

Tạp chí Công sản

CƠ QUAN LÝ LUẬN CHÍNH TRỊ CỦA BAN CHẤP HÀNH TRUNG ƯƠNG ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

**KHOI THÔNG ĐIỂM NGHẼN THẺ CHẼ
ĐỂ ĐẤT NƯỚC VƯƠN MÌNH TRONG KỶ NGUYÊN MỚI**



SỐ ĐẶC BIỆT



Tạp chí Công sản

CƠ QUAN LÝ LUẬN CHÍNH TRỊ CỦA BAN CHẤP HÀNH
TRUNG ƯƠNG ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ ĐƯỜNG LỐI

4 HOÀNG CÔNG

Thể chế và điểm nghẽn thể chế

9 PHẠM MINH TUẤN

Trở ngại và thách thức trong xây dựng
Nhà nước pháp quyền
xã hội chủ nghĩa Việt Nam

14 NGUYỄN NGỌC HÀ

Từ “vượt rào” đến “khơi thông điểm nghẽn” -
Động lực then chốt để dân tộc thịnh vượng:
Dấu ấn từ lịch sử đến bài học cho hiện tại

21 TRẦN NGỌC DƯƠNG

Khơi thông các yếu tố nghẽn
trong hoạt động xây dựng thể chế

27 VŨ VĂN PHÚC

Khắc phục điểm nghẽn nhằm hoàn thiện
thể chế phát triển nền kinh tế thị trường
định hướng xã hội chủ nghĩa Việt Nam

NHỮNG VẤN ĐỀ CHÍNH SÁCH - THỰC TIỄN

31 NGUYỄN NGỌC ÁNH

Tháo gỡ những điểm nghẽn trong thu hút,
trọng dụng nhân tài để phát triển đất nước
nhanh và bền vững trong kỷ nguyên
vươn mình của dân tộc Việt Nam

36 NGUYỄN VĂN TẠO

Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao,
khơi thông điểm nghẽn cho các ngành, lĩnh vực
đáp ứng yêu cầu kỷ nguyên phát triển mới

40 NGUYỄN NGỌC VŨ

Giải pháp nhằm tháo gỡ điểm nghẽn
trong đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao
của các trường đại học ở Việt Nam

47 PHẠM VĂN HỒNG - KHÔNG QUỐC MINH

Tháo gỡ các điểm nghẽn thể chế trong khoa
học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, đáp ứng
yêu cầu của kỷ nguyên phát triển mới

52 NGUYỄN THỊ PHONG LAN

Điểm nghẽn thể chế trong đổi mới
mô hình tăng trưởng ở Việt Nam

56 TRẦN VĂN

Khơi thông thể chế để chuyển đổi số thực sự
là nền tảng, động lực để Việt Nam cất cánh

61 TRẦN KIM CHUNG

Một số điểm nghẽn và định hướng tháo gỡ
trong thể chế thị trường bất động sản

66 PHẠM DUY DỨC

Khơi thông thể chế để phát triển văn hóa,
góp phần hiện thực hóa khát vọng
phát triển đất nước phồn vinh, hạnh phúc

69 PHẠM THỊ TÚY

Tháo gỡ vướng mắc, nút thắt
để liên kết vùng đồng bằng sông Hồng
phát triển nhanh, bền vững

73 BÙI QUANG BÌNH

Những nút thắt cản tháo gỡ để xây dựng, phát triển khu vực thương mại tự do ở thành phố Đà Nẵng trong bối cảnh mới

80 NGUYỄN DUY THỤY

Những rào cản cản tháo gỡ để kết nối chiến lược hiệu quả giữa vùng Tây Nguyên và duyên hải miền Trung

89 ĐỖ PHÚ TRẦN TÌNH

Khơi thông điểm nghẽn về thể chế liên kết vùng góp phần phát triển bền vững vùng Đông Nam Bộ

93 TRẦN VIỆT TRƯỜNG

Tháo gỡ điểm nghẽn thể chế liên kết vùng để phát triển nhanh, bền vững vùng đồng bằng sông Cửu Long

NHÌN RA THẾ GIỚI

98 TRẦN DỨC MẬU

Một số kinh nghiệm quốc tế về khơi thông điểm nghẽn thể chế để phát triển

102 CÙ THỊ THÚY LAN

Cải cách thể chế chính trị ở Trung Quốc - Một số giá trị gợi mở cho Việt Nam

107 PHAN LƯƠNG

ASEAN nỗ lực tháo gỡ vướng mắc để phát triển

111 GIA NGỌC

Cải cách ở Trung Á và mối liên hệ với tăng trưởng kinh tế

115 TƯỜNG LINH

Cải cách quản trị doanh nghiệp - chìa khóa cho sự bùng nổ của Đông Bắc Á

QUAN ĐIỂM - BÌNH LUẬN

120 NGUYỄN TRI THỨC

Tư tưởng thông để “bình tông không nặng”

TỔNG BIÊN TẬP: PGS. TS LÊ HẢI BÌNH

● **Bộ Biên tập:**

Số 28 Trần Bình Trọng, thành phố Hà Nội

Điện thoại: (024) 39 429 753

Fax: (024) 39 429 754

E-mail: bbtccs@tccs.org.vn

● **Cơ quan Thường trực**

tại miền Trung - Tây Nguyên:

Số 69 đường Xô Viết Nghệ Tĩnh,

quận Hải Châu, thành phố Đà Nẵng

Điện thoại: 080 51301; Fax: 080 51303

● **Cơ quan Thường trực tại miền Nam:**

Số 19 Phạm Ngọc Thạch, Thành phố Hồ Chí Minh

Điện thoại: 080 84083; Fax: 080 84081

● **Văn phòng đại diện tại thành phố Cần Thơ:**

Phòng 320, tầng 3, Khu Hiệu Bộ,

Học viện Chính trị khu vực IV, Số 6 Nguyễn Văn Cừ

An Bình, quận Ninh Kiều, thành phố Cần Thơ

Điện thoại/Fax: (0292) 6250868

● **Tạp chí Cộng sản điện tử:**

<https://tapchicongsan.org.vn>

● **Chuyên trang Hồ sơ sự kiện điện tử:**

<https://hssk.tapchicongsan.org.vn>



Khơi thông điểm nghẽn về thể chế liên kết vùng góp phần phát triển bền vững vùng Đông Nam Bộ

ĐỖ PHÚ TRẦN BÌNH*

Vùng Đông Nam Bộ có vị trí, vai trò rất quan trọng, là vùng kinh tế năng động, đóng góp lớn vào tăng trưởng kinh tế của cả nước. Tuy nhiên, thời gian gần đây, tăng trưởng kinh tế của vùng có xu hướng chững lại. Nguyên nhân chính là do nhận thức về vai trò, vị trí và tầm quan trọng của vấn đề liên kết vùng chưa đầy đủ, đặc biệt là thể chế liên kết chưa đồng bộ, hiệu lực, hiệu quả. Khơi thông điểm nghẽn về thể chế liên kết vùng sẽ tạo xung lực để vùng tiếp tục phát huy vai trò đầu tàu, vững vàng cùng cả nước bước vào kỷ nguyên vươn mình của dân tộc.

Vai trò của liên kết vùng trong phát triển kinh tế - xã hội

Liên kết vùng là phương thức phát triển kinh tế - xã hội trên cơ sở phát huy lợi thế so sánh, tạo động lực phát triển kinh tế cho vùng thông qua việc kết nối không gian kinh tế - tự nhiên, kinh tế - xã hội. Về bản chất, đây là sự liên kết giữa các chủ thể kinh tế, dựa trên lợi ích kinh tế là chính, nhằm phát huy lợi thế so sánh của vùng. Các hình thức liên kết kinh tế vùng thể hiện trên các khía cạnh không gian kinh tế theo lãnh thổ, chuỗi ngành hàng, tổ chức sản xuất. Chủ trương, chính sách phát triển vùng, liên kết vùng không những tạo động lực phát triển kinh tế mà còn giúp các vùng khó khăn thực hiện tốt chức năng bảo tồn tài nguyên, sinh thái, ổn định an ninh, chính trị, xã hội.

Nghị quyết số 24-NQ/TW, ngày 7-10-2022, của Bộ Chính trị, “Về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045” xác định trong giai đoạn 2021 - 2030, mục tiêu tăng trưởng GRDP của vùng bình quân đạt 8 - 8,5%/năm, giữ vững vai trò của vùng kinh tế động lực. Trong đó, Thành phố Hồ Chí Minh phải tiếp tục giữ vững vai trò là trung tâm lớn về kinh tế, văn hóa, giáo dục - đào tạo, khoa học - công nghệ, có vị trí chính trị quan trọng, có sức lan tỏa, thúc đẩy phát triển vùng Đông Nam Bộ và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; đóng vai trò là cực tăng trưởng của vùng và cả nước, là thành phố dịch

* PGS, TS, Viện trưởng, Viện Phát triển chính sách Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh

vụ - công nghiệp hiện đại, đầu tàu về kinh tế số, xã hội số, trung tâm kinh tế, tài chính, thương mại, văn hóa, giáo dục, khoa học - công nghệ của cả nước, hội nhập quốc tế sâu rộng, có vị thế nổi trội trong khu vực Đông Nam Á.

Kỳ vọng như vậy, nhưng thực tế xu hướng tăng trưởng kinh tế của vùng đang chững lại. Năm 2000, GRDP vùng Đông Nam Bộ đóng góp vào 25,6% GDP cả nước; năm 2010 tăng lên 34,2%, nhưng năm 2020 lại giảm xuống còn 32,3% và năm 2023 GRDP vùng chỉ đóng góp 30,2% GDP cả nước. Thu ngân sách của vùng cho cả nước cũng có xu hướng giảm. Năm 2000, thu ngân sách vùng đóng góp 38,7% vào thu ngân sách cả nước, năm 2010 tăng lên 56,17%, nhưng năm 2020 giảm xuống chỉ còn 40,71% và năm 2023 thu ngân sách vùng tăng nhẹ, đóng góp 42,2% thu ngân sách cả nước...

Thực tiễn đó cho thấy, vai trò đầu tàu về kinh tế của vùng so với cả nước ngày càng giảm. Thực trạng này xuất phát từ nhiều nguyên nhân, trong đó nguyên nhân chính là do “tứ giác phát triển” (Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu) đã sử dụng “chạm đáy” các nguồn lực hoặc không tháo gỡ được các điểm nghẽn trong phát triển kinh tế - xã hội, trong khi các địa phương khác chưa khơi thông được các nguồn lực hoặc thiếu các nguồn lực để phát triển.

Cùng với quá trình đô thị hóa, sự phát triển nhanh chóng của công nghiệp ở các địa phương phát triển như Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bình Dương, tỉnh Đồng Nai đã gây áp lực về hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, tạo ra các điểm nghẽn trong quá trình phát triển cũng như giảm tính hấp dẫn trong thu hút đầu tư và chất lượng sống của người dân ở các địa phương. Đồng

thời, quá trình chuyển dịch công nghiệp chủ động luôn cần sự hợp tác, tương hỗ giữa các địa phương.

Nếu hệ thống giao thông kết nối nội vùng, liên vùng Đông Nam Bộ phát triển sẽ góp phần giảm chi phí lưu thông hàng hóa, logistic, tăng khả năng cạnh tranh cho doanh nghiệp trong vùng và giải quyết được điểm nghẽn về giao thông toàn vùng. Xu thế hiện nay đòi hỏi phát triển nhanh nhưng phải bền vững, hài hòa giữa các tiểu vùng, các địa phương trong vùng gắn với bảo vệ môi trường sinh thái, thích ứng biến đổi khí hậu. Trong quá trình phát triển sắp tới, nếu các địa phương đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế theo hướng phát triển nhanh công nghiệp bằng mọi giá, các tác động xấu về mặt môi trường sẽ ảnh hưởng đến các địa phương nói riêng, toàn vùng nói chung.

Vì vậy, sự liên kết vùng hiệu quả sẽ hài hòa lợi ích của các địa phương trong phát triển, bảo đảm đời sống vật chất, tinh thần của nhân dân, đặc biệt là người có thu nhập thấp; thu hẹp khoảng cách chênh lệch về trình độ phát triển giữa các địa phương trong vùng, bảo đảm quốc phòng, an ninh chính trị, trật tự, an toàn xã hội, khối đại đoàn kết các dân tộc được tăng cường.

Điểm nghẽn về thể chế liên kết vùng

Thực tế, kết quả liên kết vùng trên các địa phương chưa đạt được như mong đợi. Có nhiều nguyên nhân dẫn đến hạn chế này, trong đó nguyên nhân chính là điểm nghẽn về thể chế liên kết vùng, cụ thể:

Thứ nhất, mặc dù Văn kiện Đại hội XII của Đảng đã nêu rõ quan điểm về phát triển kinh tế vùng và liên vùng. Tuy nhiên, quá trình liên kết phát triển giữa các địa phương trong vùng còn

chậm bởi hệ thống pháp luật từ Hiến pháp đến các luật liên quan đều chưa có những quy định cụ thể về liên kết vùng. Trong khi đó, Luật Tổ chức chính quyền địa phương quy định các hoạt động thuộc thẩm quyền giải quyết từ 2 tỉnh trở lên trong vùng phải được điều chỉnh bởi những văn bản pháp luật từ nghị định của Chính phủ trở lên nhưng thời gian qua chưa có nhiều văn bản có tính pháp lý như trên để có thể triển khai liên kết. Vì vậy, các địa phương trong vùng vẫn phải tuân thủ các pháp luật hiện hành đối với các hoạt động thuộc thẩm quyền của địa phương, nhiều hoạt động chiến lược để phát triển vùng chưa thể thực hiện được vì chưa được pháp luật quy định rõ ràng.

Thứ hai, theo Quyết định số 825/QĐ-TTg, ngày 11-7-2023, của Thủ tướng Chính phủ, “Về việc thành lập Hội đồng điều phối vùng Đông Nam Bộ” thì Hội đồng Điều phối vùng do Thủ tướng Chính phủ làm Chủ tịch Hội đồng. Thủ tướng có thể quyết nhanh, quyết mạnh nhưng khi triển khai các công việc, dự án thì các bộ, ngành, địa phương vẫn phải làm theo đúng pháp luật. Điểm mấu chốt hiện nay là Hội đồng Điều phối vùng Đông Nam Bộ không phải là một cấp hành chính trung gian nên vướng rất nhiều luật khi triển khai các hoạt động của vùng trên thực tế. Do không phải là một cấp hành chính nên các quyết định, nghị quyết của Hội đồng Điều phối vùng chỉ mang tính chất khuyến khích thực hiện mà không có cơ chế ràng buộc hay chế tài cụ thể.

Thứ ba, vùng Đông Nam Bộ chưa có ngân sách chung để thực hiện các dự án mang tính chất nội vùng và liên vùng. Ngân sách trung ương và địa phương bố trí cho các dự án liên kết vùng phải xin cơ chế riêng. Trong khi, tỷ lệ nộp ngân sách trung bình của các địa phương phát

triển trong vùng như Thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu đều cao hơn nhiều so với mặt bằng chung cả nước.

Khơi thông điểm nghẽn thể chế liên kết vùng

Trong bối cảnh chưa có luật về liên kết vùng, vấn đề quan trọng nhất hiện nay là hoàn thiện thể chế liên kết vùng, nói cách khác là phải luật hóa vấn đề liên kết vùng mà trước mắt là nghị định về liên kết vùng, sau đó tiếp tục nghiên cứu thể chế hóa thành Luật Liên kết vùng và lâu dài là quy định vào Hiến pháp.

Cần thực hiện thí điểm đột phá về thể chế liên kết vùng bằng việc thành lập Hội đồng Điều phối vùng Đông Nam Bộ như một cơ quan chuyên trách thuộc Chính phủ. Cơ quan này do Chính phủ quyết định thành lập mà không phải thông qua Quốc hội, thực hiện nhiệm vụ mà Chính phủ giao. Điều này, rất thuận lợi về thủ tục pháp lý, không cần phải sửa Hiến pháp hay Luật Tổ chức chính quyền địa phương và các văn bản pháp luật liên quan. Đồng thời, cơ quan này chỉ thực hiện chức năng điều phối trong phạm vi vùng, không ảnh hưởng đến quyền của chính quyền địa phương và quyền của các bộ, ngành. Với vai trò là cơ quan thuộc Chính phủ, Hội đồng Điều phối vùng có vị trí, vai trò phù hợp với quy định tại điều 2 và có nhiệm vụ phù hợp với quy định ở điều 3 Nghị định số 10/2016/NĐ-CP, ngày 1-2-2016, của Chính phủ, “Quy định về cơ quan thuộc Chính phủ”. Khi đó, Hội đồng Điều phối vùng Đông Nam Bộ sẽ có tư cách pháp nhân độc lập, có con dấu riêng, được cấp và sử dụng ngân sách để đầu tư phát triển hạ tầng giao thông của vùng.

Xuất phát từ thực tiễn, đặc thù của vùng Đông Nam Bộ thì Chủ tịch Hội đồng vùng nơi đây có thể giao cho một đồng chí Ủy viên Bộ Chính trị kiêm nhiệm (hiện nay có thể giao cho đồng chí Ủy viên Bộ Chính trị - Bí thư Thành ủy Thành phố Hồ Chí Minh phụ trách), chỉ như vậy công tác lãnh đạo, chỉ đạo vùng mới đủ uy và lực điều phối. Các thành viên khác bao gồm chủ tịch ủy ban nhân dân các tỉnh/thành phố, lãnh đạo một số bộ, ngành và một số thành viên chuyên trách. Sự tham gia của chủ tịch ủy ban nhân dân các tỉnh/thành phố trong vùng vào Hội đồng Điều phối vùng bảo đảm “tiếng nói” của các địa phương được thống nhất ngay thời điểm quyết định chính sách đến truyền đạt và chỉ đạo thực hiện nghị quyết của Hội đồng Điều phối vùng cho địa phương mình. Với vị thế là Ủy viên Bộ Chính trị, Chủ tịch Hội đồng vùng sẽ thuận lợi hơn trong quá trình triển khai chủ trương của Đảng, Trung ương đến các địa phương, chuyển tải các ý kiến của địa phương về Trung ương, cũng như giám sát, đánh giá quá trình triển khai thực hiện. Hội đồng điều phối vùng Đông Nam Bộ, bộ máy tham mưu, giúp việc Hội đồng này được tổ chức tinh, gọn theo đúng tinh thần Nghị quyết số 18-NQ/TW, ngày 25-1-2017, Hội nghị lần thứ 6 Ban Chấp hành Trung ương khóa XII, “Một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả”.

Hiện nay, tỷ lệ điều tiết ngân sách của các tỉnh, thành phố trong vùng Đông Nam Bộ về Trung ương cao trong khi chi ngân sách bình quân đầu người cho các tỉnh, thành phố trong vùng còn khá thấp so với các địa phương khác trong cả nước. Tuy nhiên, nếu đề xuất giảm tỷ lệ điều tiết ngân sách về Trung ương của các tỉnh, thành phố trong vùng sẽ tạo “tâm lý không tốt” cho các địa phương khác trong cả nước. Do vậy, thay vì giảm tỷ lệ điều tiết về Trung ương thì Nhà nước nên giao phần giữ lại ngân sách đó và đưa vào Quỹ Đầu tư phát triển hạ tầng vùng Đông Nam Bộ để thực hiện các dự án giao thông kết nối vùng và giao cho Hội đồng Điều phối vùng quản lý, sử dụng; kết hợp với ngân sách Thành phố Hồ Chí Minh (được xem là hạt nhân/chủ lực của vùng) thực hiện dự án, công trình giao thông đường bộ có tính chất vùng, liên vùng nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa thành phố và địa phương khác, các dự án quốc lộ, đường cao tốc đi qua địa bàn thành phố theo khoản 7, điều 5 của Nghị quyết số 98/2023/QH15, ngày 24-6-2023, của Quốc hội, “Về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh” và ngân sách trung ương để đầu tư các dự án trọng điểm quốc gia gắn với liên kết vùng để tạo bước đột phá lớn trong phát triển hạ tầng giao thông liên vùng, giải quyết khó khăn về vốn và điểm nghẽn về hạ tầng giao thông, tạo sự phát triển nhanh, mạnh, bền vững của cả vùng Đông Nam Bộ ■