

PHÁT TRIỂN HÀNH LANG KINH TẾ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH NGHỆ AN GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2030

Phạm Ngọc Trụ

Viện Đào tạo Quốc tế, Học viện Chính sách và Phát triển

Tóm tắt. Trong nghiên cứu này, tác giả tập trung làm rõ một số nội dung về phát triển hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An giai đoạn đến năm 2030. Hiện trạng phát triển các hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh và dự báo tác động từ việc hình thành các tuyến đường bộ cao tốc (phía đông và phía tây), đường sắt tốc độ cao, sự phát triển dải công nghiệp – đô thị phía đông là những căn cứ quan trọng để tác giả đề xuất phương án phát triển 04 hành lang kinh tế. Đối với phương án phát triển của mỗi hành lang, tác giả tập trung chỉ ra định hướng phát triển các ngành, lĩnh vực mang tính then chốt cho sự phát triển của hành lang bao gồm giao thông vận tải, công nghiệp, du lịch, thương mại, nông nghiệp, đô thị. Trong nhóm giải pháp phát triển, tác giả nhấn mạnh vai trò của việc nâng cao tính pháp lý trong hoạt động phát triển hành lang kinh tế ở tỉnh Nghệ An cùng với các chính sách đặc thù, nhất là đối với các hạt nhân kinh tế trên tuyến hành lang.

Từ khóa: phát triển, hành lang kinh tế, tỉnh Nghệ An.

1. Mở đầu

Hành lang kinh tế là hình thức tổ chức không gian mang tính ước lệ, được hiểu là một không gian địa lý - kinh tế, được hình thành trên cơ sở một tuyến trục giao thông huyết mạch gắn với các trung tâm đô thị và các hoạt động kinh tế có quan hệ tương tác và có sự phân bố tập trung các cơ sở kinh tế hai bên tuyến trục giao thông đó.

Nghiên cứu về hành lang kinh tế đã được nhiều học giả công bố trong đó tập trung nghiên cứu một số hành lang kinh tế xuyên biên giới như: tác giả Nguyễn Văn Lịch (2005) nghiên cứu về phát triển thương mại trên tuyến hành lang Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng [1]; tác giả Nguyễn Kim Bảo (2008) luận bàn về vấn đề thể chế trong quá trình xúc tiến thương mại trên tuyến hành lang Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng [2]; tác giả Vũ Đình Hòa (2017) đã đề cập tới một số vấn đề lý luận và thực tiễn phát triển hành lang kinh tế ở Việt Nam [3]. Bên cạnh đó, trong vai trò là cơ quan tham mưu cho Chính phủ về công tác tổ chức lãnh thổ ở Việt Nam, Bộ Kế hoạch và Đầu tư (đặc biệt là Viện Chiến lược phát triển – Bộ Kế hoạch và Đầu tư) đã công bố nhiều tài liệu dưới dạng báo cáo quy hoạch, đề tài khoa học về hành lang kinh tế [4], [5], [6]. Tuy vậy, việc nghiên cứu hành lang kinh tế ở phạm vi của một địa phương cấp tỉnh ở Việt Nam còn khá hạn chế.

Trong nghiên cứu này, tác giả luận bàn về phát triển hành lang kinh tế ở tỉnh Nghệ An – địa phương có quy mô diện tích tự nhiên rộng nhất cả nước, vì thế việc hình thành và phát triển các hành lang kinh tế có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong việc định hình bộ khung lãnh thổ thúc đẩy phát triển tỉnh trong giai đoạn đến năm 2030. Bài viết tập trung làm rõ một số nội dung về phát

triển hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An: căn cứ đề xuất phương án, các phương án phát triển cụ thể cho từng hành lang kinh tế và giải pháp tổng thể để thúc đẩy các hành lang đó.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Các căn cứ đề xuất phương án phát triển hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An giai đoạn đến năm 2030

Phương án phát triển hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An giai đoạn đến năm 2030 được đề xuất dựa trên các căn cứ chủ yếu sau:

2.1.1. Hiện trạng phát triển các hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An

Trên địa bàn tỉnh Nghệ An mặc dù đã hình thành 05 hành lang kinh tế gắn với các tuyến quốc lộ chính (quốc lộ 1, quốc lộ 7, quốc lộ 46, quốc lộ 48, đường Hồ Chí Minh) song việc phát huy, lan tỏa vai trò của các hành lang này trong giai đoạn 2010-2021 còn hạn chế. Trong số 5 hành lang trên, chỉ có hành lang kinh tế quốc lộ 1 nhờ hội tụ được điều kiện thuận lợi về vận tải (kết hợp với vận tải đường sắt, đường biển và nằm trên trục giao thương Bắc – Nam toàn quốc) cùng mạng lưới các đô thị lớn (thành phố Vinh, thị xã Hoàng Mai), tập trung nhiều cơ sở công nghiệp, thương mại,... nên bước đầu có sự lan tỏa đáng kể tới các lãnh thổ bên ngoài hành lang. Bốn hành lang kinh tế còn lại do khó khăn chung của địa bàn các quốc lộ chạy qua cùng với mức độ liên kết trên toàn tuyến còn thiếu (hoặc yếu) nên về cơ bản chưa định hình được rõ nét các đô thị hạt nhân cũng như sự phân công, phối hợp theo lãnh thổ nhằm phát triển các ngành, lĩnh vực thế mạnh của hành lang kinh tế.

2.1.2. Dự báo bối cảnh tác động đến phương án phát triển hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An

Bên cạnh các yếu tố mang tính bối cảnh chung, các yếu tố được xem là tác động trực tiếp tới sự phát triển của các hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 bao gồm:

a) Sự phát triển của hệ thống đường cao tốc chạy qua tỉnh Nghệ An

Hệ thống cao tốc qua địa phận tỉnh Nghệ An được quy hoạch gồm 3 tuyến, trong đó có 2 trục dọc theo hướng Bắc – Nam và 1 trục ngang theo hướng Đông – Tây, tổng chiều dài đường bộ cao tốc quy hoạch trên địa bàn tỉnh Nghệ An khoảng 288,84 km, cụ thể:

- Cao tốc Bắc – Nam phía Đông là trục dọc song song với quốc lộ 1 (phía tây quốc lộ 1), đoạn qua địa phận tỉnh Nghệ An dài 87,84 km. Tuyến có vai trò là trục xương sống của hệ thống đường bộ quốc gia phục vụ vận tải Bắc – Nam cũng như kết nối phát triển kinh tế biên, kinh tế đô thị các tỉnh. Giai đoạn 2021 – 2030: hoàn thành xây dựng tuyến đạt quy mô 4 làn xe trước năm 2025; Tầm nhìn đến năm 2050: hoàn thiện tuyến đạt quy mô 6 làn xe.

- Cao tốc Bắc – Nam phía Tây là trục dọc đi trùng với đường Hồ Chí Minh trên địa bàn tỉnh Nghệ An với chiều dài khoảng 116 km, quy hoạch quy mô 4 làn xe. Giai đoạn 2021 – 2030: thực hiện chuẩn bị đầu tư; Tầm nhìn đến năm 2050: hoàn thành tuyến đạt quy mô 4 làn xe.

- Cao tốc Vinh – Thanh Thủy là trục ngang từ Cửa Lò đến cửa khẩu Thanh Thủy, tuyến chạy song song với quốc lộ 46, dài khoảng 85 km, đây là tuyến nằm trên trục cao tốc kết nối thủ đô Hà Nội với thủ đô Viêng Chăn (Lào) đã được ký thỏa thuận kết nối giao thông giữa Việt Nam và Lào. Giai đoạn 2021 - 2030: triển khai đầu tư xây dựng tuyến, nghiên cứu phân kỳ giai đoạn 1 quy mô đạt 4 làn xe, giai đoạn hoàn thiện đạt quy mô 6 làn xe; Tầm nhìn đến năm 2050: duy trì quy mô 6 làn xe.

Sự phát triển của các tuyến cao tốc chạy song song (hoặc trùng) với các tuyến giao thông huyết mạch hiện có góp phần tạo điều kiện thuận lợi hơn trong thúc đẩy giao thương của các địa phương dọc tuyến hành lang cũng như các địa bàn kết nối thuận tiện với hành lang. Đây là

tiền đề quan trọng để thúc đẩy việc phát triển các hoạt động kinh tế nói chung và các hạt nhân trong hành lang kinh tế nói riêng.

b) Sự phát triển của công nghiệp, đô thị của tỉnh Nghệ An

Trong giai đoạn đến năm 2030, sự phát triển của công nghiệp tỉnh Nghệ An thể hiện qua việc mở rộng về số lượng, quy mô diện tích các khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, đặc biệt là khu kinh tế Đông Nam Nghệ An mở rộng và khu kinh tế cửa khẩu Thanh Thủy bám dọc các tuyến giao thông chính. Hệ thống đô thị cũng được dự báo phát triển mạnh với việc mở rộng địa giới đô thị Vinh cũng như nâng cấp (đô thị loại IV như thị xã Hoàng Mai, thị xã Thái Hòa được nâng cấp thành đô thị loại III), hình thành mới hàng loạt đô thị (gồm 2 đô thị loại III là thị xã Diễn Châu và thị xã Đô Lương) chủ yếu bám theo các tuyến trục giao thông huyết mạch. Sự phát triển của công nghiệp, đô thị được coi là đóng vai trò quyết định, hình thành các hạt nhân thúc đẩy sự phát triển của các hành lang kinh tế trong tương lai.

2.2. Quan điểm phát triển các hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An

Phát triển các hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 cần quán triệt các quan điểm cơ bản sau:

(i) Xây dựng các hành lang kinh tế phù hợp với định hướng phát triển chung của tỉnh, vùng và quốc gia; ưu tiên phát triển các hành lang trọng điểm hướng tới mục tiêu hình thành bộ khung phát triển lãnh thổ của tỉnh, phát huy vai trò đầu tàu phát triển kinh tế năng động, có tốc độ tăng trưởng cao và bền vững, thúc đẩy sự phát triển và khả năng cạnh tranh, từ đó thu hút mạnh đầu tư và lan tỏa phát triển tới các bộ phận lãnh thổ xung quanh.

(ii) Phát huy vai trò và sử dụng có hiệu quả (trước mắt và lâu dài) các nguồn lực phát triển gắn với đặc thù của từng tuyến hành lang, tạo ra sức hấp dẫn để thu hút đầu tư; thúc đẩy hợp tác, liên kết kinh tế, đặc biệt là các hạt nhân kinh tế (đô thị, khu công nghiệp, khu kinh tế, khu du lịch, vùng nông nghiệp tập trung) giữa các địa phương trên tuyến; nâng cao hiệu quả hợp tác với các địa bàn lân cận (đặc biệt là các khu kinh tế ở Thanh Hóa, Hà Tĩnh).

(iii) Chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng lấy công nghiệp, giao thông vận tải, thương mại và du lịch làm nòng cốt, nâng cao hiệu quả trên toàn tuyến. Coi trọng phát triển, đặc biệt là tăng cường liên kết giữa sản xuất nông, lâm, thủy sản với công nghiệp chế biến, giữa đô thị với nông thôn; Phát huy tối đa lợi thế về du lịch trên tuyến hành lang.

(iv) Phát triển hành lang kinh tế phải đi đôi với phát huy vai trò lan tỏa tích cực tới không gian xung quanh, tránh tình trạng mất cân bằng quá mức về trình độ phát triển dẫn tới các vấn đề bất ổn về kinh tế - xã hội, an ninh quốc phòng. Phát triển các hành lang kinh tế phải coi trọng mục tiêu bảo vệ tài nguyên, môi trường và ứng phó với biến đổi khí hậu.

2.3. Phương án phát triển các hành lang kinh tế

Xuất phát từ thực trạng phát triển ở giai đoạn trước, bối cảnh và quan điểm phát triển nêu trên, tác giả đề xuất trên địa bàn tỉnh Nghệ An cần hình thành 04 hành lang kinh tế mang tính động lực cho phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Nghệ An giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Riêng hành lang kinh tế quốc lộ 46 không nên đưa vào danh sách các hành lang kinh tế mang tính động lực của tỉnh Nghệ An trong giai đoạn đến năm 2030 bởi một số lý do sau: (i) phần diện tích chồng lấn giữa hành lang kinh tế quốc lộ 46 với 02 hành lang kinh tế (gồm hành lang kinh tế ven biển phía Đông và hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh) khá lớn; (ii) việc hình thành cao tốc Vinh – Thanh Thủy cùng với sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu Thanh Thủy theo dự báo sẽ chỉ có triển vọng phát triển bùng nổ sau năm 2030. Vì thế trong giai đoạn 2021 - 2030 tỉnh Nghệ An cần ưu tiên tập trung nguồn lực cho 04 hành lang kinh tế đã hình thành và có vai trò quan trọng trong việc tạo bộ khung lãnh thổ cho toàn tỉnh.

Dưới đây là một số chỉ tiêu dự báo cơ bản đối với 04 hành lang vào năm 2030:

Bảng 1. Một số chỉ tiêu dự báo cơ bản đối với 04 hành lang kinh tế vào năm 2030

		Hành lang kinh tế ven biển phía Đông	Hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh	Hành lang kinh tế quốc lộ 48A	Hành lang kinh tế quốc lộ 7	Tổng cộng 4 Hành lang kinh tế*
Diện tích	Km ²	1.322	1.145	1.460	1.810	4.800
	% so với toàn tỉnh	8,0	7,0	9,4	11,0	29,0
Dân số	Nghìn người	1.570	335	242	245	2.280
	% so với toàn tỉnh	42,0	9,0	6,5	6,5	61,0
GRDP	Nghìn tỉ đồng	515 - 520	46 - 50	30 - 33	20 - 23	600
	% so với toàn tỉnh	78 - 80	7 - 8	4,5 - 5,0	3,0 - 3,5	91,5

Ghi chú: * Tổng cộng 04 hành lang nhỏ hơn so với cộng dồn kết quả của các hành lang do có phần không gian chồng lấn được tính cho cả 2 hành lang.

Nguồn: Tác giả tính toán từ [7]

2.3.1. Hành lang kinh tế ven biển phía Đông

a) Phạm vi không gian

Hành lang kinh tế ven biển phía Đông hình thành dựa trên 02 tuyến giao thông đường bộ huyết mạch là quốc lộ 1 và cao tốc Bắc – Nam đoạn chạy qua tỉnh Nghệ An (trong tương lai). Ngoài 02 tuyến trên, tuyến đường sắt Bắc – Nam, tuyến đường bộ ven biển và đường biển cũng đóng vai trò khá quan trọng trong vận tải người, hàng hóa trong tuyến hành lang. Đây là tuyến hành lang có chiều dài ngắn (khoảng 90 km) nhưng có phạm vi bán kính rộng nhất so với 03 tuyến hành lang còn lại trên địa bàn tỉnh Nghệ An do là khu vực địa hình bằng phẳng và kết nối thuận tiện với các tuyến, loại hình vận tải khác. Ranh giới (mang tính ước lệ) của hành lang được xác định bao gồm (i) toàn bộ không gian các xã, phường, thị trấn nằm giữa 02 tuyến giao thông chính, (ii) toàn bộ các đơn vị hành chính cấp xã nằm ở phía đông quốc lộ 1, (iii) các xã nằm cách không quá 10 km về phía tây so với đường cao tốc Bắc - Nam. Tổng diện tích của hành lang ước tính khoảng 1.322 km², bao gồm 158 xã, phường, thị trấn; dân số trung bình năm 2020 ước tính khoảng 1,3 triệu người.

b) Mục tiêu phát triển

Phát triển hành lang kinh tế ven biển phía Đông nhằm đón đầu, khai thác các ưu đãi trong chính sách phát triển hành lang kinh tế Bắc – Nam phía Đông của Việt Nam – tuyến hành lang kinh tế quan trọng bậc nhất cả nước, thúc đẩy kết nối liên tỉnh, liên vùng của tỉnh Nghệ An.

Phát triển hành lang kinh tế ven biển phía Đông trong vai trò là lãnh thổ đầu tàu dẫn dắt sự phát triển của toàn tỉnh Nghệ An trong tương lai: Chỉ chiếm khoảng 8,0% diện tích nhưng chiếm tới 42% dân số và 78 - 80% GRDP của tỉnh vào năm 2030 do đây là địa bàn có mật độ kinh tế cao, nơi tập trung các đô thị lớn nhất của tỉnh.

c) Định hướng phát triển

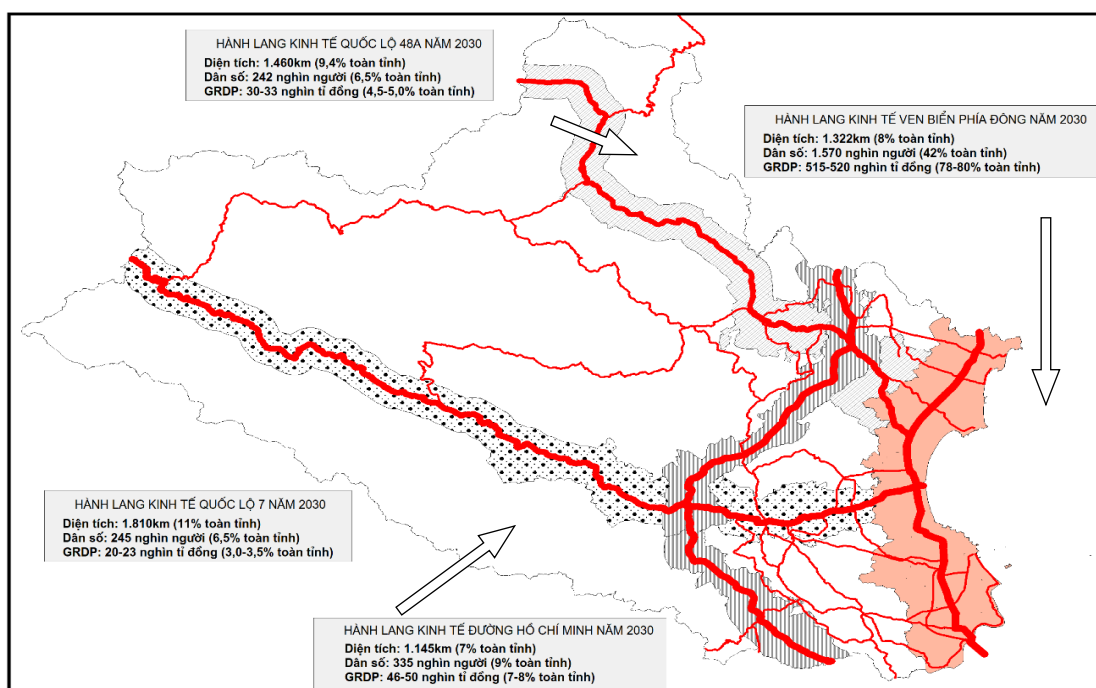
- *Giao thông vận tải*

+ Đường bộ: Đảm bảo tiến độ triển khai xây dựng hoàn thành đường cao tốc Bắc-Nam phía đông các đoạn chạy qua tỉnh Nghệ An (bao gồm các tuyến Nghi Sơn – Diễn Châu và Diễn Châu – Bãi Vọt). Tuyến có vai trò là trục xương sống của hệ thống đường bộ quốc gia phục vụ vận tải

Bắc – Nam cũng như kết nối phát triển kinh tế biển, kinh tế đô thị các tỉnh. Đầu tư tuyến đường ven biển với tổng chiều dài khoảng 84km do đây là tuyến có vai trò quan trọng kết nối các khu công nghiệp trong khu kinh tế Đông Nam Nghệ An (mở rộng) như Nam Cẩm, Thọ Lộc, Đông Hội, Hoàng Mai, chuỗi các đô thị quy hoạch ven biển như Vinh, Cửa Lò, Hoàng Mai. Bảo đảm giao thông kết nối các đô thị và hạt nhân kinh tế khác trên hành lang (khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu/điểm du lịch quan trọng. Bên cạnh trục giao thông chính (quốc lộ 1, đường sắt Thống Nhất hiện có và cao tốc Bắc – Nam trong tương lai) cần đầu tư, nâng cấp các tuyến đường nhánh đầu nối với trục giao thông chính trên để phát huy hiệu ứng lan tỏa của hành lang kinh tế, đặc biệt là khả năng kết nối để khai thác kinh tế biển ở phía đông (Bãi Lũ, Cửa Lò,...) và một số khu du lịch trọng điểm như các sân golf ở Diễn Trung, Nghi Thiết, Cửa Lò, khu du lịch Nam Đàn, khu du lịch sinh thái Mường Thanh – Diễn Lâm,...

+ Đường sắt: (i) *Đối với tuyến hiện có*: Nâng cấp, từng bước hiện đại tuyến đường sắt đảm bảo tốc độ chạy tàu bình quân từ 80 km/giờ đến 90 km/giờ đối với tàu khách và 50 km/giờ đến 60 km/giờ đối với tàu hàng; (ii) *Đối với tuyến mới/phục hồi*: gồm 2 tuyến: (1) Tuyến đường sắt tốc độ cao: Giai đoạn 2021 – 2030: Triển khai xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, từ ga Ngọc Hồi đến ga Thủ Thiêm, đường đôi, khổ 1.435mm, ưu tiên triển khai xây dựng trước đoạn Hà Nội – Vinh, đoạn qua địa bàn tỉnh Nghệ An dài khoảng 86 km; dự kiến quy hoạch ga tại khu vực xã Hưng Tây, huyện Hưng Nguyên; (2) Tuyến đường sắt Nghĩa Đàn – Cầu Giát: Khôi phục hoạt động của tuyến đường sắt này khi nhu cầu vận tải của các địa phương trên tuyến tăng nhanh.

+ Hàng không: Nâng cấp cảng hàng không Vinh là cảng hàng không quốc tế, đạt cấp 4E (theo mã tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế - ICAO), và sân bay quân sự cấp I (sân bay dùng chung giữa hàng không dân dụng và quân sự) công suất quy hoạch khoảng 8 triệu lượt hành khách/năm, năng lực thông qua khoảng 20 chuyến/giờ, có thể đáp ứng các tàu bay đến cỡ A350, B787 hoặc tương đương. Mở thêm một số tuyến bay nội địa và quốc tế. Định hướng sau năm 2030 phát triển cảng hàng không đảm bảo quy mô tiếp nhận đến 15 triệu lượt hành khách.



Hình 1. Vị trí các hành lang kinh tế tỉnh Nghệ An giai đoạn đến năm 2030

+ Đường biển: Quy hoạch phát triển cảng biển trên địa bàn tỉnh Nghệ An căn cứ theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050 [8]. Theo đó, trên địa bàn tỉnh có 05 khu bến cảng đều thuộc hành lang kinh tế ven biển phía Đông là khu bến Nam Cửa Lò, Bắc Cửa Lò, Bến Thủy, Cửa Hội (đang hoạt động) và Đông Hội (quy hoạch mới).

- Công nghiệp

+ Phát triển công nghiệp toàn tuyến giai đoạn đến 2030 với tốc độ tăng giá trị gia tăng công nghiệp bình quân ít nhất đạt mức 18 - 19%/năm; phấn đấu đến năm 2030 đóng góp của công nghiệp khoảng 25 - 30% vào GRDP hành lang.

+ Phát triển các khu công nghiệp, cụm công nghiệp (bao gồm khu công nghiệp Hoàng Mai, khu công nghiệp Đông Hội, khu công nghiệp Thọ Lộc, khu công nghiệp Nam Cẩm, khu công nghiệp Bắc Vinh, khu công nghiệp VSIP; khu công nghiệp Diễn Quỳnh; cụm công nghiệp Hồng Hoa, cụm công nghiệp Tháp-Hồng-Kỷ, cụm công nghiệp Trường Thạch,...) tạo động lực thúc đẩy kinh tế của các địa phương liên quan đến hành lang phát triển, hội nhập vào khu vực và thế giới;

+ Hạn chế phát triển, mở rộng khu công nghiệp, cụm công nghiệp trên địa bàn thành phố Vinh (mở rộng). Công nghiệp của khu vực sẽ tiếp tục phát triển mạnh trên địa bàn thị xã Hoàng Mai, các huyện Diễn Châu, Quỳnh Lưu. Tập trung thu hút các ngành, sản phẩm công nghiệp chế biến có công nghệ cao; chế biến sâu có giá trị gia tăng lớn. Phát triển công nghiệp điện tử, công nghệ thông tin khu vực phụ cận thành phố Vinh gắn với sự phát triển của khu công nghệ cao Nghệ An (đề xuất đặt trên địa bàn huyện Nam Đàn).

- Du lịch và thương mại

+ Tập trung phát triển các ngành dịch vụ hỗ trợ sản xuất (vận tải, kho bãi,...), khai thác thế mạnh tài nguyên (du lịch gắn với tài nguyên biển, các di tích, lễ hội) và đáp ứng nhu cầu của người dân tại chỗ, du khách (thương mại, y tế, giáo dục,...). Đa dạng hóa các loại hình và sản phẩm dịch vụ đi đôi với nâng cao chất lượng dịch vụ, đẩy mạnh xã hội hóa và thu hút đầu tư từ các thành phần kinh tế nhất là đầu tư nước ngoài để phát triển các dịch vụ chất lượng cao. Tốc độ tăng trưởng giá trị gia tăng dịch vụ giai đoạn đến 2030 đạt bình quân từ 12 - 14%/năm; phấn đấu đến năm 2030 đóng góp của dịch vụ khoảng 45 - 48% vào GRDP hành lang.

+ Tăng cường đầu tư, nâng cấp và phát triển hạ tầng thương mại nhằm thúc đẩy giao lưu hàng hóa với các địa phương nằm trên tuyến hành lang kinh tế Bắc – Nam của cả nước, đặc biệt là khu vực với thủ đô Hà Nội, khu vực nam Thanh Hóa, bắc Hà Tĩnh. Hoàn thiện hệ thống thương mại điện tử và hệ thống thông tin giao dịch thương mại để hội nhập quốc tế hiệu quả; Hình thành 1-2 trung tâm logistics cấp tỉnh trên tuyến hành lang để cung cấp đồng bộ các dịch vụ hậu cần phân phối bên cạnh việc khai thác công năng của trung tâm logistics tại khu kinh tế Nghi Sơn (Thanh Hóa).

+ Xây dựng hoàn thiện kết cấu hạ tầng 02 khu du lịch quốc gia (khu du lịch quốc gia Kim Liên – Nam Đàn (giai đoạn 2021-2030) và khu du lịch quốc gia Vinh, Diễn Châu (giai đoạn 2031 - 2050), các khu du lịch cấp tỉnh (như khu du lịch sinh thái Diễn Lâm (Diễn Châu), khu du lịch Nghi Lộc, khu du lịch Hoàng Mai), các điểm du lịch dọc trên tuyến hành lang kinh tế để tăng cường khả năng kết nối, rút ngắn thời gian di chuyển của khách du lịch.

- *Nông nghiệp và thủy sản*: Phát triển nông nghiệp ở các địa bàn còn quỹ đất cho nông nghiệp song có sự chuyên dịch mạnh theo hướng sản xuất hàng hóa hiện đại, nông nghiệp đô thị, ưu tiên phát triển các cây trồng, vật nuôi có giá trị kinh tế cao (lúa chất lượng cao, rau an toàn, nuôi tôm, ngao,... theo hướng thâm canh...).

- Đô thị

+ Đẩy nhanh tốc độ đô thị hóa thông qua việc mở rộng địa giới hành chính (đối với đô thị

Vinh), nâng cấp và mở rộng các đô thị hiện nay (Hoàng Mai, Diễn Châu, Quỳnh Lưu, Quán Hành,...) trong đó đô thị Vinh là đô thị trung tâm quan trọng nhất trên hành lang nói riêng và cả tỉnh Nghệ An nói chung. Phát triển đô thị gắn với chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng chuyển nhanh sang các ngành công nghiệp, thương mại, du lịch dựa trên phát huy thế mạnh về vận tải người và hàng hóa trên tuyến hành lang đồng thời góp phần nâng cao năng suất lao động, mức sống của người dân trên hành lang và vùng phụ cận.

+ Phát triển các khu đô thị hiện đại tại các Tp. Vinh và các đô thị Hoàng Mai, Diễn Châu, Quỳnh Lưu, Quán Hành theo hướng bám dọc theo quốc lộ 1 trong đó cần lưu ý tránh xung đột với vai trò của tuyến vận tải Bắc-Nam trọng yếu trước mắt (trong bối cảnh đường bộ cao tốc và đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam chưa đưa vào sử dụng) cũng như về lâu dài để phục vụ dân sinh và kết nối các điểm du lịch trong tuyến (do số lượng các nút giao trên tuyến cao tốc Bắc-Nam không nhiều).

2.3.2. Hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh

a) Phạm vi không gian

Hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh hình thành dựa trên tuyến đường Hồ Chí Minh hiện tại và sẽ được nâng cấp thành đường cao tốc giai đoạn 2030-2050 với quy mô 04 làn xe. Ranh giới (mang tính ước lệ) của hành lang được xác định bao gồm (i) toàn bộ không gian các xã, phường, thị trấn nằm dọc hai bên tuyến đường Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, khác với tuyến hành lang kinh tế ven biển phía Đông, bán kính tác động của tuyến hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh hẹp hơn đáng kể (do chạy qua khu vực địa hình đồi núi, các hoạt động sản xuất công nghiệp, dịch vụ còn hạn chế), trung bình chỉ khoảng 5km và chỉ mở rộng ở các điểm đô thị, các nút giao). Tổng diện tích của hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh ước tính khoảng 1.145 km², bao gồm 43 xã, phường, thị trấn; dân số trung bình năm 2020 ước tính khoảng 320 nghìn người.

b) Mục tiêu phát triển

Phát triển hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh nhằm tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của dải đồi trung du tỉnh Nghệ An, đồng thời giảm tải một phần mức độ tập trung công nghiệp cho hành lang kinh tế ven biển phía Đông.

Phát triển hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh chiếm khoảng 7% diện tích, 9% dân số và 8 - 9% GRDP của tỉnh vào năm 2030.

c) Định hướng phát triển

- Giao thông vận tải

Bảo đảm giao thông kết nối các đô thị và hạt nhân kinh tế khác trên hành lang (khu kinh tế cửa khẩu, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu/điểm du lịch quan trọng. Bên cạnh trục giao thông chính (đường Hồ Chí Minh) cần đầu tư, nâng cấp các tuyến đường nhánh đầu nối với trục giao thông chính trên để phát huy hiệu ứng lan tỏa của hành lang kinh tế, đặc biệt là khả năng kết nối với hành lang kinh tế ven biển phía Đông, các vùng nguyên liệu nông – lâm sản, cũng như các điểm du lịch sinh thái trọng điểm trên hành lang và khu vực lân cận.

Hình thành mới các tuyến đường tỉnh (538B, 545 đoạn phía đông đường Hồ Chí Minh,...) trong vai trò như các đường nhánh, kết nối tuyến đường Hồ Chí Minh với các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ hiện có để phát huy vai trò tuyến đường bộ vận tải xuyên Việt lớn quan trọng thứ hai cả nước chạy qua địa bàn tỉnh Nghệ An.

Nâng cấp các tuyến đường tỉnh 531, 531B, 534, 534B,... đạt tiêu chuẩn đường cấp IV-III, 2 làn xe, mặt đường bê tông nhựa.

- Công nghiệp

+ Phát triển công nghiệp toàn tuyến giai đoạn đến 2030 với tốc độ tăng giá trị gia tăng công nghiệp bình quân ít nhất đạt mức 12 - 15%; phần đầu đến năm 2030 đóng góp của công nghiệp khoảng 40 - 45% vào GRDP hành lang.

+ Phát triển các khu công nghiệp, cụm công nghiệp (bao gồm khu công nghiệp Đông Hiếu, khu công nghiệp Tân Kỳ, khu công nghiệp Tri Lễ, khu công nghiệp Tây Hiếu, khu công nghiệp Tân Mỹ, khu công nghiệp Kim Cường, cụm công nghiệp Nghĩa Lâm, cụm công nghiệp Nghĩa Mỹ, cụm công nghiệp Nghĩa Thuận, cụm công nghiệp Nghĩa Dũng, cụm công nghiệp Nghĩa Hoàn...) để hình thành các hạt nhân kinh tế cũng như tạo tiền đề để hình thành mới hoặc mở rộng các đô thị trong những giai đoạn sau.

+ Về cơ cấu ngành: Tập trung thu hút các ngành, sản phẩm công nghiệp chế biến nông – lâm sản (thịt các loại, chè, gỗ,...), chế biến khoáng sản theo hướng chế biến sâu, công nghệ hiện đại nhằm khai thác nguồn nguyên liệu tại chỗ. Trong giai đoạn trước mắt cần thu hút một số ngành công nghiệp thâm dụng lao động (dệt may, giày da, lắp ráp,...) nhằm giải quyết nhu cầu lao động tại chỗ.

- Du lịch và thương mại

+ Trong giai đoạn tới, các ngành dịch vụ nói chung đặc biệt là thương mại, du lịch trên hành lang được dự báo sẽ phát triển nhờ sức lan tỏa từ các ngành sản xuất vật chất (nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao, nông nghiệp sinh thái, nông nghiệp hữu cơ và công nghiệp chế biến). Tốc độ tăng trưởng giá trị gia tăng dịch vụ giai đoạn đến 2030 đạt bình quân từ 14 - 15%/năm; phần đầu đến năm 2030 đóng góp của dịch vụ chiếm khoảng 25 - 30% vào GRDP hành lang.

+ Hoạt động thương mại tập trung chủ yếu tại các đô thị (đặc biệt là Tx. Thái Hòa) và các khu vực tập trung công nghiệp mới phân bố dọc hành lang.

+ Đầu tư, nâng cấp hạ tầng giao thông kết nối và hạ tầng cơ sở tại các điểm du lịch giàu tiềm năng trên tuyến hành lang (thung lũng hoa Phù Quỳ, sân golf Mường Thanh, đảo chè ở Thanh Chương,...) cũng như kết nối với các điểm du lịch lân cận (khu du lịch quốc gia Kim Liên – Nam Đàn, bãi biển Cửa Lò,...).

- Nông nghiệp và lâm nghiệp

+ Phát triển hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh thành địa bàn phát triển nông nghiệp hàng hóa quy mô lớn gắn với công nghiệp chế biến. Phần đầu đến năm 2030, đóng góp của nông nghiệp khoảng 30 - 35% vào GRDP hành lang, trong đó nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao chiếm tỉ trọng 30 - 40% trong nông nghiệp.

+ Đẩy mạnh phát triển nông nghiệp, lâm nghiệp ứng dụng công nghệ cao dựa trên thế mạnh về tài nguyên đất, rừng. Hình thành các vùng nông nghiệp tập trung phát triển cây ăn quả, cây công nghiệp gắn với sự phát triển của các cơ sở chế biến tập trung (ở các khu công nghiệp, cụm công nghiệp).

- Đô thị: Trên tuyến hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh hiện nay mật độ đô thị thấp, quy mô đô thị nhỏ (đặc biệt là ở phần giữa và phía Nam hành lang) vì thế vai trò hạt nhân thúc đẩy phát triển kinh tế của các đô thị còn rất hạn chế. Để khắc phục điều này, ngoài tiếp tục mở rộng không gian phát triển của đô thị Thái Hòa hiện tại, nâng cấp thị xã Nghĩa Đàn, trong giai đoạn tới cần xem xét đầu tư phát triển đô thị Tân Kỳ và 01 đô thị mới trên địa bàn huyện Thanh Chương (trên địa bàn xã Thanh Thủy – nơi giao nhau của quốc lộ 46 với đường Hồ Chí Minh) trong trường hợp khu kinh tế cửa khẩu Thanh Thủy chưa được định hình rõ nét.

2.3.3. Hành lang kinh tế quốc lộ 48A

a) Phạm vi không gian

Hành lang kinh tế hình thành dựa trên tuyến quốc lộ 48A (xuất phát từ điểm giao quốc lộ 1 (Yên Lý, huyện Diễn Châu), kết thúc tại cửa khẩu Thông Thụ (huyện Quế Phong), chạy theo hướng Đông – Tây kết nối 6 huyện, 1 thị xã, gồm thị xã Thái Hòa, các huyện Diễn Châu, Quỳnh Lưu, Nghĩa Đàn, Quỳnh Hợp, Quỳnh Châu, Quế Phong) với chiều dài khoảng 160 km. Ranh giới (mang tính ước lệ) của hành lang được xác định bao gồm toàn bộ không gian các xã, phường, thị trấn nằm dọc hai bên tuyến quốc lộ. Tuy nhiên, khác với tuyến hành lang kinh

tế ven biển phía Đông, bán kính tác động của tuyến hành lang kinh tế quốc lộ 48A hẹp hơn đáng kể (do chạy qua khu vực địa hình đồi núi, các hoạt động sản xuất công nghiệp, dịch vụ còn hạn chế), trung bình chỉ khoảng 5 - 6km ở phần phía đông (thuộc các huyện như Diễn Châu, Quỳnh Lưu, Tx. Thái Hòa, Nghĩa Đàn) và chỉ khoảng 3 - 4 km ở phần phía Tây (thuộc các huyện Quỳnh Hợp, Quỳnh Châu, Quế Phong) và chỉ mở rộng ở các điểm đô thị, các nút giao với những tuyến quốc lộ, đường tỉnh khác. Tổng diện tích của hành lang ước tính khoảng 1.460 km², bao gồm 52 xã, phường, thị trấn; dân số trung bình năm 2020 ước tính khoảng 220 nghìn người.

b) Mục tiêu phát triển

Phát triển hành lang kinh tế quốc lộ 48A nhằm tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của địa bàn trung du, miền núi phía Nam tỉnh Nghệ An, góp phần giảm chênh lệch trình độ phát triển giữa dải đồng bằng ven biển phía Đông với đồi, núi phía Tây của tỉnh. Đến năm 2030, hành lang kinh tế quốc lộ 48A chiếm khoảng 9,4% diện tích, 6,5% dân số và 4,5 - 5,0% GRDP của tỉnh.

c) Định hướng phát triển

- Giao thông vận tải: Bảo đảm giao thông kết nối các đô thị và hạt nhân kinh tế khác trên hành lang (khu kinh tế Đông Nam Nghệ An mở rộng, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu/điểm du lịch quan trọng, đặc biệt là trên địa bàn hành lang kinh tế chạy qua các huyện Quỳnh Hợp, Quỳnh Châu bởi đây là khu vực có điều kiện khá thuận lợi cho phát triển công nghiệp và nằm ngoài vùng chông lán giữa các hành lang kinh tế). Bên cạnh trục giao thông chính (quốc lộ 48A) cần đầu tư, nâng cấp các tuyến đường nhánh đầu nối với trục giao thông chính trên (như đường tỉnh 544, 531B,...) để phát huy hiệu ứng lan tỏa của hành lang kinh tế, đặc biệt là khả năng kết nối tuyến quốc lộ 48D (chạy gần như song song ở đoạn phía tây với quốc lộ 48A), các vùng nguyên liệu nông – lâm sản, cũng như các điểm du lịch trọng điểm trên hành lang và khu vực lân cận.

- Công nghiệp

+ Phát triển công nghiệp toàn tuyến giai đoạn đến 2030 với tốc độ tăng giá trị gia tăng công nghiệp bình quân ít nhất đạt mức 12 - 15%; phần đầu đến năm 2030 đóng góp của công nghiệp khoảng 40 - 45% vào GRDP hành lang.

+ Phát triển các khu công nghiệp, cụm công nghiệp (bao gồm KCN Nghĩa Đàn, KCN Đông Hiếu, KCN Sông Dinh, CCN thị trấn Tân Lạc; CCN Châu Bình, CCN Châu Hội...) để hình thành các hạt nhân kinh tế cũng như tạo tiền đề để hình thành mới hoặc mở rộng các đô thị (đặc biệt là đô thị Tân Lạc, huyện Quỳnh Châu) trong giai đoạn sau.

+ Về cơ cấu ngành: Tập trung thu hút các ngành công nghiệp chế biến nông – lâm sản (thịt các loại, chè, gỗ,...), khai thác và chế biến khoáng sản theo hướng chế biến sâu, công nghệ hiện đại nhằm khai thác nguồn nguyên liệu tại chỗ. Trong giai đoạn trước mắt cần thu hút một số ngành công nghiệp thâm dụng lao động (dệt may, giày da, lắp ráp,...) nhằm giải quyết nhu cầu lao động tại chỗ.

- Du lịch và thương mại

+ Trong giai đoạn tới, các ngành dịch vụ nói chung đặc biệt là thương mại, du lịch trên hành lang được dự báo sẽ phát triển nhờ sức lan tỏa từ các ngành sản xuất vật chất (nông nghiệp công nghệ cao, sinh thái, hữu cơ và công nghiệp chế biến). Tốc độ tăng trưởng giá trị gia tăng dịch vụ giai đoạn đến 2030 đạt bình quân từ 10 - 12%/năm; phần đầu đến năm 2030 đóng góp của dịch vụ chiếm khoảng 25 - 28% vào GRDP hành lang.

+ Hoạt động thương mại tập trung chủ yếu tại các đô thị (đặc biệt là Tx. Thái Hòa), các thị trấn (Nghĩa Đàn, Tân Lạc, Kim Sơn) và các khu vực tập trung công nghiệp mới phân bố dọc hành lang.

+ Các loại hình du lịch thể mạnh cần được đầu tư phát triển trên tuyến hành lang là du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng (sân golf Mường Thanh), du lịch cộng đồng (bản Hoa Tiến) cũng như kết nối với các điểm du lịch thuộc hành lang kinh tế ven biển phía Đông (Bãi Lữ,...), hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh (thung lũng hoa Phú Quỳ...).

- Nông nghiệp và lâm nghiệp

+ Phát triển hành lang kinh tế quốc lộ 48A thành địa bàn phát triển nông nghiệp, lâm nghiệp hàng hóa quy mô lớn gắn với công nghiệp chế biến. Phần đầu đến năm 2030 đóng góp của nông nghiệp khoảng 30 - 35% vào GRDP hành lang, trong đó nông nghiệp ứng dụng công nghệ cao chiếm tỉ trọng 30 - 35% trong nông nghiệp.

+ Đẩy mạnh phát triển nông nghiệp, lâm nghiệp ứng dụng công nghệ cao dựa trên thế mạnh về tài nguyên đất, rừng. Hình thành các vùng nông nghiệp tập trung phát triển cây ăn quả, cây công nghiệp gắn với sự phát triển của các cơ sở chế biến tập trung (ở các khu công nghiệp, cụm công nghiệp) trên địa bàn sẽ hình thành trong giai đoạn tới.

- Phát triển đô thị: Trên tuyến hành lang kinh tế quốc lộ 48A hiện nay mật độ đô thị thấp, khoảng cách giữa các đô thị khá xa (trừ khu vực có 2 đô thị liền kề là thị xã Thái Hòa và thị trấn Nghĩa Đàn), quy mô đô thị nhỏ vì thế vai trò hạt nhân thúc đẩy phát triển kinh tế của các đô thị còn rất hạn chế. Để khắc phục điều này, ngoài tiếp tục mở rộng không gian phát triển của đô thị Thái Hòa hiện tại, nâng cấp thị xã Nghĩa Đàn, trong giai đoạn tới cần xem xét ưu tiên đầu tư nâng cấp đô thị Tân Lạc (huyện Quỳnh Châu).

2.3.4 Hành lang kinh tế quốc lộ 7

a) Phạm vi không gian

Hành lang kinh tế hình thành dựa trên tuyến quốc lộ 7 (bắt đầu từ điểm giao quốc lộ 1 (tại huyện Diễn Châu), kết thúc tại cửa khẩu Nậm Cắn (huyện Kỳ Sơn) đi qua 7 huyện (gồm Diễn Châu, Yên Thành, Đô Lương, Anh Sơn, Con Cuông, Tương Dương, Kỳ Sơn) và kết nối với nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào) với chiều dài khoảng 225 km. Ranh giới (mang tính ước lệ) của hành lang được xác định bao gồm toàn bộ không gian các xã, thị trấn nằm dọc hai bên tuyến quốc lộ. Tuy nhiên, giống như các hành lang kinh tế quốc lộ 48A và hành lang kinh tế đường Hồ Chí Minh, bán kính tác động của tuyến hành lang kinh tế quốc lộ 7 khá hẹp (do chạy qua khu vực địa hình đồi núi, các hoạt động sản xuất công nghiệp, dịch vụ còn hạn chế, nhất là các huyện phía tây), trung bình chỉ khoảng 5 - 6 km ở phần phía đông (thuộc các huyện như Diễn Châu, Yên Thành, Đô Lương) và chỉ khoảng 3 - 4 km ở phần phía tây (thuộc các huyện Anh Sơn, Con Cuông, Tương Dương, Kỳ Sơn) và chỉ mở rộng ở các điểm đô thị, các nút giao với những tuyến quốc lộ, đường tỉnh khác. Tổng diện tích của hành lang kinh tế quốc lộ 7 ước tính khoảng 1.810 km², chạy qua 94 xã, thị trấn; dân số trung bình năm 2020 ước tính khoảng 220 nghìn người.

b) Mục tiêu phát triển

Phát triển hành lang kinh tế quốc lộ 7 nhằm tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của địa bàn trung du, miền núi phía Nam tỉnh Nghệ An, góp phần giảm chênh lệch trình độ phát triển giữa dải đồng bằng ven biển phía đông với đồi, núi phía tây của tỉnh đồng thời thúc đẩy giao thương quốc tế với Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào.

Đến năm 2030, hành lang kinh tế quốc lộ 7 chiếm khoảng 11% diện tích, 6,5% dân số và 3,0 - 3,5% GRDP của tỉnh.

c) Định hướng phát triển

- Giao thông vận tải: Bảo đảm giao thông kết nối các đô thị và hạt nhân kinh tế khác trên hành lang (khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu/điểm du lịch quan trọng. Bên cạnh trục giao thông chính (quốc lộ 7) cần đầu tư, nâng cấp các tuyến đường nhánh đầu nối với trục giao thông chính trên (như đường tỉnh 541, 543B,...) để phát huy hiệu ứng lan tỏa của hành lang kinh tế,

kết nối các vùng nguyên liệu nông – lâm sản, các điểm du lịch trọng điểm trên hành lang và khu vực lân cận.

- Công nghiệp

+ Phát triển công nghiệp toàn tuyến giai đoạn đến 2030 với tốc độ tăng giá trị gia tăng công nghiệp bình quân ít nhất đạt mức 10 - 12%; phần đầu đến năm 2030 đóng góp của công nghiệp khoảng 30% vào GRDP hành lang.

+ Không gian ưu tiên cho phát triển công nghiệp chủ yếu ở phía đông (các huyện Yên Thành, Anh Sơn) và khu vực quanh thị trấn Con Cuông nhờ lợi thế về giao thông, lao động. Trên tuyến hành lang phát triển các khu công nghiệp, cụm công nghiệp (bao gồm khu công nghiệp Xuân Lâm, khu công nghiệp Tri Lễ; cụm công nghiệp thị trấn Anh Sơn, cụm công nghiệp Bãi Xa, cụm công nghiệp Chiêu Lưu...) để hình thành các hạt nhân kinh tế cũng như tạo tiền đề để hình thành mới hoặc mở rộng các đô thị (đặc biệt là đô thị Con Cuông) trong những giai đoạn sau.

+ Về cơ cấu ngành: Tập trung thu hút các ngành công nghiệp chế biến nông – lâm sản (thịt các loại, chè, gỗ,...) theo hướng chế biến sâu, công nghệ hiện đại nhằm khai thác nguồn nguyên liệu tại chỗ. Trong giai đoạn trước mắt cần thu hút một số ngành công nghiệp thâm dụng lao động (dệt may, giày da, lắp ráp,...) nhằm giải quyết nhu cầu lao động tại chỗ, đặc biệt là ở địa bàn phía đông hành lang nơi có mật độ dân cư khá cao.

- Du lịch và thương mại

+ Trong giai đoạn tới, các ngành dịch vụ nói chung đặc biệt là thương mại, du lịch trên hành lang được dự báo sẽ phát triển nhờ sức lan tỏa từ các ngành sản xuất vật chất (nông nghiệp hàng hóa hiện đại và công nghiệp chế biến). Tốc độ tăng trưởng giá trị gia tăng dịch vụ giai đoạn đến 2030 đạt bình quân từ 10 - 12%/năm; phần đầu đến năm 2030 đóng góp của dịch vụ chiếm khoảng 20 - 23% vào GRDP hành lang.

+ Hoạt động thương mại tập trung chủ yếu tại các đô thị (Đô Lương, Anh Sơn, Con Cuông, Tương Dương, Mường Xén) và các khu vực tập trung công nghiệp mới phân bố dọc hành lang.

+ Du lịch sinh thái, mạo hiểm gắn với cộng đồng là thế mạnh nổi trội cần được ưu tiên thu hút đầu tư phát triển tại hành lang quốc lộ 7. Các điểm du lịch giàu tiềm năng trên tuyến hành lang bao gồm khu du lịch sinh thái Phà Lải (Con Cuông), đình Puxailaileng (Kì Sơn),...

- Nông nghiệp và lâm nghiệp

+ Phát triển hành lang kinh tế quốc lộ 7 thành địa bàn phát triển nông nghiệp, lâm nghiệp hàng hóa quy mô lớn gắn với công nghiệp chế biến. Phần đầu đến năm 2030 đóng góp của nông nghiệp khoảng 30 - 35% vào GRDP hành lang, trong đó nông nghiệp công nghệ cao chiếm tỉ trọng 30 - 35% trong nông nghiệp.

+ Đẩy mạnh phát triển nông nghiệp, lâm nghiệp ứng dụng công nghệ cao dựa trên thế mạnh về tài nguyên đất, rừng. Hình thành các vùng nông nghiệp tập trung phát triển cây ăn quả, cây công nghiệp, rừng gỗ lớn gắn với sự phát triển của các cơ sở chế biến tập trung (ở các khu công nghiệp, cụm công nghiệp) trên địa bàn sẽ hình thành trong giai đoạn tới.

- Phát triển đô thị: Trên tuyến hành lang kinh tế quốc lộ 7 tập trung huyện lỵ của 6/7 huyện mà quốc lộ 7 chạy qua và khoảng cách giữa các đô thị khá cân đối. Tuy vậy, các đô thị đều có quy mô nhỏ (từ 3 - 7 nghìn dân, năm 2020) vì thế vai trò hạt nhân thúc đẩy phát triển kinh tế của các đô thị còn rất hạn chế. Để khắc phục điều này, cần ưu tiên đầu tư nâng cấp các đô thị Diễn Châu, Đô Lương, Con Cuông cùng với tiếp tục mở rộng không gian phát triển của các thị trấn hiện có (Anh Sơn, Thạch Giám, Mường Xén).

2.4. Giải pháp thúc đẩy sự phát triển của các hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An đến năm 2030

Như đã phân tích ở trên, trong không gian phát triển của các hành lang kinh tế đã bao hàm

các hình thức tổ chức lãnh thổ có quy mô diện tích nhỏ hơn như các đô thị, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, một số vùng chuyên canh,... Chính vì vậy, việc triển khai đồng bộ, hiệu quả các giải pháp phát triển đối với các hình thức tổ chức lãnh thổ “đơn vị” đồng thời cũng sẽ thúc đẩy sự phát triển của các hành lang kinh tế. Tuy nhiên, để phát triển bút tốc và phát huy tốt vai trò lan tỏa theo không gian của 04 hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh Nghệ An cần triển khai một số giải pháp mang tính đặc thù sau:

- Tỉnh Nghệ An cần pháp lí hóa các tuyến hành lang thông qua hình thức phê duyệt đề án phát triển các hành lang kinh tế trong đó chỉ rõ phạm vi không gian (ước lệ theo ranh giới hành chính cấp xã), vai trò/tính chất của hành lang, các hạt nhân kinh tế (đô thị, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu du lịch, điểm công nghiệp quy mô vừa và lớn...) cũng như quy định về chức năng, nhiệm vụ của các Sở ngành, địa phương có liên quan tới sự phát triển của tuyến hành lang. Căn cứ vào quyết định phê duyệt đề án, xây dựng “Chương trình phối hợp hành động chung” cho các Sở ngành, địa phương nằm trên tuyến hành lang.

- Lãnh đạo tỉnh thể hiện rõ chủ trương coi hành lang kinh tế là hình thức để tạo bộ khung lãnh thổ phát triển cho toàn tỉnh đồng thời quán triệt chủ trương này cho các sở, ngành và địa phương liên quan; thường xuyên quan tâm, đôn đốc chỉ đạo trong quá trình xây dựng và triển khai “Chương trình phối hợp hành động chung” đặc biệt là đối với các ngành, lĩnh vực, địa bàn kinh tế trên các tuyến hành lang.

- Có cơ chế chính sách theo hướng ưu tiên, khuyến khích sự hình thành và phát triển các hạt nhân kinh tế trên tuyến hành lang, đặc biệt là đối với các cửa Vào – Ra trên 4 tuyến hành lang cũng như đối với các địa bàn vùng núi thuộc tuyến hành lang quốc lộ 7, quốc lộ 48; Khi tiến hành xây dựng hạ tầng cơ sở tại các huyện, thị xã trong tỉnh cần tính tới khả năng liên kết, kết nối với các tuyến hành lang kinh tế.

3. Kết luận

Phát triển các hành lang kinh tế gắn với khu kinh tế Đông Nam Nghệ An được xem là những nhiệm vụ trọng tâm trong hoạt động tổ chức lãnh thổ kinh tế tỉnh Nghệ An trong giai đoạn đến năm 2030 nhằm đạt được mục tiêu lọt vào nhóm các tỉnh phát triển khá của cả nước. Để phát huy được vai trò, hiệu quả của các hành lang kinh tế, việc thống nhất, quán triệt các quan điểm phát triển và phát huy vai trò chỉ đạo của lãnh đạo tỉnh được xem là những nhân tố then chốt. Kết quả của nghiên cứu này là tài liệu tham khảo hữu ích cho lãnh đạo tỉnh Nghệ An trong việc ban hành các chính sách phát triển các hành lang kinh tế trên địa bàn tỉnh trong giai đoạn đến năm 2030.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Nguyễn Văn Lịch, 2005. *Phát triển thương mại trên hành lang kinh tế Côn Minh– Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng*. Nxb Thống kê.
- [2] Nguyễn Kim Bảo, 2008. *Một số vấn đề thể chế trong quá trình xúc tiến thương mại trên tuyến hành lang kinh tế Côn Minh– Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng*. Chương trình Hội thảo Quốc tế: Hợp tác phát triển hành lang kinh tế Côn Minh– Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, vai trò tỉnh Lào Cai.
- [3] Vũ Đình Hòa, 2017. *Phát triển hành lang kinh tế: những vấn đề lí luận và thực tiễn*. Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội.
- [4] Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2022. Dự thảo báo cáo khung định hướng Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kì 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- [5] Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2006. Báo cáo tổng hợp Quy hoạch phát triển hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng đến năm 2020.

- [6] Viện Chiến lược phát triển (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), 2009. *Hành lang kinh tế và vai trò, vị trí của nó trong nền kinh tế quốc gia* (Đề tài Khoa học cấp Viện).
- [7] Cục Thống kê tỉnh Nghệ An, 2021. *Niên giám thống kê tỉnh Nghệ An 2020*. Nxb Thống kê.
- [8] Thủ tướng Chính phủ, 2021. Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kì 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

ABSTRACT

Development of economic corridors in Nghe An province for the period to 2030

Pham Ngoc Tru

International School of Economics and Finance, Academy of Policy and Development

This research aims at clarifying a variety of issues concerning the development of economic corridors in Nghe An province until 2030. The author proposes a plan for Nghe An province's economic corridors' development based on the existing status of the province's five economic corridors and the anticipated effects of the formation of expressways (East and West), high-speed railways, and the development of an industrial-urban site in the East. The orientation of key industries and sectors, such as transportation, manufacturing, services, agriculture, and urban, that are important for the growth of each corridor is also suggested. The author highlights the need of expanding legality in the creation of economic corridors in the province together with specialized policies, particularly for the economic centers along the corridor.

Keywords: development, economic corridor, Nghe An province.