

HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY TRONG CHÍNH SÁCH CỦA NHẬT BẢN

NGUYỄN THU MỸ*

Do những thuận lợi khách quan và do ưu thế về nguồn lực, trong thập kỷ 90, ảnh hưởng của Nhật Bản đã chiếm được ưu thế ở ASEAN nói chung và Đông Dương nói riêng. Tôkyô trở thành nước đóng vai trò chủ đạo trong các hoạt động tái thiết Đông Dương. Tháng 1/1993, Thủ tướng Nhật Kiichi Miyazawa đưa ra sáng kiến tổ chức Diễn đàn phát triển toàn diện Đông Dương. Thực hiện sáng kiến trên, tháng 2/ 1995, Hội nghị Bộ trưởng Diễn đàn này đã được khai mạc ở Tokyo dưới sự chủ trì của Nhật Bản. Tham gia Diễn đàn có 25 quốc gia, trong đó có Việt Nam, Lào, Campuchia, 6 nước ASEAN, 8 tổ chức quốc tế và một số nước khác. Mục đích của Hội nghị là:

- Phát triển các nước Đông Dương dựa trên triển vọng của khu vực
- Hợp tác quốc tế thông qua điều phối tự nguyện các hỗ trợ dựa trên sự trao đổi thông tin giữa các quốc gia và các tổ chức
- Thúc đẩy kinh tế thị trường ở các nước Đông Dương

Tại Hội nghị, những người tham dự đã nghe một bản báo cáo về tình hình trợ

giúp và các vấn đề nảy sinh trong phát triển cơ sở hạ tầng ở Đông Dương do Ngân hàng phát triển châu Á trình bày và một bản báo cáo về phát triển nguồn nhân lực của Chương trình phát triển Liên hợp quốc. Hội nghị đã thoả thuận thành lập Ủy ban công tác về phát triển cơ sở hạ tầng và nguồn nhân lực. Nhật Bản được bầu là Chủ tịch Ủy ban phát triển cơ sở hạ tầng, Pháp được bầu làm Chủ tịch Ủy ban phát triển nguồn nhân lực.

Thực hiện các thoả thuận trên, Nhật Bản đã tài trợ cho các hội nghị về "Vai trò của phụ nữ trong phát triển" tổ chức ở Việt Nam (tháng 1 và tháng 5 1996), ở Lào 6/1996 và ở Campuchia tháng 11/1996.

Ngoài ra, chính phủ Nhật còn hỗ trợ cho Chương trình phát triển lưu vực Mê Công. Tháng 3/1996, Nhật Bản đã thành lập Nhóm đặc nhiệm về chiến lược phát triển lưu vực sông Mê Công. Nhiệm vụ của nhóm là xây dựng một cách tiếp cận cơ bản của Nhật về sự phát triển cân bằng vùng lưu vực Mê Công. Tháng 8/ 1996, Nhóm tác chiến trên đã trình báo cáo của họ, trong đó đưa ra một cách tiếp cận gồm

* PGS.TS. Nguyễn Thu Mỹ, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á

2 điểm sau:

i. Phát triển các ngành công nghiệp then chốt mà các mối quan hệ của các ngành này mở rộng vượt ra ngoài biên giới quốc gia

ii. Mở rộng trợ giúp cho Lào và Campuchia

Tuy nhiên, có lẽ do quá tin vào ảnh hưởng không thể bị thách thức của mình ở Đông Nam Á và do phụ thuộc nhiều vào chính sách đối ngoại của Mỹ, Tokyo đã phản ứng chậm chạp trước những sáng kiến hợp tác khu vực do ASEAN liên tục đưa ra ở nửa sau những năm 90 thế kỷ XX.

Trung Quốc đã nhanh chóng nhận ra sai lầm này của Nhật Bản và triệt để khai thác nó để tranh thủ nhân tâm các nhà lãnh đạo Đông Nam Á. Trong khi Nhật Bản còn do dự đối với các sáng kiến hợp tác Đông Á của ASEAN, Trung Quốc không chỉ lên tiếng ủng hộ mà còn tuyên bố sẵn sàng chấp nhận vai trò chủ đạo của ASEAN trong các tiến trình ARF, ASEAN + 3, ASEAN + 1. Trong khi Nhật Bản còn chưa quan tâm nhiều tới ý tưởng xây dựng Khu mậu dịch tự do Đông Á do Nhóm Nghiên cứu Đông Á (EASG) đề xuất và được Hội nghị Thượng đỉnh ASEAN + 3 họp ở Pnômpenh coi là 1 trong 9 biện pháp trung và dài hạn cần thực hiện để hiện thực hoá Cộng đồng Đông Á, thì Trung Quốc đã thuyết phục được ASEAN ký Hiệp định về khu Mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA), coi đó như một bước tiến tới EAFTA. Trong khi Nhật Bản còn do dự chưa muốn ký Hiệp ước Thân hữu và hợp tác ở Đông Nam Á (TAC), thì Trung Quốc tuyên bố sẵn sàng tham gia hiệp ước này và chính thức ký TAC vào tháng 11/ 2003 tại Bali. Để giảm nhẹ mối lo của ASEAN về cuộc tranh chấp chủ quyền ở Biển Đông, tháng 11/ 2002 tại Pnômpenh, Trung Quốc đã cùng Hiệp hội

này ký Tuyên bố ứng xử của các bên liên quan tại Biển Đông.

Những hoạt động ngoại giao liên tục trên của Trung Quốc đã làm hài lòng các nhà lãnh đạo ASEAN. ảnh hưởng của Trung Quốc ở Đông Nam Á lên cao chưa từng thấy và đang lấn át vai trò của Nhật Bản.

Nếu tình trạng trên tiếp tục, Đông Nam Á có thể trở thành vùng ảnh hưởng của Trung Quốc. Trong một diễn tiến như vậy, Nhật Bản không chỉ mất vai trò và ảnh hưởng ở khu vực này mà còn phải đối diện với tình trạng bị bao vây và cô lập với đồng minh thân cận là Mỹ .

Nhận thức được mối nguy hiểm này, ngay trong năm đầu tiên của thế kỷ XXI, Nhật Bản đã tiến hành điều chỉnh chính sách đối với Đông Nam Á nói chung, với Đông Dương nói riêng.

Trong chính sách đối với Đông Dương, Nhật Bản đặc biệt coi trọng việc phát triển tiểu vùng Mê Công, Tiểu vùng Mê Công là khu vực rộng lớn, giàu tiềm năng phát triển, nhưng còn rất nghèo. Nếu phát triển được vùng này, khoảng cách phát triển giữa các nước thành viên mới với các nước thành viên cũ của ASEAN sẽ được thu hẹp. Như vậy, phát triển Tiểu vùng Mê Công mở rộng sẽ là một đảm bảo quan trọng cho sự thành công của tiến trình hội nhập khu vực, vốn được ASEAN coi là ưu tiên cao nhất trong Chương trình nghị sự Hậu chiến tranh lạnh của Hiệp hội này.

Nhận thức được tầm quan trọng của Tiểu vùng Mê Công, tháng 7/ 2001, Nhật Bản đã cử một phái đoàn tới 3 nước ven sông cùng với ADB. Dựa trên các phát hiện của phái đoàn này, Chính phủ Nhật Bản đã đề xuất sáng kiến phát triển khu vực Mê Công. Sáng kiến này được nhằm 3

mục tiêu sau:

- Đảm bảo sự ổn định của toàn châu Á
- Tăng cường hội nhập khu vực
- Thúc đẩy thương mại đầu tư, quan hệ con người và quan hệ đối tác

Để triển khai sáng kiến trên, Nhật Bản đề ra 3 cách tiếp cận. Đó là :

1. Cách tiếp cận bao trùm lên toàn bộ khu vực. Với cách tiếp cận này các dự án mở rộng ra toàn khu vực sẽ được triển khai

2. Cách tiếp cận bán khu vực. Cách tiếp cận này đề cập tới các dự án mang lại lợi ích

3. Cách tiếp cận song phương. Theo cách tiếp cận này, một số dự án nhằm giảm chênh lệch về trình độ phát triển sẽ được triển khai.

Các dự án trên sẽ được tiến hành bằng cách cho vay bằng đồng Yên, tài trợ và hỗ trợ kỹ thuật.

Tại Hội nghị Thượng đỉnh đặc biệt kỷ niệm 30 năm ngày thành lập quan hệ ASEAN- Nhật Bản tổ chức tại Tokyo tháng 12/ 2003, Chính phủ Nhật đã khẳng định tăng cường hợp tác với khu vực Mê Công, tạo ra tác động có hiệu quả đối với sự phát triển khu vực và cam kết viện trợ 1,5 tỷ đô la trong vòng 3 năm⁽¹⁾.

Trong dự án hợp tác phát triển khu vực Mê Công, vai trò của Hành lang Đông - Tây rất quan trọng. Hành lang này nối miền Nam Mianma với Đông Bắc Thái Lan, Nam Lào và miền Trung Việt Nam. Có thể nói Hành lang Đông - Tây chính là xương sống của Đông Dương. Nước nào nắm được hành lang này sẽ khống chế được bán đảo Đông Dương và như vậy sẽ chiếm được ảnh hưởng ưu thế ở Đông Nam Á. Phát triển Hành lang Đông Tây sẽ tạo tác động lan tỏa, lôi cuốn các vùng

ngoại vi hành lang này vào luồng phát triển chung. Như vậy, phát triển hành lang Đông - Tây chính là chìa khoá để phát triển Hạ lưu Mê Công.

Do tầm quan trọng trên của WEC, Nhật Bản đã đề xuất biến WEC, một sáng kiến được Ngân hàng phát triển châu Á đề xuất từ 1992, thành EWEC và tuyên bố dành ưu tiên cao cho dự án này.

Đề xuất sáng kiến trên, Nhật Bản nhằm vào các mục tiêu sau :

Thứ nhất, thông qua EWEC, thúc đẩy quan hệ với toàn khối ASEAN.

Như đã nói ở trên, đối với ASEAN việc thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các nước thành viên nói chung, giữa các nước ASEAN 6 và Nhóm CLMV là một nhu cầu vô cùng cấp thiết để đảm bảo thành công cho hội nhập khu vực. Trong những năm qua, chính do khoảng cách phát triển quá lớn giữa các nước thành viên cũ và thành viên mới, hội nhập Đông Nam Á do ASEAN khởi xướng đã tiến triển rất chậm chạp. Mặc dù AFTA đã trải qua gần 15 năm xây dựng, nhưng buôn bán nội khối vẫn chỉ dừng ở mức 25 % trong tổng buôn bán quốc tế của ASEAN. Muốn thúc đẩy hội nhập khu vực nói chung, hội nhập kinh tế nói riêng, thì việc xoá bỏ sự phân chia Đông Nam Á thành hai nhóm nước giàu - nghèo là một nhu cầu có tính sống còn. Do vậy, nước lớn nào có khả năng giúp ASEAN thu hẹp khoảng cách phát triển bên trong Hiệp hội, nước ấy sẽ chiếm được ảnh hưởng ưu thế trong khu vực. Việc Nhật Bản quyết định giúp ASEAN biến Hành lang Đông - Tây thành Hành lang kinh tế được nhằm trước hết mục tiêu giúp ASEAN thu hẹp khoảng cách phát triển. Qua sự giúp đỡ này, Nhật Bản hy vọng giành lại được ảnh hưởng ưu thế ở Đông Nam Á.

Thứ hai, xây dựng con đường vận tải trên bộ nối Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương, giảm bớt sự phụ thuộc của Nhật Bản vào con đường vận tải chạy qua eo Malacca.

Con đường hàng hải chạy qua eo biển Malacca có vai trò rất quan trọng đối với an ninh của Nhật Bản. Trong những năm gần đây, con đường giao thông chạy qua eo biển này đã trở nên rất nguy hiểm đối với các tàu vận chuyển đi và tới Đông Bắc Á, trong đó có Nhật Bản, do sự hoành hành của nạn cướp biển⁽²⁾. Để giảm bớt sự phụ thuộc vào con đường vận tải này, cả Trung Quốc lẫn Nhật Bản đều muốn tìm kiếm các con đường vận tải khác, an toàn hơn cho tàu bè của họ. Trong khi Trung Quốc đang nỗ lực hợp tác với Thái Lan để xây dựng một con kênh đào qua eo Kra của Thái Lan, hợp tác với Mianma để thông qua nước này đi vào Ấn Độ Dương thì Nhật Bản muốn sử dụng Hành lang Đông - Tây như cửa ngõ trên bộ sang Ấn Độ Dương. Con đường vận tải này sẽ đi qua cảng Đà Nẵng của Việt Nam, theo hành lang Đông Tây tới Nam Lào, Đông Bắc Thái Lan rồi tới Mianma và các tỉnh phía Đông của Ấn Độ⁽³⁾. Con đường này có thể không thuận tiện bằng con đường hàng hải chạy qua eo Malacca, nhưng sẽ tránh được những rủi ro do nạn cướp biển gây ra.

Thứ ba, với việc biến EWC thành EWEC Nhật Bản sẽ tạo thuận lợi cho các nhà đầu tư của họ tới đầu tư ở các tỉnh dọc hành lang này. Mặc dù các tỉnh trên còn rất nghèo, nhưng tiềm năng phát triển của các tỉnh đó là rất lớn. Tài nguyên thiên nhiên giàu có, đặc biệt là gỗ, khoáng sản hầu như chưa được khai thác. Đầu tư vào Hành lang này, các công ty Nhật sẽ khai thác được những lợi thế so sánh mà các địa phương khác ở Đông Dương khó có thể mang lại cho họ.

Thứ tư, việc xây dựng EWEC còn nhằm mục tiêu cạnh tranh với Trung Quốc trong Hợp tác Tiểu vùng Mê Công. Cũng như Nhật Bản, Trung Quốc ý thức sâu sắc về tầm quan trọng của Hợp tác Tiểu vùng Mê Công mở rộng đối với hội nhập khu vực của ASEAN. Ngoài ra, phát triển GMS còn đóng góp vào việc phát triển của các tỉnh Tây nam Trung Quốc, đặc biệt là Vân nam. Để thúc đẩy hợp tác GMS, Trung Quốc đã đề xuất nhiều dự án hợp tác, trong đó có dự án xây dựng hành lang Bắc - Nam, nối Côn Minh với Băng Cốc qua Lào. Như vậy, việc biến WEC thành EWEC chính là tạo ra một đối trọng với Trung Quốc ở Bắc Đông Dương.

Ý định biến Hành lang Đông - Tây thành hành lang Kinh tế Đông - Tây của Nhật Bản được các nước liên quan hoan nghênh. Bởi vì, khi được xây dựng xong, Hành lang kinh tế Đông - Tây sẽ góp phần biến 13 tỉnh dọc hành lang này thành khu vực phát triển kinh tế, thu hẹp khoảng cách phát triển với các khu vực khác ở Đông Dương. Ngoài ra, sự có mặt của Nhật ở khu vực này cũng giúp cân bằng ảnh hưởng của Trung Quốc ở Đông Dương, phù hợp với chính sách của ASEAN ở thời kỳ Hậu chiến tranh lạnh.

Những đóng góp của Nhật Bản trong quá trình xây dựng EWEC

Do tầm quan trọng của EWEC đối với lợi ích kinh tế và lợi ích chiến lược của Nhật Bản, Tokyo đã đóng vai trò rất quan trọng trong quá trình hiện thực hoá EWEC.

Tại Hội nghị thượng đỉnh đầu tiên với các nhà lãnh đạo Việt Nam, Lào, Campuchia, ngày 30 tháng 11 năm 2004, tổ chức ở Viên Chăn, Thủ tướng Nhật Koizumi đã khẳng định lại quyết tâm thúc đẩy sáng kiến phát triển khu vực Mê

Công của Nhật Bản. Chính phủ Nhật tuyên bố tài trợ 1,5 tỷ đô la trong vòng 3 năm để hiện thực hoá sáng kiến trên.

Các nhà lãnh đạo Nhật Bản và CLV thừa nhận tầm quan trọng của Hành lang Đông - Tây và cam kết hoạt động nhằm hiện thực hoá EWEC vì sự phát triển của CLV⁽⁴⁾. Đóng góp của Nhật Bản vào EWEC thể hiện qua các hoạt động chính sau:

Tài trợ cho một số hội nghị, hội thảo được tổ chức nhằm định hướng hợp tác giữa các nước thành viên trong EWEC

Một trong những hội thảo như vậy đã được tổ chức vào ngày 24 tháng 2/ 2004 tại Savannakhét. Hội thảo do chính phủ Lào chủ trì với sự tham gia của Việt Nam, Mianma và Thái Lan.

Những người tham dự Hội thảo đã kêu gọi gia tăng sự phối hợp giữa các nước láng giềng để làm cho các đặc khu kinh tế có thể bổ sung cho nhau và hấp dẫn các nhà đầu tư. Để làm cho Hành lang trở thành điểm thu hút du lịch Lào, Việt Nam, Mianma và Thái Lan thoả thuận cùng thúc đẩy du lịch, phát triển sản xuất và thảo luận các biện pháp tạo thuận lợi cho việc qua lại biên giới. Tại hội nghị, những người tham gia đã nhất trí đẩy mạnh thí nghiệm kiểm tra hải quan một cửa để giảm chi phí và tạo điều kiện cho dòng hàng hoá và người, bắt đầu với cửa khẩu Lao Bảo - Dansavanh trên biên giới Việt - Lào

Việc sử dụng chung sân bay Savannakhét giữa Lào và Thái Lan cũng được đưa vào chương trình nghị sự. Ngoài ra, Hội nghị còn đề cao vai trò của khu vực tư nhân trong phát triển hành lang và thảo luận về khả năng liên kết EWEC với những con đường của các hành lang khác

đang được thực hiện hoặc đang trong giai đoạn chuẩn bị⁽⁵⁾.

Với các quyết định của Hội nghị Sanvanakhét, việc xây dựng EWEC đã chính thức được khởi động.

Sau Hội nghị trên một số hội thảo khác đã được tổ chức với sự tài trợ của Chính phủ Nhật Bản và ADB. Trong số này, đáng chú ý là các Hội nghị về cơ hội và tiềm năng cho thương mại, đầu tư và du lịch giữa các nước ở Hành lang Đông - Tây được tổ chức tại Huế ngày 1/5/ 2005; Hội nghị “ảnh hưởng của hội nhập kinh tế khu vực Hành lang Đông - Tây đối với Đà Nẵng và miền Trung Việt Nam” do JETRO phối hợp với Viện Nghiên cứu Quản lý kinh tế Trung ương (CIEM) và UBND Thành Phố Đà Nẵng tổ chức ngày 20/3/ 2008...

Cung cấp tài chính cho các dự án phát triển EWEC

Không chỉ tài trợ các các hoạt động học thuật nhằm cung cấp căn cứ khoa học cho việc xây dựng EWEC, chính phủ Nhật Bản còn là nước cung cấp tài chính chủ yếu cho các dự án phát triển trong Hành lang kinh tế Đông - Tây.

Dưới đây là một số dự án lớn do Nhật Bản tài trợ để phát triển EWEC Các dự án thực hiện bằng nguồn vốn của Nhật⁽⁶⁾.

Việt Nam: Dự án xây dựng nhà máy nhiệt điện Ô môn II (vay bằng đồng Yên) Dự án nâng cấp các cây cầu trên tuyến đường sắt Hồ Chí Minh - Hà Nội (vay bằng đồng Yên) Xây dựng cảng quốc tế Cai Me - Thị Vải (vay bằng đồng Yên). Lào: Dự án xây dựng lại nhà máy điện Nà Ngừm 2 (Viện trợ không hoàn lại), Dự án xây dựng trường tiểu học (Viện trợ không hoàn lại); Dự án trường đào tạo điều trị y tế và duy trì (Viện trợ không hoàn lại), Dự án phát triển mạng lưới điện Mê Công mở rộng (vay bằng đồng Yên).

Campuchia: Dự án tái định cư khẩn cấp Cảng Xihamúc vin (vay bằng đồng Yên), Mạng viễn thông trụ cột Mê Công mở rộng (vay bằng đồng Yên).

Ngoài các dự án trên, viện trợ phát triển của Nhật Bản còn giúp mở rộng các tiện ích của cảng Đà Nẵng, xây dựng đường hầm qua đèo Hải Vân và tái định cư Đường Quốc gia số 9 ở Lào và xây dựng cầu Quốc tế thứ hai trên sông Mê Công.

Con đường hai làn xe dài 6,3 km chạy qua đường hầm Hải Vân, đường hầm dài nhất Đông Nam Á, sẽ giúp giải tỏa nút giao thông và tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hoá và dịch vụ thông qua hành lang tới cảng biển Đà Nẵng. Cầu Hữu nghị II nối các thành phố hai bờ Mê Công là Mụcdahản của Thái Lan và Savannakết của Lào sẽ tạo thành một bộ phận cơ bản, nối Đông Bắc- Thái Lan với Đường 9 ở Nam Lào và Huế - Đà Nẵng ở phía Đông của miền Trung Việt Nam.

Do những nỗ lực của Nhật Bản, Lào và Thái Lan, cuối tháng 12/2006, cầu Hữu nghị II trên sông Mê Công đã xây dựng xong⁽⁷⁾. Với sự kiện này, Hành lang Đông - Tây đã được thông tuyến. Các cơ hội buôn bán, đầu tư, du lịch đang mở ra cho các tỉnh dọc hành lang nói riêng, hạ lưu Mê Công nói chung.

Với việc giúp các nước Hạ lưu Mê Công xây dựng thành công cầu Hữu nghị II, đường hầm qua đèo Hải Vân và một số dự án quan trọng khác, ảnh hưởng của Nhật Bản đang tăng nhanh ở Đông Dương nói chung và Việt Nam nói riêng. Tuy nhiên để giành lại được ảnh hưởng ưu thế ở ASEAN nói chung, Đông Dương nói riêng, Nhật Bản sẽ còn phải vượt qua rất nhiều trở ngại.

Việc Trung Quốc đề xuất với ASEAN chương trình hợp tác "Một trục, hai

cánh"⁽⁸⁾, bao trùm lên cả Đông Nam Á, trong đó các nước CLMV là đối tác quan trọng nhất, là một trong những thách thức đó./.

CHÚ THÍCH

1. Hội thảo về cơ hội và tiềm năng cho thương mại, đầu tư và Du lịch giữa các nước Thái Lan ở Hành lang Đông - Tây. Huế 1/5/2005. (Japan Bank for International Cooperation).
2. Kể từ giữa tháng 5/ 2004 tới 3/ 2005 đã có 37 vụ tấn công của cướp biển ở eo biển Malacca .Từ sau 11/ 9, mục tiêu của bọn cướp biển không chỉ là cướp của cải mà giết càng nhiều người càng tốt. Dẫn theo: Pacific Forum "March 17/2005. Xem TLTKĐB số 28/3/2005.
3. Ngoài ra, Nhật còn có kế hoạch xây dựng Hành lang Đông - Tây thứ hai nối thành phố Hồ Chí Minh với Băng Cốc thông qua Pnômpenh.
4. Joint Press Lease of Cambodia, Laos, Vietnam and Japan Summit. Vientian 30 November,2004. <http://www.mofa.gov.jp/region/asia-paci/clv/joint0411.html>
5. Action Plans to Turn Mekong's East - West Road into "Economic Corridor" Media Center. ADB (Asian development Bank) http://www.adb.org/Media/Articles/2004/4409_Greater_Mekong_Subregion_economic_op
6. Japan Bank for International Cooperation.
7. Cây cầu nối hai tỉnh Mụcdahản và Savannakhet rộng 12 mét, dài 1.600 mét này bắt đầu từ ý tưởng của Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) đưa ra từ năm 1992 và được chính thức khởi công từ ngày 21/3/2004 với tổng vốn đầu tư trên 8 tỉ Yen do JBIC (Nhật Bản) tài trợ với phần vay chia đều cho hai nước Thái và Lào.
8. Một trục tức là tuyến đường sắt nối Côn Minh với Xingapo, hai cánh là Tiểu vùng Mê Công mở rộng và Hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng.