

KHU KINH TẾ MỞ CHU LAI VÀ CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP CỦA ĐÀ NẴNG

Lê Văn Chơn (2004)

Tóm tắt: Khu kinh tế mở Chu Lai mới ra đời và đạt được một số thành công ban đầu. Điều này đặt ra yêu cầu thành phố Đà Nẵng phải thay đổi chính sách, tiến hành những biện pháp cải cách hơn nữa để giữ vững và phát huy vai trò trung tâm, đầu tàu của mình trong nền kinh tế miền Trung và Tây Nguyên.

I. Từ thành công ban đầu của Khu kinh tế mở Chu Lai

Ngày 25 tháng 7 năm 2003 đánh dấu một sự kiện quan trọng trong bước đường phát triển kinh tế của nước ta nói chung và của khu vực trọng điểm miền Trung nói riêng. Khu kinh tế mở (KKTМ) Chu Lai được chính thức thành lập theo quyết định 108/2003/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Đây là KKTМ đầu tiên của Việt Nam được kỳ vọng sẽ góp phần cùng với các khu công nghiệp (KCN) khác như Dung Quất, Điện Nam – Điện Ngọc, Hòa Khánh, Đà Nẵng,... thúc đẩy mạnh mẽ hơn nữa quá trình phát triển kinh tế – xã hội của cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên.

Tương tự như các loại hình khu kinh tế tự do khác như khu chế xuất, khu công nghiệp, KKTМ có những đặc trưng như: (a) là khu vực địa lý tách biệt với phần lãnh thổ còn lại của quốc gia, có vị trí rất thuận lợi cho việc cung cấp các yếu tố đầu vào và sản phẩm đầu ra của quá trình sản xuất; (b) phát triển hướng ngoại, trong đó xem việc thu hút vốn đầu tư và công nghệ cao của nước ngoài là động lực phát triển cơ bản; (c) được áp dụng thể chế, chính sách ưu đãi, các thủ tục hải quan, thuế khóa được nới lỏng, cơ chế quản lý thông thoáng, quyền tự quyết của doanh nghiệp được tôn trọng và phát huy ở mức độ cao. Tuy nhiên, khác với các KCN tập trung (chỉ có các nhà máy công nghiệp), cơ cấu phát triển bên trong KKTМ khá toàn diện, bao gồm sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, dịch vụ du lịch, viễn thông, tài chính, ... với cơ sở hạ tầng khá đồng bộ. Trong KKTМ, người ta có thể xây dựng nhiều loại hình kinh tế khác nhau, hay còn gọi là mô hình “khu trong khu”. Theo quy hoạch, KKTМ Chu Lai rộng hơn 27.000 ha và bao gồm các khu chức năng là khu phi thuế quan, các khu công nghiệp, các khu nông nghiệp sinh thái, khu chế xuất, khu công nghệ cao, khu du lịch, khu đô thị, khu dân cư nông thôn, cùng với sân bay Chu Lai và cảng Kỳ Hà.

Ngoài ra, KKTМ Chu Lai có chính sách ưu đãi nhất cả nước. Chẳng hạn, nhà đầu tư sẽ không phải tốn chi phí đền bù, giải toả 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, được miễn giảm thuế thu nhập doanh nghiệp 17 năm, được áp dụng mức khởi điểm để tính thuế thu nhập cá nhân cao cấp ba lần so với quy định chung... và đặc biệt là được sử dụng khu phi thuế quan đầu tiên rộng 1656,7 ha và được phép mua, cầm cố, chuyển nhượng nhà.

Bảng 1. Thống kê dự án đầu tư vào KKTМ Chu Lai
(tính đến ngày 31/5/2004)

Tiêu thức phân loại	Số dự án	Tổng vốn đăng ký (1000 USD)	Diện tích đất (ha)
Tổng cộng	102	1.020.482	1.708,21
A. Phân theo hình thức và nguồn vốn đầu tư			
I. Đầu tư nước ngoài	23	567.821	819,4
Trung Quốc	4	72.480	295
Nhật Bản	3	27.000	
Hồng Kông	3	124.800	6
Hàn Quốc	3	74.525	191,5
Đài Loan	3	13.450	32,22
Mỹ	3	216.500	224,3
Pháp	2	6.900	9
Singapore	1	30.000	60
Luxemburg	1	2.166	1,4
II. Đầu tư trong nước	79	452.661	888,81
B. Phân theo lĩnh vực hoạt động			
I. Công nghiệp	56	329.257	489,97
II. Du lịch	26	436.185	658,2
III. Thương mại dịch vụ	12	121.980	9,98
IV. Nông lâm thủy sản	3	4.685	0,06
V. Xây dựng kết cấu hạ tầng	5	128.375	550

Nguồn: Ban quản lý KKTМ Chu Lai (2004).

Những lợi thế sẵn có¹ và cơ chế chính sách đã nhanh chóng phát huy hiệu quả, tạo ra tốc độ thu hút vốn đầu tư cao nhất của cả nước. Ngay trước khi có quyết định thành lập, đã có 33 dự án đăng ký với số vốn đầu tư 46 triệu USD. Và tính đến cuối tháng 5/2004, KKTМ Chu Lai thu hút được tổng cộng 102 dự án với vốn đầu tư trên 1 tỷ USD, và sử dụng 1.708 ha đất.

Thành tích này một phần còn nhờ vào sự tích cực, năng động² của UBND tỉnh Quảng Nam và Ban quản lý trong việc tổ chức các hội thảo, hội nghị kêu

¹ Khu kinh tế mở Chu Lai có vị trí vô cùng thuận lợi cho giao thông quốc tế và quốc nội: ở chính giữa miền Trung Việt Nam, đều cách Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 860 km, dưới đường bay quốc tế A1, trên trục đường quốc lộ 1A, đường sắt Bắc Nam và hành lang Đông-Tây của các nước tiểu vùng sông Mê-kông, trên bao lơn của tuyến đường hàng hải quốc tế. Việc quy hoạch xây dựng mới và bảo vệ môi trường ít tốn kém bởi vì gần 80% đất tại đây còn ở dạng chưa khai phá. Vốn là một căn cứ quân sự cũ của quân đội Mỹ, sân bay Chu Lai với diện tích hơn 2.300 ha, đường băng dài 3.050 m, rộng 45 m đủ khả năng đón các máy bay hạng nặng. Cảng biển Kỳ Hà, với độ bồi lắng rất thấp và mực nước sâu, có thể đón tàu trọng tải đến 230.000 tấn.

² Có một ví dụ minh chứng nỗ lực không mệt mỏi của Ban lãnh đạo tỉnh Quảng Nam: Vào ngày 27/1/2004, Đại học Đà Nẵng tổ chức hội nghị về chiến lược phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ trong các nước ASEAN, với sự tham gia của các học giả đến từ Đại học Obirin (Nhật Bản) và Đại học Thammasat (Thái Lan). Mặc dù mới là mùng 6 Tết âm lịch, nhưng đại diện Ban lãnh đạo tỉnh Quảng Nam vẫn đến tham dự và xin phép được trình bày về tình hình công nghiệp của tỉnh nhà. Trong khi đó, UBND thành phố Đà Nẵng tuyệt nhiên không có một vị nào, chỉ có 1 vị trưởng phòng của Ban quản lý Khu công nghiệp Đà Nẵng.

gọi đầu tư ở trong nước và nước ngoài. Ban quản lý cũng tăng cường giới thiệu trên các phương tiện thông tin đại chúng, xây dựng website, catalogue, bản đồ, băng ghi hình với nhiều ngôn ngữ khác nhau. Kết quả là, có rất nhiều doanh nhân nước ngoài đến tìm hiểu và đã đăng ký 23 dự án với số vốn 568 triệu USD, nghĩa là gần 25 triệu USD/dự án, gấp 2,6 lần mức vốn trung bình của một dự án đầu tư nước ngoài trong cả nước.

Ngoài ra, Bảng 1 cho thấy hai điểm đáng mừng. Một là, nguồn vốn đầu tư trong nước khá cao, gần bằng với mức vốn đầu tư nước ngoài. Nếu xu thế này được duy trì thì sẽ tạo điều kiện cho KKTM Chu Lai phát triển nhanh mà không phụ thuộc quá nhiều vào tư bản nước ngoài. Sự xuất hiện của nhiều dự án trong nước bên cạnh những dự án nước ngoài trong cùng lĩnh vực, thông qua các mối liên hệ theo chiều dọc và chiều ngang, sẽ cho phép chúng ta tiếp thu được khoa học công nghệ, tri thức kinh doanh hiện đại và được nối kết vào hệ thống sản xuất kinh doanh hàng hóa và dịch vụ toàn cầu. Hiệu ứng lan toả này sẽ không giới hạn trong phạm vi KKTM mà được phổ biến rộng khắp, góp phần nâng cao năng lực sản xuất của nước ta. Hai là, tuy ngành công nghiệp thu hút khá nhiều nguồn vốn nhưng vẫn còn kém hơn ngành dịch vụ du lịch. Điều này bắt nguồn từ ưu thế tự nhiên của KKTM, và phù hợp với chiến lược của Nhà nước ta, đó là công nghiệp hóa và quan trọng hơn là hiện đại hóa nền kinh tế.

Tuy nhiên, như có người đã nói, khởi đầu tốt là thành công một nửa. Để đạt được thành công trọn vẹn, để KKTM Chu Lai biến thành một “Thâm Quyến” của Việt Nam, còn rất nhiều việc phải làm. Hầu hết mọi người đều đồng ý rằng thành công của Thâm Quyến gắn liền với Hồng Kông trong đó, ở giai đoạn đầu, Hồng Kông đóng vai trò là cửa ngõ ra thế giới với hệ thống sân bay bên cảng hoàn chỉnh. Trong khi đó, theo tính toán của các chuyên viên Ngân hàng Thế giới, cơ sở hạ tầng của Chu Lai cần phải được đầu tư không dưới 1 tỷ USD để đạt được tiêu chuẩn quốc tế. Liệu nhà đầu tư có chịu chờ đợi không hay là họ sẽ thu hẹp quy mô kinh doanh và/hoặc tìm đến nơi khác?

Mặc dù KKTM Chu Lai được xem là nơi thử nghiệm các chính sách, cơ chế mới để bước vào một nền kinh tế thị trường thực thụ, nhưng trên thực tế chưa có chính sách cơ chế nào thật sự mang tính đột phá. Ví dụ, cơ chế ưu đãi áp dụng riêng cho khu phi thuế quan vẫn chưa được ban hành, nên việc thành lập và vị thế pháp lý của các doanh nghiệp hoạt động trong khu vực (được cho là hấp dẫn nhất của KKTM) không khác với quy định hiện hành và không theo thông lệ quốc tế. Chỉ sau 6 tháng thành lập, Thủ tướng chính phủ đã bãi bỏ quy chế cho phép KKTM Chu Lai được giữ lại 100% nguồn thu trên địa bàn trong 10 năm đầu tiên và 50% nguồn thu trong 10 năm tiếp theo, khiến cho việc bảo đảm nhu cầu vốn xây dựng kết cấu hạ tầng gặp nhiều khó khăn. Trong khi các Đặc khu kinh tế của Trung Quốc có bộ máy hành chính riêng ngang cấp tỉnh và được áp dụng những luật lệ kinh tế khác với luật lệ kinh tế của quốc gia, Ban quản lý KKTM Chu Lai còn trực thuộc UBND tỉnh Quảng Nam và nhìn chung vẫn chưa được ủy quyền tối đa. Một số nội dung ủy quyền giống như đối với các Ban quản lý KCN cấp tỉnh, gây khó khăn trong việc thực hiện chế độ “một cửa, một chỗ”. Nếu thiếu những cơ chế chính sách mới, thì ý nghĩa của tên gọi KKTM và sức hấp dẫn của nó chắc chắn sẽ giảm đi nhanh chóng.

Tuy vậy, chúng ta cần phải thừa nhận rằng KKTМ Chu Lai đã thổi một luồng sinh khí mới vào nền kinh tế miền Trung. Ngay trong năm 2003, KKTМ Chu Lai đã góp phần đưa tỉnh Quảng Nam vượt qua Đà Nẵng, lên vị trí thứ 13 trong các tỉnh thành về lượng vốn FDI cấp mới. Sự thay đổi vị trí đã đặt ra cho Đà Nẵng một yêu cầu cần phải đổi mới, phát triển hơn nữa để vừa tạo ra sự gắn kết với KKTМ vừa phát huy được vai trò trung tâm kinh tế văn hóa xã hội của miền Trung và Tây Nguyên.

II. Nhìn lại chiến lược phát triển công nghiệp của Đà Nẵng

Đầu năm nay, trong dự thảo “Chương trình tập trung phát triển công nghiệp, ưu tiên đầu tư đẩy mạnh phát triển công nghệ thông tin, phần đầu là một trong những địa phương đi đầu trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa”, UBND thành phố Đà Nẵng đã chọn 5 sản phẩm công nghiệp chủ lực là sản phẩm may, hải sản chế biến, lốp cao su, giày, xi măng và đã đưa ra những biện pháp để phát triển chúng. Nhưng đứng trước thách thức mới và cơ hội mới, có lẽ chúng ta cần phải nhìn lại chiến lược này để tránh sự lãng phí về nguồn lực và lỡ mất cơ hội phát triển bền vững. Để hiểu rõ hơn, chúng ta hãy xem xét kinh nghiệm phát triển thần kỳ của khu vực Đông Á trong nửa sau thế kỷ 20 và tình hình kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh đầu năm nay.

Từ thập kỷ 1960, các nước Đông Á không những liên tục đạt được tốc độ tăng trưởng cao mà còn thực hiện được sự phân phối khá công bằng những thành quả phát triển đó. Nhà ngoại giao Saburo Okita (1989) đã sử dụng thuật ngữ mô hình “đàn sếu bay” để miêu tả bức tranh sống động quá trình công nghiệp hóa của từng nước trong sự tương quan với các nước Đông Á khác. Theo đó, các nước đi sau đuổi bắt một số ngành công nghiệp mà các nước đi trước đang có lợi thế so sánh. Kết quả là các nước đi trước phải chuyển dịch cơ cấu lên cao hơn, tìm cách phát triển những ngành có lợi thế so sánh mới. Ví dụ, lợi thế so sánh của ngành dệt đã chuyển từ Nhật Bản tới một nước NIE (chẳng hạn Hàn Quốc), sau đó là nước ASEAN (Thái Lan chẳng hạn) vào thập niên 1980 và hiện nay tới Việt Nam. Sự chuyển dịch lợi thế so sánh trong các ngành thép, ti vi, xe máy, xe hơi,... bắt đầu trễ hơn nhưng cũng có hướng đi tương tự. Trong quá trình chuyển dịch đó, Nhật Bản liên tục đánh mất lợi thế so sánh hết ngành này đến ngành khác. Nhưng theo Schumpeter, đó là sự phá hủy một cách sáng tạo (creative destruction). Các yếu tố sản xuất được giải phóng từ những ngành mất lợi thế so sánh đã được đầu tư vào những ngành công nghệ mới, khiến cho Nhật Bản luôn luôn dẫn đầu khu vực Đông Á. Quá trình này cũng diễn ra ở các nước NIE và ASEAN, tạo ra sự thay đổi năng động trong phân công lao động quốc tế và sự lan truyền của hiện tượng tăng trưởng kinh tế cao và kéo dài trong vùng Châu Á – Thái Bình Dương.

Tốc độ tăng trưởng kinh tế của Thành phố Hồ Chí Minh trong quý 1/2004 đã bị giảm sút và khiến cho Chính phủ lo lắng. Nguyên nhân chính là sự chậm chạp trong việc chuyển đổi cơ cấu công nghiệp của đầu tàu kinh tế trong gần 10 năm qua, mặc dù TPHCM đã đề ra mục tiêu phát triển công nghiệp dựa trên những ưu thế về công nghệ và nguồn chất xám lớn nhất cả nước ngay từ năm 1995. Nhưng đến năm 2003, tỷ trọng ngành dệt, may và da hàu như không thay

đổi. Và TPHCM thật sự gặp khó khăn khi các nhà đầu tư chuyển hướng sang những KCN ở các tỉnh lân cận có giá đất, tiền nhân công rẻ hơn.

Kể từ khi thành lập đến nay, các KCN của Đà Nẵng luôn trong tình trạng “ế ẩm” tuy trong năm vừa qua tình hình có chút sáng sủa. Ngoại trừ KCN Hòa Khánh, diện tích lấp đầy trong các KCN khác³ còn rất khiêm tốn, thấp hơn cả mức trung bình 52,9% của 67 KCN đang hoạt động trong cả nước. Các nhà đầu tư nước ngoài hiện diện ít ỏi, mức vốn trung bình của mỗi doanh nghiệp khoảng 6 triệu USD. Trong khi đó, các doanh nghiệp trong nước đa phần là những doanh nghiệp vừa và nhỏ. Rõ ràng, khó có thể khẳng định rằng các KCN Đà Nẵng đã là miền đất hứa cho các nhà đầu tư có quy mô lớn trong và ngoài nước.

Tình trạng này chắc chắn sẽ còn bi đát hơn với sự xuất hiện của KKTM Chu Lai. Thật ra, KKTM Chu Lai cũng như các KCN và cụm công nghiệp khác của Quảng Nam dễ dàng thay thế các KCN của Đà Nẵng đảm nhận việc sản xuất những sản phẩm thâm dụng lao động như may mặc, hải sản chế biến, lốp cao su, giày, xi măng... Nếu Ban lãnh đạo thành phố Đà Nẵng không mạnh dạn tích cực chuyển hướng trọng tâm phát triển (có hợp tác chặt chẽ và phân công sản xuất với các tỉnh lân cận), thì trong tương lai không xa, chặng cuối của hành lang Đông Tây nối liền các nước Myanmar, Thái Lan, Lào và Việt Nam có thể không phải là cảng Tiên Sa mà là cảng Kỳ Hà và sân bay Chu Lai.

Tài liệu tham khảo:

Chu Thượng (2003). “Vùng đất ưu đãi nhất nước”.

Minh Đức (2003). “Khởi động Khu kinh tế mở Chu Lai”.

Nguyễn Trung Hiếu (2003). “Đặc khu kinh tế đầu tiên”. Báo Lao động.

Okita, S. (1989). *Nhật Bản trong nền Kinh tế thế giới của thập kỷ 1980* (Phiên bản tiếng Anh). Tokyo: University of Tokyo Press.

Phạm Hùng Nghị (2004). “Quy hoạch để phát triển bền vững 94 KCN, KCX trong cả nước đã hình thành”. Thời báo Kinh tế Việt Nam.

Phan Thị Thúy Nga (2004). *Một số giải pháp thu hút vốn đầu tư vào Khu kinh tế mở Chu Lai (2004-2008)*. Chuyên đề tốt nghiệp. Trường Đại học Kinh tế, Đà Nẵng.

Tấn Đức (2004). “Đầu tàu chạy chậm!”. Thời báo Kinh tế Sài Gòn.

Trần Văn Thọ (1998). *Công nghiệp hoá Việt Nam trong thời đại Châu Á – Thái Bình Dương*. NXB Thành phố Hồ Chí Minh.

TTXVN (2004). “Quy hoạch Khu kinh tế mở Chu Lai thành trung tâm kinh tế – du lịch”.

UBND thành phố Đà Nẵng (2004). Dự thảo Chương trình Tập trung phát triển công nghiệp, ưu tiên đầu tư đẩy mạnh phát triển công nghệ thông tin, phần đầu là một trong những địa phương đi đầu trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

Vietnam Net (2003). “Đà Nẵng thu hút mạnh các dự án đầu tư vào KCN”, cập nhật ngày 17/9/2003.

³ Tính đến hết năm 2003, diện tích lấp đầy của KCN Liên Chiểu là 45%, Đà Nẵng 43%, và Hoà Cầm 28%. (Nguồn: Ban quản lý các KCN và KCX Đà Nẵng).