

# KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ PHÁT TRIỂN ĐẶC KHU KINH TẾ VÀ ĐỊNH HƯỚNG GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN ĐẶC KHU KINH TẾ PHÚ QUỐC<sup>(\*)</sup>

Nguyễn Đình Chúc  
Vũ Quốc Huy

*Tóm tắt: Đặc khu kinh tế (ĐKKT) đã hình thành từ lâu và ngày càng trở nên phổ biến sau sự thành công của các ĐKKT ở Trung Quốc. Đến nay, có khoảng 4.000 ĐKKT hoạt động tại các quốc gia. Kinh nghiệm của các nước cho thấy, những yếu tố quan trọng nhất đóng vai trò chủ chốt trong sự thành công của các ĐKKT bao gồm: Vị trí địa kinh tế và tính kết nối, tầm nhìn và quyết tâm chính trị của chính quyền địa phương và Trung ương đối với sự phát triển của các ĐKKT, thể chế, chính sách vượt trội, mang tính cạnh tranh khu vực và quốc tế, đầu tư ban đầu mang tính nền tảng, đặt nền móng về hạ tầng và nhân lực từ chính phủ, bộ máy hành chính tinh gọn, hiệu quả, cơ chế đãi ngộ phù hợp, và mục tiêu phát triển rõ ràng, nhất quán, có lộ trình phù hợp. Ở nước ta, chủ trương phát triển ĐKKT cũng đã có từ lâu và mới đây ba địa phương đã được Đảng và Nhà nước chọn thành lập ĐKKT là Vân Đồn, Bắc Vân Phong và Phú Quốc. Trên cơ sở kinh nghiệm của các nước và thực tế phát triển của Phú Quốc, bài viết này đặt ra một số định hướng giải pháp phát triển ĐKKT Phú Quốc, tập trung vào các khía cạnh quan trọng nhất đối với sự phát triển thành công của một ĐKKT.*

*Từ khóa: Đặc khu kinh tế; Phú Quốc.*

## 1. Sơ lược về đặc khu kinh tế

ĐKKT có lịch sử phát triển lâu đời, với khu thương mại tự do từ thời đại nền văn minh Phoenicia và mô hình ĐKKT hiện đại ở cảng hàng không Shannon của Ireland (1959) (The Economist, 2015). Tuy nhiên, ĐKKT chỉ trở nên phổ biến và là một trong những hình thức ưa thích trong việc thu hút đầu tư, xây dựng năng lực sản xuất và thử nghiệm các cải cách chính sách từ những năm 80 của thế kỷ XX với sự hình thành và phát triển của năm ĐKKT ở Trung Quốc. Cho đến nay, có khoảng 4.000 ĐKKT (The Economist, 2015) và tính đến năm 2008 có khoảng 70 triệu người làm việc tại các ĐKKT trên khắp thế giới (FIAS, 2008).

Các ĐKKT được coi là một loại hình cụ thể của khu kinh tế (KKT) và được Ngân hàng Thế

giới định nghĩa một cách khái quát là “một khu vực địa lý riêng biệt nằm trong lãnh thổ của một quốc gia có các quy định khác biệt so với các phần còn lại của quốc gia đó” (Farole and Akinci, 2011). Với định nghĩa như vậy, ĐKKT có rất nhiều hình thức khác nhau, có thể được phân thành các mô hình truyền thống<sup>1</sup> và mô hình hiện đại<sup>2</sup>.

Các ĐKKT cũng có thể được phân loại theo thế hệ. Ho Kwon Ping (1979) phân các ĐKKT thành hai thế hệ. Dựa vào kinh nghiệm của châu Á, các khu chế xuất cuối những năm 1960 là thế hệ thứ nhất và các ĐKKT của Trung Quốc kể từ cuối những năm 1980 là thế hệ thứ hai. Kwan-Yiu Wong và David Chu (1984) lại phân thành năm thế hệ các ĐKKT khác nhau, bao gồm: kho bảo thuế,

<sup>(\*)</sup> Bài viết là sản phẩm của Đề tài khoa học cấp quốc gia thuộc Chương trình Tây Nam Bộ TNB.ĐT/14-19/X08: “Nghiên cứu luận cứ khoa học và đề xuất hệ giải pháp đột phá nhằm hiện thực hóa đặc khu kinh tế Phú Quốc”.

<sup>1</sup> Ví dụ như: Khu Thương mại Tự do, Khu chế xuất, Khu doanh nghiệp tập trung, Khu cảng tự do...

<sup>2</sup> Chẳng hạn như: Công viên khoa học, công nghệ, Khu hóa đầu, Khu dịch vụ tài chính, Khu phần mềm và Internet, Khu cảng hàng không, Khu logistics....

khu chế xuất, ĐKKT, cảng tự do và các khu thương mại tự do tổng hợp. Meng (2005) cho rằng có sự tiến hóa của các ĐKKT ở Trung Quốc theo thời gian qua từng thế hệ phát triển; các KKT tự do bắt đầu phát triển từ các cảng tự do, thành phố tự do, các khu thương mại tự do, sau đó, chúng sinh ra các khu chế xuất, các ĐKKT và các dạng khu kinh tế khác.

Từ góc độ quản lý, thể chế và chính sách, ĐKKT có thể chia thành cấp độ khác nhau. *Cấp độ thứ nhất* là các ĐKKT được phân cấp quản lý, có một số ưu đãi về thuế và các thủ tục hành chính nhằm tạo điều thuận lợi cho các hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp. Loại hình này là hình thức phổ biến nhất, bao gồm các khu thương mại tự do, khu chế xuất, khu doanh nghiệp tập trung... có mặt ở hầu hết các quốc gia. Ở mức độ này, chính quyền địa phương chịu trách nhiệm quản lý và hoạt động của các ĐKKT.

*Cấp độ thứ hai* là các ĐKKT có mức độ phân cấp, phân quyền cao hơn. Chính quyền đặc khu được ủy quyền điều hành và chịu trách nhiệm về các hoạt động kinh tế - xã hội diễn ra trong phạm vi ĐKKT. Các ĐKKT này được hưởng những quy chế, chính sách ưu đãi, đặc biệt là chính sách miễn thuế, để thúc đẩy sản xuất và phát triển kinh tế - xã hội. Những điển hình của loại hình ĐKKT này là các ĐKKT Thẩm Quyển, Chu Hải, Sán Dầu, Hạ Môn,... của Trung Quốc, KKT tự do Incheon, Busan - Jinhae,... của Hàn Quốc, Trung tâm tài chính quốc tế Dubai của UAE.

*Cấp độ thứ ba* là các ĐKKT có thể chế hành chính và kinh tế vượt trội, độc lập hơn so với các khu vực khác của quốc gia. Chính quyền đặc khu được phân quyền thực hiện quản lý và điều hành trên tất cả các lĩnh vực, hoạt động trên cơ sở một đạo luật riêng. Các ĐKKT này thường áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế, đơn giản hóa tối đa các thủ tục hành chính, đặc biệt là các thủ tục liên quan đến hiện diện thể nhân, bầu trời mở, xuất nhập khẩu..., nhằm tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho sản xuất kinh doanh. Tuy nhiên, hệ thống luật pháp, tòa án, tổ chức bộ máy, đồng tiền thanh toán, an ninh, của các ĐKKT này tương tự như

các địa phương khác. Điển hình của loại hình ĐKKT này là thành phố tự do quốc tế Jeju, Hàn Quốc, và tỉnh tự trị Trento, Italia.

*Cấp độ thứ tư* là các đặc khu có hệ thống chính trị, thể chế kinh tế và hành chính độc lập, khác biệt so với các khu vực khác của đất nước. Chính phủ trung ương chịu trách nhiệm về ngoại giao và quốc phòng, phân quyền tuyệt đối cho chính quyền đặc khu trong việc quản lý và điều hành đặc khu. Loại hình đặc khu này có tính tự chủ và tự trị, có mức độ độc lập và tự do hóa vượt trội: Có hiến pháp riêng, có hệ thống chính trị riêng, có chế độ bầu cử riêng, có quốc hội riêng, có đồng tiền riêng, có thể chế kinh tế tự do và hành chính độc lập. Điển hình của mô hình này là đặc khu hành chính Hồng Kông, đặc khu hành chính Macau (Trung Quốc) và Quần đảo Cayman (Vương quốc Anh).

## 2. Mục đích và lợi ích phát triển đặc khu kinh tế

Theo Madani (1999), Cling và Letilly (2001) thì những lý do chính để các nước phát triển ĐKKT gồm: (i) Hỗ trợ cho chiến lược cải cách kinh tế quy mô lớn hơn của quốc gia. Với lý do này, các quốc gia phát triển ĐKKT chủ yếu nhằm thực hiện các chiến lược định hướng xuất khẩu trong khi có thể giữ hàng rào bảo hộ trong nước không bị ảnh hưởng. Đài Loan và Hàn Quốc là những quốc gia thực hiện việc phát triển ĐKKT nhằm mục tiêu này; (ii) Tạo công ăn việc làm, giảm áp lực do thiếu việc làm ngày càng tăng. Các ĐKKT tại Tunisia và Dominica thường được coi là những ví dụ cho trường hợp ĐKKT giúp tạo việc làm đáng kể; (iii) Thử nghiệm các chính sách và tiếp cận mới trong phát triển kinh tế - xã hội. Những ĐKKT của Trung Quốc là những ví dụ hàng đầu cho lý do này, với việc thành lập và phát triển ĐKKT nhằm thử nghiệm cho những chính sách đi ngược với các quy định hiện hành về nền kinh tế tập trung bao cấp của quốc gia này; (iv) Thu hút vốn đầu tư nước ngoài (FDI). Hầu hết các ĐKKT đều nhằm mục tiêu hàng đầu là thu hút nguồn lực từ bên ngoài cho việc phát triển kinh tế - xã hội, tạo công ăn việc và tăng thu nhập cho quốc gia.

Thực tế cho thấy, các nước nhận được những lợi ích từ việc phát triển các ĐKKT, bao gồm việc tạo công ăn việc làm, thu hút đầu tư nước ngoài, gia tăng xuất khẩu, đóng góp vào tăng trưởng GDP và nguồn thu ngân sách chính phủ. Giai đoạn đầu của việc phát triển các ĐKKT, do áp dụng các loại ưu đãi nhằm thu hút đầu tư và khuyến khích hoạt động sản xuất kinh doanh, nguồn thu ngân sách chính phủ có thể không tồn tại hoặc giảm. Tuy nhiên, với sự phát triển thành công của các ĐKKT, nguồn thu trực tiếp và gián tiếp từ ĐKKT có thể đóng góp đáng kể vào ngân sách của chính phủ (Menon và Mitra 2009; Shaikh 2010; Zeng 2010, 2011). Số liệu cho thấy, năm 2006 đóng góp của các ĐKKT vào GDP của Trung Quốc là 8,5%, và đóng góp 60% tổng giá trị xuất khẩu (Mukherjee, Pal, Deb, Ray and Goyal, 2016).

Các ĐKKT tạo điều kiện thu hút đáng kể lượng vốn đầu tư nước ngoài (FDI) trên toàn thế giới. Ngay cả việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng ĐKKT trước đây hầu hết do Nhà nước chịu trách nhiệm, đến nay sự phát triển của ĐKKT với những lợi ích rõ ràng, việc đầu tư cơ sở hạ tầng ĐKKT cũng đã thu hút được vốn đầu tư từ khu vực tư nhân, bao gồm cả FDI. Hình thức hợp tác công tư trong phát triển ĐKKT cũng trở nên phổ biến. Các nhà đầu tư Nhật Bản đã đầu tư vào các ĐKKT ở Đài Loan, Hàn Quốc, Trung Quốc, Thái Lan, Ấn Độ... Các nhà đầu tư từ Mỹ, Đức, Đài Loan là nhà đầu tư lớn vào các ĐKKT của Trung Quốc. Đối với việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào sản xuất kinh doanh tại ĐKKT, năm 2007 các ĐKKT của Trung Quốc chiếm khoảng 46% tổng vốn đầu tư nước ngoài của cả nước (Zeng, 2010). Tỷ trọng vốn FDI tại các khu chế xuất chiếm tới 22% tổng vốn FDI ở Bangladesh trong năm 2009 (Farole and Akinci, 2011). Tương tự như vậy, tỷ trọng vốn FDI đầu tư vào các khu chế xuất chiếm 81% vốn FDI vào Philippines trong năm 2000 (UNCTAD, 2002).

Các ĐKKT có đóng góp đáng kể cho việc hình thành năng lực sản xuất hàng xuất khẩu tại các quốc gia. Ước tính cho thấy, 5 ĐKKT của Trung Quốc<sup>3</sup> đóng góp khoảng 22% tổng kim ngạch xuất khẩu năm 2006 của Trung Quốc (Zeng, 2010). Tỷ

<sup>3</sup> Bao gồm ĐKKT Thẩm Quyển, Chu Hải, Sán Đầu, Hạ Môn và Hải Nam.

trọng hàng xuất khẩu trong tổng giá trị sản phẩm của các ĐKKT đạt khoảng gần 50% năm 2009 (WTO và IDE-JETRO, 2011). Các ĐKKT ở Phillipines đóng góp khoảng 78% tổng kim ngạch xuất khẩu trong năm 2005 (FIAS, 2008). Còn tại Thái Lan, tỷ lệ này của các ĐKKT là khoảng 20% kim ngạch xuất khẩu trong năm 2012 (IEAT, 2012).

Các ĐKKT ở các quốc gia góp phần quan trọng trong việc tạo ra việc làm và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực thông qua các chương trình đào tạo, nâng cao kỹ năng và thực hành. Báo cáo của FIAS (2008) ước tính có khoảng hơn 70 triệu việc làm trực tiếp và gián tiếp được các ĐKKT tạo ra tại các quốc gia. Ở Ấn Độ, số lượng việc làm tại các ĐKKT đã tăng gấp gần 9 lần trong giai đoạn từ năm 2005 đến năm 2014 (Mukherjee et al., 2016). Số lượng việc làm gián tiếp do các ĐKKT tạo ra được đánh giá là lớn hơn nhiều lần so với lượng việc làm trực tiếp và điều này là do tác động liên kết ngược và xuôi trong liên kết sản xuất của doanh nghiệp trong các ĐKKT và doanh nghiệp ngoài ĐKKT. Chính sách phát triển ĐKKT đặt ra yêu cầu thành lập các cơ sở đào tạo tại các ĐKKT để nâng cao kỹ năng và tay nghề cho người lao động. Các cơ sở đào tạo kiểu này rất phổ biến ở các ĐKKT của Trung Quốc. Còn tại Đài Loan, các ĐKKT đã thành công trong việc liên kết đào tạo với các trường đại học và cao đẳng (Aggarwal, 2012).

Các ĐKKT cũng góp phần thúc đẩy phát triển công nghệ và nâng cấp chuỗi giá trị của các quốc gia. Tại Trung Quốc, các ĐKKT giúp phát triển các sản phẩm công nghệ cao, với giá trị gia tăng lớn. Các ĐKKT tại Trung Quốc đã trở thành cái nôi phát triển các tập đoàn toàn cầu như Tencent, Huawei, ZTE, BYD, và Gree (Tao and Yuan, 2016). Năm 2007, gần 1/2 số công ty công nghệ cao của Trung Quốc là thuộc các ĐKKT và các công ty này đã có hơn 50 nghìn bằng phát minh sáng chế (Zhong et al., 2009). Hàn Quốc và Đài Loan cũng sử dụng các ĐKKT để thử nghiệm và phát triển các công nghệ sản xuất tiên tiến.

### 3. Kinh nghiệm thành công của việc phát triển đặc khu kinh tế trên thế giới

Từ những thành công của các ĐKKT trên thế giới có thể thấy một số yếu tố nổi bật và là mẫu số

chung của những thành công này. Cụ thể hơn, kinh nghiệm xây dựng và phát triển thành công các ĐKKT ở các nước gắn liền với vị trí địa kinh tế và tính kết nối của ĐKKT, gắn với tầm nhìn và quyết tâm chính trị của chính quyền địa phương và trung ương đối với sự phát triển của các ĐKKT, thể chế, chính sách vượt trội, mang tính cạnh tranh khu vực và quốc tế, với sự đầu tư ban đầu mang tính nền tảng, đặt nền móng về hạ tầng và nhân lực từ chính phủ, bộ máy hành chính tinh gọn, hiệu quả, với cơ chế đãi ngộ phù hợp và mục tiêu phát triển rõ ràng, nhất quán, có lộ trình phù hợp.

Vị trí địa kinh tế chiến lược là một trong những đặc điểm nổi bật của các ĐKKT thành công trên thế giới. Các ĐKKT thành công thường được xây dựng và phát triển tại những địa điểm gần các tuyến giao thông quan trọng, gần cảng biển, có điều kiện tự nhiên thuận lợi, tiềm năng phát triển kinh tế - xã hội toàn diện. Các ĐKKT phải được kết nối chặt chẽ với các trung tâm kinh tế khu vực và thế giới bằng các hình thức khác nhau, như qua đường hàng không, đường vận tải biển, vận tải bộ. Những ĐKKT thành công của Trung Quốc đều mang đặc điểm này. ĐKKT Thâm Quyển nằm sát và có kết nối chặt chẽ với Hồng Kông, ĐKKT Chu Hải gần Macau và là cầu nối đến các nước châu Âu và các nước nói tiếng Bồ Đào Nha, ĐKKT Hạ Môn gần Đài Loan, là trung tâm của khu vực Đông Nam Trung Quốc. Thành phố Dubai với các ĐKKT<sup>4</sup> được kết nối với thế giới bằng cảng biển thuộc loại lớn nhất giới và trung tâm hàng không cùng với hoạt động hiệu quả của hãng hàng không Emirates<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Dubai là một trong bảy vương quốc của Các tiểu vương quốc Ả Rập Thống Nhất (UAE). UAE có 12 khu kinh tế tự do thì Dubai chiếm 11 khu. Bản thân Dubai với những chính sách ưu đãi về thuế cũng chính là một ĐKKT đúng nghĩa.

<sup>5</sup> Sự kết nối của Dubai với nền kinh tế toàn cầu là xuất sắc. Số lượng hành khách sử dụng sân bay quốc tế Dubai đạt 24,6 triệu hành khách năm 2005, tăng 14% so với năm trước đó. Vận tải đường hàng không đạt 1,4 triệu tấn năm 2005, tăng 20% so với năm trước đó. Số lượng container được công ty Dubai Port World xử lý đạt 7,6 triệu container trong năm 2005, tăng gấp 6 lần trong một thập kỷ. Tổng thương mại hàng hóa của Dubai đạt 150 tỷ USD (Mohammed bin Rashid Al Maktoum, 2012).

Tầm nhìn và quyết tâm chính trị của chính quyền địa phương và trung ương đối với sự phát triển của các ĐKKT là một yếu tố khác quyết định lớn đến sự thành công của các ĐKKT. Tầm nhìn đảm bảo sự phát triển dài hạn của ĐKKT, trong khi quyết tâm chính trị giúp các ĐKKT cất cánh. Sự phát triển thành công các ĐKKT của Trung Quốc và Dubai là những minh chứng rõ ràng nhất. Tầm nhìn và quyết tâm chính trị đã biến Thâm Quyển từ một làng chài trở thành thành phố có tổng sản phẩm quốc nội đứng thứ 4, kim ngạch xuất nhập khẩu xếp thứ nhất, sản lượng công nghiệp đứng thứ 2, thu ngân sách và thu hút vốn FDI đứng thứ 3 Trung Quốc chỉ sau 30 năm. Chính tầm nhìn vượt ra khỏi nền kinh tế tập trung bao cấp đã hình thành ĐKKT Thâm Quyển với cơ chế thị trường, thu hút và mời gọi vốn FDI từ các nước tư bản, tham gia vào chuỗi sản xuất và hoạt động xuất nhập khẩu toàn cầu. Tầm nhìn và quyết tâm chính trị đã biến Dubai từ một ốc đảo sa mạc trở thành vương quốc lớn thứ 2 trong 7 vương quốc của UAE. Tầm nhìn của các nhà lãnh đạo Dubai đã khởi đầu cho việc xây dựng 2 thương cảng nhân tạo lớn nhất thế giới là cảng Rashid và cảng Jebel Ali trong giai đoạn ảnh hưởng của khủng hoảng dầu mỏ. Chính tầm nhìn này đã giúp Dubai đi trước thời đại và tạo nền tảng cho sự phát triển của Dubai. Tầm nhìn và quyết tâm chính trị cũng đã khiến Dubai tiếp tục vượt trước với những dự án khổng lồ, như: tháp Burj Khalifa cao nhất thế giới, khách sạn Burj Al Arap sang trọng nhất thế giới và được xếp hạng 7 sao, khu mua sắm Downtown Burj Dubai lớn nhất thế giới, các đảo nhân tạo lớn nhất thế giới...

Thể chế vượt trội, chính sách ưu đãi mang tính cạnh tranh khu vực và quốc tế là một yếu tố khác cho sự thành công của các ĐKKT. Thể chế hành chính, kinh tế vượt trội, ổn định, áp dụng chuẩn mực xuất sắc của quốc tế, trao quyền tự chủ cao cho chính quyền ĐKKT là những đặc điểm có thể nhận thấy ở các ĐKKT thành công. Các chính sách ưu đãi đặc biệt, mang tính cạnh tranh khu vực và toàn cầu, duy trì mức chi phí sản xuất thấp, quy định linh hoạt về tiền lương, biên chế, tuyển dụng, sa thải và được điều chỉnh bởi các đạo luật riêng như Hàn Quốc, Trung Quốc, Phillipines, Malaysia... là các

yếu tố quan trọng đối với sự phát triển của ĐKKT. Những chính sách cụ thể mang tính vượt trội của Dubai là những ví dụ điển hình, với mục tiêu thu hút vốn đầu tư chất lượng cao và nhân sự với kiến thức và kỹ năng hàng đầu thế giới: (i) Không có thuế thu nhập cá nhân; (ii) Không có thuế thu nhập doanh nghiệp, (iii) Không khấu trừ thuế; (iv) Không có thuế trên lợi nhuận vốn; (v) Không hạn chế tiền tệ; (vi) Không rào cản thương mại; (vii) Thuế nhập khẩu thấp (5%) và nhiều miễn trừ hải quan; (viii) Môi trường kinh doanh tự do.... (Mohammed bin Rashid Al Maktoum, 2012).

Đầu tư ban đầu mang tính nền tảng, đặt nền móng về hạ tầng và nhân lực từ chính phủ là một yếu tố khác cho sự thành công của các ĐKKT. Đồng thời, sự hợp tác chặt chẽ giữa nhà nước và tư nhân, cơ chế, chính sách đặc biệt huy động các nguồn lực từ khu vực tư nhân trong và ngoài nước để đầu tư phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng ĐKKT ngày càng được coi trọng. Đã có nhiều mô hình hợp tác công tư được phát triển trong thời gian qua trong phát triển kết cấu hạ tầng ĐKKT, bao gồm việc cho tư nhân thuê đất phát triển đặc khu, hoặc chính phủ cung cấp hạ tầng bên ngoài, tư nhân phát triển kết cấu hạ tầng bên trong ĐKKT. Ngoài ra, chính phủ cũng ưu tiên thu hút và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho ĐKKT, bao gồm chính sách nhập cảnh và việc làm cởi mở đối với lao động chất lượng cao, đầu tư phát triển các cơ sở đào tạo, tạo mối liên kết trong phát triển kỹ năng nghiên cứu và phát triển giữa ĐKKT và các trường đại học, viện nghiên cứu.

Bộ máy hành chính tinh gọn, hiệu quả, với cơ chế đãi ngộ phù hợp đóng vai trò then chốt trong việc vận hành và phát triển ĐKKT. Chính quyền ĐKKT được giao quyền tự chủ cao, có bộ máy quản lý hành chính tinh gọn, hiệu lực, hiệu quả. Nhà nước chỉ can thiệp ở mức độ thấp nhất khi cần thiết để đảm bảo tính ổn định và cạnh tranh lành mạnh. Chẳng hạn như trường hợp ĐKKT Thâm Quyển, bộ máy hành chính ĐKKT chỉ gồm bốn cơ quan hành chính cấp ĐKKT (ngang với cấp thành phố) gồm: Cục Phát triển Kinh tế, Cục Phát triển Thương mại; Cục Vận tải và Cục Nông nghiệp. Đây là sự tinh

giảm đáng kể so với số lượng khoảng 20 cơ quan hành chính ở các thành phố.

Mục tiêu phát triển rõ ràng, nhất quán, có lộ trình phù hợp là yếu tố bắt buộc trong sự thành công của các ĐKKT. Mục tiêu phát triển bao gồm hình thức và hướng phát triển của ĐKKT, những ngành nghề, lĩnh vực ưu tiên phát triển và có lợi thế so sánh vượt trội. Những chính sách ưu đãi phải được thiết kế và thực thi nhằm hiện thực hóa các mục tiêu phát triển đặt ra đối với các ĐKKT. Tuy vậy, mục tiêu phát triển mang tính động, được sửa đổi và tăng cường trên cơ sở các bước phát triển của ĐKKT. Một trong những ví dụ là ĐKKT Thâm Quyển có mục tiêu phát triển ban đầu trở thành trung tâm tài chính của Trung Quốc và thế giới. Tuy vậy, cùng với sự phát triển của ĐKKT Thâm Quyển và các trung tâm tài chính Thượng Hải và Hồng Kông, sự vận động khách quan của nền kinh tế thế giới, chính quyền ĐKKT và chính quyền trung ương đã nhất trí bỏ mục tiêu phát triển này của ĐKKT Thâm Quyển. Thay vào đó, ĐKKT Thâm Quyển được bổ sung mục tiêu phát triển các ngành công nghiệp công nghệ cao. Chính sự thay đổi này giúp cho ĐKKT Thâm Quyển tiếp tục giữ vững động lực và tốc độ phát triển trong thời gian vừa qua với đầu máy tăng trưởng là các ngành công nghệ cao.

#### **4. Thực trạng Phú Quốc, những thuận lợi và khó khăn trong xây dựng đặc khu kinh tế Phú Quốc**

Quan điểm chỉ đạo của Đảng và Nhà nước về việc xây dựng ĐKKT được đưa ra từ lâu. Hội nghị Trung ương 4 (khóa VIII) năm 1997 của Đảng đã yêu cầu "... nghiên cứu xây dựng vài đặc khu kinh tế, khu kinh tế tự do ở những địa bàn ven biển có đủ điều kiện...". Đến năm 2006, chủ trương này được nhắc lại tại Văn kiện Đại hội X của Đảng với nhiệm vụ "... phát triển một số khu kinh tế mở và ĐKKT...". Văn kiện Đại hội XII của Đảng tháng 1/2016 nhấn mạnh việc "xây dựng một số ĐKKT để tạo cực tăng trưởng và thử nghiệm thể chế phát triển vùng có tính đột phá".

Bên cạnh đó, định hướng phát triển kinh tế - xã hội đề ra tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội

2011 - 2020 cũng khẳng định việc "... lựa chọn một số địa bàn có lợi thế vượt trội, nhất là ở ven biển để xây dựng một số khu kinh tế làm đầu tàu phát triển...". Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2016 - 2020 được phê duyệt tại Nghị quyết số 142/2016/QH13 ngày 12/4/2016 của Quốc hội đã nêu nhiệm vụ và giải pháp nhằm "lựa chọn một số khu có lợi thế đặc biệt để xây dựng ĐKKT với cơ chế đặc thù, hiệu lực, hiệu quả, có sức lan tỏa lớn đến chuyển dịch cơ cấu sản xuất nông nghiệp, cơ cấu lao động và cả nền kinh tế".

Đối với Phú Quốc, thông báo số 426/TB-VPCP ngày 26/11/2013 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Thủ tướng Chính phủ, giao tỉnh Kiên Giang phối hợp với Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ cùng các cơ quan liên quan khẩn trương xây dựng đề án xây dựng khu hành chính - kinh tế đặc biệt Phú Quốc. Ngày 31/12/2013, tại Kết luận số 81-KL/TW, Bộ Chính trị đã giao "Đảng đoàn Quốc Hội, Ban cán sự đảng Chính phủ, các ban, bộ, ngành Trung ương cần hỗ trợ tỉnh Kiên Giang sớm hoàn chỉnh Đề án thành lập đặc khu hành chính - kinh tế Phú Quốc để trình Bộ Chính trị". Như vậy, việc phát triển ĐKKT Phú Quốc nhất quán với quan điểm về xây dựng ĐKKT tại một số địa bàn ven biển và chỉ đạo thành lập đặc khu hành chính kinh tế Phú Quốc.

Xét về các đặc điểm và điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội, Phú Quốc có những lợi thế trong việc xây dựng trở thành một ĐKKT. Phú Quốc là huyện đảo lớn nhất và đông dân nhất trong 12 huyện đảo của cả nước. Đảo Phú Quốc có diện tích tương tự Singapore, với dân số khoảng 110 nghìn người. Phú Quốc nằm ở vị trí có kết nối đường biển và đường hàng không thuận lợi với các nước trong khu vực và chỉ cách thủ đô các nước ASEAN không quá 2 giờ bay. Phú Quốc có điều kiện thuận lợi về tự nhiên, khí tượng thủy văn, có độ che phủ rừng là 61%, trong đó có 9.000ha rừng nguyên sinh<sup>6</sup>.

Phú Quốc có xuất phát điểm tương đối thuận lợi, với tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, giá trị tổng

sản phẩm trên địa bàn (GRDP) bình quân đầu người lớn và có một số dự án đầu tư hiện đại trên địa bàn. Tốc độ tăng trưởng GRDP của Phú Quốc đạt khoảng 20%/năm trong giai đoạn 2011 - 2015, cao gấp khoảng 3 lần tốc độ tăng trưởng của cả nước (5,9%/năm). Năm 2015, GRDP bình quân đầu người của Phú Quốc đạt 5.469 USD/người/năm, cao gấp hơn 2,5 lần bình quân chung cả nước. Một số dự án đầu tư lớn (FDI và trong nước) trong lĩnh vực khách sạn nghỉ dưỡng đã đầu tư trên địa bàn, với công nghệ hiện đại, quy trình quản lý khách sạn tiên tiến (UBND tỉnh Kiên Giang, 2015).

Các kết cấu hạ tầng kết nối của Phú Quốc tương đối hoàn thiện. Giao thông đường biển, giao thông hàng không đã được nâng cấp và có bước hoàn thiện đáng kể. Đặc biệt, đã có tuyến hàng không quốc tế kết nối trực tiếp giữa Phú Quốc với Quảng Châu (Trung Quốc), Thụy Điển và Singapore. Hệ thống giao thông đối nội cũng được tập trung đầu tư và đang trong quá trình hoàn thiện. Cảng biển, giao thông đối nội được đầu tư, tăng cường tính kết nối nội thị và giữa Phú Quốc với các địa phương khác thuộc vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Tuyến đường điện 110Kv kết nối giữa Hà Tiên và Phú Quốc được hình thành đã đảm bảo hạ tầng năng lượng cho địa phương, và là điều kiện quan trọng để thu hút đầu tư, phát triển sản xuất.

Phú Quốc đã hình thành một số ngành mũi nhọn có năng lực cạnh tranh, gồm ngành công nghiệp chế biến nước mắm, ngành du lịch nghỉ dưỡng và một số sản phẩm nông nghiệp khác (như ngọc trai, khai thác cá). Sản phẩm nước mắm của Phú Quốc đã nhận được chỉ dẫn địa lý, đã có 5 doanh nghiệp đạt tiêu chuẩn xuất khẩu sang một số nước châu Á và châu Âu. Phú Quốc là điểm đến du lịch hấp dẫn của cả khách trong và ngoài nước, với lượt du khách trong năm tăng cao. Các sản phẩm du lịch từng bước đa dạng và đạt tiêu chuẩn quốc tế. Đây là tiềm năng cạnh tranh của Phú Quốc với nhiều địa phương khác trong cả nước, bao gồm cả các địa phương được chủ trương xây dựng thành ĐKKT.

<sup>6</sup> Thông tin tại Cổng thông tin điện tử Đảo Phú Quốc, địa chỉ: <http://phuquoc.gov.vn>, truy cập ngày 31.3.2017

Phú Quốc nhận được nhiều chính sách hỗ trợ và ưu đãi từ Trung ương, đặc biệt từ năm 2013 đến nay. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 80/2013/QĐ-TTg về một số cơ chế, chính sách đặc thù cho Phú Quốc, bao gồm ưu đãi, hỗ trợ về đầu tư; xuất nhập cảnh, cư trú, đi lại; lựa chọn tư vấn lập quy hoạch; đầu tư các công trình trọng điểm trên đảo như tuyến đường trục chính Bắc - Nam và đường vòng quanh đảo, sân bay, cảng biển; cơ chế ưu tiên sử dụng nguồn vốn Trung ương và tỉnh cho các dự án trọng điểm, dự án phát triển kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội của địa phương; và một số chính sách ưu đãi khác. Việc thực hiện các cơ chế, chính sách đặc thù này trong thời gian qua đã đem lại kết quả tích cực.

Tuy nhiên, thực trạng quản lý và phát triển Phú Quốc hiện cũng đặt ra một số vấn đề mà việc xây dựng Phú Quốc thành một ĐKKT thành công cần giải quyết. Trên thực tế, cơ chế quản lý hiện hành đang bó hẹp vai trò của chính quyền địa phương trong điều hành phát triển kinh tế - xã hội. Hiện tại, chức năng quản lý nhà nước với các lĩnh vực được xem xét chủ yếu thuộc về Trung ương và chính quyền tỉnh (với đầu mối là Ban Quản lý khu kinh tế Phú Quốc). Các định hướng phát triển kinh tế, hạ tầng lớn thuộc quyền hạn của Trung ương. Cơ cấu tổ chức bộ máy quản lý nhà nước thuộc phạm vi quản lý của tỉnh. Trong khi việc cấp phép đầu tư và quản lý các dự án đầu tư trên địa bàn được phân quyền và phân cấp Ban Quản lý khu kinh tế Phú Quốc, thì hoạt động quản lý nhà nước đối với y tế, giáo dục, đảm bảo chính sách xã hội, giải tỏa mặt bằng, giải quyết khiếu kiện... lại thuộc chức năng và vai trò của UBND huyện Phú Quốc.

Các chính sách thu hút đầu tư hiện hành tại Phú Quốc chủ yếu là ưu đãi về tài chính, không mang tính đặc thù và thiếu tính chọn lọc đầu tư. Các chính sách ưu đãi, khuyến khích đầu tư đối với Phú Quốc được quy định phù hợp với Luật Đầu tư 2014. Doanh nghiệp đầu tư vào Phú Quốc nhận được ưu đãi ở mức cao nhất (tương đương mức ưu đãi dành cho vùng kinh tế đặc biệt khó khăn). Các ưu đãi đối với dự án FDI chủ yếu là ưu đãi tài chính kèm theo yêu cầu về lĩnh vực, địa bàn sản

xuất, xuất khẩu,... Các tiêu chí lựa chọn đầu tư tại Phú Quốc chỉ nhằm lựa chọn các dự án đầu tư theo quy mô vốn và đảm bảo việc tổ chức triển khai thực hiện dự án trên địa bàn, mà chưa gắn với các yêu cầu cụ thể cho nhà đầu tư sau khi hoàn thành dự án và đi vào triển khai.

Những trở ngại về không gian lãnh thổ và quy hoạch của Phú Quốc cũng gây những khó khăn trong việc xây dựng và phát triển ĐKKT Phú Quốc. Phú Quốc tách biệt về mặt địa lý với các trung tâm kinh tế của vùng. Phú Quốc cách Thành phố Hồ Chí Minh khoảng 1 giờ bay, cách Hà Tiên 46km. Đường giao thông đối ngoại chỉ gồm đường biển và đường hàng không với số lượng chuyến bay hạn chế. Bên cạnh đó, do thêm bờ biển tương đối cạn, nên tàu vận tải lớn không thể cập bờ đảo Phú Quốc. Do vậy, nhìn chung hoạt động giao thương và đi lại giữa Phú Quốc với các địa phương khác bị hạn chế. Ngoài ra, do địa lý tách biệt, nên môi trường Phú Quốc cũng dễ bị ảnh hưởng bởi hoạt động của con người. Quy hoạch vùng chưa thể hiện rõ định hướng phát triển Phú Quốc là ĐKKT. Vai trò của Phú Quốc trong phát triển vùng Đồng bằng sông Cửu Long được xác định tại Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm vùng Đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Quy hoạch xác định Phú Quốc là trung tâm du lịch sinh thái, nghỉ dưỡng, giao thương quốc tế lớn và hiện đại của vùng Đồng bằng sông Cửu Long, mang tầm cỡ khu vực và quốc tế.

Cơ cấu kinh tế hiện tại của Phú Quốc chủ yếu là các doanh nghiệp tư nhân nhỏ và đóng góp của khu vực FDI còn hạn chế đang là rào cản cho phát triển kinh tế theo hướng hiện đại và hội nhập của Phú Quốc. Khu vực kinh tế ngoài nhà nước hiện đang chiếm gần 90% giá trị sản xuất của toàn nền kinh tế. Tuy nhiên, khu vực này chủ yếu là các doanh nghiệp nhỏ và vừa. Khảo sát của Tổng cục Thống kê năm 2015 cho thấy, tổng tài sản bình quân 1 doanh nghiệp chỉ khoảng 17,3 tỷ đồng, thuộc nhóm doanh nghiệp nhỏ. Khu vực FDI còn khiêm tốn, mới chỉ đóng góp khoảng 1,25% vào tổng giá trị sản phẩm trên địa bàn và có xu hướng

giảm từ năm 2010 (1,8%). Quy mô của các doanh nghiệp FDI cũng không lớn, do đó khó đáp ứng mục tiêu thu hút công nghệ hiện đại, tiên tiến.<sup>7</sup>

Chất lượng nhân lực của Phú Quốc còn thấp, tỷ lệ lao động qua đào tạo năm 2015 chỉ đạt 35%, thấp hơn đáng kể so với tỷ lệ trung bình của tỉnh Kiên Giang (khoảng 52%) và cả nước (51,64%) (UBND tỉnh Kiên Giang, 2015). Việc tổ chức các lớp học đào tạo, nâng cao trình độ kỹ năng, ngoại ngữ cho người lao động trên địa bàn còn hạn chế. Trong khi với định hướng phát triển kinh tế theo hướng dịch vụ, du lịch, đặc biệt để đáp ứng yêu cầu của các du khách nước ngoài, việc phát triển các kỹ năng cần thiết và nâng cao trình độ ngoại ngữ cho người lao động trong các cơ sở du lịch, nhà hàng là rất cần thiết.

Thu hút lao động nhập cư bị hạn chế bởi các giới hạn về hạ tầng, khả năng kiếm việc làm và mức thu nhập. Phú Quốc đang thu hút lượng lớn lao động nhập cư, chiếm tới 1/4 số lao động tăng lên bình quân trong năm của địa phương. Lao động nhập cư, một mặt đáp ứng nhu cầu lao động cho các doanh nghiệp trên địa bàn, tăng thu ngân sách nhà nước, mặt khác là nguồn chuyển giao quan trọng các kỹ năng, kinh nghiệm quản lý cho lực lượng lao động địa phương. Tuy nhiên, sự gia tăng lao động nhập cư bị hạn chế bởi các đặc điểm về hạ tầng, khả năng kiếm việc làm và mức thu nhập chưa đủ hấp dẫn.

Một trong những khó khăn lớn nhất của Phú Quốc là việc thiếu hụt vốn cho phát triển hạ tầng kinh tế - xã hội, cũng như cơ chế thu hút nguồn vốn tư nhân đầu tư cho lĩnh vực này. Thu hút vốn đầu tư tăng nhanh, nhưng chủ yếu tập trung vào các lĩnh vực sản xuất kinh doanh. Việc phát triển hạ tầng kinh tế - xã hội (đặc biệt là hạ tầng xã hội như cơ sở y tế, hệ thống cấp thoát nước, xử lý nước thải, rác thải) vẫn phụ thuộc phần lớn vào đầu tư của khu vực nhà nước. Phát triển kết cấu hạ tầng của Phú Quốc chưa theo kịp tăng trưởng kinh tế và thiếu tính đồng bộ. Hầu hết các công trình hạ tầng thiết yếu đang trong quá trình triển khai hoặc kêu

gọi đầu tư, trong đó có tuyến đường giao thông quanh đảo, đầu tư các hồ chứa nước ngọt và hệ thống thoát nước, xử lý nước thải. Chi phí đầu tư lớn, quá trình xây dựng tác động đáng kể đến môi trường. Do đặc thù địa lý, nên chi phí đầu tư các công trình trên địa bàn lớn, phụ thuộc chủ yếu vào nguồn nguyên, vật liệu xây dựng trên đất liền cung ứng. Địa hình đảo Phú Quốc khá phức tạp và bị chia cắt bởi nhiều sông suối, đồi núi. Đặc điểm này khiến việc tổ chức hệ thống giao thông và hạ tầng kỹ thuật gặp nhiều khó khăn.

### 5. Định hướng giải pháp phát triển đặc khu kinh tế Phú Quốc

Từ bài học kinh nghiệm của các nước và thực tế của Phú Quốc, định hướng giải pháp xây dựng và phát triển thành công ĐKKT Phú Quốc được đặt ra như sau:

- Về tầm nhìn, định hướng xây dựng ĐKKT Phú Quốc: Phú Quốc được định hướng phát triển trở thành trung tâm dịch vụ du lịch phức hợp lớn của cả nước, khu vực và quốc tế trên cơ sở nghiên cứu phát triển mạnh các loại hình dịch vụ du lịch như du lịch biển, nghỉ dưỡng, ẩm thực, vui chơi giải trí, thể thao, hội nghị, văn hóa, lịch sử, nghiên cứu hệ sinh thái, rừng nguyên sinh... Thu hút các nhà đầu tư lớn, có thương hiệu vào đầu tư các khách sạn chất lượng cao, các khu phức hợp du lịch có casino. Đồng thời, phát triển các ngành hỗ trợ như dịch vụ vận tải, thương mại, bất động sản, công nghệ thông tin, công nghiệp công nghệ cao, nông nghiệp sạch, đánh bắt nuôi trồng, chế biến thủy sản.

- Về nâng cao vị thế và tăng cường kết nối đối với các trung tâm kinh tế khu vực và thế giới: Tăng cường đầu tư cơ sở hạ tầng mạng giao thông đường hàng không và đường biển kết nối Phú Quốc với các thủ đô các nước ASEAN và các trung tâm của khu vực và thế giới. Nghiên cứu và có lộ trình phát triển kết nối đường bộ Phú Quốc với đất liền. Áp dụng các cơ chế chính sách "bầu trời mở", di chuyển thể nhân, di chuyển phương tiện vận tải thuận lợi nhằm tăng cường hơn nữa tính kết nối của Phú Quốc với khu vực và thế giới. Có chính sách thúc đẩy sự hình thành tuyến vận tải biển mới, thúc đẩy việc thực hiện dự án kênh Kra ở

<sup>7</sup> Tính toán từ số liệu Tổng điều tra doanh nghiệp 2015, Tổng cục Thống kê.



Nam Thái Lan để cho phép thay thế tuyến vận tải biển qua eo biển Malacca, tạo điều kiện kết nối Phú Quốc với đường hàng hải quốc tế.

- Về thể chế vượt trội, chính sách ưu đãi: Cần tạo lập mô hình thể chế vượt trội cho ĐKKT Phú Quốc, tạo nền tảng cho sự phát triển mạnh mẽ của ĐKKT. Mô hình tổ chức bộ máy được đề xuất hiện nay là mô hình thành phố thuộc tỉnh cần được rà soát, nghiên cứu lại, và có bước đi phù hợp nhằm đạt mục đích tạo thể chế vượt trội cho Phú Quốc trong khi bảo đảm lợi ích của tỉnh Kiên Giang. Chính quyền ĐKKT Phú Quốc được phân quyền và ủy quyền ở mức độ cao, thực thi một số thẩm quyền của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các Bộ, ngành. Chính quyền ĐKKT có thẩm quyền ban hành chính sách ưu đãi đầu tư, ưu đãi về đất đai, nhà ở, ban hành chính sách đối với người lao động, chính sách giải phóng mặt bằng và chính sách cải cách hành chính. ĐKKT Phú Quốc được áp dụng các cơ chế chính sách thông thoáng, có tính cạnh tranh toàn cầu, như: đa dạng hóa các loại hình giao dịch phù hợp với thông lệ quốc tế, được phép lựa chọn đồng tiền giao dịch, xây dựng trung tâm tài chính độc lập và áp dụng thông lệ quốc tế trong tổ chức và hoạt động, phát triển các định chế tài chính, chứng khoán, bảo hiểm... tại ĐKKT; áp dụng thời hạn cho thuê đất dài hơn quy định chung của cả nước, có thể lên đến 99 năm, với mức thuê cạnh tranh nhất; tổ chức và cá nhân người nước ngoài có quyền mua bán nhà ở,...; ưu đãi thuế theo hướng cạnh tranh toàn cầu ở mức cao nhất và nghiên cứu áp dụng bỏ các loại thuế, thay vào đó là các hình thức thu khác như phí, nhượng quyền, quyền thuê; miễn thị thực cho người nước ngoài. Các hợp đồng có yếu tố nước ngoài các bên có thể thỏa thuận lựa chọn hệ thống pháp luật để giải quyết tranh chấp. Chính quyền ĐKKT quy định điều kiện tham gia chơi tại casino và có quyền giữ

lại 100% các khoản thu nội địa phát sinh trên địa bàn ĐKKT.

- Về bộ máy hành chính: Xây dựng bộ máy hành chính tinh gọn, giảm thiểu các đơn vị chức năng và học tập kinh nghiệm ĐKKT Thẩm Quyển trong việc thành lập chỉ bốn sở ngành trực thuộc. Áp dụng các công cụ chính phủ điện tử, thành phố thông minh để thu thập thông tin, ý kiến và thực hiện thủ hành chính, theo dõi các vấn đề xã hội, vệ sinh môi trường, an ninh, an toàn và việc cung ứng các dịch vụ công. Nhất thể hóa nhiều vị trí quản lý và giảm thiểu các tổ chức đoàn thể thông qua việc hợp nhất hoặc kết hợp chức năng. Xây dựng chế độ đãi ngộ, tiền lương và ký hợp đồng lao động đối với người lao động trong cơ quan hành chính, trừ một số vị trí do dân bầu hoặc được chỉ định.

#### Tạm kết

Thành lập và phát triển ĐKKT là một nhiệm vụ phức tạp, cần giải quyết cùng lúc hai vấn đề: Xử lý các khó khăn hiện tại và thực thi các giải pháp hướng tới mô hình ĐKKT hiện đại, thành công. Những khía cạnh về thể chế, cơ chế chính sách, bộ máy hành chính, phát triển cơ sở hạ tầng,... đều là những vấn đề chưa được nhiều trở ngại. Việc xây dựng ĐKKT Phú Quốc vì vậy cần học tập kinh nghiệm đi trước của các nước trong việc phát triển thành công các ĐKKT. Trên cơ sở nghiên cứu, phân tích kinh nghiệm của các nước và phân tích thực tế của huyện đảo Phú Quốc, một số định hướng giải pháp trên các mặt tầm nhìn, quyết tâm chính trị, nâng cao vị thế và tăng cường kết nối, xây dựng thể chế vượt trội và chính sách ưu đãi mang tính cạnh tranh khu vực và quốc tế, bộ máy hành chính tinh gọn, hiệu quả, với cơ chế đãi ngộ phù hợp... đã được đề cập. Những đánh giá và định hướng phát triển này chưa thể đầy đủ, nhưng chắc chắn là những điểm cần thiết nhất trong việc thành lập và phát triển thành công ĐKKT Phú Quốc.

#### Tài liệu tham khảo

1. Aggarwal, A. (2012). *Social and economic impact of SEZs in India*. New Delhi: Oxford University.
2. Cling, J.P. and G. Letilly (2001). "Export Processing Zones: A Threatened Instrument for Global Economy Insertion?" *DIAL/Unite de Recherche CIPRE Document de Travail DT/2001/17* (November).
3. Farole, T., and Akinci, G. (2011). *Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Direction*. World Bank Publications.

4. Foreign Investment Advisory Service (FIAS) (2008). *Special economic zone: performance, lessons learned, and implication for zone development*. Occasional Paper.
5. Industrial Estate Authority of Thailand (IEAT). (2012). *Annual Report-Eco industrial estate & networks*.
6. Kusago, T. and Tzannatos, Z. (1998). *Export processing zones: A review in need of update*. Social Protection Discussion Paper No. 9802. Social Protection Group, Human Development Network. Washington D.C.: World Bank.
7. Madani, D. (1999). *A Review of the Role and Impact of Export Processing Zones*. World Bank Development Research Group Policy Research Working Paper 2238 (November).
8. Meng, G. W. (2005). *Evolutionary model of free economic zones*. Chinese Geographical Science, 15(2), 103-112.
9. Menon, S. N. and Mitra, S. K. (2009). *Special economic zones: The rationale*. Occasional Paper 16. Special Economic Zones: Promise, Performance and Pending issues, Centre for Policy Research, New Delhi.
10. Mohammed bin Rashid Al Maktoum (2012). *My Vision - Challenges in the Race for Excellence*. The Dubai Government Media Office.
11. Mukherjee, A., Pal, P., Deb, S., Ray, S., and Goyal, T. M. (2016). *Special Economic Zones in India: Status, Issues and Potential*. Springer.
12. Ping, Ho Kwon (1979). "Birth of the Second Generation". *Business Affairs*, May 18, 1979, pp. 76-79
13. Shaikh, S. (2010). *Business environment*. Pearson Education India.
14. Tao, Y. and Yuan, Y. (2016). *Annual Report on the Development of China's Special Economic Zones (2016): Blue Book of China's Special Economic Zones*. Springer.
15. The Economist (2015). *Special economic zones: Political priority, economic gamble*, tại địa chỉ: <http://www.economist.com/news/finance-and-economics/21647630-free-trade-zones-are-more-popular-ever-with-politicians-if-not>, truy cập ngày 10 tháng 5 năm 2017.
16. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2002). *World Investment Report. Transnational corporations and export competitiveness*. United Nations Publication, Switzerland.
17. UBND tỉnh Kiên Giang, 2015, Báo cáo kết quả thực hiện đề án tổng thể phát triển đảo Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang giai đoạn 2011-2015
18. Wong, K. and David K. Y. Chu (1984). Export Processing Zones and Special Economic Zones as Generators of Economic Development: The Asian Experience. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 66 (1), 1-16.
19. World Trade Organization (WTO) and Institute of Developing Economies-Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) (2011). *Trade patterns and global value chains in East Asia: From trade in goods to trade in tasks*.
20. Zeng, D. Z. (2010). *Building engines for growth and competitiveness in China: Experience with special economic zones and industrial clusters*. Washington D.C.: World Bank.
21. Zeng, D. Z. (2011). How do special economic zones and industrial clusters drive China's rapid development? Washington D.C.: World Bank.
22. Zhong, J. et al. (Ed.) (2009). *Annual Report on the development of China's special economic zones*. Beijing: Social Sciences Academy Press.

**Thông tin tác giả:**

**1. Nguyễn Đình Chúc, TS.**

- Đơn vị công tác: Viện Nghiên cứu Phát triển bền vững Vùng.
- Địa chỉ email: [chucnd@gmail.com](mailto:chucnd@gmail.com)

**2. Vũ Quốc Huy, Th.S.**

- Đơn vị công tác: Vụ Quản lý các khu kinh tế, Bộ Kế hoạch và Đầu tư.
- Địa chỉ email: [vuhuy06@gmail.com](mailto:vuhuy06@gmail.com)

Ngày nhận bài: 31/3/2017

Ngày nhận bản sửa: 28/4/2017

Ngày duyệt đăng: 15/5/2017