của Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

a. Cơ cấu công nghiệp thiếu đa dạng

Điểm yếu của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu chính là mặt trái của các điểm mạnh. Đó là cơ cấu công nghiệp thiếu đa dạng. Cơ cấu công nghiệp của tỉnh quá phụ thuộc vào khai thác nguồn tài nguyên thiên nhiên. Một khi cơ cấu công nghiệp này còn duy trì, thì xu hướng phát triển công nghiệp của tỉnh có thể sẽ không tốt trong trung và dài hạn. Xu hướng này đã xuất hiện, với tỷ trọng sản xuất của công nghiệp sản xuất trong GDP thấp, và sức cạnh tranh của ngành sản xuất thấp. Trong tương lai, để tỉnh tiếp tục có những chính sách thúc đẩy hỗ trợ các ngành công nghiệp, rất cần thiết có một loạt các biện pháp hỗ trợ sản xuất và phát triển các hoạt động kinh doanh.

b. Cơ cấu công nghiệp quá phụ thuộc vào nguồn cung cấp nguyên liệu

Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu có thế mạnh về tài nguyên biển và ngành công nghiệp thép, tuy nhiên hiện nay tỉnh chỉ cung cấp nguyên liệu thép thô. Tỉnh hiện chưa có ngành cơ khí hoàn thiện để cung cấp các sản phẩm gia công với giá trị cao. Điều quan trọng là gia công vật liệu cần sự kết hợp của các ngành công nghiệp đa dạng bao gồm công nghệ sản xuất và gia công. Đây là một thử thách mà tỉnh phải giải quyết trong tương lai.

c. Nguồn cung nhân lực

Dân số ít, hạn chế về khả năng cung ứng lực lượng lao động trên 15 tuổi là điểm yếu thứ ba của tỉnh. Những ngành công nghiệp sản xuất phụ thuộc công nghiệp hỗ trợ đều đòi hỏi nguồn lao động dồi dào. Vì vậy khả năng đáp ứng của nguồn nhân lực được coi như nhân tố quyết định. Trong tỉnh đã có ngành công nghiệp chế tạo máy chiếm tỷ trọng tích lũy cao, đây là ngành công nghiệp đòi hỏi nhiều vốn và đã hỗ trợ cho kinh tế tỉnh. Do đó sự

thiếu hụt trong nguồn cung ứng nhân lực không phải là thách thức cấp bách trước mắt, nhưng trong tương lai lâu dài, để tỉnh có thể tiến hành thu hút các ngành công nghiệp phụ trợ nhất thiết phải vượt qua được thử thách này.

d. Khả năng tiếp cận các thành phố lớn

Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu nằm ở vị trí khá xa so với trung tâm thành phố Hồ Chí Minh, khả năng tiếp cận của tỉnh kém hơn so với các tỉnh khác. Hiện tại chỉ có đường cao tốc 51 là hạ tầng giao thông chính đi đến tỉnh, mất khoảng 2 hoặc 3 giờ đi từ trung tâm thành phố Hồ Chí Minh đến tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu. Các đối tác kinh doanh và tiêu thụ sản phẩm đều tập trung tại các thành phố lớn. Khoảng cách tới thành phố lớn có thể là một nhân tố cản trở mong muốn lập doanh nghiệp tại khu vực này.

3) Cơ hội của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

a. Một loạt các quy hoạch về cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Như đã mô tả trong phần "Thế mạnh" của phần 1) trên đây, tỉnh có tiềm năng lớn trong lĩnh vực tài nguyên biển và du lịch. Tương tự như vậy, tiềm năng trên địa bàn tỉnh rất lớn trong lĩnh vực quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông. Cụ thể, có rất nhiều kế hoạch phát triển đường cao tốc. Đó là những kế hoạch đường cao tốc mới như Hồ Chí Minh - Long Thành, dự kiến bắt đầu hoạt động vào năm 2017, Biên Hòa - Vũng Tàu, dự kiến bắt đầu phục vụ vào năm 2014 và Bến Lức - Long Thành, dự kiến bắt đầu hoạt động vào năm 2017. Các đường cao tốc dự kiến sẽ được phát triển và sẽ đưa vào phục vụ vào năm 2020. Trong tương lai, dự kiến thời gian từ trung tâm thành phố Hồ Chí Minh đến tỉnh sẽ giảm xuống còn khoảng 40 phút. Khi hoàn thành được các kế hoạch này, phần lớn điểm yếu sẽ được loại bỏ.

b. Tiềm năng trở thành trung tâm giao vận hậu cần (logistic hub)

Dự kiến sẽ thực hiện việc mở rộng các chức năng như cảng Cái Mép Thị Vải thành thương cảng quốc tế. Qua đó, các chức năng của tỉnh như là một trung tâm hậu cần tiềm năng trong khu vực phía Nam sẽ tăng đáng kể. Đồng thời, khi sân bay quốc tế Long Thành - dự kiến mở cửa vào năm 2020 thì việc vận chuyển các sản phẩm tươi sống với thời gian ngắn hơn giúp làm gia tăng giá trị sản phẩm.

4) Nguy cơ với tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

a. Cạnh tranh mạnh với các tỉnh thành lân cận

Hiện nay thúc đẩy ngành công nghiệp phụ trợ không chỉ là vấn đề của riêng tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu mà đó cũng là thách thức đối với các tỉnh thành lân cận như Đồng Nai, Bình Dương và các tỉnh khác. Bên cạnh đó, các tỉnh thành lân cận này đã có những hoạt động để thu hút ngành công nghiệp phụ trợ. Trong một môi trường cạnh tranh như vậy nếu bỏ lỡ các chính sách phát triển ngành công nghiệp phụ trợ có thể dẫn đến thất bại nghiêm trọng trong chính sách phát triển của Bà Rịa Vũng Tàu.

b. Tác động bất lợi của suy thoái kinh tế toàn cầu do sự toàn cầu hóa của nền kinh tế

Trong những năm gần đây, các đối tác kinh doanh đã được mở rộng không chỉ ở Việt Nam mà còn các nước ASEAN khác và các nước phương Tây khác. Trong những trường hợp như vậy, hiệu ứng của sự yếu kém kinh tế ở các nước khác có thể là một yếu tố bất lợi cho sự phát triển hoạt động công nghiệp tại Bà Rịa Vũng Tàu

trực tiếp hoặc gián tiếp. Ví dụ, sự suy giảm gần đây trong nền kinh tế châu Âu và giảm đầu tư từ châu Âu làm giảm nhiệt đầu tư của thị trường quốc tế vào Việt Nam và cũng có thể dẫn đến suy giảm hoạt động công nghiệp tại Bà Rịa Vũng Tàu.

(2) Những khuyến nghị về chính sách dựa trên phân tích SWOT của tỉnh Bả Rịa Vũng Tàu

1) Chính sách tăng cường Thế mạnh của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Điều quan trọng là tỉnh cần tiếp tục hỗ trợ các hoạt động công nghiệp bằng cách tận dụng tối đa các nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú. Cơ cấu công nghiệp cung cấp nguyên liệu từ loại hình truyền thống của tỉnh nên được chuyển sang loại mới phục vụ các ngành công nghiệp chế biến. Ngành công nghiệp mới này dự kiến sẽ cung cấp các sản phẩm giá trị gia tăng cao. Cụ thể hơn, điều quan trọng là quảng bá sản phẩm biển như công nghiệp chế biến thủy sản sử dụng các nguồn tài nguyên biển, và có biện pháp thúc đẩy ngành công nghiệp gia công kim loại trong tổng thể các ngành công nghiệp thép. Ngoài ra, dựa trên quan điểm kết hợp phát triển công nghiệp và các nguồn tài nguyên du lịch phong phú, đây là biện pháp quan trọng để thúc đẩy ngành du lịch trong một hình thức phức hợp và hợp tác, chẳng hạn như kết hợp giữa hội nghị và du lịch, khu vực giải trí và sản xuất. Ngoài ra, điều quan trọng là để tăng cường mối quan hệ bổ sung với các tỉnh thành lân cận khác và tìm kiếm các biện pháp hợp tác nhiều mặt giữa các ngành kinh tế và công nghiệp du lịch.

2) Chính sách giảm các Yếu điểm của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Các ngành công nghiệp như khai thác đá, cung cấp hải sản, khai thác tài nguyên khoáng sản là loại cung ứng vật tư thông thường cho các ngành công nghiệp. Để thực hiện quá trình chuyển đổi cơ cấu của các ngành công nghiệp, tỉnh cần đẩy mạnh sản xuất liên quan đến ngành công nghiệp chế biến. Cho đến nay tỉnh đã có các ngành công nghiệp này có khác biệt về mặt chất lượng từ ngành công nghiệp thiết bị truyền thống. Tuy nhiên, điểm mấu chốt cơ bản là nguồn cung cấp lực lượng lao động. Dân số ít của tỉnh có thể là trở ngại đối với việc thúc đẩy các ngành sản xuất đòi hỏi nhiều nhân công. Trong trường hợp này, rất cần thiết để thực hiện các biện pháp bổ sung nguồn lao động từ các khu vực lân cận của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu. Với mục đích này, rất cần thiết để cải thiện môi trường sống và cải thiện chế độ đối đãi với người lao động. Ngoài ra, rất cần phát triển đô thị thoải mái để khuyến khích sự di cư của người lao động từ nơi khác đến. Về các chức năng giao vận, rất cần thiết để cải thiện các tiện nghi thiết bị cho lưu kho, lưu chuyển vận tải để mở rộng khả năng vận tải.

3) Chính sách thúc đẩy thực hiện Cơ hội của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Để thúc đẩy cung cấp dịch vụ trong quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, rất cần tăng cường quảng bá thông tin, tăng cường hợp tác với chính phủ và các cơ quan liên quan.

4) Chính sách cho việc khắc phục Nguy cơ của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Khu công nghiệp chuyên sâu là khu công nghiệp được thiết kế đặc biệt để thu hút các ngành công nghiệp phụ trợ. Các KCN này được thiết kế là chính sách cốt lõi để thu hút các ngành công nghiệp phụ trợ trên toàn tỉnh. Tuy vậy, các biện pháp thúc đẩy ngành công nghiệp chỉ tập trung vào ngành công nghiệp phụ trợ là chưa đủ. Điều quan trọng là phải thực hiện các biện pháp mạnh hơn nữa để thu hút một loạt các ngành công nghiệp như chế biến và các công ty lắp ráp chuyên ngành để có thể thu hút các công ty lớn , kéo theo các công ty phụ trợ để

cung cấp phụ tùng và các sản phẩm khác.

Ngoài ra, điều quan trọng để thúc đẩy các nỗ lực phát triển công nghiệp trên toàn khu vực phía Nam, hợp tác với các thành phố lân cận và các tỉnh trong đó có tỉnh Đồng Nai và TP Hồ Chí Minh, cần tận dụng những thế mạnh và lợi thế so sánh của từng vùng, để cùng tồn tại và cùng thịnh vượng trong toàn khu vực.

Những thảo luận trên được tóm tắt trong bảng hiển thị trang sau:

Bảng 8.1-3 Các giải pháp kế hoạch vĩ mô phát triển khu vực và Bảng phân tích SWOT

Thế mạnh	Yếu điểm	Cơ hội	Thách thức
· Các nguồn khoáng sản và thủy sản dồi dào · Sản lượng thép cao · Có cảng Cái Mép Thị Vải · Các điều kiện tuyệt vời để phát triển du lịch · Cấu trúc công nghiệp mang tính bổ trợ hơn là cạnh tranh với các tỉnh thành lân cận.	· Cấu trúc ngành công nghiệp quá phụ thuộc vào khai thác mỏ · Tỷ trọng sản xuất thấp trong GDP và thiếu các phân ngành sản xuất cạnh tranh · Số dân trong độ tuổi lao động (trên 15 tuổi) khá nhỏ · Khoảng cách với Thành phố HCM hơi xa hơn so với tỉnh thành lân cận.	· Đường Quốc lộ 51 mới đang được xây dựng · Sân bay quốc tế sẽ hoàn thành vào năm 2015 · Cảng Cái Mép Thị Vải sẽ thay thế 2 cảng của HCM trong việc xuất nhập hàng hóa · Có sự hỗ trợ mạnh mẽ từ các vị lãnh đạo cao nhất của cả Việt Nam và Nhật Bản	· Việc phát triển ngành công nghiệp phụ trợ đang trở thành vấn đề nóng hổi trên khắp đất nước · Các tỉnh thành lân cận cũng đang rất tích cực thu hút FDI, nhất là FDI từ DN vừa và nhỏ Nhật Bản · Tỉnh Đồng Nai có nhiều lợi thế hơn trong việc thu hút đầu tư ngành công nghiệp phụ trợ do có sẵn nhiều đơn vị lắp ráp lớn.
>Phát triển công nghiệp chế biến thủy hải sản và kim loại >Quảng bá du lịch cùng với các ngành công nghiệp có liên quan >Tăng cường hợp tác kinh tế với các tỉnh thành lân cận dựa vào tính bổ trợ của cấu trúc công nghiệp.	>Xác định các lĩnh vực sản xuất mới để thay thế ngành khai thác mỏ đang dần suy yếu >Cải thiện điều kiện sống và làm việc cùng với các chế độ phúc lợi xã hội khác cho người lao động >Nâng cấp các cơ sở, trang thiết bị hạ tầng hiện có của ngành giao vận (logistic).	>Tăng cường quảng bá và phổ biến rộng rãi hơn nữa về những cơ hội kể trên >Chuẩn bị tốt hơn nữa đối với việc vận hành cảng hàng không và đường cao tốc mới sắp hoàn thành. >Tiếp tục theo dõi sát sao sự hỗ trợ từ Chính phủ	>Không đặc biệt khuyến khích ngành công nghiệp phụ trợ mà nên coi đó là nỗ lực đi kèm hay là kết quả của việc thu hút đầu tư từ những đơn vị lắp ráp lớn. >Phát triển công nghiệp chế biến là hành động cấp thiết và đi kèm với đó là việc khuyến khích phát triển công nghiệp phụ trợ và lắp ráp.

(3) Các viễn cảnh tương lai thể hiện các lợi thế so sánh, liên quan đến phát triển cơ sở hạ tầng giao thông trong tương lai tại tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Với mong muốn minh chứng nữa về lợi thế so sánh của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu , đã được tổng kết trên phần (1), các viễn cảnh trong tương lai dựa trên việc thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng giao thông vận tải sẽ được mô tả như dưới đây,

1) Viễn cảnh về hỗ trợ tận dụng và kết hợp các nguồn lực địa phương và các ngành công nghiệp ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Cần tiếp tục tận dụng tối đa lợi thế nguồn tài nguyên của tỉnh dưới sự hỗ trợ của chính quyền địa phương, trong đó bao gồm tài nguyên khoáng sản phong phú (dầu mỏ, khí đốt), tài nguyên du lịch, tài nguyên biển, các sản phẩm nông nghiệp. Cụ thể là:

- Các ngành công nghiệp cung cấp nguyên liệu, lọc dầu và các ngành công nghiệp khai thác thông thường sử dụng tài nguyên khoáng sản nên tiếp tục được đẩy mạnh.
- Để phát triển bí quyết công nghệ trong chế biến thực phẩm, điều quan trọng là phải tận dụng các nguồn tài nguyên biển, có những sáng kiến để đóng góp vào việc xuất khẩu chế biến và sản xuất giá trị cao cho các vùng khác. Trong trường hợp này, điều quan trọng là nỗ lực phát triển về mặt kỹ thuật để tích lũy bí quyết công nghệ trong chế biến thực phẩm.
- Để tận dụng tài nguyên du lịch, điều quan trọng để có những nỗ lực để nâng cao khả năng kết hợp du lịch - hội nghị và công nghiệp. Để làm được điều này, việc quan trọng là tích lũy bí quyết công nghệ để giới thiệu du lịch tổng hợp.

2) Viễn cảnh về cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Dự kiến phát triển cơ sở hạ tầng với hàng loạt đường cao tốc tốc độ cao, đường sắt, cảng hàng hóa quốc tế, và sân bay quốc tế. Dựa trên dự kiến thực hiện này, các biện pháp thúc đẩy phát triển công nghiệp sau đây cần được thực hiện. Cụ thể là:

- Phát triển trung tâm giao vận logistic hub sử dụng Cảng quốc tế Cái Mép Thị Vải. Thúc đẩy phát triển các thiết bị phương tiện cảng và các phương tiện khác phục vụ bốc dỡ hàng hóa, kho, kho bảo quản hàng lạnh.
- Hướng tới các ngành công nghiệp liên quan đến hậu cần, thúc đẩy thu hút vào các khu công nghiệp chuyên sâu.
- Tăng cường thúc đẩy và phát triển chiến lược thu hút nhiều hơn nữa các nhà đầu tư vào các khu công nghiệp chuyên sâu, sử dụng đường cao tốc để giảm thời gian di chuyển từ thành phố Hồ Chí Minh.
- Đẩy mạnh quảng bá du lịch, thúc đẩy các cơ sở hạ tầng để tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hành khách thông qua các đường cao tốc và sân bay quốc tế
- Ở những khu vực gần sân bay quốc tế, trên các khu đất trống nên khuyến khích xây dựng khu nhà ở, khu vui chơi giải trí quy mô lớn.

3) Viễn cảnh về hợp tác của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu với các tỉnh thành lân cận

Dự kiến về sự phát triển hàng loạt các đường cao tốc hạ tầng giao thông công cộng, nên khuyến khích tăng cường mối quan hệ hợp tác và cùng tồn tại với các tỉnh thành lân cận khác. Cụ thể là:

- Với các thị trường lân cận hiện đang là nơi tiêu thụ vật liệu xây dựng, cần thiết phải phát triển thị trường trong lĩnh vực sản xuất một cách linh hoạt hơn. Rất quan trọng phải hỗ trợ quá trình chuyển đổi của ngành công nghiệp của tỉnh để tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu trở thành một trung tâm cung cấp nguyên liệu giá trị cao cho ngành cơ điện tử, điện tử và phần mềm.
- Để tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu trở thành địa điểm du lịch nghỉ dưỡng sức khỏe, điều quan trọng là thúc đẩy phát triển thu hút khách hàng từ các tỉnh thành lân cận khác đến.

4) Viễn cảnh về cải thiện môi trường sống của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Dựa trên trên hàng loạt các đường cao tốc hạ tầng giao thông công cộng, nằm gần các thành phố, rất quan trọng để đảm bảo thúc đẩy lưu trú ngắn hạn và trung hạn của các du khách và cải thiện môi trường sống cho người dân. Những biện pháp này là các cách cần thiết để thúc đẩy thu hút các công ty Nhật Bản.

5) Viễn cảnh về phát triển trung tâm giao vận ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Dựa trên việc cung cấp các dịch vụ của mạng lưới đường cao tốc, sân bay quốc tế và cảng quốc tế, đây là điều quan trọng nhất để thúc đẩy chiến lược phát triển khu vực Bà Rịa Vũng Tàu thành một trung tâm hậu cần của khu vực phía Nam.

6) Viễn cảnh về thúc đẩy các hoạt động thương mại tại tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Dự kiến hoạt động của cảng quốc tế và sân bay quốc tế sẽ tạo ra một thị trường mới tới các vùng lân cận. Cần thiết thúc đẩy các ngành công nghiệp sản xuất với định hướng xuất khẩu để thúc đẩy mở rộng thị trường ra nước ngoài.

8.2 Thách thức đối với việc tận dụng các lợi thế so sánh của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu và thành phố Hải Phòng

Trong chương này, hai khu vực là tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu và thành phố Hải Phòng- hai khu vực trong các tỉnh có kế hoạch phát triển các khu công nghiệp chuyên sâu nhằm thu hút các công ty Nhật Bản, được chọn lọc từ các tỉnh thành của miền Bắc, Trung và Nam như đã được thảo luận trong chương trước. Nhiều vấn đề khác nhau đã đặt ra để minh chứng những lợi thế so sánh của từng vùng, những giải pháp sẽ được thảo luận dưới đây, bao gồm cả giải pháp phần cứng và phần mềm (hardware and software).

(1) Thách thức từ phần cứng hardware

Bảng khái quát về các vấn đề khác nhau liên quan đến tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu và thành phố Hải Phòng trong việc phát triển cơ sở hạ tầng cứng như sau:

Bảng 8.2-1 Những thách thức liên quan đến kế hoạch và phát triển cơ sở hạ tầng cứng

	Các mục về cơ sở hạ tầng	Thách thức
Thành phố Hải Phòng	Cơ sở hạ tầng giao thông (bên ngoài các khu công nghiệp)	• Năng lực hạn chế của quốc lộ 5 • Cải tạo đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng • Kế hoạch phát triển cảng Lạch Huyện • Kế hoạch phát triển sân bay Cát Bi
	Cơ sở hạ tầng đường xá (đường giao thông ra vào)	• Thiếu hạ tầng đường vào cảng • Thiếu đường vào khu công nghiệp
	Cơ sở hạ tầng đường xá (bên trong khu công nghiệp)	• Các nhà đầu tư chưa đầu tư đúng mức vào các khu công nghiệp hiện tại
	Hạ tầng cung cấp điện	• Vấn đề mất điện
	Hạ tầng cung cấp nước	• Chưa đồng nhất
	Hạ tầng xử lý nước thải	• Hạ tầng xử lý nước thải chưa hiệu quả để ngăn chặn tình trạng ô nhiễm môi trường
Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu	Cơ sở hạ tầng giao thông (bên ngoài các khu công nghiệp)	• Quốc lộ 51 chỉ có 1 đường nhánh duy nhất. • Dự án tiến hành mở rộng đường quốc lộ 51 Những đường cao tốc giữa các thành phố mới chỉ nằm trong kế hoạch. • Kế hoạch phát triển cảng quốc tế Cái Mép Thị Vải. • Kế hoạch phát triển sân bay quốc tế Long Thành.
	Cơ sở hạ tầng đường xá (đường giao thông ra vào)	• Đường xá từ khu công nghiệp ra đường quốc lộ 51 còn ở trong tình trạng kém.
	Cơ sở hạ tầng đường xá (bên trong khu công nghiệp)	• Những khu công nghiệp chưa được các nhà đầu tư quan tâm phát triển.
	Hạ tầng cung cấp điện	• Tình trạng mất điện vẫn xảy ra mặc dù hạ tầng cung cấp điện rộng lớn.
	Hạ tầng cung cấp nước	• Chưa đồng nhất.
	Hạ tầng xử lý nước thải	• Hạ tầng xử lý nước thải hiện chưa hiệu quả trong việc ngăn chặn ô nhiễm môi trường.

(2) Những thách thức từ phía phần mềm (software side)

Những thách thức trên các yếu tố phần mềm:

(1) Các vấn đề phần mềm để giảm thiểu rủi ro đầu tư theo đánh giá của các nhà đầu tư Nhật Bản.

(2) Các vấn đề phần mềm có liên quan đến mô hình quản lý các khu công nghiệp hiện tại sẽ được thảo luận.

1) Các vấn đề phần mềm để giảm thiểu rủi ro đầu tư theo đánh giá của các nhà đầu tư Nhật Bản

Những thách thức từ các yếu tố phần mềm khá phổ biến đối với tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu và thành phố Hải Phòng, do vậy việc chia sẻ những rủi ro đầu tư từ các nhà đầu tư Nhật bản để đúc kết, giới thiệu và thực hiện các biện pháp giảm thiểu những rủi ro này là cần thiết. Vấn đề này được thảo luận dựa trên các ứng dụng phương pháp phân tích rủi ro đầu tư.

1-1) Khung phân tích rủi ro đầu tư

Nhìn chung thì việc phân tích rủi ro đầu tư được thực hiện theo 3 bước sau:

a. Xác định rủi ro đầu tư

Đúc kết những chi tiết về rủi ro đầu tư dựa trên kết quả phỏng vấn các công ty Nhật Bản đã chuyển vào các khu công nghiệp tại Việt Nam.

b. Đánh giá rủi ro đầu tư

Những rủi ro được chỉ ra trong mục “a.” được đánh giá dựa trên kết quả phỏng vấn về quy mô của các rủi ro đầu tư

c. Giảm bớt rủi ro đầu tư

Chỉ ra những chính sách giảm rủi ro đầu tư.

1-2) Xác định rủi ro đầu tư

Theo kết quả phỏng vấn các doanh nghiệp Nhật Bản đã chuyển vào khu công nghiệp, những rủi ro đầu tư chính được xác định như sau:

Bảng 8.2-2 Những thách thức liên quan đến kế hoạch và phát triển cơ sở hạ tầng cứng

Loại rủi ro	Chi tiết
a. Rủi ro hành chính	Các thủ tục rườm rà/ tốn nhiều thời gian
b. Rủi ro chi phí thấu chi	Chi phí thấu chi trong xây dựng /các phí phụ trội khi việc xây dựng bị chậm trễ/ các chi phí khác trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng còn chưa đầy đủ tại các KCN.
c. Rủi ro về doanh thu (Rủi ro thị trường)	Sự cạnh tranh quyết liệt tại thị trường nội địa / không phát triển được quan hệ kinh doanh tại VN
d. Rủi ro về vốn	Thiếu vốn/ không có bảo lãnh ngân hàng/ khó khăn trong việc vay vốn từ các ngân hàng Việt Nam
e. Các trường hợp bất khả kháng	Thiên tai /thay đổi về luật/ xung đột thay đổi chính trị / Quốc hữu hóa
f. Rủi ro về truyền thông	Thất bại trong việc truyền thông/ thông tin với khách hàng tại địa phương
g. Rủi ro về văn hóa	Tranh chấp trong cung cách làm việc khác nhau / tranh chấp giữa các nhân viên trong khác biệt về cách sống
h. Rủi ro trong giải quyết tranh chấp	Phá vỡ hợp đồng/ không tìm được bên trung gian hoặc đơn vị tư vấn luật
i. Rủi ro về tình trạng cư trú	Các điều kiện sinh sống không phù hợp / thức ăn không phù hợp/ môi trường không phù hợp

3) Đánh giá rủi ro đầu tư

Theo như kết quả đánh giá rủi ro đầu tư được chỉ ra trong mục 2), bốn rủi ro sau đây là quan trọng nhất đối với các nhà đầu tư Nhật Bản:

a. Rủi ro hành chính
b. Rủi ro chi phí thấu chi
c. Rủi ro thị trường
d. Rủi ro về tình trạng cư trú

4) Giảm thiểu rủi ro đầu tư

Dựa trên các xem xét, phân tích trên đây, với mục đích thúc đẩy thu hút các doanh nghiệp Nhật Bản, những đánh giá nhằm giảm thiểu rủi ro đầu tư được tổng kết như sau:

Bảng 8.2-3 Những điểm chính nhằm giảm thiểu rủi ro đầu tư

Loại rủi ro	Phương pháp giảm thiểu rủi ro nên được cân nhắc
Rủi ro hành chính	➢ Phát triển dịch vụ 1 cửa ➢ Tăng cường hệ thống hỗ trợ của các chủ đầu tư địa phương ➢ Cung cấp thêm thông tin ➢ Phát triển quan hệ hợp tác giữa các nhà đầu tư Nhật bản và các đơn vị hỗ trợ khối tư nhân Nhật Bản
Rủi ro chi phí hoạt động thấu chi	➢ Phát triển các nhà máy cho thuê tại các KCN hiện có ➢ Phát triển cơ sở hạ tầng trong các KCN do các nhà đầu tư KCN thực hiện ➢ Phát triển hệ thống chăm sóc hậu mãi ngay cả trong giai đoạn hoạt động và bảo trì. ➢ Cung cấp thêm thông tin ➢ Phát triển quan hệ hợp tác với các nhà đầu tư Nhật bản và các đơn vị hỗ trợ khối tư nhân Nhật Bản ➢ Phát triển quỹ đặc biệt cho đơn vị thuê KCN chuyên sâu để hỗ trợ giảm bớt chi phí tài chính
Rủi ro doanh thu (rủi ro thị trường)	➢ Xác định nhu cầu của thị trường hiện tại. Các nhu cầu không giới hạn chỉ cho các công ty lớn Nhật Bản tại các khu công nghiệp, mà còn cho các nhu cầu kết nối kinh doanh của các doanh nghiệp trong nước. ➢ Sắp xếp tổ chức các cơ hội kết nối quan hệ kinh doanh thông qua tổ chức triển lãm kinh doanh, hội chợ triển lãm sản xuất cũng như hội thảo đầu tư tại Nhật Bản.
Rủi ro về tình trạng cư trú	➢ Cung cấp cho công nhân trong các khu công nghiệp khu vực ăn ở cư trú và khuyến khích phát triển một môi trường sống thoải mái cho họ. ➢ Dưới sự lãnh đạo của UBND, lên kế hoạch phát triển khu vực có thể định cư đặc biệt cho người Nhật.

(1) Các vấn đề về phần mềm liên quan đến mô hình quản lý các khu công nghiệp hiện nay

Trong phần này, hình thức vận hành các khu công nghiệp hiện nay sẽ được tập trung phân tích. Và các vấn đề - có thể là một nút thắt mềm sẽ được giải quyết giúp thu hút các nhà đầu tư Nhật Bản. Các cơ quan quản lý được liệt kê sau đây liên quan đến việc lên kế hoạch, xây dựng và hoạt động tại khu công nghiệp:

a) Cơ quan trung ương bao gồm Văn phòng Thủ tướng chính phủ, Bộ Kế hoạch – Đầu tư và các cơ quan liên quan.

b) Chính quyền địa phương bao gồm Ủy ban nhân dân

c) Ban quản lý KCN

d) Chủ đầu tư

Trách nhiệm của họ và các vấn đề liên quan được tổng kết trong bảng dưới đây:

Bảng 8.2-4 Các yếu tố liên quan của các khu công nghiệp và vấn đề quan tâm

Các cơ quan liên quan	Trách nhiệm chính	Các vấn đề
a)Cơ quan trung ương (Văn phòng Thủ tướng chính phủ, Bộ Kế hoạch – Đầu tư…)	• Phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển các khu công nghiệp do Uỷ ban Nhân dân trình • Phê duyệt / đồng ý các báo cáo từ Ban Quản lý Khu công nghiệp • Các biện pháp tài chính đối với Ban Quản lý Khu công nghiệp	• Phải mất một thời gian khá lâu để phê duyệt các đệ trình của Uỷ ban Nhân dân • Sự tham gia hướng dẫn phát triển các chính sách kế hoạch cho các khu công nghiệp, chẳng hạn như tổ chức các nhóm vùng trên phương diện vĩ mô để giúp định hình các chức năng KCN là thưa thớt
b) Chính quyền địa phương (UBND)	• Xây dựng kế hoạch tổng thể phát triển Khu công nghiệp, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt • Cơ sở hạ tầng như đường giao thông bên ngoài Khu công nghiệp tỉnh, phát triển cơ sở hạ tầng như điện, cấp nước • Bán đất đã giải tỏa và khu công nghiệp cho các chủ đầu tư • Bổ nhiệm Chủ tịch và các Phó Chủ tịch Ban Quản lý Khu công nghiệp • Phê duyệt / chấp thuận các báo cáo từ Ủy ban Quản lý Khu công nghiệp • Có các hoạt động hỗ trợ để thu hút đầu tư của doanh nghiệp thuê	• Đối với việc quản lý các khu công nghiệp sau khi đất được bán cho các chủ đầu tư , nhưng không được đưa vào hoạt động. Do đó, phần lớn các ban quản lý khu công nghiệp còn lại phải theo quyết định của các chủ đầu tư. • Dựa trên nhu cầu của các công ty Nhật Bản, các tổ chức như Phòng Thương mại và Công nghiệp có đề xuất các yêu cầu cải tiến và gửi cho Uỷ ban nhân dân. Tuy nhiên, với các chính sách và cải tiến vận hành liên quan cho chủ đầu tư, Uỷ ban nhân dân chỉ có quyền gián tiếp, không ra lệnh, chỉ tham gia trong một phạm vi hạn chế, do đó không dẫn đến việc cải thiện quản lý hiệu quả. • Phát triển cơ sở hạ tầng đường giao thông bên ngoài khu công nghiệp, và thúc đẩy sự phát triển cơ sở hạ tầng và cung cấp năng

Các cơ quan liên quan	Trách nhiệm chính	Các vấn đề
		lượng là cần thiết.
c) Ban quản lý khu công nghiệp	• Phê duyệt đầu tư phù hợp với sự phát triển của các chủ đầu tư khu công nghiệp • Phê duyệt đầu tư và xây dựng các công trình cơ sở của những doanh nghiệp thuê trong khu công nghiệp • Giám sát trong quá trình hoạt động • Khuyến nghị chính sách giải quyết các nhu cầu của những doanh nghiệp thuê và khiếu nại (Uỷ ban nhân dân, báo cáo với chính quyền trung ương)	• Đơn giản hóa thủ tục cấp phép thuộc thẩm quyền của Ban Quản Lý. Tuy nhiên những hoạt động này chưa cho thấy hiệu quả. Đối với việc hoạt động và bảo dưỡng các khu công nghiệp, ban quản lý nên khuyến khích, lắng nghe ý kiến của doanh nghiệp thuê đất, và hướng dẫn các chủ đầu tư. • Chức năng xây dựng ‘điểm tiếp xúc’ để tiếp nhận các khiếu nại, yêu cầu của đơn vị thuê đất rất được mong đợi, tuy nhiên hiện nay chức năng này khá thưa thớt.
d)Chủ đầu tư	• Thỏa thuận nguyên tắc với những doanh nghiệp thuê đất. • Phát triển cơ sở hạ tầng khu công nghiệp, những nguyên tắc liên quan trực tiếp đến sự phát triển của khu công nghiệp.	• Đối với các công ty tư nhân, tầm quan trọng của hạ tầng công rất lớn. Những hạ tầng xây dựng này nếu do các công ty tư nhân thực hiện sẽ có thể ảnh hưởng doanh thu của họ (ví dụ: vận hành và duy trì nhà máy cho thuê cho các doanh nghiệp nhỏ). • Việc phản hồi các khiếu nại về nhu cầu của doanh nghiệp thuê đất chưa đủ để xua đi những lo ngại của doanh nghiệp thuê đất, và tốc độ phản ứng hiện nay là chậm

Như đã thấy trong phần 1), có thể giảm được những rủi ro sau đây bằng các chính sách cải thiện việc quản lý các khu công nghiệp, được thực hiện bởi các chủ đầu tư, ban Quản lý và Ủy ban nhân dân. Những rủi ro này đã được thảo luận trước đó, 1) Rủi ro hành chính, 2) Rủi ro chi phí thấu chi , 3) Rủi ro về môi trường sống. Tuy nhiên, hiện nay, có thể giới thiệu thêm các biện pháp có hiệu quả hơn nữa. Tuy nhiên, chưa được xác định rõ ràng là cơ quan nào có trách nhiệm thực hiện giảm thiểu những rủi ro này.

Ngoài ra, để giảm rủi ro thị trường, Ủy ban nhân dân có thể tham gia vào việc cải thiện tình trạng hiện tại của ngành công nghiệp địa phương và có các hỗ trợ khác để phát triển các thị trường mới, bằng cách cung cấp thông tin có liên quan và tổ chức triển lãm, hội chợ kinh doanh. Tuy nhiên, hiện tại những hỗ trợ tích cực này của chính quyền địa phương, như Ủy ban nhân dân là chưa thấy rõ .

Hiện nay ở Việt Nam, doanh nghiệp thuê đất Nhật Bản và các tổ chức công của Nhật Bản đang áp dụng những biện pháp sau đây:

- Đề xuất các yêu cầu cải tiến và hoạt động của các khu công nghiệp tới Uỷ ban nhân dân thông qua các tổ chức công của Nhật Bản bao gồm các hiệp hội ngành công nghiệp, chính phủ và các cơ quan liên quan.

- Các biện pháp cải tiến, bao gồm khuyến nghị và tư vấn, bao gồm cả nghiên cứu này và trình bày tới Uỷ ban nhân dân.
- Thu thập thông tin của các công ty Nhật Bản và đơn vị thuê của Nhật Bản để hiểu nội dung của các thủ tục hành chính.
- Các tác động, với ưu tiên đầu tiên cho các chủ đầu tư Nhật Bản.
- Các biện pháp để tránh rủi ro hành chính dưới sự hỗ trợ của tư vấn đầu tư Nhật Bản

Các doanh nghiệp thuê của Nhật Bản được hoạt động trong phạm vi của doanh nghiệp. Do đó, các biện pháp trên không có tính hệ thống. Các yếu tố dưới đây được đánh giá là nền tảng của những thách thức kể trên.

- Những chủ đầu tư các khu công nghiệp hiện nay, có thể là doanh nghiệp nhà nước hay các công ty tư nhân thuần túy, rõ ràng không phải là tổ chức công. Vì vậy, sự tham gia trực tiếp của Uỷ ban nhân dân nhằm nâng cao hoạt động và quản lý là khó khăn. Các nhà đầu tư nhân không chủ động thực hiện các biện pháp ảnh hưởng đến lợi nhuận ví dụ như phát triển khu công nghiệp cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ bao gồm cả phát triển nhà máy cho thuê, và phát triển những địa điểm nhỏ để cho thuê.
- Kế hoạch xây dựng các khu công nghiệp chuyên sâu ở tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu và thành phố Hải Phòng đang được tiến hành. Tuy nhiên, tốc độ phát triển cơ sở hạ tầng ở cả hai nơi rất chậm. Do tốc độ chậm như vậy, có một thực trạng là để thúc đẩy phát triển của các chủ đầu tư tư nhân, cần phải hiện thực hóa là có doanh nghiệp để cho thuê trước. Nói cách khác, tại giai đoạn này, các doanh nghiệp đầu tư chưa chắc chắn quyết định đầu tư, và do vậy đầu tư vào cơ sở hạ tầng trong khu công nghiệp có thể tạo ra nguy cơ về tài chính với các chủ đầu tư tư nhân. Tuy nhiên, khi công ty đầu tư ứng viên đến thăm địa điểm, nếu cơ sở hạ tầng chưa hoàn thiện thì quyết định giữ chỗ và đặt cọc tiền của họ đối với KCN đó sẽ bị ảnh hưởng nhiều. Kết quả là các nhà đầu tư sẽ không đặt cọc thuê chỗ, điều này sẽ tạo ra một vòng luẩn quẩn.
- Tương tự như vậy, trong trường hợp các chủ đầu tư là các công ty tư nhân, hỗ trợ trực tiếp của nhà nước Nhật bản là rất khó đưa vào, ví dụ như hỗ trợ tài chính, chuyển giao công nghệ liên quan đến hợp tác kỹ thuật phù hợp với việc quản lý khu công nghiệp và quản lý trực tiếp đầu vào của các chuyên gia đến địa bàn quản lý cơ sở hạ tầng phát triển khu công nghiệp.
- Uỷ ban nhân dân và Ban Quản lý Khu công nghiệp không rõ ràng trong việc chia sẻ trách nhiệm cũng như thẩm quyền quản lý. Ngoài ra, cũng không rõ ràng rằng cơ quan hay tổ chức nào có thể thực hiện các thủ tục pháp lý cho các chủ đầu tư tư nhân. Vì vậy, ngay cả khi những cơ quan nhà nước Nhật Bản thông qua Ủy ban nhân dân đề nghị các chủ đầu tư cải tổ hoạt động của các khu công nghiệp, điều này cũng không hiệu quả do Ủy ban nhân dân cũng khó khăn để kiểm soát các chủ đầu tư.
- Đơn giản hóa và tăng tốc quy trình thủ tục hành chính là một nhu cầu mạnh mẽ đối với các nhà đầu tư Nhật Bản. Mặt khác, điều này lại có thể làm giảm thẩm quyền của các cơ quan liên quan của Việt Nam. Vì vậy, rất khó thay đổi. Ví dụ, giới thiệu các dịch vụ một cửa là cần thiết để chứng minh chủ động mạnh mẽ của Uỷ ban nhân dân.

8.3 Các biện pháp hỗ trợ nhằm giải quyết những thách thức

Để thực hiện được các lợi thế so sánh tại các vùng như đã đề cập trong phần 8.1, nên giải quyết ngay các vấn đề đã được nêu ra trong phần 8.2. Các biện pháp hỗ trợ cho việc giải quyết những thách thức này bao gồm hỗ trợ từ phía Nhật Bản sẽ được thảo luận trong chương này.

1) Hướng phát triển các khu công nghiệp chuyên sâu có tính đến việc thực hiện lợi thế so sánh trong khu vực

Là các biện pháp phần mềm để giảm thiểu rủi ro đầu tư cho các khu công nghiệp chuyên sâu tại thành phố Hải Phòng và Bà Rịa Vũng Tàu, trong đó có hai điểm sau đây cần được nhấn mạnh.

a.Khu công nghiệp chuyên sâu là nền tảng cho việc tích hợp kết hợp khả năng kinh tế và công nghiệp trong khu vực để cùng hưởng lợi

Trong thành phố Hải Phòng, có thể thấy rõ rằng ngành công nghiệp điện, điện tử và hệ thống cơ khí chiếm lĩnh nền kinh tế nói chung và công nghiệp nói riêng. Tại tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, chủ yếu các doanh nghiệp tích hợp trong các ngành công nghiệp cung cấp loại vật liệu cơ bản như xăng dầu, sắt thép, kim loại màu. Bằng cách tập hợp các doanh nghiệp công nghiệp phức hợp kể trên (là cốt lõi của công nghiệp) vào khu công nghiệp chuyên sâu, sẽ giúp góp phần đẩy mạnh các hoạt động công nghiệp địa phương ở Bà Rịa Vũng Tàu và thành phố Hải Phòng. Ngoài ra, các đặc điểm tương đồng của hai vùng cho thấy tiềm năng lớn trở thành trung tâm khu vực hậu cần với các cảng biển lớn.

b. Khu công nghiệp chuyên sâu là nền tảng phát triển các hoạt động kinh doanh, góp phần 'ươm' các doanh nghiệp vừa và nhỏ

Chuyển vào thuê tại các khu công nghiệp cũng liên quan đến một số rủi ro. Đây là yếu tố chính đặc biệt cản trở các doanh nghiệp vào thuê, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ yếu về khả năng quản lý. Trên quan điểm mong muốn giảm thiểu rủi ro của các công ty này, những khu công nghiệp chuyên sâu cần phải có khả năng hỗ trợ quản lý, chẳng hạn như thực hiện chức năng 'lồng ấp' hỗ trợ kinh doanh. Cụ thể, phát triển cho thuê nhà máy sản xuất, ưu đãi về thuế và các yếu tố khác cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Tuy nhiên, theo tình hình quản lý khu công nghiệp hiện tại tại Việt Nam, phần lớn hoạt động của khu công nghiệp do các chủ đầu tư tư nhân quyết định. Đối với các khu công nghiệp chuyên sâu có chức năng lồng ấp, rất cần thiết có sự hỗ trợ nhất định của chính phủ.

2) Phân loại các khu công nghiệp chuyên sâu

Phân loại được dựa trên quan điểm về bốn loại khu công nghiệp như sau, cụ thể là, 1) các cơ quan chính để phát triển cơ sở hạ tầng bên trong khu công nghiệp, 2) các cơ quan chính để quản lý các khu công nghiệp, 3) tư vấn đầu tư khu công nghiệp, 4) các cơ quan chính để phát triển cơ sở hạ tầng bên ngoài khu công nghiệp. Hiện nay, các cơ quan chính phát triển cơ sở hạ tầng và hoạt động của khu công nghiệp là các chủ đầu tư tư nhân bao gồm 1) các nhà đầu tư địa phương, 2) công ty cổ phần JSC bao gồm các công ty địa phương và Nhật Bản và 3) các chủ đầu tư Nhật Bản. Về việc phát triển cơ sở hạ tầng bên ngoài khu công nghiệp, các cơ quan nhà nước của Việt Nam như Ủy ban nhân dân chịu trách nhiệm và có nhận vốn ODA. Mặt khác, đây được coi là KCN chuyên sâu loại hình nhà nước (public), được các cơ quan nhà nước phát triển cơ sở hạ tầng và quản lý trong KCN, và

KCN chuyên sâu loại quan hệ đối tác công-tư PPP.

Bảng 8.3-1 Phân loại các khu công nghiệp

	Những cơ quan chính phát triển khu công nghiệp			Phát triển cơ sở hạ tầng bên ngoài các khu công nghiệp
	Các chủ đầu tư hạ tầng trong khu công nghiệp	Các nhà điều hành khu công nghiệp	Tư vấn đầu tư	
Hiện tại	**Tư nhân (Chủ đầu tư địa phương)**	**Tư nhân (Chủ đầu tư địa phương)**	**Tư vấn Nhật Bản**	**Nhà nước ＋ vốn ODA**
	Tư nhân (JSC: Các chủ đầu tư địa Phương và Nhật Bản)	**Tư nhân (JSC: Các chủ đầu tư địa phương và Nhật Bản)**	**Tư vấn Nhật Bản**	
	Tư nhân (Chủ đầu tư Nhật Bản)	**Tư nhân (Chủ đầu tư Nhật Bản)**	**Tư vấn Nhật Bản**	
Loại hình nhà nước	**Nhà nước ＋ vốn ODA**	**Nhà nước ＋vốn ODA (các chuyên gia)**	-	**Nhà nước ＋ vốn ODA**
Loại hợp tác công tư PPP (cho thuê)	**Nhà nước＋ vốn ODA**	**Tư nhân**	-	**Nhà nước ＋ vốn ODA**
Loại hợp tác công tư (loại BOT/BTO)	**Nhà nước＋Tư nhân （＋ vốn ODA）**	**Tư nhân**	-	**Nhà nước ＋ vốn ODA**

Dựa trên một số các khuyến nghị đã được thảo luận trong phần 8.2, có thể cân nhắc các loại khu công nghiệp với tính chất nhà nước thuần túy, và loại khu công nghiệp hợp tác công tư PPP, do tổ chức tư nhân và nhà nước cùng phối hợp. Ưu điểm và yếu điểm của các loại khu công nhiệp trên được nêu ra như sau:

a. **Khu công nghiệp nhà nước thuần túy.**

• Ưu điểm:

- Khi các cơ quan nhà nước phát triển khu công nghiệp, các biện pháp chính sách sau đây có thể được đưa ra, dù khó đảm bảo lợi nhuận trong ngắn hạn nhưng có thể mang lại lợi ích công cộng lớn, như phát triển khu công nghiệp cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ bao gồm phát triển nhà máy cho thuê, phát triển cho thuê những khu đất nhỏ, và phát triển khu công nghiệp chủ động ngay cả trong trường hợp những đầu tư chính còn đang bị treo. Những biện pháp này sẽ dễ dàng hơn rất nhiều so với cam kết của các chủ đầu tư tư nhân khác.

- Cho đến nay, hỗ trợ từ khu vực nhà nước Nhật Bản vẫn là cung cấp các gợi ý và yêu cầu, chẳng hạn như chia sẻ các kết quả nghiên cứu gián tiếp. Đối với các cơ quan nhà nước có liên quan đến các khu công nghiệp, có thể đưa ra các biện pháp hỗ trợ trực tiếp sau đây, chẳng hạn như hợp tác kỹ thuật chuyên môn về quản lý khu công nghiệp, trực tiếp hỗ trợ đầu vào các chuyên gia Nhật Bản hoặc tình nguyện viên cao cấp hỗ trợ quản lý nội bộ, hỗ trợ tài chính phù hợp với phát triển cơ sở hạ tầng khu công nghiệp, trong đó bao gồm thiết bị xử lý nước thải ổn định, cung cấp thiết bị điện...
- Để hỗ trợ các mặt trong quản lý các khu công nghiệp chuyên sâu, có thể lập ra tổ chức Hội đồng. Với Hội đồng này, đại diện của các chủ đầu tư khu công nghiệp đã phát triển thành công khu công nghiệp ở tỉnh khác, các quan chức chính phủ Việt Nam, Phòng Thương mại và Công nghiệp và các tổ chức công nghiệp khác sẽ là thành viên. Các thành viên chia sẻ thông tin với nhau theo hướng thu hút đầu tư, thông qua các hội nghị được tổ chức thường xuyên, bí quyết vận hành khu công nghiệp, và các điều chỉnh nếu cần thiết. Tổ chức Hội đồng này có mục đích tham gia vào hệ thống quản lý khu công nghiệp tiên tiến.
- Với thực tế là nhà nước Nhật Bản hiện tại đang rất ủng hộ đầu tư vào Việt Nam, tạo ra hiệu ứng rõ rệt. Điều này có thể góp phần làm giảm đáng kể rủi ro đầu tư của các nhà đầu tư Nhật Bản.
- Kế hoạch về các khu công nghiệp thường không được đưa công khai thông tin ở Việt Nam. Đặc điểm đặc biệt của các khu công nghiệp chuyên sâu cần phải được công khai. Điều này có thể tạo hiệu ứng dây chuyền lên các khu công nghiệp khác, và có thể phát triển tạo ra mô hình khu công nghiệp hiện đại.

• Nhược điểm

- Ở Việt Nam, các khu công nghiệp đã được định vị như là cơ sở thương mại. Và các hoạt động vận hành các khu công nghiệp được coi là hoạt động tạo ra doanh thu. Do đó, để các cơ quan nhà nước, như Ủy ban nhân dân, được trực tiếp tham gia trong việc quản lý khu công nghiệp, việc chứng nhận rằng các khu công nghiệp chuyên sâu là một tổ chức công, khác với các khu công nghiệp hiện tại khác đang hoạt động như cơ sở thương mại, và có thể cần có hệ thống pháp lý điều chỉnh mới. Tuy nhiên, để có khung pháp lý như vậy thường mất một thời gian dài, và nhiều khả năng là biện pháp được đưa ra này là không thực tế.
- Các cơ quan nhà nước tham gia vào việc quản lý các khu công nghiệp với tư cách là chủ đầu tư có thể có khả năng gây nên phản ứng với chính quyền địa phương tại các tỉnh khác và các chủ đầu tư tư nhân khác, và tạo ra sự cạnh tranh gay gắt với các nhà đầu tư khu công nghiệp khác.
- Nói chung, nguồn tài chính của các tổ chức công/ cơ quan nhà nước là tương đối yếu. Vì vậy, sự tham gia trực tiếp với các hoạt động khu công nghiệp do các cơ quan nhà nước thực hiện như trên cũng có thể dẫn đến thất bại của quản lý khu công nghiệp, và có thể gây ra tình hình như quản lý kém hiệu quả của các khu công nghiệp với thâm hụt tích lũy.

Dựa trên những lợi thế và bất lợi nói trên, có thể nói rằng tính khả thi của việc phát triển khu công nghiệp nhà nước là không cao. Tiếp theo đây sẽ là lợi thế và bất lợi của việc phát triển khu công nghiệp hợp tác công tư PPP được thể hiện như sau:

b. Khu công nghiệp hợp tác công tư PPP

• Ưu điểm:

- Hầu hết những ưu điểm của khu công nghiệp nhà nước thuần túy cũng có ở khu công nghiệp hợp tác công tư PPP
- Ngoài ra, nếu các chủ đầu tư Nhật Bản là các chủ đầu tư chính kết hợp với các cơ quan nhà nước, việc giảm rủi ro đầu tư có thể thấy rõ. Hơn nữa điều này sẽ tạo ảnh hưởng mạnh hơn và thu hút sự phát triển đầu tư của các công ty Nhật Bản. Thông qua chủ đầu tư Nhật Bản, các bí quyết công nghệ quản lý có thể sẽ được trực tiếp chuyển giao cho các cơ quan chính quyền địa phương. Vì vậy, việc chuyển giao các bí quyết kỹ thuật liên quan đến quản lý khu công nghiệp được thực hiện với độ tin cậy cao.

• Nhược điểm:

- Cần thu hút chủ đầu tư Nhật Bản quan tâm đến đầu tư vào việc quản lý khu công nghiệp là thành viên của SPV (Special Purpose Vehicle – Cơ chế cho vay với mục đích đặc biệt)

Dựa trên các ưu nhược điểm trên đây, có thể thấy rằng tính khả thi của việc phát triển khu công nghiệp hợp tác công tư PPP cao hơn loại khu công nghiệp công đơn thuần.

JICA