HỢP TÁC KINH TẾ TRUNG QUỐC - ASEAN VÀ VÂN NAM VỚI "HAI HÀNH LANG, MỘT VÀNH ĐAI"

GS. CHU CHẤN MINH
Viện Nghiên cứu Đông Nam Á
Viện KHXH Vân Nam, Trung Quốc

I. BA CƠ CHẾ HỢP TÁC KINH TẾ QUAN TRỌNG GIỮA TRUNG QUỐC VÀ ASEAN

Từ khi bước vào thế kỷ XXI đến nay, quan hệ Trung Quốc - ASEAN đã có những bước phát triển mới. Việc thúc đẩy "Chương trình hành động" trong quan hệ đối tác chiến lược Trung Quốc–ASEAN bắt đầu được thực hiện toàn diện, các lĩnh vực hợp tác: Kinh tế mậu dịch, văn hoá, xã hội, khoa học kỹ thuật, thanh niên v.v... đều đạt được những tiến triển đáng phấn khởi. Quan hệ hai bên bước vào giai đoạn mới thực chất, toàn diện hơn. Trong quá trình phát triển quan hệ đối tác đối thoại Trung Quốc – ASEAN gần 15 năm, sự tin tưởng lẫn nhau về chính trị ngày càng sâu sắc, trao đổi đối thoại ngày càng đi vào chiều sâu, hợp tác cùng có lợi ngày càng trở nên phong phú sâu sắc. Quan hệ Trung Quốc - ASEAN bước vào thời kỳ phát triển tốt nhất trong lịch sử.

Điều đáng chú ý là, hợp tác kinh tế Trung Quốc - ASEAN phát triển nhanh chóng, đồng thời không ngừng đạt được những thành quả mới. Trong hợp tác kinh tế Trung Quốc - ASEAN, có ba cơ chế hợp tác kinh tế được mọi người quan tâm, đó là: Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN, Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông và Hợp tác "hai hành lang, một vành đai".

So sánh ba cơ chế hợp tác này, có thể thấy một số đặc điểm khác nhau.

Thứ nhất, lịch sử hình thành ba cơ chế hợp tác khác nhau. Cơ chế hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông bắt đầu được xây dựng từ năm 1992, là cơ chế sớm nhất trong hợp tác kinh tế Trung Quốc - ASEAN. Tiếp đến là Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN. Lịch sử hợp tác "hai hành lang, một vành đai" có thời gian ngắn nhất.

Thứ hai, phạm vi hợp tác khác nhau. Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN bao gồm Trung Quốc và 10 nước ASEAN; hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông bao gồm Trung Quốc và 5 nước ASEAN; "hai hành lang, một vành đai" hiện tại vẫn chỉ bao gồm hai nước Trung Quốc, Việt Nam.

Thứ ba, hiệu quả khác nhau. Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông có mục tiêu rõ ràng, hơn nữa sớm được triển khai nghiên cứu và thực thi, có không ít dự án hợp tác đã được thực hiện. Vấn đề hiện nay là tiếp tục triển khai thực hiện các dự án theo kế hoạch.

Việc xây dựng Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN đã được khởi động. Việc Trung Quốc và ASEAN ký kết "Hiệp định khung hợp tác kinh tế toàn diện Trung Quốc – ASEAN", về tổng thể đã xác định khuôn khổ cơ bản của Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN. Ngoài Hiệp định giảm thuế hàng hóa, Trung Quốc và ASEAN còn xác định các lĩnh vực hợp tác trọng điểm như: nông nghiệp, kỹ thuật thông tin, khai thác nguồn nhân lực, đầu tư thúc đẩy và khai thác lưu vực sông Mê Kông..., đồng thời đã xác định thời gian xây dựng Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN.

Cơ chế hợp tác "hai hành lang, một vành đai" do nguyên Thủ tướng Việt Nam Phan Văn Khải đưa ra từ năm 2004, đã được phía Trung Quốc ủng hộ. Hai bên đã thành lập Tổ chuyên gia nghiên cứu vấn đề này. Tháng 4-2005, Tổ chuyên gia hai nước Trung - Việt nhóm họp tại Hà Nội, đồng thời thống nhất ý kiến về chương trình hợp tác "hai hành lang, một vành đai", xác định các nguyên tắc, khuôn khổ và lĩnh vực ưu tiên hợp tác cùng phát triển. Tháng 11-2006, trong chuyến thăm Việt Nam của Tổng Bí thư Trung Quốc Hồ Cẩm Đào, hai bên đã ký Bản ghi nhớ về kế hoạch phát triển hợp tác "hai hành lang, một vành đai". Điều đó chứng tỏ hai bên đã đạt được nhận thức chung về xây dựng "hai hành lang, một vành đai". Nhưng còn một số vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu thêm.

Ba cơ chế hợp tác kinh tế tuy có nội dung hợp tác khác nhau, nhưng đều có tác dụng quan trọng đối với việc thúc đẩy sự phát triển kinh tế, xã hội của Trung Quốc và các nước ASEAN, thúc đẩy sự hợp tác cùng có lợi giữa Trung Quốc và ASEAN, tăng cường quan hệ hợp tác láng giềng hữu nghị của Trung Quốc với các nước ASEAN.

II. TĂNG CƯỜNG NHẬN THỨC ĐỐI VỚI HỢP TÁC "HAI HÀNH LANG, MỘT VÀNH ĐAI"

1. Từ tầm cao chiến lược đánh giá hợp tác "hai hành lang, một vành đai"

Hợp tác "hai hành lang, một vành đai" là hành động quan trọng của hai nước Trung - Việt nhằm tăng cường hợp tác trong tình hình mới, có ý nghĩa chính trị, kinh tế và xã hội sâu sắc. Với sự nỗ lực chung của hai bên, quan hệ *láng giềng tốt, bạn bè tốt, đồng chí tốt, đối tác tốt* giữa hai nước không ngừng phát triển, đặc biệt là hợp tác kinh tế mậu dịch đã trở thành điểm sáng và lực đẩy quan trọng trong quan hệ hai nước Trung - Việt, phát huy vai trò quan trọng đối với mục tiêu phát triển toàn diện quan hệ hai nước. Hợp tác "hai hành lang, một vành đai" chính là kết quả phát triển quan hệ Trung - Việt trong tình hình mới. Xây dựng "hai hành lang, một vành đai" không những là hành động cụ thể nhằm nỗ lực mở ra cục diện mới trong hợp tác kinh tế mậu dịch hai nước, mà còn là biện pháp thắt chặt quan hệ Trung - Việt. Tôi cho rằng, chúng ta không những phải thông qua hợp tác kinh tế mậu dịch để nhận thức và hiểu rõ hợp tác "hai hành lang một

vành đai", mà còn cần phải từ tầm cao chiến lược thúc đẩy quan hệ Trung - Việt phát triển để đánh giá hợp tác "hai hành lang, một vành đai".

2. Đánh giá hợp tác "hai hành lang, một vành đai" theo quan điểm hai nước Trung - Việt cùng phát triển, Trung Quốc – ASEAN cùng phát triển

"Hai hành lang, một vành đai" là hợp tác giữa hai nước Trung - Việt, đồng thời cũng là một khâu quan trọng trong việc thúc đẩy hợp tác Trung Quốc – ASEAN. Việt Nam là nước thành viên ASEAN, trấn giữ "cửa phía Đông" ASEAN, là đầu cầu để Trung Quốc bước vào ASEAN, là cầu nối quan trọng trong hợp tác Trung Quốc với ASEAN. Thực hiện hợp tác "hai hành lang, một vành đai" không chỉ có lợi đối với hai nước Trung - Việt, mà còn góp phần thúc đẩy hợp tác kinh tế Trung Quốc với các nước ASEAN, phát triển Khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN.

3. Xuất phát từ tổng thể để nhìn nhận hợp tác "hai hành lang, một vành đai"

"Hai hành lang, một vành đai" là một ý tưởng hoàn chỉnh, trong đó "hành lang kinh tế Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng" và "hành lang kinh tế Nam Ninh - Hà Nội - Hải Phòng" đều có điểm cuối tập trung tại Hải Phòng. Lấy Hải Phòng làm tâm điểm hình thành vùng hợp tác hình chữ "V", nếu hai cạnh chữ "V" không đối xứng thì chữ "V" sẽ bị đổ nghiêng. Hai hành lang kinh tế này đều có ưu thế riêng, thiếu đi một là không thể được. Về phía Trung Quốc mà nói, hai hành lang kinh tế liên quan đến tỉnh Vân Nam và khu tự trị Quảng Tây. Vân Nam và Quảng Tây mỗi nơi có ưu thế riêng, dọc tuyến Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng và dọc tuyến Nam Ninh - Hà Nội - Hải Phòng mỗi nơi có đặc thù riêng. Chúng ta không nâng bên này hạ bên kia, coi nặng cái này coi nhẹ cái kia, cũng không cần bỏ công bỏ sức để bàn ai hơn ai kém. Bởi mục đích xây dựng "hai hành lang, một vành đai" chính là nhằm thúc đẩy hợp tác khu vực Tây Nam Trung Quốc với miền Bắc Việt Nam, thúc đẩy sự phát triển của khu vực Tây Nam Trung Quốc và sự phát triển của miền Bắc Việt Nam, nỗ lực thực hiện nhất thể hoá khu vực. Cho nên tầm nhìn của chúng ta phải xa hơn, suy xét rộng hơn từ tổng thể hợp tác "hai hành lang, một vành đai", thúc đẩy hợp tác "hai hành lang, một vành đai" tiến dần từng bước.

4. Kết hợp mục tiêu trước mắt với mục tiêu lâu dài để nhìn nhận hợp tác "hai hành lang, một vành đai"

Các cơ quan nghiên cứu và Chính phủ hai nước đã nghiên cứu nhiều về "hai hành lang, một vành đai", đưa ra một số kiến nghị tốt, đồng thời xác định mục tiêu trước mắt là nhanh chóng xây dựng cơ sở hạ tầng. Nhưng, hành lang kinh tế không phải chỉ là đường đồng quy của các trục giao thông, mà liên quan đến bố cục hợp tác kinh tế của một dải dọc hành lang giao thông, đó là nhất thể hoá kinh tế khu vực, lấy đường giao thông làm trục liên kết. Đây là mục tiêu lâu dài xây dựng hành lang kinh tế. Vì thế, khi thực hiện mục tiêu ngắn hạn, hai nước còn phải xem xét mục tiêu lâu dài trong xây dựng hành lang kinh tế.

Hiện nay, trong hợp tác "hai hành lang, một vành đai", đối với những kiến nghị chính sách đã được hai bên cho là khả thi, hai nước Trung Quốc và Việt

Nam cần thông qua hội nghị cấp Bộ trưởng xác nhận, đồng thời lựa chọn biện pháp, làm cho kế hoạch hợp tác "hai hành lang, một vành đai" được thực hiện một cách thực sự.

5. Nhìn nhận hợp tác "hai hành lang, một vành đai" bằng quan điểm phát triển

Tuy các ban ngành hữu quan hai nước Trung, Việt đã triển khai nhiều chương trình nghiên cứu về vấn đề hợp tác "hai hành lang, một vành đai", cũng đã công bố một số thành quả nghiên cứu có giá trị, nhưng cùng với sự phát triển của tình hình, có những vấn đề sâu xa cần tiếp tục nghiên cứu thảo luận. Ví dụ, ở Trung Quốc, gần đây Quảng Tây đề ra ý tưởng xây dựng "Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng" và "cơ cấu một trục hai cánh khu vực Trung Quốc – ASEAN", những cái đó có quan hệ gì với hợp tác "hai hành lang, một vành đai" ? Hoặc giả, "Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng" với "Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ" trong "hai hành lang, một vành đai" có quan hệ gì ? Những ý tưởng mới này có ảnh hưởng như thế nào đối với hợp tác "hai hành lang, một vành đai" v.v... Đây đều là những vấn đề đáng nghiên cứu.

III. VAI TRÒ CỦA VÂN NAM TRONG HỢP TÁC "HAI HÀNH LANG, MỘT VÀNH ĐAI"

Tỉnh Vân Nam là một trong những khu vực chủ yếu của hợp tác "hai hành lang, một vành đai". Trong hợp tác "hai hành lang một vành đai", đặc biệt là trong hợp tác "hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng", Vân Nam chiếm địa vị quan trọng, có vai trò khổng thể thay thế.

Thứ nhất, Vân Nam là đường thông quốc tế trên bộ từ Tây Nam Trung Quốc sang Việt Nam và các nước ASEAN. Vân Nam là điểm khởi đầu của "hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng", cũng là điểm cuối của đường sắt xuyên Á Xinhgapo – Côn Minh, được ASEAN xác định; là đường thông quốc tế trên bộ quan trọng của hai nước Trung - Việt và Trung Quốc với các nước ASEAN. Đồng thời, Vân Nam còn là nơi khởi nguồn của sông Hồng – con sông quốc tế của hai nước Trung-Việt. Nơi đây cũng là khởi nguồn của sông Châu Giang, tuyến đường thủy của Trung Quốc sang miền Bắc Việt Nam. Việc khai thác lưu vực sông Hồng sẽ làm tăng thêm nội dung mới cho "hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng".

Thứ hai, Vân Nam là tuyến đầu của Trung Quốc mở cửa tới Việt Nam và các quốc gia ASEAN. Vân Nam tiếp giáp với ba nước Việt Nam, Lào, Myanma, gần kề với Thái Lan, Cămpuchia. Theo dự án của Ngân hàng phát triển châu Á, Vân Nam không những là điểm khởi đầu của "hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng", cũng là điểm khởi đầu của hai hành lang kinh tế Nam - Bắc: hành lang Côn Minh – Thái Lan và hành lang Côn Minh – Myanma; là tuyến đầu của Tây Nam Trung Quốc mở cửa với Việt Nam và Đông Nam Á. Những điều này làm cho Vân Nam trở thành tuyến đầu của Trung Quốc mở cửa hướng tới Việt Nam và các quốc gia ASEAN, triển khai hợp tác kinh tế với các nước ASEAN. Ưu thế địa lý này có lợi cho việc vươn dài xuống phía Nam của "hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng".

Thứ ba, Vân Nam là cơ sở sản xuất, gia công quan trọng trong hợp tác "hai hành lang, một vành đai". Vân Nam có ưu thế ngành nghề, là cơ sở công nghiệp thuốc lá, cơ sở trồng hoa (hoa tươi của Vân Nam xuất khẩu chiếm hơn 1/2 cả nước), cơ sở luyện kim màu (1/2 sản lượng thiếc của Trung Quốc có nguồn gốc từ Vân Nam), cơ sở khai thác thuỷ điện (tài nguyên thuỷ điện đứng thứ 2 Trung Quốc, đã cung cấp sang cho miền Bắc Việt Nam), cơ sở chế tạo máy móc v.v... chủ yếu của Trung Quốc. Những tài nguyên phong phú và ưu thế ngành nghề này có thể cung cấp cơ sở vật chất và tiềm năng phát triển to lớn cho hợp tác "hai hành lang, một vành đai", đặc biệt là hợp tác "hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng".

Thứ tư, tiềm lực tham gia hợp tác "hai hành lang, một vành đai" của Vân Nam rất to lớn. Vân Nam nằm ở trung tâm của Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông và hợp tác "hai hành lang, một vành đai". Vân Nam tham gia hợp tác kinh tế Trung Quốc với ASEAN trên nhiều lĩnh vực. Nằm ở thượng nguồn sông Mê Kông, Vân Nam đóng vai trò một bên chính của Trung Quốc trong Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông. Năm 1992, Vân Nam bắt đầu tham gia Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông. Sau khi đề ra ý tưởng xây dựng "hai hành lang, một vành đai", Vân Nam lại là một bên quan trọng trong chương trình hợp tác "hai hành lang, một vành đai". Vân Nam là trung tâm trong hai chương trình hợp tác khu vực nói trên. Điều này có lợi cho Vân Nam tham gia hợp tác nhiều mặt, nhiều lĩnh vực với Việt Nam và các nước ASEAN. Vân Nam dựa lưng vào khu vực đại Tây Nam Trung Quốc, đối diện với Việt Nam và các quốc gia ASEAN khác, lại có tài nguyên phong phú và tích luỹ nhiều kinh nghiệm trong mở cửa với Đông Nam Á. Vân Nam có thể phát huy vai trò to lớn trong hai chương trình hợp tác khu vực này.

IV. HOẠT ĐỘNG MỚI CỦA VÂN NAM TRONG HỢP TÁC "HAI HÀNH LANG, MỘT VÀNH ĐAI"

Trong hợp tác "hai hành lang, một vành đai", Vân Nam liên quan đến "hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng". Do hành lang này sớm được đưa vào dự án ưu tiên trong Hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông, cho nên Vân Nam đã lựa chọn một số biện pháp (ngày 2-3/11/2005 tại "Hội thảo hợp tác phát triển Hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng" tổ chức tại Lào Cai, bài tham luận của tôi đã trình bày một số vấn đề liên quan đến "hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng", có thể tham khảo).

Hiện nay, xung quanh việc xây dựng hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng, tỉnh Vân Nam đã có bước tiến triển mới, chủ yếu bao gồm:

1. Lấy thành phố Côn Minh – trung tâm tỉnh Vân Nam làm trung tâm, tăng cường hợp tác kinh tế toàn diện với Việt Nam và khu vực hành lang kinh tế Côn Minh - Hà Nội – Hải Phòng. Hiện nay đã xác định một số nội dung: lấy trọng điểm là xây dựng Trung tâm Container quốc tế Vương Gia Doanh (Wang Jia Ying) và sân bay mới, đẩy nhanh xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, xây dựng trung tâm lưu thông hàng hoá của hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng; lấy trọng điểm là khu ngành

nghề kỹ thuật cao mới cấp quốc gia Côn Minh, khu khai phát kinh tế kỹ thuật quốc gia Côn Minh và khu kinh tế cảng hàng không Côn Minh, dựa vào hệ thống khu thuế quan đặc biệt (*hưởng chính sách thuế ưu đãi*), khu khai phát kinh tế, khu chế xuất để xây dựng cơ sở chế tạo công nghiệp của hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng; lấy cải cách thể chế giáo dục, chuyển dịch và xây dựng trường đại học, cao đẳng làm bước chuyển đổi để tạo dựng trung tâm nguồn nhân lực và nhân tài cao cấp trong "hành lang kinh tế Côn Minh - Hà Nội – Hải Phòng"; lấy trọng điểm là xây dựng thị trường và xây dựng sàn thông tin để xây dựng trung tâm thương mại của hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng. Ra sức xây dựng Côn Minh thành trung tâm lưu thông hàng hoá tiền tệ, gia công chế tạo, thương mại và nguồn nhân lực tổng thể của hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng.

2. Nhanh chóng xây dựng cơ sở hạ tầng. Việc xây dựng đường cao tốc Mông Tự – Hà Khẩu năm 2005 tiến triển thuận lợi, cố gắng hoàn thành dự án vào cuối năm 2007. Đoạn Ngọc Khê đến Mông Tự là đoạn đầu đường sắt Trung - Việt xuyên Á dọc tuyến phía Đông với đường ray tiêu chuẩn đã chính thức khởi công năm 2006. Cầu đường bộ sông Hồng đang xây dựng sẽ hoàn tất vào năm 2007. Công tác chuẩn bị cho công trình điện khí hoá đường sắt Mông Tự đến Hà Khẩu đang được tiến hành, cố gắng cuối năm 2007 khởi công xây dựng. Công trình xây dựng sân bay Hồng Hà và sân bay Vân Sơn đã được phê chuẩn, đang khẩn trương chuẩn bị khởi công. Tuyến vận tải hành khách và hàng hoá từ Mông Tự, Vân Nam đi Lào Cai, Việt Nam đã chính thức khai thông ngày 1-10-2006. Công việc chuẩn bị khai thông tuyến vận tải sông Hồng đang được đẩy nhanh hơn. Tuyến đường điện 220 KV từ Hồng Hà sang Việt Nam đã chính thức khởi công xây dựng tháng 2-2006, ngày 26-9 chính thức đi vào kinh doanh bán điện sang Việt Nam, cung cấp bình quân 1,7 triệu kw/h ngày, giải quyết rất lớn tình trạng thiếu điện của 6 tỉnh miền Bắc Việt Nam.

3. Tăng cường xây dựng khu cửa khẩu quốc tế. Ngày 21-8-2006 chính thức khởi công xây dựng khu cửa khẩu quốc tế Bắc Sơn, Hà Khẩu. Sau khi dự án hoàn thành, Hà Khẩu sẽ trở thành cửa khẩu hàng đầu của tỉnh Vân Nam, thậm chí cả khu vực Tây Nam Trung Quốc thông sang Việt Nam. Việc xây dựng cửa khẩu Kim Thuỷ Hà, Thiên Bảo ở khu vực biên giới Trung - Việt cũng đang được tiến hành khẩn trương.

4. Nhanh chóng đào tạo nhân tài các loại. Nhằm đáp ứng nhu cầu nhân tài của hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng, tỉnh Vân Nam đang phát huy tác dụng của các trường đại học, trung học trong tỉnh, xây dựng và hoàn thiện cơ chế đào tạo nhân tài: trao đổi giáo viên, lưu học sinh, nghiên cứu sinh v.v..., ra sức phát triển sự nghiệp giáo dục, lập kế hoạch xây dựng cơ sở đào tạo nhân tài hướng tới ASEAN, đào tạo hàng loạt nhân tài tổng hợp cao cấp vừa thông hiểu tiếng Việt và ngôn ngữ các nước ASEAN khác, vừa am hiểu luật pháp, có tri thức và kỹ năng trong các lĩnh vực tài chính, ngân hàng, đầu tư quốc tế, hợp tác mậu dịch quốc tế...

5. Tổ chuyên gia Trung - Việt đã hoàn thành báo cáo nghiên cứu. Ngày 5-7/7/2006, tổ chuyên gia hợp tác kinh tế thương mại Trung - Việt đã tổ chức hội nghị lần thứ 2 tại huyện Mông Tự, châu Hồng Hà, Vân Nam, tiến hành thảo luận nghiêm túc các vấn đề liên quan đến hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng trong "hai hành lang, một vành đai", đồng thời trình lên Chính phủ hai nước bản báo cáo có nội dung đạt sự đồng thuận cao. Tại Hội nghị, hai bên đạt được một số nhận thức chung, bao gồm những nội dung chủ yếu như sau:

- Xác định đẩy nhanh xây dựng Hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng là chiến lược quan trọng trong hợp tác kinh tế lâu dài của hai nước Trung - Việt trong tình hình mới.

- Xác định rõ hơn nội dung xây dựng Hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng: Hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng lấy trọng điểm là xây dựng cơ sở hạ tầng, hợp tác đầu tư mậu dịch, hợp tác ngành nghề, hợp tác tiền tệ, hợp tác sự nghiệp xã hội v.v...; nhanh chóng xây dựng quần thể đô thị Mông Khai Cá (Mông Tự, Khai Viễn, Cá Cựu), đặt ba đô thị này thành điểm nối quan trọng của Hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng, nâng cao năng lực tổng hợp của cửa khẩu biên giới; xây dựng và hoàn thiện hệ thống thị trường, ra sức phát triển cặp chợ biên giới, mậu dịch gia công, mậu dịch quá cảnh, mậu dịch chuyển khẩu và mậu dịch dịch vụ, thúc đẩy đa dạng hoá mậu dịch song phương.

- Đề nghị Liên hợp quốc viện trợ các dự án để nhanh chóng xây dựng và phát triển hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng.

- Coi việc xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới Hồng Hà, Trung Quốc – Lào Cai Việt Nam là điểm đột phá, khai thông để thúc đẩy xây dựng Hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng.

V. KẾT LUẬN

Từ khi nguyên Thủ tướng Phan Văn Khải đề ra ý tưởng xây dựng "hai hành lang, một vành đai" đến nay, mới chỉ có thời gian hơn hai năm. Nhưng kết quả nghiên cứu của các chuyên gia, học giả hai nước đối với vấn đề này sớm đã được tiến hành từ trước đó. Hai năm qua, ý tưởng "hai hành lang, một vành đai" qua nghiên cứu của các cơ quan hữu quan, đã trở thành nội dung hợp tác chính thức được Chính phủ hai nước xác định. Điều này phản ánh sự coi trọng của hai nước Trung-Việt đối với phát triển hợp tác kinh tế mậu dịch song phương.

Hợp tác "hai hành lang, một vành đai" là sự tìm tòi mới của hai nước trước tình hình mới, trong chương trình phát triển hợp tác kinh tế, có ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với sự phát triển quan hệ chính trị và làm sâu sắc hợp tác kinh tế giữa hai nước. Tình hình hiện nay phát triển vô cùng có lợi đối với hợp tác "hai hành lang, một vành đai", hai nước Trung - Việt phải trên nguyên tắc dễ làm trước khó làm sau, lựa chọn biện pháp cụ thể để thực hiện những vấn đề đã đạt được nhận thức chung.

Đứng trước sự phát triển của tình hình và sự xuất hiện liên tục các vấn đề mới, chúng ta cần dựa trên cơ sở hiện tại, tăng cường hơn nữa việc nghiên cứu đối với hợp tác "hai hành lang, một vành đai", làm cho hợp tác "hai hành lang, một vành đai" sớm có được thành quả to lớn.