

# NHÌN LẠI QUÁ TRÌNH HỢP TÁC CỦA CÁC NƯỚC NẪM TRONG HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG TÂY (1998-2009)

NGUYỄN VĂN TÂN\*  
NGUYỄN HOÀNG HUẾ\*\*

**T**hế kỷ 21 toàn cầu hoá tiếp tục phát triển sâu rộng và tác động tới tất cả các nước. Các quốc gia lớn nhỏ đang tham gia ngày càng tích cực vào quá trình hội nhập quốc tế. Hoà bình, hợp tác và phát triển vẫn là xu thế lớn, phản ánh đòi hỏi bức xúc của các quốc gia, dân tộc trong quá trình phát triển.

Trong quá trình hội nhập, xu thế khu vực hoá và liên kết tiểu vùng được mở ra như là sự bổ sung và thích ứng với xu thế toàn cầu hoá. Sự phồn vinh của cả khu vực sẽ là nền tảng cho sự phát triển của mỗi nước riêng biệt. Với các đặc điểm địa chính trị, địa kinh tế, hợp tác tiểu vùng làm giảm đi những đặc điểm dị biệt của mỗi nước và góp phần tăng cường phối hợp chính sách, liên kết kinh tế giữa các nước.<sup>(1)</sup>

Trong xu thế mới của bối cảnh hội nhập và phát triển, quan hệ hợp tác song phương và đa phương trong khu vực không chỉ dừng lại ở phạm vi giữa các quốc gia mà còn diễn ra giữa các vùng, các địa phương. Cơ chế hợp tác nêu trên là cơ sở của việc hình thành tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây (East-West Economic Corridor – EWEC), một trong những hiện thực hóa của Chương trình

hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng với chiến lược tăng cường liên kết thông qua hội nhập đa ngành, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, phát triển bền vững, tạo điều kiện cho thương mại xuyên biên giới và đầu tư, xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống nhân dân lưu vực sông Mê Kông. Sáng kiến EWEC được thống nhất năm 1998 tại Hội nghị Bộ trưởng GMS lần thứ tám.

Hành lang kinh tế Đông Tây là tuyến hành lang dài 1450 km, đi qua 4 nước, bắt đầu từ thành phố cảng Mawlamyine (bang Mon) đến cửa khẩu Myawaddy (bang Kayin) ở biên giới Mianma - Thái Lan. Ở Thái Lan, bắt đầu từ Mae Sot, chạy qua 7 tỉnh: Tak, Sukhothai, Kalasin, Phitsanulok, Khon Kaen, Yasothon và Mukdahan. Ở Lào, chạy từ tỉnh Savannakhet đến cửa khẩu Dansavanh và ở Việt Nam, chạy từ cửa khẩu Lao Bảo qua các tỉnh thành Quảng Trị, Huế và Đà Nẵng.<sup>(2)</sup>

Trong phạm vi bài viết này, chúng tôi tập trung vào 2 vấn đề cơ bản là những kết quả đạt được của quá trình hợp tác trong EWEC và đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hợp tác giữa các nước và các địa phương thuộc EWEC.

## 1. Quá trình phát triển của hành lang kinh tế Đông Tây

<sup>(1)</sup> Nguyễn Trần Quế (chủ biên) (2007), *Hợp tác phát triển tiểu vùng Mê Kông mở rộng hiện tại và tương lai*, Viện KHXHVN - Viện kinh tế và chính trị thế giới, NXB KHXH, Hà Nội, tr.20.

<sup>(2)</sup> Nguyễn Hoàng Giáp, Mai Hoài Anh (2008), *Quan điểm và đối sách của Việt Nam về Hành lang kinh tế Đông – Tây*, Nghiên cứu Đông Nam Á, số 11, tr13.

\* Phó giáo sư, Tiến sĩ, Đại học Khoa học Huế

\*\* Đại học Phú Xuân Huế

<sup>(1)</sup> Nguyễn Trần Quế (chủ biên) (2007), *Hợp tác phát triển tiểu vùng Mê Kông mở rộng hiện tại và tương lai*, Viện KHXHVN - Viện kinh tế và chính trị thế giới, NXB KHXH, Hà Nội, tr.20.

Sự ra đời của hành lang kinh tế Đông-Tây tạo điều kiện cho các nước trong khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS) gồm: Lào, Thái Lan, Mianma và Việt Nam tăng cường hơn nữa quan hệ hợp tác kinh tế nhằm thúc đẩy giao lưu thương mại, đầu tư và phát triển giữa các nước, giảm chi phí lưu thông hàng hóa, hành khách trong khu vực hành lang và tạo điều kiện cho việc lưu thông được thuận lợi và hiệu quả, góp phần giảm nghèo, hỗ trợ phát triển khu vực dọc biên giới và các vùng nông thôn, tăng thu nhập cho các hộ thu nhập thấp, cung cấp việc làm cho phụ nữ và phát triển du lịch. Thêm vào đó, hành lang kinh tế Đông Tây cũng sẽ góp phần hỗ trợ phát triển công - nông nghiệp và du lịch.

Qua quá trình phát triển hơn 10 năm, hợp tác trong EWEC đã đạt được một số kết quả rất đáng ghi nhận được thể hiện trên các lĩnh vực sau:

### **1.1. Hợp tác trên lĩnh vực đầu tư**

Trong giai đoạn đầu phát triển của EWEC, hai đối tác chính đầu tư vào khu vực này là ADB và Nhật Bản. Với sự hỗ trợ tài chính kỹ thuật của hai đối tác này, các hạng mục lớn trên tuyến hành lang là hầm đường bộ xuyên Đèo Hải Vân và cầu hữu nghị 2 nối Savannkhet của Lào với Mukdahan của Thái Lan đã hoàn thành, góp phần mang lại nhiều thay đổi kinh tế xã hội cho khu vực.

ADB và Nhật Bản đã đầu tư trên toàn tuyến EWEC nối các quốc gia và điểm cuối của EWEC là các cảng biển Việt Nam. Tổng kinh phí đầu tư khoảng 11-12 tỉ USD (2003-2012)<sup>(3)</sup>.

Về nông nghiệp, đã có các dự án về cung cấp nguyên vật liệu thô từ Lào và Mianma

cung cấp cho việc chế biến ở Thái Lan và dự án chế biến thủy sản ở Mawlamyine, Mianma.

Sản xuất công nghiệp không phải là hoạt động kinh tế chủ yếu của hành lang Đông Tây. Hầu hết các ngành công nghiệp đều liên quan đến nông nghiệp, hoặc là ngành công nghiệp nhẹ dựa trên việc khai thác tài nguyên thiên nhiên và bố trí gần khu dân cư. Thái Lan có nền công nghiệp phát triển nhất, hoạt động sản xuất tập trung vào ngành công nghiệp chế biến gỗ, may mặc, luyện kim màu... Lào phát triển các ngành dệt may, thiết bị điện... do có lợi thế được hưởng ưu đãi theo hệ thống ưu đãi phổ cập (GSP), theo đó các nhà xuất khẩu hàng dệt may của Lào không phải chịu hạn ngạch khi xuất hàng sang thị trường EU, là nước có nguồn tài nguyên phong phú và đáng kể nhất. Ở Việt Nam, các tỉnh miền Trung nằm trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây có nền công nghiệp phát triển chậm hơn so với các vùng khác trong cả nước với các ngành chính như may mặc, chế biến hải sản, xi măng... Trong đó, Đà Nẵng có nền công nghiệp phát triển nhất, chiếm 5% GDP công nghiệp toàn quốc<sup>(4)</sup>.

Việc hình thành các cụm công nghiệp và các khu công nghiệp đặc biệt đã được đề xuất để phát triển đầu tư tư nhân ở hành lang, cụ thể là ở Myawaddy (Mianma), Mae Sot và Mukdahan (Thái Lan), Savan-Seno và Dansavanh (Lào), Lao Bảo, Phú Bài, Liên Chiểu và Hòa Khánh. Một nghiên cứu nhằm làm hài hoà các chính sách quản lý khu công nghiệp và hợp lý hóa các khu công nghiệp cũng cần được đưa ra, và nghiên cứu này được Thái Lan thực hiện vì họ có kinh

---

<sup>(3)</sup> <http://www.quangtri.gov.vn/>

<sup>(4)</sup> <http://www.danang.gov.vn/>

nghiệm trong việc phát triển các khu công nghiệp.

Sự phát triển của hệ thống giao thông EWEC có tác động thúc đẩy đáng kể sự phát triển kinh tế trong khu vực. Với sự hoàn thành của cây cầu quốc tế Mê Kông thứ hai, cơ sở hạ tầng cơ bản của hành lang kinh tế Đông Tây đã đáp ứng nhu cầu hậu cần và phát triển kinh tế của khu vực đồng thời giảm chi phí vận chuyển. Việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng, khâu quản lý và phát triển nguồn nhân lực của ngành du lịch cũng là một ưu tiên chính của bốn nước EWEC do ngành này đóng góp đáng kể vào thu nhập quốc dân của các nước trên. Đối với du khách thập phương, hành lang này quả là một điểm đến quan trọng với những danh lam thắng cảnh độc đáo. EWEC là khu vực giàu về tài nguyên thiên nhiên, văn hoá và lịch sử với tiềm năng to lớn để phát triển du lịch. Hành lang này là vùng đất của hai Di sản Thế giới đã được Uỷ ban Giáo dục, khoa học và văn hoá Liên hiệp quốc (UNESCO) công nhận là Huế ở miền Trung Việt Nam và Sukhothai ở miền Bắc Thái Lan và từ đây du khách có thể đi thăm hai di sản thế giới liền kề khác đó là Mỹ Sơn và Hội An ở Việt Nam. Cùng với sự phát triển của du lịch, các khu công nghiệp và các ngành nghề khác, việc đầu tư, phát triển các dịch vụ viễn thông, công nghệ thông tin cũng như cung cấp linh kiện, thiết bị liên lạc di động, kết nối Internet ở khu vực này cũng đang được các nhà đầu tư quan tâm do thị trường ở khu vực tuy còn sơ khai nhưng tiềm năng phát triển lớn.

Hội nghị quan chức cấp cao EWEC lần thứ ba đã thông qua sáng kiến xúc tiến EWEC nhằm tăng cường nhận thức về tiềm

năng, cơ hội đầu tư, phát triển thương mại và du lịch của EWEC.

Một trong những nỗ lực nhằm thực hiện sáng kiến trên, Chính phủ Việt Nam đã triển khai tổ chức một loạt các hoạt động với tên gọi “Tuần lễ EWEC 2007” tại Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam từ ngày 27/8 đến 01/9/2007.

Tuần lễ EWEC 2007 là một trong những sự kiện xúc tiến đầu tư đầu tiên trong hàng loạt các hoạt động quảng bá-xúc tiến đầu tư khác trong tương lai về hành lang kinh tế này. Nội dung chương trình Tuần lễ EWEC 2007 rất phong phú, đa dạng, trong đó có các cuộc làm việc của Phó Thủ tướng kiêm Bộ trưởng Ngoại giao Việt Nam Phạm Gia Khiêm với các trưởng đoàn các nước thành viên EWEC cùng các tỉnh trưởng các tỉnh nằm trong hành lang này; hội chợ quốc tế EWEC; diễn đàn Đầu tư – Thương mại – Du lịch EWEC cùng các chương trình văn nghệ của nước chủ nhà Việt Nam và chương trình giao lưu văn hóa – văn nghệ giữa các nước thành viên EWEC. Các nhà tổ chức cũng đã tổ chức một đoàn caravan với hành trình đi dọc tuyến EWEC.

Trong tuần lễ hành lang kinh tế Đông Tây đã diễn ra Diễn đàn đầu tư - thương mại - du lịch EWEC. Đây là hoạt động trọng tâm của tuần lễ, được Bộ Ngoại giao tổ chức chu đáo với sự tham dự của hơn 400 đại biểu và 22 tham luận của trưởng đoàn các nước EWEC, đại diện các Bộ, ngành của Việt Nam, đại diện các tỉnh dọc hành lang, tỉnh Vân Nam và tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc), các nhà tài trợ chính (JBIC, ADB, Chính phủ Nhật Bản) và cộng đồng doanh nghiệp.<sup>(5)</sup>

<sup>(5)</sup> Sở ngoại vụ Đà Nẵng (2007), Báo cáo tổng kết tuần lễ Hành lang kinh tế Đông Tây 2007, tháng 9.

Diễn đàn đã tập trung thảo luận về cơ chế, chính sách, các vấn đề còn vướng mắc cũng như những biện pháp tăng cường hợp tác giữa các nước và các địa phương EWEC. Đại diện các địa phương cũng đã giới thiệu được tiềm năng, thế mạnh của địa phương mình và đề xuất các dự án cụ thể để vận động tài trợ và đầu tư.

Tại phiên do Bộ Ngoại giao, Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng và trưởng đoàn các nước đồng chủ trì, Trung tâm xúc tiến đầu tư Đà Nẵng đã kết hợp tổ chức 02 lễ ký kết và trao giấy chứng nhận đầu tư, bao gồm:

+ Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng trao giấy chứng nhận đầu tư cho Tập đoàn Vina Capital để đầu tư dự án khu thương mại trị giá 325 triệu USD.

+ Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng ký kết bản thỏa thuận với Công ty Kreves Development (Hàn Quốc) về việc đầu tư dự án khu thương mại và chung cư với tổng vốn dự kiến là 200 triệu USD.<sup>(6)</sup>

Việc tổ chức thành công tuần lễ EWEC có ý nghĩa lớn đối với Việt Nam, không chỉ trên phương diện thúc đẩy các mối quan hệ kinh tế, thương mại, du lịch và đầu tư mà còn khẳng định xu hướng hòa nhập mạnh mẽ của một quốc gia Việt Nam với một vị thế quốc tế ngày càng tăng.

### 1.2. Hợp tác trên lĩnh vực thương mại

Các hoạt động thương mại của EWEC chủ yếu tập trung ở sáu địa phương gồm Mawlamyine, Phitsanulok, Khon Kaen, Savannakhet, Huế, và Đà Nẵng. Tuy nhiên, nhiều thị trấn thuộc các địa phương có EWEC chạy qua cũng sẽ nhận được những tác động kinh tế tích cực. Các khu vực mà EWEC đi qua nói chung còn kém phát triển; kinh tế lấy nông nghiệp làm chủ đạo. EWEC

qua kết nối với các trục giao thông Nam-Bắc sẽ giúp các khu vực trên tiếp cận dễ dàng hơn với các trung tâm kinh tế ở phía bắc và phía nam như Bangkok, Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội. EWEC còn mở đường ra biển cho các khu vực trên, cung cấp hải sản cho họ và giúp họ đem các sản phẩm nông-lâm nghiệp của mình đi tiêu thụ. Nhờ phát triển giao thông vận tải, thông tin liên lạc và năng lượng, các khu vực sẽ có thêm nhiều cơ hội phát triển, trong đó đầu tư tư nhân là quan trọng nhất.

Trao đổi thương mại giữa các nước trong khu vực trong thời gian qua tăng đáng kể (tổng kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Lào, Thái Lan và Mianma tăng trung bình 33%/năm). Hàng hoá buôn bán dọc biên giới hành lang chủ yếu phản ánh lợi thế so sánh của mỗi nước, đồng thời đóng vai trò hàng hoá quá cảnh để thâm nhập vào các thị trường khác. Các mặt hàng được trao đổi chủ yếu là: rau, quả, gỗ, gia súc, hàng dệt may...<sup>(7)</sup>

EWEC giúp phát triển thương mại giữa các nước trên tuyến hành lang này. Ngày 20/12/2006, cầu Hữu Nghị II (Mukdahan-Savannakhet) bắc qua sông Mê Kông đã được khánh thành, đánh dấu sự khơi thông của EWEC. Trong 4 tháng sau khi khánh thành cầu Hữu Nghị II, xuất khẩu từ Thái Lan sang Lào tăng 10% và nhập khẩu hàng hóa của Thái Lan qua đây cũng tăng nhanh qua từng tháng (chủ yếu là nhập khẩu quặng và đồng từ Lào). Hàng quá cảnh từ Thái Lan qua Lào tăng gấp đôi<sup>(8)</sup>. Tổng giá trị hàng hóa qua các cửa khẩu Thái/Lào đạt trên 1 tỷ USD (năm 2006) và đạt 1,3 tỷ USD vào năm 2007 (tăng 20%). Về thương mại, kết quả đạt được của tuần lễ EWEC 2007 đã cho thấy những bước tiến lớn trong EWEC.

<sup>(6)</sup> Sở ngoại vụ Đà Nẵng (2007), Báo cáo tổng kết tuần lễ Hành lang kinh tế Đông Tây 2007, tháng 9, tr4.

<sup>(7)</sup> <http://www.mofa.gov.vn>.

<sup>(8)</sup> <http://www.mofa.gov.vn>.

Với sự ra đời của EWEC, đã tạo điều kiện thuận lợi để các nước xem xét, điều chỉnh tỷ lệ thuế hợp lý và chấp nhận được giữa các nước, phân công quản lý để hỗ trợ cho sự hợp tác thương mại, như việc cấp giấy phép thương mại, bảo hiểm và thành lập cơ quan

hợp tác chung của khu vực tư nhân. Tăng cường, tạo điều kiện thuận lợi cho việc qua lại biên giới với việc tự do hoá thương mại, nhất là về hoạt động xuất nhập khẩu giữa các quốc gia trong EWEC.

**Tốc độ tăng trưởng xuất, nhập khẩu (%/năm) của các nước thành viên EWEC**

Nước	Lào		Mianma		Thái Lan		Việt Nam	
	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Xuất khẩu	Nhập khẩu
2001	-3,3	-4,7	43,0	13,4	-7,1	-3,0	6,5	6,0
2002	-5,9	-12,4	-3,0	-16,1	4,8	4,6	7,4	19,5
2003	7,2	1,9	12,6	1,3	18,2	17,4	20,4	37,4
2004	12,7	56,4	8,2	-10,6	21,6	25,7	30,3	26,0
2005	48,6	23,8	-	-	15,0	26,0	20,5	16,0
2006	8,0	12,0	-	-	15,3	15,0	18,0	15,0

*Nguồn:* Nguyễn Trần Quế (chủ biên) (2007), *Hợp tác phát triển tiểu vùng Mê Công mở rộng hiện tại và tương lai*, Viện KHXHVN - Viện kinh tế và chính trị thế giới, NXB KHXH, Hà Nội, tr.52.

**1.3. Hợp tác trên lĩnh vực giao thông, năng lượng**

Về giao thông, tài chính đã được đảm bảo cho toàn hành lang giao thông, ngoại trừ một phần ở Mianma. Một tuyến đường cao tốc dài 140 km từ đường hầm Hải Vân hoàn thành từ Đà Nẵng tới Cam Lộ ở tỉnh Quảng Trị (song song với đường quốc lộ số 1) tạo điều kiện cho việc lưu thông tới các cảng biển Việt Nam. Các dự án cải tạo đường số 9 từ Savannakhet tới Seno, và xây dựng các tuyến đường nhánh đảm bảo việc tiếp cận thị trường và các dịch vụ xã hội cho các khu vực nông thôn gần đó. Việc phát triển cảng Savannakhet để cùng sử dụng và khai thác với Thái Lan, nâng cấp sân bay Phú Bài (Huế, Việt Nam) đã được chính phủ các

nước Lào và Việt Nam phối hợp thực hiện đáp ứng nhu cầu trong nước và khu vực.

Với sự tài trợ của Ngân hàng Phát triển châu Á và Chính phủ Nhật Bản, nhiều hạng mục hạ tầng giao thông chủ chốt trên hành lang đã được đầu tư nâng cấp như dự án nâng cấp cảng Tiên Sa, Đà Nẵng, đường hầm đèo Hải Vân, quốc lộ 9. Cuối năm 2006, cây cầu quốc tế Lào – Thái Lan thứ hai qua sông Mê Kông được khánh thành, chính thức nối liền bảy tỉnh Đông - Bắc Thái Lan, tỉnh Savannakhet, Lào và ba tỉnh miền trung của Việt Nam.

Các công trình hạ tầng nòng cốt cho hành lang đã được hoàn thiện. Tuyến đường dài 1.450 km hoàn thành, kể cả cảng biển cuối ở phía Đông Đà Nẵng. Việc hình thành cảng

Mawlamyine, xuất phát từ mối quan tâm của một số cảng tư nhân nước ngoài.

Sự mô phỏng rào chắn phi vật thể tới các điểm luân chuyển xuyên biên giới là sáng kiến chính để chuyển hành lang giao thông Đông - Tây thành một hành lang kinh tế. Hiệp định Giao thông Xuyên biên giới của các nước tiểu vùng sông Mê Kông cũng như các hiệp định giao thông đường bộ song phương giữa Lào và Thái Lan, Lào và Việt Nam bây giờ vẫn còn hiệu lực, nhưng chưa hoàn thiện đầy đủ. Mọi chuẩn bị cho việc thực hiện kiểm dịch hải quan một cửa đã được hoàn tất, ban đầu tại Dansavanh (Lào) – biên giới Lao Bảo (Việt Nam) và sau đó tại biên giới Savannakhet (Lào) và Mukdahan (Thái Lan). Việc thành lập vùng công nghiệp và các khu công nghiệp đặc biệt ở các khu vực biên giới và cửa ngõ giao thông đã tăng cường đầu tư tư nhân vào sản xuất, thương mại và nông nghiệp cho hành lang.

Đến nay EWEC có tổng chiều dài 1.450 km, chạy qua 13 tỉnh của 4 nước thuộc GMS, nối liền các địa phương Mawlamyine, Myawaddy (Mianma), Yasothon, Tak, Phitsanulok, Khon Khaen, Kalasin, Sukhothai và Mukdahan (Thái Lan); Savannakhet (Lào); Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế và Đà Nẵng (Việt Nam). Đây là tuyến giao thông huyết mạch theo trục giao thông nối từ Đông sang Tây Đông Nam Á, là tuyến đất liền duy nhất nối Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương đã khai thông trọn vẹn bằng việc khánh thành cầu Hữu Nghị 2 bắc qua sông Mê Kông nối liền giữa Thái Lan và Lào.

Về năng lượng, Giai đoạn 1 của Dự án kết nối điện khu vực tiểu vùng sông Mê Kông (Nam Theun 2 – Savannakhet - Roi Et) sẽ cung cấp điện cho các khu vực dọc hành

lang. Việc mở rộng điện khí hóa khu vực nông thôn dọc đường 9 và phân phối điện tới 71 làng ở 6 quận, huyện cũng được khuyến khích. Việt Nam đã đề xuất tham gia vào các dự án dầu mỏ và khí ga từ cảng Chân Mây - Quốc lộ 1- Đường 9 tới Lào và Thái Lan để có thể cung cấp tài chính cho các ngành tư nhân và cần các nghiên cứu tiền khả thi để quyết định khả năng thực thi.<sup>(9)</sup> Trong khi tình trạng bổ sung của các nguồn năng lượng đáng tin cậy tại hành lang ở Mianma cần được quyết định, một nghiên cứu khả thi về đường dây truyền tải nối thị trấn biên giới Mae Sot của Thái Lan tới Thaton ở Mianma cũng bao gồm trong mắt xích phát triển hành lang. Về viễn thông, hiện đã có một dự án củng cố các dịch vụ viễn thông tại khu vực hành lang nằm trên địa phận Mianma. Đặc biệt việc dự phòng cung cấp điện cho hành lang, chủ yếu từ Thái Lan và Việt Nam về cơ bản đã hoàn thành. Điện khí hóa khu vực nông thôn mới sẽ ưu tiên cho các địa phương ở Lào và Mianma. Dự án Nhà máy thủy điện Nam Theun 2 và các đường truyền kết nối tới Thái Lan cũng sẽ cung cấp nguồn điện cần thiết cho Lào ở dọc tuyến hành lang hiện đang sử dụng điện do Việt Nam và Thái Lan cung cấp. Mạng lưới cáp quang viễn thông chính cho khu vực kết nối các khu vực hành lang (giai đoạn 1) đã được hoàn thành. Hiện nay, Mianma cũng đang thực hiện giai đoạn 2 của đường dây điện báo phía tây.

### **1.4. Hợp tác trên lĩnh vực du lịch, dịch vụ**

Về du lịch, hiện đã có một nghiên cứu toàn diện về các khu vực du lịch dọc hành lang như các điểm đến du lịch hấp dẫn. Nghiên cứu sẽ đi sâu vào tìm hiểu các dự án

<sup>(9)</sup> <http://www.mofa.gov.vn>.

ơ sở hạ tầng du lịch tiềm năng ở các địa phương dọc hành lang thuộc biên giới Lào và Việt Nam.

Trong năm 2007, chỉ tính 6 tháng đầu năm có khoảng 160.000 lượt khách đã đến Việt Nam qua cửa khẩu Lao Bảo (tăng 40% so với cùng kỳ năm trước), lượng khách qua cửa khẩu quốc tế Lao Bảo cả năm là 404.500 lượt người (gấp đôi năm 2006). Năm 2008, mặc dù phải gánh chịu những khó khăn do khủng hoảng tài chính mang lại, nhưng lượng xe ô tô xuất nhập qua cửa khẩu Lao Bảo vẫn là 56.000 lượt chiếc, bằng năm 2007; lượng du khách qua cửa khẩu Lao Bảo trong năm 2008 tăng 32.629 lượt người so năm 2007.<sup>(10)</sup>

Các hãng lữ hành Thái đã phác thảo viễn cảnh cho khách hàng của mình: Sáng uống cà phê Mukdahan (Thái), trưa ăn cơm Savannakhet (Lào) và chiều tối tắm biển Non Nước (Đà Nẵng). Cả Trung Quốc và Nhật Bản cũng đã bắt đầu khai thác EWEC. Từ năm 2005, Vân Nam và Quảng Tây đã chính thức có mặt trên EWEC với việc triển khai các dự án giao thông kết nối với các điểm đến trên EWEC, mở rộng vành đai du lịch vùng tây nam Trung Quốc với các điểm đến trong Tiểu vùng Mê Công. Nhật Bản đã ưu tiên cung cấp vốn ODA cho các dự án phát triển cơ sở hạ tầng, xóa đói giảm nghèo của các nước thành viên GMS có địa phương thuộc EWEC. Trên con đường EWEC, giờ đây người Mianma, Thái, Lào đã đẩy lên con số xây dựng các khu kinh tế, mở thêm trường dạy “Việt Nam học”, chuẩn bị các hãng lữ hành.

Con đường di sản miền Trung là tên một chương trình du lịch do Tổng cục du lịch

Việt Nam phát động, có mục tiêu kết nối các di sản thế giới tại Trung Bộ cùng với 3 di sản thế giới khác là cố đô Luang Prabang, ngôi đền núi kỳ vĩ Wat Phou (Lào) và quần thể Angkor Wat (Campuchia). Chương trình này kết hợp thành một chương trình hợp tác du lịch lớn hơn là “Lào, Campuchia, Việt Nam: 3 quốc gia, một điểm đến”. Ba tỉnh Quảng Nam, Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế đã từng phối hợp tổ chức thành công chương trình Roadshow về du lịch miền Trung.

### ***1.5. Hợp tác trên lĩnh vực xóa đói giảm nghèo, phát triển nông thôn***

ADB trong đó có Nhật Bản đã quan tâm đầu tư các dự án phát triển xã hội, xóa đói giảm nghèo như mục tiêu “EWEC còn tác động đến các vấn đề xã hội”. Tại tỉnh Quảng Trị, ngay từ lúc ý tưởng EWEC hình thành, ADB cũng đã quan tâm hỗ trợ dự án “Giảm nghèo miền Trung” trong giai đoạn 2002-2009 nhằm giảm tỷ lệ đói nghèo tại hai huyện Hướng Hóa, Đakrong dọc tuyến đường quốc lộ số 9 (EWEC), chuyển đổi cơ cấu cây trồng, vật nuôi, phát triển kinh tế, giúp người dân nghèo tại hai huyện miền núi này chuyển từ kinh tế tự cung tự cấp sang hoạt động tạo thu nhập, sản xuất gắn liền với thị trường. JBIC, JICA cũng có các dự án thủy lợi nhằm tăng năng suất sản xuất các sản phẩm nông nghiệp; các dự án nâng cấp mạng lưới điện nông thôn phục vụ định hướng công nghiệp hóa nông thôn. Các dự án đường giao thông cấp tỉnh và cấp huyện cũng được đầu tư nâng cấp. Các dự án này đã góp phần vào công cuộc xóa đói giảm nghèo của tỉnh (Tỷ lệ hộ nghèo trên toàn tỉnh Quảng Trị là 17,8%/2008) và góp phần phát triển kinh tế hàng hóa nông sản, tạo thị trường giao lưu với các nước khác trên tuyến hành lang EWEC.

<sup>(10)</sup> <http://www.quangtri.gov.vn/>

Cùng với dự án xóa đói giảm nghèo, phát triển kinh tế nông thôn, ADB, Nhật Bản và lãnh đạo tỉnh Quảng Trị cũng quan tâm phát triển đô thị tạo các điểm kết nối trên tuyến hành lang này. Năm 2009, ADB đã đồng ý tài trợ dự án hợp tác kỹ thuật phát triển toàn diện kinh tế xã hội thị xã Đông Hà; dự án cải thiện môi trường đô thị tiểu vùng Mê Kông cho 4 đô thị Lao Bảo - Đông Hà - Cửa Việt và thị xã Quảng Trị; dự án phát triển du lịch bền vững tiểu vùng Mê Kông. Như vậy, với sự quan tâm hỗ trợ của ADB, Nhật Bản, trong tương lai, đô thị và nông thôn Quảng Trị sẽ phát triển mạnh, tận dụng lợi thế và tiềm năng của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây này.

### 2. Giải pháp nâng cao hiệu quả hợp tác trong EWEC

Hành lang kinh tế Đông - Tây đã được nhìn nhận mang lại nhiều lợi ích cho sự phát triển liên vùng giữa các nước trong khu vực này. Tuy nhiên, trong quá trình phát triển hơn 10 năm qua, EWEC đã bộc lộ nhiều hạn chế cần khắc phục, nhất là các thủ tục nhiều khâu tại các cửa khẩu trên tuyến hành lang này đang là rào cản không đáng có. Thực trạng này vẫn chưa có những chuyển biến theo hướng tích cực mặc dù đã được nhìn thấy từ phía các ngành và địa phương có liên quan. Ông Heu Maung Nyint - Thứ trưởng Bộ Ngoại giao Mianma cho rằng: "Việc giải quyết thủ tục hải quan tại các cửa khẩu vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu của quá trình tạo thuận lợi cho giao thương, hợp tác kinh tế giữa các nước, các địa phương trên tuyến hành lang này. Rào cản này cần sớm được dỡ bỏ càng sớm càng tốt"<sup>(1)</sup>. Theo đề án,

EWEC được kéo dài từ Mianma, Thái Lan, Lào tới Việt Nam, qua hàng chục tỉnh, thành của 4 nước. Tuy nhiên, thực tế cho thấy, hầu hết các địa phương mà hành lang đi qua có điều kiện tự nhiên phức tạp, kinh tế phát triển không đồng đều, tỷ lệ đói nghèo cao, mật độ dân cư thấp, kinh tế nông nghiệp vẫn giữ vai trò chủ đạo. Chưa kể do lịch sử hình thành, phát triển của mỗi khu vực, mỗi nước có những điểm khác nhau nên để hội nhập về văn hóa - xã hội vẫn cần một khoảng thời gian nhất định. Bên cạnh đó, trong khi những mục tiêu đưa ra đối với EWEC lớn, bao gồm nhiều lĩnh vực hợp tác phát triển từ văn hóa đến kinh tế thương mại, nhưng hoạt động đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng sao cho tương xứng giữa các vùng để có thể nối với nhau lại là một vấn đề... Hơn nữa, Tình hình thế giới luôn có những diễn biến phức tạp, xung đột vũ trang, sắc tộc, khủng bố, xu hướng đòi li khai, khủng hoảng kinh tế, tài chính tiền tệ diễn ra nhiều nơi trên thế giới. Xu hướng phân cực ngày càng rõ ràng và tác động mạnh đến hầu khắp các lĩnh vực kinh tế, chính trị, xã hội. Nguy cơ tụt hậu về kinh tế là một trong những nguy cơ lớn, thách thức quá trình hội nhập của các nước và các địa phương dọc EWEC vào nền kinh tế, chính trị khu vực và thế giới.

Tiềm năng kinh tế EWEC đã được cộng đồng quốc tế thừa nhận. Tuy nhiên, làm thế nào để "đánh thức" tiềm năng đó để EWEC phát triển tương xứng với chính cái tên của nó sẽ là một thách thức không nhỏ đối với lãnh đạo các nước thành viên cũng như doanh nghiệp thuộc EWEC.

Để đẩy mạnh hợp tác phát triển EWEC cần phải tiến hành đồng bộ các giải pháp sau:

<sup>(1)</sup> Ánh Dương (2007), Hành lang kinh tế Đông Tây: lợi thế và rào cản, Báo Đà Nẵng, số ra ngày 19/10, tr3.



1. Tiếp tục cải cách hành chính công, đặc biệt là thủ tục kiểm tra một cửa theo hiệp định vận tải qua biên giới đã ký kết với các bước trong tiểu vùng Mê Kông.

2. Tiếp tục cải thiện môi trường đầu tư.

3. Kiến nghị cấp có thẩm quyền bãi bỏ các rào cản về hải quan, xuất nhập cảnh, kiểm dịch y tế và kiểm dịch động thực vật.

4. Tiếp tục tranh thủ mọi nguồn lực để đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng, trước hết là xây dựng hoàn chỉnh cơ sở hạ tầng các khu Kinh tế thương mại đặc biệt.

5. Tiếp tục đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực.

6. Hợp tác, liên kết với các tỉnh thuộc EWEC để phát triển công nghiệp, thương mại và dịch vụ - du lịch.

Để giúp cho hành lang kinh tế Đông Tây phát triển thì sự tiếp tục ủng hộ, giúp đỡ của ADB và Nhật Bản là hết sức quan trọng.

Đối với Chính phủ các nước trên EWEC:

- Cần xây dựng qui hoạch phát triển kinh tế - xã hội trên tuyến EWEC của quốc gia mình, trong đó cần coi trọng sự liên kết để tranh thủ và phát huy lợi thế vốn có của từng quốc gia nhằm cùng nhau phát triển trên hành lang kinh tế này.

- Các quốc gia cần khẩn trương đàm phán, thống nhất về liên minh thuế quan, cắt, giảm các biện pháp thuế quan và phi thuế quan, tạo điều kiện tự do hoá thương mại, đầu tư, giao thông vận tải... trước mắt triển khai sớm các thoả thuận đã ký kết như: xử lý các vướng mắc trong việc quá cảnh phương tiện vận tải (tay lái nghịch) nhằm tạo điều kiện cho phương tiện giao thông của các nước được lưu thông thuận tiện trên toàn tuyến EWEC.

- Các quốc gia cần có cơ chế, chính sách kích cầu sản xuất phát triển và sớm đơn giản

hoá thủ tục xuất nhập khẩu hàng hoá, xuất nhập cảnh, cư trú, đi lại của cư dân trên tuyến EWEC.

Tất cả những điều đó sẽ làm cho Hành lang kinh tế Đông Tây ngày càng hoàn thiện và phát triển, một minh chứng cụ thể của quá trình phát triển quan hệ hợp tác, hữu nghị, cùng phát triển của Mianma, Thái Lan, Lào và Việt Nam.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn Trần Quế (chủ biên) (2007), *Hợp tác phát triển tiểu vùng Mê Kông mở rộng hiện tại và tương lai*, Viện KHXHVN - Viện kinh tế và chính trị thế giới, NXB KHXH, Hà Nội, tr20.

2. Nguyễn Hoàng Giáp, Mai Hoài Anh (2008), *Quan điểm và đối sách của Việt Nam về Hành lang kinh tế Đông - Tây*, Nghiên cứu Đông Nam Á, số 11, tr13.

3. Sở ngoại vụ Đà Nẵng (2007), *Báo cáo tổng kết tuần lễ Hành lang kinh tế Đông Tây 2007*, tháng 9.

4. Ánh Dương (2007), *Hành lang kinh tế Đông Tây: lợi thế và rào cản*, Báo Đà Nẵng, số ra ngày 19/10, tr3.