

ĐÁNH GIÁ BƯỚC ĐẦU NHỮNG HẠN CHẾ, THÁCH THỨC VỀ CƠ CHẾ VÀ CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA NAM

TS. NGUYỄN TIẾN DŨNG & TS. NGUYỄN TẤN PHÁT*

Trong cơ cấu kinh tế hiện đại, việc phân thành các vùng kinh tế trọng điểm (VKTTĐ) có ưu điểm sát với đặc điểm lợi thế của từng địa phương, từ đó sẽ gia tăng hiệu quả tăng trưởng và đầu tư khi thực hiện các chính sách phát triển kinh tế - xã hội. Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (VKTTĐPN) bao gồm 8 tỉnh, thành là khu vực kinh tế năng động lớn nhất cả nước. Do yêu cầu phát triển bền vững, rất cần cơ chế chính sách phối hợp hành động cùng giải quyết các vấn đề chung như môi trường, nguồn nước, hạ tầng giao thông, đô thị, thu hút đầu tư nước ngoài... Thực tế những năm qua cho thấy, mặc dù đã có cơ chế, chính sách cho VKTTĐ nói chung và VKTTĐPN nói riêng, nhưng việc phát triển vẫn mang tính tự phát nhiều hơn là sự phối hợp. Mục tiêu của bài viết này là đánh giá bước đầu những thách thức đang đặt ra ảnh hưởng đến phát triển bền vững VKTTĐPN mà nguyên nhân được đề cập dưới góc độ những hạn chế về cơ chế, chính sách phối hợp.

1. Những thách thức ảnh hưởng đến phát triển bền vững VKTTĐPN

Thứ nhất, tình hình ô nhiễm môi trường nghiêm trọng làm ảnh hưởng đến phát triển bền vững của toàn VKTTĐPN, điển hình là lưu vực sông Đồng Nai và sông Sài Gòn.

Ô nhiễm môi trường, nhất là ô nhiễm nguồn nước do chất thải công nghiệp và đô thị ngày càng tăng, tình trạng ô nhiễm trên một số con sông như sông Đồng Nai và sông Sài Gòn đã đến mức báo động. Việc xử lý CTR, chất thải nguy hại vẫn đang là vấn đề nan giải, cần phải có kế hoạch phối hợp liên tỉnh và rất cụ thể để giải quyết.

Nguồn nước ở lưu vực hệ thống sông Đồng Nai giữ vai trò vô cùng quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của 12 tỉnh/thành phố trên lưu vực, đặc biệt là đối với VKTTĐPN.

Ô nhiễm môi trường nói trên chủ yếu do các nước thải chưa qua xử lý hoặc xử lý chưa đạt tiêu chuẩn môi trường VN và xả trực tiếp vào lưu vực, bao gồm: nước thải công nghiệp, khai thác khoáng sản, làng nghề, sinh hoạt, y tế, nông nghiệp... Trong số đó, nước thải sinh hoạt và nước thải công nghiệp đóng góp tỷ lệ lớn nhất, với tải lượng các chất ô nhiễm rất cao tại các khu công nghiệp, cơ sở sản xuất kinh doanh, dịch vụ đang hoạt động trên địa bàn lưu vực.

Thứ hai, vấn đề năng lượng cho phát triển kinh tế - xã hội cho toàn VKTTĐPN vừa thiếu, vừa bị động.

Năng lượng cho VKTTĐPN là vấn đề nan giải, bao gồm điện, xăng dầu và khí đốt. Đây là vùng tập trung sản xuất công nghiệp và dịch vụ, thương mại hàng đầu cả nước. Vì vậy, nhu cầu hiện tại cũng như trong tương lai về năng lượng là rất lớn. Ngoài ra, sử dụng năng lượng sạch và an toàn

cũng không phải là chuyện của tương lai mà ngay thời điểm này cũng đã là cấp thiết trong phát triển bền vững.

Thứ ba, cơ sở hạ tầng về giao thông liên vùng yếu kém.

Thời gian qua hạ tầng GTVT khu vực đã được tập trung đầu tư từ nhiều nguồn vốn khác nhau, nhiều công trình lớn quan trọng được đưa vào khai thác, đáp ứng ngày càng tốt nhu cầu phát triển. Tuy nhiên, hạ tầng GTVT của vùng còn trong tình trạng yếu kém, cản trở phát triển kinh tế, giao thông đô thị tại TP.HCM còn thường xuyên ùn tắc, an toàn giao thông trên các tuyến giao thông chưa được đảm bảo. Việc tiếp tục đẩy mạnh đầu tư phát triển GTVT trong khu vực vẫn là đòi hỏi cấp bách. Hệ thống giao thông nối kết các tỉnh và nhất là hệ thống giao thông từ TP.HCM đi các tỉnh gắn với giao thông nội đô của TP.HCM còn yếu kém. Việc phát triển đường cao tốc và tuyến đường ven biển hiện nay chưa có kế hoạch cụ thể và triển khai rất chậm.

Thứ tư, vấn đề đình công và an ninh nông nghiệp của VKTTĐPN.

- Vấn đề đình công ở VKTTĐPN: Riêng tại 3 tỉnh trong VKTTĐPN bao gồm: TP. HCM, Đồng Nai, Bình Dương chiếm gần 80% số vụ đình công cả nước. Từ cuối năm 2005 đến nay đã diễn ra liên tục các cuộc đình công mà tập trung chủ yếu ở các khu chế xuất (KCX), KCN. Theo khảo sát thăm dò 500 mẫu ở 3 tỉnh, thành: TP.HCM, Đồng Nai, Bình Dương, có đến 85,51% công nhân ở các KCX, KCN: Linh Trung 1, Linh Trung 2, Tân Thuận (TP.HCM), Sóng Thần (Bình Dương), KCN Biên Hòa (Đồng Nai) từng tham gia đình công, chỉ có 14,49% trả lời là chưa tham gia đình công. Như vậy, đình công diễn ra khá phổ biến ở các KCX, KCN VKTTĐPN.

Đa số các cuộc đình công xảy ra ở khu vực kinh tế có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và khu vực kinh tế tư nhân. Nguyên nhân chủ yếu là vấn đề tiền lương, chế độ chính sách đối với người lao động.

- Các tỉnh, thành phát triển nhanh các KCX, KCN, đô thị mới và sân golf đã triệt thoái đất nông nghiệp, đặc biệt là đất trồng lúa, đe dọa đến an ninh lương thực và ảnh hưởng đến đời sống của nông dân. Ở VKTTĐPN, diện tích các tỉnh đều nhỏ nhưng tỉnh nào cũng muốn có sân bay, cảng biển (những tỉnh ven biển), các KCN, các khu đô thị mới, các trung tâm dịch vụ thương mại sầm

uất, nhất là sân golf lớn. Hiện tại, trung bình các KCX, KCN ở VKTTĐPN chỉ cho thuê được khoảng 65% diện tích đất thì Chính phủ lại phê duyệt thêm 9.811 ha đất để làm các KCX, KCN đến năm 2015, điều đó cũng đồng nghĩa gần chừng ấy diện tích đất nông nghiệp lại mất đi. Điều đáng bàn là diện tích đất dành cho các KCX, KCN đến năm 2015 lại quy hoạch nhiều cho các tỉnh có lợi thế so sánh về trồng lúa nước, phát triển nông nghiệp như Long An, Tiền Giang, Bình Phước, Tây Ninh.

Thứ năm, nguồn nhân lực và vấn đề đào tạo ở VKTTĐPN.

- Mạng lưới cơ sở dạy nghề tuy đã được điều chỉnh và phát triển nhưng phân bố không đồng đều, các trường lớn, trường mạnh hầu hết tập trung tại TP.HCM và Đồng Nai trong khi mạng lưới cơ sở dạy nghề tại các tỉnh khác lại yếu như: Tây Ninh, Bình Phước, Long An, Tiền Giang.

- Cơ cấu ngành nghề đào tạo vẫn còn mất cân đối giữa đào tạo và nhu cầu sử dụng lao động của doanh nghiệp, các trường ít chú ý đến chiến lược phát triển lao động chung trong vùng, một số nghề có trong mục tiêu phát triển kinh tế xã hội của vùng nhưng ít được quan tâm đào tạo như luyện thép, chế biến, thương mại ...

2. Hạn chế trong thực hiện cơ chế, chính sách phát triển VKTTĐPN

Có nhiều nguyên nhân dẫn đến những thách thức đối với phát triển bền vững VKTTĐPN nhưng trong khuôn khổ bài viết tác giả nhấn mạnh đến những hạn chế trong việc thực hiện cơ chế, chính sách phát triển VKTTĐPN.

Thứ nhất, về cơ chế điều phối và quản trị cơ chế chính sách phát triển.

Trong thời gian qua, Ban chỉ đạo điều phối phát triển VKTTĐPN chưa thể hiện rõ vai trò làm cầu nối giữa các Bộ, ngành Trung ương với các tỉnh, thành phố của vùng. Điều này đã dẫn đến thiếu tính tổ chức triển khai thực hiện những chương trình hợp tác kinh tế giữa các tỉnh, thành phố trong vùng. Đồng thời, việc quản trị cơ chế chính sách phát triển VKTTĐPN chưa được thực hiện. Ban chỉ đạo chỉ đóng vai trò hướng dẫn, định hướng và chỉ đạo thực hiện chứ không thể quản trị trực tiếp việc vận hành cơ chế chính sách một cách có hiệu quả. Đây là vấn đề mang tính then chốt, được đặt ra để điều hành VKTTĐPN. Quản trị thực hiện cơ chế chính sách cho 8 tỉnh, thành trong VKTTĐPN là công việc triển khai

hàng ngày trên nhiều lĩnh vực, đòi hỏi một bộ máy tổ chức lớn, chuyên nghiệp và vai trò đủ mạnh để điều chỉnh các quy hoạch chung cho một vùng rộng lớn. Vì vậy, mô hình quản lý hiện nay chỉ với Ban chỉ đạo điều phối thôi chưa đủ và khó có thể thực hiện tốt được.

Việc phối hợp hoạt động ngành công thương của các tỉnh, thành phố trong VKTTĐPN, đặc biệt là với TP.HCM đã giúp các doanh nghiệp có điều kiện thuận lợi về mua, bán trao đổi hàng hóa giữa các địa phương, góp phần thúc đẩy tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế; phối hợp tốt trong công tác quản lý thị trường, chống buôn lậu, hàng giả và gian lận thương mại được kết quả nhất định. Tuy nhiên, kết quả công tác phối hợp chưa sâu, chưa tương xứng với tiềm năng, chỉ mới phối hợp trên lĩnh vực nghiên cứu, trao đổi thông tin hỗ trợ doanh nghiệp, chưa tổ chức được các mối liên kết chặt chẽ giữa doanh nghiệp công nghiệp-thương mại như: liên doanh liên kết, thành lập doanh nghiệp sản xuất và kinh doanh.

Ngoài ra, trong thời gian qua các tỉnh, thành trong vùng thiếu hẳn sự phối hợp trong quy hoạch tổng thể về KCN, về giao thông, về cấp thoát nước, xử lý ô nhiễm môi trường. Đặc biệt chưa ký kết các cam kết về quy định chung trong thu hút đầu tư nước ngoài. Có hiện tượng tỉnh nào yêu cầu cao về môi trường thì nhà đầu tư chuyển đi nơi dễ hơn. Hoặc để thu hút đầu tư mỗi tỉnh lại có cơ chế riêng tạo nên cạnh tranh không lành mạnh...

Thứ hai, về việc thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng giao thông vận tải (GTVT) liên vùng.

Mặc dù Bộ GTVT đã triển khai thực hiện nhiều dự án trong thời gian qua trên tất cả các lĩnh vực: đường bộ, đường vành đai, đường sông, đường sắt và đường hàng không nhưng một số dự án vẫn thiếu tính liên kết và mang nặng tính địa phương.

Về hệ thống Metro, chủ yếu là giải quyết nhu cầu vận tải trong nội thành TP.HCM, không hề có sự kết nối với các tỉnh khác. Ví dụ: Tuyến Metro Bến Thành – Suối Tiên, tại sao không có sự hợp tác để định hướng tiếp nối từ Suối Tiên (TP.HCM) đến TP. Biên Hòa của tỉnh Đồng Nai, rồi đi tiếp TP.Vũng Tàu của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu... Sau 20, 30 năm nữa, do nhịp phát triển của các tỉnh, thành chắc chắn việc sử dụng hệ thống Metro là tất yếu. Vì vậy, việc quy hoạch trên là hạn chế và chưa có chiều sâu.

Về hệ thống giao thông đường bộ của các tỉnh, thành quy hoạch mỗi kiểu khác nhau, ví dụ: trong

khu vực tỉnh Bình Dương thì giao thông rất tốt nhưng tiếp giáp với địa bàn TP.HCM thì đường hẹp gây ùn tắc giao thông trong những giờ cao điểm. Tình hình tương tự ở khu vực Đồng Nai đến TP.HCM hay ở TP.HCM đi Tiền Giang.

Về đường hàng không: Trong khu vực có 2 sân bay, đó là Tân Sơn Nhất (TP.HCM) và Long Thành (Đồng Nai), đây là sân bay hàng không quốc tế dùng chung cho nhu cầu phát triển cả nước chứ không phải mang tính phát triển của vùng, mặc dù có thể dùng chung.

Về đường sông, hầu như Bộ GTVT không có một dự án nào liên quan đến phát triển VKTTĐPN, mặc dù đây là khu vực có lợi thế tuyệt đối về sông rạch. Khu vực này có sông Đồng Nai, sông Sài Gòn rộng lớn; đã tạo nên nét đặc sắc và thuận lợi để phát triển đường sông. Trong khi đó, quy hoạch phát triển các cảng biển thì tương đối đầy đủ cho cả khu vực TP.HCM, Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu. Các cảng biển sẽ không khai thác hiệu quả nếu thiếu sự liên kết với đường sông. Lưu ý rằng VKTTĐPN mang dấu ấn của sông nước ngọt hơn là nước mặn.

Về đường sắt, chỉ có giai đoạn nghiên cứu tiền khả thi chứ chưa có một dự án cụ thể nào. Để giảm tải cho hệ thống giao thông đường bộ không thể thiếu vai trò của đường sắt, đặc biệt là đường sắt chuyên dụng cho vận tải hàng hóa. Phát triển giao thông đường sắt sẽ làm cho công suất lưu chuyển hàng hóa nhanh chóng ở VKTTĐPN.

Về mặt tổng thể, các dự án cơ sở hạ tầng GTVT của vùng chưa rõ nét, chỉ có các dự án đường vành đai và cảng biển là tương đối đặc trưng, còn hầu hết các dự án về đường sắt, đường hàng không, đường sông còn mờ nhạt. Đường Metro chỉ mang tính cục bộ của TP.HCM.

Thứ ba, công tác quy hoạch cấp, thoát nước cho toàn vùng, xử lý chất thải rắn (CTR).

- Đối với quy hoạch cấp, thoát nước: Việc xây dựng hệ thống cấp và thoát nước cho VKTTĐPN, nhất là cho các thành phố và KCN đang đặt ra rất cấp bách. Nhu cầu sử dụng nước cho sinh hoạt và cho sự nghiệp phát triển kinh tế của vùng ngày càng lớn, nhưng đến nay chưa có kế hoạch xây dựng cụ thể. Quy hoạch nhưng chưa có lộ trình, triển khai lúc nào và từ đâu, hầu hết các tỉnh, thành vẫn tự thực hiện theo nhu cầu của địa phương. Bản thân TP.HCM vẫn nạn ngập nước đã tồn tại nhiều năm, hiện nay vẫn là bài toán gay gắt đối với đô thị lớn này. Khi công tác quy hoạch

chưa hoàn chỉnh thì sẽ kéo dài thời gian thực hiện, càng làm khó khăn trong phối hợp thực hiện sau này. Chưa kể đến xã hội phải trả giá về môi trường ô nhiễm, dịch bệnh gia tăng, hạn chế đầu tư trước khi có dự án đi vào đời sống. Điều đó cho thấy công tác quy hoạch cho đến nay là chậm so với quyết định thành lập vùng từ năm 2004 đến nay.

- Công tác xử lý ô nhiễm môi trường, nhất là xử lý chất thải rắn từ các cụm công nghiệp trên toàn vùng: toàn VKTTĐPN hiện nay chỉ có 2 khu xử lý chất thải rắn, bao gồm:

+ Khu liên hợp xử lý CTR Tân Thành thuộc xã Tân Thành, huyện Thủ Thừa, tỉnh Long An với quy mô 1.760 ha, phạm vi xử lý liên tỉnh Long An, TP.HCM đối với CTR sinh hoạt và công nghiệp.

+ Khu xử lý CTR công nghiệp nguy hại Củ Chi thuộc huyện Củ Chi, TP. HCM với quy mô 820 ha, phạm vi xử lý liên tỉnh TP.HCM, Bình Dương, Tây Ninh đối với CTR công nghiệp nguy hại.

Như vậy, còn các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa – Vũng Tàu, Tiền Giang chưa có khu xử lý CTR chung trong vùng. Điều đáng quan tâm là vị trí các khu xử lý trên không phù hợp về mặt địa lý vì ở Long An và Củ Chi đều nằm ở thượng nguồn sông Vàm Cỏ Đông và tất yếu sẽ chảy xuống sông Sài Gòn và sông Đồng Nai. Trong khi nguồn nước hai sông này ngày càng bị ô nhiễm.

Thứ tư, khi quy hoạch và lập các dự án của các Bộ, ngành có sự nhầm lẫn giữa kế hoạch thực hiện và tầm nhìn chiến lược cho toàn VKTTĐPN.

Trong hầu hết các báo cáo về quy hoạch và phát triển cơ sở hạ tầng cho khu vực VKTTĐPN, về thời gian chỉ nêu quy hoạch đến năm 2010, 2015 và tầm nhìn đến năm 2020. Đến năm 2010 nhưng nhiều quy hoạch cho phát triển giao thông, cấp thoát nước, xử lý môi trường vẫn nằm trên quy hoạch chưa triển khai. Nếu như triển khai thực hiện thì thời gian đã trôi qua 2015 và thậm chí 2020 vì đây là những dự án lớn thời gian thực hiện dài. Vậy tầm nhìn đến năm 2020 là chưa đủ và thiếu cận. Nếu sau năm 2020 lại có sự điều chỉnh khác về quy hoạch thì quả đây là một sự lãng phí và phá nát quy hoạch vùng và đô thị. Hiện nay các nước trên thế giới thường quy hoạch tổng thể cho các vùng khoảng 50 năm, thậm chí tầm nhìn khoảng vài trăm năm với những kịch bản và biến động. Theo quan điểm mới trong việc phân chia chính sách ngắn hạn hay dài hạn, các nhà khoa học chính sách công hiện đại không căn

cứ vào thời gian 5 hay 10 năm hoặc 20 năm là dài hạn mà căn cứ vào đối tượng tồn tại của chính sách. Chẳng hạn, VKTTĐPN có 8 tỉnh, thành thì vấn đề môi trường, giao thông, năng lượng, lao động... luôn mang tính dài hạn, bởi vì những vấn đề trên không thể tách khỏi VKTTĐPN. Vì vậy, khi hoạch định chính sách phát triển vùng cần tránh sự nhầm lẫn thời gian thực hiện dự án với tầm nhìn chiến lược.

3. Một số giải pháp trong việc thực hiện cơ chế, chính sách nhằm phát triển bền vững VKTTĐPN

Một là, những yêu cầu đặt ra hiện nay đối với cơ chế chính sách phát triển VKTTĐPN trong thời gian tới:

- Làm thế nào để tiếp tục giữ vững vai trò động lực của toàn miền Nam và đầu tàu của cả nước?

Với những hạn chế trong thực hiện cơ chế chính sách từ vấn đề quy hoạch thiếu đồng bộ đến cơ sở hạ tầng GTVT yếu kém và những thách thức đang đặt ra về môi trường, năng lượng, nhân lực... làm suy yếu tính bền vững của vùng. Trong khi đó, các vùng kinh tế khác đang được đầu tư lớn từ phía Nhà nước và hưởng lợi từ lợi thế của người đi sau. Chẳng hạn như quy hoạch GTVT, đô thị ở Đà Nẵng, phát triển ngoạn mục về du lịch ở Nha Trang, sự trỗi dậy của VKTTĐ miền Trung là thách thức vị trí đầu tàu của VKTTĐPN. Trong 10 năm, 20 năm tới liệu có thể hình dung trong bản đồ phát triển bền vững ở VN không có VKTTĐPN.

- Cơ chế điều phối theo mô hình nào hiệu quả? Vấn đề đặt ra hiện nay là thực hiện theo mô hình nào? Trước hết là cơ chế, chính sách của công tác điều phối phải khẩn trương ban hành, kể đến là tổ chức bộ máy điều phối. Việc tổ chức bộ máy điều phối là bài toán rất khó hiện nay vì gắn với quyền lực trong thực hiện. Có hay không nên thành lập chính quyền hành chính cấp vùng? Và khi thành lập như vậy có ảnh hưởng đến chính quyền cấp địa phương và Trung ương?

- Chủ động nguồn nhân lực và giảm đình công cho phát triển bền vững: 80% lao động hiện nay ở các KCX, KCN của VKTTĐPN chủ yếu là lao động các nơi hội tụ về. Nhưng hiện nay, miền Trung đang trỗi dậy mạnh mẽ, tiềm năng đã được đánh thức; nông nghiệp, nông thôn đã có chủ trương đầu tư mạnh mẽ thì cơ hội việc làm và thu nhập ở miền Trung sẽ gia tăng, như thế lao động nhập cư sẽ giảm và nghề nông có thể giữ chân nông dân ở nông thôn. Tình hình đình công phổ biến hiện nay là áp lực đối với chính quyền, doanh

ng nghiệp phải thay đổi căn bản chính sách tiền lương, phúc lợi xã hội ở VKTTĐPN. Nhu cầu lao động có kỹ năng nghề nghiệp ở trình độ cao là rất lớn. Là một vùng kinh tế lớn nhất của cả nước, song đến nay vẫn chưa có kế hoạch cụ thể, rõ ràng nhằm xây dựng những cơ sở đào tạo nghề đúng cho toàn VKTTĐPN.

Hai là, một số giải pháp chủ yếu về cơ chế, chính sách phát triển bền vững VKTTĐPN:

- Thứ nhất, khẩn trương xây dựng nhanh và hoàn thiện đồng bộ các cơ sở xử lý rác, CTR, chất thải nguy hại cho cả vùng.

Tăng trưởng nhanh, phát triển mạnh sẽ không còn ý nghĩa khi môi trường sống bị đe dọa nghiêm trọng. Bản thân nhà đầu tư chân chính và dân cư cũng như người lao động sẽ lánh xa nơi ô nhiễm môi trường. Môi trường VKTTĐPN đã và đang bị ô nhiễm nếu không giải quyết quyết liệt, đồng bộ và đồng thuận của các tỉnh, thành sẽ làm cho vấn đề ngày càng trầm trọng hơn, giải quyết tốn kém và bất lực hơn. Do đó, ngay trong từng dự án cụ thể phải xem xét tác động đến môi trường. Thậm chí là ưu tiên hàng đầu trong cấp giấy phép đầu tư, quy hoạch.

- Thứ hai, xây dựng quy chế điều phối và hình thành bộ máy điều phối các cấp.

Đây là công việc cần làm ngay để tiến hành thực hiện và quản trị cơ chế chính sách. Quy chế về điều phối sẽ quy định những nội dung chủ yếu về bộ máy quản lý cấp VKTTĐPN, cấp địa phương. Chức năng, quyền hạn của các cấp phải được quy định cụ thể. Người đứng đầu cấp vùng là ai, tương đương cấp bậc gì trong bộ máy nhà nước; người đứng đầu cấp địa phương; chuyên viên thường trực hoạt động các cấp. Chế độ chính sách về tiền lương, đãi ngộ là từ ngân sách nào? Thẩm quyền can thiệp của bộ máy điều phối... phải được quy định cụ thể. Chỉ khi xây dựng bài bản quy chế về tổ chức điều phối mới xây dựng được bộ máy điều phối các cấp và hoạt động điều phối mới thật sự hiệu quả và có chiều sâu.

- Thứ ba, hoàn chỉnh quy hoạch tổng thể KT-XH, quy hoạch ngành VKTTĐPN.

Đây là cơ sở chủ yếu để các tỉnh, thành phố trong VKTTĐPN tiến hành lập quy hoạch tổng thể phát triển KT-XH trên địa bàn tỉnh, thành phố mình tránh tình trạng tự phát, chồng chéo như hiện nay. Vì vậy, biện pháp trước mắt là Bộ Kế hoạch & Đầu tư sớm hoàn chỉnh báo cáo "Điều

chỉnh, rà soát quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội VKTTĐPN đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050" trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và tổ chức triển khai thực hiện quy hoạch này trước năm 2012.

- Thứ tư, phát triển cơ sở hạ tầng GTVT và thoát nước liên VKTTĐPN đến năm 2020 và tầm nhìn 2050.

Phát triển cơ sở hạ tầng GTVT nhất là các tuyến nối TP.HCM với các thành phố vệ tinh, với cảng cửa ngõ quốc tế, khả năng lưu thông giữa các tỉnh trong vùng, phát triển được hình thức vận tải đa phương thức để phát huy lợi thế về địa lý, tự nhiên, giảm giá thành dịch vụ vận tải, tăng khả năng cạnh tranh của nền kinh tế. Thoát nước liên VKTTĐPN sẽ góp phần giải quyết chủ động các vấn đề ô nhiễm môi trường, nông nghiệp bền vững và cải thiện chất lượng sống cho người dân

- Thứ năm, chủ động chính sách đào tạo nhân lực chất lượng cao cho toàn VKTTĐPN.

Để đáp ứng mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của vùng cần thiết phải tập trung đầu tư thích đáng một số trung tâm đào tạo nhân lực chất lượng cao đảm nhiệm trách nhiệm công tác đào tạo và đào tạo lại nghề phải được xem như là điều kiện tiên quyết cho thành công của phát triển vùng■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Kế hoạch & Đầu tư (2008), *Báo cáo điều phối phát triển chung VKTTĐPN*, Hội nghị điều phối phát triển VKTTĐPN ngày 19/7/2008.
2. Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội (2008), *Báo cáo xây dựng trung tâm đào tạo nhân lực chất lượng cao cho toàn VKTTĐPN*, Hội nghị điều phối phát triển VKTTĐPN ngày 19/7/2008.
3. Bộ Xây dựng (2008), *Báo cáo quy hoạch cấp nước, thoát nước và xử lý chất thải rắn VKTTĐPN*, Hội nghị điều phối phát triển VKTTĐPN ngày 19/7/2008.
4. Trần Ngọc Hưng (2008), "Tổng quan tình hình xây dựng và phát triển KCN, khu kinh tế", *Khu công nghiệp VN*, số tháng 6/2008.
5. Nguyễn Tấn Phát (2007), *Đình công trên địa bàn TP. HCM trong những năm gần đây, đề tài nghiên cứu khoa học cấp cơ sở*, Khoa Kinh tế, Đại học Quốc gia TP.HCM, nghiệm thu tháng 11/2007.