

PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở QUẢNG BÌNH NHẪM KHAI THÁC TIỀM NĂNG, LỢI THẾ CỦA TỈNH TRONG HỘI NHẬP VÀ PHÁT TRIỂN

GS.TS.NGŨT. ĐẶNG ĐÌNH ĐÀO

Viện trưởng Viện nghiên cứu Kinh tế và Phát triển
Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

Tỉnh Quảng Bình có lịch sử 410 năm hình thành và phát triển, nằm ở Bắc Trung Bộ với diện tích tự nhiên 8.065km², dân số năm 2012 có 857.924 người. Nằm ở trung điểm đất nước, tỉnh Quảng Bình có các trục giao thông huyết mạch: Quốc lộ 1A chạy dọc đường Hồ Chí Minh hai nhánh Tây và Đông, quốc lộ 12A nối Việt Nam - Lào - Thái Lan, có cửa khẩu quốc tế Cha Lo, cảng biển Hòn La, sân bay Đồng Hới, có đường sắt Bắc - Nam, hệ thống đường biển, đường sông, có Di sản thiên nhiên thế giới Phong Nha - Kẻ Bàng. Đây là điều kiện rất thuận lợi để phát triển ngành công nghiệp logistics có giá trị gia tăng cao ở tỉnh Quảng Bình, qua đó mở rộng hợp tác kinh tế trong khu vực, giao thương hàng hóa, vận tải quốc tế, phát triển thương mại dịch vụ, du lịch, tăng nguồn thu cho ngân sách địa phương, xây dựng Quảng Bình trở thành một trong những trung tâm logistics của "cụm logistics" miền Trung. Thực tế hiện nay, tỉnh Quảng Bình vẫn còn là một tỉnh nghèo của vùng Bắc Trung Bộ, có xuất phát điểm kinh tế thấp¹, GDP đầu người năm 2012 đạt 969 USD/người, bằng 62,9% mức trung bình của cả nước, thu ngân sách trên địa bàn mới đáp ứng 44,56% chi ngân sách của địa phương... Sự phát triển thời gian qua của Quảng Bình đã đạt được những thành tựu và có bước tiến tích cực song vẫn còn nhiều hạn chế so với tiềm năng, nguồn lực và vị trí của tỉnh. Với tiềm năng và lợi thế của Quảng Bình hiện nay, phát triển các ngành dịch vụ, trong đó phát triển dịch vụ logistics được coi là giải pháp đột phá trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội thời gian tới. Là ngành "dịch vụ cơ sở hạ tầng" của nền kinh tế, logistics không chỉ đem lại nguồn lợi to lớn đối với Quảng Bình, nâng cao tỷ trọng khu vực dịch vụ trong GDP mà còn có vai trò quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế vì chính nguồn doanh thu từ ngành này thường chiếm từ 15-20% GDP ở các nước (ở Việt Nam lên tới 25 - 30%). Đây là một nguồn thu lớn và là cơ hội cho ngành logistics Quảng Bình. Làm thế nào để Quảng Bình hiện thực hóa nguồn lợi này là mối quan tâm hàng đầu của các ngành và các doanh nghiệp trong bối cảnh năm 2013 là năm Việt Nam mở cửa hoàn toàn thị trường dịch vụ logistics trong ASEAN, năm 2014 trong WTO. Hơn nữa, tỉnh Quảng Bình lại nằm liền kề Hành lang kinh tế Đông - Tây đi qua 4 nước: Việt Nam - Lào - Thái Lan - Myanmar (EWEC).

I. Logistics và cơ hội phát triển logistics ở tỉnh Quảng Bình

¹ Xem phụ lục về hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp Quảng Bình ở vùng Bắc Trung Bộ.

Logistics không phải là khái niệm hoàn toàn xa lạ, cho dù tồn tại một thực tế là không phải ai cũng am hiểu sâu sắc về nó. Trong lịch sử phát triển của nhân loại, logistics đã xuất hiện từ lâu². Tuy nhiên, cho đến nay ở nước ta vẫn chưa tìm được một thuật ngữ thống nhất, phù hợp để dịch từ logistics sang tiếng Việt. Có lúc logistics được dịch là hậu cần, có tài liệu lại dịch là tiếp vận hoặc kinh tế cung ứng, đảm bảo, thậm chí là giao nhận... và các cách dịch đã đề cập đều chưa phản ánh một cách đầy đủ và đúng đắn về bản chất của logistics. Vì vậy, việc giữ nguyên thuật ngữ logistics không dịch sang tiếng Việt như trong Luật Thương mại (2005) là cần thiết, đồng thời bổ sung thuật ngữ logistics vào vốn từ tiếng Việt.

Ngày nay, cùng với sự hiện diện trong rất nhiều lĩnh vực khác nhau của nền kinh tế, logistics đã phát triển nhanh chóng và mang lại nhiều thành công cho các công ty/tập đoàn đa quốc gia trên thế giới. *Nói đến logistics là nói đến hiệu quả và việc tối ưu hóa trong các ngành, các doanh nghiệp và nền kinh tế; logistics đồng nghĩa với hiệu quả của cả quá trình, chuỗi cung ứng và sự liên kết, hợp tác; nó đối lập với lợi ích cục bộ, lợi ích nhóm mà làm tổn hại đến lợi ích toàn cục, lợi ích quốc gia.*

Trong nền kinh tế thị trường, logistics càng đóng vai trò quan trọng và là yếu tố không thể thiếu trong sản xuất, phân phối và lưu thông hàng hóa, đặc biệt là trong việc nâng cao hiệu quả các hoạt động sản xuất và kinh doanh ở mọi lĩnh vực. Ở tầm vĩ mô, logistics giúp tối ưu hóa quá trình phân phối, vận chuyển, kết nối các loại phương tiện vận tải, dự trữ các nguồn lực, giúp các quốc gia phát triển bền vững. Sự phát triển hệ thống logistics quyết định đến hiệu quả thu hút đầu tư trong nước và ngoài nước vào các khu công nghiệp, cụm công nghiệp. Ở tầm vi mô, logistics đóng vai trò to lớn trong việc hóa giải các bài toán đầu vào và đầu ra của các doanh nghiệp một cách có hiệu quả thông qua việc tối ưu hóa các hoạt động trong quá trình sản xuất - kinh doanh, từ đó giúp giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Chi phí cho logistics chiếm khoảng 10% giá trị của hàng hóa lưu thông trong nước và chiếm tới 40% đối với hàng hóa lưu thông trên thị trường quốc tế. Trong khi đó, Quảng Bình có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển ngành logistics bởi về mặt địa lý, Quảng Bình có lợi thế về địa - kinh tế, tỉnh có bờ biển dài 116,04km với 5 cửa sông, trong đó có 2 cửa sông lớn, cảng Nhật Lệ, cảng Gianh, cảng Hòn La có độ sâu 15m, diện tích mặt nước 4km², lại nằm liền kề quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, gần kề với Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC), đường xuyên Á quốc lộ 12A và cửa khẩu Cha Lo. Bên cạnh đó, năm 2013 là năm tự do hóa hoàn toàn dịch vụ logistics trong ASEAN, năm 2014 trong WTO, Quảng Bình cũng như cả nước có nhiều cơ hội để tiếp cận với các thị trường logistics rộng lớn trong khu vực và trên thế giới với các ưu đãi thương mại cho sản phẩm, dịch vụ. Quảng Bình cũng có nhiều cơ hội để tiếp cận với các thành tựu KH&CN mới nhất, phương thức quản lý tiên tiến của khu vực về

² Ở Phương Đông, thời Hán Cao Tổ Lưu Bang xây dựng Nhà Hán, Trương Lương lần đầu tiên đưa ra khái niệm Hậu cần và do chính Tiêu Hà phụ trách, năm 202 trước Công nguyên. Ở Phương Tây, thời kỳ Hy Lạp cổ đại, đế chế Roman và Byzantine đã có sĩ quan “Logistikas” - Người chịu trách nhiệm về các vấn đề tài chính cũng như phân phối.

Phần II:

QUẢNG BÌNH TRONG GIAI ĐOẠN TỪ TIỀN SỬ ĐẾN LỊCH SỬ CỔ - TRUNG ĐẠI

logistics, đồng thời, hoạt động logistics ở nước ta và ở Quảng Bình nói riêng bước đầu cũng đã thu hút được sự quan tâm, chú ý của các cấp quản lý ở Trung ương, địa phương và các doanh nghiệp.



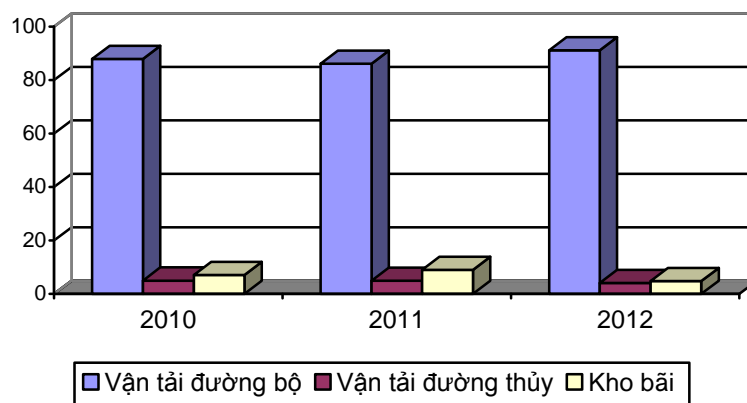
Hình 1: Vị trí của Quảng Bình ở các tỉnh Bắc Trung Bộ

II. Thực trạng, nguyên nhân và giải pháp phát triển logistics ở Quảng Bình

Tuy nhiên, với hệ thống khuôn khổ pháp lý ở nước ta và Quảng Bình hiện nay về logistics vẫn còn nhiều bất cập như: chưa có chiến lược và quy hoạch tổng thể về phát triển logistics các cấp Quốc gia và cấp tỉnh; các chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh, các quy hoạch giao thông vận tải, thương mại, công nghiệp, Khu kinh tế Hòn La, Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cha Lo, Hành lang kinh tế quốc lộ 12A... chưa được "kết dính" bằng các hoạt động logistics - thông qua các trung tâm logistics, các yêu cầu, nội dung logistics chưa được tính toán - bài toán tối ưu hóa trong phát triển trên địa bàn tỉnh chưa được đề cập tới, hệ thống văn bản, chính sách về logistics vẫn còn thiếu và yếu ở cả cấp quản lý Nhà nước và địa phương; đặc biệt là cơ sở hạ tầng cho hoạt động logistics cả hạ tầng "phần cứng" và hạ tầng "phần mềm", chưa có các trung tâm logistics, các khu trung chuyển hàng hóa ở các đầu mối, cửa khẩu quốc tế Cha Lo, cảng Hòn La, cảng Gianh, chất lượng của các tuyến đường tỉnh và quốc lộ còn hạn chế, mạng lưới giao thông còn ít các tuyến đường gom, đường thay thế và đường tránh vào mùa mưa lũ, hành khách đi từ chợ Cuồi vào thành phố Đồng Hới còn mất đến hơn cả nửa ngày đường, chưa có các trung tâm logistics quy mô được quy hoạch ở các đầu mối để kết nối các loại phương tiện vận tải trên địa bàn tỉnh, các

điểm dịch vụ hậu cần¹(logistics) chưa được đầu tư xây dựng trên các tuyến quốc lộ 1A và cả đường Hồ Chí Minh, nhất là tại các cảng biển của Quảng Bình, doanh thu từ các doanh nghiệp dịch vụ logistics còn rất hạn chế, chủ yếu vẫn từ dịch vụ vận tải đường bộ chiếm tới 91,17%, dịch vụ kho bãi chỉ có 4,74% năm 2012 (xem hình 2). Điều này đã làm hạn chế sự phát triển các hoạt động dịch vụ logistics, hạn chế sự phát triển sản xuất hàng hóa ở các huyện nghèo miền Tây Quảng Bình, làm chậm tiêu thụ sản phẩm và giao thương hàng hóa và cả thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp, cụm công nghiệp ở Quảng Bình. Trong khi đó, các doanh nghiệp logistics ở Quảng Bình hiện chủ yếu vẫn là các doanh nghiệp logistics thực hiện các dịch vụ đơn lẻ như vận tải, phân phối bán buôn, bán lẻ, có quy mô vừa và nhỏ, tập trung ở thị trường nội địa, dịch vụ hải quan ở cửa khẩu quốc tế yếu kém, thiếu tính chuyên nghiệp và thương mại vùng biên kém phát triển. Ở Quảng Bình cho đến nay chưa có được một doanh nghiệp logistics 3PL nào, nguồn nhân lực về logistics lại thiếu và chưa được đào tạo bài bản...

Những bất cập, tồn tại trên là do nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan như: Nhận thức về vai trò, vị trí của logistics trong các cấp, các ngành còn chưa đầy đủ; khó khăn vướng mắc liên quan đến sự yếu kém và thiếu đồng bộ cơ sở hạ tầng logistics về giao thông, cảng biển, các trung tâm logistics, cảng cạn, các cơ sở logisites trên các tuyến giao thông; các tuyến đường tỉnh lộ còn quá ít so với đường quốc lộ nên thường xảy ra xung đột các loại phương tiện giao thông, gây nhiều tai nạn; việc định hướng, hỗ trợ của Nhà nước, hiệp hội đối với hoạt động logistics của Quảng Bình chưa có; mô hình tăng trưởng kinh tế hiện chủ yếu phát triển theo chiều rộng, dựa vào tài nguyên khoáng sản và lao động trình độ thấp nên chưa tạo điều kiện thuận lợi cho logistics phát triển; tiềm lực của các doanh nghiệp logistics vẫn còn rất hạn chế...



Hình 2. Doanh thu dịch vụ logistics theo loại hình dịch vụ của tỉnh Quảng Bình năm 2010 - 2012

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Quảng Bình năm 2012

¹ Là nơi nghỉ ngơi, mua sắm, sửa chữa, bảo hành phương tiện phục vụ khách du lịch, giới thiệu và tiêu thụ sản phẩm (đây là tồn tại của cả hệ thống quốc lộ Việt Nam khi mà cả quốc lộ 1A và tuyến đường Hồ Chí Minh chưa quy hoạch và xây dựng được một trung tâm dịch vụ logistics nào?)

Nhằm phát huy các tiềm năng và lợi thế của tỉnh Quảng Bình ở vùng Bắc Trung Bộ và khắc phục những mặt hạn chế, tồn tại nhằm phát triển kinh tế nhanh và bền vững, theo chúng tôi, đối với lĩnh vực logistics, cần tập trung thực hiện một số giải pháp có tính cơ bản và lâu dài sau:

Thứ nhất, nâng cao nhận thức về vai trò, vị trí của logistics trong nền kinh tế của Quảng Bình. Mặc dù logistics đóng vai trò hết sức quan trọng giúp đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu hợp lý nền kinh tế vì đây là ngành “dịch vụ cơ sở hạ tầng” của cả nền kinh tế nhưng có thể nói, ngành logistic ở Quảng Bình và cả nước nói chung vẫn còn non trẻ, hiểu biết về lĩnh vực này của đại đa số cán bộ và người dân vẫn còn hạn chế. Việc nâng cao nhận thức về logistics của đội ngũ cán bộ quản lý các ngành sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics Quảng Bình phát triển, khai thác lợi thế của tỉnh ở vùng Bắc Trung Bộ và giúp chủ các doanh nghiệp hóa giải bài toán đầu vào, đầu ra trong sản xuất, kinh doanh của mình một cách tối ưu, thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp của tỉnh, thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm từ đó nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh, đóng góp cho tăng trưởng, chuyển dịch cơ cấu kinh tế và nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế địa phương.

Thứ hai, để phát huy tiềm năng và lợi thế của tỉnh Quảng Bình trong khu vực, Nhà nước, các bộ, ngành Trung ương cần quan tâm và nâng mức ủng hộ, tạo môi trường, điều kiện cho phát triển logistics ở Quảng Bình nhiều hơn. Cần sớm hỗ trợ, giải quyết những tồn tại, vướng mắc trong phát triển cơ sở hạ tầng logistics của tỉnh, trước hết phát triển cơ sở hạ tầng logictics, phát triển các tuyến đường tỉnh lộ, các dịch vụ logistics ở cảng Hòn La và cả trên địa bàn tỉnh, *đầu tư, xây dựng hệ thống logictics cảng Hòn La theo hướng đảm nhiệm cả 3 chức năng: Xuất nhập khẩu – Trung chuyển hàng hóa – Logictics*, quy hoạch phát triển các trung tâm logictics trên địa bàn tỉnh Quảng Bình nhằm thúc đẩy lưu thông hàng hóa, gia tăng giá trị cho các sản phẩm của các loại hình tổ chức sản xuất kinh doanh, thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa và phát triển thương mại dịch vụ vùng biên của tỉnh.

Thứ ba, sớm có cơ chế, chính sách khuyến khích, ưu tiên quy hoạch, đầu tư, xây dựng cảng Hòn La có quy mô khu vực với tầm nhìn dài hạn 20 năm, 30 năm tới, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics đồng bộ ở Quảng Bình. Thực tế hiện nay, trong quy hoạch phát triển khu kinh tế Hòn La theo quyết định số 1545/QĐ-TTg ngày 27/10/2008 khu chức năng logisitcs và trung tâm logistics sau cảng chưa được đề cập. Để thực hiện được các mục tiêu phát triển khu kinh tế Hòn La và của cả tỉnh Quảng Bình nói chung không thể không tính đến sự phát triển của ngành công nghiệp dịch vụ logistics mà Quảng Bình có nhiều lợi thế. Cụ thể, cần sớm xây dựng quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng logictics của tỉnh Quảng Bình. Trước hết, xây dựng trung tâm logistics cảng Hòn La, cảng Gianh và Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cha Lo, xây dựng trung tâm logistics kết nối khu vực cảng Hòn La với thành phố Đồng Hới, khu kinh tế Cha Lo theo hướng logistics xanh, vận tải đa phương thức trên địa bàn - đó sẽ là trung tâm logistics đảm nhiệm các hoạt động dịch vụ giá trị gia tăng trong phân phối, lưu thông hàng hóa, xuất nhập khẩu cho cả khu vực Bắc Trung Bộ sau này; đầu tư phát

triển hệ thống đường tỉnh lộ (đường gom), đường tránh, cơ sở hạ tầng logistics, hệ thống phân phối khác. Chỉ có như vậy mới phát huy được tiềm năng và lợi thế của Quảng Bình trong vùng Bắc Trung Bộ.

Thứ tư, đầu tư nâng cấp hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ phát triển ngành logistics của Quảng Bình, khuyến khích các doanh nghiệp ứng dụng rộng rãi công nghệ thông tin trong quản lý các hoạt động logistics trên địa bàn nhằm nâng cao hiệu quả các dịch vụ logistics. Khi thông tin thông suốt sẽ giúp các doanh nghiệp trong lĩnh vực này giám sát, nhanh chóng cập nhật các phương tiện, hàng hóa được vận chuyển giữa các bên liên quan, kịp thời triển khai các dịch vụ như tổ chức xếp dỡ, giao hàng và thông quan cũng như giải phóng phương tiện vận chuyển, từ đó hạn chế tối đa các chi phí phát sinh cũng như các chi phí không chính thức khác, phát huy hiệu quả của các trung tâm logistics sẽ được xây dựng, tránh tình trạng cơ sở hạ tầng “phần mềm” đang làm hỏng cơ sở hạ tầng “phần cứng” đã được đầu tư, xây dựng gần 30 năm đời mới ở Quảng Bình.

Thứ năm, phát triển hệ thống logistics nói chung và các dịch vụ logistics nói riêng phải gắn với hội nhập và liên kết trong vùng kinh tế trọng điểm và ưu tiên phát triển nhiều loại hình doanh nghiệp logistics. Từ thể chế pháp luật, cơ sở hạ tầng logistics phục vụ phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics đến việc khai thác, sử dụng dịch vụ logistics đều phải được xây dựng, hoàn thiện, nâng cấp và đặt trong bối cảnh hội nhập của nền kinh tế và trong toàn hệ thống logistics của khu vực ASEAN và thế giới, khi mà năm 2013, Việt Nam phải mở cửa hoàn toàn thị trường dịch vụ logistics trong ASEAN và năm 2014 - Việt Nam mở cửa thị trường logistics trong WTO. Bên cạnh tạo điều kiện cho việc liên doanh, liên kết với các đối tác trong khu vực, tỉnh cần ưu tiên phát triển nhiều loại hình doanh nghiệp logistics cũng như có giải pháp hiệu quả giúp các doanh nghiệp logistics chủ động củng cố nội lực, khắc phục những yếu kém nội tại và tăng cường liên kết, liên doanh giữa các doanh nghiệp.

Thứ sáu, nhằm thúc đẩy tăng trưởng và nâng cao chất lượng tăng trưởng kinh tế, tỉnh Quảng Bình cần chủ động, tích cực nghiên cứu và trao đổi kinh nghiệm với các nước trong khu vực và các nước có nền công nghiệp logistics phát triển. Logistics đã và đang phát triển nhanh chóng và mang lại những lợi ích to lớn cho nhiều nước phát triển như: Đức, Hà Lan, Thụy Điển, Đan Mạch, Mỹ, Nhật, Singapore... Ở các nước này, ngành logistics luôn giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế; các dịch vụ logistics đem lại hiệu quả cao và được coi trọng nhờ áp dụng lâu dài các biện pháp duy trì tính hiệu quả và sự cạnh tranh lành mạnh cho lĩnh vực logistics. Trong giai đoạn đầu phát triển của ngành logistics, việc nghiên cứu logistics, học tập, trao đổi kinh nghiệm từ các nước có nền công nghiệp logistics phát triển là rất cần thiết cho tỉnh Quảng Bình để khai thác tiềm năng và lợi thế của mình ở Bắc Trung Bộ. Đối với tỉnh Quảng Bình, theo chúng tôi, các vấn đề về logistics cần được quan tâm, tập trung nghiên cứu hiện nay như: Xây dựng quy hoạch phát triển hệ thống logistics ở Quảng Bình đến năm 2020 và tầm nhìn 2030; Phát triển cơ sở hạ tầng logistics của Quảng Bình trong “cụm

Phần II:

QUẢNG BÌNH TRONG GIAI ĐOẠN TỪ TIỀN SỬ ĐẾN LỊCH SỬ CŨ - TRUNG ĐẠI

logistics” vùng Bắc Trung Bộ; Phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hòn La nhằm phát huy tiềm năng và lợi thế của tỉnh ở trung điểm của đất nước; Chính sách phát triển hệ thống logistics ở Quảng Bình trong bối cảnh mở cửa thị trường dịch vụ logistics ASEAN; Dịch vụ Logistics và phát triển thương mại vùng biên trong chuyển đổi mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại kinh tế ở tỉnh Quảng Bình...

Tài liệu tham khảo:

- Quyết định số 922/QĐ-UBND ngày 22/4/2013 của UBND tỉnh về *Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Bình đến năm 2020*.

- Quyết định số 540/QĐ-UBND ngày 13/3/2013 của UBND tỉnh về *Quy hoạch phát triển giao thông vận tải của tỉnh Quảng Bình đến năm 2020*.

- Quyết định số 1545/QĐ-TTg ngày 27/10/2008 của Thủ tướng Chính phủ về *Phê duyệt quy hoạch phát triển khu kinh tế Hòn La, tỉnh Quảng Bình*.

- Quyết định số 1333/QĐ-CT ngày 11/6/2012 về *Quy hoạch phát triển thương mại tỉnh Quảng Bình đến năm 2020*.

- *Niên giám thống kê năm 2012 (tháng 6/2013)*

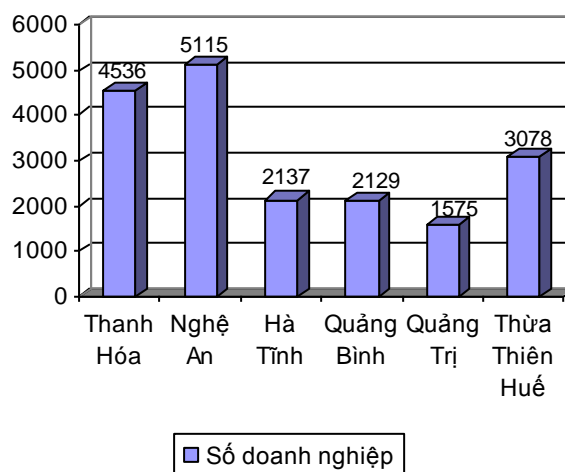
- GS.TS. Đặng Đình Đào (2011), *Logistics - Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*, Nxb Đại học Kinh tế Quốc dân.

- GS.TS. Đặng Đình Đào (2012), *Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Nxb Chính trị Quốc gia.

(1) Phụ lục: Tình hình về hoạt động sản xuất kinh doanh của Quảng Bình ở vùng Bắc Trung Bộ.

1. Số doanh nghiệp đang hoạt động tại thời điểm 31/12/2011 của Quảng Bình ở khu vực các tỉnh Bắc Trung Bộ

ĐVT: Doanh nghiệp



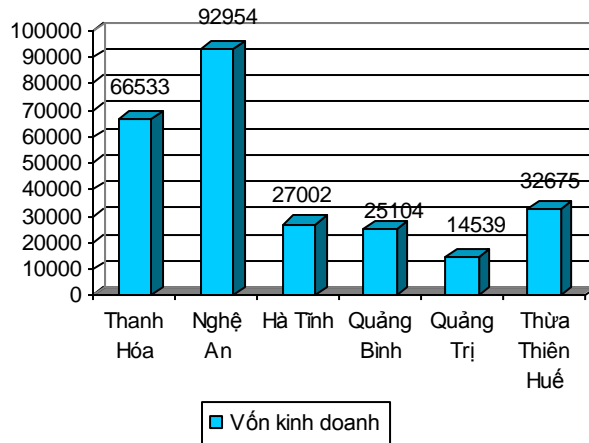
Phần II:

QUẢNG BÌNH TRONG GIAI ĐOẠN TỪ TIỀN SỬ ĐẾN LỊCH SỬ CŨ - TRUNG ĐẠI

Nguồn: Niên giám thống kê 2012 (tháng 6/2013)

2. Vốn sản xuất kinh doanh bình quân hàng năm của các doanh nghiệp Quảng Bình ở vùng Bắc Trung Bộ, năm 2011

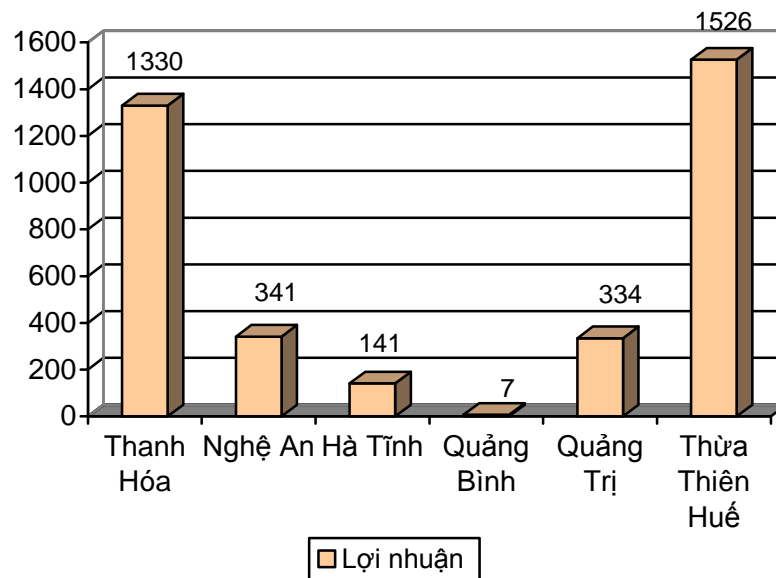
ĐVT: Tỷ đồng



Nguồn: Niên giám thống kê 2012 (tháng 6/2013)

3. Lợi nhuận trước thuế của các doanh nghiệp Quảng Bình ở khu vực các tỉnh Bắc Trung Bộ, năm 2011

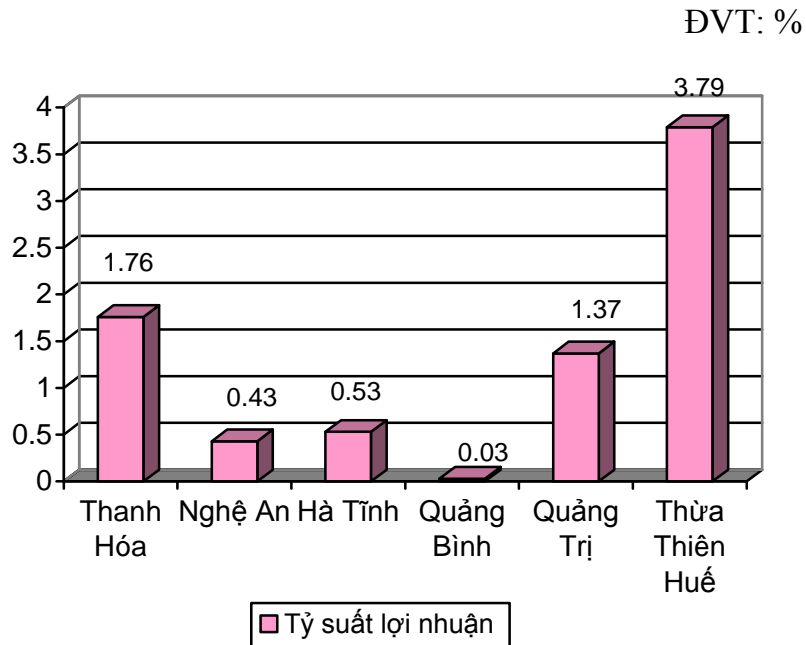
ĐVT: Tỷ đồng



Nguồn: Niên giám thống kê 2012 (tháng 6/2013)

4. Tỷ suất lợi nhuận của doanh nghiệp Quảng Bình ở vùng

các tỉnh Bắc Trung Bộ, năm 2011

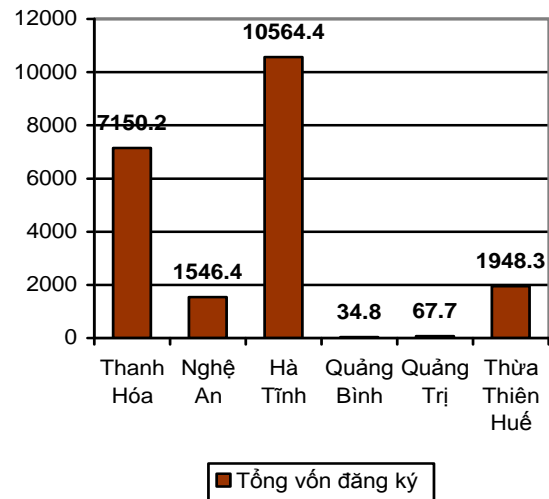
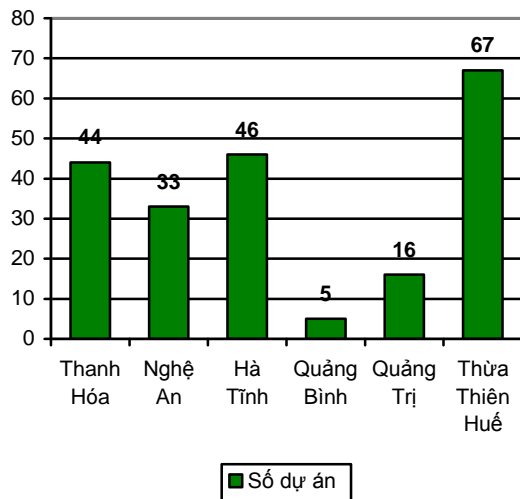


Nguồn: Niên giám thống kê 2012 (tháng 6/2013)

5. Đầu tư trực tiếp nước ngoài được cấp giấy phép ở tỉnh Quảng Bình trong khu vực các tỉnh Bắc Trung Bộ (tính đến 31/12/2012)

ĐVT: Số dự án

ĐVT: Triệu USD



Nguồn: Niên giám thống kê 2012 (tháng 6/2013)