

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

VIỆN CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN

VĨ ĐÌNH HÒA

**PHÁT TRIỂN HÀNH LANG KINH TẾ QUỐC LỘ 18
TRONG QUÁ TRÌNH CÔNG NGHIỆP HÓA, HIỆN ĐẠI HÓA
Ở VIỆT NAM**

Chuyên ngành: Địa lý học

Mã số: 62.31.05.01

LUẬN ÁN TIẾN SĨ ĐỊA LÍ

Người hướng dẫn khoa học:

PGS.TS Lê Thu Hoa

HÀ NỘI, 2013

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Đối với nhiều quốc gia trên thế giới, việc hình thành các lãnh thổ trọng điểm giữ một vai trò quan trọng trong chiến lược tổ chức không gian (TCKG) kinh tế - xã hội. Việc hình thành và phát triển các lãnh thổ trọng điểm sẽ tạo ra các mối liên kết kinh tế - xã hội trở thành động lực phát triển vùng thông qua các tác động lan tỏa lôi kéo các vùng phụ cận cùng phát triển. Kinh nghiệm của các quốc gia phát triển trên thế giới chỉ ra rằng các nước đang ở giai đoạn đầu của quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa (CNH, HĐH) phải có các chiến lược TCKG hợp lý với các lãnh thổ trọng điểm thích hợp nhằm tận dụng tối đa nguồn lực và tạo cơ sở tích lũy cho sự phát triển kinh tế.

Với mục tiêu đưa nước ta đến năm 2020 cơ bản trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại, Việt Nam đang đẩy mạnh tiến trình CNH, HĐH, trong đó việc lựa chọn một số địa bàn có lợi thế vượt trội để hình thành lãnh thổ đầu tàu phát triển được coi là một khâu then chốt và là một trong những nhiệm vụ trọng tâm, xuyên suốt trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia. Chủ trương này đã được thể hiện rõ trong Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội quốc gia được thông qua tại Đại hội đại biểu Đảng Cộng sản Việt Nam lần thứ XI (từ 12 - 19/01/2011) là *“Hình thành và phát triển các hành lang, vành đai kinh tế và các cực tăng trưởng có ý nghĩa đối với cả nước và liên kết trong khu vực”* (mục 4.6).

Việc thực hiện mục tiêu chiến lược đã đưa tới việc hình thành nhiều hình thức tổ chức lãnh thổ (TCLT) kinh tế mới ở nước ta, trong đó hành lang kinh tế (HLKT) được xem là một hiện tượng kinh tế - xã hội. HLKT hình thành dựa trên việc giao lưu kinh tế sống động của một tuyến trục giao thông huyết mạch do có sự tập trung các cơ sở công nghiệp và dịch vụ gắn với các đô thị dọc hai bên tuyến trục đó. Việc phát triển tập trung các cơ sở kinh tế, nhờ lợi

dụng triệt để việc vận chuyển thuận lợi nên các hoạt động kinh tế đem lại hiệu quả cao hơn.

Ở Việt Nam trong khoảng 10 năm qua đã có nhiều HLKT được hình thành, trong đó tiêu biểu là các hành lang (HL): Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và HL Đông - Tây (Việt Nam). Hiệu quả của việc hình thành và phát triển HLKT ở nước ta đã bước đầu thể hiện là một hình thức TCLT có triển vọng. Các HLKT đóng vai trò to lớn trong việc đóng góp vào tăng trưởng giá trị sản xuất của các địa phương đi qua; đẩy nhanh quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế - xã hội; tạo ra mối liên hệ cả theo chiều dọc và chiều ngang thúc đẩy trao đổi hàng hóa, giao lưu kinh tế, tăng cường mối liên kết giữa các địa phương trên toàn tuyến trực với các khu vực xung quanh; tăng cường đảm bảo an ninh - quốc phòng của vùng/ quốc gia.

Tuy nhiên, sự phát triển trong thời gian qua của hình thức này cũng bộc lộ không ít hạn chế về hiệu quả liên kết giữa các trung tâm kinh tế và các tác động phân cực đòi hỏi phải nghiên cứu hoàn thiện. Làm thế nào để phát huy được các giá trị thực tiễn của việc tổ chức các HLKT, góp phần đắc lực vào công cuộc phát triển kinh tế đất nước trong thời kì CNH, HĐH là một vấn đề đáng quan tâm cả về lý luận và thực tiễn ở nước ta trong giai đoạn hiện nay.

Quốc lộ 18 (QL18) là một trong những tuyến giao thông huyết mạch ở phía Bắc Việt Nam. Với những lợi thế về vị trí địa lý, các điểm đầu mút là các cửa vào - ra (sân bay quốc tế Nội Bài, cảng nước sâu Cái Lân, cửa khẩu quốc tế Móng Cái) cùng sự phát triển sôi động của các trung tâm kinh tế trong vùng kinh tế trọng điểm (VKTTĐ) Bắc Bộ đã làm cho QL18 có nhiều tiềm năng phát triển thành HLKT. Việc phát triển HLKT QL18 sẽ tạo ra những tác động lan tỏa góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế - văn hóa - xã hội của các địa phương có HLKT đi qua và của cả VKTTĐ Bắc Bộ gắn với vùng phía Nam

Trung Quốc. Tuy vậy, thời gian qua sự phát triển và liên kết của các trung tâm kinh tế dọc theo QL18 còn hạn chế; các tác động lan tỏa từ sự phát triển do lợi ích của tuyến trục giao thông huyết mạch trong vùng chưa thực sự tương xứng với tiềm năng và vai trò của nó. Vì vậy, việc nghiên cứu để phát triển QL18 trở thành HLKT trở nên cấp bách.

Xuất phát từ những lí do nêu trên tác giả chọn vấn đề "**Phát triển hành lang kinh tế quốc lộ 18 trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa ở Việt Nam**" làm đề tài luận án tiến sĩ của mình.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu của đề tài

2.1. Mục đích

Xác lập cơ sở khoa học cho việc xây dựng và phát triển HLKT ở Việt Nam trong quá trình CNH, HĐH; vận dụng nghiên cứu HLKT QL18 nhằm làm sáng tỏ các điều kiện và yếu tố hình thành HL cũng như các định hướng và đề xuất giải pháp phát triển của HLKT QL18 trong tương lai.

2.2. Nhiệm vụ

- Tổng quan có chọn lọc và hệ thống hóa những vấn đề lý luận và thực tiễn về xây dựng và phát triển HLKT trong điều kiện đẩy mạnh CNH, HĐH ở Việt Nam và vận dụng nghiên cứu trường hợp HLKT QL18;
- Đánh giá điều kiện hình thành và phát triển HLKT QL18 trong quá trình CNH, HĐH đất nước;
- Đề xuất định hướng và giải pháp nhằm đảm bảo hiệu quả phát triển bền vững HLKT QL18 đến năm 2020 và 2025, tầm nhìn đến năm 2030.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng

Đối tượng nghiên cứu của luận án là HLKT QL18, trong đó tập trung nghiên cứu cơ sở khoa học, các điều kiện hình thành và phát triển HLKT

QL18 trong quá trình CNH, HĐH; hệ thống các giải pháp phát triển hiệu quả và bền vững HLKT QL18.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

- *Phạm vi nội dung:* Luận án tập trung nghiên cứu cơ sở khoa học, điều kiện hình thành, định hướng và giải pháp phát triển HLKT QL18.
- *Phạm vi không gian:* Về phương diện lý luận cũng như thực tiễn, sự phát triển theo tuyến trục không phụ thuộc vào lãnh thổ - hành chính mà phụ thuộc vào ảnh hưởng (gồm sức hút và ảnh hưởng lan tỏa) của chính tuyến trục. Tuy nhiên, việc thu thập, xử lý và phân tích số liệu, đặc biệt là các số liệu định lượng trong nghiên cứu của luận án sẽ giới hạn đến các lãnh thổ cấp huyện thỏa mãn điều kiện (i) nằm dọc theo tuyến trục; (ii) toàn bộ hoặc phần lớn diện tích lãnh thổ thuộc phạm vi ảnh hưởng của tuyến trục. Do các lãnh thổ cấp huyện phù hợp với đơn vị kinh tế - hành chính nhỏ nhất ở Việt Nam, việc giới hạn phạm vi lãnh thổ trong nghiên cứu như vậy thể hiện tính khái quát cao nhưng vẫn bảo đảm tính khách quan đối với sự phát triển HLKT.

Như vậy, phạm vi không gian nghiên cứu HLKT QL18 được giới hạn từ sân bay quốc tế Nội Bài tới cửa khẩu quốc tế Móng Cái cùng với vùng ảnh hưởng giữa HL với hai bên quốc lộ (QL) (được giới hạn theo đơn vị hành chính huyện, thị xã, thành phố) có QL18 đi qua thuộc các tỉnh, thành phố Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Dương và Quảng Ninh bao gồm: Sóc Sơn (Hà Nội); Yên Phong, TP.Bắc Ninh, Quế Võ (Bắc Ninh); TP.Chí Linh (Hải Dương); Đông Triều, TP.Ứng Bí, Yên Hưng, TP.Hạ Long, TP.Cẩm Phả, Tiên Yên, Đầm Hà, Hải Hà, TP.Móng Cái (Quảng Ninh). Luận án có chú ý so sánh với VKTTĐ Bắc Bộ và các lãnh thổ lân cận.

- *Phạm vi thời gian:* Việc phân tích, đánh giá điều kiện hình thành và phát triển của HLKT QL18 được thực hiện cho giai đoạn chủ yếu từ năm 2000 đến 2010; dự báo định hướng phát triển và đề xuất giải pháp thực hiện cho giai đoạn đến năm 2020 và 2025, tầm nhìn đến năm 2030.
- *Phạm vi về số liệu:* các số liệu được tác giả sử dụng trong nghiên cứu, phân tích tới cấp huyện (quận, huyện, thị xã, thành phố trực thuộc tỉnh). Trong một số trường hợp do hạn chế về thống kê, tác giả sử dụng các số liệu ở cấp tỉnh để minh họa cho các nhận định trong luận án.

4. Những đóng góp mới của luận án

- *Về mặt lý luận:* Luận án đã làm sáng tỏ thêm cơ sở lý luận về HLKT và khẳng định HLKT là một hiện tượng khách quan, được phát triển dựa trên cơ sở lý luận khoa học vững chắc. Luận án cũng đề xuất quy trình tiếp cận nghiên cứu và các tiêu chí đánh giá điều kiện hình thành và phát triển các HLKT.

- *Về mặt thực tiễn:*

- Luận án đã phân tích, đánh giá toàn diện, khách quan và khoa học các điều kiện dẫn đến sự hình thành và phát triển lãnh thổ dọc QL18 thành HLKT ở phía Bắc.
- Luận án đã đề xuất định hướng phát triển HLKT QL18 và kiến nghị những giải pháp cơ bản nhằm phát triển và phát huy vai trò của HLKT này trong quá trình CNH, HĐH đất nước.
- Luận án cung cấp các căn cứ khoa học cho các địa phương dọc theo QL18 để cùng phối hợp, liên kết hành động phát huy vai trò của QL18 và các thế mạnh của địa phương trong phát triển kinh tế - xã hội.
- Luận án cung cấp thông tin và là tài liệu tham khảo hữu ích cho các cơ quan quản lý, các nhà hoạch định và thực thi chính sách trong lĩnh vực tổ chức không gian kinh tế - xã hội đồng thời là tài

liệu tham khảo tốt cho nghiên cứu và đào tạo đại học/ sau đại học
khối ngành địa lý kinh tế - xã hội.

5. Cấu trúc của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và các phụ lục, luận án được cấu trúc thành 4 chương chính:

Chương 1. Tổng quan các công trình và phương pháp nghiên cứu về hành lang kinh tế

Chương 2. Những vấn đề lý luận và thực tiễn về phát triển hành lang kinh tế trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa

Chương 3. Điều kiện hình thành và phát triển hành lang kinh tế quốc lộ 18

Chương 4. Định hướng và giải pháp phát triển hành lang kinh tế quốc lộ 18 trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa

Chương 1. TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU VỀ HÀNH LANG KINH TẾ

1.1. TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU VỀ HÀNH LANG KINH TẾ

1.1.1. Các công trình nghiên cứu trên thế giới

Phát triển HLKT ở nhiều quốc gia trên thế giới được xem là một xu thế tất yếu không chỉ trong nội bộ một vùng, một quốc gia mà đã mở rộng trên phạm vi liên quốc gia, quốc tế. Sự hình thành và phát triển các HLKT là yêu cầu khách quan nội tại của các quốc gia, các địa phương có tuyến giao thông huyết mạch kết nối các cực phát triển, các điểm nút vào - ra nhằm tận dụng những lợi thế của tuyến trục để hợp tác đẩy nhanh tốc độ phát triển, thực hiện giảm tỷ lệ đói nghèo, tạo các điều kiện để hoà nhập vào xu thế phát triển chung của quốc gia và quốc tế.

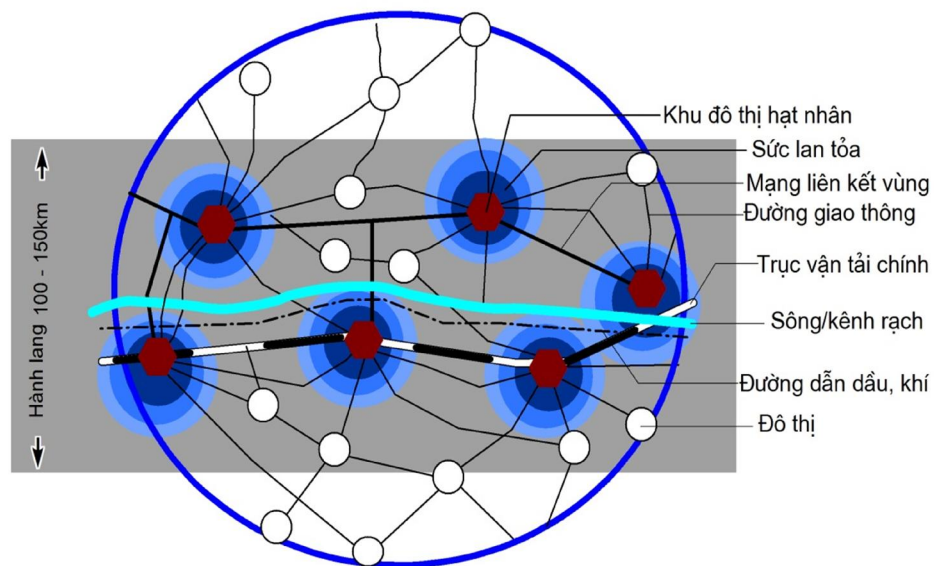
Hình thức tổ chức HLKT xuất hiện đầu tiên ở các nước thuộc khu vực Bắc Mỹ và châu Âu. Nhiều nghiên cứu cho rằng, ý tưởng về HLKT được xuất phát từ ý tưởng cải cách của Abraham Lincoln trong giai đoạn 1861 - 1876, khi cho xây dựng các tuyến đường sắt xuyên lục địa của nước Mỹ gắn với phát triển các thành phố, các trung tâm công nghiệp, văn hóa, chính trị dọc theo tuyến đường. Lincoln đã xác định mối quan hệ giữa hệ thống đường sắt xuyên lục địa và việc phát triển kinh tế tại các khu vực phụ cận có tuyến đường sắt ngang qua.

Trong khi đó, theo nhiều học giả nghiên cứu ở châu Á, ý tưởng mạnh mẽ về HLKT xuất phát từ con đường tơ lụa nối giữa Trung Quốc và các quốc gia Nam Á, Trung Đông và Bắc Phi. Các thương nhân trên con đường này đã vận chuyển buôn bán hương liệu từ Trung Quốc tới các vùng và vận chuyển

hàng hóa từ các vùng về Trung Quốc, hình thành nên con đường buôn bán sầm uất trong nhiều thập kỷ.

Theo tìm hiểu của tác giả, trên thế giới vấn đề HLKT thường được đề cập trong các nghiên cứu chung về TCKG kinh tế và một số công trình nghiên cứu cụ thể. Tổng hợp các tài liệu được công bố của các nhà khoa học và quản lý trong lĩnh vực liên quan, tác giả đúc rút được từ một số công trình nghiên cứu về HLKT tiêu biểu như sau:

- *Chính sách phát triển vùng: trường hợp nghiên cứu tại Venezuela* của tác giả J.Friedmann (1966) [64]. Trong nghiên cứu này Friedmann đã đưa ra những quan niệm cơ sở về HLKT. Ông cho rằng HLKT là một khu vực hẹp dọc theo tuyến đường quan trọng kết nối giữa hai cửa "vào - ra" của tuyến trục. HLKT là một dải đất liên tục rộng khoảng 100km, trung tâm là một tuyến đường giao thông chính (chẳng hạn như một tuyến đường sắt, hoặc tuyến đường ô tô), với các hệ thống cơ sở hạ tầng phụ cận bao gồm đường dây điện, đường ống dẫn nhiên liệu, cáp quang, đường cung cấp nước (xem hình 1.1)



Hình 1.1. Sơ đồ mô phỏng cấu trúc một hành lang kinh tế theo J.Friedmann

Tuy nhiên, các vấn đề lý thuyết về HLKT do J.Friedmann đưa ra mới chỉ dừng ở mức khái quát về quan niệm và một số điều kiện hình thành của HLKT, chưa nghiên cứu cụ thể về vai trò và đặc điểm của việc tổ chức phát triển HLKT.

- Trong nghiên cứu *Quan niệm và phân loại về trục phát triển*, Geyer, H.S (1988) [66] đã đề cập đến khái niệm trục phát triển - một khái niệm tương đương với HLKT theo cách hiểu hiện nay. Theo Geyer điều kiện tiên quyết để hình thành trục phát triển là dựa trên một tuyến trục giao thông có sẵn, và các điểm nút "vào - ra" - các trung tâm kinh tế của tuyến trục, tạo nên các lực hút cho sự phát triển của toàn tuyến. Các trung tâm kinh tế trên toàn tuyến trục trải qua ba giai đoạn sơ khai, tập trung - phát triển, bão hòa và suy thoái.
- Nghiên cứu *Hướng tới một lý thuyết chung về sự phát triển HL ở Nam Phi* của các tác giả Brian Marrian, Freeman, Ziv (2001) [60]. Các tác giả đã xác định HLKT là một khu vực lãnh thổ nhất định dọc theo một tuyến trục giao thông nối các hạt nhân với nhau. Sự liên kết giữa các trung tâm (hạt nhân) tạo nên động lực thúc đẩy kinh tế theo chiều lan tỏa từ trung tâm hạt nhân ra các khu vực liền kề. Không gian của HLKT được xác định là khu vực rộng khoảng 2 km về mỗi bên của tuyến trục giao thông chính. Tuyến trục này phát triển kết nối các mạng lưới giao thông trong toàn bộ khu vực. Hoạt động của HL tạo điều kiện phát triển kinh tế, nâng cao dân trí và đời sống của cư dân vùng phụ cận. HLKT kết nối các nút hoạt động đi qua các đô thị xung quanh một trục giao thông chính có khả năng tiếp cận với các vùng phụ cận có mật độ dân số cao và nguồn cung cấp nguyên liệu lớn. Nhìn chung, công trình này đã chỉ ra được các yếu tố cần và đủ cho việc hình thành và phát triển HLKT đó là các tuyến trục giao thông chính liên kết các điểm dân cư