# KHU KINH TẾ MỞ CHU LAI - THỰC TIỄN XÂY DỰNG, PHÁT TRIỂN VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA

*Lời Bộ Biên tập: Ngày 18-12-2009, tại thành phố Tam Kỳ, tỉnh Quảng Nam đã diễn ra Hội thảo khoa học về chủ đề:* **"Khu kinh tế mở Chu Lai - Thực tiễn xây dựng, phát triển và những vấn đề đặt ra"** *dưới sự đồng chủ trì của Tạp chí Cộng sản, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Tỉnh ủy Quảng Nam.*

*Tạp chí Cộng sản xin giới thiệu cùng bạn đọc Báo cáo Đề dẫn và Tổng thuật Hội thảo khoa học.*

## BÁO CÁO ĐỀ DẪN

TẠ NGỌC TẤN

*Kính thưa các đồng chí lãnh đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các đồng chí lãnh đạo tỉnh Quảng Nam!*

*Thưa toàn thể các đồng chí, các quý vị đại biểu!*

Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X của Đảng và Báo cáo tổng kết 20 năm đổi mới (1986 - 2006) của Đảng ta đã khẳng định: "Công cuộc đổi mới ở nước ta đã đạt những thành tựu to lớn và có ý nghĩa lịch sử". Góp phần quan trọng vào những thành công của công cuộc đổi mới không thể không nhắc đến cả một quá trình tìm tòi, thử nghiệm với những cách làm mạnh dạn, những mô hình làm ăn mới táo bạo, như khoán ở Vĩnh Phúc, hộ tự chủ ở An Giang, và nhất là trong thu hút vốn đầu tư nước ngoài, phát triển công nghiệp... Trong số các bài học được đúc kết sau 20 năm đổi mới, bài học quan trọng mà Đảng đã rút ra, đó là "Dựa vào dân, xuất phát từ thực tiễn và thường xuyên tổng kết thực tiễn, phát hiện nhân tố mới, từng bước tìm ra quy luật phát triển, đó là chìa khóa của thành công".

Nếu năm 1986 là mốc đổi mới toàn diện đất nước do Đảng ta khởi xướng, thì năm 1987 Luật Đầu tư nước ngoài đã được ban hành, sớm nhất trong số các luật ra đời trong thời kỳ đổi mới. Từ đó đến nay, Luật Đầu tư nước ngoài đã được chỉnh sửa nhiều lần và

tiến đến một Luật Đầu tư chung ra đời năm 2005. Một năm sau, năm 2006, nước ta đã trở thành thành viên chính thức của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO).

Trong suốt chặng đường đó, chúng ta đã mày mò tìm kiếm và thử nghiệm nhiều hình thức, mô hình và phương pháp để thu hút mạnh đầu tư nước ngoài, trong đó phải kể đến hình thức xây dựng khu kinh tế mở (KKTM), mà Chu Lai là thử nghiệm đầu tiên của mô hình đó.

Tại phiên họp ngày 20-9-2002, Bộ Chính trị đã cho ý kiến chỉ đạo: *"Miền Trung là vùng có nhiều tiềm năng, có vị trí chiến lược quan trọng, có truyền thống cách mạng kiên cường, nhưng còn là vùng nghèo của đất nước. Xây dựng khu kinh tế động lực miền Trung, bao gồm Khu kinh tế Dung Quất và Khu kinh tế mở Chu Lai là chủ trương chiến lược của Bộ Chính trị, có ý nghĩa to lớn về kinh tế - chính trị - xã hội - quốc phòng, an ninh"*.

Với ý nghĩa là mô hình thử nghiệm đầu tiên về KKTM ở Việt Nam, rất nhiều kỳ vọng đã được đặt ra cho Chu Lai. Theo Quyết định số 108/2003/QĐ-TTg, ngày 5-6-2003 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập và ban hành Quy chế hoạt động của Khu kinh tế mở Chu Lai, tỉnh Quảng Nam, yêu cầu đặt ra là:

- Thu hút vốn đầu tư, công nghệ và kinh nghiệm quản lý của nước ngoài, đi đôi với tăng cường khuyến khích đầu tư trong nước, tạo ra động lực và chất lượng phát triển mới cho nền kinh tế;

- Thí điểm thực hiện các cơ chế, chính sách mới trước khi nhân rộng ra cả nước theo hướng giảm bớt sự can thiệp của Nhà nước, tạo môi trường tự do tối đa cho các nhà đầu tư nhưng vẫn giữ được vai trò của Nhà nước trong điều chỉnh kinh tế ở tầm vĩ mô;

- Thu hút lao động, tạo việc làm kết hợp với việc thực hiện quy hoạch tổng thể đô thị mới làm khuôn mẫu cho việc chuẩn bị và cải tạo các vùng kinh tế khác trên cả nước;

- Làm cửa ngõ, trung tâm giao lưu kinh tế - xã hội giữa các vùng trong nước và giao lưu quốc tế; là cầu nối quan trọng giữa các nhà đầu tư, các đơn vị sản xuất kinh doanh trong nước với cả nền kinh tế của đất nước và với thế giới bên ngoài;

- Là điểm tựa thúc đẩy phát triển khu vực miền Trung, trong đó có tỉnh Quảng Nam.

Khác với các KCN tập trung (chỉ có các nhà máy công nghiệp), cơ cấu phát triển trong KKTM khá toàn diện, bao gồm cả sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, dịch vụ du lịch, viễn thông, tài chính,... với kết cấu hạ tầng phát triển đồng bộ. Trong KKTM, có thể xây dựng nhiều loại hình kinh tế khác nhau, hay còn gọi là mô hình "khu trong khu". KKTM Chu Lai có quy hoạch trên 32.000 ha và bao gồm khu chức năng là khu phi thuế quan, các khu công nghiệp, nông nghiệp sinh thái, chế xuất, công nghệ cao, du lịch, đô thị, dân cư cùng với sân bay Chu Lai và cảng Kỳ Hà. Ngoài ra, ban đầu KKTM Chu Lai có chính sách ưu đãi nhất cả nước, như việc nhà đầu tư không phải tốn chi phí đền bù, giải tỏa và san lấp mặt bằng, được thuê đất 70 năm, được miễn tiền thuê đất cũng như không phải trả bất kỳ khoản phí hạ tầng nào đến năm 2015, v.v..

Đến nay, sau 6 năm triển khai xây dựng, bộ mặt KKTM đầu tiên của cả nước đã dần dần được hình thành. Từ những bãi cát trắng, cằn khô với những cây dương, cỏ dại và bãi xương rồng, đến nay Chu Lai đã có một cơ

ngơi đáng kể với những nhà máy, công xưởng trong những khu công nghiệp đang dần dần được mọc lên theo một quy hoạch đồng bộ, với kết cấu hạ tầng đang từng bước được hoàn thiện, thu hút được nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước.

Theo số liệu cập nhật đến thời điểm này, *tính đến hết tháng 10-2009, tại KKTM Chu Lai đã có 52 dự án cấp phép hoạt động với tổng số vốn đăng ký là 929 triệu USD, trong đó có 17 dự án FDI với tổng vốn đăng ký 195 triệu USD, 35 dự án đầu tư trong nước với tổng vốn đăng ký 734 triệu USD.* Các dự án tại KKTM Chu Lai đã góp phần tạo việc làm cho trên 7.000 lao động, trong đó chủ yếu là lao động địa phương. Các doanh nghiệp tại đây đã đóng góp lớn vào sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Nam, thể hiện qua các chỉ tiêu nộp ngân sách, tổng mức đầu tư, giá trị sản lượng công nghiệp,... Vai trò của KKTM Chu Lai từng bước được khẳng định trong sự nghiệp phát triển của Quảng Nam nói riêng và khu vực miền Trung nói chung.

Đến cuối năm 2009, Quảng Nam trở thành địa phương có lượng vốn đăng ký mới lớn nhất cả nước, với 4,15 tỉ USD, chiếm 28,3% tổng vốn. Bà Rịa - Vũng Tàu và Đồng Nai lần lượt đứng sau với 2,85 và 2,28 tỉ USD. Trong sự bứt phá đó có phần đóng góp quan trọng của KKTM Chu Lai.

Như vậy, có thể nói, mô hình KKTM Chu Lai đã bước đầu thu được những kết quả khả quan. Thế nhưng, từ thực tế có thể thấy những kết quả trên vẫn còn khá khiêm tốn, nếu không nói là còn nhiều hạn chế so với những tiềm năng, yêu cầu và kỳ vọng đặt ra. Những hạn chế đó thể hiện ở những vấn đề như: thiếu những chính sách, cơ chế đặc thù, nổi trội để thu hút đầu tư một cách mạnh mẽ; thiếu vốn đầu tư, phát triển hạ tầng kỹ thuật; quy hoạch chưa bảo đảm sự thống nhất, liên kết khu vực; chưa có những tác động tích cực như mong muốn đến sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Nam và nhất là đối với khu vực miền Trung...

Với lý do đó và trên tinh thần nhìn thẳng sự thật, thực sự cầu thị, Tạp chí Cộng sản, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Tỉnh ủy Quảng Nam hợp tác, đồng tổ chức Hội thảo khoa học: *"Khu kinh tế mở Chu Lai - Thực tiễn xây dựng, phát triển và những vấn đề đặt ra"*. Mục đích của Hội thảo là: Đánh giá một cách khách quan mô hình thử nghiệm KKTM Chu Lai sau 6 năm xây dựng, phát triển, làm rõ những vấn đề còn gây tranh cãi, những vướng mắc về mặt cơ chế, chính sách để kịp thời có những kiến nghị có cơ sở khoa học và thực tiễn cho việc tiếp tục hoàn thiện mô hình KKTM của nước ta.

Trên tinh thần đó, tôi xin nêu một số vấn đề để hội thảo chúng ta cùng bàn luận như sau:

*Thứ nhất, đánh giá kết quả 6 năm xây dựng và phát triển mô hình KKTM Chu Lai.* Chúng tôi nhận thức rằng, đây không đơn thuần chỉ là vấn đề của KKTM Chu Lai hay của riêng tỉnh Quảng Nam, mà là mô hình KKTM đầu tiên của cả nước, do đó những đánh giá thật khách quan, trên tinh thần nhìn thẳng sự thật, hội thảo hướng tới làm rõ những mặt đã làm được, những mặt còn chưa làm được, những thành công và chưa thành công để đánh giá đúng thực tế. Báo cáo chuyên sâu của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Nam về 6 năm xây dựng và phát triển KKTM Chu Lai và các báo cáo của các nhà khoa học, nhà lãnh đạo, quản lý, các nhà hoạch định chính sách dưới nhiều giác độ

khác nhau, từ bối cảnh quốc tế hiện nay đến kinh nghiệm của các nước về mô hình kinh tế tự do, đặc khu kinh tế, kể cả dưới góc nhìn của các khu kinh tế khác ở nước ta thời gian qua... sẽ là cơ sở để chúng ta thảo luận, rút ra được những bài học quan trọng cho chặng đường tiếp theo của mô hình KKTM nói chung, cũng như KKTM Chu Lai nói riêng.

*Thứ hai, thảo luận sâu về những mặt còn hạn chế, những mặt chưa thành công của mô hình KKTM Chu Lai, nhất là làm sâu sắc thêm những nguyên nhân khách quan, chủ quan của những vấn đề còn tồn tại đó.* Điều quan trọng hơn cả mà các cơ quan đồng tổ chức hội thảo cũng như nhiều đại biểu có mặt hôm nay mong muốn là trên cơ sở những bài học kinh nghiệm của KKTM Chu Lai và các KKTM khác trong nước cũng như trên thế giới, chúng ta sẽ đề xuất được những giải pháp, kiến nghị khả thi để không những nâng cao hơn nữa hiệu quả hoạt động của KKTM Chu Lai, mà còn thúc đẩy sự phát triển nhanh và mạnh hơn nữa của các khu kinh tế tại các địa phương khác, nhất là trong lĩnh vực thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, tìm những nhà đầu tư và lĩnh vực đầu tư chiến lược, hiệu quả nhất.

*Thứ ba,* từ những thành công và chưa thành công của KKTM Chu Lai chúng ta phải *làm rõ sự cần thiết của mô hình KKTM trong xu thế phát triển mới của đất nước và bối cảnh quốc tế hiện nay,* nhất là thời kỳ hậu khủng hoảng tài chính - kinh tế thế giới vừa qua, đáp ứng yêu cầu tái cấu trúc nền kinh tế để có bước phát triển nhanh và bền vững hơn. Từ kinh nghiệm phát triển các KKTM trên thế giới, làm rõ vị trí, vai trò của KKTM ở Việt Nam trong việc thúc đẩy thu hút vốn đầu tư, tạo việc làm và tăng trưởng kinh tế. Sẽ là rất hữu ích nếu chúng ta đưa ra được những kiến nghị cụ thể về mô hình KKTM hiện nay, xuất phát từ những nhu cầu cần thiết của việc đẩy mạnh thu hút vốn đầu tư nước ngoài phục vụ cho mục tiêu chiến lược là *tăng trưởng kinh tế nhanh, bền vững và tránh tụt hậu xa hơn về kinh tế so với các nước trong khu vực và thế giới,* để đề xuất được phương hướng, biện pháp khắc phục những bất cập về mặt chủ trương, chính sách; làm rõ tầm quan trọng và những nội dung cơ bản, cần thiết của cơ chế, chính sách mới, nhất là những cơ chế, chính sách vượt trội, nhằm tạo ra sự phát triển nhanh, mạnh, hiệu quả cao đối với việc tiếp tục phát triển KKTM Chu Lai cũng như các KKTM của đất nước.

Chúng tôi hy vọng sau hội thảo này, các cấp, các ngành, các đơn vị liên quan có sự quan tâm đầy đủ hơn, *có những giải pháp mang tính đột phá để KKTM Chu Lai phát triển hơn nữa, như những kỳ vọng đã đặt ra sớm đưa Chu Lai trở thành đầu tàu phát triển của Quảng Nam, động lực quan trọng cho sự phát triển miền Trung, góp phần xứng đáng, tích cực vào sự phát triển chung của cả nước.* Mọi người dân Việt Nam sẽ rất vinh dự và tự hào nếu Quảng Nam vươn lên mạnh mẽ cùng với cả nước trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa, vì đây chính là mảnh đất anh hùng với bao chiến công vang dội trong 2 cuộc kháng chiến, cũng là nơi có đối tượng chính sách sau chiến tranh nhiều nhất trong cả nước, quê hương của gần 8.000 Bà mẹ Việt Nam anh hùng.

Thay mặt Ban tổ chức, tôi xin kính chúc các đồng chí, các quý vị đại biểu mạnh khỏe, hạnh phúc! Chúc Hội thảo của chúng ta thành công và đạt hiệu quả thiết thực nhất!

*Xin cảm ơn!*

# TỔNG THUẬT HỘI THẢO

BAN tổ chức Hội thảo đã nhận được 25 báo cáo tham luận của các nhà khoa học, nhà hoạch định chính sách đến từ các bộ, ngành và nhiều tham luận của các nhà quản lý thực tiễn từ các khu kinh tế trên cả nước. Nội dung của các tham luận, cũng như những ý kiến phát biểu tại Hội thảo tập trung vào việc đánh giá Khu kinh tế mở (KKTM) Chu Lai dưới nhiều góc độ khác nhau; phân tích những nguyên nhân chủ quan và khách quan trong quá trình xây dựng và phát triển; nghiên cứu mô hình và kinh nghiệm của các nước trên thế giới về KKTM; trên cơ sở đó đề xuất các cơ chế, chính sách và mô hình phù hợp nhằm phát triển KKTM Chu Lai đạt được những mục tiêu ban đầu đã đặt ra. Cụ thể như sau:

**1** - Hội thảo khẳng định những tư tưởng chỉ đạo của Bộ Chính trị từ Kết luận năm 1999 đến Kết luận năm 2002 về Đề án xây dựng KKTM Chu Lai là hoàn toàn đúng đắn. Đất nước đang cần phát triển nhanh, hiệu quả và bền vững để tránh tụt hậu xa hơn về kinh tế so với các nước trên thế giới. Bởi vậy, KKTM là một hình thức để thu hút vốn đầu tư phát triển, nhất là vốn đầu tư nước ngoài. Theo Quyết định số 108/ 2003/ QĐ-TTg ngày 5-6-2003 của Thủ tướng Chính phủ, KKTM Chu Lai đã được thành lập với những mục tiêu rất cụ thể, từ cơ chế, chính sách đến các chế tài để thực hiện trên thực tế. Đến nay, KKTM Chu Lai đã được quy hoạch trên tổng diện tích 32.400 ha và có 4 khu chức năng: khu công nghiệp; khu du lịch; khu đô thị; khu phi thuế quan, trong đó có khu thương mại tự do.

**2** - Nhờ những tư tưởng chỉ đạo đúng đắn của Bộ Chính trị và Chính phủ, cùng sự nỗ lực quyết tâm cao của lãnh đạo, cán bộ và nhân dân tỉnh Quảng Nam, 6 năm qua KKTM Chu Lai đã làm được nhiều việc.

Tính đến thời điểm 30-10-2009 trên địa bàn KKTM Chu Lai đã thu hút được 52 dự án (đã cấp phép còn hiệu lực) với tổng số vốn đăng ký 929 triệu USD. Trong đó, 17 dự án theo hình thức đầu tư trực tiếp nước ngoài (tổng vốn đăng ký 195 triệu USD); 35 dự án đầu tư trong nước (734 triệu USD). Về thực hiện các nguồn vốn đầu tư phát triển, tính đến hết năm 2009, KKTM Chu Lai đã giải ngân được 1.245 tỉ đồng trên tổng nguồn vốn ngân sách cấp cho công tác xây dựng và phát triển là 1.373 tỉ đồng. Bên cạnh đó, KKTM Chu Lai còn huy động những nguồn vốn khác để đầu tư xây dựng từ các doanh nghiệp trong và ngoài nước dưới nhiều hình thức. Thực hiện đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng và phát triển sản xuất kinh doanh tại KKTM Chu Lai đạt trên 7.000 tỉ đồng. Các công trình kết cấu hạ tầng quan trọng gồm cầu cảng, đường sá, hạ tầng các khu công nghiệp, hệ thống cấp nước... đã được đầu tư xây dựng.

Nhờ vậy, tuy chỉ bắt đầu triển khai xây dựng từ cuối năm 2003 và đến năm 2006 mới có các dự án đi vào hoạt động, nhưng KKTM Chu Lai đã có nhiều đóng góp cho sự phát triển của tỉnh Quảng Nam. Tổng vốn đầu tư xã hội thuộc KKTM Chu Lai chiếm khoảng 14% tổng vốn đầu tư xã hội của tỉnh; tổng giá trị sản xuất công nghiệp chiếm khoảng 13,9% so với cả tỉnh; tổng số thu

ngân sách phát sinh trên địa bàn KKTM Chu Lai chiếm khoảng 33% so với tổng thu ngân sách toàn tỉnh; giải quyết việc làm cho hơn 7.000 lao động, trong đó có 80% - 90% là người địa phương.

Đánh giá chung, các đại biểu đều khẳng định trong hoàn cảnh còn rất nhiều khó khăn thì những kết quả đạt được của KKTM Chu Lai rất đáng được ghi nhận và hoan nghênh. Tuy nhiên, so với tiềm năng, yêu cầu và kỳ vọng ban đầu của Chính phủ (có phần lý tưởng chưa thực gắn với điều kiện cụ thể) thì kết quả đó vẫn còn khiêm tốn.

**3 -** Các tham luận tại hội thảo đã tập trung chỉ ra những khó khăn, hạn chế trong quá trình xây dựng và phát triển KKTM Chu Lai ở những mặt sau:

*Cơ chế tài chính không ổn định, thiếu nhất quán*

Theo Quyết định số 180/2003/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ thì ngân sách nhà nước sẽ hỗ trợ đầu tư hạ tầng cho KKTM Chu Lai tương ứng với 100% số thu phát sinh trên địa bàn trong 10 năm đầu và 50% trong 10 năm tiếp theo. Tuy nhiên, cơ chế này mới thực hiện chưa đầy một năm thì Chính phủ ban hành Quyết định số 185/2003/QĐ-TTg (thực hiện Luật Ngân sách) bãi bỏ cơ chế này trên toàn quốc, trong đó có KKTM Chu Lai phải chuyển sang cơ chế cấp phát ngân sách theo danh mục đầu tư. Cũng trong thời gian này, Chính phủ đã thành lập nhiều KKT khác với các chính sách ưu đãi giống nhau, nên nguồn vốn ngân sách cấp phát bị dàn trải và do thiếu vốn đầu tư đã làm ảnh hưởng lớn đến việc xây dựng kết cấu hạ tầng và thu hút các nhà đầu tư vào KKTM Chu Lai.

*- Thể chế và các chính sách ưu đãi đầu tư còn nhiều bất cập*

Mục tiêu ban đầu của việc hình thành KKTM Chu Lai theo chủ trương của Bộ Chính trị là *thí điểm áp dụng các cơ chế chính sách ưu đãi vượt trội, thông thoáng theo các luật chơi quốc tế* (có thể chưa phù hợp với các quy định pháp luật hiện hành), nhưng hiện nay, mức độ ưu đãi đầu tư dành cho KKTM Chu Lai chỉ tương đương với khu vực có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn. Một số chính sách ưu đãi đầu tư còn thấp hơn các KKT khác, như: thuế thu nhập doanh nghiệp của các dự án đầu tư vào KKT và thương mại đặc biệt Lao Bảo là 10% trong suốt thời hạn thực hiện dự án.

Về cơ chế chính sách cho Khu thương mại tự do Chu Lai - được xem là *"mô hình mới, động lực mới"*, vì đây là khu thương mại tự do đầu tiên và duy nhất của Việt Nam, nhưng lại không có gì đặc biệt (không thoát khỏi quy định tại Luật Hải quan, Luật Thuế xuất khẩu và Thuế nhập khẩu và Quy chế hoạt động của KKTM Chu Lai), nên không hấp dẫn các nhà đầu tư, nhất là các nhà đầu tư lớn, có thương hiệu mạnh của nước ngoài. Vì vậy, cho đến nay Khu thương mại tự do Chu Lai vẫn chưa được triển khai trên thực tế.

*- Thiếu vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng*

Do đó, công tác xây dựng kết cấu hạ tầng của KKTM Chu Lai không đồng bộ, không hấp dẫn các nhà đầu tư. Cảng hàng không quốc tế Chu Lai mới chỉ hoạt động như một sân bay nội địa, có 4 chuyến bay/tuần vào Thành phố Hồ Chí Minh, chưa có đường bay đi nơi khác; Kỳ Hà chỉ là cảng biển nhỏ tiếp nhận tàu 5.000 - 7.000 tấn; chưa có các tuyến vận tải quốc tế thường xuyên; đường cao tốc Đà Nẵng - Chu Lai - Dung Quất chưa được xây dựng; các trục giao thông chính trong KKTM Chu Lai chưa được đầu tư đồng bộ, chưa có hệ thống xử lý nước thải...

Như vậy, nếu so với mục tiêu xây dựng KKTM nhằm thu hút vốn đầu tư nước ngoài, mở rộng hội nhập kinh tế quốc tế, thí điểm các chính sách kinh tế mới... thì các đại biểu đều nhận định rằng KKTM Chu Lai nhìn chung chưa đạt được. Số dự án và vốn đầu tư nước ngoài vào KKTM Chu Lai mới chỉ chiếm khoảng 1/3, còn phần lớn là đầu tư trong nước. Số vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đến nay vẫn chỉ là vốn do ngân sách nhà nước cấp, đạt khoảng trên 70 triệu USD, nghĩa là quá ít so với tổng nhu cầu hơn 1,5 tỉ USD. Thêm nữa, sự ảnh hưởng của KKTM Chu Lai tới tỉnh Quảng Nam không lớn và hầu như chưa có tác động lan tỏa gì tới tình hình kinh tế - xã hội của miền Trung. Chu Lai cũng chưa đạt được mục tiêu là nơi thực hiện thí điểm những cơ chế chính sách mới vì chính sách áp dụng ở Chu Lai không có gì khác biệt với những nơi khác.

**4 -** Nhiều ý kiến tranh luận rất sôi nổi, tập trung phân tích những nguyên nhân của những hạn chế trên. Cụ thể hội thảo đã đi sâu thảo luận một số nguyên nhân chính sau:

Xây dựng KKTM Chu Lai với những mục tiêu đề ra là một kỳ vọng lớn của Đảng và Nhà nước. Để thực thi được quy hoạch trên ít nhất phải có những điều kiện "vượt trội": Quyết tâm chính trị đủ mạnh; hệ thống chính sách thuận lợi nhất; động lực đầu tư đủ mạnh; và nguồn lực (vốn, tài nguyên, lao động) đủ lớn. Tuy nhiên, để có ý chí chính trị đủ mạnh, ở nước ta, những dự án lớn tầm quan trọng quốc gia như Thủy điện Sơn La, Nhà máy lọc dầu Dung Quất hay Nhà máy điện hạt nhân Ninh Thuận trong tương lai phải được Quốc hội thông qua. Đối với KKTM Chu Lai, đã có nhiều văn bản quy phạm pháp luật của Thủ tướng Chính phủ thể chế hóa chủ trương của Bộ Chính trị song chưa có một nghị quyết của Quốc hội, do đó Chu Lai cần phải có được ý chí chính trị và chế tài mạnh hơn nữa. Về hệ thống chính sách cho KKTM Chu Lai cũng chưa phải là "vượt trội". Động lực đầu tư chưa đủ hấp dẫn nhà đầu tư bởi kết cấu hạ tầng kỹ thuật và xã hội nơi KKTM nằm thuộc tỉnh Quảng Nam hiện là nơi ở mức dưới trung bình so với mức bình quân cả nước, chính sách áp dụng đối với Chu Lai cũng chỉ ở mức "cho thêm chất xúc tác", do đó đầu tư vào Chu Lai chi phí sẽ cao hơn, lợi nhuận ít hơn nơi khác. Tiềm năng nguồn lực của Chu Lai cũng còn quá nhỏ, kết cấu hạ tầng chưa đáp ứng yêu cầu, nguồn nhân lực tại chỗ không đủ, những ưu đãi không cao, chưa nói là vẫn giống kiểu của những năm 80, 90.

Xây dựng KKTM Chu Lai chính là xây dựng một dạng khu kinh tế tự do (đã có từ 400 năm trước ở châu Âu và Mỹ). Bản chất của khu kinh tế tự do không phải chỉ là giành những ưu đãi mà quan trọng là vấn đề thể chế tự do, bao gồm tự do về kinh tế, hành chính, có như vậy mới thu hút được đầu tư nước ngoài. Nhưng, thể chế hành chính và kinh tế ở Chu Lai hiện nay lại là thể chế nội địa, thiếu sức hấp dẫn, trong khi đó, kết cấu hạ tầng lại yếu kém, nguồn nhân lực tại chỗ không đủ đáp ứng, ưu đãi không cao, quy hoạch không còn phù hợp, chính vì vậy, Chu Lai đã không hấp dẫn để các nhà đầu tư, nhất là các nhà đầu tư chiến lược vào xây dựng kết cấu hạ tầng của khu.

Những nguyên nhân khác làm hạn chế các kết quả đạt được của KKTM Chu Lai được các đại biểu nêu lên là:

- Việc hình thành các KKT trong đó có KKTM Chu Lai ở nước ta quá chậm trễ. Sau gần 18 năm đổi mới nền kinh tế (tính từ năm 1986) và 17 năm từ khi có Luật Đầu tư nước ngoài (năm 1987), KKTM đầu tiên mới được hình thành. Sự chậm trễ này làm mất cơ hội về thử nghiệm chính sách, cơ hội thu

hút vốn đầu tư, công nghệ tiên tiến và mở rộng quan hệ kinh tế, khoa học - công nghệ với bên ngoài. Việc hình thành KKT tự do đầu tiên (thuộc KKTM Chu Lai) vào năm 2007, sau khi Việt Nam gia nhập WTO đã làm giảm đáng kể sức hấp dẫn của khu này do những điều kiện về tự do thương mại theo quy định của WTO đã mở ra rất lớn.

- Mô hình KKTM ở Việt Nam hiện nay vẫn mang tính "tuần tự", chưa bắt kịp nhịp sống thời đại, thiếu tính vượt trội, chưa thể hiện được sự "đi tắt, đón đầu". KKTM Chu Lai phản ánh rất rõ điều đó vì thực chất là sự "cấy ghép" giữa khu công nghiệp, khu chế xuất và khu cảng tự do thương mại được hình thành và phổ biến vào những năm 1960 - 1970 trên thế giới. Các ưu đãi trong các KKTM này chủ yếu vẫn là ưu đãi đất đai, thuế, trong điều kiện hội nhập kinh tế, các ưu đãi như vậy không phải khi nào và đối với nhà đầu tư nào cũng thực sự hấp dẫn. Hơn nữa, một số ưu đãi này cũng phải sớm chấm dứt, nếu không sẽ có nguy cơ vi phạm pháp luật quốc tế, các nguyên tắc của WTO. Ngoài ra, trên thế giới, như ở Trung Quốc, người ta đã bắt đầu chuyển từ ưu đãi ban đầu (về đất đai, lao động, thuế...) sang phát huy lợi thế so sánh (kết hợp ưu đãi về chi phí với ưu đãi theo ngành, áp dụng chính sách miễn, giảm thuế linh hoạt), đó là điều cũng cần phải rút kinh nghiệm khi ban hành các cơ chế chính sách.

- Ngoại trừ một số khu kinh tế, việc phát triển nhiều KKTM hiện nay mang tính "phong trào", hoặc với mục đích "nằm chờ" vốn của Nhà nước. Hiện tại, có 15 dự án KKT, trong đó có những khu nằm sát nhau. Trong lúc các địa phương vẫn còn tình trạng cát cứ, thiếu sự phối kết hợp để cùng phát huy lợi thế của nhau, nên rất dễ trùng lặp, dẫn tới cạnh tranh thiếu lành mạnh trong việc thu hút đầu tư. Nhiều dự án KKT chưa thể hiện được lợi thế so sánh, có quy mô khá nhỏ. Nếu tiếp tục phát triển theo hướng này thì dễ rơi vào "mô hình Ấn Độ" với khá nhiều KKTM quy mô nhỏ, không mang lại lợi ích gì đáng kể cho quốc gia, mà chỉ có lợi ích cho các nhà trung gian do lợi dụng các ưu đãi về đất công. Một số tham luận cho rằng, KKTM Chu Lai phải được phát triển trong sự tương tác mạnh với toàn bộ khu vực Trung Bộ, nhất là trong tổng thể Chiến lược Biển của đất nước, cũng như trong hệ thống các KKT ven biển của Việt Nam.

- Các ngành công nghiệp hiện có trong KKTM Chu Lai chưa có sự liên quan đến nhau đang là một tình trạng chung của các KKT ở Việt Nam và đây cũng là nguyên nhân hạn chế những kết quả của KKTM Chu Lai.

- Sự chưa đồng thuận, thống nhất trong phối hợp điều hành, quản lý giữa các ban, ngành, địa phương cũng là nguyên nhân làm ảnh hưởng đến hoạt động của khu.

**5 -** Trên cơ sở phân tích những hạn chế, nguyên nhân chủ quan và khách quan của những hạn chế đó, các ý kiến tại hội thảo đã đề xuất nhiều kiến nghị giải pháp để KKTM Chu Lai tiếp tục phát huy những mặt đã làm được, khắc phục khó khăn, có bước phát triển vượt bậc trong thời gian tới.

*Thứ nhất,* nếu cứ duy trì tình trạng như hiện nay thì KKTM Chu Lai không thể tiếp tục phát triển theo các mục tiêu đặt ra. Không những thế, có thể còn có một số hệ quả không tốt như:

- Chu Lai là vùng ven biển có lợi thế tự nhiên vô cùng quý giá sẽ bị các nhà đầu tư trong nước chia nhau chiếm cứ, họ sẽ xây dựng ở đây những khu công nghiệp, khu vui chơi giải trí thuộc đẳng cấp nội địa, với sức hấp dẫn kém, hiệu quả thấp. Nhưng khi những mảnh đất này đã có chủ thì việc thay đổi các "ông chủ" này, chuyển hướng

kinh doanh cao cấp hơn cho những nhà đầu tư lớn, có thương hiệu mạnh, công nghệ tiên tiến sẽ cực kỳ khó khăn, nếu không nói là không khả thi.

- Thể chế hành chính và kinh tế bất cập hiện nay sẽ thu hút được ít và chỉ là những nhà đầu tư không có đẳng cấp, như vậy vốn nhà nước đầu tư vào đây thực sự không phát huy hiệu quả, thậm chí là quá lãng phí.

- Một mô hình thí điểm không thành công sẽ có ảnh hưởng tiêu cực tới việc triển khai các KKT khác.

Do vậy, nhiều ý kiến đề nghị cần sớm chuyển đổi mô hình KKTM Chu Lai theo hướng xây dựng đô thị quốc tế bằng cách: Tìm kiếm nhà đầu tư nước ngoài có đẳng cấp quốc tế tham gia liên doanh xây dựng đô thị quốc tế này; Quy hoạch phát triển đô thị quốc tế và các thể chế hành chính, kinh tế của nó sẽ do đối tác nước ngoài đề xuất, Chính phủ Việt Nam xem xét, điều chỉnh và quyết định; Liên doanh theo hướng Việt Nam đóng góp đất đai, kết cấu hạ tầng hiện có và có thể đầu tư thêm, phía nước ngoài quy hoạch phát triển, đầu tư kết cấu hạ tầng, đầu tư một số công trình bất động sản đô thị, quảng bá tiếp thị và đề xuất các thể chế hành chính, kinh tế cần thiết. KKTM Chu Lai hội đủ các điều kiện lợi thế địa - kinh tế để có thể xây dựng một đô thị quốc tế kinh doanh theo hướng dịch vụ, du lịch, nghỉ dưỡng, đô thị mở cửa, công nghệ sạch...

Theo hướng này, có các kiến nghị sau:

- Thuê tập đoàn tư vấn hàng đầu thế giới quy hoạch toàn bộ vùng ven biển Quảng Nam, trong đó có Chu Lai;

- Mời gọi các nhà đầu tư chiến lược nước ngoài đề xuất các thể chế hành chính và kinh tế cần thiết;

- Phạm vi của KKTM Chu Lai hiện là hẹp, có thể phải mở rộng theo quy hoạch, cần tham khảo những ý kiến đóng góp do chính các tập đoàn tư vấn nước ngoài đề xuất;

- Ban Quản lý KKTM có thể cần được nâng cấp thành một cấp chính quyền ngang với chính quyền thành phố trực thuộc tỉnh Quảng Nam;

- Tỉnh Quảng Nam quản lý KKTM Chu Lai nên được hưởng quy chế tỉnh mở cửa, để có thêm quyền tự quản mới quản lý được KKTM một cách hiệu quả.

*Thứ hai,* hiện nay chúng ta đang có 15 KKT, nhưng vẫn còn quá lúng túng trong việc tạo ra những hạt nhân phát triển, chưa có định hướng lớn một cách rõ ràng, chưa chọn được mũi đột phá, ưu tiên cho mỗi vùng kinh tế trọng điểm. Vì thế, trong số các KKT nên chọn ra mũi đột phá cho từng vùng kinh tế trọng điểm để đầu tư phát triển, tránh đầu tư dàn trải như hiện nay. Cần rà soát lại các dự án KKT hiện nay để bảo đảm về quy mô và đáp ứng được yêu cầu của KKT. Những dự án không hội đủ các điều kiện cần thiết thì chuyển sang mô hình khu công nghiệp. Chính phủ cần có quan điểm chính sách phân định rõ các mục tiêu trọng điểm hơn.

Cần xác định là KKTM Chu Lai đang đứng trước hai sự lựa chọn hoặc sẽ chỉ như 1 trong 15 KKT khác, hoặc sẽ là mô hình thí điểm thu hút mạnh vốn đầu tư nước ngoài như trường hợp Đặc khu Thâm Quyến của Trung Quốc. Ý kiến của nhiều đại biểu vẫn tâm huyết theo hướng này và cho rằng, điều quan trọng là có quyết tâm, thì dù cơ chế hiện nay chưa "mở" và nhiều vấn đề còn khó khăn nhưng vẫn có thể giải quyết được. Theo sự lựa chọn này, các đại biểu kiến nghị về chủ trương và tư tưởng chủ đạo, tiếp tục xây dựng KKTM Chu Lai theo mô hình khu kinh tế tổng hợp, lấy công nghiệp ô-tô làm trung tâm, kết hợp với phát triển ngành công

nghiệp phụ trợ, điện tử, công nghiệp có kỹ thuật cao. Đồng thời, tập trung phát triển các ngành dịch vụ như du lịch, đô thị, vận tải hàng hóa và hành khách quốc tế, dịch vụ thương mại. Xây dựng KKTM Chu Lai trở thành đầu tàu thúc đẩy phát triển kinh tế tỉnh Quảng Nam và cùng với Dung Quất tạo thành vùng động lực phát triển khu vực miền Trung. Để được như vậy cần có:

- Một quyết định pháp lý để khẳng định KKTM Chu Lai mang đúng tầm của một KKT đặc biệt, với cơ chế, chính sách ưu tiên vượt trội.

- Cần có hệ thống các cơ chế chính sách ưu đãi vượt trội, một cơ chế đặc thù thông thoáng, hấp dẫn, đặc biệt nhằm huy động tổng hợp các nguồn lực tạo ra hạ tầng hoàn thiện, khắc phục được những tồn tại hiện nay để thu hút được những nhà đầu tư lớn trong và ngoài nước vào KKTM Chu Lai.

- Tiếp tục cân nhắc các khả năng để đầu tư vốn cho Chu Lai phát triển cùng toàn bộ khu vực miền Trung. Thực hiện đúng tinh thần Thông báo số 155-TB/TW ngày 9-9-2004 của Ban Bí thư về cơ chế tài chính cho KKTM Chu Lai theo hướng ngân sách nhà nước cân đối hằng năm không thấp hơn toàn bộ nguồn thu ngân sách trên địa bàn KKTM Chu Lai cho yêu cầu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng kỹ thuật - xã hội, các công trình dịch vụ và tiện ích công cộng quan trọng, phục vụ chung cho KKTM Chu Lai.

- Có cơ chế phân cấp, ủy quyền mạnh cho chính quyền địa phương và Ban Quản lý KKTM Chu Lai. Đổi mới cơ chế quản lý nhà nước theo hướng tăng cường tính tự chủ, hình thành khung chính sách cho phép "được làm những cái mà pháp luật không cấm". Khi có những vấn đề phát sinh "vượt khung" pháp luật mà có lợi cho quốc kế, dân sinh thì có sự giải quyết kịp thời của Trung ương. Tăng cường tự chủ tài chính theo hướng Nhà nước không đầu tư vốn cho các khu này, mà chỉ cho "cơ chế". Trao quyền tự chủ lớn hơn về hành chính, tiến tới hình thành bộ máy hành chính riêng cho KKTM với quyền và trách nhiệm lớn hơn, tương đối độc lập với chính quyền địa phương.

- Cần sớm xây dựng quy hoạch cho toàn vùng làm cơ sở cho việc đầu tư vào hạ tầng chung, hạ tầng liên vùng như sân bay Chu Lai, cảng Kỳ Hà, đường ven biển từ Hội An đến Chu Lai để kết nối với Dung Quất, đường cao tốc Đà Nẵng - Chu Lai - Dung Quất. Trước mắt, chuẩn bị tốt các điều kiện để sớm tăng thêm chuyến bay trên đường bay Tân Sơn Nhất - Chu Lai và mở thêm đường bay Nội Bài - Chu Lai để phục vụ nhu cầu nhà đầu tư, cán bộ và nhân dân hai tỉnh Quảng Nam và Quảng Ngãi, làm động lực và tiền đề phát triển sân bay Chu Lai thành cảng hàng không quốc tế phát huy tiềm năng vốn có của nó.

- Tập trung các nguồn lực để phát triển KKTM Chu Lai thành một trung tâm sản xuất và lắp ráp xe ô-tô mang thương hiệu quốc gia, kết hợp với dự án khu thương mại tự do theo thông lệ quốc tế và một khu đô thị tiêu chuẩn quốc tế. Đồng thời, sớm ban hành những cơ chế chính sách riêng phù hợp và các chính sách liên quan khác một cách đồng bộ (ví dụ như: các cơ quan nhà nước phải dùng ô-tô sản xuất tại Việt Nam, ưu đãi thuế và giá cho ô-tô sản xuất trong nước...) để thúc đẩy các dự án này phát triển.

- Nghiên cứu hoàn thiện mô hình tổ chức và phát triển các KKT ven biển, xây dựng luật về các KKT để phạm vi điều chỉnh tương thích với hệ thống pháp luật hiện hành của Việt Nam và phù hợp với khung pháp lý của đa số các KKT trên thế giới, tạo sự yên tâm lâu dài cho nhà đầu tư...❑

**Đỗ Minh Hạnh**
*(Tổng thuật)*