Hội thảo Khoa học “Khai thác tiềm năng phát triển kinh tế biển tỉnh Trà Vinh,
tạo động lực phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long”

TIỀM NĂNG CỦA TỈNH TRÀ VINH TRỞ THÀNH CỬA NGÕ GIAO THƯƠNG CHO VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG NHÌN TỪ GÓC ĐỘ LOGISTICS VÀ QUẢN LÝ CHUỖI CUNG ỨNG

*THE POTENTIAL FOR TRA VINH PROVINCE TO BECOME TRADE GATEWAY
OF THE MEKONG DELTA FROM LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN
MANAGEMENT PERSPECTIVES*

PGS.TS. Bùi Anh Tuấn¹, PGS.TS. Trịnh Thị Thu Hương²

TS. Nguyễn Thị Bình³, TS. Bùi Duy Linh⁴

Tóm tắt – Trà Vinh là tỉnh duyên hải nằm ở phía đông nam vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL). Mặc dù quy mô nền kinh tế còn hạn chế, tốc độ đô thị hoá khá chậm, nhưng tỉnh Trà Vinh có tốc độ tăng trưởng kinh tế tương đối tốt (nằm trong nhóm dẫn đầu về tốc độ tăng trưởng kinh tế của vùng ĐBSCL năm 2018). Mục tiêu của bài nghiên cứu là phân tích và làm rõ các thế mạnh tiềm năng của tỉnh Trà Vinh nhìn từ góc độ logistics và quản lý chuỗi cung ứng, từ đó đề xuất phát triển tỉnh Trà Vinh như một trung tâm (hub) kinh tế và logistics quan trọng của vùng ĐBSCL. Bài nghiên cứu sẽ có hướng tiếp cận trên quan điểm xem xét các tiềm năng thế mạnh của tỉnh Trà Vinh trong mối liên hệ phát triển vùng và liên kết vùng ĐBSCL với khu vực Tây Nam Bộ và Thành phố Hồ Chí Minh. Đồng thời, các tiềm năng thế mạnh về logistics và quản lý chuỗi cung ứng của tỉnh Trà Vinh cũng sẽ được phân tích trên quan điểm hệ thống gồm các thành phần cơ bản như khung pháp lý và chính sách, cơ sở hạ tầng, doanh nghiệp và nguồn nhân lực.

Từ khóa: giao thông vận tải, logistics, quy hoạch vùng, thế mạnh tiềm năng, tỉnh Trà Vinh

Abstract - Trà Vinh is the coastal province located in the Southeast of the Mekong Delta. Although the size of economy and level of urbanization are still limited, Tra Vinh Province has achieved recently a relatively good growth rate (a province among leading group in the economic growth of the Mekong Delta in 2018). The objective of the study is to analyse and clarify the potential strengths of Tra Vinh Province from the logistics and supply chain management perspectives, thereby proposing the development of Tra Vinh Province as an economic and logistics hub of the Mekong Delta. The study will take an approach from consideration of the potential strengths of Tra Vinh Province in relation to regional development and in the linkage between the Mekong Delta to the Southwest

¹ Hiệu trưởng, Trường Đại học Ngoại thương

^{1,3,4} Trường Đại học Ngoại thương, nhóm nghiên cứu mạnh logistics

region and Ho Chi Minh City. At the same time, logistics and supply chain management of Tra Vinh Province will be analyzed systematically comprising basic components such as logistics institutional framework, logistics infrastructure, logistics service providers, and human resource.

Keywords: *logistics, potential strengths, regional planning, transport, Tra Vinh Province*

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trà Vinh là một tỉnh duyên hải nằm ở phía Đông Nam Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) với diện tích tự nhiên là 2.295,1 km², giữa hai con sông lớn – sông Cổ Chiên và sông Hậu.

Năm 2018, tỉnh Trà Vinh đã có bước tiến đáng kể với tốc độ tăng trưởng GRDP đạt 11,05% (đây là mức tăng trưởng tốt nhất trong vùng ĐBSCL); cơ cấu kinh tế chuyển dịch đúng hướng, các ngành kinh tế phi nông nghiệp chiếm trên 60% GRDP. Thu nhập bình quân đầu người năm 2018 đạt 43,650 triệu đồng, tăng gần 12% so với năm 2017. Nhìn chung, tỉnh đã phát huy được những lợi thế so sánh để phát triển và đã có những bước tiến đáng kể trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và thoát nghèo.

Bên cạnh một số thành tựu đạt được, tỉnh Trà Vinh vẫn đang đối mặt với nhiều khó khăn. Cụ thể như, vị trí địa lý của tỉnh có nhiều lợi thế trong phát triển kinh tế biển và ven biển với nhiều ngành kinh tế, tuy nhiên các thế mạnh này vẫn chưa được phát huy trên thực tế. Các yêu cầu liên kết vùng và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, một mặt đã và đang tạo ra nhiều cơ hội, mặt khác cũng đặt ra rất nhiều thách thức mới cho tỉnh Trà Vinh trong thời gian tới.

Việc phân tích và làm rõ các tiềm năng thế mạnh của tỉnh trên góc độ logistics và quản lý chuỗi cung ứng sẽ là một trong các luận cứ quan trọng giúp cho Chính phủ, các cơ quan quản lý nhà nước lựa chọn được các dự án đầu tư đúng hướng, tạo những bước đột phá quan trọng có tính chiến lược cho sự phát triển của tỉnh Trà Vinh nói riêng và cả vùng ĐBSCL nói chung.

2. MỤC TIÊU VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

* **Mục tiêu nghiên cứu:** Phân tích và làm rõ các thế mạnh tiềm năng của tỉnh Trà Vinh nhìn từ góc độ logistics và quản lý chuỗi cung ứng, từ đó đề xuất phát triển tỉnh Trà Vinh như một trung tâm (hub) kinh tế và logistics quan trọng của vùng ĐBSCL.

* **Cách tiếp cận, phương pháp nghiên cứu**

Bài nghiên cứu tiếp cận trên quan điểm xem xét các thế mạnh tiềm năng của tỉnh Trà Vinh trong mối liên hệ phát triển vùng và liên kết vùng ĐBSCL với khu vực Tây Nam Bộ và Thành phố Hồ Chí Minh. Đồng thời, các thế mạnh tiềm năng về logistics và quản lý chuỗi cung ứng của tỉnh Trà Vinh cũng sẽ được phân tích trên quan điểm hệ thống gồm các thành phần cơ bản như khung pháp lý và chính sách, cơ sở hạ tầng, doanh nghiệp và nguồn nhân lực.

Nhóm nghiên cứu đã triển khai phương pháp nghiên cứu sau:

- Trước hết, nhóm thực hiện các nghiên cứu tại bàn (desk study) nhằm tổng hợp, phân tích hệ thống pháp luật và chính sách của nhà nước liên quan đến sự phát triển hệ thống logistics của vùng, của địa phương; phân tích hiện trạng hệ thống logistics của tỉnh Trà Vinh, từ đó chỉ ra các thế mạnh tiềm năng của tỉnh trong lĩnh vực này.

- Bên cạnh đó, nhóm nghiên cứu cũng tham khảo một số bài học kinh nghiệm trong lĩnh vực phát triển kinh tế biển và hệ thống logistics để đề xuất các kiến nghị phù hợp với điều kiện thực tiễn của tỉnh Trà Vinh.

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

3.1. Tổng quan vùng Đồng bằng sông Cửu Long và tỉnh Trà Vinh

3.1.1. Tổng quan vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Vùng ĐBSCL là một trong những đồng bằng châu thổ rộng và phì nhiêu có vị trí như một bán đảo với ba mặt Đông, Nam và Tây Nam giáp biển (có đường bờ biển dài 700 km), phía Tây có đường biên giới giáp với Campuchia và phía Bắc giáp với vùng kinh tế Đông Nam Bộ – vùng kinh tế lớn nhất của Việt Nam hiện nay. ĐBSCL nằm trên địa hình tương đối bằng phẳng, mạng lưới sông ngòi, kênh rạch phân bố rất dày tạo cho vùng một lợi thế về vị trí địa lý cũng như điều kiện thuận lợi cho giao thông đường thủy và phát triển giao lưu thương mại – du lịch với khu vực.

Vùng ĐBSCL có nguồn tài nguyên nước ngọt với trữ lượng lớn từ sông Mekong, lượng phù sa từ sông Mekong là điều kiện tự nhiên thuận lợi cho trồng lúa, cây hoa màu và cây ăn quả. Thêm vào đó, tài nguyên khoáng sản dầu khí, khí đốt từ các mỏ khí Tây Nam cung cấp nguồn năng lượng cho cả nước; tài nguyên đá vôi; tài nguyên nhân văn như những di tích lịch sử văn hóa phân bố đều trên khắp các tỉnh tạo cho vùng những tiềm năng lớn trong phát triển kinh tế du lịch.

Giai đoạn 2017 – 2018, kinh tế vùng ĐBSCL có mức tăng trưởng ấn tượng với mức tăng bình quân đạt 7,8%, trong đó Cần Thơ, Long An và Kiên Giang là các địa phương đóng góp nhiều nhất vào mức tăng chung của vùng. Tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) bình quân đầu người năm 2018 đạt trung bình khoảng 45,7 triệu đồng, tăng khoảng 10,6% so với năm 2017 [1].

Hình 1: Tốc độ tăng trưởng kinh tế của các tỉnh trong vùng ĐBSCL giai đoạn 2017-2018
(Nguồn: Nhóm nghiên cứu dựa trên số liệu của Cục Thống kê tỉnh Trà Vinh [1])

Cơ cấu kinh tế toàn vùng chuyển dịch theo hướng tích cực (giảm tỉ trọng khu vực nông – lâm – thủy sản, tăng tỉ trọng khu vực công nghiệp và dịch vụ), trong đó năm 2018 nông nghiệp chiếm 28,46%; công nghiệp chiếm 26,54%; dịch vụ chiếm 42,12%; thuế sản phẩm trừ trợ cấp là 2,88%.

Bên cạnh đó, các tỉnh/thành vùng ĐBSCL luôn có chỉ số PCI (chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh) đứng trong nhóm đầu cả nước (Đồng Tháp đạt 68,78 điểm, Long An đạt 66,7 điểm, Bến Tre đạt 66,69 điểm, Vĩnh Long đạt 66,07 điểm, Cần Thơ đạt 65,09 điểm), điều này cho thấy chất lượng điều hành kinh tế ngày càng được nâng cao và môi trường đầu tư, kinh doanh ngày một cải thiện.

3.1.2. Tổng quan về tỉnh Trà Vinh

Trà Vinh là tỉnh có vị trí chiến lược trong vùng ĐBSCL, với một số cảng biển, luồng hàng hải, khu bến đóng vai trò vô cùng quan trọng trong giao thương; là tỉnh có tốc độ tăng trưởng kinh tế khá nhanh và có rất nhiều tiềm năng phát triển. Trong tương lai, Trà Vinh có thể sẽ trở thành tỉnh đi đầu của vùng ĐBSCL và trở thành một trong những nền kinh tế trọng điểm, đóng vai trò then chốt dẫn dắt nền kinh tế toàn vùng đi lên.

Tỉnh Trà Vinh nằm ở phía Đông Nam vùng ĐBSCL, giữa hai sông Cổ Chiên và sông Hậu, một mặt giáp biển Đông (dài 65 km), có hai cửa sông (Cung Hầu và Định An) là hai cửa sông quan trọng của vùng ĐBSCL thông thương qua biển Đông với cả nước và quốc tế; tỉnh Trà Vinh còn có hệ thống đường quốc lộ 53, 54 và 60 qua tỉnh, nối Trà Vinh với các tỉnh khác trong vùng và ngoài vùng. Những điều kiện đó tạo cho tỉnh Trà Vinh có nhiều lợi thế trong giao lưu kinh tế và giao lưu với các tỉnh khác, vị thế quan trọng về kinh tế và quốc phòng.

Năm 2018, kinh tế tỉnh Trà Vinh tăng trưởng khá. GRDP theo giá so sánh 2010 của Trà Vinh đạt hơn 30 nghìn tỉ đồng, tốc độ tăng trưởng GRDP của tỉnh năm 2018 là 11,05% tăng lên đến 17% sau 6 tháng đầu năm 2019 [2]. Đây là tốc độ tăng trưởng GRDP đạt cao nhất từ trước tới nay và đứng đầu khu vực ĐBSCL, đứng thứ hai cả nước. Đạt được mức tăng trưởng kinh tế vượt bậc này là do tỉnh đã tập trung tái cơ cấu ngành nông nghiệp, trong đó tăng tỉ trọng ngành thủy sản. Sau 06 tháng đầu năm 2019, sản lượng nuôi trồng thủy hải sản của tỉnh Trà Vinh ước đạt hơn 48.000 nghìn tấn tôm cá các loại, tăng 28% so với cùng kì; sản lượng khai thác hải sản đạt hơn 8.000 tấn, tăng 18% so với cùng kì.

Hình 2: Cơ cấu chuyển dịch kinh tế của tỉnh các năm 2017, 2018
(Nguồn: Nhóm nghiên cứu dựa trên số liệu của Cục Thống kê tỉnh Trà Vinh [1])

Cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng tích cực (Hình 2): giảm tỉ trọng khu vực nông, lâm, ngư nghiệp – khu vực I (từ 34,99% năm 2017 giảm còn 33,54% năm 2018), tăng tỉ trọng khu vực công nghiệp, xây dựng – khu vực II (từ 31,16% năm 2017 tăng lên 33,43% năm 2018) và giảm tỉ trọng khu vực dịch vụ – khu vực III (từ 33,85% năm 2017 xuống 33,03% năm 2018).

Có sự thay đổi tích cực này là do sự phát triển của các khu công nghiệp, khu kinh tế lớn của tỉnh với việc tập trung nguồn lực và lao động nhiều hơn vào các ngành công nghiệp và dịch vụ.

3.2. Phân tích các thế mạnh tiềm năng của tỉnh Trà Vinh

Là một tỉnh nằm ở phía Đông Nam vùng ĐBSCL, giữa hai con sông lớn của vùng là sông Cổ Chiên và sông Hậu, Trà Vinh đã và đang sở hữu nhiều tiềm năng và thế mạnh để có thể phát triển thành một trong các cửa ngõ giao thương quan trọng cho vùng khi nhìn từ góc độ logistics và quản lý chuỗi cung ứng. Tiếp cận trên quan điểm phân tích hệ thống logistics, bài nghiên cứu sẽ phân tích các thế mạnh tiềm năng của tỉnh trên các khía cạnh như sự phù hợp của chủ trương chính sách định hướng chung của vùng, của tỉnh; tiềm năng vị trí địa lý, cơ sở hạ tầng logistics, phát triển du lịch, phát triển doanh nghiệp logistics và nguồn nhân lực.

3.2.1. Việc phát triển hệ thống giao thông vận tải và logistics của tỉnh Trà Vinh đã được đề cập trong Nghị quyết của Ban Chấp hành Trung ương Đảng và nhiều chiến lược, quy hoạch, chính sách quan trọng của vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Hiện nay, logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân. Phát triển logistics luôn được xem là tiền đề để gắn kết hiệu quả giữa sản xuất hàng hoá, thương mại trong nước và quốc tế. ĐBSCL có vị trí tương đối đặc biệt, nằm trong hành lang kinh tế ven biển trong tiểu vùng sông Mekong đi từ Myanmar qua Thái Lan, Campuchia đến Việt Nam. Với vị trí này, ĐBSCL có thể phát triển được trên nhiều lĩnh vực: phát triển các ngành kinh tế truyền thống về nông nghiệp, thủy sản, triển khai kế hoạch phát triển du lịch, kinh tế biển đảo, đẩy mạnh hợp tác kinh tế với các nước trong khu vực tiểu vùng sông Mekong, các nước khu vực vịnh Thái Lan và dựa vào sức mạnh kinh tế của vùng, sự hợp tác với Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Như vậy, để phát triển hành lang kinh tế ven biển, việc phát triển hành lang giao thông vận tải ven biển, hành lang logistics là vấn đề không kém phần quan trọng.

Xuất phát từ thực tế trên, hầu hết các chiến lược, quy hoạch liên quan đến ĐBSCL đều đề cập đến những vấn đề cơ bản của việc phát triển một hệ thống logistics hoàn chỉnh như: hạ tầng vận tải kết nối các phương thức vận tải khác nhau, phát triển các trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ logistics, nâng cao năng lực doanh nghiệp, xây dựng các chuỗi cung ứng,... Bảng dưới đây tổng hợp các chính sách quan trọng của vùng ĐBSCL có liên quan đến phát triển kinh tế biển và hệ thống logistics, đặc biệt các chính sách này đang là nền tảng thúc đẩy phát triển hệ thống giao thông vận tải, logistics và sự phát triển của tỉnh Trà Vinh.

Bảng 1: Tổng hợp các nghị quyết, chiến lược, quy hoạch, chính sách chính liên quan đến phát triển kinh tế, giao thông vận tải và logistics của tỉnh Trà Vinh [3] - [10]

STT	Nghị quyết, chiến lược, quy hoạch, chính sách	Các nội dung liên quan đến thúc đẩy phát triển kinh tế, giao thông vận tải và logistics của tỉnh Trà Vinh
1	Nghị quyết số 36/NQ-TW ngày 22/10/2018 của BCH Trung ương Đảng khoá XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045 [3]	<p>* Một số chủ trương lớn và khâu đột phá: Tập trung xây dựng và nhân rộng các mô hình khu kinh tế, khu công nghiệp sinh thái ven biển gắn với hình thành và phát triển các trung tâm kinh tế biển mạnh. Khu kinh tế ven biển phải đóng vai trò chủ đạo trong phát triển vùng và gắn kết liên vùng.</p> <p>*Phát triển kinh tế thuần biển: Đến năm 2030, phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: (1) Du lịch và dịch vụ biển; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; (4) Nuôi trồng và khai thác hải sản; (5) Công nghiệp ven biển; (6) Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới.</p>
2	<p>Quyết định số 1581/QĐ-TTg ngày 09/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ về Quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2030 và định hướng 2050 [4]</p> <p>Quyết định 1005/QĐ-TTg ngày 20/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt nhiệm vụ điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2030 và định hướng 2050 [5]</p> <p>Quyết định 68/QĐ-TTg ngày 15/01/2018 về phê duyệt điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2030 và định hướng 2050 [6]</p>	<p>* Phân bố các khu công nghiệp trọng điểm trong vùng: Trung tâm năng lượng, công nghiệp chế biến thủy sản với quy mô 2000 – 2400 ha phân bố chủ yếu tại Cà Mau, Trà Vinh, Sóc Trăng, Kiên Giang, và Bạc Liêu được phát triển gắn liền với trung tâm điện lực, điện gió và khu kinh tế biển.</p> <p>* Phát triển khu du lịch điểm du lịch cấp quốc gia tại Trà Vinh: Ao Bà Om, xã Nguyệt Hoá, huyện Châu Thành, tỉnh Trà Vinh.</p> <p>* Định hướng phát triển thương mại dịch vụ vùng: Trung tâm kinh tế trong vùng gắn với các đô thị trọng điểm tại các tiểu vùng: Duyên Hải (Khu kinh tế Định An).</p> <p>* Định hướng phát triển hệ thống giao thông:</p> <p>- Đường bộ: Nâng cấp quốc lộ 60, 53, 54; xây mới các tuyến quốc lộ tránh đô</p>

		<p>thị và nâng cấp một số tuyến đường tỉnh quan trọng trong vùng: quốc lộ 60 tuyến tránh thành phố Trà Vinh.</p> <p>- <i>Đường thủy</i>: Ưu tiên phát triển tuyến đường thủy kết nối thuận tiện và đồng bộ với giao thông đường bộ. Cấp đặc biệt: Tuyến vận tải thủy nội địa chính cấp đặc biệt là cửa Định An – ngã ba Tân Châu – An Giang – Campuchia; Cấp I gồm các tuyến cửa Định An – biên giới Campuchia; sông Cổ Chiên (đoạn cửa Cổ Chiên – ngã ba kênh Trà Vinh).</p> <p>- <i>Cảng biển</i>: Cảng tổng hợp và chuyên dùng (loại II) tại Trà Vinh (cảng Trà Cú); hình thành và phát triển cảng chuyên dùng nhập than cho nhiệt điện tại Duyên hải (Trà Vinh).</p>
3	<p>Quyết định số 3383/QĐ-BGTVT của Bộ GTVT ngày 28/10/2016 về <i>phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển ĐBSCL (nhóm 6) giai đoạn 2020, định hướng đến năm 2030</i> [7]</p>	<p>* <i>Khu bến Trà Cú</i>: Tiếp nhận tàu có trọng tải 10.000 – 20.000 tấn.</p> <p>* <i>Xây dựng mới khu bến Định An</i>: Tiếp nhận tàu 30.000 – 50.000 tấn hoặc lớn hơn bao gồm cả trung tâm logistics sau cảng. Đây sẽ là cảng chính của Trà Vinh, cảng tổng hợp và container tiềm năng cho tàu biển trọng tải lớn vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu trực tiếp vùng ĐBSCL.</p> <p>* <i>Hoàn thiện bến chuyên dùng phục vụ Trung tâm Nhiệt điện Duyên Hải</i>.</p>
4	<p>Quyết định số 438/QĐ-TTg ngày 24/3/2001 của Thủ tướng Chính phủ về <i>Quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH tỉnh Trà Vinh đến năm 2020</i> [8]</p> <p>Quyết định 1443/QĐ-TTg ngày 31/10/2018 của Thủ tướng Chính phủ về <i>phê duyệt điều chỉnh quy hoạch tổng thể KT-XH tỉnh Trà Vinh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030</i> [9]</p>	<p>* <i>Quy hoạch các khu kinh tế, khu, cụm công nghiệp</i>:</p> <p>- Đến năm 2020, phát triển đồng bộ cảng nước sâu và hệ thống logistics, khu công nghiệp – dịch vụ đô thị trong Khu kinh tế Định An (giai đoạn 01).</p> <p>- Phấn đấu đến năm 2025, cơ bản hoàn chỉnh hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật Khu kinh tế (giai đoạn 01), thu hút đầu tư dự án khu công nghiệp – dịch vụ đô thị, cảng nước sâu và phát triển hệ thống logistics trở thành Khu kinh tế trọng điểm phát triển mạnh ở khu vực ĐBSCL.</p> <p>* <i>Du lịch</i>: Phát triển du lịch tỉnh Trà</p>

Hội thảo Khoa học “Khai thác tiềm năng phát triển kinh tế biển tỉnh Trà Vinh,
tạo động lực phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long”

		Vinh tương xứng với tiềm năng, thế mạnh. Đưa ngành du lịch dần trở thành một ngành kinh tế quan trọng của tỉnh và Trà Vinh trở thành một trong những điểm du lịch hấp dẫn vùng ĐBSCL.
5	Quyết định số 1513/QĐ-TTg ngày 5/9/2011 về <i>phê duyệt Đồ án quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030</i> [10]	* <i>Khu kinh tế Định An</i> : Khu kinh tế tổng hợp, đa ngành, đa lĩnh vực thương mại, dịch vụ, du lịch, đô thị, nông – lâm – ngư nghiệp gắn với kinh tế biển. Là cửa ngõ giao thương hàng hải quốc tế và đầu mối giao thông quan trọng của vùng ĐBSCL và duyên hải Nam Bộ.

Như vậy, dự kiến trong giai đoạn tới, khi thực hiện được phần nào các chiến lược và quy hoạch nói trên, tỉnh Trà Vinh sẽ có đóng góp nhất định vào sự phát triển chung của vùng ĐBSCL. Trên địa bàn tỉnh, Khu kinh tế Định An (khu kinh tế tổng hợp, đa ngành, đa lĩnh vực gắn với kinh tế biển, cửa ngõ giao thương hàng hải quốc tế), khu bến Trà Cú, Trung tâm Điện lực Duyên Hải, tuyến vận tải thủy nội địa chính cấp đặc biệt là cửa Định An – ngã ba Tân Châu – An Giang – Campuchia... sẽ được xây dựng. Trà Vinh sẽ trở thành một trong những trung tâm phát triển mới của vùng.

Có thể thấy nền tảng về quy hoạch cho sự phát triển trong tương lai của tỉnh Trà Vinh đã có, vấn đề quan trọng là làm sao cho các quy hoạch, chiến lược được hiện thực hóa.

3.2.2. Vị trí địa lý thuận lợi cho phát triển giao thông đường thủy và kinh tế biển mà các tỉnh khác không có

**** Vị trí địa lý***

Như đã đề cập ở trên, Trà Vinh ở vị trí nằm giữa hai con sông Cổ Chiên, Hậu Giang và một mặt giáp biển (dài 65 km), nơi có hai cửa sông (Cung Hầu và Định An) được xem là hai cửa sông quan trọng thông thương ĐBSCL với biển Đông, nối với cả nước và quốc tế. Ranh giới địa lý của tỉnh như sau:

- Phía Bắc giáp tỉnh Bến Tre
- Phía Tây Nam giáp với tỉnh Sóc Trăng và TP. Cần Thơ
- Phía Tây giáp tỉnh Vĩnh Long
- Phía Đông là biển Đông

Trà Vinh cũng là một trong số ít tỉnh nằm trong vùng nhiệt đới, ít bị ảnh hưởng bởi bão, lũ, thuận lợi cho các hoạt động sản xuất, kinh doanh và du lịch quanh năm.

**** Cơ sở hạ tầng logistics***

Hệ thống cơ sở hạ tầng logistics của tỉnh đang trong quá trình phát triển nhanh với các phương thức vận tải chủ đạo là đường bộ và đường thủy nội địa.

- Toàn tỉnh có ba tuyến quốc lộ 53, 54 và 60 với tổng chiều dài 246,8 km; có sáu tuyến đường tỉnh với tổng chiều dài 222 km và 42 hương lộ với tổng chiều dài 454 km.

Trong tương lai, khi cầu Đại Ngãi được khánh thành, kết nối hai tỉnh là Trà Vinh và Sóc Trăng, giúp hoàn thiện chuỗi công trình kết nối toàn ĐBSCL thì khoảng cách di chuyển từ các tỉnh phía Nam của ĐBSCL đi Thành phố Hồ Chí Minh qua quốc lộ 60 sẽ được rút ngắn đáng kể (khoảng cách ngắn nhất hiện tại giữa Cần Thơ và Thành phố Hồ Chí Minh là 180 km).

- Toàn tỉnh có sáu bến cảng (một cảng sông và năm cảng biển), trong đó cảng Trà Cú được quy hoạch là cảng tổng hợp cho tàu tải trọng từ 10.000 tấn đến 20.000 tấn giảm tải, diện tích 16,8 ha, bến cập tàu dài 180 m; bến cảng Định An sẽ là cảng tổng hợp, container cho tàu tải trọng từ 30.000 tấn đến 50.000 tấn. Trong định hướng, bến cảng Định An sẽ phát triển thành bến chính với vai trò xuất nhập khẩu hàng hoá cho toàn vùng, diện tích 34,45 ha. Cảng Trung tâm Điện lực Duyên Hải sẽ là cảng chuyên phục vụ Trung tâm Điện lực Duyên Hải, có khả năng tiếp nhận tàu 30.000 tấn.

- Hiện nay, tỉnh đã có sân bay Long Toàn. Theo Quyết định số 1441/QĐ-UBND ngày 8/7/2016 của tỉnh Trà Vinh về Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 [11], sân bay Long Toàn sẽ được khôi phục và cải tạo để phục vụ vận chuyển cho loại máy bay cỡ nhỏ. Đây là tiềm năng tốt cho hoạt động du lịch quốc tế, bay các tuyến ngắn với các nước trong khu vực.

- Khu bến cảng tổng hợp Định An tại xã Dân Thành, thị xã Duyên Hải đã chính thức khởi công xây dựng tháng 7/2019, dự kiến sẽ trở thành trung tâm kinh tế biển của cả vùng ĐBSCL. Khu bến cảng này có nhiều lợi thế hơn hẳn những cảng biển hiện nay ở khu vực ĐBSCL, cả về vị trí lẫn chi phí đầu tư. Khu bến cảng này tận dụng được hai tuyến đê của luồng kênh Tắt nên sẽ hạn chế bị bồi lắng như những vị trí khác. Vị trí một số dự án trọng điểm của tỉnh sẽ được thực hiện trong thời gian tới như sau:

Hình 3: Tổng hợp các dự án trọng điểm tỉnh Trà Vinh

* Phát triển du lịch

Tỉnh Trà Vinh có tiềm năng phát triển du lịch. Nằm giữa hai con sông Cổ Chiên, sông Hậu, một mặt giáp biển, tỉnh được bồi đắp một số vùng đất mới, có hàng trăm gò/động cát và mạng lưới kênh rạch chằng chịt còn lưu lại vẻ đẹp hoang sơ, những ruộng đồng thẳng cánh cò bay, nhiều vườn cây ăn trái bốn mùa sum suê, trĩu quả. Ngoài ra, tỉnh Trà Vinh là vùng đất gắn bó lâu đời của ba dân tộc Kinh – Khmer – Hoa, hình thành một nền văn hóa đa sắc tộc với nhiều đình, chùa, nhà thờ và các lễ hội truyền thống diễn ra quanh năm với nhiều trò chơi dân gian, hoạt động văn hóa, văn nghệ đặc sắc truyền thống lâu đời. Đây là điều kiện thuận lợi để phát triển du lịch tâm linh và thực hành các nghi lễ tôn giáo.

Hình 4: Tốc độ tăng trưởng du lịch tỉnh Trà Vinh giai đoạn 2014 – 2018

(Nguồn: Nhóm nghiên cứu dựa trên số liệu của Cục Thống kê tỉnh Trà Vinh [1])

Theo Cục Thống kê tỉnh Trà Vinh (2018), tốc độ tăng trưởng doanh thu của các đơn vị lữ hành và đơn vị lưu trú trong tỉnh tương ứng là 9,3%/năm và 20,8%/năm trong giai đoạn 2014 – 2018. Tỉnh được xếp thứ ba của vùng về tốc độ tăng trưởng doanh thu du lịch lữ hành trong giai đoạn 2014 – 2018 [1].

3.2.3. Tỉnh Trà Vinh là một trong số rất ít địa phương tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long được Chính phủ chọn để thành lập khu kinh tế

Tỉnh Trà Vinh là một trong hai địa phương tại khu vực ĐBSCL được Chính phủ chọn để thành lập khu kinh tế. Đó là khu kinh tế Định An tại địa bàn hai huyện Trà Cú, Duyên Hải [10].

Khu kinh tế Định An sẽ là khu kinh tế ven biển tổng hợp đa ngành, đa lĩnh vực, gồm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, du lịch, đô thị và nông – lâm – ngư nghiệp. Như vậy, khi xây dựng xong, khu kinh tế Định An sẽ trở thành đầu mối giao thương hàng hoá rất quan trọng của vùng ĐBSCL. Đặc biệt, khu bến cảng Định An nằm trong khu kinh tế, được quy hoạch là một trong số rất ít cảng ở ĐBSCL có đủ khả năng phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa cho toàn vùng mà không cần phải chuyển lên Thành phố Hồ Chí Minh hoặc các tỉnh Đông Nam Bộ, góp phần tiết kiệm thời gian vận chuyển và giảm chi phí logistics trong chuỗi cung ứng hàng hoá xuất nhập khẩu của vùng, cũng như giảm tải lưu lượng giao thông bằng đường bộ về Thành phố Hồ Chí Minh.

3.2.4. Số lượng và quy mô vốn kinh doanh của doanh nghiệp logistics trong tỉnh tăng nhanh trong giai đoạn 2014 – 2018

Theo phân loại của Tổng cục Thống kê, doanh nghiệp dịch vụ logistics bao gồm đơn vị kinh doanh dịch vụ vận tải, kho bãi (đối với logistics hàng hoá) và đơn vị lưu trữ, ăn uống (logistics hành khách). Thực tế hiện nay cho thấy các doanh nghiệp logistics đang cung cấp dịch vụ cho khu vực ĐBSCL nói chung và tỉnh Trà Vinh nói riêng chủ yếu đến từ Thành phố Hồ Chí Minh. Khái quát thông tin về doanh nghiệp logistics của tỉnh Trà Vinh như sau:

(Nguồn: Nhóm nghiên cứu dựa trên số liệu của Cục Thống kê tỉnh Trà Vinh [1])

Số lượng và quy mô, loại hình dịch vụ cung cấp bởi doanh nghiệp logistics trong tỉnh còn khá hạn chế, tuy nhiên có thể thấy tốc độ tăng trưởng số lượng cũng như quy mô vốn bình quân của doanh nghiệp logistics của tỉnh tăng lên khá nhanh chóng trong giai đoạn 2014 – 2018. Trong thời gian tới, việc phát triển nhiều cơ sở hạ tầng logistics quan trọng như khu bến cảng Định An, hay trung tâm logistics loại II với quy mô 30 ha năm 2020 và 70 ha đến năm 2030 tại Khu kinh tế Định An... tất yếu sẽ kéo theo nhu cầu các dịch vụ logistics, khi đó việc thu hút đầu tư của các doanh nghiệp logistics lớn sẽ không còn khó khăn. Sự xuất hiện các công ty logistics lớn sẽ vừa là cơ hội để doanh nghiệp logistics trên địa bàn học hỏi kinh nghiệm, vừa là động lực để doanh nghiệp logistics địa phương vươn lên tự hoàn thiện mình.

3.2.5. Tỉnh Trà Vinh sở hữu tiềm năng trở thành trung tâm phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long

Khi kinh tế, thương mại phát triển tất yếu dẫn tới nhu cầu về nhân lực. Khu vực ĐBSCL có khá nhiều trường đại học, cao đẳng, đào tạo nghề. Thống kê từ Bộ Giáo dục và Đào tạo cho thấy tình hình như Bảng 2.

Bảng 2: Danh sách các trường đại học thuộc vùng ĐBSCL

STT	TÊN TRƯỜNG	CÔNG LẬP	DÂN LẬP
1	Trường Đại học An Giang		
2	Trường Đại học Bạc Liêu		
3	Trường Đại học Cần Thơ		
4	Trường Đại học Cửu Long		
5	Trường Đại học Đồng Tháp		
6	Trường Đại học Kiên Giang		
7	Trường Đại học Kinh tế Công nghiệp Long An		
8	Trường Đại học Kỹ thuật – Công nghệ Cần Thơ		
9	Trường Đại học Nam Cần Thơ		
10	Trường Đại học Sư phạm Vĩnh Long		
11	Trường Đại học Tân Tạo		
12	Trường Đại học Tây Đô		
13	Trường Đại học Tiền Giang		
14	Trường Đại học Trà Vinh		
15	Trường Đại học Võ Trường Toản		
16	Trường Đại học Xây dựng Miền Tây		
17	Trường Đại học Y Dược Cần Thơ		

(Nguồn: Bộ Giáo dục và Đào tạo, Mục lục danh sách các cơ sở đại học đóng trên địa bàn các tỉnh vùng ĐBSCL năm 2018)

Trường Đại học Trà Vinh là trường công lập trong số 17 trường đại học của khu vực ĐBSCL. Một thực tế là chưa có trường nào đào tạo về chuyên ngành logistics ở bậc đại học chính quy và cao đẳng nghề, do đó Trường Đại học Trà Vinh hoàn toàn chủ động về ngành nghề mới này, bên cạnh các ngành nghề khác phục vụ cho tỉnh và vùng. Tỉnh Trà Vinh cũng cần có các biện pháp thu hút người học từ các tỉnh lân cận (Bến Tre, Vĩnh Long, Sóc Trăng...) nhằm giảm chi phí đào tạo của toàn xã hội.

Địa bàn tỉnh Trà Vinh hiện có hai trường cao đẳng (Trường Cao đẳng Y tế, Trường Cao đẳng Nghề) và Trường Đại học Trà Vinh. Quy mô, số lượng ngành nghề đào tạo ở các trường cao đẳng và đại học có nhiều đổi mới, ngày càng được mở rộng đáp ứng nguồn nhân lực phục vụ phát triển kinh tế – xã hội và hội nhập kinh tế quốc tế, góp phần tích cực nâng tỉ lệ lao động qua đào tạo có bằng cấp hoặc chứng chỉ từ 8,1% năm 2010 lên 10,3% vào năm 2015, số lượng giáo viên có trình độ trên đại học cũng tăng nhanh từ 99 người lên 506 người (tăng gấp 5,1 lần).

Vấn đề đặt ra cho Trường Đại học Trà Vinh tại thời điểm này là lựa chọn mô hình trường đại học nào (theo định hướng nghiên cứu hay định hướng ứng dụng) cho hiệu quả, đảm bảo sự phát triển bền vững, thực sự trở thành trung tâm đào tạo gắn với biển.

4. KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT KIẾN NGHỊ

Qua phân tích, nhóm nghiên cứu tổng kết một số vấn đề sau:

*** Tiềm năng của tỉnh Trà Vinh từ góc độ logistics và quản lý chuỗi cung ứng**

- Rất nhiều chính sách quan trọng của Đảng, Nhà nước và vùng ĐBSCL về phát triển kinh tế biển và hệ thống logistics đã đề cập đến việc ưu tiên phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng tại tỉnh Trà Vinh.

- Tỉnh Trà Vinh có vị trí địa lý rất thuận lợi là nằm giữa hai con sông lớn tạo ra lợi thế phát triển đường thủy rất mạnh, và tiềm năng phát triển vận tải đa phương thức. Khi thế mạnh được khai thác sẽ góp phần cho sự phát triển bền vững về vận tải, giảm thiểu ô nhiễm tới môi trường không chỉ trong phạm vi tỉnh mà cho cả vùng ĐBSCL.

- Tỉnh Trà Vinh là một trong số ít địa phương tại khu vực ĐBSCL được Chính phủ chọn để thành lập khu kinh tế, đó là Khu kinh tế Định An. Đây là khu kinh tế tổng hợp, đa ngành, đa lĩnh vực thương mại, dịch vụ, du lịch, đô thị, nông – lâm – ngư nghiệp gắn với kinh tế biển, là cửa ngõ giao thương hàng hải quốc tế và đầu mối giao thông quan trọng của vùng ĐBSCL và duyên hải Nam Bộ.

- Sự tham gia của doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics tại tỉnh Trà Vinh có xu hướng gia tăng.

- Tỉnh Trà Vinh có tiềm năng về phát triển du lịch, trong đó có thể mạnh du lịch biển. Tỉnh được xếp thứ ba trong toàn vùng về tốc độ tăng trưởng doanh thu du lịch lữ hành giai đoạn 2014 – 2018.

- Tỉnh Trà Vinh có tiềm năng trở thành trung tâm phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao của vùng, trong lĩnh vực logistics và quản lý chuỗi cung ứng, cũng như các ngành nghề khác phục vụ thế mạnh của tỉnh, với đầu mối là Trường Đại học Trà Vinh.

*** Các thế mạnh vẫn chưa khai thác từ phía tỉnh Trà Vinh**

- Chưa kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng trong lĩnh vực giao thông vận tải và logistics.
- Chưa xây dựng chiến lược phát triển logistics của tỉnh dựa trên chiến lược phát triển hệ thống cảng biển.
- Chưa xây dựng được chuỗi cung ứng hàng hoá xuất khẩu điển hình của tỉnh.
- Chưa thực sự gắn phát triển nguồn nhân lực với các thế mạnh tiềm năng của tỉnh và vùng trong lĩnh vực logistics, quản lý chuỗi cung ứng và kinh tế biển.

*** Quan điểm phát triển**

- Phát huy lợi thế so sánh của tỉnh Trà Vinh trong lĩnh vực giao thông vận tải và logistics.
- Sự phát triển của Trà Vinh cũng là sự phát triển của cả vùng ĐBSCL, không vì phát triển của tỉnh nhà mà đẩy lùi sự kém phát triển của tỉnh khác trong vùng, đó là sự phát triển trong mối quan hệ liên minh liên kết với các tỉnh khác, cùng nhau phát huy lợi thế chứ không đầu tư dần trái. Có như vậy, tỉnh Trà Vinh mới có thể trở thành cửa ngõ giao thương của cả vùng, phù hợp với kì vọng chiến lược của Đảng và Nhà nước.

*** Đề xuất giải pháp**

➤ Cụ thể hóa Nghị quyết 36/NQ-TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về phát triển kinh tế biển, phát triển năng lượng tái tạo

Nghị quyết 36/NQ-TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ VIII, Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đưa ra các chủ trương lớn về phát triển kinh tế biển của 28 tỉnh thành ven biển. Trong Nghị quyết, nhiều vấn đề còn mới đối với rất nhiều tỉnh thành, ví dụ phát triển “*kinh tế thuần biển*”. Vì vậy, đề xuất nhiệm vụ của tỉnh Trà Vinh là:

- Nhanh chóng cụ thể hóa Nghị quyết này trong các hoạt động của mình. Đây có thể được coi là kim chỉ nam cho mọi hoạt động của tỉnh trong thời gian tới.
- Các chiến lược, quy hoạch, các dự án cần được xây dựng trên cơ sở tinh thần của Nghị quyết. Có thể kể tới các lĩnh vực kinh tế thuần biển theo quan điểm của Nghị quyết là: kinh tế thủy sản, giao thông vận tải biển, năng lượng tái tạo, du lịch biển. Đây đều là các thế mạnh của Trà Vinh.

➤ Cải thiện nhanh chóng hệ thống giao thông vận tải và logistics để phát triển các dự án đã có và trong tương lai

Logic của sự phát triển trên thế giới là tăng trưởng kinh tế thường gắn liền với sự phát triển hệ thống giao thông vận tải và logistics và ngược lại. Ở đâu có hệ thống giao thông vận tải và logistics phát triển thì ở đó kinh tế phát triển. Khó có thể nói nên bắt đầu từ đâu trước: phát triển kinh tế trước hay phát triển hệ thống giao thông vận tải và logistics trước. Cần thực hiện song song cả hai vấn đề nói trên. Hiện tại các quy hoạch

lớn của tỉnh đã có (Khu kinh tế Định An, cảng Định An, Khu cảng Duyên Hải...), nhưng để các quy hoạch này được hiện thực hóa thì cần đầu tư cơ sở hạ tầng vận tải, cần các dịch vụ hỗ trợ (logistics).

Trong nội dung này, nhóm nghiên cứu đề xuất cụ thể như sau:

- Ưu tiên phát triển mạng lưới đường bộ kết nối tỉnh Trà Vinh với hệ thống đường quốc lộ đến Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh miền Đông Nam Bộ, góp phần “phá vỡ thế cô lập” cho tỉnh.

- Phát triển khu vực sau cảng (hinterland) thành các trung tâm công nghiệp chế biến, và trung tâm logistics để thực hiện các hoạt động gia tăng giá trị hàng hoá xuất nhập khẩu trong vùng, đồng thời kết nối được với các đầu mối và phương thức vận tải khác.

Bài học của các cảng lớn trên thế giới cũng như ở Việt Nam cần được lưu ý với tỉnh Trà Vinh. Cảng Antwerp của Bỉ là một trong hai cảng biển lớn nhất châu Âu, được quy hoạch từ những năm 1945. Đến bây giờ, cảng vẫn đang được mở rộng phát triển trong quy hoạch, tuy nhiên hạn chế quy hoạch này là vấn đề kết nối sau cảng, hệ thống đường bộ gần như tắc nghẽn với lưu lượng hàng hóa ngày càng gia tăng nhanh chóng, hệ thống đường sông phát triển chậm hơn nên không giải tỏa được nhanh chóng tình trạng ùn tắc trên đường bộ. Cảng Cát Lái của Thành phố Hồ Chí Minh là một ví dụ tương tự, những năm 2012 – 2013, khu vực cảng Cát Lái còn trống trải, giao thông thuận tiện, nhưng khoảng ba năm trở lại đây, hậu phương cảng luôn trong tình trạng quá tải. Vì vậy, hệ thống đường bộ và đường sông kết nối với tỉnh Trà Vinh cũng là những dự án rất cần được Chính phủ quan tâm ngay từ bây giờ.

- Tỉnh cần xây dựng chiến lược phát triển logistics dựa trên chiến lược phát triển hệ thống cảng biển. Sở dĩ như vậy là vì cảng biển và dịch vụ logistics luôn có mối quan hệ hữu cơ gắn kết, có cảng biển thì phải có dịch vụ logistics đi kèm để hỗ trợ và nâng cao hiệu quả khai thác và ngược lại. Hoạt động khai thác cảng biển được xem như nền tảng để hình thành và phát triển dịch vụ logistics.

Ở Việt Nam, rất nhiều tỉnh/thành đã xây dựng chiến lược, quy hoạch phát triển hệ thống hoặc dịch vụ logistics, có thể liệt kê: tiên phong là tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu, tiếp đến là Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, thành phố Đà Nẵng, tỉnh Quảng Ninh... Vì vậy, tỉnh Trà Vinh hoàn toàn có thể tham khảo để xây dựng chiến lược và kế hoạch hành động cho phát triển hệ thống logistics ở địa phương, đó cũng là cách thức thực hiện Quyết định số 200/QĐ-Ttg ngày 14/2/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.

- Nghiên cứu, khôi phục và phát triển hệ thống sân bay phục vụ cho du lịch và một phần chuyên chở hàng hóa.

➤ **Đẩy mạnh xúc tiến thu hút đầu tư phát triển các khu công nghiệp cảng**

Để đẩy mạnh hoạt động xúc tiến đầu tư, trước hết tỉnh Trà Vinh cần làm rõ hơn tiềm năng và mô hình phát triển của Khu kinh tế Định An và các khu công nghiệp khác của tỉnh, nên tham khảo mô hình các nước lân cận như Thái Lan, Malaysia... hoặc các

nước phát triển trên thế giới như Hà Lan, Bỉ, Đức, Singapore,... Trước hết, cần xác định lợi thế của Trà Vinh sẽ là gì khi phát triển hệ thống cảng hiện có? Câu trả lời là lợi thế về năng lực nguồn hàng tương đối dồi dào gồm lương thực, trái cây, thủy sản đến từ vùng ĐBSCL. Việt Nam nói chung và vùng ĐBSCL nói riêng đã có nền công nghiệp thực phẩm mạnh chưa? Câu trả lời là chưa, phần lớn hoa quả của Việt Nam xuất khẩu thô, hoặc dạng tươi. Khu kinh tế gần biển của Trà Vinh sẽ hiện thực hóa việc xây dựng các nhà máy chế biến thực phẩm (food processing). Đây chính là lĩnh vực tỉnh cần tập trung đẩy mạnh công tác xúc tiến đầu tư.

Trong nội dung này, nhóm nghiên cứu đề xuất như sau:

- Tỉnh cần đẩy mạnh cải thiện hình ảnh thông qua việc tổ chức và tham gia tích cực vào các chương trình vận động xúc tiến đầu tư, các hội nghị, hội thảo về xúc tiến đầu tư trong nước và nước ngoài.

- Trong công tác tổ chức, cần xây dựng bộ máy cơ quan xúc tiến đầu tư chuyên nghiệp (về chuyên môn, ngoại ngữ, kiến thức pháp luật trong và ngoài nước...). Cơ quan này cũng sẽ hoạt động với tư cách là bộ phận cung cấp dịch vụ cho nhà đầu tư.

- Cần sắp xếp theo thứ tự ưu tiên các dự án kêu gọi đầu tư theo ngành, theo lĩnh vực.

- Tạo môi trường đầu tư thân thiện, an toàn và hiệu quả đối với các nhà đầu tư.

➤ **Xây dựng một số chuỗi cung ứng xuất khẩu điển hình của tỉnh và tiểu vùng**

Phát triển các chuỗi cung ứng là cách làm “kinh tế” thời hiện đại. Ngày nay, các doanh nghiệp cạnh tranh với nhau bởi các chuỗi cung ứng chứ không phải cạnh tranh trực tiếp. Sự phát triển của doanh nghiệp chính là sự phát triển của quốc gia, vì vậy tỉnh Trà Vinh cũng cần phải ý thức được xu hướng này nhằm điều chỉnh cơ cấu ngành hàng và mô hình phát triển phù hợp. Các chuỗi cung ứng được coi là thế mạnh của tỉnh Trà Vinh gồm thủy sản và hoa quả nhiệt đới. Vậy làm sao để có những dịch vụ và tiện ích hỗ trợ cho các chuỗi cung ứng nói trên là bài toán không dễ, rất cần sự nỗ lực của các bên cũng như sự ủng hộ của Đảng và Nhà nước. Việc định hình khu vực kinh tế hay khu công nghiệp như phía trên, có thể nói, là tiền đề để thiết kế các chuỗi cung ứng.

Trong nội dung này, nhóm nghiên cứu đề xuất như sau:

- Để phát triển các chuỗi cung ứng, địa phương cần có hệ thống giao thông vận tải kết nối tốt.

- Để phát triển các chuỗi cung ứng tốt, dịch vụ logistics đi kèm rất quan trọng. Đó là hệ thống kho tàng bến bãi, hệ thống thông quan. Các chuỗi cung ứng phù hợp với điều kiện của tỉnh Trà Vinh là các chuỗi cung ứng lạnh, chính vì vậy phương tiện vận chuyển hay kho tàng bến bãi cũng cần đặt trong điều kiện đặc biệt nhiệt độ thấp.

- Mô hình chuỗi cung ứng lúc đầu có thể có sự tham gia của Nhà nước (hỗ trợ nghiên cứu thị trường, cây giống, vùng nguyên liệu...) theo mô hình “Nhà nước và Nhân dân cùng làm”, sau khi mô hình đã phát huy hiệu quả rồi thì Nhà nước chỉ hỗ trợ, định hướng thị trường. Mô hình này có thể bắt đầu từ các hợp tác xã, nếu không tìm được các doanh nghiệp lớn đầu tư.

➤ **Đầu tư và cải thiện chất lượng nguồn nhân lực**

Mọi sự phát triển đều xuất phát từ con người. Về nguồn lực phát triển kinh tế – xã hội, tỉnh Trà Vinh đã có hệ thống trường đại học và cao đẳng nghề.

Trong nội dung này, nhóm nghiên cứu đề xuất:

- Các ngành nghề đào tạo ưu tiên trước mắt phải là các ngành nghề phục vụ cho kinh tế địa phương, tiểu vùng và vùng. Đó có thể là các ngành nghề về quản trị du lịch khách sạn, về kinh tế thủy sản, về công nghiệp chế biến thực phẩm, về logistics và quản lý chuỗi cung ứng.

- Mô hình đào tạo của Trường Đại học Trà Vinh nên tập trung là ứng dụng thay vì là nghiên cứu. Tỉnh Trà Vinh nên xem xét mô hình POHE (định hướng nghề nghiệp ứng dụng) – là một trong các mô hình đào tạo có thể tham khảo tốt tại Việt Nam.

- Cơ chế cho giảng viên và sinh viên: như phân tích phần thực trạng, Trường Đại học Trà Vinh có nhiều lợi thế để thu hút sinh viên, vì mức chi phí thấp. Nhưng để đảm bảo sự phát triển bền vững của Trường Đại học Trà Vinh, cần xem xét cơ chế dành cho giảng viên tương xứng với mô hình đại học ứng dụng, sinh viên ra trường có thể làm việc được ngay tại đơn vị tuyển dụng. Đầu ra tốt chắc chắn sẽ dẫn tới tuyển đầu vào không còn là khó khăn nữa.

➤ **Sự phối hợp liên kết với các tỉnh lân cận**

Như nguyên tắc của đề xuất các kiến nghị nói trên, sự phát triển của tỉnh Trà Vinh là sự phát triển trong mối quan hệ liên minh, liên kết với các tỉnh thành trong vùng.

Trong nội dung này, nhóm nghiên cứu đề xuất cụ thể như sau:

- Tỉnh Trà Vinh nên chủ động trong kế hoạch trao đổi, bàn bạc, trước tiên với các tỉnh lân cận trong khu vực nhằm tránh đầu tư lãng phí. Vì không thể nào hai tỉnh cùng tập trung phát triển cảng biển hay cùng tập trung phát triển các khu công nghiệp gần nhau, cũng tương tự như việc không thể cùng phát triển các trung tâm logistics với khoảng cách không xa.

- Rất cần Nhà nước hỗ trợ các tỉnh đi đầu, các tỉnh chủ động trong công tác thực thi quy hoạch. Hiện nay, các quy hoạch của Nhà nước và tỉnh đã có khá nhiều, nhưng đánh giá nguyên nhân của việc không thực hiện quy hoạch và đưa ra biện pháp còn rất hạn chế, trong đó thậm chí có những quy hoạch bị chồng chéo lên nhau. Đơn cử ví dụ, theo Quyết định số 1012/QĐ-Ttg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 [12], khu vực ĐBCSL có trung tâm logistics hạng 2, tuy nhiên trong quy hoạch không chỉ rõ vị trí các trung tâm logistics đó nằm ở tỉnh nào, vì thế sự chủ động của các tỉnh sẽ đóng góp tích cực vào thành công của thực thi quy hoạch.

- Các bên có thể trao đổi về việc mỗi tỉnh nên tập trung vào thế mạnh gì hơn là đầu tư dàn trải, mỗi tỉnh nên kêu gọi đầu tư đối tượng nào nhằm tránh theo kiểu “phá rào” như trước đây, về việc phối hợp đào tạo nhân lực giữa các tỉnh thế nào cho tiết kiệm nhất.

Việc bàn bạc cùng nhau phát triển, tránh cục bộ địa phương, cần được coi là động lực mà Chính phủ đưa ra để các tỉnh/thành có phần chi công hợp lý, hiệu quả hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Cục Thống kê tỉnh Trà Vinh. Niên giám thống kê của tỉnh Trà Vinh từ năm 2014 đến năm 2018.
- [2] Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam. <http://dangcongsan.vn/kinh-te/tra-vinh-tang-truong-kinh-te-cao-nhat-dong-bang-son-g-cuu-long-28445.html> [Ngày truy cập 3/1/2020].
- [3] Ban Chấp hành Trung ương Đảng. (2018). Nghị quyết số 36/NQ-TW ngày 22/10/2018 của BCH Trung ương Đảng Khoá XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2045.
- [4] Thủ tướng Chính phủ. (2009). Quyết định số 1581/QĐ-TTg ngày 09/10/2009 về Quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2030 và định hướng 2050.
- [5] Thủ tướng Chính phủ. (2014). Quyết định 1005/QĐ-TTg ngày 20/6/2014 về phê duyệt nhiệm vụ điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2030 và định hướng 2050.
- [6] Thủ tướng Chính phủ. (2018a). Quyết định 68/QĐ-TTg ngày 15/01/2018 về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch xây dựng vùng ĐBSCL đến năm 2030 và định hướng 2050.
- [7] Bộ Giao thông vận tải. (2016). Quyết định số 3383/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2016 về phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển ĐBSCL (nhóm 6) giai đoạn 2020, định hướng đến năm 2030.
- [8] Thủ tướng Chính phủ. (2001). Quyết định số 438/QĐ-TTg ngày 24/3/2001 về Quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH tỉnh Trà Vinh đến năm 2020.
- [9] Thủ tướng Chính phủ. (2018b). Quyết định 1443/QĐ-TTg ngày 31/10/2018 về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể kinh tế – xã hội tỉnh Trà Vinh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.
- [10] Thủ tướng Chính phủ. (2011). Quyết định số 1513/QĐ-TTg ngày 5/9/2011 về phê duyệt Đồ án quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030.
- [11] UBND tỉnh Trà Vinh. (2016b). Quyết định số 1441/QĐ-UBND ngày 08/07/2016 về phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT tỉnh Trà Vinh đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
- [12] Thủ tướng Chính phủ. (2015). Quyết định số 1012/QĐ-Ttg ngày 03/7/2015 về phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.