

QUAN ĐIỂM VÀ ĐỐI SÁCH CỦA VIỆT NAM VỀ HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY

NGUYỄN HOÀNG GIÁP*
MAI HOÀI ANH**

Hội nghị lần thứ 8 các Bộ trưởng Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS), tổ chức tại Manila (Philippin) vào tháng 10/1998, đã thống nhất ưu tiên thực hiện Dự án Hành lang kinh tế Đông - Tây (East-West Economic Corridor - EWEC) trong số 5 dự án phát triển hành lang kinh tế thuộc GMS được đưa ra thảo luận. Ngay sau đó, Dự án này được Hội nghị cấp cao ASEAN VI tháng 12/1998 chính thức đưa vào Chương trình Hành động Hà Nội thực hiện Tầm nhìn ASEAN 2020.

Trong các hành lang kinh tế, trục tuyến giao thông là nhân tố quan trọng nhất. Do vậy, EWEC được xây dựng cũng không nằm ngoài quy luật đó. Trục chính của Hành lang là tuyến đường bộ dài 1.450 km nối liền Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương, xuyên qua ba tỉnh, thành phố của Việt Nam (Đà Nẵng, Thừa Thiên - Huế, Quảng Trị), một tỉnh của Lào (Savanakhet), bảy tỉnh của Thái Lan (Mae Sot, Tak, Phitsalulok, Khon Kaen, Kalasin, Kuchinarai, Mukdahan), hai tỉnh của Mianma (Mawlamyine, Myawaddy). Từ tháng 12/2006, tuyến đường này về cơ bản đã được thông suốt

và hiện nay đang tiếp tục hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật, mở rộng các cửa khẩu, trạm kiểm soát, các khu kinh tế - thương mại.

Mục tiêu chính của EWEC là nhằm góp phần xóa đói giảm nghèo, giảm bớt sự chênh lệch về trình độ phát triển giữa các vùng nghèo dọc Hành lang với các vùng khác của khu vực, trên cơ sở phát huy lợi thế so sánh liên vùng về nguồn lao động, tài nguyên, điều kiện thiên nhiên, địa lý, tranh thủ sự hợp tác và giúp đỡ của các nhà tài trợ, các tổ chức quốc tế để biến liên vùng này thành cửa ngõ phát triển của GMS. Nội dung của EWEC khá rộng, bao gồm hợp tác phát triển giao thông vận tải và bưu chính viễn thông; đầu tư, khai thác và sử dụng tài nguyên; đẩy mạnh hợp tác trao đổi thương mại và dịch vụ; thúc đẩy du lịch, hợp tác lao động và giao lưu văn hóa; hợp tác trong các lĩnh vực xã hội và môi trường như phòng chống ma túy, bảo vệ môi trường, v.v... Sự ra đời của EWEC được kỳ vọng sẽ đem lại lợi ích thiết thực và lâu dài cho các quốc gia thành viên trong việc tiếp cận các nguồn tài nguyên thiên nhiên khoáng sản, năng

* PGS, TS Nguyễn Hoàng Giáp, **Th.s Mai Hoài Anh, Viện Quan hệ quốc tế, Học viện CT-HCQG HCM

lượng, tạo điều kiện phát triển các thành phố, thị trấn nhỏ dọc hành lang, đồng thời thúc đẩy thương mại xuyên biên giới, sử dụng hiệu quả không gian kinh tế và hình thành khu vực kinh tế xuyên quốc gia.

Những tác động tích cực từ EWEC đối với các nước thành viên được biểu hiện cụ thể trên các lĩnh vực sau:

Thứ nhất, tạo cơ hội cho việc xoá đói giảm nghèo, rút ngắn khoảng cách phát triển của các địa phương dọc Hành lang với các vùng khác của mỗi nước. Giao thông, giao lưu hàng hoá, dịch vụ phát triển sẽ tạo điều kiện cho các địa phương này phát triển mạnh hơn về kinh tế, văn hoá, đời sống... góp phần tăng cường an ninh của mỗi nước và khu vực, tăng cường tinh thần hữu nghị giữa các nước và niềm tin vào mục tiêu phát triển của ASEAN đang hướng tới một cộng đồng kinh tế vào năm 2015.

Thứ hai, tạo điều kiện khai thác tiềm năng, lợi thế của mỗi nước. Các vùng, địa phương của mỗi nước trong EWEC đều có đặc điểm và thế mạnh riêng cho phép hợp tác, bổ sung cho nhau về tài nguyên thiên nhiên, con người, văn hoá, kinh tế nhằm mở rộng thị trường, nhất là sản phẩm rừng, biển, di sản văn hoá... Miền Trung Việt Nam là nơi có tiềm năng du lịch biển và các sản phẩm từ biển, là cửa ngõ ngắn nhất cho các nước trong khu vực ra Thái Bình Dương; Trung Lào và Hạ Lào giàu tiềm năng nông, lâm nghiệp, thủy điện, khoáng sản; các tỉnh Đông Bắc Thái Lan và các tỉnh của Mianma có tiềm năng lớn về nông nghiệp, sản xuất hàng tiêu dùng, vật liệu xây dựng. Chạy dọc EWEC là khu vực đa sắc tộc, văn hóa đa dạng, nhiều danh lam thắng cảnh, di tích nổi tiếng được quốc tế công nhận, có sức hấp dẫn về

môi trường xã hội, văn hóa, du lịch...

Thứ ba, góp phần mở rộng kinh tế đối ngoại. EWEC không chỉ thúc đẩy phát triển thương mại, đầu tư, du lịch lẫn nhau giữa các thành viên, mà còn có cơ hội thu hút vốn FDI từ ngoài khu vực thông qua việc kết nối với các thị trường quốc tế và với khu vực Đông Á.

Thứ tư, tạo thêm khả năng tăng cường an ninh khu vực. EWEC ra đời và hoạt động có hiệu quả sẽ tạo thuận lợi mới cho nền kinh tế của 4 nước phát triển, kinh tế phát triển là cơ sở để củng cố, tăng cường an ninh. Thông qua việc thu hút các nhà đầu tư nước ngoài và bằng sự đan xen lợi ích kinh tế dẫn đến đan xen lợi ích an ninh giữa các nước trong vùng với các đối tác nước ngoài khác, có thể tạo ra môi trường khu vực ổn định hơn, lợi thế hơn trong quá trình hợp tác và đấu tranh bảo vệ an ninh, góp phần giữ vững hoà bình, ổn định và phát triển kinh tế của mỗi nước và khu vực⁽¹⁾.

Như vậy, tiềm năng to lớn của EWEC hứa hẹn mang lại nhiều lợi ích thiết thực đối với đời sống kinh tế - xã hội của các địa phương dọc Hành lang, góp phần vào sự phát triển của các nước trong GMS. Nhiều chuyên gia quốc tế còn có những nhìn nhận lạc quan hơn khi cho rằng, EWEC không chỉ gắn kết các nền kinh tế các quốc gia GMS, mà còn là cầu nối hợp tác hữu nghị, liên kết kinh tế và phát triển giữa các nước bên bờ Thái Bình Dương với các nước bên bờ Ấn Độ Dương và vươn xa tới tận Tây bán cầu.

I. QUAN ĐIỂM VÀ CHÍNH SÁCH CỦA VIỆT NAM VỀ PHÁT TRIỂN HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY

Trong suốt quá trình phát triển đất

nước, Việt Nam luôn nhận thức rõ tầm quan trọng của hòa bình, ổn định và hợp tác phát triển ở khu vực Đông Nam Á. Khu vực này có tầm quan trọng chiến lược đối với Việt Nam và là một bộ phận quan trọng trong chính sách đa phương hóa, đa dạng hóa quan hệ đối ngoại và “láng giềng hữu nghị” của Đảng, Nhà nước ta vì nó liên quan trực tiếp đến môi trường an ninh và phát triển của đất nước.

Từ sau khi gia nhập ASEAN, Việt Nam đã chủ động và tích cực tham gia vào hầu hết các chương trình hợp tác trong khu vực cũng như quốc tế của Hiệp hội. Đảng và Nhà nước ta khẳng định tiếp tục thực hiện đường lối đối ngoại độc lập tự chủ, đa phương hóa, đa dạng hóa quan hệ quốc tế, song vẫn dành ưu tiên cao cho hợp tác khu vực cả trên bình diện song phương và đa phương. Các văn kiện của Đảng trong các nhiệm kỳ Đại hội VIII, IX và X luôn khẳng định một cách nhất quán chủ trương đẩy mạnh quan hệ hợp tác với các nước láng giềng, các nước trong tổ chức ASEAN, tăng cường phát triển hợp tác, liên kết ASEAN. Đối với tiến trình thu hẹp khoảng cách phát triển trong ASEAN, trong Chương trình hành động Hà Nội được thông qua tại Hội nghị Thượng đỉnh ASEAN lần thứ VI (12/1998), Việt Nam đã đưa ra sáng kiến quan trọng về hợp tác phát triển kinh tế các vùng nghèo liên quốc gia dọc hành lang Đông - Tây nhằm góp phần xóa đói giảm nghèo, thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các nước và các vùng trong ASEAN. Nội dung hợp tác bao gồm 5 lĩnh vực: giao thông vận tải và bưu chính viễn thông; đầu tư khai thác và sử dụng tài nguyên; thương mại và dịch vụ; hợp tác lao động và giao lưu văn hóa; môi trường và xã hội. Trên cơ sở đó, Việt Nam đã đưa

ra Dự án phát triển Hành lang Đông - Tây. Với tính khả thi cao của Dự án này, Hội nghị Bộ trưởng kinh tế ASEAN tháng 9/1999 tại Xingapo đã thông qua đề nghị thành lập Nhóm Công tác Phát triển Hành lang Đông - Tây thuộc ủy ban Hợp tác Kinh tế và Công nghiệp ASEAN - METI (Nhật Bản) và Việt Nam được cử làm Chủ tịch Nhóm.

Đối với Việt Nam, vấn đề phân hóa giàu nghèo, khoảng cách phát triển giữa các thành phần dân cư và giữa các vùng trong nước đã trở thành một vấn đề bức xúc đang được tập trung giải quyết. Các Đại hội Đảng lần thứ IX, X đều nhấn mạnh việc ưu tiên xóa đói giảm nghèo và thu hẹp khoảng cách phát triển, khắc phục từng bước phân hóa giàu nghèo trong nước cũng như đẩy lùi nguy cơ tiếp tục tụt hậu xa hơn nữa về phát triển kinh tế so với các nước trong khu vực và trên thế giới. Việc thực hiện các chương trình phát triển ở những khu vực chậm phát triển trong khuôn khổ hợp tác ASEAN, trong đó có Dự án Hành lang kinh tế Đông - Tây sẽ hỗ trợ cho các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam, góp phần quan trọng vào chủ trương của Đảng và Nhà nước ta về xóa đói giảm nghèo và phát triển các tỉnh miền Trung, từng bước đưa miền Trung đi lên kịp với mặt bằng phát triển chung của cả nước. Tuy còn kém phát triển, nhưng miền Trung có nhiều tiềm năng to lớn, trước hết là lợi thế về địa lý, nằm trên các hành lang giao thông xuyên quốc gia và quốc tế, đang và sẽ là cửa ngõ của GMS, từ đó có thể mở rộng các quan hệ hữu nghị và hợp tác cùng có lợi với các nước láng giềng, góp phần thiết thực thúc đẩy sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc. Do vậy, ra sức thực hiện sáng kiến về EWEC là một ưu

tiên trong hợp tác kinh tế giữa Việt Nam và các nước ASEAN.

Theo quan điểm của một số nhà nghiên cứu, nếu tiếp cận vấn đề dưới góc độ địa - kinh tế hiện đại, thì việc phát triển theo hướng Đông - Tây sẽ tạo cơ hội để Việt Nam có thể đạt được tốc độ phát triển nhanh và hiệu quả hơn nhiều thay vì theo trục Bắc - Nam như những thập niên trước đây. Việt Nam có thể mạnh của đất nước có hơn 3000 km bờ biển, trong bối cảnh đại dương là một vùng kinh tế được khai thác mạnh mẽ trên quy mô toàn cầu. Vận tải đường biển với chi phí thấp và năng lực chuyển tải lớn sẽ nối thế giới với Việt Nam đi tới các khu vực kém phát triển của các quốc gia láng giềng phía Tây. Đại dương mệnh mệnh mở ra cơ hội lớn trong giai đoạn phát triển hiện nay và trong tương lai. Chiến lược phát triển theo trục Đông - Tây, xây dựng các đô thị ven biển làm hạt nhân và tạo nguồn động lực lan truyền quá trình phát triển tới các vùng sâu của Việt Nam và đi tới các quốc gia láng giềng, sẽ mang lại nhiều cơ may và lợi ích to lớn cho Việt Nam và cả khu vực.

Tham gia EWEC, Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi về địa lý và có tầm quan trọng đặc biệt: Nằm ở bờ đông của Hành lang, cửa ngõ thông ra biển đối với tiểu vùng, các tỉnh miền Trung thuộc EWEC của Việt Nam có các cảng biển nước sâu như cảng Tiên Sa tại Đà Nẵng, Chân Mây - Lăng Cô tại Thừa Thiên - Huế là "đầu ra" cũng như "đầu vào" quan trọng cho hàng hóa của Thái Lan, Lào, Mianma. Bên cạnh đó, với dân số đông nhất trong EWEC và sự phát triển kinh tế - xã hội ổn định cũng là những yếu tố thuận cho Việt Nam. Về văn hoá, đây lại là nơi tập trung nhiều di sản văn hoá thế giới, rất có điều

kiện phát triển du lịch: Dọc hành lang có 3 di sản thế giới của Việt Nam được UNESCO công nhận là Cố đô Huế, Hội An và Mỹ Sơn ở Quảng Nam và rất nhiều địa điểm, di tích rải rác tại các địa phương lân cận (Bảo tàng Chăm ở Đà Nẵng, hệ thống di tích lịch sử cách mạng ở Quảng Trị, động Phong Nha ở Quảng Bình)... Các địa phương Việt Nam dọc tuyến và lân cận Hành lang EWEC đều có các bãi tắm đẹp, nước trong, cát mịn, các bãi biển của Đà Nẵng, Quảng Nam được đánh giá là nằm trong các bãi biển "đẹp nhất hành tinh". Ngoài ra, còn rất nhiều loại hình dịch vụ du lịch khác như du lịch sinh thái, du lịch tâm linh, du lịch văn hoá tìm về chiến trường xưa. Ngoài ra, phát triển vận tải hàng hoá, cảng biển, đầu tư khai thác đất đai tự nhiên phát triển cây nguyên liệu (cao su, gỗ, bột giấy, chè, cà phê...) cũng là những lĩnh vực có triển vọng, phù hợp với đặc điểm của các địa phương miền Trung Việt Nam.

Khi đề ra chủ trương phát triển và tham gia Hành lang kinh tế Đông - Tây, chính phủ Việt Nam đã nhận thức được đây là điều kiện thuận lợi để các tỉnh ở hai bên trục đường quốc lộ số 9 có cơ hội tập trung nguồn lực khai thác tiềm năng đất đai, phát huy thế mạnh ngành nghề, xúc tiến phát triển sản xuất các sản phẩm hàng hóa địa phương; để giao thương hỗ trợ và bù đắp cho nhau những phần còn thiếu; từng bước cải thiện đời sống nhân dân. Đồng thời, củng cố quan hệ đặc biệt với nước bạn Lào, tăng cường quan hệ hợp tác với các nước EWEC cũng như liên kết kinh tế trong Tiểu vùng Mekong. Gần một thập niên qua, Việt Nam rất tích cực hợp tác quốc tế phát triển Hành lang kinh tế Đông - Tây nhằm tạo sự nhất trí về ý tưởng, tạo cơ chế, biện pháp kết nối, tạo

điều kiện thuận lợi về giao thương (như triển khai Hiệp định GMS về áp dụng mô hình thông quan một cửa, một lần dừng tại các cửa khẩu, tạo điều kiện thuận lợi nhiều hơn nữa cho người, xe, hàng hoá qua lại), qua đó cùng tranh thủ các nguồn lực từ bên ngoài cho các dự án phát triển. Việt Nam được đánh giá là nước triển khai tốt nhất các Dự án trong Hành lang như Dự án nâng cấp quốc lộ 9, Dự án xây dựng đường hầm qua đèo Hải Vân, Dự án nâng cấp cảng Tiên Sa (Đà Nẵng). Ngoài ra, các Dự án đã ký kết về năng lượng (vận hành và mua bán điện, kết nối điện trong EWEC), xây dựng đường trục bưu chính viễn thông, xây dựng chiến lược phát triển và hợp tác khai thác du lịch... đang được Việt Nam ưu tiên và khẩn trương thực hiện.

Tại Hội nghị Chuyên gia cao cấp về Hành lang kinh tế Đông - Tây (SOM - EWEC) lần thứ III tại Thành phố Hồ Chí Minh (28/3/2006), Việt Nam đề xuất sáng kiến về phối hợp xúc tiến và quảng bá những tiềm năng của Hành lang với các nhà đầu tư và khách du lịch trên cơ sở phối hợp chặt chẽ giữa các quốc gia thành viên huy động sự hỗ trợ về tài chính và kỹ thuật của các nhà tài trợ. Trong đó, tập trung vào xây dựng cơ sở hạ tầng và cơ cấu dịch vụ, tạo thuận lợi cho thương mại, đầu tư và du lịch (kêu gọi đầu tư từ ADB, các nhà tài trợ, các tổ chức tài chính và khu vực tư nhân để xây dựng thêm các trung tâm kinh tế và cơ sở dịch vụ hạ tầng dọc Hành lang), hợp tác xuất khẩu hàng hóa tới nước thứ ba, đưa kế hoạch phát triển EWEC vào chương trình quảng bá cấp quốc gia của các nước EWEC. Bên cạnh việc phát triển Hành lang kinh tế và vận tải trong khu vực GMS, Việt Nam đồng thời đề nghị thành lập một Hành

lang Đông - Tây thứ hai kết nối miền Bắc Trung bộ của Việt Nam bao gồm Nghệ An, Thanh Hóa với các tỉnh Sầm Nưa (Lào), khu vực Đông Bắc Thái Lan và miền Trung Mianma. Các đề xuất này đã được các quốc gia thành viên EWEC đánh giá cao và nhận được sự hưởng ứng tích cực từ phía các nhà tài trợ.

Với mục đích quảng bá tiềm năng của liên vùng, nâng cao nhận thức của cộng đồng quốc tế về những cơ hội phát triển của EWEC; tạo ra sự hiểu biết sâu sắc hơn của các chính phủ và cộng đồng doanh nghiệp, qua đó thu hút sự quan tâm hơn nữa của các nhà tài trợ, giới đầu tư kinh doanh vào khu vực Hành lang này, đặc biệt là tiếp tục đầu tư cho cơ sở hạ tầng; tăng cường sự hợp tác cùng phát triển, "cùng thắng" giữa các nước, các địa phương EWEC, Việt Nam đã chủ trì tổ chức Tuần lễ Hành lang Kinh tế Đông - Tây tại Đà Nẵng từ ngày 27/8-1/9/2007. Với nhiều hoạt động như Diễn đàn Xúc tiến Thương mại - Đầu tư - Du lịch EWEC; Hội chợ triển lãm quốc tế EWEC; tổ chức chuyến thực địa (Caravan trip) dọc tuyến phía Đông của EWEC và các hoạt động giao lưu văn hoá nghệ thuật, thể thao phong phú khác của các nước trong tiểu vùng... Chính phủ Việt Nam cũng đã triển khai nhiều công việc để tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa nhằm thúc đẩy phát triển Hành lang kinh tế Đông- Tây. Theo đó, các bộ, ngành và địa phương liên quan tiếp tục đề xuất giải pháp phát triển hành lang kinh tế này, bao gồm: Đề xuất chính sách để xây dựng môi trường đầu tư thông thoáng, thuận lợi hơn cho các nhà đầu tư ở các địa phương Việt Nam dọc Hành lang, kể cả cho các nhà đầu tư của Việt Nam đang đầu tư tại Lào, Thái Lan, Mianma; rà soát, tổng kết

kết quả thực hiện thông quan tại cửa khẩu Lao Bảo, thúc đẩy thực hiện đơn giản hóa thủ tục hải quan, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho việc thông quan hàng hóa và xuất nhập khẩu của du khách tại cửa khẩu này, nhằm thu hút mạnh hơn nữa vận tải hàng hóa và du khách sang Việt Nam; thúc đẩy việc ký kết và sớm triển khai thực hiện các thỏa thuận về thuận lợi hóa giao thông vận tải; nâng cao năng lực phục vụ của các cảng biển với các chính sách đủ khả năng hấp dẫn và cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu phát triển của Hành lang; nghiên cứu, xây dựng chiến lược phát triển thương mại dọc hành lang này, đặc biệt là cơ chế, chính sách, cơ sở kho tàng, bến bãi, chợ...; đề xuất quy hoạch phát triển các điểm, tuyến du lịch qua biên giới, đồng thời tăng cường quảng bá về tiềm năng du lịch của Việt Nam với du khách trong nước và quốc tế nhằm khai thác triệt để thế mạnh của các địa phương dọc Hành lang v.v...

Như vậy, vai trò của EWEC đối với Việt Nam trong phát triển kinh tế, xóa đói nghèo, tăng cường thương mại qua biên giới, khai thác tiềm năng tài nguyên thiên nhiên và phát triển du lịch... là khá rõ ràng. Do vậy, việc chủ động và tích cực tham gia EWEC có ý nghĩa lớn 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 hội nhập quốc tế mạnh mẽ của Việt Nam với một vị thế ngày càng tăng.

II. MỘT SỐ NHẬN XÉT VÀ KHUYẾN NGHỊ

Có thể thấy, với việc hoàn thành về cơ bản trục giao thông xuyên qua 4 quốc gia từ tháng 12/2006 - con đường huyết mạch cho một thị trường chung ASEAN dự định

sẽ thành hình vào năm 2015, hiện tại Hành lang kinh tế Đông - Tây đang bước vào giai đoạn áp dụng để nâng cao hiệu quả kinh tế. Những thành công bước đầu của EWEC đã có tác động tích cực cả về nhận thức cũng như thực tiễn hành động của các quốc gia dọc theo Hành lang. Tuy nhiên, vẫn còn khá nhiều vấn đề có thể cản trở không nhỏ tới sự phát triển của Hành lang trong thời gian tới. Đó là :

Thứ nhất, Hành lang kinh tế Đông - Tây được nhìn nhận sẽ mang lại nhiều lợi ích cho sự phát triển liên vùng giữa các nước trong khu vực. Tuy nhiên, cơ hội luôn song hành cùng thách thức. Nhìn vào đặc điểm kinh tế, hàng lang Đông - Tây bao gồm các địa phương nghèo, chậm phát triển của cả 4 nước, nông nghiệp chiếm tỷ trọng lớn, công nghiệp chế biến nông lâm sản chiếm chưa tới 50% tỷ trọng của nền kinh tế địa phương, công nghiệp hầu hết dựa vào việc khai thác tài nguyên. Về khía cạnh xã hội, ngoài các đô thị thì mật độ dân cư còn thưa; dân trí, trình độ công nghệ, tay nghề, kỹ thuật lao động... đều ở mức thấp; tỷ lệ đói nghèo trong các cộng đồng người thiểu số ở các vùng biên giới cũng là khía cạnh đáng quan ngại. Thêm vào đó, nhiều thủ tục nhiều khe tại các cửa khẩu trên tuyến hành lang này lại đang là rào cản không đáng có. Đã một năm sau khi "Tuần lễ hành lang kinh tế Đông Tây" được tổ chức, nhưng vẫn chưa có những chuyển biến theo hướng tích cực: Các tiêu chuẩn giao thông xuyên quốc gia, các dự án đầu tư tạo sức bật cho toàn vùng, chiến lược chung về du lịch và chính sách thật sự thông thoáng tiến triển hết sức chậm chạp; xe tay lái nghịch và các quy định về kiểm soát giao thông, kiểm tra xuất nhập cảnh cho người và phương tiện (tốc độ hạn chế, lệ phí cầu đường,

biểu mẫu tờ khai không thống nhất...) vẫn còn là câu chuyện dài về sự khác biệt giữa các nước, dẫn đến lãng phí cả thời gian và chi phí vận chuyển hàng khách lẫn hàng hóa quá cảnh trên toàn tuyến...(2).

Thứ hai, về mặt an ninh, vẫn tồn tại khả năng những lực lượng thù địch có thể lợi dụng các quan hệ kinh tế thương mại, đầu tư, du lịch... trong EWEC để chống phá các nước, làm trầm trọng thêm những vấn đề an ninh vốn đã phức tạp trong quan hệ các nước do lịch sử để lại. Mặt khác, EWEC có thể nảy sinh các hệ quả phi kinh tế như những tiêu cực về văn hoá - xã hội; môi trường, dịch bệnh; buôn bán ma tuý, phụ nữ, trẻ em; di dân bất hợp pháp; nạn khủng bố, xung đột về dân tộc, tôn giáo và các tội phạm xuyên quốc gia khác... tác động đến an ninh quốc gia và khu vực.

Thứ ba, mặc dù EWEC vẫn còn là một vùng liên nghèo, cơ sở hạ tầng kỹ thuật yếu kém, nhưng với tiềm năng về địa lý, đất đai, tài nguyên khoáng sản và đặc biệt là tính chất văn hóa đa sắc tộc, thì khả năng phát triển ở khu vực này vẫn được coi là rất lớn và mang tính bền vững cao vì nó thoả mãn các yêu cầu chính trị cho mỗi nước thành viên tham gia. Do vậy, dù vẫn nhấn mạnh quan điểm "cùng hợp tác, cùng phát triển và cùng thắng", nhưng EWEC vẫn ẩn chứa yếu tố cạnh tranh giữa các nước, các địa phương với mục tiêu tận dụng một cách hiệu quả nhất hành lang kinh tế này(3).

Thứ tư, trên thực tế, Trung Quốc lại là nước đang được hưởng nhiều lợi ích nhất từ EWEC. Trung Quốc đã không bỏ qua cơ hội khai thác tiềm năng thị trường của EWEC, trước hết là thực hiện việc kết nối thị trường này với các khu mậu dịch tự do

phía nam Trung Quốc. Từ năm 2005, Vân Nam và Quảng Tây đã chính thức có mặt trên EWEC với việc triển khai thúc đẩy các dự án xây dựng 2 tuyến đường bộ, 2 tuyến đường sắt và 3 cảng biển kết nối với các điểm đến trên EWEC. Trung Quốc đã thoả thuận được với Lào và Thái Lan xây một xa lộ dài 1885 km nối Côn Minh với Băng Cốc, gọi là hành lang Bắc - Nam, dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2010. Theo phân tích của các chuyên gia nghiên cứu về ASEAN, một khi hành lang Bắc - Nam được xây xong thì nó sẽ giao thông với hành lang Đông - Tây, nhờ đó Trung Quốc sẽ đặt được những đường ống dẫn dầu từ Việt Nam sang Trung Quốc theo hai hành lang này. Tại các cửa hàng miễn thuế nằm trên Hành lang kinh tế Đông - Tây, cho đến nay hàng hóa bày bán hầu hết mang nhãn hiệu Made in China, trong khi hàng hóa của Nhật mặc dù tốt và ai cũng thích nhưng bán không được vì giá cao, ngay đến những sản phẩm của Thái Lan cũng khó cạnh tranh nổi với Trung Quốc. Ngay cả đối với Việt Nam, lẽ ra với địa thế ở điểm cuối của Hành lang, giáp với biển phải được hưởng lợi nhiều nhất, thế nhưng sau khi thông hầm Hải Vân và thông tuyến cầu qua sông Mê Công, việc vận chuyển hàng hóa qua Hành lang vẫn còn gặp nhiều trở ngại.

Trong thời gian tới, nhằm phát huy hơn nữa vai trò và vị thế của nước ta trong việc khai thác hiệu quả những lợi ích từ Hành lang kinh tế Đông - Tây, xin nêu một số khuyến nghị sau:

Một là, cần phải nhận thức rõ rằng, EWEC là một "hành lang kinh tế", chứ không chỉ đơn thuần là một "hành lang giao thông", vì vậy EWEC không đơn giản là cải thiện cơ sở hạ tầng. Mục tiêu cuối cùng là phát triển một hành lang kinh tế,

trong đó hành lang giao thông chỉ đóng vai trò nền tảng. Điều này có nghĩa là cơ sở hạ tầng cần được kết hợp với thương mại, đầu tư, du lịch và các cơ hội kinh tế khác, bao gồm các dự án, chính sách có tính kế hoạch, được điều phối và có hệ thống cũng như những can thiệp thể chế để cho phép giảm chi phí vận tải và sự di chuyển hiệu quả hơn của hàng hóa và con người. Một khi những hoạt động kinh tế đó được triển khai, thì những cơ hội việc làm, cơ hội tiếp cận các thị trường cũng như những dịch vụ xã hội mới có thể được cải thiện. Tuy nhiên, tiến trình trở thành một hành lang kinh tế theo đúng nghĩa của nó còn dài và có phần phức tạp, cần có quyết tâm mạnh mẽ về chính trị để thực thi những thay đổi về chính sách và xác định lợi ích quốc gia, và đảm bảo sự gắn kết của EWEC với sự thịnh vượng chung của khu vực, đồng thời cần có tầm nhìn và có sự tham gia đồng đẳng, sự hợp tác thực chất giữa khu vực công và tư. Với mục đích thu hút nhiều hơn nữa khách du lịch trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây thì chính quyền địa phương cũng như cơ quan quản lý du lịch cần đặc biệt chú trọng khai thác loại hình du lịch sinh thái quanh vùng đệm, tập huấn nâng cao nhận thức của người dân về bảo vệ môi trường và khai thác hiệu quả tiềm năng du lịch của địa phương.

Hai là, cần khôn khéo khai thác các nhân tố bên ngoài mạnh hơn nữa trong chương trình hợp tác phát triển kinh tế GMS nói chung và Hành lang kinh tế Đông - Tây nói riêng theo hướng hợp tác lành mạnh, cùng khai thác, mang lại lợi ích kinh tế cho cả 4 quốc gia thuộc Hành lang. Ngoài ra, các khu vực nằm trong tuyến Hành lang cũng đồng thời là tuyến bảo vệ an ninh phía Tây quan trọng của

Việt Nam. Do vậy, hội nhập kinh tế quốc tế thông qua các chương trình phát triển Hành lang kinh tế Đông - Tây, trên cơ sở phát huy tối đa vị thế địa - chiến lược của Việt Nam sẽ thu hút sự quan tâm đặc biệt của các nhà đầu tư và thương mại quốc tế, góp phần tạo thêm thế và lực mới cho Việt Nam trong quan hệ với các đối tác chiến lược.

Ba là, dù mới kết nối cơ bản và vẫn còn nhiều khó khăn, nhưng triển vọng mà EWEC mang lại cho các quốc gia và địa phương là rất khả quan. Bởi vậy, đã đến lúc cần mở rộng EWEC không chỉ một tuyến như hiện nay, mà tạo thêm các tuyến mới thông qua đường 7 (Nghệ An), đường 8 (Hà Tĩnh), đường 12 (Quảng Bình), đường 49 (Thừa Thiên - Huế) và không chỉ giới hạn trong phạm vi 13 tỉnh của bốn nước, mà cần phải kết nối rộng hơn, xa hơn. Thực tế đòi hỏi chúng ta phải quyết tâm hoàn thiện EWEC, đầu tư mạnh mẽ để khai thác tiềm năng biển Hành lang kinh tế Đông - Tây từ kết nối giao thông trở thành Hành lang kinh tế thực sự, một tuyến hành lang hữu nghị và thành công trong hợp tác kinh tế, theo đúng tên gọi của nó - "EWEC: Economic Corridor"./.

CHÚ THÍCH

1. Xem thêm: Nguyễn Nhâm, *Hành lang kinh tế Đông - Tây: Bước quan trọng hướng tới Cộng đồng kinh tế ASEAN*, Tạp chí Cộng sản điện tử, số 22 (142)/2007.
2. Trương Điện Thắng, *Một năm sau "Tuần lễ EWEC"* www. thanh nien.com.vn, ngày 2/9/2008
3. Đỗ Phước Tiến, *Ai sẽ kiểm soát EWEC?*, Tạp chí Tia sáng, số 17/2007.