

TRUNG QUỐC VỚI HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG TÂY

HOÀI NAM*

MỞ ĐẦU

Cách đây vừa tròn 10 năm, Hội nghị lần thứ 8 Bộ trưởng các nước Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS) họp tại thủ đô Manila (Philippin) vào tháng 10 - 1998 đã chính thức thông qua dự án phát triển Hành lang kinh tế Đông Tây do ADB và Nhật Bản khởi xướng. Hành lang kinh tế Đông Tây trải dài trên tuyến giao thông 1450 km, đi qua 19 tỉnh của 4 nước Mianma, Thái Lan, Lào và Việt Nam, trong đó phía Việt Nam, cửa khẩu quốc tế Lao Bảo (Quảng Trị) là "đầu cầu" và cảng Tiên Sa (Đà Nẵng) là điểm kết thúc. Có thể nói, Hành lang kinh tế Đông Tây hình thành không những tạo ra cơ hội phát triển mới cho các quốc gia liên quan, mà cũng tạo cơ hội tốt đẹp cho các nhà đầu tư quốc tế khác.

Trung Quốc là nước láng giềng lớn đang trỗi dậy của khu vực. Vì vậy, Trung Quốc cũng rất quan tâm đến việc khai thác các cơ hội mà Hành lang kinh tế Đông Tây đã và sẽ tạo ra. Trong khuôn khổ bài viết này, tôi chỉ xin đóng góp một số ý kiến nhằm trả lời 3 câu hỏi: *Một là*, vì sao Trung Quốc lại quan tâm đến Hành

lang kinh tế Đông Tây; *hai là*, quan tâm như thế nào, cả về kinh tế lẫn chính trị và *ba là*, sự quan tâm đó của Trung Quốc đưa lại cơ hội hay thách thức gì đối với sự phát triển của các nước liên quan mà Hành lang đi qua.

1. Vì sao Trung Quốc lại quan tâm đến Hành lang kinh tế Đông Tây?

Theo sự hiểu biết còn hạn hẹp của tôi, Trung Quốc quan tâm đến Hành lang kinh tế Đông Tây vì mấy lý do chủ yếu sau đây:

Một là, về yêu cầu phát triển bên trong, Trung Quốc sau 30 năm cải cách mở cửa, thực lực kinh tế tăng trưởng nhanh, đời sống nhân dân được cải thiện, địa vị quốc tế được nâng cao. Tuy nhiên, đất nước này cũng đang đứng trước nhiều khó khăn và thách thức, trong đó có vấn đề chênh lệch Đông - Tây ngày càng mở rộng. Phát triển miền Tây không chỉ là vấn đề kinh tế, mà còn là vấn đề chính trị và an ninh quốc gia. Lối thoát căn bản cho sự phát triển của miền Tây là đi xuống Đông Nam Á, thông qua các hành lang kinh tế thuộc GMS, trong đó có Hành lang

* Hoài Nam, Viện Nghiên cứu Trung Quốc

kinh tế Đông Tây.

Hai là, về mặt đối ngoại, Trung Quốc đã và đang thực hiện phương châm coi quan hệ với các nước láng giềng là quan trọng. Quan trọng ở chỗ, lấy các nước láng giềng làm chỗ dựa về chính trị, thị trường về kinh tế và binh phong về an ninh. Vì vậy, Trung Quốc quan tâm tới Hành lang kinh tế Đông Tây cũng là để thực hiện chính sách ngoại giao “thân thiện với láng giềng, làm bạn với láng giềng, giàu có với láng giềng”.

Ba là, Hành lang kinh tế Đông Tây hình thành, thực chất đây là sự liên kết theo chiều ngang, hay theo cách gọi của Trung Quốc là “liên hoành”, một chiến lược “ngoại giao” đã từng hình thành trong lịch sử Trung Quốc - thời Chiến Quốc. Mặc dù mục đích chính của sự hình thành hành lang này là về mặt kinh tế - xã hội, góp phần xoá đói giảm nghèo. Nhưng về mặt địa - chính trị, phải chăng sự “liên hoành” này, như một “ngầm ý” của Nhật Bản muốn tạo ra một “con đê” ngăn chặn ảnh hưởng của Trung Quốc xuống phía Nam? Và, Trung Quốc buộc phải quan tâm để có giải pháp ứng phó.

Bốn là, các chiến lược gia giỏi về địa - chính trị của Trung Quốc, hẳn đã phát hiện ra tầm quan trọng của Hành lang kinh tế Đông Tây một khi nó trở thành hiện thực. Bởi lẽ, nhìn lên bản đồ chính trị thế giới và khu vực, Hành lang kinh tế Đông Tây như một “cầu nối” gắn nhất, thuận tiện nhất nối liền hai đại dương là Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Trong khi đó, chiến lược biển của Trung Quốc như một nhà nghiên cứu của nước này đã xác định là “một trục hai cánh”, theo đó “lấy biển Nam Trung Hoa (tức Biển Đông) làm trục, Đông tiến ra Thái Bình Dương, Tây tiến về Ấn Độ Dương, lấy Thái Bình

Dương và Ấn Độ Dương làm cánh”⁽¹⁾. Nếu quả đúng như vậy, thì Hành lang kinh tế Đông Tây sẽ là một bộ phận hợp thành quan trọng trong chiến lược biển của Trung Quốc trong tương lai, hình thành cục diện “một hành lang, hai đại dương”.

2. Quan tâm như thế nào?

Như đã nêu ở trên, sự quan tâm của Trung Quốc đối với Hành lang kinh tế Đông Tây được xuất phát từ một cách nhìn toàn diện, có tính toàn cầu và lâu dài. Vì vậy, việc nhận diện cho được chiến lược này của Trung Quốc là rất khó. Ở đây, qua quan sát động thái và nghiên cứu tài liệu, chúng tôi xin nêu lên một số nội dung cho thấy sự quan tâm của Trung Quốc đối với Hành lang kinh tế Đông Tây như sau:

Một là, về mặt quan phương, Chính phủ Trung Quốc đặt Hành lang kinh tế Đông Tây trong chính sách hợp tác với GMS nói chung. Nếu như trước đây Trung Quốc tham gia hợp tác GMS chỉ với tư cách một tỉnh cụ thể là Vân Nam, từ năm 2005 đến nay, mở rộng phạm vi - cho phép Quảng Tây cũng tham gia vào hợp tác GMS và nâng lên cấp Chính phủ Trung ương. Trong các cuộc họp lãnh đạo các nước GMS, Thủ tướng Chính phủ Trung Quốc đều tham gia và lần nào cũng vậy, họ đều có kiến nghị và sáng kiến. Chẳng hạn, tại Hội nghị các nhà lãnh đạo GMS lần thứ 3 tổ chức tại Viên Chăn (Lào) vào cuối tháng 3 - 2008 vừa qua, trong bài phát biểu của mình, Thủ tướng Trung Quốc Ôn Gia Bảo đã nêu lên 8 kiến nghị và sáng kiến, trong đó có những nội dung đáng chú ý như:

- Về xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, phía Trung Quốc nêu nguyện vọng là sẽ hợp tác chặt chẽ với Thái Lan và ADB xây dựng cầu trên sông Mê Công để thông

đường quốc lộ từ Côn Minh qua Lào đến Băng Cốc, phấn đấu đến trước năm 2011 thực hiện thông toàn tuyến Hành lang Nam Bắc. Về hợp tác xây dựng đường sắt Xuyên Á, Trung Quốc sẽ chi 20 triệu NDT cho dự án nghiên cứu tính khả thi của đoạn phía Đông đường sắt Xuyên Á, cố gắng phấn đấu để tuyến này sớm thông xe.

- Về tiện lợi hoá vận tải và thương mại, phía Trung Quốc đề xướng thành lập "Diễn đàn Hành lang kinh tế Tiểu vùng Mê Công mở rộng", nhằm thu hút sự tham gia của các tỉnh, thành và doanh nghiệp dọc hành lang, lôi kéo sự hợp tác về thương mại, đầu tư và ngành nghề dọc hành lang, từ đó hình thành vành đai tăng trưởng kinh tế lấy hành lang giao thông làm hạt nhân, nhanh chóng chuyển hoá hành lang giao thông thành hành lang kinh tế.

● Về phát triển nguồn nhân lực, phía Trung Quốc cho biết, trong 3 năm tới, sẽ tăng gấp đôi số lượt người của các nước trong khu vực đến Trung Quốc đào tạo, đạt 1000 lượt người. Riêng năm 2008 sẽ tăng thêm 200 suất học bổng cho nhân viên các nước Tiểu vùng đến đào tạo tại các trường ở Vân Nam, Quý Châu và Quảng Tây.

Ngoài ra, Chính phủ Trung Quốc còn nêu lên những đề nghị và sáng kiến về các lĩnh vực khác như: Hợp tác phát triển nông thôn, hợp tác về y tế, bảo vệ môi trường, về khuyến khích sự tham gia của các tổ chức phi chính phủ, về mở rộng quỹ đạo huy động vốn đầu tư v.v...(2)

Hai là, nêu lên ý tưởng chiến lược "một trục hai cánh" hay "chiến lược 3 chữ M"(3). Ý tưởng chiến lược này do nguyên Bí thư Khu uỷ Quảng Tây nêu lên năm 2006. Nội dung chủ yếu bao gồm: Xây dựng hành lang kinh tế trên đất liền kéo dài từ Nam

Ninh (Quảng Tây) đi qua một số nước Đông Nam Á đến Xingapo, dài 3900 km, đồng thời lấy đó làm Trục; hợp tác Tiểu vùng Mê Công mở rộng và coi đây là một Cánh; xây dựng hành lang kinh tế trên biển, gọi là Vịnh Bắc Bộ mở rộng, đồng thời coi đây là một Cánh. Theo chúng tôi, đây là một sự liên kết theo chiều dọc, hay sự "hợp tung" giữa Trung Quốc với các nước Đông Nam Á. Để thực hiện ý tưởng chiến lược này, đầu tháng 1 - 2008, Chính phủ Trung Quốc đã chính thức phê chuẩn Quy hoạch phát triển khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ (Quảng Tây), bao gồm thành phố Nam Ninh, và ba thành phố cảng là Bắc Hải, Khâm Châu, Phòng Thành, tổng diện tích rộng 42,5 km² và dân số 12,5 triệu người. Đây là khu hợp tác kinh tế lớn nhất hiện nay ở Trung Quốc nhằm biến khu vực Vịnh Bắc Bộ (Quảng Tây) trở thành cực tăng trưởng thứ 4 của Trung Quốc, tiếp sau Chu Giang, Trường Giang và vịnh Bột Hải; đồng thời nó có vai trò như một "bàn đạp" thúc đẩy hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng - trọng tâm của chiến lược "một trục hai cánh". Riêng Hành lang kinh tế Nam Ninh - Xingapo, đoạn Nam Ninh - Băng Cốc (qua lãnh thổ Việt Nam) được coi là hạt nhân.

Như vậy, chiến lược "một trục hai cánh" một khi được hình thành nó sẽ bao trùm lên các hành lang kinh tế trong khuôn khổ hợp tác GMS, bao gồm Hành lang kinh tế Đông Tây.

Ba là, cùng với việc đẩy mạnh hợp tác GMS theo cơ chế hợp tác đa phương, Trung Quốc còn tăng cường hợp tác song phương với các nước thuộc Tiểu vùng Mê Công mở rộng, trong đó có 4 nước thuộc Hành lang kinh tế Đông Tây. Văn kiện Đại hội XVI Đảng Cộng sản Trung Quốc (2002) nêu lên chiến lược "đi ra ngoài";

còn văn kiện Đại hội XVII (2007) xác định đưa quan hệ với các nước láng giềng đi vào “hợp tác thực chất”, đồng thời chỉ rõ sẽ “nâng cao độ rộng và độ sâu của mở cửa đối ngoại”. Nhằm thực hiện chủ trương trên, những năm vừa qua, nhiều dự án hợp tác, nhất là trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đã được triển khai với các nước trong Tiểu vùng. Về phía Trung Quốc, các đường cao tốc nối từ Côn Minh (Vân Nam) và Nam Ninh (Quảng Tây) đến biên giới các nước láng giềng Mianma, Lào và Việt Nam đều đã khai thông, trong đó Mianma hai tuyến, Lào một tuyến, và Việt Nam hai tuyến. Trong các tuyến trên, tuyến qua Lào đã phát huy hiệu quả, còn các tuyến qua Việt Nam và Mianma còn “nằm chờ” vì chưa tương thích.

Bốn là, Việt Nam có vị trí quan trọng trong các hành lang kinh tế cả trên đất liền lẫn trên biển của Trung Quốc thông sang Đông Nam Á. Vì vậy, xử lý quan hệ với Việt Nam được Trung Quốc rất coi trọng. Về chính trị, trên cơ sở phương châm “16 chữ” và “tinh thần 4 tốt”, đầu tháng 6 vừa qua, lãnh đạo cấp cao hai nước đã xác định xây dựng “quan hệ đối tác chiến lược toàn diện”. Trước đó, vào năm 2006, Hồ Cẩm Đào khi khải quát về đặc điểm quan hệ Việt - Trung, đã đổi hai chữ, từ “lợi ích tương quan” do Giang Trạch Dân nêu lên năm 2002 thành “vận mệnh tương quan”. Điều này cho thấy lãnh đạo Trung Quốc mà trực tiếp là Hồ Cẩm Đào đã nhận thức được vị trí, tầm quan trọng và mối quan hệ mật thiết giữa công cuộc đổi mới của Việt Nam với sự nghiệp cải cách mở cửa của Trung Quốc. Về mặt kinh tế, tuy Việt Nam vẫn là một nước nhập siêu và mức nhập siêu ngày càng lớn. Kim ngạch thương mại hai chiều gia tăng trong thời gian qua là một tín

hiệu tốt, năm 2007 đạt hơn 15 tỷ USD, tăng 470 lần so với năm 1991, vượt mức đề ra cho năm 2010. Các lĩnh vực khác cũng có bước phát triển khá ổn định.

Riêng đối với Đà Nẵng, do nhận thức vị trí địa - chính trị, địa - kinh tế quan trọng của thành phố này trong Hành lang kinh tế Đông Tây và trong sự phát triển của Việt Nam, nên hai đời Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Trung Quốc là Giang Trạch Dân và Hồ Cẩm Đào đều đã đến thành phố Đà Nẵng. Có lẽ, sau Hà Nội - trung tâm chính trị và thành phố Hồ Chí Minh - trung tâm kinh tế lớn nhất cả nước, Đà Nẵng là thành phố lớn thứ ba thu hút sự quan tâm của Trung Quốc. Có nhiều lý do để “giải mã” động thái này. Có thể Đà Nẵng với vị thế độc nhất vô nhị của mình đã trở thành “giao điểm” của các hành lang kinh tế, trước hết là Hành lang kinh tế Đông Tây và Hành lang kinh tế Nam Ninh - Xingapo đoạn qua lãnh thổ Việt Nam, hay nói một cách khác đây cũng là “giao điểm” của sự “liên hoành” và “hợp tung”. Mặc dù đầu tư trực tiếp của Trung Quốc ở Đà Nẵng chưa nhiều, nhưng do vị trí quan trọng của thành phố này, nó đã nằm trong “tầm ngắm” của các chiến lược gia Trung Quốc.

3. Cơ hội và thách thức từ sự quan tâm và tham gia của Trung Quốc đối với Hành lang kinh tế Đông Tây

Theo tôi, sự quan tâm và tham gia của Trung Quốc đối với Hành lang kinh tế Đông Tây điều đó sẽ đưa lại những cơ hội sau đây cho các nước có liên quan:

Một là, trong khuôn khổ hợp tác GMS, Trung Quốc sẽ gia tăng hợp tác với các nước thuộc Tiểu vùng, nhất là trong lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, đào tạo nguồn nhân lực v.v...

Hai là, sau khi hành lang giao thông được “chuyển hoá” thành hành lang kinh tế, nó sẽ thúc đẩy nhanh chóng quá trình trao đổi thương mại, du lịch và chuyển dịch ngành nghề; phá vỡ các rào cản chia cắt về mặt địa lý giữa các nước và giữa các vùng, miền trong một quốc gia.

Ba là, với sự quan tâm và tham gia của Trung Quốc, các hoạt động kinh tế trên Hành lang kinh tế Đông Tây sẽ sôi động hơn, có tác dụng “bức xạ” hay “lan tỏa” sang các vùng xung quanh; đồng thời góp phần nhất định vào việc tạo cơ hội việc làm, xoá đói giảm nghèo và chênh lệch phát triển giữa các vùng miền.

Bốn là, sự phối, kết hợp giữa Hành lang kinh tế Nam Ninh - Xingapo và Hành lang kinh tế Đông Tây sẽ tạo ra kết cấu hình “chữ L ngược” (#) nằm gọn trên lãnh thổ Việt Nam. Nếu tận dụng được thì đây cũng là cơ hội phát triển cho các tỉnh, thành phố có liên quan của Việt Nam.

Tuy nhiên, đi cùng với những cơ hội là những thách thức hay “ảnh hưởng phụ” mà các nước có liên quan trong Hành lang kinh tế Đông Tây phải đối mặt và chú ý, cụ thể bao gồm:

Một là, giao lưu hàng hoá tăng lên, đồng hành với nó là sức cạnh tranh giữa hàng hoá Trung Quốc với các nước ASEAN, trong đó có Việt Nam cũng gia tăng, tạo sức ép lớn cho các doanh nghiệp các nước có liên quan.

Hai là, cùng với giao lưu hàng hoá là giao lưu người cũng tăng lên, làm cho mật độ dân số trên địa bàn tăng lên, tạo sức ép về các dịch vụ ăn, nghỉ, y tế...; đó là chưa kể các tệ nạn xã hội khác cũng gia tăng.

Ba là, sức ép về môi trường sinh thái cũng gia tăng.

Bốn là, sức ép về bảo vệ các di sản văn

hoá dân tộc trên địa bàn cũng tăng lên, do có sự “xung đột” giữa phát triển kinh tế với văn hoá, nhất là giữa lượng khách du lịch gia tăng với bảo vệ di sản văn hoá dân tộc thiểu số ⁽⁴⁾.

4. Một số nhận xét và gợi ý đối sách

Từ những điều trình bày ở trên, chúng tôi sơ bộ rút ra một số nhận xét bước đầu như sau:

Một là, sự quan tâm và coi trọng của Trung Quốc đối với Hành lang kinh tế Đông Tây ngày một lộ rõ. Nhưng Trung Quốc đã rất khôn khéo khi đặt sự quan tâm đó trong khuôn khổ hợp tác GMS cùng với sự tham gia ngày một gia tăng của họ.

Hai là, muốn nhận diện được sự quan tâm của Trung Quốc đối với Hành lang kinh tế Đông Tây cần phải đặt trong tổng thể chiến lược phát triển của Trung Quốc cả đối nội lẫn đối ngoại, nhất là trong chiến lược phát triển miền Tây, trong mối quan hệ Trung Quốc - Mỹ, Trung Quốc - Nhật Bản, Trung Quốc - ASEAN và Nhật Bản - ASEAN.

Ba là, việc Trung Quốc xây dựng Hành lang kinh tế Nam Bắc nối liền Côn Minh (Vân Nam) với Băng Cốc (Thái Lan) và nêu lên ý tưởng chiến lược “một trục hai cánh”, tạo sự liên kết theo chiều dọc giữa Trung Quốc với Đông Nam Á hay gọi là “hợp tung”, không phải là để “phá” sự liên kết theo chiều ngang thông qua Hành lang kinh tế Đông Tây do Nhật Bản và ADB khởi xướng được coi là “liên hoành”; mà là sự “tương kế tựu kế” cũng hết sức khôn khéo của Trung Quốc, tạo nên cục diện cùng tồn tại, cùng cạnh tranh, cùng hợp tác, cùng phát triển giữa Trung Quốc, Nhật Bản với các nước có liên quan. Trong cục diện đó, “lợi thế” cạnh tranh đang

thiên về phía Trung Quốc, bởi lẽ, các Hành lang kinh tế Nam Bắc mà Trung Quốc khởi xướng và xây dựng có tác dụng "gắn kết" được hai thị trường lớn Trung Quốc và Đông Nam Á, nhất là với cực tăng trưởng mới của Trung Quốc là Quảng Tây.

Bốn là, các hành lang kinh tế Đông Tây, Nam Bắc tuy sẽ tạo ra những cơ hội mới và lớn cho phát triển kinh tế, những cũng đặt ra những vấn đề cần suy nghĩ về an ninh quốc gia, nhất là đối với Việt Nam. Việt Nam sẽ phải đối mặt với những thách thức về an ninh quốc gia khi các hành lang kinh tế được tạo thành: Hành lang kinh tế Đông Tây vắt ngang qua đất nước; Hành lang kinh tế Nam Ninh - Xingapo, đoạn Nam Ninh - Băng Cốc đi xuyên qua đất nước; phía sau lưng là Hành lang kinh tế Côn Minh - Băng Cốc qua lãnh thổ Lào; phía trước mặt là Hành lang kinh tế trên biển - gọi là Vịnh Bắc Bộ mở rộng nối liền từ các hải cảng của Quảng Tây (Trung Quốc) đến Xingapo.

Từ những nhận xét trên, chúng tôi xin gợi mở một số suy nghĩ mang tính đối sách như sau:

Một là, về mặt nhận thức, cần có sự thống nhất về nhận thức giữa các bộ, ngành và các địa phương có liên quan về xu thế hợp tác vùng trong quá trình toàn cầu hoá kinh tế. Hợp tác vùng và tiểu vùng là một xu thế khách quan, là một sự thích ứng cần thiết nhằm phát huy lợi thế so sánh trong quá trình toàn cầu hoá kinh tế. Việt Nam đã hội nhập vào tiến trình kinh tế quốc tế và khu vực, không thể ngoại lệ, đứng ngoài cuộc hoặc đối phó một cách bị động, tiêu cực thì sẽ tiếp tục bị tụt hậu.

Hai là, về mặt giải pháp, cần chủ động và tích cực trong việc tận dụng, khai thác các cơ hội do vị thế địa - chính trị, địa -

kinh tế của Việt Nam nói chung, Đà Nẵng nói riêng trong việc tham gia vào Hành lang kinh tế Đông Tây và Hành lang kinh tế Nam Ninh - Xingapo, đoạn qua lãnh thổ Việt Nam. Trước hết, cần đưa các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải vào khuôn khổ hợp tác GMS để tranh thủ nguồn vốn quốc tế, trong đó có Nhật Bản, ADB và Trung Quốc. Tiếp theo là nghiên cứu khả năng xây dựng các hành lang kinh tế trên đất Việt Nam như: Hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Đà Nẵng, Hành lang kinh tế Lao Bảo (Quảng Trị) - Tiên Sa (Đà Nẵng) v.v..., nhằm tạo thế chủ động khi "lắp ghép" với đoạn hành lang đi qua lãnh thổ các nước Trung Quốc, Thái Lan và Lào.

Ba là, riêng đối với Đà Nẵng, nên có dự án nghiên cứu toàn diện hơn về những tác động (cả tích cực lẫn tiêu cực) của các hành lang kinh tế đối với thành phố. Tiếp theo là xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển thành phố, theo đó có sự chuyển dịch ngành nghề nhằm phát huy lợi thế so sánh của mình khi các hành lang kinh tế đi qua địa bàn. Thành phố nên xem xét kiến nghị Chính phủ cho xây dựng cảng bảo thuế tại Tiên Sa. (Có thể tham khảo mô hình cảng bảo thuế Khâm Châu - Trung Quốc vừa được Quốc vụ viện Trung Quốc phê chuẩn ngày 29 - 5 - 2008).

KẾT LUẬN

Việc quan tâm và tham gia ngày càng tích cực hơn của Trung Quốc vào hợp tác GMS đã, đang và sẽ tạo ra cả cơ hội lẫn thách thức cho các nước liên quan. Điều này cũng gây sự chú ý của giới truyền thông quốc tế. Tờ Yomiuri Shinbun của Nhật Bản đã đưa ra nhận định cho rằng: "Người gieo giống là Nhật Bản, nhưng quả của nó xem ra đã bị Trung Quốc hái mất

riott". Lý do là: "Nhật Bản là người đề xướng xây dựng Hành lang kinh tế Đông Tây từ Việt Nam đi qua Lào, Thái Lan đến Mianma; còn Trung Quốc ngược lại, lại tích cực xây dựng Hành lang kinh tế Nam Bắc từ Côn Minh (Vân Nam) đi qua Lào đến Băng Cốc"⁽⁵⁾. Còn về phía Trung Quốc, GS. Mã Yến Băng - Viện Nghiên cứu Quan hệ quốc tế hiện đại Trung Quốc cho rằng: "Hiện nay, GMS đã trở thành chiến trường mới của cuộc đấu tranh chính trị, kinh tế giữa Trung Quốc, Mỹ và Nhật Bản. Nước nào nắm được bán đảo Trung Nam (tức Đông Dương) thì sẽ có ảnh hưởng đến cục diện địa - chính trị Đông Nam Á, thậm chí cả châu Á, đây là tiêu điểm mới của cục diện châu Á - Thái Bình Dương". GS. Lý Thần Dương - Sở Nghiên cứu Đông Nam Á, Đại học Vân Nam chỉ rõ: "Việc xây dựng các hành lang kinh tế GMS đã mang dấu ấn sâu sắc của mối quan hệ giữa các nước lớn, biểu hiện chủ yếu là tranh chấp quyền chủ đạo trong hợp tác vùng giữa Trung Quốc và Nhật Bản, Trung Quốc thiên về hành lang theo chiều dọc, còn Nhật Bản lại chú ý đến hành lang theo chiều ngang"⁽⁶⁾. Các nhận định trên chưa hẳn đã nhận được sự đồng tình của chính giới các nước, nhưng nó cũng "lộ rõ" sự xung đột về lợi ích giữa hai cường quốc kinh tế là Nhật Bản và Trung Quốc ở khu vực này. Xem ra cuộc "đấu trí" giữa các chiến lược gia về địa - chính trị nhằm tranh giành ảnh hưởng của hai nước Trung Quốc và Nhật Bản ở đây sẽ vẫn tiếp tục.

Việt Nam là một thành viên của GMS và là một bên tạo dựng và thụ hưởng những lợi ích do Hành lang kinh tế Đông Tây và Nam Bắc đưa lại. Để có thể tận dụng và khai thác những cơ hội, giảm thiểu những thách thức do các hành lang

kinh tế tạo ra, đã đến lúc cần có sự phối hợp tốt giữa các bộ ngành ở Trung ương với địa phương; giữa các địa phương với nhau; giữa các nhà quản lý, doanh nghiệp với các học giả. Tất cả nhằm tạo ra "hợp lực" vì một mục tiêu chung là phát triển bền vững đất nước, từng bước thu hẹp, tiến tới đưa Việt Nam chúng ta "sánh vai" cùng các cường quốc năm châu như lời Bác Hồ hằng mong muốn./.

CHÚ THÍCH

- 1 Xem thêm *Một trục hai cánh: Phân tích chiến lược biển của Trung Quốc*. Nguồn: http://club.mil.news.sohu.com/r_shiliu_608433_0_16_0.html
2. Bài phát biểu của ông Ôn Gia Bảo tại Hội nghị lần thứ 3 các nhà lãnh đạo Tiểu vùng Mê Công mở rộng, ngày 31 - 3 - 2008 (Trung văn) <http://www.hf365.com/html/01/04/20080331/116404.htm>
3. Nội dung 3 chữ M gồm: Marine Economic Co-operation, Mainland Economic Co-operation, MeKong Sub-region Co-operation. http://gx.xinhuanet.com/misc/2006_07/content_7569731.htm
4. Các nhà khoa học Thái Lan qua điều tra nghiên cứu đã cho thấy: Các ảnh hưởng phụ sau khi xây dựng xong cây cầu thứ hai ở sông Mê Kông, theo đó, các quan chức chính phủ cho biết có 6, các doanh nghiệp có 6 còn người dân cho biết có 10 ảnh hưởng phụ. Dẫn theo Tạp chí *Dọc ngang Đông Nam Á* (Quảng Tây), số 12 - 2007, tr. 22.
5. Dẫn lại theo *Đạo báo tiên khu quốc tế* (Trung Quốc). <http://world.people.com.cn/GB/57506/7065043.html>
6. Tổng thuật Hội thảo quốc tế hành lang kinh tế GMS, tổ chức tại Côn Minh (Vân Nam) ngày 27 và 28 - 3 - 2008. <http://2/20080530/59410.html>