

HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY VÀ QUAN ĐIỂM CỦA THÁI LAN

PHẠM QUANG MINH*

1. Hành lang Kinh tế của Tiểu vùng Sông Mê Công mở rộng (GMS)

Trong một báo cáo viết năm 2001, Ngân hàng Phát triển Á châu (ADB) nhấn mạnh: "Vào năm 2004, các bạn sẽ có thể đi lại quanh năm trên tuyến đường tốt từ Mawlamyine ở Miến Điện qua Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào và Thái Lan, tới Đà Nẵng ở Việt Nam, điều đó thực hiện được bởi Hành lang Kinh tế Đông-Tây (EWEC)⁽¹⁾.

Ý tưởng xây dựng các *Hành lang kinh tế* là một chiến lược quan trọng nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và hội nhập của GMS được đưa ra từ năm 1998, sau khi Chương trình hợp tác kinh tế Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS)⁽²⁾ được chính thức tuyên bố vào năm 1992. Thông qua chiến lược này, các tuyến đường giao thông, đóng vai trò xương sống của hành lang, sẽ kết nối một cách hiệu quả các cơ sở sản xuất với thị trường, tạo động lực cho hoạt động kinh tế và môi trường phát triển. Sau một thời gian, một số khu công nghiệp đã hình thành dọc theo các hành lang, chiếm ưu thế trên các tuyến đường

chiến lược và các hải cảng quan trọng. Các hành lang kinh tế đã giúp cho các nước GMS trở thành những nhân tố quan trọng trong thị trường thế giới.

Hành lang kinh tế là những không gian địa lý xuyên qua ranh giới quốc gia và là nơi mà sản xuất và các hoạt động buôn bán cùng đồ về dọc theo những tuyến đường giao thông được xác định rõ⁽³⁾. Có thể nói, hành lang kinh tế là một triết lý tiếp cận phát triển, tập trung vào một không gian địa lý chung nhằm *tối đa hóa ảnh hưởng phát triển*, trong khi *tối thiểu hóa những chi phí đầu tư*. Sáng kiến này cũng bao hàm cả chính sách quản lý và kế hoạch hóa, quy tắc và cơ sở hạ tầng nhằm tạo ra những cơ hội cho những ngành kinh doanh đặc biệt.

Sự hội tụ các hoạt động kinh tế nhìn chung thường diễn ra thông qua sự kết hợp giữa sự can thiệp có kế hoạch trong phát triển cơ sở hạ tầng cũng như các lực lượng thị trường hướng đầu tư tư nhân vào các tuyến đường giao thông chiến lược. Sự phát triển cơ sở hạ tầng sẽ kết nối sản phẩm với thị trường và giúp thúc đẩy

* PGS.TS. Phạm Quang Minh, Khoa Quốc tế học, Trường Đại học KHXH & NV, ĐHQG Hà Nội

tăng trưởng kinh tế, tăng lợi nhuận xã hội thông qua tạo việc làm và tăng thu nhập. Xây dựng các hành lang kinh tế vì thế là một chiến lược hạt nhân đối với các nước GMS có tính đến vị trí chiến lược của khu vực ở trung tâm của các đường buôn bán với Trung Quốc và Ấn Độ.

Hợp tác kinh tế giữa các nước GMS chính là cơ sở tốt cho phép xây dựng các hành lang kinh tế được tiến hành theo một phương thức hệ thống hơn thông qua kế hoạch chung về cơ sở hạ tầng, tạo thuận lợi cho buôn bán và các hoạt động khác. Ba hành lang chủ yếu chạy theo trục Bắc - Nam và Đông - Tây đang được xây dựng và phát triển tốt. Thứ nhất là Hành lang Bắc-Nam chạy từ Côn Minh thuộc tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) đến Băng Cốc (Thái Lan). Thứ hai là Hành lang Đông - Tây nối thành phố Đà Nẵng (Việt Nam) với thành phố Mawlamyine (Miến Điện). Cuối cùng là hành lang phía Nam kéo dài từ Băng Cốc (Thái Lan) đến Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam). Ba hành lang kinh tế này sẽ kết nối các trung tâm kinh tế quan trọng của GMS như Băng Cốc, Thành phố Hồ Chí Minh, Côn Minh, Phnômpenh.

Trong số ba hành lang kinh tế này, chính phủ Nhật Bản dường như đặt ưu tiên hàng đầu cho EWEC và ưu tiên thứ hai cho Hành lang kinh tế phía Nam (SEC), trong khi chính phủ Trung Quốc lại dành sự quan tâm trước hết cho Hành lang kinh tế Bắc - Nam (NSEC). Bằng chứng là chính phủ Nhật Bản đã cung cấp một khoản vay cho việc xây dựng đường hầm Hải Vân trên quốc lộ 1A của Việt Nam, xây dựng cây cầu quốc tế bắc qua sông Mê Công nối Savannakhet và

Mukdahan, cũng như tài trợ cho phần mặt bằng của đường 9 ở Lào. Trong khi đó, chính phủ Trung Quốc tuyên bố ủng hộ Lào trong việc xây dựng cây cầu bắc qua sông Mê Công ở vùng biên giới giữa Huay Xai (Lào) và Chiang Khong (Thái Lan) trên NSEC⁽⁴⁾.

2. Hành lang Kinh tế Đông - Tây (EWEC)

Mục tiêu bao trùm của dự án EWEC là phát triển một hệ thống giao thông hiệu quả cao, cho phép vận chuyển hàng hóa và con người quanh khu vực GMS mà không gặp sự trở ngại đáng kể nào. Những mục tiêu cụ thể của dự án EWEC bao gồm:

- Tăng cường hơn nữa hợp tác kinh tế và tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển, thương mại, đầu tư trong và giữa các nước Lào, Miến Điện, Thái Lan và Việt Nam

- Giảm bớt chi phí giao thông ở những vùng mà dự án đi qua và tạo hiệu quả cho việc vận chuyển hàng hóa và hành khách

- Giảm đói nghèo, ủng hộ sự phát triển của những vùng nông thôn và biên giới, tăng thu nhập cho những người nghèo, tạo cơ hội cho phụ nữ và khuyến khích du lịch phát triển.

- EWEC cũng hy vọng sẽ cung cấp những trợ giúp đặc biệt cho các cơ hội phát triển bao gồm cả du lịch và các tổ hợp công-nông nghiệp.

EWEC bao gồm một con đường dài khoảng 1.450 km. Dự kiến những hạng mục chủ yếu của EWEC phải được hoàn tất vào năm 2007 với mức tổng chi phí ước chừng lên tới 2.5 tỷ USD⁽⁵⁾. Một nghiên cứu ban đầu cho EWEC đã được hoàn thành vào năm 2001 dưới sự giám sát kỹ thuật của ADB. Nghiên cứu này đề nghị

một khuôn khổ hợp tác và phát triển trong các lĩnh vực công-nông nghiệp, hạ tầng cơ sở, thương mại và đầu tư, du lịch và khu công nghiệp, khuyến nghị tổng cộng 74 dự án bao gồm cả chính sách và những sáng kiến phát triển tổ chức. Tổng chi phí cho các dự án này là khoảng 364 triệu USD⁽⁶⁾. Khi tất cả các khu vực kém phát triển hoặc ít được chú ý trước đây được nối liền, đó sẽ là một con đường thẳng liên tiếp nối Ấn Độ Dương (ở biển Andaman) và Thái Bình Dương (ở biển Đông). Theo tính toán của các chuyên gia, khi tất cả các tuyến đường được nâng cấp vào năm 2008, việc đi lại từ đầu này tới đầu kia của hành lang chỉ mất có 2 ngày thay vì 5 ngày như trước đây⁽⁷⁾. Người ta cũng tính rằng, ở cửa khẩu Lao Bảo - Dasavanh, nhờ áp dụng phương thức kiểm tra một lần, thời gian bắt buộc để bốc dỡ xe đã giảm từ 240 phút xuống còn 70 phút, tức là tiết kiệm được 70% thời gian⁽⁸⁾.

3. Lợi ích của Thái Lan

Mục tiêu trở thành trục giao thông và trung tâm đầu tư của Tiểu vùng Sông Mê Công của Thái Lan sắp trở thành hiện thực khi các chương trình của GMS ngày càng trở nên hoàn thiện. Chính phủ Thái Lan cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phát triển các khu vực xa trung tâm thuộc vùng Bắc và Đông Bắc đất nước thông qua các dự án của GMS. Theo một tài liệu thống kê năm 2002, thu nhập bình quân tính theo đầu người của vùng phía Bắc là 37,905 baht, chỉ bằng một phần hai so với thu nhập bình quân tính theo đầu người của đất nước, tức 74,675 baht⁽⁹⁾.

Sự tham gia của Thái Lan trong GMS là sự tiếp nối có tính toán của chính sách

đối ngoại đã được bắt đầu từ khi Chiến tranh Lạnh chấm dứt. Ngay từ năm 1989, Thủ tướng Chatichai đã tuyên bố một chính sách mới đối với Đông Dương thông qua câu khẩu hiệu nổi tiếng “Biển Đông Dương từ chiến trường thành thị trường.” Trong những năm 1990, khi vấn đề Campuchia được giải quyết, Chính phủ Thái Lan đã có kế hoạch xây dựng Đông Nam Á lục địa thành một “*suwanna-phum*” hay là “bán đảo vàng”, phục vụ cho nền kinh tế phát triển. Bắt đầu từ năm 2001, chính quyền của Thủ tướng Thaksin đã triển khai một mô hình phát triển mới có tên gọi “chiến lược kép” (*dual track strategy*). Chiến lược này nhằm tạo ra sự cân bằng giữa tăng cường hợp tác quốc tế và khuyến khích kinh tế nội địa ở cấp địa phương⁽¹⁰⁾. Chính phủ Thái Lan đã huy động mọi nguồn lực để phát triển các dự án thuộc các vùng sâu, vùng xa của đất nước, trong đó các dự án của GMS đóng vai trò then chốt.

Việc khánh thành cây cầu quốc tế bắc qua sông Mê Công nối Savannakhet của Lào với Mukdahan của Thái Lan năm 2006 được coi như là một sự kiện có ý nghĩa quyết định đối với sự phát triển của EWEC. Việc hoàn thành cây cầu quốc tế Mê Công nói trên đã giảm thời gian đi lại từ Băng Cốc đến Việt Nam từ 10-15 ngày bằng tàu thủy trước đây xuống chỉ còn 3 ngày nếu đi bằng đường bộ⁽¹¹⁾.

Lợi ích của Thái Lan được thể hiện ở một số điểm sau đây.

Thứ nhất, so sánh các chỉ số kinh tế của EWEC đối với cả 4 quốc gia, chúng ta thấy Thái Lan luôn ở vị trí vượt trội hơn cả.

Theo bảng 1, các chỉ số về độ dài của tuyến đường, số dân, mật độ dân số, tổng

sản phẩm khu vực (GRP) và GRP chia cho đầu người của EWEC ở Thái Lan đều cao hơn so với 3 nước còn lại. Xét về độ dài, chiều dài của đoạn đường chạy trên đất Thái Lan (802.3 km) còn dài hơn tổng chiều dài của các đoạn đường ở ba nước Việt Nam, Lào và Miến Điện cộng lại (612.8 km). Nếu như tổng diện tích khu vực mà EWEC chạy qua ở Việt Nam là thấp nhất, chỉ chiếm 3.5% tổng diện tích của Việt Nam, tiếp theo đó là Miến Điện chỉ là 6.3%, cao hơn một chút là ở Lào với 9.2%, thì ở Thái Lan, tổng diện tích của khu vực mà EWEC chạy qua chiếm tới 16.9% tổng diện tích của đất nước. So với Lào, Việt Nam và Miến Điện, ở Thái Lan EWEC cũng chạy qua những khu vực đông dân cư và có nhiều thành phố nhất như Mae Sot-Phitsanulok-Khon Kaen-Kalasin-Mukdahan

Thứ hai, Thái Lan quan tâm đến

EWEC bởi vì hành lang này còn là nơi giao nhau với một số trục đường chính theo hướng Bắc - Nam như: Yangon - Dawei ở Miến Điện; Chiangmai - Băng Cốc; Nongkhai-Băng Cốc ở Thái Lan; Đường số 13 ở Lào; Đường 1A ở Việt Nam. EWEC vì thế đóng một vai trò cực kỳ quan trọng trong việc tạo thành đường dẫn đến các cảng cho vùng Đông Bắc Thái Lan và vùng miền trung nước Lào cũng như mở ra những cơ hội lớn hơn cho một số thành phố loại vừa ở cả bốn nước GMS.

Thứ ba, xét từ góc độ địa lý, Thái Lan là quốc gia nằm ở vị trí trung tâm của Hành lang kinh tế Đông-Tây. Thái Lan chính là tâm điểm, nơi giao nhau của hai hành lang kinh tế Đông-Tây và Bắc-Nam. Từ Miến Điện, điểm cuối cùng phía Tây và Việt Nam, điểm cuối cùng phía đông, kể cả từ Savanaket của Lào, nếu muốn đến Vân Nam (miền Nam Trung Quốc) đều

Bảng 1: Các chỉ số kinh tế của EWEC theo quốc gia (2003)⁽¹²⁾

	Độ dài (km)	Tổng diện tích khu vực (km ²)	Dân số (nghìn người)	Mật độ dân số (Người/km ²)	GRP (triệu USD)	GRP/đầu người (USD)
Việt Nam	271.0	11.055.2 (3.5)	2.457.3 (3.0)	222.3 (87.9)	849.7 (2.1)	345.8 (70.8)
Lào	238.0	21.772.8 (9.2)	833.9 (14.7)	38.3 (159.8)	250.9 (12.3)	300.9 (83.5)
Thái Lan	802.3	86,729.5 (16.9)	8.227.7 (12.9)	94.9 (76.5)	6.857.8 (4.8)	833.5 (37.1)
Miến Điện	103.8	42,659.6 (6.3)	4,342 (8.1)	101,8 (128.8)	1.145.7 (11.9)	263.9 (147.0)
Tổng	1.415.1	162,217.2 (7.0)	15,860.9 (6.1)	97.8 (87.8)	9,104.1 (4.0)	574.0 (61.5)

Ghi chú: Số trong () là tỷ lệ phần trăm so với giá trị trung bình chung của quốc gia.

phải đi qua Phitsanulok của Thái Lan. Có thể nói, Phitsanulok của Thái Lan là ngã tư của Đông Nam Á lục địa. Thành phố này chắc chắn sẽ là khu vực phát triển mạnh về thương mại, du lịch, đầu tư. Từ Phitsanulok, người ta có thể dễ dàng đi Côn Minh, Trùng Khánh (tỉnh Vân Nam), Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam) và Mawlamyine của Miến Điện

4. Thách thức đối với EWEC

Để thực hiện dự án EWEC, bốn nước phải huy động các nguồn vốn khác nhau, bởi vì EWEC đòi hỏi sự kết nối của nhiều loại hình giao thông như đường bộ, đường sắt, đường thủy và cả đường hàng không. Chính phủ Thái Lan sẽ sử dụng nguồn vốn của mình để nâng cấp phần đường chạy trên lãnh thổ của Thái Lan. Sự không đồng đều về trình độ phát triển kinh tế và những điều kiện chính trị nội tại là những trở ngại lớn nhất cho việc thực hiện dự án. Việc nâng cấp phần đường đoạn từ Mawlamyine đến Myawaddy trên lãnh thổ Miến Điện được dự tính là thông qua nguồn vay "mềm" của chính phủ Thái Lan dành cho chính phủ Miến Điện. Nhưng đây chính là vấn đề khó khăn nhất đối với EWEC nói chung, đối với Thái Lan nói riêng. Như đã nói ở trên, gắn liền với EWEC của ADB là hơn 70 dự án được đề nghị, trong số đó việc thực hiện 3 dự án ở Miến Điện đang gặp rất nhiều khó khăn. Việc xây dựng dự án đường cao tốc ở Miến Điện thường được biết đến với tên gọi "Nhánh Tây" (western loop), gồm hai nhánh, trong đó nhánh 1 từ Myawaddy-Kawkareik-Pan-Thaton dài 158km và nhánh 2 từ Myawaddy-Kawkareik-Mudon-Mawlamyine dài 200 km, với chi phí dự tính là 100 triệu

USD⁽¹³⁾. Do phải trả thuế quá cao trên con đường cao tốc mà lượng giao thông đã giảm đáng kể, đặc biệt là tầng lớp nghèo nông thôn, đối tượng lẽ ra phải được hưởng lợi từ dự án. Ngoài ra, cũng chưa rõ là dự án đầu tư cho cảng nước sâu ở Mawlamyine có khả năng hấp dẫn tàu bè từ các cảng đang hoạt động như Rangoon, hoặc Băng Cốc và Laem Chabang của Thái Lan không. Tiếp theo, đó là vấn đề nhân quyền. Theo các báo cáo của các tổ chức bảo vệ nhân quyền, hàng triệu người Miến Điện đã bị ép buộc phải "lao động tình nguyện" cho các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng trong những năm 1990 như dự án Yadana-Yetagun và dự án đường sắt Ye-Tavoy. 36.000 đã bị ép phải di dời mà không được đền bù để đảm bảo giải phóng mặt bằng cho dự án⁽¹⁴⁾. Câu hỏi đặt ra là tại sao ADB và đối tác của họ là chính phủ Thái Lan vẫn tiếp tục tin rằng họ có thể thực hiện thành công dự án, khi mà các tổ chức trước đó như ILO đã thất bại. Vấn đề cuối cùng liên quan đến môi trường. Mặc dù EWEC hứa hẹn đem lại sự phát triển kinh tế, nhưng cùng với nó là ảnh hưởng xấu đến hệ sinh thái của khu vực.

Trong một nghiên cứu của mình, tác giả người Nhật Ishida đã chỉ ra rằng Thái Lan trên thực tế dành sự quan tâm nhiều hơn cho tuyến đường Hà Nội - Băng Cốc (BHR) hơn là cho EWEC. Lý do mà Thái Lan quan tâm nhiều hơn đến BHR hơn là EWEC được tác giả so sánh dựa trên một số chỉ số dân cư, mật độ dân cư, tổng sản phẩm vùng và tổng sản phẩm vùng theo đầu người.

Các chỉ số ở bảng 3 cho thấy, ngoại trừ độ dài và tổng diện tích khu vực, các chỉ số còn lại đều ủng hộ quan điểm: Thái Lan

Bảng 2: Các chỉ số kinh tế của Tuyến Băng Cốc-Hà Nội (BHR) theo quốc gia (2003)

	Độ dài (km)	Tổng diện tích khu vực (km ²)	Dân số (nghìn người)	Mật độ (người/km ²)	GRP (triệu USD)	GRP/đầu người (USD)
Thái Lan	684.7	65,481.8 (12.8)	15,922.9 (25.0)	243.2 (196.0)	60,287.9 (42.1)	3,786.2 (168.4)
Lào	238.0	21,772.8 (9.2)	833.9 (14.7)	38.3 (159.8)	250.9 (12.3)	300.9 (83.5)
Việt Nam	652.7	51,805.8 (16.2)	16,515.6 (20.4)	318.8 (126.0)	5,349.9 (13.5)	323.9 (66.3)
Tổng	1,575.4	139,060.5 (6.0)	33,272.4 (12.9)	239.3 (214.7)	65,888.8 (28.7)	1,980.3 (223.5)

Ghi chú: Số trong () là tỷ lệ phần trăm so với giá trị trung bình chung của quốc gia.

Bảng 3: So sánh các chỉ số của EWEC và BHR đối với Thái Lan

	EWEC	BHR
Độ dài	802.3km	684.7km
Tổng diện tích khu vực	86,7295 km ²	65,481.8 km ²
Dân số	8,227.7	15,922.9 nghìn người
Mật độ dân số	94.9 người/km ²	243.2 người/km ²
GRP	6.857.8 triệu USD	60,287.9 triệu USD

quan tâm nhiều hơn đến tuyến đường Băng Cốc-Hà Nội hơn là EWEC, bởi vì BHR đem lại nhiều lợi ích hơn cho Thái Lan, khi mà ở đó có dân đông hơn, mật độ dân cư dày đặc hơn và đặc biệt là tổng thu nhập ở những vùng mà BHR chạy qua lớn hơn gần 10 lần so với EWEC.

Đứng từ góc độ kinh tế, các nhà nghiên cứu đưa ra “mô hình sức hấp dẫn” (*gravity model*) để đánh giá giá trị hoặc mức độ trao đổi thương mại giữa hai nước, thông qua việc so sánh khoảng cách, mức độ thu nhập, dân số và GDP. Lập luận của mô hình này là: “nếu khoảng cách càng ngắn, thu nhập, dân số và GDP càng lớn, thì giá trị hoặc kim ngạch thương mại giữa hai nước càng cao”⁽¹⁵⁾. Ngoài ra, mô hình này

cũng tính đến một yếu tố nữa. Tổng thu nhập của vùng (GRP), bình quân GRP theo đầu người, dân số và mật độ dân số của các thành phố lớn, chủ yếu ở hai đầu của hành lang có một ý nghĩa quan trọng. Nói một cách khác, các tuyến đường nối các thành phố lớn sẽ hiệu quả hơn so với những tuyến đường nối các thành phố nhỏ hơn.

Rõ ràng, các chỉ số trong bảng 4 cho thấy sự khác biệt rất lớn giữa các thành phố chủ chốt của EWEC và BHR. Về phía Việt Nam ở EWEC, Thừa Thiên Huế là thành phố có số dân lớn nhất và Đà Nẵng là thành phố có mật độ dân số dày đặc nhất. Về phía Lào, tỉnh có thu nhập bình quân tính theo đầu người cao nhất và tổng

Bảng 4:

So sánh các chỉ số kinh tế của các thành phố lớn của EWEC và BHR(16)

		Dân số (nghìn người)	Mật độ (người/km ²)	GRP/người (USD)	GRP (triệu USD)
EWEC	Đà Nẵng	747.1	595.1	514.7	384.5
	Thừa Thiên Huế	1,101.7	218.0	293.0	322.8
	Kalasin	994.6	143.2	627.2	623.8
	Khon Kaen	1,770.6	162.6	1,143.4	2,024.4
	Mon	2,735.0	222.5	237.1	648.6
BHR	Hà Nội	3,007.0	3,264.9	619.6	1.863.2
	Băng Cốc	5,844.6	3,734.1	7,215.8	42,173.4

thu nhập là Kalasin nằm ở trung tâm của EWEC. Về phía Thái Lan và Miến Điện, tỉnh có các chỉ số cao nhất là Khon Kaen cũng nằm ở trung tâm của EWEC. Nhà nước Mon ở Miến Điện là nơi có thành phố Mawlamyine. Trên tuyến BHR, Băng Cốc là thành phố chủ yếu về phía Thái Lan và Hà Nội là thành phố chủ yếu về phía Việt Nam đứng từ mọi phương diện. Nếu so sánh các thành phố chủ yếu của EWEC và BHR, khoảng cách giữa chúng là rất rõ, đặc biệt là về mật độ dân số và GRP.

Từ so sánh này, có thể đi đến kết luận BHR hiệu quả hơn EWEC. Đối với Thái Lan, tuyến đường Băng Cốc-Hà Nội xem ra quan trọng hơn. Ngoài ra, hiệu quả của tuyến Băng Cốc-Hà Nội còn phải được xem xét khi có sự mở rộng đến miền Nam Trung Quốc. Từ so sánh này cũng có thể kết luận là EWEC được xem như là một hành lang nghèo, kém hiệu quả. Nhưng cũng không được quên là EWEC là hành lang nối Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương và như đã nói ở trên có giao cắt với NSEC. Vì thế, Thái Lan không thể không quan tâm đến EWEC cho dù nó chưa thực sự hiệu quả. Ngoài ra, từ góc độ địa

phương, cộng đồng doanh nghiệp Đông Bắc Thái Lan đã có mối quan hệ khá tốt với miền Trung Việt Nam và các tua du lịch đến ba di sản văn hóa thế giới là Huế, Hội An và Mỹ Sơn đã khá quen thuộc với người dân Thái Lan.

Một lý do khác nữa cũng có thể làm giảm mối quan tâm của Thái Lan đối với EWEC vì lợi ích to lớn mà Thái Lan có thể có được trong quan hệ với các tỉnh miền Nam Trung Quốc. Sau hai thập kỷ chú trọng phát triển các vùng bờ Đông, lần đầu tiên bắt đầu từ năm 1996 thông qua kế hoạch 5 năm lần thứ chín (1996-2001), Chính phủ Trung Quốc bắt đầu quan tâm và tăng cường sự phát triển vùng Tây và Tây Nam của đất nước. Đây là khu vực chiến lược, tập trung các nhóm sắc tộc thiểu số, có ảnh hưởng đến sự ổn định của Trung Quốc. Nhận thức được vấn đề này, tháng 1/2000, chính phủ Trung Quốc quyết định thông qua: "Chiến lược phát triển miền Tây vĩ đại" (*Great Western Development Strategy*). Sở dĩ được gọi là vĩ đại bởi vì mục tiêu phát triển của chiến lược này bao gồm 6 tỉnh, 5 khu tự trị và một thành phố tự trị⁽¹⁷⁾. Chiến lược này

cũng được biết đến dưới tên gọi “Chính sách Tây tiến” (*Go-West Policy*). Với chiến lược này, Trung Quốc đặt mục tiêu phát triển khu vực phía Nam lục địa, chậm phát triển, bị “lãng quên” và hy vọng sẽ san bằng được khoảng cách giữa khu vực này với vùng ven bờ Thái Bình Dương ở phía Đông, tạo ra sự phát triển hài hòa của đất nước.

Trong số các tỉnh và khu tự trị trên, chỉ có các tỉnh Sichuan, Thành phố tự trị Trùng Khánh và tỉnh Vân Nam là có tiềm năng kinh tế và vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng không chỉ đối với Trung Quốc, mà đối với cả Thái Lan và khu vực Đông Nam Á.

Các con số ở bảng trên cho thấy tầm quan trọng của 4 tỉnh miền tây trong nền kinh tế Trung Quốc. Nếu so sánh với từng tỉnh riêng lẻ, Thái Lan đều có chỉ số hơn hẳn, trừ dân số của tỉnh Sichuan. Nhưng trong tương lai, đây là những tỉnh có tiềm năng, vị trí quan trọng và nhận được sự quan tâm đặc biệt của Trung Quốc. Từ năm 1992, Chính phủ Trung Quốc đã gọi Vân Nam là “Cửa ngõ xuống phía Nam” (*Gateway to the South*), vì có 4,007 km

tiếp giáp với Miến Điện, Lào và Việt Nam, có tổng giá trị xuất nhập khẩu đạt 2,719 triệu USD⁽¹⁹⁾. Trong số các tỉnh ở khu vực Tây Nam Trung Quốc, chỉ có Quảng Tây là có tiếp giáp với biển, có đường biên giới dài hơn 600 km tiếp giáp với Việt Nam và có thể nối dễ dàng với Thái Lan và Lào bằng đường sắt, nên từ năm 2003, Trung Quốc gọi Quảng Tây là “Cửa ngõ tới ASEAN” (*Gateway to ASEAN*). Nói tóm lại, với dân số lớn, vị trí địa lý thuận lợi, tiềm năng dồi dào, các tỉnh miền Tây Trung Quốc đã, đang và sẽ có sức hút lớn đối với Thái Lan. Trên thực tế, từ năm 2002, chính phủ Thái Lan và chính quyền tỉnh Vân Nam đã cùng nhau thành lập “Ủy ban hợp tác Thái-Vân Nam” nhằm tăng cường quan hệ giữa hai bên.

5. Kết luận

Hành lang kinh tế nói chung và EWEC nói riêng là một chiến lược phát triển của các nước GMS mới được bắt đầu từ đầu những năm 1990 với mục tiêu thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của các nước trong khu vực thông qua phát triển cơ sở hạ tầng, đặc biệt là các tuyến đường cao tốc, chất lượng.

Bảng 5:
So sánh các chỉ số giữa Thái Lan và 4 tỉnh Đông-Nam Trung Quốc (2003)⁽¹⁸⁾

Tỉnh/nước	GDP (tỷ USD)	GDP/người (USD)	Dân số (triệu người)	Diện tích (km ²)
Thái Lan	143.1	2.237	64	513,115
Sichuan	65.9 (thứ 9 TRQ)	775.1 (thứ 27 TRQ)	87.00 (thứ 3 TRQ)	485,000 (thứ 5 TRQ)
Chongqing	27.2 (thứ 23 TRQ)	975.2 (thứ 17 TRQ)	31.30 (thứ 20 TRQ)	82,000 (thứ 26 TRQ)
Yunnan	29.7 (thứ 19 TRQ)	682.0 (thứ 29 TRQ)	43.76 (thứ 12 TRQ)	394,000 (thứ 8 TRQ)
Guangxi	33.0 (thứ 17 TRQ)	720.3 (thứ 28 TRQ)	48.57 (thứ 10 TRQ)	236,660 (thứ 9 TRQ)

Với tư cách là quốc gia có trình độ phát triển tương đối cao hơn so với các đối tác khác trong GMS, lại nằm ở vị trí trung tâm, Thái Lan không thể không quan tâm đến EWEC. Có thể nói Thái Lan nằm ở tâm điểm của các hành lang kinh tế của GMS, trong đó EWEC đóng vai trò quan trọng.

Tuy nhiên, trên thực tế, so với các hành lang kinh tế khác như NSEC hay BHR, đối với Thái Lan EWEC không thể có vị trí quan trọng bằng. Loại trừ ý nghĩa nối Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương, EWEC chỉ chạy qua những vùng dân cư thưa thớt và không trù phú. Lợi ích kinh tế vì vậy không lớn đối với Thái Lan. Do đó, dường như Thái Lan quan tâm nhiều hơn đến các hành lang kinh tế phía Bắc, nơi có thị trường rộng lớn, giàu tiềm năng là các tỉnh miền Nam Trung Quốc. Điều này cũng có thể phản ánh phần nào tương quan lực lượng trong cuộc cạnh tranh ở Đông Nam Á giữa một bên là Trung Quốc và bên kia là Nhật Bản./

CHÚ THÍCH

1. Asian Development Bank 2001.
2. Các nước thuộc GMS bao gồm Miến Điện, Thái Lan, Lào, Campuchia, Việt Nam và tỉnh Vân Nam của Trung Quốc. Cần nhấn mạnh rằng, Trung Quốc và Thái Lan là hai nước tích cực nhất trong GMS. Mặc dù một ủy hội sông Mê Công đã được thiết lập từ năm 1957, nhưng dự án GMS do ADB khởi xướng từ năm 1992 vẫn được coi là đáng kể nhất trong lịch sử phát triển của Mê Công. Theo ADB, GMS là khu vực gồm 250 triệu người với tổng GDP khoảng 190 tỷ USD. Xem ADB, *Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion*, Manila 2000, p.3.
3. Carol S. Guina, *The GMS Economic Corridor*, Regional Outlook 2008/2009, p.84.
4. Masami Ishida, *Evaluating the Effectiveness of GMS Economic Corridors*, Institute of Developing Economies Discussion Paper No 123, October 2007, p.1.
5. EarthRights International, *The East-West Economic Corridor: The Burma Road to Maldevelopment*, June 28, 2005, p.2.
6. GMS Flagship Initiative, *East-West Economic Corridor*, June 26, 2005, p.3.
7. The International Trade Institute of Singapore, Report on the Study of the GMS North - South and East West Economic Corridors, August 2005, p.64.
8. Carol S. Guina, *The GMS Economic Corridor*, Regional Outlook 2008/2009, p.85.
9. Siriluk Maviriyakul, *Sino - Thai Strategic Economic Development in the Greater Mekong Subregion (1992-2003)*, in: Contemporary Southeast Asia 26, No 2 (August 2004), pp.302-319.
10. Phát biểu của đoàn Thái Lan tại kỳ họp thường niên của ADB năm 2002, xem <http://www.adb.org/AnnualMeeting/2002/speeches/THA.pdf>
11. JETRO 2007.
12. Masami Ishida, p.5.
13. Earth Rights International, *The East-West Economic Corridor: The Burma Road to Maldevelopment*, June 28, 2005, p.4.
14. EarthRights International, p.5.
- 15, 16 Masami Ishida, p.8.
17. Sáu tỉnh là: Gansu, Qianghai, Shaanxi, Sichuan, Guizhou và Yunnan; 5 khu tự trị là: Xinjiang Uygur, Ningxia Hui, Xizang (Tibet), Giangxi Zhuang và Inner Mongolia; 1 thành phố tự trị là Chongqing.
18. Aksornsri Phanishsarn, *Economic Implication of China's "Go-West" Policy-A View from Thailand*, in: ASEAN Economic Bulletin Vol.23, no 2 (August 2006), pp.253-265
19. Yuannan Statistical Yearbook 2004.