

**BỘ CÔNG THƯƠNG**  
**VIỆN NGHIÊN CỨU THƯƠNG MẠI**

---

**BÁO CÁO TỔNG KẾT**

**ĐỀ TÀI KHOA HỌC CẤP BỘ**

**MÃ SỐ : 69.08.RD**

**NGHIÊN CỨU XÂY DỰNG CÁC GIẢI PHÁP KHAI THÁC CHIẾN LƯỢC**  
**“PHÁT TRIỂN MỘT TRỤC HAI CÁNH” NHẪM THÚC ĐẨY QUAN HỆ**  
**THƯƠNG MẠI VIỆT NAM – T RUNG QUỐC**

<b>Cơ quan quản lý đề tài</b>	<b>: BỘ CÔNG THƯƠNG</b>
<b>Cơ quan chủ trì thực hiện</b>	<b>: VIỆN NGHIÊN CỨU THƯƠNG MẠI</b>
<b>Chủ nhiệm đề tài:</b>	<b>: Nguyễn Văn Lịch</b>

**7160**

06/3/2009

**HÀ NỘI - 2008**

# MỤC LỤC

MỤC LỤC .....	1
DANH MỤC NHỮNG CHỮ VIẾT TẮT.....	3
LỜI NÓI ĐẦU .....	5
<b>CHƯƠNG I: NHỮNG NỘI DUNG CỦA CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỰC HAI CÁNH”.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1. Bối cảnh ra đời và nội dung hợp tác của chiến lược “Một trực hai cánh”.....</b>	<b>8</b>
<i>1.1.1. Ý tưởng hình thành Chiến lược “Một trực hai cánh” .....</i>	<i>8</i>
<i>1.1.2. Nội dung của Chiến lược .....</i>	<i>17</i>
<b>1.2. Quan điểm của Trung Quốc, các nước ASEAN và thế giới .....</b>	<b>37</b>
<i>1.2.1. Quan điểm của Trung Quốc .....</i>	<i>37</i>
<i>1.2.2. Quan điểm của các nước ASEAN và thế giới .....</i>	<i>39</i>
<b>CHƯƠNG II: ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỰC HAI CÁNH” ĐẾN QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT NAM - TRUNG QUỐC .....</b>	<b>42</b>
<b>2.1. Thực trạng quan hệ thương mại ASEAN- Trung Quốc .....</b>	<b>42</b>
<i>2.1.1. Quan hệ thương mại ASEAN – Trung Quốc .....</i>	<i>42</i>
<i>2.1.2. Quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc.....</i>	<i>44</i>
<i>2.1.3. Xu hướng phát triển quan hệ kinh tế, thương mại Việt Nam - ASEAN -Trung Quốc .....</i>	<i>48</i>
<b>2.2. Tác động của việc thực hiện chiến lược “Một trực hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc.....</b>	<b>49</b>
<i>2.2.1. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác trên đất liền (với việc xây dựng hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore) .....</i>	<i>49</i>
<i>2.2.2. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng .....</i>	<i>56</i>
<i>2.2.3. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác kinh tế biển (với việc xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng).....</i>	<i>61</i>
<b>2.3. Đánh giá chung.....</b>	<b>66</b>
<i>2.3.1. Tác động của sáng kiến đối với các nước ASEAN.....</i>	<i>66</i>
<i>2.3.2. Tác động của sáng kiến đối với Việt Nam.....</i>	<i>68</i>

<b>CHƯƠNG III: CÁC GIẢI PHÁP TẬN DỤNG CƠ HỘI CỦA VIỆC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỰC HAI CÁNH” ĐỂ PHÁT TRIỂN QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT NAM – TRUNG QUỐC.....</b>	<b>71</b>
<b>3.1. Quan điểm của Việt Nam về Sáng kiến Cực tăng trưởng mới.....</b>	<b>71</b>
3.1.1. <i>Vị trí của Việt Nam trong sáng kiến.....</i>	<i>71</i>
3.1.2. <i>Quan điểm của Việt Nam về sáng kiến.....</i>	<i>73</i>
<b>3.2. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức của việc thực hiện chiến lược “Một trực hai cánh” .....</b>	<b>75</b>
3.2.1. <i>Các giải pháp chung.....</i>	<i>75</i>
3.2.2. <i>Các giải pháp đối với các nội dung hợp tác cụ thể trong chiến lược “Một trực hai cánh” .....</i>	<i>91</i>
<b>3.3. Một số kiến nghị .....</b>	<b>103</b>
<b>KẾT LUẬN.....</b>	<b>106</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO .....</b>	<b>108</b>

# DANH MỤC NHỮNG CHỮ VIẾT TẮT

## 1. Danh mục cụm từ viết tắt tiếng Anh

Chữ viết tắt	Giải nghĩa tiếng Anh	Giải nghĩa tiếng Việt
ACFTA	ASEAN - China Free Trade Area	Khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc
ADB	Asia Development Bank	Ngân hàng phát triển châu Á
AFTA	Asian Free Trade Area	Khu vực Mậu dịch tự do ASEAN
APEC	Asia Pacific Economic Cooperation	Diễn đàn Kinh tế khu vực Châu Á - Thái Bình Dương
ASEAN	The Association of South East Asian Nations	Hiệp hội các nước Đông Nam Á
CEPT	Common Effective Preferential Tariff	Chương trình ưu đãi thuế quan có hiệu lực chung
CGI	Common Gateway Interface	Mô hình cân bằng tổng thể
EU	European Union	Cộng đồng Châu Âu
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade	Hiệp định chung về thuế quan và mậu dịch
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
GMS	Greater Mekong Subregion	Khu vực Tiểu vùng Mê Kông mở rộng
IMF	International Monetary Fund	Quỹ tiền tệ quốc tế
ISO	International Organization for Standardization	Tổ chức tiêu chuẩn quốc tế
ITC	International Trade Center	Trung tâm thương mại Quốc tế
MFN	Most Favoured Nation	Ưu đãi tối huệ quốc
ODA	Official Development Assistance	Viện trợ phát triển chính thức
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	Tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế
UNDP	United Nations Development Programme	Chương trình phát triển Liên hợp quốc
USD	United States Dollar	Đơn vị tiền tệ Đô la Mỹ
WB	World Bank	Ngân hàng thế giới
WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại thế giới

## 2. Danh mục cụm từ viết tắt tiếng Việt

Chữ viết tắt	Giải nghĩa tiếng Việt
BCT	Bộ Công Thương
BKHCN	Bộ Khoa học & Công nghệ
BTC	Bộ Tài chính
CNH, HĐH	Công nghiệp hóa, hiện đại hóa
DN	Doanh nghiệp
DNĐTNN	Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài
DNNN	Doanh nghiệp Nhà nước
DNTN	Doanh nghiệp Tư nhân
DNVVN	Doanh nghiệp vừa và nhỏ
ĐMCN	Đổi mới công nghệ
ĐTNN	Đầu tư nước ngoài
KCN, KCX	Khu công nghiệp, Khu chế xuất
KH&CN	Khoa học- công nghệ
KHCN	Khoa học công nghệ
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
VBB	Vịnh Bắc Bộ
VBBMR	Vịnh Bắc Bộ mở rộng
XHCN	Xã hội chủ nghĩa
XNK	Xuất nhập khẩu

## LỜI NÓI ĐẦU

Nhằm mở rộng quan hệ hợp tác kinh tế thương mại với các nước ASEAN, tận dụng lợi thế khu vực đảm bảo sự phát triển của mình, tháng 7/2006, Trung Quốc, thông qua tỉnh Quảng Tây, đề xuất sáng kiến “*Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc*” bao gồm ba nội dung lớn: Hợp tác Tiểu vùng Sông Mê Kông mở rộng (GMS); Hợp tác kinh tế biển hay hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng và Hợp tác kinh tế trên đất liền hay hợp tác Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore. Chiến lược này còn được gọi là “*Một trục hai cánh*”: Một trục là hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore, cánh thứ nhất là tiểu vùng Mê Kông mở rộng, cánh thứ hai là khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng bao gồm vùng biển Việt Nam, Trung Quốc, Philippin, Indonesia, Malaysia và Singapore. Với lợi thế giáp các nước ASEAN cả đất liền và biển, Quảng Tây và Vân Nam chính là đầu mối quan trọng cho quan hệ hợp tác Trung Quốc và ASEAN trong sáng kiến này. Sự phát triển của Quảng Tây và Vân Nam sẽ là động lực có tác động trực tiếp đến sự tăng trưởng kinh tế trong khu vực và là các bên của Trung Quốc tham gia trực tiếp vào chiến lược nói trên.

Kể từ khi đề xuất sáng kiến này, phía Trung Quốc đã tích cực vận động để các nước ASEAN, nhất là các nước liên quan trực tiếp ủng hộ. Mặc dù có nhiều ý kiến khác nhau, một số nước, trong đó có Việt Nam, chưa thực sự đồng tình với sáng kiến này. Tuy nhiên, phía Trung Quốc đã triển khai nhiều hoạt động và thể hiện quyết tâm đưa sáng kiến này thành hiện thực.

Với vai trò cầu nối quan trọng giữa ASEAN và Trung Quốc, Việt Nam có vị trí vô cùng quan trọng trong sáng kiến mới về hợp tác ASEAN – Trung Quốc. Việt Nam và Trung Quốc đang hợp tác thực hiện sáng kiến Hai hành lang, một vành đai. Trung Quốc và Việt Nam cũng là những nước thành viên quan trọng trong Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Hợp tác Việt Nam – Trung Quốc trong xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ cũng đang tiến triển tốt đẹp.

Việc Trung Quốc đề xuất sáng kiến mới này sẽ có tác động đến các nước có liên quan, trong đó trực tiếp và nhiều nhất là đối với Việt Nam. Việt Nam sẽ có nhiều lợi ích khi sáng kiến này được thực hiện, đặc biệt là việc tiếp tục phát triển hợp tác Tiểu vùng Mê Kông và Hai hành lang kinh tế. Tuy nhiên, Việt Nam cũng sẽ phải đối mặt với những thách thức khó lường trước, vì đây là một vấn đề phức tạp và nhạy cảm, nhất là vấn đề Hợp tác trên biển trong bối cảnh còn nhiều bất đồng giữa các bên tham gia. Phía Việt Nam cũng đã có nhiều cuộc họp bàn về chiến lược phát triển “*Một trục hai cánh*” của Trung Quốc, trong đó Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Công Thương chủ trì phối hợp với các cơ quan hữu quan nghiên cứu đề xuất và báo cáo với Thủ tướng các giải

pháp khai thác chiến lược phát triển này nhằm thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam với Trung Quốc.

Sáng kiến *Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc* (chiến lược *Một trục hai cánh*) là vấn đề lớn liên quan đến hợp tác kinh tế, đối ngoại, chính trị giữa Trung Quốc và các nước ASEAN, trong đó có Việt Nam. Trong khuôn khổ đề tài nghiên cứu cấp Bộ, đề tài “*Nghiên cứu xây dựng các giải pháp khai thác chiến lược phát triển “Một trục hai cánh” nhằm thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam với Trung Quốc*” tập trung chủ yếu vào việc phân tích những ảnh hưởng của việc Trung Quốc thực hiện sáng kiến này đến quan hệ thương mại giữa hai nước Việt Nam và Trung Quốc, từ đó đưa ra các giải pháp tận dụng cơ hội và đối phó với những thách thức từ việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” nhằm phát triển quan hệ hợp tác thương mại Việt Nam - Trung Quốc trong tương lai.

### **Mục tiêu nghiên cứu**

- Làm rõ ý đồ chiến lược của Trung Quốc trong việc đề xuất ý tưởng “Một trục hai cánh”.

- Làm rõ những tác động của việc Trung Quốc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

- Đề xuất các giải pháp tận dụng cơ hội và đối phó với những thách thức từ việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” nhằm phát triển quan hệ hợp tác thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

### **Đối tượng, phạm vi nghiên cứu**

*Đối tượng:* Những tác động của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc và những giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với những thách thức từ việc thực hiện chiến lược nói trên.

*Phạm vi:* Tập trung chủ yếu vào những tác động đối với thương mại và đầu tư trong quan hệ hợp tác Việt Nam - Trung Quốc.

### **Phương pháp nghiên cứu**

- Thu thập tài liệu về các nghiên cứu có liên quan;
- Phương pháp phân tích, tổng hợp, so sánh;
- Phương pháp chuyên gia.

## **Nội dung nghiên cứu**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo, đề tài chia thành ba chương chính như sau:

*Chương 1:* Những nội dung của chiến lược “Một trục hai cánh”.

*Chương 2:* Đánh giá tác động của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

*Chương 3:* Các giải pháp tận dụng cơ hội của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” để phát triển quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

# **CHƯƠNG I**

## **NHỮNG NỘI DUNG CỦA CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỤC HAI CÁNH”**

### **1.1. Bối cảnh ra đời và nội dung hợp tác của chiến lược “Một trục hai cánh”**

#### ***1.1.1. Ý tưởng hình thành Chiến lược “Một trục hai cánh”***

Nhìn lại lịch sử phát triển kinh tế của Trung Quốc, nhận thấy Trung Quốc đã và đang triển khai một số chiến lược phát triển kinh tế nổi bật nhằm thực hiện mục tiêu xây dựng toàn diện xã hội khá giả vào năm 2020, có thể tóm lược như sau:

\* *Chiến lược phát triển Chu Giang mở rộng (9+2):* Chu Giang mở rộng (tiếng Trung Quốc là Phiếm Chu tam giác địa vực) bao gồm 9 tỉnh là: Phúc Kiến, Giang Tây, Hồ Nam, Quảng Đông, Quảng Tây, Hải Nam, Tứ Xuyên, Quý Châu, Vân Nam và hai đặc khu hành chính Hồng Kông, Ma Cao, gọi tắt là 9+2. Diện tích của 9 tỉnh là 2 triệu km<sup>2</sup>, chiếm khoảng 20% tổng diện tích, chiếm hơn 31% tổng dân số và chiếm 31,02% GDP cả nước (tính đến 2005).

Theo các nhà khoa học Trung Quốc, thúc đẩy sự hợp tác và phát triển khu vực Chu Giang mở rộng có lợi cho việc thực hiện phát triển hài hòa, bổ sung ưu thế kinh tế giữa miền Đông, miền Trung và miền Tây; có lợi cho sự phân vinh kinh tế- xã hội của hai đặc khu hành chính Hồng Kông, Ma Cao; có lợi cho việc sắp xếp nguồn lực, tăng cường thực lực chính thể và sức cạnh tranh của toàn khu vực, thúc đẩy hợp tác phát triển của khu mạng dịch tự do Trung Quốc- ASEAN và APEC.

Do tầm quan trọng của chiến lược này nên chính quyền các địa phương có liên quan của Trung Quốc đã xây dựng “Quy hoạch phát triển khu vực tam giác Chu Giang mở rộng” (2006-2020), với những mục tiêu, nhiệm vụ và giải pháp cụ thể.

\* *Chiến lược phát triển miền Tây:* Miền Tây là một khu vực rộng lớn có phạm vi bao quát 12 tỉnh, khu tự trị và thành phố trực thuộc Trung ương gồm Trung Khánh, Tứ Xuyên, Quý Châu, Vân Nam, Tây Tạng, Thiểm Tây, Cam Túc, Thanh Hải, Ninh Hạ, Tân Cương, Nội Mông Cổ, Quảng Tây; diện tích rộng 6,85 triệu km<sup>2</sup>, chiếm 71,4% tổng diện tích cả nước; GDP hàng năm chiếm khoảng 16-20% GDP cả nước. Đây là khu vực có vị trí chiến lược quan trọng, đất đai rộng lớn, tài nguyên thiên nhiên tương đối phong phú và tiềm lực thị trường lớn. Tuy nhiên, do những nguyên nhân về điều kiện tự nhiên, lịch sử, xã hội..., kinh tế miền Tây kém phát triển, chủ yếu là dựa vào nông nghiệp và

công nghiệp quy mô nhỏ; GDP bình quân đầu người chỉ tương đương 2/3 mức bình quân của cả nước, chưa bằng 40% mức bình quân của khu vực miền Đông. Số lượng các thành phố trung tâm ít, thành phố với quy mô lớn lại càng ít hơn, thêm vào đó lại phân bố lẻ tẻ, thiếu những thành phố trung tâm thúc đẩy sự phát triển của cả khu vực. Khu vực miền Tây của Trung Quốc có cơ sở vật chất kỹ thuật nghèo nàn, giao thông không thuận tiện, trình độ phát triển thấp và điều quan trọng hơn là nguồn vốn xây dựng khu vực hết sức hạn chế.

Vì vậy, khai phát miền Tây trở thành “quốc sách”, “chiến lược quan trọng to lớn”, “nhiệm vụ lịch sử mới”, “trọng điểm phát triển hài hòa giữa các vùng” của Chính phủ Trung Quốc hiện nay. Để thực hiện chiến lược này, Chính phủ Trung Quốc đã “dồn sức” đầu tư cho phát triển miền Tây với một nguồn kinh phí khá lớn. Trong thời gian kế hoạch 5 năm lần thứ X (2001-2005), tổng đầu tư cho miền Tây (bao gồm cả tài chính Trung ương và các nguồn đầu tư mang tính tài trợ khác) là 721,2 tỷ NDT, trong đó đầu tư cho xây dựng dài hạn bằng trái phiếu Chính phủ là 275,8 tỷ NDT, chiếm 43% tổng đầu tư của cả nước. Nhờ nguồn đầu tư khổng lồ này, đến nay hệ thống giao thông ở miền Tây đã được cải thiện đáng kể: Mạng lưới giao thông đường bộ đạt hơn 70 vạn km, trong đó đường cao tốc đạt hơn 1 vạn km; Hệ thống đường sắt, đường thủy, đường hàng không cũng được cải tạo, nâng cấp và xây mới góp phần quan trọng cải thiện cơ sở hạ tầng cho sự phát triển của miền Tây. Ngoài ra, những chính sách ưu đãi cùng với một loạt chính sách đầu tư khác cho khu vực nông thôn, giáo dục, y tế chữa bệnh... cũng được thực thi, bước đầu đưa lại kết quả, tạo bộ mặt mới cho miền Tây.

Giai đoạn từ nay đến năm 2015 và 2020, chiến lược khai phát miền Tây nhằm tạo sự liên kết giữa miền Tây với miền Trung và miền Đông của Trung Quốc vẫn là mục tiêu hàng đầu của Chính phủ Trung Quốc. Muốn phát triển lâu dài và bền vững, miền Tây phải mở rộng giao lưu quốc tế - theo cách nói của Trung Quốc là mở rộng, mở cửa đối ngoại, nghĩa là phải tăng cường hợp tác với các nước láng giềng, trong đó quan trọng là với Việt Nam cũng như các nước khác thuộc ASEAN.

Trong điều kiện diện tích khu vực cần khai thác rất rộng lớn, khả năng điều tiết vĩ mô của Nhà nước hạn chế và việc xây dựng cơ sở hạ tầng đòi hỏi một số vốn đầu tư lớn, việc khai thác khu vực miền Tây, thúc đẩy phát triển kinh tế miền Tây không thể sử dụng mô hình trái bằng toàn diện, dàn hàng ngang tiến bước. Vì thế, sau quá trình nghiên cứu tìm tòi các mô hình phát triển khu vực, Trung Quốc đã chủ trương lấy việc xây dựng “Cực tăng trưởng” làm sự lựa chọn chính sách của phát triển kinh tế khu vực miền Tây, dựa vào 3 mô hình chủ yếu: phát triển cực tăng trưởng dựa vào thành thị, cực tăng trưởng theo

kiểu khai phá tài nguyên và phát triển cực tăng trưởng kinh tế khu vực trên cơ sở những thành phố nhỏ, lấy xí nghiệp hương trấn làm chủ đạo.

\* *Chiến lược biển hay chiến lược hợp tác tiểu vùng trên biển Trung Quốc- ASEAN*: Hai hành lang một vành đai – Kế hoạch hợp tác kinh tế song phương Việt – Trung đã được Thủ tướng hai nước Việt Nam và Trung Quốc là Phan Văn Khải và Ôn Gia Bảo đưa ra và đi đến thống nhất trong cuộc hội đàm vào tháng 5/2004, đặc biệt phía Trung Quốc đã nhiệt liệt hưởng ứng kế hoạch hợp tác này. Bản thông cáo chung đã ghi nhận việc hai bên nhất trí thành lập tổ chức công tác thuộc Ủy ban Hợp tác kinh tế liên Chính phủ để xúc tiến vấn đề này.<sup>1</sup> Sự “nhiệt tình hưởng ứng” đó phải chăng là vì kế hoạch hợp tác này đã nằm trong ý tưởng chiến lược của Trung Quốc, là bước khởi đầu cho cả một chiến lược lớn đã được họ tính toán kỹ lưỡng.

Chiến lược hợp tác tiểu vùng trên biển Trung Quốc- ASEAN với mục đích phát triển kinh tế “hướng ra biển” cũng là một phần trong chiến lược đại khai phá miền Tây của Trung Quốc, với mục tiêu chiến lược đưa vùng Đại Tây Nam còn rất lạc hậu tiến ra biển qua con đường *Khu hợp tác kinh tế vịnh Bắc Bộ Quảng Tây*. Nhằm thực hiện ý tưởng chiến lược trên, chính quyền Quảng Tây đã thành lập Ủy ban Quản lý xây dựng quy hoạch Khu kinh tế vịnh Bắc Bộ Quảng Tây, chủ yếu bao gồm các thành phố Nam Ninh, Bắc Hải, Khâm Châu, cảng Phòng Thành, diện tích đất liền khoảng 4,25 vạn km<sup>2</sup>, diện tích biển khoảng gần 13 vạn km<sup>2</sup>. Với ưu thế địa kinh tế này, Chủ tịch Trung Quốc Hồ Cẩm Đào đã phát biểu cho rằng, sự phát triển của khu vực ven biển Quảng Tây cần trở thành “Cực tăng trưởng thứ tư” tiếp theo tam giác Chu Giang, tam giác Trường Giang và biển Bột Hải, lôi kéo sự phát triển kinh tế của Trung Quốc.

Cùng với việc thực hiện hợp tác kinh tế biển trên vành đai Vịnh Bắc Bộ trong Hai hàng lang một vành đai với Việt Nam, ý tưởng về sự mở rộng hợp tác vành đai Vịnh Bắc Bộ của Trung Quốc thành Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng hay ý tưởng chiến lược về phát triển hợp tác trên biển của Trung Quốc với ASEAN đã có từ lâu. Phía Trung Quốc cũng đã có những sự đầu tư nghiên cứu khá sâu sắc về khả năng mở rộng hợp tác kinh tế khu vực vịnh Bắc Bộ, không chỉ giới hạn giữa hai nước Việt - Trung mà mở rộng sang các nước ASEAN khác. Thực hiện chỉ thị của Thủ tướng Trung Quốc Ôn Gia Bảo và sự ủy thác của chính quyền Quảng Tây, một nhóm các chuyên gia của Trung Quốc và một số nước ASEAN, sau hai lần dự thảo, đến nay đã hoàn thành bản “Báo cáo các nghiên cứu tính khả thi hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng” (bản cuối cùng dài hơn 80 trang), trong đó có nêu những tác động của việc hình

---

<sup>1</sup> Bùi Tất Thắng, *Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, thực trạng, vấn đề và giải pháp*. T/lc Nghiên cứu Trung Quốc số 1(71) 2007, trang 34.

thành khung khổ hợp tác kinh tế biển đối với sự phát triển kinh tế của hai nước Việt Nam và Trung Quốc.

Tại cuộc Hội thảo ngày 30/7/2008 tại Bắc Hải, Quảng Tây, Trung Quốc đã có những bài phát biểu khá chi tiết về chiến lược mở rộng hợp tác kinh tế vịnh Bắc Bộ Quảng Tây, trong đó nêu rõ vị trí và vai trò của Quảng Tây trong sự hợp tác này và coi đây là một “chiến lược quốc gia”, một “cơ hội lịch sử” để phát triển kinh tế và mở rộng tầm ảnh hưởng của Trung Quốc. Hội thảo cũng thảo luận khá chi tiết về những nội dung, kế hoạch hợp tác cụ thể trong chiến lược, nêu rõ những ngành ưu tiên phát triển và việc nâng cấp phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, các loại hình dịch vụ cảng biển, xây dựng các khu bảo thuế (như Khu bảo thuế Khâm Châu), dịch vụ tài chính... Đồng thời, các cam kết cụ thể và giải pháp thực thi kế hoạch cũng đã được đề xuất. Trong đó, Trung Quốc sẽ tập trung đầu tư lớn nhằm khai thác tài nguyên và phát triển kinh tế biển, mở rộng phạm vi tranh chấp trên biển với quyết tâm cao nhằm tạo lập một “bàn đạp”, một hệ thống cửa mở rộng để phát triển về Đông Nam Á, mở ra con đường thuận lợi tiến về Ấn Độ Dương và châu Úc. Điều này chứng tỏ Trung Quốc đã có những sự chuẩn bị chu đáo và nhất quán nhằm thu hút nguồn lực quốc tế thực hiện chiến lược Hợp tác kinh tế vịnh Bắc Bộ Quảng Tây, tạo ra “Cực tăng trưởng mới thứ tư” của mình mà Trung Quốc vẫn tuyên truyền là Cực tăng trưởng ASEAN - Trung Quốc.

\* Sáng kiến “*Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc*” hay chiến lược *Một trục hai cánh*:

Hai năm sau khi đề xuất chiến lược hợp tác tiểu vùng trên biển Trung Quốc- ASEAN và nhằm mở rộng hơn nữa quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại ASEAN - Trung Quốc, thúc đẩy việc thực hiện các cam kết trong khuôn khổ mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, tháng 7/2006, Bí thư Khu ủy Quảng Tây đưa ra ý tưởng chiến lược phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng nằm trong chiến lược phát triển Một trục hai cánh.

Sáng kiến “*Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc*” bao gồm ba nội dung lớn:

- Hợp tác kinh tế trên đất liền hay hợp tác Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore (Mainland Economic Cooperation).

- Hợp tác Tiểu vùng Sông Mê Kông mở rộng (Greater Mekong Subregion Cooperation - GMS);

- Hợp tác kinh tế biển hay hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng (Marine Economic Cooperation);

Ba sự hợp tác trên đã hình thành nên chiến lược hợp tác kinh tế khu vực hình chữ "M" của Trung Quốc với ASEAN, là bộ khung chiến lược về mở cửa

và hợp tác với nhau giữa Trung Quốc và ASEAN. Chiến lược phát triển tổng thể xây dựng Cực tăng trưởng mới này là một chiến lược lớn về không gian, rộng về quy mô địa lý, bao quát dải miền Tây Thái Bình Dương từ phía Nam Trung Quốc xuống khu vực ASEAN (gồm Bruney, Malaixia, Indonexia, Phillipin, Singaporere và Việt Nam), đa dạng về nội dung, sâu sắc về độ dài thời gian. Chiến lược này còn được gọi là "*Một trục hai cánh*", là khái quát tổng thể của bộ khung chiến lược này. Một trục là hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore, bắt đầu từ Nam Ninh (Quảng Tây Trung Quốc), đi qua lãnh thổ Việt Nam và một số nước ASEAN khác đến Singapore, dài 3.900 km. Cánh thứ nhất là tiểu vùng Mê Kông mở rộng, bao gồm tỉnh Quảng Tây, Vân Nam của Trung Quốc mở rộng tới 5 nước Myanmar, Lào, Thái Lan, Campuchia và Việt Nam. Cánh thứ hai là khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng, từ Bắc Hải (Quảng Tây Trung Quốc) đi xuyên qua vịnh Bắc Bộ, qua lãnh hải các nước Việt Nam, Malayxia, Indonexia, Phillipin, Bruney rồi đến Singapore.

Như vậy, với lợi thế giáp các nước ASEAN cả đất liền và biển, Quảng Tây và Vân Nam chính là đầu mối quan trọng cho quan hệ hợp tác giữa Trung Quốc và khu vực ASEAN. Sự phát triển của 2 tỉnh Quảng Tây và Vân Nam, với tư cách là các bên của Trung Quốc tham gia trực tiếp vào chiến lược nói trên, sẽ là động lực có tác động thúc đẩy sự tăng trưởng kinh tế trong toàn khu vực.

Cho đến nay, Trung Quốc đã thống nhất coi chiến lược Một trục hai cánh này là chiến lược hợp tác kinh tế khu vực Trung Quốc – ASEAN với các *mục tiêu cụ thể* sau đây:

*Thứ nhất*, hình thành một vành đai tăng trưởng kinh tế mới ở bờ Tây Thái Bình Dương, trọng tâm là phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng thành dự án tiểu vùng mới giữa Trung Quốc và ASEAN, nhằm đưa vùng Đại Tây Nam của Trung Quốc còn rất lạc hậu tiến ra biển qua con đường Khu hợp tác kinh tế vịnh Bắc Bộ Quảng Tây. Nội dung hợp tác này cũng được đưa vào khung khổ tổng thể hợp tác Trung Quốc – ASEAN;

*Thứ hai*, tạo sự ổn định khu vực cả ở biên giới trên bộ và trên biển, mở ra không gian phát triển mới cho Trung Quốc, đặc biệt mở ra con đường cho khu vực miền Tây Trung Quốc đi qua tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng thông qua Ấn Độ Dương để đi vào thị trường thế giới, nhằm chấn hưng vùng Tây Nam Trung Quốc;

*Thứ ba*, đưa hợp tác Trung Quốc – ASEAN vào phát triển thực chất, hiệu quả, từ đó thúc đẩy sự phát triển hợp tác tổng thể Đông Á, đồng thời mở ra cục diện đảm bảo an ninh năng lượng cho Trung Quốc ở Biển Đông.

Sáng kiến "*Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc*" được đưa ra bởi một địa phương là tỉnh Quảng Tây tại một diễn đàn mở có tính học thuật,

nhưng có thể khẳng định đây là ý đồ chiến lược nhất quán và xuyên suốt của Chính phủ Trung ương Trung Quốc. Theo thông tin tìm hiểu được thì sáng kiến này xuất phát từ Đại học Thanh Hoa, một đại học nổi tiếng có uy tín bậc nhất của Trung Quốc. Quốc vụ Viện Trung Quốc giao cho Đại học Thanh Hoa nghiên cứu về khả năng mở rộng hợp tác vành đai vịnh Bắc Bộ, biến khu vực này thành một “Cực tăng trưởng mới” nằm trong ý đồ chiến lược đối với khu vực Đông Nam Á của Trung Quốc. Tờ Nhân dân Nhật Báo và Tân Hoa Xã trích đăng toàn bộ bài phát biểu của Bí thư Tỉnh ủy Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo cho thấy rõ sự quan tâm và rất coi trọng của Chính phủ Trung ương Trung Quốc đối với chiến lược này. Việc Trung Quốc để Bí thư Tỉnh ủy Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo nêu ra sáng kiến này tại Diễn đàn Hợp tác Kinh tế vịnh Bắc Bộ ngày 20/7/2006 là để thăm dò phản ứng của các nước ASEAN, nếu thuận thì sẽ tiến tới thành sáng kiến chính thức của Trung Quốc, nếu không thì coi như ý tưởng của địa phương. Ý tưởng chiến lược mới này thể hiện tầm nhìn thời đại và sự chủ động của Trung Quốc trong mở cửa, hội nhập với thế giới nói chung và thúc đẩy quan hệ kinh tế, đầu tư với các nước ASEAN, duy trì ổn định an ninh, chính trị trong khu vực nói riêng.

Một mặt, lý giải một cách khách quan về sự hình thành ý tưởng nói trên, nhận thấy:

- Ý tưởng về chiến lược Một trục hai cánh xuất phát từ yêu cầu nội tại của nền kinh tế Trung Quốc, cần có không gian kinh tế mới và sự đẩy mạnh hợp tác tiểu vùng song phương và đa phương.

Xét về nội dung hợp tác của Một trục hai cánh, chúng ta dễ nhận thấy đây là sự phát triển logic và mở rộng ý tưởng Hai hành lang một vành đai. Logic của sự phát triển này nằm ở vận hội mới, vô cùng rộng lớn của Việt Nam và Trung Quốc trong thời đại toàn cầu hoá kinh tế. Thật vậy, thời đại toàn cầu hoá kinh tế đã mở ra cho nước Việt Nam và Trung Quốc vận hội cực lớn trong việc thực thi chiến lược làm thay đổi căn bản vị thế của hai dân tộc, hai quốc gia này trên trường quốc tế. Với Trung Quốc là chiến lược chấn hưng Trung Hoa - cốt lõi của chiến lược đó là cải cách mở cửa hội nhập toàn cầu nhanh chóng, trở thành siêu cường ngang ngửa với Mỹ, lấy lại vị thế đứng đầu thế giới đã từng có trước đây mấy trăm năm. Với Việt Nam là chiến lược đẩy mạnh phát triển kinh tế, công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước - cốt lõi của chiến lược đó là đổi mới, mở cửa, hội nhập quốc tế. Hai ý tưởng chiến lược Hai hành lang, một vành đai và Một trục hai cánh đều bắt nguồn từ sự khai thác lợi thế của hai quốc gia “núi liền núi, sông liền sông” trong thời đại toàn cầu hoá kinh tế, chúng có thể bổ sung hỗ trợ cho nhau để cùng thắng, cùng hưởng lợi trong khai thác vận hội hợp tác tiểu vùng do thời đại mới đưa tới.

Tính mở rộng của chiến lược Một trục hai cánh thể hiện trước hết là hợp tác tiểu vùng song phương trong Hai hành lang một vành đai được mở ra hợp tác tiểu vùng đa phương, quy mô hợp tác mở ra rất rộng, bao gồm Trung Quốc với tất cả các nước Đông Nam Á. Nhưng dù song phương hay đa phương, Hai hành lang một vành đai và Một trục hai cánh về thực chất đều là hợp tác tiểu vùng, đó là sự hợp tác giữa các nước khác nhau, giữa các nước không cùng mức thuế quan triển khai đầu tư hợp tác khai thác một khu vực hay một dự án có chung lợi ích.

- Trình tự đưa ra ý tưởng, biến ý tưởng thành chiến lược hành động khá tự nhiên, có sức thuyết phục về yêu cầu phát triển kinh tế khu vực, kết nối ý tưởng của Việt Nam về Hai hành lang một vành đai kinh tế với Khu mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc. Về hình thức, thông qua các diễn đàn khu vực, cùng các học giả, các nhà nghiên cứu, Trung Quốc muốn tranh thủ sự đồng tình của các nước đối với chiến lược mới này.

- Nhìn từ góc độ lịch sử phát triển của Trung Quốc, chúng ta dễ nhận thấy, Trung Quốc không thể phát triển lên phía Bắc vì vướng con gấu Bắc Cực là nước Nga. Không gian phát triển của Trung Quốc chỉ còn là tiến xuống phía Nam trù phú, là nơi tập trung người Hoa thiện nghề kinh doanh. Mơ ước về một vành đai kinh tế Đại Trung Hoa có thể trở thành hiện thực do xu thế phát triển mới của thời đại. Trung Quốc đã nắm nhanh những vận hội mới này để mở rộng không gian phát triển bằng chiến lược *Một trục hai cánh* này.

Mặt khác, với việc đưa ra sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN – Trung Quốc” hay chiến lược “Một trục hai cánh”, có thể nhận thấy đây là một ý tưởng mang tính “chiến lược” rất sâu sắc và có sự nghiên cứu, chuẩn bị rất kỹ lưỡng của Trung Quốc.

Quan điểm nhất quán về tập trung xây dựng Cực tăng trưởng kinh tế khu vực miền Tây Trung Quốc, hay những nghiên cứu, chuẩn bị kỹ lưỡng về việc mở rộng hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ giữa Trung Quốc với ASEAN cho thấy rõ quyết tâm của Chính phủ Trung Quốc trong việc triển khai thực hiện “bằng mọi giá” chiến lược Một trục hai cánh. Quyết tâm đó của Trung Quốc là rất rõ ràng, vì lợi ích quốc gia của họ và vì những bức xúc của nền kinh tế khổng lồ Trung Quốc là đưa vùng Đại Tây Nam còn rất lạc hậu tiến ra biển qua con đường *Khu hợp tác kinh tế vịnh Bắc Bộ Quảng Tây*. Mặc dù có thể không phải với tên gọi là Một trục hai cánh mà dưới một cái tên gọi khác, nhưng về bản chất vẫn là tập trung vào việc mở rộng hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ theo quan điểm của họ, nghĩa là hợp tác Trung Quốc- ASEAN trên biển, với nguyên tắc chủ quyền “cái lưỡi bò thè dài” để “cùng khai thác” và dần “thôn tính” biển Đông.

Với Sáng kiến này, nhận thấy Trung Quốc có những ý đồ sau:

*Thứ nhất, với sáng kiến này Trung Quốc thể hiện ý đồ “đa phương hóa” biển Đông, từng bước “thôn tính” biển Đông.*

Thực tế đến nay, hai hợp tác GMS và hợp tác kinh tế trên đất liền (trong đó “Hiệp định giữa Chính phủ các nước xây dựng tuyến đường sắt xuyên Á” và “Hiệp định giữa Chính phủ các nước xây dựng đường quốc lộ châu Á” đã được Ủy ban kinh tế xã hội châu Á - Thái Bình Dương của Liên Hợp Quốc thông qua) đã hình thành và tiến triển tương đối tốt. Như vậy, còn lại hợp tác trên biển là vấn đề mà Trung Quốc chưa đạt được sự thông suốt của các nước có liên quan. Việc xây dựng khu hợp tác kinh tế vịnh Bắc Bộ (Quảng Tây) và thúc đẩy chiến lược ba chữ M sẽ có tác động rất lớn đến sự hợp tác kinh tế ASEAN – Trung Quốc nói chung và Việt Nam – Trung Quốc nói riêng. Trong chiến lược ba chữ M nêu trên, quan trọng nhất và cũng nhạy cảm nhất là chiến lược vịnh Bắc Bộ mở rộng.

Có thể nói đây là một chiến lược quan trọng không chỉ liên quan đến kinh tế mà còn liên quan đến an ninh quốc phòng của Việt Nam. Nếu Trung Quốc thực hiện thành công chiến lược hợp tác vịnh Bắc Bộ mở rộng, chủ quyền “cái lưỡi bò” thuộc về Trung Quốc và nếu Việt Nam không có chiến lược khôn khéo thì Việt Nam sẽ bị rơi vào thế bị bao vây “kinh tế mềm” của Trung Quốc, khả năng bị lệ thuộc sẽ rất lớn. Nguyên nhân là do cả một dải đường biển của Việt Nam, với vị thế “mặt tiền” vào bậc nhất thế giới, sẽ trở thành thêm lục địa mà không còn đường ra biển Đông, lợi thế kinh tế biển vì thế cũng sẽ mất theo.

Vấn đề biển Đông là một tồn tại lịch sử rất phức tạp, từ lâu đã tạo nên sự tranh chấp dai dẳng về chủ quyền giữa các quốc gia. Đặc biệt, vấn đề biển Đông là một trở ngại rất lớn trong quan hệ giữa Việt Nam và Trung Quốc. Cho đến nay, vấn đề này vẫn chưa được giải quyết, quá trình tranh chấp vẫn đang tiếp diễn. Đối với Trung Quốc, biển Đông đóng một vai trò chiến lược cực kỳ quan trọng.

Về mặt kinh tế, hiện nay Trung Quốc đang đứng thứ hai thế giới về mức tiêu thụ dầu lửa nên đang rất “khát khao” các nguồn năng lượng, đến mức các công ty nhà nước của Trung Quốc đang phải “chiến đấu” với người Nhật để giành quyền mua dầu thô từ vùng Vịnh và Viễn Đông. Biển Đông, gồm hàng trăm hòn đảo san hô vòng chứa đầy dầu lửa, đóng một vai trò quan trọng đối với việc đảm bảo an ninh năng lượng và phục vụ chiến lược ngoại giao dầu lửa của Trung Quốc. Ngoài ra còn phải kể đến nguồn hải sản và các tài nguyên biển khác mà biển Đông có thể đưa lại. Do đó, từ lâu Trung Quốc đã nuôi mộng “bá chủ” đối với khu vực biển Đông.

Về mặt chính trị- quân sự, một khi khống chế được biển Đông, Trung Quốc sẽ có “bàn đạp” để khống chế toàn bộ địa bàn Đông Nam Á và nhất là cảng cô lập được Đài Loan.

Nhận thức được rằng, đối với các nước ASEAN, vấn đề quan trọng là duy trì chủ quyền trước sự lấn át của Trung Quốc, Trung Quốc đã đẩy vấn đề từ bàn đàm phán chính trị - ngoại giao sang khía cạnh thương mại bằng cách khởi xướng “gác tranh chấp, cùng khai thác”. Chính quyền Bắc Kinh đề xuất phương án lãnh đạo luân phiên đối với các liên doanh khai thác dầu khí trên biển Đông. Đây là một ý đồ rất thâm sâu vì với đòn bẩy kinh tế mạnh nhất, Trung Quốc chắc chắn sẽ tìm được cho mình một vị trí có lợi nhất, từ đó “độc chiếm” biển Đông.

Một thực tế cũng cần nhìn nhận là nội bộ ASEAN hiện đang bộc lộ xu hướng ly tâm, tạo thế cho Trung Quốc xử lý các vấn đề với từng nước, nhất là giải quyết tranh chấp về chủ quyền, triển khai “gác tranh chấp, cùng khai thác” biển Đông. Triển khai thực hiện ý đồ này, Trung Quốc đã không ngừng tìm cách chia tách các nước ASEAN để có thể thiết lập những thỏa thuận song phương. Trên thực tế, ngày 03/09/2003, Chính phủ Trung Quốc và Chính phủ Phillipin đã bắt đầu thảo luận kế hoạch thăm dò chung, đồng thời hai bên cũng nhất trí về một bộ quy tắc ứng xử biển Đông. Hơn nữa, việc Trung Quốc đưa cả Singapore, một nước không có đòi hỏi về chủ quyền đối với biển Đông vào phạm vi của “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” cho thấy, ý đồ “đa phương hóa” biển Đông của Trung Quốc nhằm từng bước “thôn tính” biển Đông.

Có thể nói, đây là ý đồ lớn nhất, bao trùm nhất của Trung Quốc khi đề xuất ý tưởng “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc”.

*Thứ hai, Trung Quốc muốn tạo thêm một “Cực kinh tế”, lôi kéo đầu tư của các đối tác phát triển như Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) và Ngân hàng Thế giới (WB) vào phát triển các tỉnh nghèo phía Đông Nam Trung Quốc.*

Như đã phân tích ở trên, khu vực vịnh đại vịnh Bắc Bộ có một vai trò chiến lược quan trọng đối với Trung Quốc. Tuy nhiên, các tỉnh của Trung Quốc thuộc khu vực này có xuất phát điểm thấp, hạ tầng kém, tiềm lực kinh tế, tài chính cũng rất yếu, do đó chưa phát huy được những lợi thế của vịnh đại này phục vụ cho mục tiêu chiến lược của Trung Quốc. Trung Quốc muốn vừa tập trung sức mạnh nội lực vừa tận dụng ngoại lực để phát triển khu vực này.

Với sự nhất trí hành động từ Trung ương đến địa phương, lấy Quảng Tây làm cầu nối, làm trung tâm hợp tác Trung Quốc – ASEAN, cộng thêm việc Trung Quốc đã có nguồn lực thực hiện sau 30 năm tăng trưởng kinh tế tốc độ cao, đến nay Trung Quốc có khả năng kêu gọi các tỉnh thành hưởng ứng chiến

lược này đặc biệt là các tỉnh thành, các nhà đầu tư vùng tăng trưởng Châu Giang mở rộng. Đồng thời, Trung Quốc còn tích cực kêu gọi sự hợp tác đa phương và bước đầu đã nhận được sự ủng hộ của một số tổ chức quốc tế như Ngân hàng phát triển Châu Á, Ngân hàng thế giới...

*Thứ ba, Trung Quốc muốn mở rộng, tăng cường ảnh hưởng đối với ASEAN, biến ASEAN thành “sân sau” của Trung Quốc.*

Với Trung Quốc, ASEAN rất gần gũi về mặt địa lý. Chính điều kiện này đã làm cho tự thân ASEAN là đích đầu tiên của Trung Quốc nhắm tới trong chiến lược an ninh, quân sự và mở rộng, phát huy ảnh hưởng của Trung Quốc. Trong chiến lược phát triển của mình, Trung Quốc nhất thiết phải phát huy được ảnh hưởng đối với các nước ASEAN và nếu có thể thì biến ASEAN thành “sân sau” của mình.

Một khi “nắm” được ASEAN, điều này sẽ giúp Trung Quốc giảm căng thẳng và tranh chấp thương mại với Mỹ, Tây Âu và Nhật Bản vì hiện tại 70-80% xuất khẩu của vùng duyên hải Trung Quốc (chủ yếu là vùng châu thổ Châu Giang) xuất qua Hồng Kông vào các thị trường Mỹ và Châu Âu. Việc Trung Quốc đưa Singapore vào phạm vi hợp tác trong khi loại bỏ Đài Loan (là một bên có đòi hỏi chủ quyền bộ phận đối với vịnh Bắc Bộ) cho thấy: Trung Quốc một mặt có ý đồ tiếp tục cô lập Đài Loan, mặt khác muốn có Singapore làm trạm trung chuyển để thâm nhập vào thị trường Mỹ và EU phòng khi quan hệ giữa Trung Quốc với Mỹ và EU xấu đi (Singapore đã ký Hiệp định thương mại tự do với Mỹ).

Ngoài ra, quan hệ với ASEAN sẽ giúp nâng cao vai trò của Trung Quốc đối với ASEAN và dành được sự ủng hộ của ASEAN trên trường quốc tế.

*Tóm lại, có thể khẳng định, sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” hay chiến lược “Một trục hai cánh” mà trọng tâm là cánh Vịnh Bắc Bộ mở rộng là kết quả cao của một tiến trình phát triển liên tục, một chiến lược mang tầm quốc gia, nhất quán và xuyên suốt do Chính phủ Trung ương Trung Quốc vạch ra từ lâu, song lại tỏ ra như sáng kiến của địa phương (Quảng Tây). Sáng kiến này ngoài những mục đích kinh tế đơn thuần, Trung Quốc còn nhằm giải quyết vấn đề về chủ quyền trên biển Đông nói chung và Vịnh Bắc Bộ nói riêng (mà nếu tách riêng, Trung Quốc khó đạt được ý đồ chiến lược của mình).*

### **1.1.2. Nội dung của Chiến lược**

#### **1.1.2.1. Hợp tác kinh tế trên đất liền (Hành lang kinh tế Nam Ninh-Singapore)**

Trong nhiều năm qua, quan hệ ASEAN - Trung Quốc đã phát triển khá toàn diện, nhất là kể từ năm 2002 sau khi hai bên ký kết “Hiệp định khung về

hợp tác kinh tế toàn diện ASEAN- Trung Quốc”, mở đường cho việc thiết lập Khu vực mậu dịch tự do ASEAN- Trung Quốc (ACFTA).

Trung Quốc trong tham vọng tạo ra một cực tăng trưởng mới của thế giới và khu vực “Cực tăng trưởng mới ASEAN- Trung Quốc”, trong giai đoạn phát triển tới, Trung Quốc sẽ tập trung ưu tiên đầu tư, tạo bùng nổ phát triển ở vùng duyên hải Tây Nam (Quảng Tây- Hải Nam), liên kết vùng này với ASEAN, kéo theo toàn bộ sự phát triển của vùng Tây Nam rộng lớn giàu tiềm năng của Trung Quốc. Với lợi thế giáp các nước ASEAN cả đất liền và biển, Quảng Tây và Vân Nam chính là đầu mối quan trọng cho quan hệ hợp tác Trung Quốc và ASEAN. Sự phát triển của Quảng Tây và Vân Nam là động lực có tác động trực tiếp đến sự tăng trưởng kinh tế trong khu vực và là các bên của Trung Quốc tham gia trực tiếp vào chiến lược phát triển “*Một trục hai cánh*”.

**Về nội dung hợp tác kinh tế trên đất liền**, Trung Quốc ưu tiên xúc tiến khai thác và hợp tác hành lang kinh tế Nam Ninh- Singapore, phát triển kinh tế đường trục, xúc tiến xây dựng đường thông trên bộ và phát triển đường thông kinh tế giữa khu vực Châu Giang mở rộng của Trung Quốc với các quốc gia bán đảo Trung Nam.

Trong chuyến thăm Việt Nam của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Hồ Cẩm Đào tháng 11/2006, hai bên đã ký Hiệp định về phát triển sâu rộng quan hệ kinh tế- thương mại và Bản ghi nhớ về chiến lược hợp tác “*Hai hành lang, một vành đai kinh tế*”. Trong đó, kế hoạch hợp tác Hai hành lang gồm: Hành lang kinh tế Côn Minh (Trung Quốc) – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng và Hành lang kinh tế Nam Ninh (Trung Quốc) – Lạng Sơn – Hà Nội – Hải Phòng; một vành đai là Vành đai kinh tế vịnh Bắc Bộ. Việc triển khai sáng kiến này sẽ tiến hành ở 4 tỉnh của Trung Quốc là Vân Nam, Quảng Tây, Quảng Đông, Hải Nam và 5 tỉnh, thành của Việt Nam là Lào Cai, Lạng Sơn, Quảng Ninh, Hà Nội, Hải Phòng với tổng diện tích 869.000 km<sup>2</sup>, dân số 184 triệu người. Chiến lược này đã được hai Thủ tướng Chính phủ Việt Nam và Trung Quốc nhất trí đưa vào chương trình nghị sự phát triển quan hệ kinh tế song phương Việt Nam – Trung Quốc. Hiện hai bên đã thành lập các Nhóm công tác triển khai các Hiệp định và thỏa thuận về mở rộng quan hệ kinh tế- thương mại giữa hai nước. Các lĩnh vực hợp tác bao gồm: giao thông vận tải, thương mại, công nghiệp, nông nghiệp, du lịch, khai thác tài nguyên, chế biến, điện lực. Lộ trình hợp tác giai đoạn 2005 đến 2010 sẽ bắt đầu từ giao thông vận tải, chế biến, điện lực, tiện lợi hoá đầu tư thương mại; giai đoạn từ 2010 đến 2020 sẽ triển khai toàn diện, thu hút sự tham gia của nhiều nước ASEAN, đẩy mạnh hợp tác kinh tế Trung Quốc - ASEAN.

Song mặc dù kế hoạch này là phù hợp với xu thế phát triển của thời đại và nhu cầu phát triển kinh tế của cả hai nước, hai bên cũng đã triển khai một số cuộc hội thảo khoa học sôi nổi xung quanh vấn đề này, nhưng đến nay kế

hoạch này dường như vẫn dừng trên ý tưởng các cuộc bàn thảo khoa học, thiếu quy hoạch tổ chức thực hiện đồng bộ, có chăng mới chỉ là những nỗ lực của mấy tỉnh biên giới hai nước khai thác ý tưởng tốt đẹp của Kế hoạch này để phát triển kinh tế của tỉnh mình.

Theo nội dung hợp tác trên đất liền, Trung Quốc dự định kế hoạch thực hiện như sau:

*Trước hết*, bắt đầu làm từ những hợp tác mậu dịch, du lịch vừa dễ triển khai nhất, vừa có cơ sở tương đối tốt, nhanh chóng xúc tiến hành động.

Một mặt, sự mở rộng của sản xuất và trao đổi hàng hóa giữa các vùng, các khu vực của một quốc gia hay nhiều quốc gia, tất yếu hình thành các dòng lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ dựa trên các trục giao thông thuận lợi bao gồm cả đường bộ, đường sắt, đường sông... Mặt khác, dọc theo các trục giao thông hay các tuyến hành lang giao thông đó thì hợp tác thương mại, trao đổi hàng hóa, dịch vụ sẽ càng phát triển hơn, do lợi thế so sánh hình thành từ những điều kiện tự nhiên, kinh tế, xã hội... đặc thù của từng vùng, từng khu vực. Về bản chất, Trung Quốc thực hiện kế hoạch hợp tác trên đất liền hay chủ động xây dựng và phát triển các hành lang kinh tế chính là nhằm đẩy mạnh dòng lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ, vốn dựa trên các trục giao thông, tạo ra sự liên kết, hợp tác kinh tế giữa các vùng, các khu vực dọc theo các tuyến hành lang kinh tế đó.

Về mặt kinh tế, nhờ có ưu thế về chi phí sản xuất hay lưu thông hàng hóa, về khai thác lợi thế so sánh do các điều kiện về tự nhiên, kinh tế, chính trị, xã hội, văn hóa..., việc xây dựng và phát triển hợp tác dọc theo các hành lang kinh tế của Trung Quốc không đơn thuần chỉ tập trung vào mục tiêu thúc đẩy sản xuất và lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ, mà còn chú trọng vào các kế hoạch thu hút đầu tư, tạo ra sức hút đối với vốn, công nghệ và nguồn nhân lực tham gia vào tái phân bổ các nguồn lực, tái phân công lao động ở những nơi mà hành lang kinh tế đi qua cũng như những vùng và khu vực khác ngoài hành lang.

Bên cạnh đó, đẩy mạnh hợp tác phát triển dịch vụ du lịch cũng có cơ sở tương đối tốt để phát triển và là một trong những nội dung hợp tác theo các hành lang kinh tế của Trung Quốc. Trên địa bàn cả hai bên Việt Nam – Trung Quốc đều có những trung tâm văn hoá lâu đời và cảnh quan thiên nhiên phong phú, đặc sắc. Nền văn minh lúa nước đồng bằng sông Hồng của Việt Nam để lại cho ngày nay rất nhiều những công trình văn hoá, lịch sử sâu sắc, xứng đáng được gọi là tiềm năng bất tận của ngành kinh tế dịch vụ du lịch. Tương tự, phía Quảng Tây với những lễ hội văn hoá đặc sắc mang bản sắc của dân tộc Choang cùng những điều kiện tự nhiên tươi đẹp, với cảnh quan thiên nhiên và cảnh quan nhân văn phong phú, chắc chắn cũng sẽ hấp dẫn du khách Việt Nam và các nước ASEAN trong tương lai.

*Thứ hai*, xây dựng mạng lưới vận tải đường bộ, đường quốc lộ, đường sắt chủ yếu kết nối giữa Trung Quốc với các nước ASEAN. Phát triển hệ thống vận tải đường bộ, đường sắt hiện đại hóa tiện lợi nhất giữa hai địa phương Nam Ninh và Singapore.

Hợp tác phát triển hành lang Nam Ninh- Singapore trước hết bắt đầu từ Hành lang kinh tế Nam Ninh- Hà Nội- Hải Phòng trong chiến lược Hai hành lang một vành đai, từ gần đến xa, vận hành theo đoạn, tức là đầu tiên làm hành lang Nam Ninh- Hà Nội, sau đó làm hành lang Nam Ninh- Hà Nội- Băng Cốc, cuối cùng làm hành lang Nam Ninh- Hà Nội- Viêng Chăn- Băng Cốc- Kuala Lămpơ- Singapore. Trong tiến trình này phải lợi dụng đầy đủ đường thông miền giữa Việt Nam- Lào và “Hành lang Đông- Tây”.

Chính phủ các nước cũng đã tiến hành ký kết “Hiệp định xây dựng tuyến đường sắt xuyên Á” (từ Côn Minh – Trung Quốc sang đến tận Singapore) và “Hiệp định xây dựng đường quốc lộ châu Á”, được Ủy ban kinh tế- xã hội châu Á - Thái Bình Dương của Liên Hợp Quốc thông qua, bao gồm các hạng mục như: hạng mục đường bộ cao tốc Nam Ninh- Singapore, hạng mục xây dựng mới và cải tạo đường sắt Nam Ninh- Singapore. Trong đó, đường sắt và đường quốc lộ từ Nam Ninh đến Singapore là tuyến đường liên kết giữa khu vực đồng bằng sông Chu Giang mở rộng với các nước ASEAN nhanh nhất, có hiệu quả tổng hợp nhất.

Hiện nay tuyến đường cao tốc từ Nam Ninh đến Hữu Nghị Quan (biên giới Việt – Trung) đã được xây dựng. Đường sắt từ Nam Ninh đến Singapore chỉ phải xây mới từ 300 đến 500 km; khoảng cách từ Nam Ninh đến Singapore là 3.900 km. Do đó, Trung Quốc chủ trương từ nay về sau phải nhanh chóng xây dựng và hoàn thiện tuyến đường sắt và đường quốc lộ cao cấp Nam Ninh – Hà Nội – Viêng Chăn – Băng Cốc – Kuala Lămpơ – Singapore, từng bước hình thành Hành lang Kinh tế Nam Ninh – Singapore.

*Thứ ba*, căn cứ vào “Quy luật phát triển vành đai kinh tế Điểm- Tuyến- Diện”, thúc đẩy sự giao lưu và hợp tác giữa các thành phố trọng điểm trên hành lang Nam Ninh- Singapore, lấy việc hợp tác giữa các thành phố trọng điểm và xuyên biên giới làm chỗ dựa, thu hút sự hội tụ của các ngành nghề, trung tâm lưu chuyển hàng hóa và thị trường chuyên doanh.

Hiện nay, về cơ bản đã và đang hiện hữu hình ảnh của những trung tâm, tam giác kinh tế có sự liên kết giữa các thành phố lớn của cả bên Việt Nam và Trung Quốc. Phía Trung Quốc đó là thủ phủ Nam Ninh và các thành phố trung tâm hợp thành tam giác kinh tế lớn của Quảng Tây như Quế Lâm- Liễu Châu- Nam Ninh, và các thành phố huyện lỵ vệ tinh như Ung Ninh, Vũ Minh, Sùng Tả, Ninh Minh, Bằng Tường... Phía Việt Nam, lấy thủ đô Hà Nội, một trung

tâm kinh tế, chính trị, văn hoá, xã hội của cả nước làm trung tâm, đang dần định hình một trung tâm kinh tế mạnh với một hệ thống thành phố vệ tinh đông đảo như: Xuân Mai, Hoà Lạc, Hoà Bình, Hải Dương, Hà Đông, Sơn Tây, Việt Trì, Vĩnh Yên, Phúc Yên, Xuân Hoà, Bắc Ninh... Không những thế Hà Nội và Hải Phòng còn là hai cạnh quan trọng của tam giác kinh tế trọng điểm phía Bắc là Hà Nội - Quảng Ninh - Hải Phòng. Chính vì vậy, việc thúc đẩy hợp tác kinh tế trên hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng sẽ tạo ra một tuyến hành lang với cấu trúc hai tam giác kinh tế trọng điểm hai đầu cân đối nhau từ phía Quảng Tây, Trung Quốc và phía Việt Nam.

*Thứ tư*, thúc đẩy sự hợp tác tiện lợi hóa cửa khẩu về hàng hóa và người giữa các cửa khẩu hai nước.

Trong đó về phía Trung Quốc, trên tuyến hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng, cửa khẩu Bằng Tường của Quảng Tây, cửa khẩu lớn nhất trong số các cửa khẩu giáp biên giới của Trung Quốc với các nước ASEAN, có vai trò quan trọng đối với sự phát triển và giao lưu kinh tế giữa các địa phương trên khu vực hành lang cũng như trong hành lang với bên ngoài hành lang và giữa các quốc gia. Cửa khẩu Bằng Tường với hai khu mậu dịch biên giới lớn nhất Quảng Tây, là điểm đi tiên phong trong hợp tác Trung Quốc - ASEAN trong khuôn khổ ACFTA, vừa phát triển mậu dịch biên giới vừa theo khung khổ của khu mậu dịch tự do. Về phía Việt Nam, Lạng Sơn là một mắt xích quan trọng trong hệ thống kinh tế của Việt Nam và quan hệ kinh tế với nước ngoài, trước hết là với Trung Quốc và tiếp đó là với vùng Trung Á và châu Âu. Các cửa khẩu của Lạng Sơn (gồm 2 cửa khẩu quốc tế Đồng Đăng, Hữu Nghị và 2 cửa khẩu quốc gia Chi Ma, Bình Nghi) là đầu mối xuất nhập khẩu chính của nhiều hàng hoá, dịch vụ trao đổi giữa hai bên Việt- Trung. Lạng Sơn là tỉnh có vị trí và vai trò quan trọng trong việc mở cửa và phát triển hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng cũng như trong trao đổi buôn bán hàng hóa, dịch vụ giữa Việt Nam với Trung Quốc, đặc biệt là với Quảng Tây thông qua các chợ biên giới và khu kinh tế cửa khẩu.

Việc Trung Quốc thúc đẩy sự hợp tác tiện lợi hóa, nâng cấp cửa khẩu, là một trong những nội dung quan trọng trong hợp tác kinh tế dọc theo các tuyến hành lang trên đất liền, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển thương mại Việt - Trung nói riêng và phát triển hợp tác thương mại trong khu vực hành lang giữa Trung Quốc và các nước ASEAN nói chung.

Trên cơ sở các hiệp định, văn bản thoả thuận ký kết giữa hai bên Việt - Trung về đẩy mạnh giao dịch qua biên giới (như Hiệp định hàng hoá quá cảnh, Hiệp định mậu dịch biên giới, Hiệp định về mua bán hàng hoá ở vùng biên giới...), hai bên cũng đang đẩy nhanh tiến độ phân giới cắm mốc, quyết tâm đạt mục tiêu hoàn thành công tác phân giới cắm mốc toàn tuyến biên giới trên đất

liên và ký các văn bản mới về quy chế quản lý các cửa khẩu biên giới vào cuối năm 2008. Các Hiệp định này được ký kết cùng với việc các cặp cửa khẩu được khai thông trên tuyến biên giới Việt - Trung sẽ tạo cơ sở pháp lý và điều kiện thuận lợi cho các ngành, địa phương biên giới, doanh nghiệp hai nước tiến hành hợp tác kinh tế và trao đổi hàng hoá thông qua các cửa khẩu biên giới trên bộ, mở ra một thời kỳ mới cho phát triển giao lưu kinh tế qua biên giới Việt – Trung theo hướng: lành mạnh, có trật tự, ổn định, chống buôn lậu và gian lận thương mại, tăng cường quản lý chất lượng hàng hoá mua bán ở vùng biên giới để đảm bảo lợi ích người tiêu dùng, bảo hộ sản xuất.

### ***1.1.2.2. Hợp tác kinh tế Tiểu vùng Mê Kông mở rộng***

Sông Mê Kông dài 4.800 km, bắt nguồn từ lòng chảo Tây Tạng, chảy qua các địa phận thuộc lãnh thổ của nhiều nước ở Châu Á như: Vân Nam (Trung Quốc), Myanma, Lào, Thái Lan, Campuchia và Việt Nam. Sông Mê Kông có lưu lượng nước chảy hàng năm khoảng 475 tỷ m<sup>3</sup>, với diện tích lưu vực khoảng gần 800.000km<sup>2</sup>. Ở phần thượng lưu thuộc Trung Quốc, Mê Kông có diện tích lưu vực 200.000 km<sup>2</sup>, phần này còn gọi là sông Lan Thương, dài 2.000 km, chảy qua khu vực có nhiều khe đá và với độ dốc khoảng 4.500 m, đổ vào khu vực Tam giác vàng (khu vực biên giới chung giữa Lào, Myanma và Thái Lan). Trong tổng diện tích lưu vực, Trung Quốc chiếm 21%; Lào chiếm 25%; Myanma chiếm 3%; Thái Lan chiếm 23%; Campuchia chiếm 20% và Việt Nam chiếm 8%<sup>2</sup>. Mê Kông được coi là “sông mẹ” vì hầu như ở lãnh thổ của mỗi nước đều có dòng nhánh sông đổ vào đây. Thông qua dòng chảy của mình, Mê Kông đã gắn kết phần lãnh thổ của các nước với nhau, vốn có chế độ chính trị không đồng nhất, trình độ phát triển kinh tế - xã hội khác nhau và mang các đặc trưng văn hoá vùng miền, tạo ra sự liên thông những dòng người (lao động và du lịch), dòng hàng hoá, dịch vụ và vốn đầu tư giữa các quốc gia, tạo ra một sự hợp tác kinh tế Tiểu vùng Mê Kông mở rộng trong khu vực Châu Á giàu tiềm năng và đang vươn lên hoà vào xu thế toàn cầu hoá và hội nhập quốc tế. Vì thế, các nước trong khu vực này đều phải có trách nhiệm hợp tác với nhau, cùng gìn giữ, bảo vệ, duy trì và khai thác lâu dài những nguồn lợi do “sông mẹ” này đem lại. Chính vì vậy, khởi nguồn từ Uỷ ban Mê Kông thành lập năm 1957 với 4 thành viên nằm ở hạ lưu là Việt Nam, Thái Lan, Lào và Campuchia, trải qua bao thăng trầm của lịch sử, Tiểu vùng Mê Kông mở rộng (GMS), với tổng diện tích 2,3 triệu km<sup>2</sup>, dân số 320 triệu người đã ra đời năm 1992 theo sáng kiến của Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB).

Về giới hạn lãnh thổ, tiểu vùng Mê Kông mở rộng bao gồm 5 quốc gia nói trên và tỉnh Vân Nam - Trung Quốc, từ năm 2005 GMS bao gồm thêm cả

---

<sup>2</sup> Nguyễn Nhật Quang, Uỷ ban Mê Kông và quản lý nguồn nước trong hợp tác GMS, Báo cáo tại Hội thảo quốc tế: Tiểu vùng Mê Kông mở rộng, những vấn đề và mạng lưới hợp tác, Hội An 9-10/9/2005

tỉnh Quảng Tây - Trung Quốc. GMS nằm ở giữa lục địa Châu Á, là tâm điểm để kết nối các khu vực Đông Bắc Á với Nam Á, gắn kết và thúc đẩy giao lưu thương mại giữa Nhật Bản, Hàn Quốc với Trung Quốc, Ấn Độ, Úc và cả New Zealand. Chính vì vậy, hiện nay GMS là thị trường nhiều tiềm năng phát triển và ngày càng trở thành tâm điểm thu hút sự quan tâm chú ý của cộng đồng quốc tế, hứa hẹn trở thành hình mẫu trong hợp tác kinh tế khu vực trên thế giới. Trong thập kỷ 1990, các nước trong tiểu vùng có mức tăng trưởng kinh tế trung bình hơn 6%; năm 1999, mức tăng trung bình của các nước đạt 7,8%; năm 2004, mức tăng trưởng bình quân 6 nước GMS xấp xỉ 9% và năm 2007 là hơn 10%. Trong giai đoạn 1992-2006, tổng kim ngạch xuất khẩu của các nước GMS đã tăng 400% (riêng năm 2005 xuất khẩu nội tiểu vùng đã tăng 15 lần so với năm 1992). Đầu tư nước ngoài vào các nước GMS tăng 4 tỷ USD chỉ trong vòng 4 năm (2002-2006). Số lượng du khách hàng năm đến tiểu vùng tăng từ 10 triệu năm 1995 lên 22 triệu năm 2006.

Có thể nói GMS là điển hình về liên kết khu vực, là hình thức thể hiện của xu thế “toàn cầu hoá”, một sự bổ sung và ứng phó với xu thế toàn cầu hoá. Cơ chế thông thoáng và đa dạng đã giúp GMS đạt tới sự phát triển hài hoà và bền vững giữa kinh tế, môi trường và xã hội dựa trên từng đặc trưng của mỗi nước. Hiện nay và sau này, xu thế lớn của thế giới vẫn là lấy hoà bình phát triển làm chính, toàn cầu hóa và khu vực hóa kinh tế vẫn tiếp tục được thúc đẩy không ngừng, nhất thể hóa ASEAN cũng được đẩy nhanh. Tăng cường hợp tác Tiểu vùng đã trở thành xu thế phát triển tiếp theo và yêu cầu nội tại của khu mậu dịch tự do, là sự đi sâu hợp tác chiến lược giữa Trung Quốc và ASEAN, thích ứng với yêu cầu của phát triển quan hệ đối tác chiến lược Trung Quốc - ASEAN. Đây cũng là một nội dung quan trọng trong chiến lược phát triển “Một trục hai cánh” của Trung Quốc.

**Các nguyên tắc chung** về hợp tác của GMS là: Hợp tác kinh tế nhằm duy trì tăng trưởng bền vững, nâng cao mức sống của người dân đi đôi với phát triển nguồn nhân lực và bảo vệ môi trường.

**Mục tiêu chung** của Chương trình hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng nhằm đạt tới là sự phát triển hài hoà và bền vững về kinh tế - xã hội dựa trên đặc thù của các nước có chung đường biên giới. Cụ thể: (i) Thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, phát triển bền vững và bảo vệ môi trường ở các quốc gia trong vùng; (ii) Đẩy mạnh xoá đói giảm nghèo, giảm bớt sự chênh lệch về phát triển giữa vùng này với các vùng khác thuộc tiểu vùng Mê Kông; (iii) Phát huy lợi thế so sánh của liên vùng về lao động và tài nguyên thiên nhiên... vì sự phát triển chung của cả khu vực; (iv) Mở rộng thúc đẩy tự do hoá kinh tế và giao lưu văn hoá giữa ASEAN với các nước ngoài khu vực, gìn giữ bản sắc và các di sản văn hóa dân tộc phong phú của vùng.

Mục tiêu của hợp tác GMS đồng thời cũng là mục tiêu phát triển thiên niên kỷ của các nước GMS cũng được thể hiện rất rõ trong trọng điểm chiến lược được ADB chỉ ra như sau:

*Mục tiêu dài hạn:* 1/ Hỗ trợ các nước nghèo, giúp các nước này đạt được sự tăng trưởng bền vững; đến năm 2015, giảm mức đói nghèo xuống còn một nửa ở tất cả các nước thành viên GMS. 2/ Tạo ra môi trường thuận lợi, tích cực cho thương mại, đầu tư và sự phát triển của khu vực tư nhân; gia tăng vận động của các dòng hàng hoá, dịch vụ trong thương mại cũng như các luồng vốn đầu tư; đẩy nhanh nhịp độ hội nhập khu vực; 3/ Ngăn chặn sự lây lan của HIV/AIDS, cũng như sốt rét và các bệnh dịch khác; tạo dựng môi trường lành mạnh và ổn định<sup>3</sup>.

*Mục tiêu trước mắt* của hợp tác GMS được thể hiện ở 8 nhóm mục tiêu lớn là: 1/ Xoá bỏ tình trạng cực kỳ đói nghèo; 2/ Thực hiện phổ cập giáo dục cơ sở. 3/ Thúc đẩy bình đẳng giới và trao thêm quyền cho phụ nữ. 4/ Giảm tỷ lệ tử vong ở trẻ sơ sinh. 5/ Cải thiện sức khoẻ bà mẹ. 6/ Chống các bệnh dịch như: HIV/AIDS, sốt rét và các bệnh dịch khác. 7/ Đảm bảo môi trường ổn định, bền vững. 8/ Tạo dựng hệ thống bạn hàng toàn cầu cho phát triển. Các mục tiêu chung này lại được thấy rõ qua gần 20 mục tiêu cụ thể và gần 50 chỉ dẫn cách thức đạt được các mục tiêu đó<sup>4</sup>.

Từ năm 2004 đến nay, trên cơ sở tổng kết, đánh giá, nhìn nhận các hoạt động thực thi trước đó, tại cuộc họp các Bộ trưởng GMS lần thứ 13 đã đề ra **chiến lược 3C**: Kết nối, Cạnh tranh và Cộng đồng (Connectivity, Competitiveness, Community). Chiến lược 3C phản ánh dự định của GMS là mở rộng phát triển, không chỉ nhằm vào cơ sở hạ tầng cứng như trước kia mà còn nhằm vào phát triển cơ sở hạ tầng mềm, khuyến khích nâng cao vai trò của khu vực tư nhân, hướng vào các mục tiêu xã hội. Tất cả nhằm vào *mục tiêu tổng thể* là tăng khả năng cạnh tranh và giảm đói nghèo. Cho đến nay, 3C vẫn là nền tảng của GMS.

### ***Nội dung hợp tác kinh tế Tiểu vùng Mê Kông mở rộng***

Những năm 90, hợp tác GMS đã có những tiến triển tích cực trên cơ sở đồng thuận các nguyên tắc hợp tác được thông qua trong Hội nghị Bộ trưởng GMS tổ chức tại Hà Nội (tháng 4/1994). Các nước trong GMS đã tích cực phối hợp trên các lĩnh vực như hạ tầng giao thông, thương mại, du lịch, năng lượng, viễn thông, nông nghiệp..., đạt được nhiều kết quả khả quan, cải thiện đáng kể đời sống kinh tế- xã hội cho từng thành viên, đồng thời mở ra nhiều tương lai

---

<sup>3</sup> ADB, The Greater Mekong Subregion: Beyond Borders, region cooperation strategy and program update, 2006-2008, tr. 29-33

<sup>4</sup> ADB, The Greater Mekong Subregion: Beyond Borders, region cooperation strategy and program update, 2006-2008, tr. 20-24

hợp tác tốt đẹp hơn. Tuy nhiên, cuộc khủng hoảng tài chính Châu Á (1997-1998) đã làm chậm lại tiến trình này. Trong tình hình đó, các nước GMS đã chấp thuận một chiến lược phát triển mới là xây dựng các “Hành lang kinh tế” để củng cố những thoả thuận thúc đẩy hợp tác trong điều kiện rất hạn chế về nguồn lực tài chính của khủng hoảng. Các hành lang kinh tế trước mắt tập trung vào xây dựng các tuyến giao thông nối các trọng điểm - là đầu mối phát triển của mỗi khu vực quan trọng, và đi liền sau đó là phát triển các hoạt động kinh tế dọc theo không gian các tuyến hành lang.

*Kế hoạch tổng thể về hợp tác* cũng như các chương trình, dự án ưu tiên cho hợp tác GMS trong tương lai đã được nhất trí về nguyên tắc. Theo kế hoạch, 7 lĩnh vực tiềm năng đối với hợp tác được xác định theo thứ tự ưu tiên là: Giao thông vận tải, bưu chính viễn thông, năng lượng, du lịch, thương mại và đầu tư, phát triển nguồn nhân lực và cuối cùng là môi trường. Gần đây, với việc tách riêng thương mại và đầu tư, đưa thêm vào một ngành mới là nông nghiệp, phạm vi hợp tác được mở rộng thành 9 lĩnh vực. Từ năm 1995 đến năm 2003, hợp tác GMS tập trung vào phát triển cơ sở hạ tầng, chú trọng các công trình, dự án giao thông kết nối các tuyến chính trong toàn bộ tiểu vùng và tạo điều kiện phát triển các cơ sở nguồn lực, dành ưu tiên cao hơn cho việc cải tạo và khôi phục những cơ sở hiện có hơn là xây dựng mới. Các dự án hợp tác của GMS không nhất thiết phải có sự tham gia của cả 6 nước, mà những thoả thuận song phương cũng được xem như một nhân tố tạo thành hợp tác đa phương.

Ưu tiên phát triển ba “Hành lang kinh tế” trong hợp tác kinh tế Tiểu vùng Mê Kông mở rộng là: hành lang Đông - Tây, hành lang Bắc - Nam và khu vực biển phía Nam, bao trùm tất cả các tuyến đường giao thông quan trọng trong khu vực như tuyến hàng không quốc tế từ Côn Minh đến các nước Đông Nam Á, tuyến đường cao tốc Côn Minh - Băng Cốc, tuyến đường sắt xuyên Á (Côn Minh -Singapore). Những hành lang này sẽ đóng vai trò trọng yếu trong việc đem lại những lợi ích cộng đồng sông Mê Kông như gia tăng thương mại, đầu tư và các hoạt động du lịch. Trong đó, hành lang kinh tế Đông - Tây là hành lang quan trọng nhất. Hành lang kinh tế biển phía Nam, nối liền ba quốc gia là Thái Lan, Campuchia và Việt Nam thông qua các cảng biển, cũng được ưu tiên phát triển dưới sự tài trợ của Quỹ tài chính đặc biệt của Chính phủ Nhật Bản (Japan Special Fund), sự hỗ trợ kỹ thuật (dự án khoảng hơn 1 triệu USD) của ADB và các đóng góp của Chính phủ 3 nước.

Qua đó, phát triển các dự án hợp tác trong lĩnh vực *giao thông vận tải và bưu chính viễn thông*, bao gồm: (i) Nâng cấp các tuyến đường giao thông dọc theo một trong những hành lang kinh tế: nâng cấp các tuyến đường bộ nối Đông Bắc Thái Lan với Trung Hạ Lào, Đông Bắc Campuchia với miền Trung Việt Nam ra các cảng ở Biển Đông; nâng cấp các cảng hiện có và xây dựng mới

các cảng biển nước sâu; nâng cao năng lực cung cấp dịch vụ của một số cảng biển hiện có; đẩy mạnh giao lưu kinh tế thông qua ứng dụng vận tải đa phương thức và vận chuyển quá cảnh hàng hoá, hành khách giữa các nước WEC; (ii) Xây dựng kết cấu hạ tầng bưu chính viễn thông, hệ thống cáp quang trong nội bộ hành lang và nối kết với bên ngoài.

Đầu tư khai thác và sử dụng tài nguyên: Nghiên cứu quy hoạch hợp tác phát triển thuỷ lợi, gắn thuỷ lợi với việc sử dụng hợp lý nguồn nước sông Mê Kông ở các nước phát triển nền nông nghiệp hàng hoá hướng về xuất khẩu, nhất là phát huy thế mạnh của hành lang về các loại cây công nghiệp có giá trị cao, chăn nuôi, trồng rừng, nuôi trồng thuỷ sản..; Phát triển công nghiệp khai thác và chế biến tài nguyên thiên nhiên, đặc biệt là các ngành thuỷ điện, hoá dầu, khai thác bô-xít, quặng sắt, sa khoáng nặng, vật liệu xây dựng, công nghiệp cơ khí, sửa chữa và đóng tàu, dệt may, da giày, chế biến lâm, hải sản..; Nghiên cứu khả năng xây dựng hệ thống đường ống dẫn dầu khí liên quốc gia trong hành lang và nối với bên ngoài; Hợp tác năng lượng: Xây dựng các nhà máy thuỷ điện nhỏ và mạng lưới tải điện liên quốc gia.

Thương mại và dịch vụ: Đẩy mạnh giao dịch kinh tế và thương mại qua biên giới, nhất là giữa các tỉnh lân cận; mở thêm các cửa khẩu quốc tế, các trung tâm hội chợ - triển lãm, thương mại và dịch vụ về tài chính- ngân hàng và bưu chính viễn thông; Hình thành một khu vực với đầy đủ các chức năng như một cửa ngõ kinh tế thương mại của Hành lang Đông - Tây và của cả tiểu vùng Mê Kông, góp phần tăng cường trao đổi hàng hoá, dịch vụ giữa các nước ASEAN với nhau và với bên ngoài; Nghiên cứu khả năng lập các khu thương mại tự do; Hợp tác chống buôn lậu hàng hoá qua biên giới.

Du lịch - hợp tác lao động - giao lưu văn hoá: Phát triển đa dạng các hình thức du lịch như du lịch văn hoá- lịch sử, du lịch sinh thái, liên kết các cụm du lịch trọng điểm của mỗi nước trong hành lang với nhau và với các vùng còn lại của các nước tạo thành một mạng lưới các điểm du lịch. Trước mắt xây dựng các chương trình lễ hành quốc tế dọc đường 8 và đường 9; Hợp tác tôn tạo và bảo tồn các khu di tích, thắng cảnh; phát triển kết cấu hạ tầng du lịch như đường sá, khách sạn, dịch vụ y tế, vui chơi giải trí v.v... Hợp tác phát triển nguồn nhân lực và hợp tác lao động, trước hết giữa các tỉnh, địa phương giáp giới; Tăng cường giao lưu văn hoá và tiếp xúc nhân dân.

Môi trường - xã hội: Hợp tác bảo vệ môi trường, bảo vệ và sử dụng có hiệu quả tài nguyên nước, đặc biệt là nguồn nước sông Mê Kông, bảo vệ môi trường sinh thái và rừng, ngăn chặn ô nhiễm môi trường qua biên giới; Hợp tác trong lĩnh vực xoá đói giảm nghèo; Hợp tác trong lĩnh vực y tế cộng đồng và chăm sóc sức khoẻ nhân dân, phòng ngừa các dịch bệnh lây lan qua biên giới; Tăng cường hợp tác chống ma tuý, đặc biệt tình trạng nghiện ma tuý trong lứa

tuổi vị thành niên; xoá bỏ đường dây buôn bán ma tuý qua biên giới; tiến tới loại bỏ cây thuốc phiện và các cây có chất gây nghiện; Hợp tác chống tội phạm xuyên quốc gia.

Hơn 5 năm trở lại đây, các Hội nghị cấp cao GMS bàn về kế hoạch hợp tác tiểu vùng thường xuyên được nhóm họp. Sau GMS 1 năm 2002 tại Phnôm-pênh (Campuchia), tháng 7/2005, Hội nghị cấp cao GMS 2 họp tại Côn Minh - Trung Quốc đã đưa ra 4 nội dung hợp tác chính là: 1/ Củng cố hạ tầng cơ sở phục vụ phát triển; 2/ Cải thiện các điều kiện giúp thúc đẩy đầu tư, thương mại và tự do hoá kinh tế; 3/ Quan tâm hơn, tăng cường cơ sở xã hội và môi trường; 4/ Huy động nguồn lực tài chính, đẩy mạnh các quan hệ đối tác, phát triển hành lang kinh tế Đông - Tây, đề ra các giải pháp giải quyết các vấn đề kinh tế- xã hội ở các khu vực biên giới dọc tuyến hành lang.

GMS 3 được tổ chức từ 30-31/03/2008 tại Viêng-chăn (Lào) với chủ đề “Nâng cao năng lực cạnh tranh thông qua tăng cường kết nối”, đã thể hiện rõ trọng tâm của các nước GMS là kết nối hạ tầng (giao thông, viễn thông, năng lượng...), coi đó là nền tảng để triển khai kết nối về nguồn lực con người, qua đó nâng cao khả năng cạnh tranh của từng nền kinh tế thành viên.

Hội nghị tập trung thảo luận 6 nội dung chính gồm: 1/ Tăng cường kết nối giao thông; 2/ Thuận lợi hoá thương mại và giao thông; 3/ Hợp tác khu vực Nhà nước và tư nhân để tăng cường thương mại và đầu tư GMS; 4/ Đào tạo nguồn nhân lực để nâng cao khả năng cạnh tranh; 5/ Quản lý môi trường bền vững nhằm tăng khả năng cạnh tranh; và 6/ Hợp tác phát triển GMS. Cụ thể:

*Hạ tầng giao thông* là lĩnh vực ưu tiên hàng đầu, tập trung vào 3 hành lang kinh tế chính gồm:

- Hành lang kinh tế Đông- Tây (EWEC) dài 1.450km, bắt đầu từ thành phố cảng Mawlamyie (Myanmar) chạy qua Thái Lan, tỉnh Savanakheth (Lào), tới cặp cửa khẩu Densavanh (Lào) và Lao Bảo (Việt Nam), qua các tỉnh thành Quảng Trị, Thừa Thiên- Huế và Đà Nẵng, kéo đến tận biển Andaman phía Tây (một vùng nước ở Đông Nam vịnh Bengal, miền Nam Myanmar, miền tây Thái Lan, miền đông quần đảo Andaman và là một phần của Ấn Độ Dương). Đầu năm 2007, cây cầu quốc tế thứ 2 bắc qua sông Mêkông đã hoàn thành, giao thông đường bộ của hành lang đã thực sự thông suốt và trở thành hành lang đi vào hoạt động đầu tiên của GMS.

- Hành lang kinh tế Bắc- Nam (NSEC), dự kiến hoàn thành vào năm 2010, gồm 3 tuyến dọc theo trục Bắc Nam là Côn Minh- Chiềng Rai- Băng Cốc; Côn Minh- Hà Nội- Hải Phòng và Nam Ninh- Hà Nội.

- Hành lang kinh tế phía Nam (SEC), nối liền ba quốc gia là Thái Lan, Campuchia và Việt Nam thông qua các cảng biển, cũng được ưu tiên phát triển

dưới sự tài trợ của Quỹ tài chính đặc biệt của Chính phủ Nhật Bản (Japan Special Fund), sự hỗ trợ kỹ thuật của ADB và các đóng góp của Chính phủ 3 nước. Hành lang kinh tế này dự kiến đi vào hoạt động từ năm 2010-2012, gồm 3 tuyến đường nối phía Nam của Thái Lan qua Campuchia tới Việt Nam.

Năm 2007, GMS thông qua Chiến lược giao thông tiểu vùng Mêkông 2006-2015, theo đó điều chỉnh lại quy hoạch các hành lang kinh tế tiểu vùng gồm các hành lang phía Bắc, phía Đông, Bắc- Nam, Đông- Tây, Đông- Bắc, trung tâm phía Nam, và bờ biển phía Nam. Trong đó, đáng chú ý hành lang Đông- Tây kéo dài từ Đà Nẵng sang Thái Lan đã đi vào hoạt động và sẽ sớm vươn ra các cảng nước sâu của Myanmar nhằm nối kết Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Ngoài ra còn mở thêm tuyến mới phía Tây liên kết tiểu vùng Mê Kông với Ấn Độ. Ngoài 3 cửa ngõ ra biển phía Đông hiện có là TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng và Hải Phòng, quy hoạch mở thêm 2 cửa ngõ mới ở Việt Nam là Thanh Hoá và Qui Nhơn.

*Năng lượng* là lĩnh vực hợp tác triển vọng do tiềm năng thủy điện trong tiểu vùng GMS là khá lớn. Mêkông là con sông dài nhất Đông Nam Á, thứ 12 trên thế giới với hơn 100 con sông nhánh lớn nhỏ đổ vào, dung lượng nước hàng năm đạt 475 tỷ m<sup>3</sup> (xếp thứ 8 thế giới), hứa hẹn mang lại lợi thế lớn cũng như tiềm năng về xây dựng, vận hành và khai thác các nguồn năng lượng thủy điện. Để tạo điều kiện thuận lợi cho việc mua bán và truyền tải điện, các nước thành viên đã ký Hiệp định Thương mại và Năng lượng khu vực tại GMS 1, cũng như Bản ghi nhớ về nguyên tắc cơ bản đối với việc triển khai Hiệp định Thương mại và Năng lượng khu vực tại GMS 2. Ngoài ra, các nước đang triển khai các nghiên cứu về mạng lưới điện trong ASEAN, nghiên cứu khả thi về phát triển thủy điện và kết nối đường dây truyền tải điện.

*Hợp tác nông nghiệp* cũng luôn là một trong những ưu tiên trong hợp tác GMS, nhằm hiện thực hoá tầm nhìn chiến lược 3C, xây dựng GMS “kết nối, cạnh tranh và cộng đồng”, giúp cải thiện đời sống của nhiều người dân. Tại Hội nghị Bộ trưởng Nông nghiệp GMS 1 (từ 9-11/04/2007) tại Bắc Kinh, các quốc gia thành viên đã thông qua Chiến lược hợp tác nông nghiệp và Chương trình hỗ trợ nông nghiệp giai đoạn 2006-2010 trên tinh thần chính là “Tiểu vùng Mêkông thịnh vượng hơn về nông nghiệp, hội nhập hơn về thương mại nông nghiệp và công bằng hơn trong việc chia sẻ lợi ích của phát triển nông nghiệp”, đồng thời thành lập website của mạng lưới thông tin nông nghiệp GMS.

Các nước GMS đã thông qua sáng kiến thành lập các *hành lang bảo tồn đa dạng sinh học*, coi đó là chiến lược phát triển bền vững của cả khu vực, trong đó nhấn mạnh đến việc bảo vệ rừng sinh quyển nói chung.

***Nguồn tài chính*** để thực hiện các chương trình, dự án hợp tác bao gồm: ngân sách Chính Phủ các nước thành viên, các nhà tài trợ, tổ chức quốc tế, ODA từ cộng đồng quốc tế, sự tham gia của khu vực tư nhân (FDI) trong và ngoài khu vực. Cách thức để thực hiện đồng bộ các nội dung nêu trên là kết hợp giữa hợp tác song phương với hợp tác đa phương, kết hợp hợp tác giữa các địa phương, các quốc gia trên toàn tuyến hành lang để thực hiện các nội dung, nhiệm vụ đặt ra.

Với vai trò điều phối viên, hỗ trợ kỹ thuật và là Ban Thư ký của GMS, ADB đã không chỉ phối hợp thành công các chương trình hợp tác mà còn là nhà cung cấp tài chính lớn nhất với khoản tài trợ hiện đạt con số 10 tỷ đô la Mỹ. Tính đến cuối năm 2007, hơn 100 dự án chung đã được triển khai trong lĩnh vực giao thông, năng lượng, đầu tư và thương mại... với tổng số tiền đầu tư hơn 3,5 tỷ đô la Mỹ, góp phần đẩy nhanh tiến độ hợp tác, mang lại những tiến bộ có ý nghĩa trong công cuộc xoá đói giảm nghèo trong khu vực GMS.

Các nhà tài trợ chính cho hợp tác GMS đã tăng lên, ngoài ADB và Chính phủ Nhật Bản, còn có thêm các Chính phủ Trung Quốc và Thái Lan. Bên cạnh các nhà tài trợ chính còn có rất nhiều các nhà tài trợ khác như: Ban thư ký ASEAN, Chính phủ Đức, Quỹ OPEC, UNESCAP, Chính phủ Pháp, Chính phủ New Zealand, Chính phủ Thụy Điển, FAO, WTO, UNEP, WHO... Hiện GMS cũng đã “lọt vào tầm ngắm tài trợ” của Ngân hàng Thế giới nhằm tô đậm và sắc nét thêm cho bức tranh đa màu GMS. Đây cũng là một thuận lợi lớn để đẩy nhanh tiến triển trong hợp tác GMS.

Cần phải nói rằng, Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng không phải là sáng kiến của Trung Quốc. Khởi đầu Tiểu vùng Mê Kông gồm 5 nước Đông Nam Á. Tuy nhiên với việc đẩy mạnh hợp tác tiểu vùng Mê Kông mở rộng, Trung Quốc muốn thúc đẩy phát triển phía Tây đất nước, qua đó mở rộng quan hệ hợp tác với các nước ASEAN.

### ***1.1.2.3. Hợp tác kinh tế biển (khu vực vịnh Bắc Bộ mở rộng)***

Cuối những năm 1980, tại Trung Quốc, ý tưởng phát triển vành đai vịnh Bắc Bộ được định hình cùng với việc Quảng Đông mở cửa các thành phố ven biển, bao gồm Bắc Hải (1984, lúc đó còn thuộc tỉnh Quảng Đông), Khâm Châu (1988) và xây dựng tuyến đường sắt nối vùng Tây Nam với cảng Phòng Thành (những năm 1990). Ý tưởng này đã có sự biến chuyển theo thời gian. Ban đầu, các nhà kinh tế học Trung Quốc đưa ra ý tưởng xây dựng “Đặc khu kinh tế vịnh Bắc Bộ”, theo đó thống nhất quy hoạch tổng thể khu vực “Tam giác vàng” Phòng Thành – Bắc Hải – Khâm Châu. Sau đó, ý tưởng này tiếp tục được phát triển, phạm vi địa lý mở rộng lên phía Bắc, sang phía Đông tới Tây đảo Hải Nam, Quảng Tây và hai trung tâm kinh tế của Việt Nam (Hà Nội, Hải Phòng).

Như vậy, vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ là vành đai kinh tế cấu thành bởi các thực thể kinh tế khu vực gồm Quảng Tây, Quảng Đông và Hải Nam của Trung Quốc và một số tỉnh miền Bắc Việt Nam ở ven bờ Vịnh Bắc Bộ.

Với vị trí địa lý nằm ở trung tâm Khu vực Mậu dịch Tự do (FTA) Trung Quốc- ASEAN, Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ là con đường thông trên biển, là bộ phận cấu thành quan trọng của “Hai hành lang, một vành đai” giữa Trung Quốc và Việt Nam. Hơn nữa, có tới 9 trong 10 nước ASEAN giáp biển, khu vực xuyên Vịnh Bắc Bộ lại nằm đúng vào giữa Đông Á và Đông Nam Á, là đầu mối trung tâm giao thông trên biển quan trọng. Vì vậy, mở rộng sự hợp tác kinh tế từ Vành đai Vịnh Bắc Bộ sang các nước ASEAN khác là một trong những chiến lược mang tính quốc gia của Trung Quốc. Thủ tướng Trung Quốc Ôn Gia Bảo khi tham dự Hội nghị thượng đỉnh 10+3 và 10+1 tại Bali (Indonesia) tháng 10/2003 đã biểu thị rõ ràng: Chính phủ Trung Quốc sẽ tích cực tham gia xây dựng “ASEAN trên biển”. ASEAN trên biển làm nổi bật giá trị của Vịnh Bắc Bộ và công năng chiến lược của Khu hợp tác kinh tế xuyên Vịnh Bắc Bộ, cung cấp căn cứ khách quan cho việc định vị chuẩn xác con đường thông lớn “ASEAN trên biển” của Khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

Ngày 20/7/2006, Bí thư Đảng Ủy Khu tự trị [Choang] Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo khi dự Diễn đàn Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ đã trình bày phát biểu về “*Thúc đẩy hợp tác khai thác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, xây dựng cục diện mới phát triển kinh tế khu vực*”. Trong đó Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng được phác họa mở rộng ra các quốc gia láng giềng cách biển là Malaysia, Singapore, Indonesia, Philippin và Bruney. Ý tưởng này là sự đi sâu và phát triển về lý luận và thực tiễn của hợp tác tiểu vùng Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ.

Tuy tham gia khu hợp tác tiểu vùng Vịnh Bắc Bộ mở rộng chỉ có một bộ phận của Trung Quốc, nhưng sự hợp tác và phát triển kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng đã trở thành trọng điểm của chiến lược phát triển của Trung Quốc và đã được đưa vào trong chiến lược, quy hoạch tổng thể xây dựng khu mậu dịch tự do Trung Quốc-ASEAN. Nếu nói Đại Mê Kông là hợp tác Tiểu vùng theo dòng sông, hành lang kinh tế Nam Ninh- Singapore là hợp tác Tiểu vùng theo đường bộ, thì Khu hợp tác Kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng là hợp tác tiểu vùng trên biển Trung Quốc- ASEAN. Ba sự hợp tác tiểu vùng này đã hợp thành quan hệ hợp tác toàn diện triển khai theo mọi hướng với công năng hoàn chỉnh giữa Trung Quốc và ASEAN, điều làm sâu sắc quan hệ hợp tác chiến lược toàn diện giữa hai bên. Thúc đẩy hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng không chỉ có lợi cho sự giao tiếp tác động lẫn nhau giữa khu vực Châu Giang của Trung Quốc và khu vực miền Đông ASEAN có tiếp giáp với biển đang phát triển mạnh, mà còn giúp Trung Quốc thực hiện tăng trưởng kinh tế tốc độ cao,

tăng cường liên kết kinh tế với các nước trong khu vực, tăng tốc thúc đẩy tiến trình thành lập FTA Trung Quốc- ASEAN. Đồng thời, nâng cao sức cạnh tranh và hiệu quả kinh tế tổng hợp của các nước hữu quan, tạo ra một môi trường kinh tế- xã hội khu vực ổn định hơn, qua đó thiết thực quán triệt phương châm ngoại giao "An lân, Mục lân, Phú lân" đối với các nước xung quanh của Trung Quốc.

Từ một góc nhìn tổng thể nền kinh tế Trung Quốc, có ý kiến cho rằng chiến lược hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng hội tụ cả 5 chiến lược quốc gia lớn của Trung Quốc đang rầm rộ triển khai hiện nay. Đó là: chiến lược biển, chiến lược năng lượng, chiến lược đại khai phát miền Tây, chiến lược FTA Trung Quốc – ASEAN và chiến lược tăng cường hợp tác tiểu khu vực với các nước xung quanh<sup>5</sup>.

Để phục vụ cho chiến lược phát triển chung và sự phát triển hợp tác này, kể từ thập kỷ 90, Trung Quốc đã đẩy mạnh quan hệ với các nước láng giềng, đặc biệt là ASEAN với việc chủ động tham gia vào nhiều hoạt động của ASEAN (bắt đầu đối thoại với ASEAN từ năm 1991, ký thỏa thuận đối tác chiến lược, đàm phán và ký kết Hiệp định khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc ACFTA...). Trung Quốc hiện là đối tác chủ chốt và ở mức độ nhất định đã tạo ra được sự tin cậy với ASEAN. Quan hệ thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN trong thời gian qua phát triển nhanh, kim ngạch buôn bán hai chiều tăng trưởng mạnh; mạng lưới phân công sản xuất trong khu vực đang hình thành, trong đó nhiều nước ASEAN bị phụ thuộc khá nhiều và cần sự liên kết, hợp tác với Trung Quốc.

Như vậy, chủ trương phát triển vịnh Bắc Bộ của Trung Quốc nhằm phục vụ việc vươn ra biển và tiến xuống biển Đông, với quan điểm phát triển là “tương lai kinh tế nằm ở biển” đã có từ lâu, nhưng đây là lần đầu tiên Trung Quốc nêu “kế hoạch hợp tác” đối với vành đai vịnh Bắc Bộ với không gian mở rộng trải dài tới các quốc gia Đông Nam Á khác. Sáng kiến này được đưa ra trong bối cảnh quan hệ Trung Quốc – ASEAN đang phát triển tốt đẹp, và Trung Quốc ngày càng tích cực đẩy mạnh quan hệ với các nước ASEAN.

Hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng là ý tưởng có tính chiến lược về vận dụng tổng hợp lý luận và nguyên lý về nhất thể hóa kinh tế khu vực, chuyển dịch ngành nghề khu vực, đầu tư và mậu dịch khu vực, tích cực thăm dò xây dựng cục diện hợp tác kinh tế mới khu vực. Xu hướng mở rộng hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng dựa trên các lý luận:

---

<sup>1</sup> Cái gọi là Hợp tác tiểu khu vực, đơn giản là giữa các nước khác nhau, giữa các nước không cùng mức thuế quan, triển khai đầu tư, hợp tác khai thác một khu vực hay một dự án có chung lợi ích... Trung Quốc sẽ hưởng hợp tác khai thác kinh tế vành đai Vịnh Bắc Bộ mở rộng theo mô hình hợp tác tiểu khu vực – Lý La Lực, Phó chủ tịch Hội nghiên cứu cải cách cơ chế của Trung Quốc, đăng trên Xinhuanet ngày 29/11/2006.

- Lý luận về nhất thể hóa kinh tế khu vực là lý luận cơ sở cho việc thực hiện hợp tác kinh tế khu vực - chủ yếu gồm lý luận về đồng minh quan thuế, lý luận đại thị trường, lý luận về phân công quốc tế theo thỏa thuận, lý luận về nhu cầu quốc gia, lý luận về cực tăng trưởng khu vực - cung cấp sự hỗ trợ về lý luận cho sự hợp tác kinh tế Khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng;

- Lý luận về hợp tác đầu tư, mậu dịch, ngành nghề - chủ yếu gồm lý luận về đầu tư và mậu dịch quốc tế, lý luận về phân công ngành nghề khu vực, lý luận về ưu thế so sánh, lý luận về chuyển dịch ngành nghề biên duyên - những lý luận đang hoặc sẽ chỉ đạo thực tiễn cụ thể của hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

**Mục tiêu của hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng của Trung Quốc** là: Phát triển trở thành sự hợp tác tiểu vùng trên biển trong khuôn khổ hợp tác Trung Quốc- ASEAN; Xây dựng Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng phù hợp với lợi ích chung của Trung Quốc và các nước ASEAN, có lợi cho việc làm sâu sắc quan hệ đối tác chiến lược Trung Quốc- ASEAN hướng tới hoà bình và thịnh vượng, đồng thời tạo thế và lực cho Trung Quốc giành quyền chủ đạo trong liên kết kinh tế khu vực Đông Á.

#### **Một số nội dung hợp tác:**

Trong khuôn khổ hợp tác Trung Quốc- ASEAN và các tuyên bố được ký kết như *Tuyên bố hành động chung* của các bên hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng và *Tuyên bố thành lập Khu hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng*, các bên đã cùng nhau triển khai một số nội dung hợp tác. Trước hết là việc triển khai hợp tác ở các vùng tiếp giáp nhau như việc Trung Quốc và Việt Nam tiến hành hợp tác "Hai hành lang, một vành đai" Trung- Việt trong chiến lược quốc gia của mỗi nước. Tiếp đó các nước có thể triển khai những sự hợp tác hữu quan như nối liền đường giao thông, tiện lợi hóa cửa khẩu, đến khi thời cơ chín muồi, những sự hợp tác song phương này nhanh chóng tiếp nhận sự hợp tác nhiều bên để trở thành khu hợp tác tiểu vùng. Một số nội dung hợp tác quan trọng trên Vịnh Bắc Bộ như sau:

*Hợp tác khu vực Vành đai Vịnh Bắc Bộ trong chiến lược "Hai hành lang, một vành đai" Trung Quốc- Việt Nam:*

Trung Quốc đã ký với Việt Nam "Hiệp định phân định biên giới trên vịnh Bắc Bộ", Lãnh đạo cấp cao hai nước đã nhất trí triển khai thực hiện sáng kiến "Hai hành lang, một vành đai" và ký văn bản về hợp tác vào tháng 11/2006 nhân dịp Tổng Bí thư, Chủ tịch Trung Quốc Hồ Cẩm Đào thăm Việt Nam. Đây là bước khởi đầu của chiến lược mở rộng hợp tác trên biển vịnh Bắc Bộ của Trung Quốc. Tuy nhiên, hợp tác song phương Trung - Việt trong khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ theo tinh thần trên hầu hết vẫn chưa được triển khai, mới chỉ

“nói nhiều mà không làm”. Vì vậy, việc Trung Quốc chủ động đưa ra vấn đề hợp tác chiến lược Vịnh Bắc Bộ mở rộng, với việc mở rộng hợp tác ra các nước khác trong khu vực ASEAN chưa được sự đồng thuận cao của các nước ASEAN, trong đó có cả Việt Nam.

#### *Hợp tác vùng tăng trưởng mạn Đông ASEAN*

Các tỉnh phía Đông Nam của Trung Quốc thuộc khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ có xuất phát điểm thấp, hạ tầng kém, tiềm lực kinh tế, tài chính cũng rất yếu, do đó chưa phát huy được những lợi thế của vành đai này phục vụ cho mục tiêu chiến lược của Trung Quốc. Chính vì vậy, hợp tác vùng tăng trưởng các tỉnh phía Đông Nam Trung Quốc là một nội dung khá quan trọng trong chiến lược phát triển hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, vừa phát triển kinh tế ở các tỉnh nghèo này của Trung Quốc, vừa phục vụ mục tiêu chiến lược phát triển hợp tác kinh tế biển của Trung Quốc với các nước ASEAN.

*Hợp tác về cảng và vận chuyển cảng:* Đây là một trong những lĩnh vực ưu tiên triển khai hợp tác của Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng vì các nước trong khu vực đều có biển.

Phát huy vai trò của Vịnh Bắc Bộ là "Con đường vàng" trên biển tiện lợi nhất, quan trọng nhất nối liền giữa Trung Quốc và ASEAN, bám sát nguồn tài nguyên biển cả phong phú của khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, làm sâu sắc toàn diện sự hợp tác biển cả trong khu vực, các bên ưu tiên thúc đẩy hợp tác kinh tế biển cả Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

*Trước hết,* tăng cường hợp tác về bến cảng Vịnh Bắc Bộ, ưu hóa tổng hợp nguồn tài nguyên bến cảng Vịnh Bắc Bộ mở rộng, phát huy ưu thế độc đáo của các cảng, thúc đẩy chiến lược nhất thể hóa vận chuyển hàng hóa bến cảng khu kinh tế hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, hình thành ưu thế chính thể về bến cảng và vận chuyển khu vực nhằm tăng cường hợp tác trao đổi hàng hóa giữa các bến cảng.

*Đồng thời,* ra sức thúc đẩy hợp tác khu vực về 5 ngành nghề lớn về biển cả là: nghề cá biển, nghề vận tải biển, nghề khoáng sản biển, nghề du lịch biển và các ngành nghề biển mới nổi lên, hình thành kinh tế biển cả khu vực vừa có phân công vừa có hợp tác. Đẩy nhanh việc kết nối và phân công ngành nghề, cùng thúc đẩy thương mại và đầu tư, ra sức phát triển ngành công nghiệp gần biển, cùng nhau khai thác phát triển tài nguyên biển, đẩy nhanh việc phát triển các thành phố ven biển, hình thành các cụm bến cảng, cụm ngành nghề, cụm thành phố bổ sung, thúc đẩy lẫn nhau cùng có lợi.

Bên cạnh đó là sự hợp tác về du lịch trên biển Vịnh Bắc Bộ mở rộng, hợp tác về trao đổi thông tin, hợp tác về hội thảo học thuật và nghiên cứu tiền hợp tác.

Chính quyền Quảng Tây hiện đang cố gắng hoàn thiện cơ sở hạ tầng nhằm biến Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây, trở thành trung tâm giao lưu vật tư, trung tâm thương mại, trung tâm gia công chế tạo và trung tâm trao đổi thông tin mang tính khu vực của Trung Quốc và ASEAN.

Tăng cường hợp tác về bảo vệ môi trường biển Vịnh Bắc Bộ, phòng ngừa ô nhiễm và phá hoại môi trường biển, không ngừng ưu hóa, nâng cao chất lượng và trình độ môi trường khu kinh tế hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng cũng là một nội dung hợp tác khu vực vịnh Bắc Bộ mở rộng.

**Những bên tham gia** Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng không chỉ cần có sự tham gia của các ngành, chính quyền hữu quan, mà còn cần có sự tham gia chung ở các góc độ khác nhau của các tổ chức quốc tế, các cơ quan nghiên cứu và đồng đạo các nhà doanh nghiệp. Bởi vậy, các cơ quan, nhà doanh nghiệp này tạo thành những người tham gia quan trọng của hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Các ngành quản lý chức năng hữu quan chính quyền: Chính quyền là lực lượng chủ đạo thúc đẩy hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng, các ngành quản lý chức năng của nó sẽ trở thành người tham gia quan trọng của hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng và chủ yếu chế định quy hoạch phát triển tổng thể hợp tác khu vực; chế định quy tắc chơi, biện pháp chính sách cụ thể để dẫn dắt các tổ chức, doanh nghiệp thực hiện kế hoạch của chính quyền xây dựng sàn đài phát triển hợp tác. Quần thể này, liên quan đến các ngành quản lý các ngành nghề, có vai trò thay mặt chính quyền triển khai ý chí và phương hướng hợp tác kinh tế khu vực.

- Doanh nghiệp và nhà doanh nghiệp: Đây là nhân vật chính của hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, không có sự tham gia của các doanh nghiệp đặc biệt là các doanh nghiệp và nhà doanh nghiệp xuyên quốc gia, thì phần lớn các hạng mục hợp tác sẽ không thể xây dựng được, hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng cũng sẽ không thể tiến triển được. Quần thể này là những người tham gia quan trọng nhất của hợp tác khu vực mà chính phủ dựa vào để xúc tiến. Bởi vậy, chế định chính sách ra sao để dẫn dắt và huy động tích cực tham gia xây dựng khu hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng của các doanh nghiệp và doanh nhân, sẽ trở thành công tác ưu tiên của chính phủ để thúc đẩy hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Các tổ chức quốc tế và các tổ chức phi chính phủ có thể hỗ trợ về tiền vốn, dịch vụ công nghệ cho hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng. Như ADB không chỉ cung cấp sự hỗ trợ về tiền vốn cho hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng, mà còn có thể đảm nhiệm vai trò người tổ chức cho khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng. Kế hoạch Tiểu vùng Đại Mê Kông cung cấp kịch bản cho hợp tác kinh tế trong tương lai của khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ.

- Các cơ quan nghiên cứu, các cơ quan báo chí và các học giả chuyên gia: Việc thực hiện Quy hoạch tổng thể, chiến lược phát triển và hạng mục cụ thể của hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng đều cần tới sự nghiên cứu luận chứng khoa học và sự tuyên truyền báo chí đầy đủ của các cơ quan nghiên cứu báo chí và học giả chuyên gia, cung cấp dịch vụ về tư vấn quyết sách cho chính quyền và doanh nghiệp, và tuyên truyền rộng rãi trong và ngoài khu vực.

**Mô hình hợp tác:** Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng có phạm vi rộng, liên quan đến nhiều nước, các mặt về chính sách, thể chế, tín ngưỡng tôn giáo và bố trí tài nguyên của các nước không giống nhau, vì vậy chỉ dùng một mô hình để liên kết các ngành nghề trong khu vực thì rất khó khăn, cần phải có nhiều mô hình hợp tác linh hoạt. Hiện có 3 mô hình hợp tác chủ yếu được xem xét:

- *Thứ nhất là*, mô hình hợp tác do một nước trong khu vực làm chủ đạo, phối hợp với một nước khác hoặc vài nước khác tiến hành hợp tác phát triển song phương hoặc nhiều bên. Ví dụ như: "Tam giác phát triển Singapore- Johor Baharu- Kep Riau" là sự hợp tác phát triển song phương giữa Singapore và vùng Johor Baharu (Malaysia), do Singapore chủ đạo và sự hợp tác phát triển song phương giữa Singapore và quần đảo Kep Riau (Indonesia).

- *Thứ hai là*, mô hình hợp tác do một ngân hàng quốc tế như ADB chủ đạo hạng mục và cung cấp sự hỗ trợ tiền vốn nhất định, hình thành cơ chế quyết sách hợp tác nhất định, liên hợp cùng phát triển giữa các nước trong khu vực, như hợp tác tiểu vùng Đại Mê Kông.

- *Thứ ba là*, mô hình hợp tác lấy các nước, các chính phủ làm chủ đạo, lấy sự liên kết giữa các doanh nghiệp làm chủ thể hợp tác, như hợp tác doanh nghiệp Quảng Đông- Hồng Kông- Ma Cao trong khuôn khổ châu thổ Châu Giang mở rộng.

Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng nên lấy chính phủ làm chủ đạo, lấy doanh nghiệp làm chủ thể thúc đẩy hợp tác khu vực, đòi hỏi các nước hợp tác tích cực hành động. Xét tình hình hiện nay, việc lấy mô hình hợp tác tiểu vùng Đại Mê Kông làm mô hình hợp tác tổng thể dễ được các bên chấp nhận. Đồng thời trong khu vực, sự hợp tác giữa hai thành viên hoặc trên hai thành viên theo mô hình thứ nhất cũng là mô hình hợp tác có hiệu quả khả thi.

**Cơ chế hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng:** Hợp tác kinh tế tiểu vùng Vịnh Bắc Bộ mở rộng liên quan đến vấn đề hợp tác trong nước và ngoài nước. Về đối nội, cần sự hiệp đồng của các bên trong nước để có hành động phối hợp nhất trí trong việc hợp tác với bên ngoài; về đối ngoại, cũng cần có sự nhận thức chung và phối hợp hành động của các nước hữu quan. Điều này đòi hỏi phải *thiết lập cơ chế hợp tác nhiều tầng nấc* khác nhau, bao gồm cơ chế

song phương và đa phương; cơ chế về chính trị, về kinh tế; cơ chế của chính phủ, của dân gian, để giải quyết các vấn đề ở các cấp độ khác nhau, với các tính chất khác nhau trong khu vực. Đồng thời, cơ chế hợp tác kinh tế tiểu vùng Vịnh Bắc Bộ mở rộng và cơ chế hợp tác hành lang kinh tế Nam Ninh- Singapore cũng không thể tách rời nhau, kết hợp hai cơ chế này với nhau thành một chỉnh thể có thể tránh được sự phức tạp rắc rối về cơ chế hợp tác, phù hợp với lợi ích chỉnh thể, giúp ích cho sự phát triển chỉnh thể của khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

Xây dựng các cơ chế hợp tác có phạm vi khác nhau trong khu vực để phối hợp điều hoà các vấn đề hợp tác về chỉnh thể và cục bộ trong khu vực, chủ yếu biểu hiện ở cơ chế hợp tác nhiều bên và cơ chế hợp tác hai bên.

- *Cơ chế hợp tác nhiều bên*: Chủ yếu là cơ chế hợp tác của các bên hợp tác để chế định mục tiêu chung trong khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, giải quyết các vấn đề chung trong khu vực, như chế định mục tiêu hợp tác khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, khung hợp tác, chế độ hợp tác, cách thức giải quyết tranh chấp, những điều này đòi hỏi các bên hợp tác có hành động chung sau khi đạt được nhận thức chung và ý kiến thống nhất. Xây dựng khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng cũng bức thiết đòi hỏi xây dựng cơ chế hợp tác nhiều bên, đặc biệt là cơ chế hợp tác cấp cao, như hội nghị các nhà lãnh đạo, hội nghị quan chức cấp cao về kinh tế mậu dịch, để giải quyết các vấn đề trọng đại của việc hợp tác trong khu vực. Các vấn đề trọng đại như vấn đề xây dựng nhận thức chung về khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, vấn đề khuôn khổ hợp tác, vấn đề chế định mục tiêu hợp tác đều cần phải có cơ chế hợp tác cấp cao thì mới có thể giải quyết. Còn có một loại cơ chế hợp tác nhiều bên đặc thù tức là xây dựng cơ chế hợp tác giữa các nước trong khu vực với các nước và tổ chức quốc tế khác, như cơ chế hợp tác giữa các nước Vịnh Bắc Bộ mở rộng với ADB hoặc Ngân hàng Thế giới, để tăng cường năng lực tài chính tiền tệ ngân hàng của hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng. Trước hết phải thành lập nhóm chuyên gia xuyên quốc gia về hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, do các quan chức và chuyên gia của những nước Vịnh Bắc Bộ mở rộng, Ban Thư ký ASEAN, các cơ quan ADB hợp thành, để triển khai công tác nghiên cứu tiền đề của khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng từ các mặt nghiên cứu quy hoạch, thiết kế hạng mục, xây dựng cơ chế phụ trách nghiên cứu chuyên đề và thúc đẩy hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- *Cơ chế hợp tác hai bên*: Là cơ chế hợp tác được các bên hợp tác thành lập để giải quyết các vấn đề giữa hai bên. Các vấn đề này thường chỉ liên quan đến việc hợp tác giữa hai bên, như vấn đề nối kết giao thông song phương, xây dựng và nối kết cửa khẩu biên giới, quan hệ kinh tế mậu dịch song phương. Ở đây phần nhiều là sự hợp tác giữa hai nước có chủ quyền. Trong khu hợp tác

kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, chính quyền địa phương Trung Quốc phải tuân thủ sự chỉ đạo của phương châm ngoại giao quốc gia, trong khuôn khổ của các hiệp định (hiệp ước) quốc tế mà Trung Quốc ký kết với các nước khác, chú trọng tập trung lấy xây dựng cơ chế hợp tác kinh tế mậu dịch song phương ở tầng nấc khá thấp là chính, lấy cơ chế hợp tác kinh tế mậu dịch có tính hành chính, cấp tỉnh làm hình thức chủ yếu. Chính quyền địa phương có thể theo sự uỷ quyền của các ngành hữu quan chính phủ trung ương hoặc trong phạm vi quyền hạn của mình thay mặt quốc gia triển khai những sự hợp tác kinh tế mậu dịch này, xây dựng cơ chế hợp tác kinh tế mậu dịch với các quốc gia xung quanh.

## **1.2. Quan điểm của Trung Quốc, các nước ASEAN và thế giới**

### **1.2.1. Quan điểm của Trung Quốc**

Trong phần trước, ý tưởng của Trung Quốc về sáng kiến *Cực tăng trưởng mới ASEAN – Trung Quốc* cùng những ý đồ, tham vọng của họ trong việc thúc đẩy thực hiện sáng kiến này đã cho thấy rõ quan điểm và quyết tâm của Chính phủ Trung Quốc trong việc đưa sáng kiến thành hiện thực. Quan điểm nhất quán đó của Trung Quốc được các nhà chính trị, ngoại giao Trung Quốc thể hiện và nêu rõ trong các Hội nghị thượng đỉnh Thương mại và Đầu tư hay hội nghị các nhà lãnh đạo Trung Quốc- ASEAN được tổ chức hàng năm, cũng như trong các diễn đàn, hội nghị cấp quốc gia và khu vực. Trong đó, phía Trung Quốc nhấn mạnh quan điểm thông suốt, nhất quán về đẩy mạnh hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, vấn đề còn gây khá nhiều tranh cãi và bất đồng, nhằm kêu gọi sự ủng hộ của các bên ASEAN cũng như gây áp lực cho phía Việt Nam ủng hộ ý tưởng của họ.

Ông Lưu Kỳ Bảo - Bí thư Đảng uỷ khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây khẳng định: "Dự án xây dựng một cực diện mới về hợp tác khu vực thông qua mô hình Một trục hai cánh, bao gồm trục hành lang kinh tế Việt Nam - Singapore; hợp tác kinh tế hai vùng sông Mê Kông và vịnh Bắc Bộ mở rộng, sẽ góp phần đẩy mạnh hơn nữa các lĩnh vực hợp tác giữa Trung Quốc và ASEAN".

Từ khi Bí thư Lưu Kỳ Bảo nêu ra ý tưởng về cấu trúc mới hợp tác khu vực "Một trục hai cánh" đến nay, đề tài này đã được bàn thảo sôi nổi trong các giới trong, ngoài nước và đã được nâng lên tầm cao của chiến lược quốc gia. Ý đồ chiến lược này đã được các nhà lãnh đạo Đảng và Chính phủ Trung Quốc như Hồ Cẩm Đào, Ôn Gia Bảo khẳng định đầy đủ và ủng hộ tích cực. Đồng thời, họ cũng cho rằng chiến lược này đã được các nhà lãnh đạo các nước ASEAN hữu quan đáp ứng tích cực và nhận thức chung rộng rãi.

Trong sáng kiến mới về hợp tác ASEAN – Trung Quốc, sáng kiến về hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng được phía Trung Quốc quan tâm nhất và

đây cũng là vấn đề gây tranh cãi nhất. Ý tưởng chiến lược Vịnh Bắc Bộ mở rộng bắt nguồn từ tỉnh Quảng Tây, nhưng đã nhanh chóng trở thành chiến lược quốc gia của Trung Quốc. Lãnh đạo trung ương Trung Quốc coi trọng cao độ và khẳng định tầm quan trọng của hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng. Tại hội nghị cấp cao ASEAN – Trung Quốc, Thủ tướng Ôn Gia Bảo đã kêu gọi các nhà lãnh đạo ASEAN cùng tích cực tham gia nghiên cứu tính khả thi của việc đẩy mạnh hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, coi đây như một điểm mới trong hợp tác ASEAN – Trung Quốc.

Tháng 10/2006, tại Hội nghị thượng đỉnh Thương mại và Đầu tư Trung Quốc- ASEAN lần thứ 3 tại Nam Ninh, Thủ tướng Ôn Gia Bảo đã thay mặt Chính phủ Trung ương Trung Quốc chính thức đưa ra đề nghị "Tích cực thăm dò khả năng triển khai hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, khiến cho hợp tác kinh tế tiểu vùng trở thành một điểm sáng mới về hợp tác kinh tế - mậu dịch Trung Quốc- ASEAN".

Tại Hội nghị các nhà lãnh đạo Trung Quốc- ASEAN lần thứ 10 ở Philippin tháng 1/2007, Thủ tướng Ôn Gia Bảo một lần nữa đề nghị tích cực thăm dò khả năng hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

Tháng 3/2007, Chủ tịch nước Hồ Cẩm Đào đề nghị Trung Quốc phải tích cực tham gia hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, và nhấn mạnh khi xúc tiến hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng cần phải lấy xây dựng giao thông vận tải làm mục tiêu hàng đầu.

Thống đốc Ngân hàng Phát triển Quốc gia Trung Quốc Trần Nguyên cho rằng hiện nay, việc phát triển khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng đứng trước cơ hội có tính lịch sử hiếm có, Ngân hàng Phát triển sẽ tiếp tục ủng hộ sự hợp tác và phát triển khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng, cùng tiếp thêm sức sống mới cho việc xây dựng FTA Trung Quốc-ASEAN.

Thứ trưởng Tài chính Trung Quốc Lý Dũng cho rằng: FTA Trung Quốc-ASEAN đang từ ý tưởng trở thành hiện thực tốt đẹp, hợp tác kinh tế khu vực đang phát huy vai trò ngày càng quan trọng. Vịnh Bắc Bộ là con đường giao thông quan trọng nối liền Trung Quốc với các nước ASEAN, bởi vậy Hợp tác kinh tế tiểu vùng Vịnh Bắc Bộ mở rộng có sự hỗ trợ lẫn nhau với Hợp tác tiểu vùng Đại Mê Kông, và sẽ tiếp thêm sức sống mới cho hợp tác Trung Quốc-ASEAN.

Cục trưởng Cục Du lịch Quốc gia Thiều Kỳ Vĩ bày tỏ rằng: "Cần phải thúc đẩy triển khai hợp tác thiết thực giữa các ngành du lịch, tổ chức ngành nghề, thành phố du lịch và doanh nghiệp du lịch các nước và khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng, thúc đẩy thành lập cơ chế kinh doanh liên hợp du lịch khu vực

nhieu bên và hai bên, thúc đẩy mở cửa thị trường du lịch khu vực cho nhau, thúc đẩy hơn nữa sự tiện lợi hóa xuất- nhập cảnh du lịch".

Các nhà lãnh đạo các tỉnh, thành phố sau lưng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng là Tứ Xuyên, Trùng Khánh, Quý Châu, Vân Nam tỏ ra rất tích cực, bày tỏ rằng: Phải hoàn thiện hơn nữa đường thông ra biển cho vùng Tây Nam, chủ động hội nhập hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng, cùng đạt được sự phát triển mới về hợp tác khu vực.

Phó Chủ tịch Hội nghị Hiệp thương Chính trị Nhân dân (Chính Hiệp) tỉnh Quý Châu Đường Thế Lễ cho rằng: Cần đẩy nhanh khai phá và xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ có lợi cho việc tăng nhanh xây dựng đường thông ra biển cho khu vực Tây Nam, thúc đẩy sự phát triển kinh tế của Quý Châu, nâng cao trình độ mở cửa với bên ngoài.

Phó Tỉnh trưởng tỉnh Vân Nam Lưu Bình bày tỏ: Cần tăng nhanh khai phá và xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ; việc thúc đẩy sự hợp tác và phát triển kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ có ý nghĩa trọng đại, có ảnh hưởng sâu xa. Vân Nam, một trong những tỉnh tuyến đầu mở cửa với ASEAN, sẽ tích cực tham gia và thúc đẩy thiết thực hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ, đóng góp xứng đáng cho việc mở rộng cửa với ASEAN.

Một lần nữa có thể khẳng định rằng, sáng kiến Cục tăng trưởng ASEAN - Trung Quốc (chiến lược phát triển Một trục hai cánh) không chỉ đơn thuần là một ý tưởng hợp tác phát triển kinh tế của Trung Quốc với các nước ASEAN, mà đây là một ý tưởng mang tính “chiến lược” sâu sắc, xuyên suốt và nhất quán từ Chính phủ Trung ương Trung Quốc đến các tỉnh, địa phương tham gia thực hiện chiến lược đó. Vì mục tiêu chiến lược quốc gia đó mà Trung Quốc chắc chắn sẽ thể hiện mọi quyết tâm, tập trung mọi nguồn lực, kêu gọi sự ủng hộ song phương và đa phương trong khu vực và quốc tế để đạt được mục đích cũng như thực hiện đến cùng chiến lược của mình.

### ***1.2.2. Quan điểm của các nước ASEAN và thế giới***

Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, hợp tác GMS và hợp tác theo hành lang kinh tế Nam Ninh- Singapore cũng từng bước đạt được nhận thức chung của các nước ASEAN. Tuy nhiên còn rất nhiều luồng ý kiến khác nhau về phản ứng của các nước liên quan đối với sáng kiến này của Trung Quốc.

Một mặt, qua thăm dò tìm hiểu của các cơ quan đại diện của Việt Nam ở nước ngoài, được biết các nước đều chưa vội đưa ra phản ứng chính thức vì các nước này coi đây mới chỉ là một ý tưởng đưa ra tại diễn đàn học thuật, mặt khác, rõ ràng nước nào cũng cần thời gian nghiên cứu kỹ. Hiện tại mới chỉ có một học giả Singapore là có phản ứng rõ ràng khi phát biểu rằng hợp tác vịnh

Bắc Bộ là hợp tác giữa hai chủ thể gồm Việt Nam và Trung Quốc, còn các nước khác chỉ đóng vai trò cùng tham gia.

Nhưng mặt khác, các cơ quan phát ngôn của Trung Quốc lại cho rằng họ đã đạt được sự ủng hộ của nhiều nước trong ASEAN.

Tháng 10/2006, Thủ tướng Singapore Lý Hiển Long trong cuộc gặp Lưu Kỳ Bảo ở Nam Ninh cho rằng: Ý tưởng mới về hợp tác kinh tế khu vực "Một trục, Hai cánh" giữa Trung Quốc- ASEAN có ý nghĩa chiến lược đối với việc thúc đẩy quan hệ giữa hai bên. Singapore hoàn toàn ủng hộ và sẽ nỗ lực thúc đẩy thực hiện ý tưởng mới này. Singapore cho rằng cùng nhau xúc tiến hợp tác xuyên Vịnh Bắc Bộ phải bắt đầu từ việc tăng cường hợp tác về công trình cơ sở giao thông, nối liền các đầu mối giao thông quan trọng với nhau. Nếu toàn bộ các tuyến đường bộ, đường sắt từ Nam Ninh đến các nước ASEAN được nối thông với nhau thì sẽ có ý nghĩa vô cùng quan trọng. Đồng thời còn phải lợi dụng có hiệu quả sự nối kết trên biển, phát huy đầy đủ vai trò của các cảng biển.

Tổng thống Philippin Arroyo ủng hộ hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, tán thành coi vận tải cảng, kết nối ngành nghề, phát triển du lịch, hỗ trợ tài chính ngân hàng và đầu tư mạo hiểm là các lĩnh vực trọng điểm tiến hành hợp tác, và thực hiện đột phá từ mặt vận tải cảng, tác động đến sự hợp tác về các mặt khác. Tán thành thành lập nhóm chuyên gia xuyên quốc gia về hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, tiến hành nghiên cứu về hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, triển khai quy hoạch, thiết kế hạng mục, xây dựng cơ chế.

Thủ tướng Lào bày tỏ sự ủng hộ đề xuất và kiến nghị của Thủ tướng Ôn Gia Bảo về tích cực thăm dò hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, bởi vì việc hợp tác này sẽ mở rộng hơn nữa sự hợp tác giữa Trung Quốc với các nước ASEAN, nhất là hợp tác về kinh tế. Kiến nghị này cũng sẽ có tác động tích cực đối với việc giải quyết vấn đề nghèo khó của Lào.

Đối với cộng đồng quốc tế, mặc dù chắc chắn rằng cũng còn rất nhiều quan điểm trái ngược nhau về phản ứng của cộng đồng quốc tế đối với sáng kiến Cục tăng trưởng mới ASEAN – Trung Quốc, song Việt Nam chưa nhận được ý kiến chính thức nào từ phía quốc tế ủng hộ hay phản đối chiến lược này. Còn phía Trung Quốc thì luôn có bằng chứng (cho dù chưa được xác thực) về những sự ủng hộ rộng rãi của cộng đồng quốc tế đối với chiến lược có “ý đồ” của họ. Theo phía Trung Quốc:

Ý tưởng về hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng đã nhận được sự khẳng định và ủng hộ rộng rãi của cộng đồng quốc tế. Người được giải Nobel về Kinh tế năm 1996 Moris chỉ ra rằng hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng sẽ thúc đẩy hơn nữa quá trình nhất thể hóa kinh tế khu vực. Nếu các bên hợp tác có thể

đạt được nhận thức chung về các mặt vận chuyển, mậu dịch và tiến hành giao tiếp thật tốt, thì khu vực này trong 10 năm tới sẽ trở thành khu vực tăng trưởng phần chần lòng người nhất.

Một người được giải Nobel về Kinh tế học khác Mendel cho rằng hành lang kinh tế Nam Ninh- Singapore là một sự mở đầu rất tốt. Ông đề nghị cần phải tăng mạnh đầu tư về mặt xây dựng đường xá, tăng cường xây dựng cảng.

Phó Thống đốc Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) Greenwood bày tỏ rằng ADB sẽ áp dụng phương thức có hiệu quả hơn để hỗ trợ hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, sẵn sàng đầu tư xây dựng đường sắt nối Nam Ninh với Singapore, thúc đẩy sự hình thành một trục hành lang kinh tế trong chiến lược "Một trục, Hai cánh" của sự hợp tác khu vực Trung Quốc- ASEAN.

Phó Tổng Thư ký Ban Thư ký ASEAN Nicolas Dandi Damon (tên phiên âm từ chữ Hán) bày tỏ rằng Hợp tác Vịnh Bắc bộ mở rộng sẽ là bộ phận cấu thành quan trọng của hợp tác ASEAN- Trung Quốc, góp phần thúc đẩy sự phát triển của FTA ASEAN- Trung Quốc. Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng khiến các nước ASEAN phần chần, nhiều nước đều nhìn thấy tiềm lực hợp tác to lớn do ý tưởng này đem lại. Thời cơ đầy nhanh hợp tác đã chín muồi, điều then chốt của bước đi tiếp theo là xúc tiến hợp tác.

Chính vì còn có những quan điểm chưa thống nhất, thậm chí trái ngược nhau giữa các nước ASEAN về Sáng kiến của Trung Quốc, nhất là đối với việc có nên mở rộng hợp tác Vịnh Bắc Bộ ra các nước trong khu vực cách biển thuộc ASEAN hay không, nên về phía mình, Chính phủ các nước thuộc ASEAN cũng cần thời gian nghiên cứu kỹ và đều không vội vàng đưa ra phản ứng chính thức, cũng như chưa có bất kỳ một tuyên bố chính thức nào tỏ rõ quan điểm ủng hộ hay không việc thực thi sáng kiến hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng trong chiến lược Một trục hai cánh của Trung Quốc.

## **CHƯƠNG II**

# **ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỤC HAI CÁNH” ĐẾN QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT NAM - TRUNG QUỐC**

### **2.1. Thực trạng quan hệ thương mại ASEAN- Trung Quốc**

#### **2.1.1. Quan hệ thương mại ASEAN - Trung Quốc**

Trong nhiều năm qua, quan hệ ASEAN - Trung Quốc đã phát triển khá toàn diện. Trung Quốc trở thành đối tác quan trọng nhưng đồng thời cũng là đối thủ cạnh tranh lớn của các nước ASEAN. Mỗi quan hệ của hai bên không đơn thuần chỉ là về kinh tế, thương mại mà là mối quan hệ nhiều mặt cả về chính trị, khoa học kỹ thuật, văn hóa xã hội, an ninh quốc phòng..., trong đó mối quan hệ kinh tế- thương mại được đặt ở vị trí trọng tâm. Tháng 11/2002 tại Cambodia, hai bên đã ký “Hiệp định khung về hợp tác kinh tế toàn diện ASEAN- Trung Quốc”, mở đường cho việc thiết lập Khu vực mậu dịch tự do ASEAN- Trung Quốc (ACFTA), khu mậu dịch lớn nhất thế giới với số dân gần 2 tỷ người. Trong đó xác định 5 lĩnh vực ưu tiên hợp tác phát triển đó là: nông nghiệp, công nghệ thông tin, viễn thông, đầu tư và phát triển lưu vực sông Mêkông. Dưới sự chỉ đạo theo nguyên tắc của Hiệp định khung này, các bên xây dựng quan hệ quốc tế kiểu mới bình đẳng tin cậy lẫn nhau, cùng ưu đãi cùng có lợi, phát huy vai trò của sàn đài Hội chợ- triển lãm Trung Quốc- ASEAN. Các bên xoay quanh sự tiện lợi hóa giao thông vận tải, du lịch, cảng, đầu tư và mậu dịch, các lĩnh vực hợp tác trọng điểm mậu dịch, vườn công nghiệp, khoáng sản, năng lượng, gia công chế tạo, khai thác tài nguyên nhân lực, lấy ngành nghề làm chỗ dựa, hợp tác phát triển các hình thái kinh tế cửa khẩu, kinh tế đường thông, kinh tế bến cảng, kinh tế biển cả, thúc đẩy hợp tác kinh tế khu vực phát triển toàn diện.

Trung Quốc luôn tạo những điều kiện thuận lợi để thúc đẩy hợp tác với các nước thành viên ASEAN. Kể từ khi tiến hành chính sách cải cách mở cửa, Trung Quốc đã thành lập các đặc khu kinh tế ở phía Nam để tạo điều kiện thuận lợi cho mối quan hệ này, với việc hình thành và phát triển 5 đặc khu kinh tế và mở cửa 14 thành phố, cảng biển. Trung Quốc cũng mở nhiều điểm buôn bán với các quốc gia có chung biên giới đất liền để thành lập nên các khu vực kinh tế tự do xuyên quốc gia, tạo điều kiện thuận lợi cho việc hỗ trợ kinh tế kỹ thuật, tài nguyên và xây dựng hệ thống thị trường khu vực giữa các nước láng giềng. Hiện nay, Trung Quốc đã hình thành 3 khu vực kinh tế tự do xuyên quốc gia, tạo nên thế chân vạc: Đông Bắc Á có khu vực kinh tế tự do Trung Quốc - Triều

Tiên - Nga, Trung Á có khu vực kinh tế tự do Trung Quốc - Kazacstan, Đông Nam Á có khu vực kinh tế tự do Trung Quốc - Lào - Myanmar. Đến nay, với đường lối chính sách của Trung Quốc và ASEAN, mối quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại giữa hai bên đang rất tốt đẹp và ngày càng tiến triển.

Việc hình thành khu vực ACFTA mà khởi đầu là Chương trình Thu hoạch sớm có tác động tích cực đến hoạt động thương mại giữa các quốc gia thành viên ASEAN với Trung Quốc. Trung Quốc là một nước có quy mô dân số lớn và tiềm lực kinh tế mạnh, với sự ra đời của ACFTA, ASEAN và Trung Quốc sẽ tạo thành một thị trường khổng lồ với quy mô 1,8 tỷ người tiêu dùng, tổng GDP khoảng 3.800 tỷ USD (năm 2007) và tổng kim ngạch thương mại lên tới khoảng 1.230 tỷ USD. ACFTA ra đời tạo cơ hội cho các nước ASEAN xâm nhập một thị trường xuất khẩu rộng lớn hơn nhiều so với thị trường nội khối ASEAN. Điều này được thể hiện qua kim ngạch thương mại hai chiều ASEAN- Trung Quốc tăng liên tục qua các năm (năm 2005 đã tăng 23,1% so với năm 2004, đạt 130,37 tỷ USD, năm 2006 tăng hơn 25% so với 2005 lên 141 tỷ USD). Chỉ tính riêng 5 tháng đầu năm 2008, tổng kim ngạch thương mại giữa Trung Quốc và các thành viên ASEAN đã tăng mạnh, đạt trên 95,55 tỷ USD, tăng 26,9% so với cùng kỳ năm 2007; trong số đó, nhập khẩu chiếm 50,27 tỷ USD, tăng 22,3% và xuất khẩu chiếm 45,28 tỷ USD, tăng 32,6%. Thâm hụt thương mại giữa đôi bên là 4,99 tỷ USD, giảm 28,2% so với cùng kỳ năm 2007, chủ yếu từ lĩnh vực sản phẩm công nghệ cao. Hiện nay, Trung Quốc và ASEAN đều là đối tác thương mại lớn của nhau, ASEAN là thị trường xuất khẩu lớn thứ 5 (đứng sau Nhật Bản, Mỹ, EU và Hồng Kông) và là nguồn nhập khẩu lớn thứ ba của Trung Quốc.

**Bảng 1: Kim ngạch xuất, nhập khẩu Trung Quốc - ASEAN, 1999-2007**

*Đơn vị: Tỷ USD*

Năm	1999*	2000*	2001*	2002*	2003	2004	2005	2006	2007
Trung Quốc (XK)	12,33	18,14	17,39	23,21	30,93	42,90	55,37	61,6	67,7
Trung Quốc (NK)	9,59	14,17	14,52	19,55	47,31	62,98	75	79,4	84,3
Cán cân	2,74	3,97	2,87	3,66	-16,38	-20,08	- 19,63	- 17,8	- 16,6
Tổng kim ngạch XNK	21,92	32,31	31,91	42,76	78,24	105,88	130,37	141	152

(\* ) Không kể Việt Nam và Lào

*Nguồn: ASEAN Statistical Yearbook MOFCOM, Statistics*

Cơ cấu buôn bán giữa Trung Quốc và ASEAN về cơ bản là giống nhau và ít có sự khác biệt. Hoạt động xuất khẩu của hầu hết các nước ở khu vực ASEAN sang Trung Quốc đều dựa chủ yếu vào nguồn tài nguyên sẵn có và các mặt hàng truyền thống như dầu thô, cao su, đường, thực phẩm tươi sống... Trung Quốc xuất sang ASEAN chủ yếu là các sản phẩm chế tạo, nhưng sản phẩm thô vẫn đang chiếm tỷ trọng đáng kể trong tổng kim ngạch xuất khẩu sang ASEAN.

Bên cạnh thương mại, đầu tư cũng là hướng phát triển quan trọng của mối quan hệ ASEAN- Trung Quốc. Các nước ASEAN, đặc biệt là Singapore, Thái Lan, Malaysia... có xu hướng khuyến khích đầu tư vốn ra nước ngoài, và Trung Quốc trở thành một hướng đầu tư quan trọng của ASEAN. Singapore là nước dẫn đầu khu vực ASEAN trong đầu tư vào Trung Quốc, cũng là nước ASEAN có sự hợp tác tài chính chặt chẽ nhất với Trung Quốc thông qua việc mở nhiều chi nhánh và văn phòng đại diện ngân hàng ở nước này. Bước sang thập niên 1990, Trung Quốc đẩy mạnh đầu tư vốn và hợp tác tài chính với các nước ASEAN. Tổng kim ngạch đầu tư từ Trung Quốc sang các nước ASEAN cũng ngày một tăng. Chỉ tính riêng năm 2004, tổng kim ngạch đầu tư đã tăng 238,86% so với năm 2003, chiếm 10,7% tổng kim ngạch đầu tư trực tiếp ra nước ngoài của Trung Quốc. Năm 2006, tổng kim ngạch đầu tư từ Trung Quốc sang các nước ASEAN tăng 87% (từ 502 triệu USD năm 2005 lên 937 triệu USD năm 2006). Hàng năm, Trung Quốc đều tổ chức Hội nghị thượng đỉnh Đầu tư - Thương mại và Hội chợ triển lãm Trung Quốc - ASEAN tại Nam Ninh. Đặc biệt, kể từ năm 2003 khi ASEAN - Trung Quốc ký tuyên bố chung về quan hệ đối tác chiến lược, quan hệ ASEAN - Trung Quốc đã phát triển lên một bước mới.

### ***2.1.2. Quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc***

Kể từ khi bình thường hóa quan hệ năm 1991 đến nay, quan hệ hữu nghị và hợp tác Việt Nam – Trung Quốc đã phát triển nhanh chóng và sâu rộng trên tất cả các lĩnh vực, ngày càng mang lại nhiều lợi ích thiết thực cho cả hai bên. Trong những năm gần đây, Việt Nam đã không ngừng đẩy mạnh quan hệ hữu nghị truyền thống, hợp tác toàn diện với Trung Quốc. Là một trong những lĩnh vực thành công trong quan hệ Việt Nam – Trung Quốc, hợp tác kinh tế, thương mại và đầu tư giữa Việt Nam với Trung Quốc thời gian qua có những bước phát triển mạnh mẽ, liên tục tăng trưởng với tốc độ khá cao. Riêng năm 2006, kim ngạch thương mại 2 chiều đạt 10,42 tỷ USD, tăng gần 20% so với năm 2005. Sang năm 2007, mối quan hệ hợp tác kinh tế - thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc đã có những bước đột phá quan trọng, ngày càng phát triển mạnh mẽ theo phương châm 16 chữ “láng giềng hữu nghị, hợp tác toàn diện, ổn định lâu dài, hướng tới tương lai” và tinh thần 4 tốt “láng giềng tốt, bạn bè tốt, đồng

chí tốt, đối tác tốt”. Bằng chứng là kim ngạch thương mại hai chiều Việt- Trung năm 2007 đã đạt mức 15,85 tỷ USD, vượt mục tiêu 15 tỷ USD mà lãnh đạo hai nước đề ra đến năm 2010.

**Bảng 2: Kim ngạch xuất, nhập khẩu Việt Nam - Trung Quốc, 2001-2007**

*Đơn vị: Triệu USD*

Năm	Tổng XNK	% tăng	XK	% tăng	NK	% tăng	XK - NK
2001	3.023,6	14,1	1.417,4		1.606,2		-188,8
2002	3.677,1	21,6	1.518,3	7,1	2.158,8	34,4	-640,5
2003	5.021,7	36,6	1.883,1	24,0	3.138,6	45,4	-1.255,5
2004	7.192,0	43,2	2.735,5	45,3	4.456,5	36,8	-1.721,0
2005	8.739,9	21,5	2.961,0	8,2	5.778,9	29,7	-2.817,9
2006	10.420,0	19,2	3.030,0	2,3	7.390,0	27,9	-4.360,0
2007	15.850,0	52,1	5.664		10.186	37,8	- 4.522

*Nguồn: Niên giám thống kê, Tổng cục Thống kê,*

*Báo cáo số liệu xuất nhập khẩu, Tổng cục Hải quan*

Với những nỗ lực hợp tác phát triển không ngừng giữa hai nước, đặc biệt trong lĩnh vực kinh tế - thương mại, đến nay Trung Quốc đã trở thành đối tác thương mại hàng đầu của Việt Nam với nhiều dự án đầu tư quy mô lớn. Trung Quốc hiện đứng đầu trong số các nước xuất khẩu hàng hóa sang Việt Nam và đứng thứ ba trong số các nước nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam (sau Mỹ và Nhật Bản). Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc các nhóm mặt hàng chủ yếu là nguyên liệu thô, nông sản chưa qua chế biến hoặc mới sơ chế như: Nguyên liệu dầu thô, cao su, than đá; hàng nông sản nhiệt đới và thủy hải sản, cà phê, rau quả tươi, hạt điều, dầu thực vật; hàng công nghiệp như giày dép, sản phẩm gỗ, đồ gỗ giả cổ, sản phẩm nhựa, điện và dây cáp điện... Đồng thời, Việt Nam là thị trường tiêu thụ các mặt hàng chủ yếu của Trung Quốc như: xăng dầu, vải sợi, nguyên phụ liệu dệt may, da giày, máy móc thiết bị và linh kiện điện tử, phân bón, hóa chất, sắt thép các loại, nguyên phụ liệu dược phẩm, hàng rau hoa quả...

**Bảng 3: Xuất khẩu hàng hoá của Việt Nam sang Trung Quốc**

*Đơn vị: Triệu USD*

<b>Năm</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc	1.417,4	1.518,3	1.883,1	2.735,5	2.961,0	3.030,0
Tỷ trọng trong tổng KNXX của Việt Nam	9,4	9,1	9,3	10,3	9,1	7,6
Tỷ trọng trong tổng KNNK của Trung Quốc	0,61	0,54	0,48	0,51	0,47	0,41

*Nguồn: Niên giám thống kê, Tổng cục Thống kê Việt Nam*

*China: Key Indicators, ADB, 2006*

**Bảng 4: Nhập khẩu hàng hoá của Việt Nam từ Trung Quốc**

*Đơn vị: Triệu USD*

<b>Năm</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Nhập khẩu của Việt Nam từ Trung Quốc	1.606,2	2.158,8	3.138,6	4.456,5	5.778,9	7.390,0
Tỷ trọng trong tổng KNNK của Việt Nam (%)	9,4	10,9	12,4	13,9	15,6	16,6
Tỷ trọng trong tổng KNXX của Trung Quốc (%)	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8

*Nguồn: Niên giám thống kê, Tổng cục Thống kê Việt Nam*

*China: Key Indicators, ADB, 2006*

Tuy nhiên, kim ngạch buôn bán hai chiều Việt - Trung chỉ chiếm khoảng 0,6% tổng kim ngạch ngoại thương của Trung Quốc, trong khi chiếm hơn 12% tổng kim ngạch ngoại thương của Việt Nam. Đáng chú ý là từ năm 2001 đến nay, Việt Nam liên tục nhập siêu từ Trung Quốc với mức độ tăng rõ rệt. Thặng dư mậu dịch của Trung Quốc với Việt Nam từ 10,57 triệu USD năm 1991, tăng lên tới 4,36 tỉ USD năm 2006, chiếm 50% tổng kim ngạch xuất khẩu của hai nước. Lãnh đạo hai bên đã trao đổi các biện pháp tăng kim ngạch song phương đi đôi với giảm dần mức nhập siêu của Việt Nam. Phía Trung Quốc cũng coi trọng vấn đề mở rộng đầu tư ở Việt Nam để tăng xuất khẩu sang Trung Quốc.

Phía Việt Nam đã đề xuất một số biện pháp, trong đó có hạn chế nhập khẩu và mở rộng xuất khẩu, nhưng khó đạt hiệu quả, bởi vì có nhiều nguyên nhân tạo thành thâm hụt thương mại Việt – Trung. *Thứ nhất*, nền kinh tế Việt Nam tăng trưởng tốc độ cao dẫn tới nhu cầu thị trường rất lớn. Việt Nam đang ở trong tiến trình công nghiệp hoá toàn diện, xây dựng cơ sở hạ tầng, cần một lượng lớn thiết bị sản xuất, vật tư và nguyên vật liệu mà phía Trung Quốc có thể đáp ứng. *Thứ hai*, sản phẩm xuất khẩu của Việt Nam đơn nhất, khó thoả mãn nhu cầu của thị trường Trung Quốc. Hàng hoá của Trung Quốc nhập khẩu từ Việt Nam chủ yếu là sản phẩm sơ cấp, bao gồm sản phẩm mỏ và nông sản phẩm... Giá những sản phẩm này tương đối thấp, chủng loại ít, hơn nữa chịu ảnh hưởng mùa vụ và ảnh hưởng của nhân tố chính sách. Từ đó dẫn tới thu nhập xuất khẩu của Việt Nam tương đối ít và không ổn định. Còn các sản phẩm công nghiệp như thiết bị kỹ thuật... mà Trung Quốc cần nhập khẩu thì Việt Nam chưa có.

Cùng với việc Việt Nam vừa gia nhập WTO trong năm 2007, cam kết giảm thuế các mặt hàng công nghiệp và nông sản, có thể dự báo luồng hàng hóa xuất khẩu của Trung Quốc còn tăng mạnh mẽ trong năm nay và các năm tiếp theo. Không chỉ dừng lại ở đó, các doanh nghiệp Trung Quốc sẽ lấy Việt Nam làm thị trường “bàn đạp” sang các nước trong ASEAN khác và các khu vực cửa khẩu biên giới sẽ là những điểm khởi đầu.

Hợp tác đầu tư giữa hai nước cũng có những bước phát triển tích cực. Kể từ dự án đầu tiên tại Hà Nội năm 1991 với vốn đầu tư chỉ có 200.000 USD, đến hết tháng 3/2007, Trung Quốc có 434 dự án đầu tư vào Việt Nam, với tổng vốn đăng ký 1,18 tỷ USD, đứng thứ 14 trong các quốc gia đầu tư vào Việt Nam. Trong đó, dự án đầu tư hạ tầng khu chế xuất Linh Trung với tổng vốn 55,5 triệu USD, chiếm hơn 2% tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước và tạo ra 10% cơ hội việc làm từ khu vực đầu tư nước ngoài. Và tính đến nay, số dự án đầu tư của Trung Quốc đang được triển khai ở Việt Nam lên tới 561 dự án, với tổng vốn đầu tư gần 1,84 tỷ USD, mở rộng ra hơn 50 tỉnh, thành của Việt Nam. Hiện nay hai bên đang trao đổi về nhiều dự án hợp tác kinh tế lớn và Trung Quốc hiện đứng thứ 11/82 quốc gia và vùng lãnh thổ đầu tư vào Việt Nam. Hai bên cũng đã thỏa thuận các biện pháp để sớm đưa vào sử dụng khoản vay tín dụng ưu đãi 500 triệu USD mà Trung Quốc đã dành cho Việt Nam.

Phát huy lợi thế có chung đường biên giới, trong những năm qua, 7 tỉnh biên giới Việt Nam là Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng, Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu, Điện Biên và 2 tỉnh biên giới Trung Quốc là Quảng Tây và Vân Nam đã chủ động hợp tác phát triển kinh tế và đi đến ký kết các thoả thuận hợp tác kinh tế - thương mại. Cụ thể là việc hình thành các khu thương mại, chợ cửa khẩu, khu kinh tế mở và việc chú trọng xây dựng cơ sở hạ tầng biên giới như kết nối hệ thống đường sắt, đường bộ, đường không, hệ thống điện, nước, góp

phần không nhỏ ổn định và cải thiện đời sống nhân dân vùng biên và thúc đẩy quan hệ hợp tác kinh tế- thương mại giữa hai nước. Theo số liệu đánh giá của Vụ châu Á- Thái Bình Dương, Bộ Công Thương, xuất khẩu qua các cửa khẩu Móng Cái, Hữu Nghị, Đồng Đăng chiếm tới 75% tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc.

Những tín hiệu trên cho thấy, Việt Nam đang dần trở thành thị trường hấp dẫn các doanh nghiệp Trung Quốc và triển vọng đầu tư của Trung Quốc vào Việt Nam sẽ tiếp tục rộng mở. Tiềm năng phát triển của mối quan hệ Việt - Trung là rất lớn, với sự cố gắng chung của cả hai bên, mối quan hệ đó sẽ không ngừng được củng cố và phát triển tốt đẹp hơn trong thế kỷ 21, đáp ứng nguyện vọng và lợi ích của nhân dân hai nước, vì hoà bình, ổn định và phát triển ở khu vực và trên thế giới.

### ***2.1.3. Xu hướng phát triển quan hệ kinh tế, thương mại Việt Nam- ASEAN- Trung Quốc***

Những kết quả đạt được trong quan hệ kinh tế, thương mại ASEAN - Trung Quốc, đặc biệt sự ra đời của ACFTA đã mở ra những triển vọng mới cho mối quan hệ giữa hai bên. Có thể dự báo xu hướng cơ bản trong tương lai của mối quan hệ giữa Trung Quốc và ASEAN sẽ là tăng cường hợp tác trong nhiều lĩnh vực, trong đó kinh tế - thương mại là lĩnh vực then chốt. Xu hướng này phù hợp với mục tiêu phát triển kinh tế- xã hội của Trung Quốc và các quốc gia trong khối ASEAN, đồng thời cũng phù hợp với xu thế chung của thế giới là hợp tác và hội nhập để cùng tồn tại và phát triển. Những yếu tố thuận lợi cho hợp tác kinh tế - thương mại giữa hai bên là rất lớn, về cơ bản bao gồm:

- Mối quan hệ lịch sử và hiện tại của Trung Quốc với ASEAN rất tốt đẹp và không bị gián đoạn. Hai bên có sự gần gũi về mặt địa lý, có quan hệ mật thiết về nhân khẩu học và dân tộc học, có sự tương đồng về văn hóa và có sự bổ sung cho nhau về kinh tế. Đặc biệt, Trung Quốc và Việt Nam là hai quốc gia láng giềng, núi liền núi, sông liền sông và có lịch sử truyền thống. Đây là cơ sở quan trọng để hai bên tiếp tục mối quan hệ hợp tác lâu dài và sâu sắc trong tương lai.

- Trung Quốc là quốc gia có diện tích lớn thứ 3 thế giới và dân số chiếm 1/5 dân số thế giới, tài nguyên thiên nhiên ngày càng khan hiếm, diện tích đất trồng trọt tính theo đầu người thấp sẽ vẫn cần nhập các hàng hóa sơ cấp từ các nước ASEAN. Trong khi đó, khối ASEAN có diện tích và dân số bằng một nửa so với Trung Quốc, nhưng tài nguyên thiên nhiên lại phong phú. Trung Quốc và ASEAN tuy có sự khác nhau về cơ cấu kinh tế và nguồn lực, nhưng nền kinh tế Trung Quốc và các nước ASEAN có sự bổ sung cho nhau rất lớn. Theo thống kê, sự đóng góp của tài nguyên nhập khẩu vào GDP của Trung Quốc ngày càng

tăng lên (giai đoạn 1978-1984 là 4-7%, giai đoạn 1985-1993 là 12-13%, giai đoạn 1994-2000 tăng lên 16-20%). Trong tương lai gần, Trung Quốc vẫn tiếp tục duy trì nhịp độ tăng trưởng cao, cả thị trường trong nước và nước ngoài đều mở rộng, nhu cầu về tiền vốn, hàng hóa và kỹ thuật sẽ ngày càng tăng. Do đó đây sẽ là những thị trường và bạn hàng quan trọng, đầy tiềm năng của nhau.

- Trung Quốc và các nước trong khu vực ASEAN tuy là những quốc gia đang phát triển nhưng ở một số lĩnh vực đã có trình độ kỹ thuật phát triển ở mức độ cao với tốc độ tương đối nhanh, có thể bổ sung cho nhau về nguồn nhân lực và khoa học công nghệ. Trung Quốc và ASEAN cùng nằm trong khu vực kinh tế được đánh giá là đang và sẽ phát triển năng động nhất thế giới. Do đó, đối với Trung Quốc và ASEAN, hai bên sẽ coi nhau là thị trường đầy tiềm năng mà cả hai bên đều cần, và việc đẩy mạnh hợp tác về kinh tế sẽ giảm bớt sự phụ thuộc của mỗi bên vào các thị trường lớn khác của thế giới như Mỹ, Nga hay EU.

- Trung Quốc và ASEAN đang thu hút mạnh mẽ đầu tư nước ngoài, đồng thời cả hai bên đều khuyến khích đầu tư tư bản ra nước ngoài nên triển vọng hợp tác đầu tư là rất lớn.

- Trung Quốc và ASEAN có các chính sách phát triển kinh tế cũng như chính sách quan hệ quốc tế có nhiều điểm tương đồng, thể chế thị trường của cả hai bên ngày càng tiếp cận nhau. Sự ra đời của ACFTA, sự tham gia của Trung Quốc vào phát triển tiểu vùng sông Mê Kông cũng như việc Trung Quốc và nhiều thành viên trong khối ASEAN đã tham gia Diễn đàn hợp tác kinh tế Châu á - Thái Bình Dương sẽ là những điều kiện thuận lợi để mở rộng quan hệ hợp tác giữa hai bên.

## **2.2. Tác động của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc**

### ***2.2.1. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác trên đất liền (với việc xây dựng hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore)***

Có thể nhận thấy, đóng góp lớn vào con số ấn tượng 15,85 tỷ USD kim ngạch thương mại hai chiều giữa hai nước Việt Nam - Trung Quốc năm 2007 phải kể đến những lợi ích thiết thực từ việc mở rộng sáng kiến hợp tác “Hai hành lang, một vành đai kinh tế”. Đó là hai hành lang kinh tế “Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng”, hành lang “Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng” và một “Vành đai kinh tế vịnh Bắc Bộ”, với sự tham gia của 4 tỉnh của Trung Quốc (Vân Nam, Quảng Tây, Quảng Đông, Hải Nam) và 5 tỉnh, thành của Việt Nam (Lào Cai, Lạng Sơn, Quảng Ninh, Hà Nội, Hải Phòng).

Trong việc thực hiện chiến lược Hai hành lang một vành đai, cho đến nay hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh đã bước đầu được triển khai và có sự phát triển thực chất. Trong năm nay, nhiều

công trình cơ sở hạ tầng quan trọng từ sự hợp tác kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc trong tuyến hành lang kinh tế này sẽ được khởi công như: Đường cao tốc, đường sắt Hà Nội - Lào Cai; Hà Nội - Hải Phòng; Hà Nội - Cái Lân (Quảng Ninh); xây dựng Cảng nước sâu Lạch Huyện - Hải Phòng, hình thành các khu kinh tế tại cửa khẩu Lào Cai, Hải Phòng và Quảng Ninh. Dự kiến, đến hết năm 2011 sẽ đưa những công trình trên vào khai thác sử dụng, từ đó sẽ góp phần nâng cao hơn nữa quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại, đầu tư giữa Việt Nam và Trung Quốc. Trong đó, theo Công văn của Chính phủ số 1643/TTg-CN ngày 3/11/2007 về việc đầu tư Dự án đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai (giai đoạn I thuộc dự án đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai - Côn Minh), việc chuẩn bị nguồn vốn cho dự án này coi như đã hoàn tất với tổng vốn đầu tư lên đến 1.249 triệu USD. Việt Nam đã sẵn sàng cho một dự án hạ tầng tầm cỡ, với trọng tâm phát triển hợp tác kinh tế Việt Nam - Trung Quốc. Trong khi đó, việc xúc tiến những công việc cần thiết để triển khai hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ vẫn ở mức rất khiêm tốn.

Chính vì thế thời gian qua, quan hệ giao lưu hợp tác giữa Việt Nam với các tỉnh Quảng Tây và Vân Nam (Trung Quốc) không ngừng phát triển. Gần đây, 7 tỉnh biên giới phía Bắc của Việt Nam đã ký với hai tỉnh này thỏa thuận về lập Nhóm công tác liên hợp để thúc đẩy hợp tác kinh tế. Đặc biệt, Quảng Tây là tỉnh đi đầu của Trung Quốc trong quan hệ thương mại với Việt Nam, đồng thời Việt Nam là bạn hàng thương mại lớn nhất của Quảng Tây. Năm 2005, kim ngạch thương mại hai chiều giữa Việt Nam và Quảng Tây chiếm tới 62,5% thương mại giữa Quảng Tây và các nước ASEAN; chiếm 16,72% trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Quảng Tây với các quốc gia khác trên thế giới. Tỷ trọng của kim ngạch xuất nhập khẩu Quảng Tây với Việt Nam chiếm khoảng 16,7% trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt - Trung giai đoạn 2001-2005. Trị giá xuất siêu của Việt Nam là 2.119,72 triệu USD, chiếm 55,79% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam - Quảng Tây. Trong đó, thương mại chính ngạch chiếm 77,15% và tiểu ngạch chiếm 22,85% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá giữa Việt Nam và hai tỉnh Vân Nam, Quảng Tây của Trung Quốc thời kỳ này. Sang đến năm 2008, kim ngạch mậu dịch hai chiều giữa hai bên có sự tăng trưởng vượt bậc. Chỉ tính trong 3 tháng đầu năm 2008, tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang Quảng Tây đạt 894,49 triệu USD trong đó riêng tháng 3 đạt 375,56 triệu USD, tăng 143,2% so với cùng kỳ năm 2007. Việt Nam nhập khẩu từ Quảng Tây trong quý 1 này là 626,7 triệu USD (tháng 3 là 263,45 triệu USD), tăng 280,2% so với cùng kỳ năm 2007.

**Bảng 5: Kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hoá Việt Nam- Quảng Tây, 2001-2007**

*Đơn vị: Triệu USD*

<b>Năm</b>	<b>Xuất nhập khẩu</b>	<b>Xuất khẩu</b>	<b>Nhập khẩu</b>	<b>Xuất siêu</b>	<b>Tỷ trọng % (*)</b>
2001	909,11	652,59	256,52	+ 396,07	29,83
2002	556,30	435,64	120,67	+ 314,97	15,22
2003	560,66	430,14	130,52	+ 299,62	11,51
2004	761,30	652,80	108,50	+ 544,30	10,59
2005	752,20	658,48	93,72	+ 564,76	8,60
2006	928,79	713,79	215,0	+ 498,79	8,90
2007	2.380	1.430	950,0	+ 480	15,0

*Nguồn: Số liệu thống kê của Hải quan Việt Nam*

*Ghi chú: (\*) Tỷ trọng của kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá Việt Nam - Quảng Tây trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá Việt - Trung.*

Hoạt động thương mại của Việt Nam với Quảng Tây chủ yếu tập trung ở các cửa khẩu của Lạng Sơn và Quảng Ninh, như Hữu Nghị, Đồng Đăng, Bằng Tường, Móng Cái...; trong đó cửa khẩu của Lạng Sơn chiếm trên 40%. Tuy nhiên, tỷ trọng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá thông quan tại các cửa khẩu Lạng Sơn so với tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam - Quảng Tây có xu hướng giảm, từ 68,03% năm 2001 xuống chỉ còn 39,44% năm 2005, cho thấy vai trò của các cửa khẩu Lạng Sơn là giảm đi trong quan hệ thương mại Việt Nam - Quảng Tây nói chung và trên hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng nói riêng.

**Bảng 6: Kim ngạch XNK hàng hoá Việt Nam - Quảng Tây qua các cửa khẩu tỉnh Lạng Sơn (CKLS), 2001-2007**

*Đơn vị tính: Triệu USD*

Năm	XNK Việt Nam - Quảng Tây qua CKLS (1)	XNK Việt Nam - Quảng Tây (2)	Tỷ trọng (1)/(2) (%)
2001	618,5	909,1	68,03
2002	270,4	556,3	48,61
2003	229,4	560,6	40,92
2004	303,0	761,3	39,80
2005	297,1	752,2	39,49
2006	382,6	928,7	41,2
2007	1.009,1	2.380	42,4

*Nguồn: Bộ Công Thương*

Chỉ tính riêng cửa khẩu Bằng Tường, kim ngạch xuất nhập khẩu của Quảng Tây qua cửa khẩu này đạt 91.894 nghìn USD, tăng 1,2 lần so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, kim ngạch nhập khẩu đạt 40.538 nghìn USD, xuất khẩu 51.356 nghìn USD, tăng trưởng lần lượt là 41,2% và 2,8%.

Là láng giềng gần gũi với Việt Nam (giáp 3 tỉnh của Việt Nam), Quảng Tây đã có những đóng góp không nhỏ vào việc xây dựng khu mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN và hợp tác Hai hành lang một vành đai kinh tế giữa hai nước Việt - Trung. Kim ngạch đầu tư và mậu dịch giữa Quảng Tây với Việt Nam không ngừng tăng trưởng. Trong buổi gặp gỡ giữa cộng đồng doanh nghiệp hai nước Việt Nam – Trung Quốc, các doanh nghiệp Quảng Tây đã ký kết khoảng 40 dự án đầu tư với tổng trị giá trên 500 triệu USD với các doanh nghiệp Việt Nam, trong đó có 17 dự án về đầu tư, 12 dự án về thương mại và 11 dự án khác. Điều đó cho thấy "sức hút" rất lớn của thị trường Việt Nam đối với các doanh nghiệp Quảng Tây nói riêng và các doanh nghiệp Trung Quốc nói chung.

Một trong những cửa ngõ quan trọng khác của Việt Nam với Trung Quốc, đó là Móng Cái, một trong hai trung tâm kinh tế của tỉnh Quảng Ninh, giữ vị trí quan trọng trong trục kinh tế trọng điểm “Hà Nội- Hải Phòng- Quảng Ninh”, là cửa khẩu quốc tế có vị trí quan trọng trong giao thương hàng hóa trên tuyến 2 hành lang kinh tế: “Lào Cai- Hà Nội- Hải Phòng- Quảng Ninh- Côn

Minh” và “Hà Nội- Hải Phòng- Quảng Ninh- Lạng Sơn- Quảng Tây”, tiếp tục mở rộng ra tuyến vành đai kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ (các tỉnh duyên hải miền Nam Trung Quốc và các tỉnh ven Vịnh Bắc bộ Việt Nam). Lợi thế quan trọng như vậy cùng với xu hướng “cởi mở” thương mại và đầu tư giữa ASEAN - Trung Quốc trong thời gian tới là cơ hội đầu tư kinh doanh cho nhiều doanh nghiệp Trung Quốc “vùng trong” thay vì phần lớn các doanh nghiệp khu vực vành đai biên giới lâu nay... Là cầu nối giữa thị trường ASEAN với Trung Quốc trong thời gian tới và là tỉnh nằm trong “tâm điểm” của chiến lược Một trục hai cánh, nên việc Trung Quốc đang chủ trương đẩy mạnh triển khai chiến lược này sẽ có tác động không nhỏ đến phát triển giao lưu kinh tế giữa hai nước thông qua cửa khẩu Móng Cái.

Số liệu thống kê được cho thấy, tổng kim ngạch hàng hóa qua cửa khẩu Móng Cái trong 5 năm (từ năm 2001-2006) đạt con số 6.000 triệu USD theo mức tăng dần qua mỗi năm và trong 9 tháng đầu năm 2007, con số này là 1.650 triệu USD, trong đó chiếm trên 50% là hoạt động tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, chuyển tải, quá cảnh, kho ngoại quan.

Hội chợ thương mại- du lịch quốc tế Việt – Trung 2007 và một loạt sự kiện bên lề kết thúc ngày 6/11/2007 tại Móng Cái (Quảng Ninh), đã ghi nhận sự mở rộng hợp tác giữa các tỉnh, khu vực miền duyên hải Trung Quốc với các doanh nghiệp Quảng Ninh nói riêng và các doanh nghiệp Việt Nam nói chung.

Khởi động cho sự cam kết phát triển lâu dài trong giai đoạn phát triển mới chính là những thỏa thuận hợp tác giữa thị xã Móng Cái (đại diện cho phía Việt Nam) với thị xã Đông Hưng (đại diện cho phía Trung Quốc) và một loạt hợp đồng hợp tác đầu tư thương mại được ký kết giữa các doanh nghiệp hai nước: Công ty TNHH Trí Lực với Công ty TNHH phụ tùng ô tô Tân Việt (Trung Quốc); Công ty TNHH Dũng Hà với Công ty TNHH thực nghiệm đồ dùng Đông Ánh Khê khu Thuận Đức (Trung Quốc); Công ty CP Thương mại dịch vụ và du lịch Cao su (Tập đoàn Cao su Việt Nam) với Công ty TNHH Quân Việt (Trung Quốc); Công ty TNHH Trí Lực với Công ty máy công trình Khoa Việt (Trung Quốc)...

Như vậy, xu hướng hợp tác trong tương lai giữa ASEAN và Trung Quốc tất yếu đặt ra yêu cầu phải xây dựng và phát triển các yếu tố tạo cơ sở và điều kiện thuận lợi cho mối quan hệ này ngày càng phát triển. Việc xây dựng và phát triển các hành lang kinh tế có thể được coi là một trong những nội dung đáp ứng yêu cầu đó. Hành lang kinh tế như một tuyến nối liền các vùng lãnh thổ của các quốc gia nhằm mục đích liên kết, hỗ trợ lẫn nhau để khai thác có hiệu quả lợi thế so sánh của các khu vực địa - kinh tế nằm trên cùng một dải theo trục giao thông. Các hành lang kinh tế có vai trò quan trọng trong việc liên kết toàn khu vực và thúc đẩy sự phát triển kinh tế dọc theo các hành lang này.

Trong điều kiện mối quan hệ hợp tác về kinh tế - thương mại giữa ASEAN và Trung Quốc ngày càng phát triển, việc xây dựng và phát triển các hành lang kinh tế như hành lang Nam Ninh - Singapore sẽ có tác dụng góp phần:

- Hình thành các khu kinh tế cửa khẩu, góp phần thúc đẩy quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại (thương mại hàng hóa và dịch vụ), đầu tư giữa Việt Nam và Trung Quốc, đặc biệt là giữa các tỉnh giáp biên giới hai nước và khu vực dọc theo các trục giao thông trên tuyến hành lang.

- Thu hút đầu tư cải tạo, nâng cấp cơ sở hạ tầng, hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt liên vùng, liên quốc gia dọc các tuyến hành lang kinh tế, làm giảm bớt chi phí đi lại và vận chuyển hàng hóa giữa hai nước.

- Các hành lang kinh tế trong khu vực liên kết kinh tế đóng vai trò là cầu nối giữa Trung Quốc và thị trường các nước trong khu vực ASEAN, đồng thời tạo điều kiện để Trung Quốc và ASEAN trong đó có Việt Nam, vươn ra các thị trường khác trên thế giới.

- Tạo điều kiện thuận lợi cho sự thành công của ACFTA. Hiệp định ACFTA xóa bỏ các rào cản, tạo môi trường thuận lợi cho hợp tác kinh tế-thương mại giữa hai bên, còn các hành lang kinh tế đóng vai trò xóa bỏ sự cách biệt về địa lý, tạo điều kiện thuận lợi về cơ sở vật chất kỹ thuật như giao thông vận tải, thông tin liên lạc, dịch vụ ngân hàng, thanh toán, dịch vụ điện nước, dịch vụ kho bãi, dịch vụ vận tải... cho phát triển mối quan hệ kinh tế- thương mại đó.

Tuy nhiên, với việc tăng cường hợp tác trên đất liền theo sáng kiến Một trục hai cánh, thách thức sẽ rất to lớn đối với Việt Nam.

- *Trước hết*, cơ cấu kinh tế và cơ cấu hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc dẫn tới quan hệ thương mại giữa hai bên tiếp tục phát triển theo hàng dọc. Việt Nam chủ yếu xuất khẩu nguyên nhiên liệu, nông, lâm, thủy sản sang Trung Quốc và nhập khẩu từ Trung Quốc các mặt hàng công nghiệp. Cán cân thương mại giữa hai bên sẽ tiếp tục phát triển theo hướng Việt Nam nhập siêu từ Trung Quốc. Cơ cấu xuất nhập khẩu theo hàng dọc này gây bất lợi cho cả hai bên, đặc biệt là cho Việt Nam cả trong quan hệ thương mại lẫn trong nỗ lực thực hiện quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa nền kinh tế.

- *Thứ hai*, gia tăng áp lực cạnh tranh từ phía Trung Quốc và các nước ASEAN do khả năng cạnh tranh của nền kinh tế, doanh nghiệp và mặt hàng còn thấp hơn nhiều so với các nước trong khu vực. Việt Nam sẽ phải cạnh tranh với Trung Quốc trên thị trường các nước ASEAN, với các nước ASEAN trên thị trường Trung Quốc và với cả khối trên thị trường các nước thứ ba. Ở thị trường thứ ba, cơ hội của Việt Nam nhằm mở rộng thương mại sẽ gặp phải trở ngại không nhỏ với các đối tác nói trên.

Sức ép cạnh tranh này thể hiện ở nhiều khía cạnh: (i) Các doanh nghiệp Việt Nam và Trung Quốc có lợi thế tương đồng về nguồn lực và cơ cấu sản phẩm nên sẽ gặp khó khăn trong việc buôn bán trên thị trường nội địa và xuất khẩu hàng hóa vào các thị trường lớn trên thế giới như Mỹ, Nhật Bản, EU... Trung Quốc thường mạnh hơn các doanh nghiệp Việt Nam ngay trong các ngành mà Việt Nam tương đối có năng lực cạnh tranh như thủy sản, da giày, dệt may, hàng thủ công... Những ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao mà ở Việt Nam còn đang rất non trẻ như công nghệ thông tin, thiết bị điện tử... thì ở Trung Quốc lại phát triển rất mạnh mẽ. (ii) Cơ cấu hàng xuất khẩu của Việt Nam chủ yếu dựa vào các nguồn tài nguyên, các mặt hàng có giá trị gia tăng thấp, giá cả không ổn định, không phải là điểm tựa lâu dài cho sự tăng trưởng bền vững. Trong khi đó, cơ cấu xuất khẩu của Trung Quốc đang chuyển mạnh sang các sản phẩm công nghiệp chế biến có giá trị gia tăng cao. Sự không tương đồng này dẫn đến bất lợi rất lớn trong cạnh tranh đối với các doanh nghiệp Việt Nam.

- *Thứ ba*, đó là những thách thức trong lĩnh vực thu hút vốn đầu tư. Các nước ASEAN và Trung Quốc đang đẩy mạnh cải cách, tạo môi trường thuận lợi hơn cho thương mại và đầu tư. Áp lực cạnh tranh do việc hình thành ACFTA và thực hiện chiến lược Một trục hai cánh sẽ càng thúc đẩy cải cách ở Trung Quốc và các nước trong khu vực. Điều này cũng có nghĩa là sẽ có sự tranh giành các khoản vốn đầu tư nước ngoài chảy vào khu vực này. Môi trường đầu tư chậm được cải thiện như hiện nay sẽ làm cho Việt Nam càng khó khăn hơn trong cạnh tranh thu hút đầu tư nước ngoài với các nước ASEAN và Trung Quốc.

- *Thứ tư*, đó là việc đối phó với các vấn đề như ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh, cạn kiệt tài nguyên, buôn lậu. Với việc đẩy mạnh hợp tác kinh tế, thương mại theo sáng kiến Một trục hai cánh, Việt Nam phải đối phó với các vấn đề ô nhiễm môi trường xuyên biên giới do nhập khẩu hàng hóa và công nghệ lạc hậu từ Trung Quốc và các nước ASEAN. Nguy cơ tài nguyên thiên nhiên như khoáng sản, động vật quý bị xuất lậu sang Trung Quốc là rất lớn. Tình trạng buôn lậu sẽ gia tăng và khó kiểm soát.

- *Thứ năm*, trong quan hệ thương mại Việt – Trung có sự không tương đồng về tầm quan trọng của mỗi bên đối với nhau. Việt Nam và Trung Quốc là hai nước có biên giới liền kề và lịch sử buôn bán mậu dịch lâu đời, nhưng trong khi Trung Quốc là bạn hàng rất quan trọng của Việt Nam thì kim ngạch buôn bán giữa hai bên chỉ chiếm chừng 0,5% lượng buôn bán của Trung Quốc với thế giới. Trong tương lai, Trung Quốc có xu hướng ưu tiên phát triển quan hệ thương mại với các thị trường lớn trên thế giới, nên sự không tương đồng này sẽ ngày càng được nới rộng và trở thành một thách thức đáng kể trong quan hệ giữa hai bên.

**Tóm lại,** việc hình thành khung khổ hợp tác trên đất liền, với việc xây dựng hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore đem lại những cơ hội đáng kể cho cả Việt Nam và Trung Quốc trong việc đẩy mạnh hợp tác kinh tế, tăng cường trao đổi mậu dịch, khuyến khích thu hút đầu tư và cải thiện, nâng cấp cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật thương mại, tạo điều kiện phát triển kinh tế của cả hai quốc gia. Song bên cạnh đó sẽ không tránh khỏi những thách thức mà đặc biệt là đối với Việt Nam, đó sẽ là những thách thức không hề nhỏ.

### ***2.2.2. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng***

Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng hiện là một trong những Trung tâm kinh tế có tốc độ tăng trưởng mạnh nhất trên thế giới. Hợp tác tiểu vùng Mê Kông đã trở thành một trong những khu vực phát triển và có tiến trình nhất thể hóa Đông Á nhanh nhất thế giới, với tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân hàng năm đạt trên 6%. Sự phát triển dọc theo hành lang kinh tế Đông - Tây, đầu tư xây dựng và nâng cấp cơ sở hạ tầng liên kết Tiểu vùng có tác động rất lớn đến quan hệ Trung Quốc và các nước Đông Nam Á. Hợp tác tiểu vùng Mê Kông mở rộng cũng có những ảnh hưởng nhất định đến quan hệ kinh tế, thương mại Việt Nam - Trung Quốc. Nhiều lĩnh vực đang và sẽ thu hút được nhiều dự án đầu tư để thúc đẩy phát triển mạnh hơn như: nông nghiệp, nhà máy điện, thương mại và các ngành dịch vụ, du lịch.

#### ***(1) Đối với thương mại***

Việc hình thành khung khổ hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng có tác động đến từng quốc gia trong khu vực trên nhiều lĩnh vực, trong đó tác động đáng chú ý nhất là đến phát triển thương mại và các hoạt động xuất nhập khẩu.

*Trước hết,* hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng tạo điều kiện cho các nước cải thiện cơ sở hạ tầng như hệ thống giao thông, cung cấp điện, thông tin liên lạc. Kết quả hợp tác những năm qua trong GMS đã góp phần nâng tầm hạ tầng cơ sở vốn yếu kém của khu vực. Hành lang Đông - Tây nối Đà Nẵng (Việt Nam) - Thái Lan đang vươn tới các cảng nước sâu của Myanmar để đi ra Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Hành lang Bắc - Nam từ Vân Nam (Trung Quốc) qua Lào tới Thái Lan sắp thông xe sẽ giúp cho vùng Tây Nam Trung Quốc có đường ra biển. Hành lang dọc bờ biển phía Nam Việt Nam - Campuchia - Thái Lan tạo sự gắn kết GMS với các nước ASEAN biển đảo và dự kiến còn kéo dài sang Myanmar để tới Ấn Độ. Các hệ thống giao thông huyết mạch của Việt Nam cũng được nối trực tiếp với các tuyến đường bộ ASEAN và các hành lang quốc tế GMS. Tuyến đường sắt xuyên Á đi qua các nước thuộc GMS cũng đang được nghiên cứu để nâng cấp và xây mới.

*Thứ hai*, sự phát triển cơ sở hạ tầng dọc theo các hành lang kinh tế đã làm tăng lưu lượng mậu dịch qua biên giới tiểu vùng và giữa các nước trong tiểu vùng; kích thích các nền kinh tế đang chuyển đổi đầy nhanh sang nền kinh tế thị trường và đẩy mạnh hướng ngoại, tăng cường hoạt động xuất nhập khẩu với các quốc gia trong vùng.

Là một tỉnh thuộc Trung Quốc, lại là vùng có ưu thế đặc biệt về vị trí địa lý trong việc tham gia hợp tác với GMS, Quảng Tây được hưởng khá nhiều lợi thế để phát triển thương mại khi tham gia vào tiến trình hợp tác GMS. Với phương châm của cơ chế hợp tác này là: Láng giềng hữu nghị, mở rộng giao lưu, Chính phủ chỉ đạo, doanh nghiệp vận hành, khai thác lợi thế và cùng có lợi, và cùng với việc thúc đẩy ổn định xây dựng khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN, hợp tác mậu dịch giữa Quảng Tây và các nước GMS không ngừng được mở rộng. Năm 2007, tổng kim ngạch mậu dịch giữa Quảng Tây và các nước GMS đạt 1,555 tỷ USD; 80% các dự án “đầu tư ra nước ngoài” của Quảng Tây sang ASEAN là đầu tư vào các nước GMS. Các nước GMS còn là các nhà đầu tư nước ngoài quan trọng của Quảng Tây.

Từ năm 2005, khi chính thức tham gia hợp tác GMS đến nay, Quảng Tây đã coi việc nhanh chóng hội nhập vào hợp tác GMS là một bộ phận quan trọng trong chính sách mở rộng cửa với nước ngoài của Quảng Tây, đồng thời đã thu được những kết quả bước đầu. Trọng điểm hợp tác giữa Quảng Tây và khu vực GMS là giao thông, du lịch, thương mại, nông nghiệp, khai thác tài nguyên và đào tạo nguồn nhân lực, trong đó một số dự án hợp tác giữa GMS với Quảng Tây được vay vốn của Ngân hàng phát triển Châu Á (ADB) đang được triển khai tốt. Dự án Khu hợp tác kinh tế biên giới Việt - Trung Bằng Tường đã nhận được sự khẳng định và ủng hộ của Tổ chức phát triển Liên Hợp Quốc. Cùng với những tiến triển quan trọng đạt được trong việc xây dựng tuyến hành lang nối liền Trung Quốc với ASEAN, cũng như việc liên tục tổ chức thành công Hội chợ Trung Quốc - ASEAN, công cuộc mở cửa với nước ngoài của Quảng Tây cũng được đẩy nhanh hơn. Quảng Tây đã coi việc nhanh chóng thúc đẩy tham gia GMS là một nội dung quan trọng trong việc mở rộng hợp tác mở cửa và đã được đưa vào quy hoạch phát triển “5 năm lần thứ 11”. Điều này cũng đánh dấu việc tham gia hợp tác GMS đã được nâng lên thành chiến lược phát triển của Quảng Tây.

Đối với Việt Nam, với những nỗ lực hợp tác khu vực và vai trò chủ chốt trong việc chuyển hoá các hành lang giao thông GMS trở thành các hành lang kinh tế, trong giai đoạn 2002-2006, hàng hoá xuất khẩu của Việt Nam sang các nước GMS đã tăng trung bình 24%/năm, thị phần của Việt Nam trong tổng khối lượng hàng hoá xuất khẩu của GMS đã chiếm tới 8,8%. Đặc biệt, việc xây dựng các hành lang kinh tế như Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng, Nam Ninh - Hà Nội

- Hải Phòng sẽ góp phần thúc đẩy hợp tác kinh tế, thương mại giữa Việt Nam với các nước trong Tiểu vùng nói chung và giữa Việt Nam với các tỉnh miền Tây Nam Trung Quốc nói riêng.

*Thứ ba*, hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng còn thúc đẩy việc hình thành các đặc khu kinh tế mở và đặc khu mậu dịch tự do; tạo thêm việc làm và tăng thu nhập, cải thiện đời sống và góp phần xoá đói, giảm nghèo ở các quốc gia trong vùng, nhất là các quốc gia dọc hai bờ Đông - Tây Mê Kông và tạo điều kiện phát triển các vùng miền núi lạc hậu của Việt Nam và Trung Quốc, tạo không gian kinh tế cho phát triển thương mại.

### ***(2) Đối với phát triển dịch vụ***

Theo báo cáo của Chương trình phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP), sau khi các tuyến đường giao thông quan trọng trong khu vực Tiểu vùng sông Mê Kông được lưu thông, năng lực vận tải hàng hoá hàng năm trên tuyến sông Lan Thương - Mê Kông có thể lên tới 2 triệu tấn, năng lực vận chuyển hành khách vào khoảng 400.000 lượt người. Đến nay, đã có 3 nghị định thư và các phụ lục Hiệp định chung GMS được ký kết, càng tạo thuận lợi cho việc vận chuyển hành khách và hàng hoá qua biên giới. Hiện nay, các nước GMS đang thực hiện thí điểm những qui định của Hiệp định này về kiểm tra Hải quan tại một số cặp cửa khẩu dọc hành lang EWEC.

Thông qua các dự án đầu tư liên kết trong việc phát triển cơ sở hạ tầng ngày càng tăng dọc theo các “hành lang kinh tế” của khu vực này, khả năng phát triển các loại hình dịch vụ vận tải, du lịch giữa Việt Nam và Trung Quốc cũng sẽ ngày càng đa dạng. Hợp tác GMS thúc đẩy hợp tác giữa Việt Nam và Tây Nam Trung Quốc phát triển các ngành kinh tế như vận tải, du lịch, khai thác tài nguyên, phát triển nông nghiệp, chuyển giao công nghệ.

### ***(3) Đối với hợp tác về đầu tư***

Hợp tác GMS góp phần thu hút đầu tư bao gồm cả khu vực kinh tế tư nhân; góp phần đáng kể vào việc phát triển kinh tế- xã hội của các quốc gia trong tiểu vùng, đặc biệt là góp phần hạn chế sự biệt lập, khép kín của khu vực vùng sâu, vùng xa của một số nước trong Đông Nam Á như Myanmar, miền Tây Việt Nam, Đông Bắc Thái Lan, Bắc Lào và Tây Nam Trung Quốc (gồm 10 tỉnh trong đó có tỉnh Vân Nam). Đồng thời, đây cũng là cơ hội để Hồng Kông, Ma Cao tăng cường đầu tư vào phía Tây lục địa còn nhiều tiềm năng như thị trường Mianmar, Lào và Đông Bắc Thái Lan.

Đối với riêng Việt Nam, có thể nói việc triển khai hợp tác GMS có tác động lâu dài, trên rất nhiều mặt đối với sự phát triển của cả nước, trong đó có miền Trung. Đặc biệt khi miền Trung ở giữa hai đầu đất nước, lại là đầu mối của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây, nối Việt Nam với nhiều nước ASEAN

và cả với Ấn Độ trong tương lai. Tác động của hợp tác GMS đối với sự phát triển của Việt Nam nói chung và miền Trung nói riêng được thể hiện ở nhiều mặt cạnh mà rõ nhất là qua các khía cạnh như sau:

- Việc thực hiện các dự án trong khuôn khổ hợp tác GMS giúp Việt Nam phát huy các lợi thế riêng của mình để phát triển. Trước hết là các lợi thế về lao động, về đất đai trong thu hút ĐTNN và phát triển du lịch. Nhiều địa phương thuộc miền Trung như Quảng Ngãi, Quảng Trị, Quảng Nam... đã và đang gia tăng thu hút vốn đầu tư trong nước và nước ngoài. Từ năm 1988 đến năm 2005, không kể khu vực Tây Nguyên, 14 tỉnh miền Trung đã thu hút 482 dự án ĐTNN với tổng mức vốn đăng ký đạt hơn 4,69 tỷ USD, vốn thực hiện đạt 2,16 tỷ USD. Đặc biệt một số tỉnh có mức thu hút ĐTNN lớn như Đà Nẵng với gần 1 tỷ USD; Khánh Hoà với gần 400 triệu USD; Quảng Ngãi với 1,35 tỷ USD...

- Nhờ giao thông phát triển và các thủ tục càng đơn giản hơn, khách du lịch đến Huế, Đà Nẵng đang tăng rất nhanh. Năm 2001, Đà Nẵng đón 205.000 lượt khách. Năm 2005, đón 780.000 lượt khách, trong đó có 350.000 lượt khách quốc tế. Con số du khách đến Huế còn cao hơn. Trong 5 năm qua, mức tăng GDP bình quân của Đà Nẵng đạt 12%/năm, mức GDP bình quân đầu người đạt 1.000 USD, kim ngạch xuất khẩu đạt 500 triệu USD/năm.

- Hợp tác GMS tạo điều kiện thuận lợi giúp Việt Nam tăng cường thu hút đầu tư nước ngoài cũng như các dự án đầu tư của các tổ chức quốc tế. Tính đến cuối năm 2007, trong số 34 khoản tài trợ của ADB trị giá 9,9 tỷ USD cho cả tiểu vùng GMS, Việt Nam đã tham gia tới 9 dự án, trị giá 2,2 tỷ USD.

- Do Việt Nam có đường biển dài, khu vực miền Trung có nhiều cảng biển và là đầu mối trong tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây, việc thực hiện hợp tác GMS sẽ giúp khu vực miền Trung thực hiện các mục tiêu xoá đói giảm nghèo, phát triển hợp tác quốc tế và gia tăng hợp tác về thương mại, đầu tư với các nước trong tiểu vùng, trước hết là với Lào, Campuchia, Thái Lan... và sau đó mở rộng ra nhiều nước khác trong khu vực, đẩy nhanh hội nhập quốc tế của cả khu vực miền Trung Việt Nam. Kết hợp với việc triển khai các dự án của GMS, gần đây Chính phủ Việt Nam cũng ban hành nhiều chính sách hỗ trợ giúp phát triển quan hệ buôn bán, đầu tư giữa Việt Nam với các nước trong tiểu vùng GMS. Điều này tạo điều kiện cho phát triển thuận lợi các hoạt động thương mại, đầu tư, du lịch giữa các nước trong vùng. Với sự phát triển giao thông, khu vực miền Trung Việt Nam cũng sẽ được lợi nhiều, tạo điều kiện phát triển nhanh.

- Nhiều địa phương của miền Trung Việt Nam nằm trong cụm tam giác phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia, do ưu thế địa lý sẽ đi đầu trong phát triển. Nơi đây còn có khu kinh tế thương mại đặc biệt Lao Bảo, cùng với Dung

Quất (Quảng Ngãi), Chu Lai (Quảng Nam), Chân Mây (Thừa Thiên Huế)... có vị trí quan trọng trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung nằm trong kế hoạch sẽ phát triển thành một vùng kinh tế mạnh như *Nghị quyết 39* của Bộ Chính trị đã đề ra. Tháng 5/2006, tại Lao Bảo đã tổ chức hội nghị xúc tiến đầu tư vào khu thương mại đặc biệt Lao Bảo và hành lang kinh tế Đông Tây, có đến hơn 300 doanh nghiệp trong nước và nước ngoài tham dự. Sau một ngày hội nghị, Quảng Trị đã cấp giấy phép đầu tư và chấp thuận đầu tư cho 20 dự án, với tổng số vốn là gần 1.500 tỷ VND (gấp 3 lần tổng số vốn đầu tư mà Lao Bảo nhận được trong 8 năm qua). Trong số này có 5 dự án đầu tư nước ngoài, với tổng số vốn đạt 25,3 triệu USD. Trong đó có sự tham gia của nhiều tập đoàn kinh tế lớn của Trung Quốc (Báo Thương mại 12/5/2006).

- Sự phát triển của miền Trung Việt Nam luôn gắn liền với sự gia tăng hợp tác giữa miền Trung với các khu vực nội địa (miền Bắc và miền Nam của Việt Nam) cũng như hợp tác với các đối tác nước ngoài.

Theo chúng tôi, trong thời gian tới, đồng thời với những tiến triển của hợp tác trong khuôn khổ GMS, lại được sự quan tâm của Chính phủ Việt Nam, Khu vực miền Trung Việt Nam sẽ nhanh chóng vươn lên trở thành khu vực giàu có, phồn vinh, là động lực quan trọng để cả nước phát triển trong sự kết hợp các nguồn lực trong nước và nước ngoài, các nguồn lực ở sâu trong nội địa và nguồn lực biển. Trong tương lai, khi mà các nguồn lực nội địa gặp phải hạn chế thì rất có thể kinh tế biển sẽ là thế mạnh của khu vực miền Trung, đem lại lợi ích kinh tế cho Việt Nam.

**Tóm lại**, tăng cường hợp tác trong khuôn khổ GMS sẽ đem lại nhiều cơ hội phát triển kinh tế mới cho các nước thành viên, trong đó có Việt Nam. Hợp tác tiểu vùng Mê Kông có những ảnh hưởng nhất định đến quan hệ kinh tế, thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

- Hợp tác tiểu vùng Mê Kông mở rộng tạo điều kiện cho các nước cải thiện cơ sở hạ tầng như hệ thống giao thông, cung cấp điện, nước, thông tin liên lạc, đặc biệt là xây dựng các hành lang kinh tế như Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng, Nam Ninh - Hà Nội - Hải Phòng. Điều này sẽ góp phần thúc đẩy hợp tác kinh tế thương mại giữa Việt Nam với các nước trong tiểu vùng nói chung và giữa Việt Nam với các tỉnh miền Tây Nam Trung Quốc nói riêng.

- Hợp tác GMS làm tăng lưu lượng mậu dịch qua biên giới giữa các nước trong tiểu vùng, thúc đẩy hợp tác giữa Việt Nam và vùng Tây Nam Trung Quốc phát triển các ngành kinh tế như vận tải, du lịch, khai thác tài nguyên, phát triển nông nghiệp, chuyển giao công nghệ.

- Hợp tác GMS tạo điều kiện thúc đẩy hình thành các đặc khu kinh tế mở và khu mậu dịch tự do; tạo việc làm, tăng thu nhập, cải thiện đời sống nhân

dân; phát triển vùng miền núi lạc hậu của Việt Nam và Trung Quốc; tạo không gian kinh tế cho phát triển thương mại.

- Hợp tác GMS làm tăng thu hút đầu tư (cả khu vực kinh tế Nhà nước và tư nhân), góp phần phát triển kinh tế- xã hội của các quốc gia trong tiểu vùng.

Tuy nhiên bên cạnh những cơ hội, Việt Nam cũng sẽ phải đối mặt với những thách thức trong quan hệ hợp tác tiểu vùng Mê Kông mở rộng như:

- Chia sẻ lợi ích từ việc khai thác nguồn lợi tự nhiên, nhất là vấn đề sử dụng nguồn nước, điều tiết nước giữa các vùng ở dọc lưu vực sông theo mùa và các nguồn lợi về tài nguyên thiên nhiên từ sông Mê Kông.

Việc phía Trung Quốc xây dựng nhiều đập thủy điện ở thượng nguồn đang đe dọa cạn kiệt dòng nước ở hạ lưu sông Mê Kông, một trong những nguyên nhân nước biển tràn vào đồng bằng châu thổ. Là nước nằm ở cuối hạ nguồn, Việt Nam sẽ phải chịu tác động từ chính việc khai thác, sử dụng nguồn nước sông Mê Kông này.

- Vấn đề bảo vệ môi trường, nhất là môi trường nước khu vực sông Mê Kông cũng là một thách thức đối với Việt Nam. Việc khai thác quá mức dẫn đến cạn kiệt nguồn tài nguyên nước và các nguồn tài nguyên thiên nhiên khác như thủy sản (các loài tôm, cá...) có thể dẫn tới ô nhiễm môi trường và đòi hỏi nhiều nguồn lực để hạn chế cũng như khắc phục ô nhiễm, bảo vệ môi trường.

- Kiểm soát luồng hàng hóa xuất nhập khẩu qua biên giới các nước, vấn đề buôn lậu, hàng giả, hàng kém chất lượng, buôn bán động thực vật quý hiếm... là những vấn đề khá nổi cộm và đặt ra những thách thức đối với các cơ quan Chính phủ, chính quyền địa phương, nhất là các địa phương thuộc lưu vực sông Mê Kông.

### ***2.2.3. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác kinh tế biển (với việc xây dựng hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng)***

Việc xây dựng khu hợp tác kinh tế vịnh Bắc Bộ mở rộng và thúc đẩy chiến lược ba chữ M sẽ có tác động rất lớn đến sự hợp tác kinh tế ASEAN – Trung Quốc nói chung và Việt Nam – Trung Quốc nói riêng. Trong chiến lược ba chữ M nêu trên, quan trọng nhất và cũng nhạy cảm nhất là chiến lược vịnh Bắc Bộ mở rộng.

Những năm gần đây, khu mậu dịch tự do Trung Quốc- ASEAN lấy vành đai Vịnh Bắc Bộ làm hạt nhân đã trở thành khu phát triển kinh tế năng động nhất của khu vực vành đai Thái Bình Dương. Xu thế phát triển kinh tế Đông Á rất rõ nét, kim ngạch mậu dịch giữa các nước trong khu vực không ngừng tăng. Đối với Khu Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, đại bộ phận là các nước đang phát triển, sự nhất thể hóa kinh tế khu vực có ý nghĩa càng hiện thực hơn.

Nó không chỉ là con đường hiện thực chủ yếu về phương diện mậu dịch, đầu tư, tài chính tiền tệ, ngân hàng, mà càng quan trọng hơn ở chỗ theo sự phát triển của xu thế quốc tế hóa, các quốc gia này sẽ bị cuốn vào quỹ đạo kinh tế thị trường, hoặc làm cho thể chế thị trường hoàn thiện hơn, từ đó tiếp tục tạo ra điều kiện cơ bản nhất cho việc đạt được lợi ích kinh tế mở cửa, rút ngắn nhanh hơn khoảng cách với các nước phát triển. Chính vì vậy, tăng cường hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng là một chiến lược phát triển lớn của Trung Quốc và sự phát triển hợp tác kinh tế này đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng và phát triển khu mậu dịch tự do của Trung Quốc- ASEAN.

Trong nghiên cứu này, chúng tôi muốn đề cập đến một số tác động chủ yếu sau đây:

***(1) Những lợi ích đem lại cho Việt Nam và Trung Quốc khi xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng***

- Phát huy tiềm năng kinh tế theo mô thức “hướng ra biển”, gắn kết không gian kinh tế trong nước với khu vực và thế giới thông qua biển. Khi đã xây dựng được tuyến liên kết theo hình vòng cung quanh Vịnh, thì vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ có nhiều triển vọng trở thành tuyến kinh tế động lực không chỉ đối với phát triển quan hệ kinh tế - thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc, mà còn là tuyến kinh tế động lực trong phát triển kinh tế và thương mại của cả khu vực.

- Tạo vị thế mới về phát triển kinh tế của 10 tỉnh, thành phố của Việt Nam (từ Quảng Ninh đến Quảng Trị) trên vành đai Vịnh Bắc Bộ, trở thành khu vực phát triển kinh tế sôi động. Tham gia hợp tác vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, các địa phương trong vùng có điều kiện liên kết khai thác tốt hơn các tiềm năng và lợi thế hiện có về phát triển các ngành nông nghiệp, công nghiệp, dịch vụ, tăng tỉ lệ đóng góp vào sự phát triển kinh tế chung của cả vùng cũng như cả nước. Bên cạnh đó, tuyến hợp tác kinh tế quanh Vịnh Bắc Bộ sẽ giúp liên kết các tiềm năng phát triển của Việt Nam với 3 tỉnh Quảng Tây, Quảng Đông và Hải Nam của Trung Quốc để khai thác hiệu quả hơn các tiềm năng to lớn của Vịnh Bắc Bộ (về tài nguyên khoáng sản, đặc biệt là dầu khí, tài nguyên hải sản, du lịch...), tránh được sự lãng phí tài nguyên do xuất khẩu nguyên liệu thô.

- Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ tạo tiền đề thuận lợi cho việc khai thác lợi thế của hệ thống cảng biển Việt Nam để phát triển các loại hình dịch vụ cảng biển, dịch vụ vận tải, giao nhận, kho vận, sửa chữa phương tiện vận tải, du lịch... Hơn nữa, hoạt động giao thông vận tải của vùng Vịnh Bắc Bộ sẽ thuận lợi hơn khi xây dựng xong tuyến đường cao tốc chạy dọc ven bờ Vịnh (trước mắt là tuyến cao tốc Nội Bài - Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái - Đông Hưng - Hải Nam) và các tuyến vận tải cao tốc trên biển, kéo theo sự phát triển của hoạt

động trao đổi và vận chuyển hàng hóa từ phía Nam của Việt Nam và các nước ASEAN qua khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ lên phía Bắc vào sâu lãnh thổ Trung Quốc và ngược lại. Đây vừa là lợi ích vô hình vừa là lợi ích hữu hình cho cả Việt Nam và Trung Quốc khi tham gia xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ.

- Các tỉnh, thành phố thuộc khu vực Vịnh Bắc Bộ có cơ hội thu hút đầu tư trong và ngoài nước để phát triển nhanh, hình thành các trung tâm kinh tế ven biển, kéo theo sự phát triển kinh tế của các vùng lãnh thổ khác.

Đối với Trung Quốc, do thế mạnh lớn nhất của vành đai vịnh Bắc Bộ là dầu khí và tài nguyên biển nên lợi ích đem lại từ việc tham gia hợp tác vịnh Bắc Bộ mở rộng sẽ là lớn hơn nhiều so với Việt Nam, qua đó Trung Quốc có thể:

- Khai thác tốt hơn các lợi ích kinh tế từ Vịnh Bắc Bộ như phát triển nuôi trồng, đánh bắt hải sản, khai thác khoáng sản và các nguồn tài nguyên dưới lòng Vịnh, phát triển dịch vụ du lịch và vận tải hàng hóa, từ đó tạo điều kiện phát triển kinh tế các địa phương thuộc khu vực vành đai.

- Khai thác nguồn nguyên liệu cho các ngành công nghiệp và đầu ra cho sản phẩm của các ngành này. Những năm trước đây, các ngành công nghiệp nặng (luyện than, chế biến quặng,...) của Trung Quốc thường đặt sâu trong nội địa ở gần nguồn nguyên liệu, nhưng hiện nay Trung Quốc lại có chiến lược phát triển mới, chuyển dịch những ngành công nghiệp này tới gần biển, gần các cảng biển quốc tế vì Trung Quốc nhập nhiều nguyên liệu thô (than, cao su, quặng các loại,..) từ các nước (trong đó có Việt Nam và ASEAN) qua đường biển và sản phẩm của những ngành này cũng được xuất đi bằng đường biển.

Khu vực này cũng là đầu mối giao thông trên biển, tập trung nhiều cảng biển tốt, rất tiện lợi cho thông thương giữa Trung Quốc với ASEAN. Do đó, Trung Quốc muốn mở rộng sự hợp tác vùng Vịnh Bắc Bộ sang các nước trong khu vực ASEAN, coi đó là một bước đi quan trọng mang tính chiến lược của mình, nhờ đó có thể:

- Khai thác và tận dụng triệt để nguồn nguyên liệu và thị trường của các nước ASEAN để phát triển kinh tế, đồng thời nâng cao vai trò, vị trí và ảnh hưởng của mình ở khu vực Châu Á- Thái Bình Dương. ACFTA mang lại nhiều lợi ích kinh tế cho Trung Quốc, vì vậy quốc gia này rất muốn xây dựng các hành lang và vành đai kinh tế với các nước ASEAN có chung biên giới để thúc đẩy nhanh tiến trình hình thành ACFTA.

- Khai thác dải kinh tế ven biển Đông Nam Á (kéo dài từ Vịnh Bắc Bộ qua Vịnh Thái Lan đến Singapore), thu hút nguồn nguyên nhiên liệu thô của khu vực Đông Nam Á và Tây Nam Á - Châu Phi phục vụ tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc. Hiện nay, nền công nghiệp Trung Quốc đang trong giai đoạn

chuyển sang công nghiệp nặng nên nhu cầu nhập khẩu nguyên liệu, năng lượng rất lớn, đặc biệt là về dầu mỏ, hoá dầu, sắt thép. Với vị trí gần kề với các khu vực nguồn nguyên liệu như khu vực Trung Đông, Châu Phi, Châu Úc, Ấn Độ..., do đó vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ sẽ là một trong những đầu mối cung cấp nguyên liệu, năng lượng của Trung Quốc trong tương lai. Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ được xây dựng sẽ là một trong những “cửa ngõ” để Trung Quốc thực hiện thành công sự điều chỉnh chiến lược thị trường quốc tế bắt đầu từ sau năm 2000 (chuyển hướng thị trường nhập khẩu từ Tây sang Đông và chuyển hướng thị trường xuất khẩu từ Đông sang Tây).

## ***(2) Những hạn chế và thách thức của Việt Nam khi tham gia hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng***

*Hạn chế của Việt Nam khi tham gia hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng:*

- Tiềm lực phát triển kinh tế biển vùng Vịnh Bắc Bộ của Việt Nam còn hạn chế, chưa tương xứng với tiềm năng và yếu tố so với Trung Quốc. Mặc dù Việt Nam có nhiều tiềm năng và lợi thế trong phát triển nuôi trồng, đánh bắt hải sản, khai thác và chế biến khoáng sản, phát triển vận tải và du lịch biển, nhưng cho đến nay kinh tế biển vùng Vịnh Bắc Bộ phát triển chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của vùng, chưa thực sự làm động lực lôi kéo phát triển sang các khu vực khác. Trong khi đó, phía Trung Quốc không những phát triển được nuôi trồng và đánh bắt hải sản, mà còn phát triển mạnh được ngành công nghiệp đóng tàu, vận tải và du lịch biển, khai thác và chế biến khoáng sản. Nguyên nhân chính là do trong nhiều năm, Việt Nam chưa có chiến lược phát triển kinh tế biển, thêm vào đó vùng Vịnh Bắc Bộ của Việt Nam chưa hình thành rõ nét một số ngành sản xuất chủ đạo, nhất là các ngành công nghiệp xuất khẩu dựa vào tiềm năng sẵn có để tạo hiệu ứng phát triển các ngành sản xuất khác.

- Lợi thế địa kinh tế của vùng Vịnh Bắc Bộ để phát triển kinh tế biển chưa được khai thác hiệu quả do kết cấu hạ tầng các cảng biển ven Vịnh Bắc Bộ của Việt Nam còn rất yếu kém (chưa có cảng trung chuyển quốc tế), dịch vụ cảng biển chưa phát triển, cơ sở vật chất kỹ thuật lạc hậu (đội tàu, phương tiện đánh bắt xa bờ);

- Thị trường các yếu tố “đầu vào” của hoạt động sản xuất, kinh doanh trên địa bàn vùng vành đai Vịnh Bắc Bộ của Việt Nam chưa phát triển (thị trường bất động sản, lao động, thị trường tài chính, bảo hiểm);

- Sức cạnh tranh của doanh nghiệp của các địa phương trên vành đai còn yếu so với các doanh nghiệp Trung Quốc và chưa có sự liên kết để tạo lợi thế cạnh tranh tổng lực, vì hầu hết là các doanh nghiệp vừa và nhỏ hạn chế về vốn,

công nghệ, năng lực khai thác, chế biến, trình độ sản xuất, kinh doanh và kinh nghiệm hoạt động trên thương trường.

Do những hạn chế trên, *Việt Nam sẽ phải đối mặt với những thách thức khi tham gia hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng:*

- *Trước hết*, Biển Đông là khu vực phức tạp có nhiều nước tranh chấp đòi chủ quyền và quyền tài phán quốc gia, luôn tiềm ẩn những nguy cơ xung đột, do đó Việt Nam sẽ phải đối mặt với những khó khăn trong việc giành và giữ chủ quyền quốc gia trong vịnh Bắc Bộ nói riêng và trên biển Đông nói chung.

Để giải quyết tranh chấp trên biển, Trung Quốc dùng cả hai chiến thuật vừa xé lẻ vừa dùng áp lực tập thể. Ví dụ như có những tranh chấp với nhiều nước ở Trường Sa thì Trung Quốc tránh giải quyết chung mà đi vào đàm phán tay đôi như đã làm với Philippin. Còn vấn đề hợp tác Vịnh Bắc Bộ thực chất là hợp tác song phương trên vành đai Vịnh Bắc Bộ với Việt Nam thì lại quốc tế hóa thành hợp tác đa phương Trung Quốc - ASEAN. Trung Quốc rất chú trọng phát triển kinh tế biển và luôn coi tương lai kinh tế thế giới là kinh tế biển, vì vậy Trung Quốc đòi hỏi rất lớn về chủ quyền trên biển Đông. Thực tế tranh chấp biên giới và tranh chấp trên biển của Trung Quốc là rất gay gắt với tất cả các nước có chung biển mà đến nay vẫn chưa được giải quyết. Trong đó, giữa Trung Quốc và Việt Nam vẫn tồn tại những tranh chấp về chủ quyền trên biển và vùng lãnh hải, đặc biệt với hai quần đảo Trường Sa và Hoàng Sa.

- *Thứ hai*, Việt Nam có nguy cơ mất thị phần trên "sân nhà" và khó thâm nhập thị trường phía bạn. Do sức cạnh tranh (nhất là về giá) của hàng hóa Việt Nam nhìn chung còn thấp hơn so với sản phẩm cùng loại của Trung Quốc, nên khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng có thể sẽ là "bàn đạp" để Trung Quốc đẩy mạnh xuất siêu sang Việt Nam (và các nước ASEAN).

- *Thứ ba*, Việt Nam có nguy cơ phải hứng chịu những tác động đối với môi trường do ô nhiễm biển vùng Vịnh Bắc Bộ, sự khai thác quá mức dẫn đến suy kiệt nguồn tài nguyên biển và ven biển (tài nguyên khoáng sản, dầu khí, nguồn lợi thủy hải sản), do đó ảnh hưởng không nhỏ đến phát triển kinh tế bền vững. Tài nguyên khoáng sản của Việt Nam thuộc khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ có thể trở thành mục tiêu săn lùng, khai thác triệt để của các doanh nghiệp Trung Quốc thông qua các dự án hợp tác khai thác.

Ví dụ rất điển hình là vụ ô nhiễm váng dầu lan rộng khắp nhiều tỉnh từ Nam Trung Bộ đến Nam Bộ của Việt Nam mà cho đến nay vẫn không rõ nguyên nhân hay địa điểm phát sinh ô nhiễm dầu trên biển. Quá trình mở rộng hợp tác kinh tế khu vực vịnh Bắc Bộ nếu không có cơ chế quản lý và phân định quyền lợi, trách nhiệm rõ ràng thì nguy cơ ô nhiễm môi trường biển sẽ rất đáng lo ngại đối với Việt Nam.

- Thứ tư, việc phát triển thương mại trên vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, nếu chính quyền các địa phương của Việt Nam không quản lý và giám sát chặt chẽ sẽ dẫn tới tệ nạn khai thác lậu, buôn lậu, buôn hàng cấm, hàng giả (đồ cổ, ma túy, động vật quý hiếm, hoá chất độc hại...). Khi đó, khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ có thể sẽ là tuyến đường đưa hàng giả, hàng kém chất lượng, hàng độc hại... của Trung Quốc vào Việt Nam, làm gia tăng các loại tội phạm kinh tế và tội phạm xã hội trên biển, đe dọa hòa bình và an ninh của khu vực Vịnh Bắc Bộ.

**Tóm lại**, tham gia vào hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, phía Việt Nam sẽ thu được những lợi ích nhất định, song bên cạnh còn một số hạn chế và thách thức không thể chủ quan. Việt Nam cũng không thể đóng cửa không hợp tác vì chúng ta đang trong tiến trình đẩy mạnh hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế. Vấn đề ở chỗ là cần phải có phương thức hợp tác đúng đắn để phát huy hết tiềm năng, lợi thế và hạn chế tối đa những tác động tiêu cực, bảo đảm phát triển kinh tế bền vững.

### **2.3. Đánh giá chung**

#### **2.3.1. Tác động của sáng kiến đối với các nước ASEAN**

Mặc dù sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN – Trung Quốc” mới chỉ là ý tưởng của Trung Quốc, nhưng điểm đáng chú ý là khái niệm vịnh Bắc Bộ đã được mở rộng, phạm vi bao quát không chỉ gồm Việt Nam – Trung Quốc, hai nước đương nhiên có chủ quyền tại đây, mà còn gồm một số quốc gia láng giềng cách biển khác thuộc ASEAN như Malaixia, Singapore, Indonexia, Phillipin và Bruney. Từ việc mở rộng khái niệm vịnh Bắc Bộ, Trung Quốc đã đẩy hợp tác vịnh Bắc Bộ lên một mức cao mới và là trọng tâm quan trọng cũng như khó khăn nhất của sáng kiến nói trên.

Khi tham gia vào sáng kiến hợp tác này, các nước ASEAN sẽ có được những cơ hội và phải đối mặt với những thách thức sau:

#### Cơ hội:

Trước hết, trong xu thế chung của thời đại là tăng cường liên kết và hợp tác, “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” tạo cho các nước một không gian hợp tác kinh tế mới vừa rộng vừa sâu.

Thứ hai, với sáng kiến này, các nước ASEAN và Trung Quốc có cơ hội đẩy mạnh hợp tác với nhau, từ đó làm tăng sự “song trùng lợi ích” và tính “phụ thuộc lẫn nhau”, giảm thiểu bất đồng và nguy cơ xung đột.

Cuối cùng, với sáng kiến này, các nước có thêm một kênh mới để kêu gọi đầu tư của các đối tác phát triển như Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) và Ngân hàng Thế giới (WB) vào phát triển cơ sở hạ tầng, mạng lưới đường giao thông, thông tin, viễn thông.

### Thách thức:

Trước hết về mặt chủ quyền, đây là thách thức lớn nhất mà các nước phải tính đến. Nếu không tỉnh táo, các nước ASEAN sẽ rất dễ bị quá trình hợp tác kinh tế với Trung Quốc “ru ngủ” mà quên đấu tranh về chủ quyền. Nhất là từ xưa đến nay, Trung Quốc luôn áp dụng chính sách “gặm nhấm” về lãnh thổ. Do đó, một mặt Trung Quốc sẽ tăng cường hợp tác kinh tế với các nước ASEAN, tạo nhiều lợi ích để xoa dịu sự đấu tranh của các nước này, mặt khác sẽ từng bước lấn chiếm toàn bộ khu vực biển Đông (nhất là các quần đảo Trường Sa và Hoàng Sa).

Về mặt kinh tế, Trung Quốc chủ trương lôi kéo các nước ASEAN (cả nước không có đòi hỏi về chủ quyền đối với biển Đông như Singapore) vào hợp tác biển Đông theo phương châm “tạm gác tranh chấp, cùng khai thác”, hình thành một sự liên kết kinh tế trong đó bên được hưởng lợi nhiều nhất là Trung Quốc. Các nước ASEAN qua đó sẽ ngày càng bị ảnh hưởng bởi Trung Quốc và trở nên phụ thuộc hơn vào nền kinh tế này.

Trên thực tế, sự phát triển bị coi là “quá nóng” của kinh tế Trung Quốc thời gian qua đã tác động mạnh đến toàn bộ nền kinh tế thế giới. Trung Quốc chỉ chiếm 8% GDP toàn thế giới (năm 2008), nhưng lại tiêu thụ tới 19% sản lượng dầu mỏ, 21% sản lượng xi măng và gần 30% sản lượng thép toàn thế giới... Hiện tượng giá một loạt nguyên liệu đầu vào cho sản xuất như hạt nhựa, clinke (sản xuất xi măng), dầu mỏ, phôi thép, than cốc (luyện thép), sợi dệt, bột giấy, armoniac (sản xuất phân bón)... thời gian qua tăng mạnh trên thị trường thế giới đều có chung nguyên nhân do sức hút mạnh từ thị trường Trung Quốc. Như vậy có nghĩa là Trung Quốc đang tạo ra những hiệu ứng rất mạnh với các nền kinh tế.

Nếu ASEAN trở thành khu vực ảnh hưởng của Trung Quốc thì sẽ rơi vào tình thế hết sức bất lợi, vì khi đó các đối tác khác như Mỹ, Tây Âu và Nhật Bản sẽ phải dè dặt hơn trong quan hệ với ASEAN, và do đó ASEAN sẽ mất cơ hội hợp tác với những đối tác này. Chính vì điều đó, các nước ASEAN chắc chắn sẽ tìm mọi cách để làm giảm sự ảnh hưởng của Trung Quốc.

Về mặt chính trị- quân sự, từ sự phụ thuộc về mặt kinh tế, các nước ASEAN sẽ bị lệ thuộc vào Trung Quốc cả về mặt chính trị và quân sự.

Như vậy có thể thấy, việc tham gia vào sáng kiến này đối với các nước ASEAN đưa lại nhiều thách thức, nhiều rủi ro hơn là cơ hội. Hơn nữa, hiện giữa Trung Quốc và ASEAN đã có một khuôn khổ hợp tác lớn là ACFTA, Hiệp định Thương mại Hàng hóa trong ACFTA đã được ký kết; ASEAN đang đàm phán Hiệp định Thương mại Dịch vụ, thảo luận về các nội dung liên quan đến Hiệp định Đầu tư và Hợp tác Kinh tế. Khuôn khổ này đã tạo nên một không gian đủ

rộng và sâu để Trung Quốc và ASEAN phát triển quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại. Vậy một câu hỏi được đặt ra là: liệu giữa Trung Quốc và các nước ASEAN có cần thiết phải có thêm một khuôn khổ hợp tác nữa là “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” hay không? Đối chiếu điều này với những ý đồ của Trung Quốc như phân tích ở phần trên có thể thấy, Trung Quốc rõ ràng muốn nhiều hơn hợp tác kinh tế đơn thuần.

### ***2.3.2. Tác động của sáng kiến đối với Việt Nam***

Nếu tham gia vào hợp tác theo sáng kiến này, là một nước thuộc ASEAN, Việt Nam cũng sẽ có được những lợi thế, cơ hội cũng như sẽ phải đối mặt với những thách thức, rủi ro như phân tích ở trên.

Ngoài ra, đối với Việt Nam còn có những điểm cần lưu ý dưới đây:

#### **Về cơ hội:**

Việc thực thi sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” tạo cơ hội cho Việt Nam tăng cường hợp tác kinh tế theo chiều sâu, nhất là hợp tác và phát triển kinh tế giữa các tỉnh và doanh nghiệp vùng biên giới hai nước.

Sự phát triển các Khu kinh tế cửa khẩu hay các Khu kinh tế tự do tiếp giáp với Trung Quốc sẽ thúc đẩy mạnh mẽ các hoạt động giao lưu thương mại, trao đổi hàng hóa, dịch vụ XNK qua các khu vực biên giới hai nước, làm tăng kim ngạch mậu dịch hai chiều giữa hai bên.

Việc tham gia vào sáng kiến dưới mô hình hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng giúp Việt Nam tạo lập thế và lực mới cho phát triển kinh tế theo không gian lãnh thổ theo mô thức “hướng ra biển”, phát huy tiềm năng kinh tế biển, gắn kết không gian kinh tế trong nước với khu vực và thế giới.

Tham gia vào sáng kiến này cũng sẽ là cơ hội kêu gọi các đối tác đầu tư vào Việt Nam để phát triển kinh tế, cũng như đề nghị Trung Quốc hỗ trợ đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng (mở ra tuyến đường sắt phía Nam, các tuyến đường bộ xuyên Á, xây dựng các cảng biển và đóng tàu...), cơ sở vật chất kỹ thuật thương mại như hệ thống siêu thị, trung tâm thương mại, chợ, bến bãi, kho tàng... Cơ sở hạ tầng của Việt Nam, nhất là ở các tỉnh vùng biên giới còn rất yếu kém, nhiều nơi vùng biên giới, miền núi giao thông đi lại còn khó khăn, việc vận chuyển, lưu thông phân phối hàng hóa cũng rất hạn chế. Do đó, việc thu hút đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật thương mại là điều rất quan trọng, tạo điều kiện phát triển kinh tế, thương mại trong nước.

Sự tăng cường hợp tác với Trung Quốc theo sáng kiến Cực tăng trưởng mới cũng tạo ra những tác động tích cực khác về mặt quản lý và chính sách. Việt Nam sẽ ý thức được sự lệ thuộc của nhiều ngành sản xuất trong nước vào thị trường nước ngoài, từ đó sẽ tìm cách cơ cấu lại các ngành này cho hợp lý

hơn để chủ động trong sản xuất. Chính phủ Việt Nam sẽ có những chính sách tích cực hơn trong thu hút đầu tư trực tiếp và gián tiếp nước ngoài, tránh để dòng vốn chảy hết vào Trung Quốc. Các ngành, các cấp từ Trung ương đến địa phương cũng sẽ có cách quản lý các nguồn lực, tài nguyên tốt hơn và nắm bắt được cơ hội để trở thành nhà cung cấp nhiều sản phẩm (đã qua chế biến) làm đầu vào cho thị trường lớn này; cũng như luôn phải đẩy mạnh phát triển kinh tế để không bị tụt hậu... Như vậy kinh tế Việt Nam cũng có khả năng phát triển tốt, mặc dù về mặt tương quan lợi ích thì Việt Nam được hưởng lợi kém hơn nhiều so với Trung Quốc.

#### Về thách thức:

*Về mặt chủ quyền*, là một nước có tranh chấp lớn nhất đối với Trung Quốc về chủ quyền đối với biển Đông, một khi tham gia vào sáng kiến này ta chắc chắn sẽ gặp khó khăn nhiều hơn so với các nước ASEAN khác trong việc giành và giữ chủ quyền quốc gia trong vịnh Bắc Bộ nói riêng và trên biển Đông nói chung.

*Về mặt kinh tế*, cũng như các nước ASEAN khác, một quốc gia láng giềng có nhiều nét tương đồng như Việt Nam sẽ ngày càng bị ảnh hưởng bởi Trung Quốc và trở nên phụ thuộc hơn vào nền kinh tế này. Với việc giá nguyên liệu đầu vào tăng có nguyên nhân bắt nguồn từ Trung Quốc, Việt Nam là nước không tự sản xuất được mà phải nhập khẩu nên chắc chắn sẽ bị lệ thuộc và điều đó gây tác động mạnh đến sản xuất trong nước. Điển hình là các ngành sản xuất như thép, xi măng, phân bón, giấy, nhựa, dệt may..., chi phí đầu vào tăng cao nhưng đầu ra không tăng đã làm cho nhiều doanh nghiệp giảm lợi nhuận và thua lỗ. Nhiều mặt hàng xuất khẩu truyền thống của Việt Nam bị thu hẹp hoặc mất thị trường do sức cạnh tranh giảm vì những sản phẩm tương tự của các doanh nghiệp Trung Quốc có giá rẻ hơn nhiều. Các doanh nghiệp Việt Nam vốn đã thua doanh nghiệp Trung Quốc về năng lực cạnh tranh, trình độ công nghệ, thiết bị và quy mô sản xuất, nay lại bị đội giá đầu vào, càng tăng thêm phần khó khăn trong cạnh tranh và bị lệ thuộc hơn vào phía Trung Quốc.

Bên cạnh đó, ô nhiễm môi trường biển khu vực Vịnh Bắc Bộ do khai thác quá mức dẫn đến suy kiệt nguồn tài nguyên biển và ven biển (tài nguyên khoáng sản, dầu khí, thủy hải sản) cũng là những thách thức không nhỏ đối với Việt Nam, gây ảnh hưởng đến phát triển kinh tế bền vững. Trong khi đó, tham gia vào sáng kiến này, phía Trung Quốc là bên được hưởng lợi nhiều nhất từ việc khai thác nguồn tài nguyên phong phú của biển.

*Về thu hút đầu tư nước ngoài*, với môi trường kinh doanh tốt hơn nên việc thu hút đầu tư nước ngoài của Trung Quốc chắc chắn sẽ mạnh mẽ hơn, hay nói cách khác Việt Nam sẽ khó cạnh tranh với Trung Quốc trong việc thu hút đầu tư nước ngoài. Bên cạnh đó, Trung Quốc mở cửa thị trường tài chính mạnh

mẽ hơn Việt Nam, nhất là với các giao dịch tài khoản vãng lai, tài khoản vốn. Chẳng hạn Trung Quốc cho người nước ngoài đầu tư vào thị trường chứng khoán mạnh hơn, cho giữ tỷ lệ cổ phần trong các DN theo qui định cũng cao hơn Việt Nam. Chính vì vậy mà dòng vốn đầu tư chảy vào đây rất mạnh. Hiện các tập đoàn xuyên quốc gia đang muốn biến Trung Quốc thành công xưởng sản xuất cho cả thế giới. Quý 1 vừa qua, nước này thu hút tới 43 tỷ USD đầu tư nước ngoài, trong khi lượng đầu tư vào Việt Nam thấp hơn nhiều.

Thêm vào đó, việc phát triển nóng của Trung Quốc sẽ dẫn đến nhiều rủi ro tiềm ẩn, trong đó có việc khó kiểm soát được chất lượng và hiệu quả đầu tư. Có nhiều dự án khi đi vào hoạt động sẽ cho những sản phẩm chất lượng thấp, hoặc đầu tư quá nhiều vào một số lĩnh vực sẽ dẫn đến dư thừa công suất làm cho lượng tồn kho lớn. Việt Nam ở cạnh Trung Quốc dễ phải hứng chịu những đợt sóng hàng kém chất lượng và hàng tồn kho này. Hơn nữa, do việc tăng cường hợp tác quá mức và với sức hút mạnh mẽ mà các tài nguyên của Việt Nam rất dễ chảy sang Trung Quốc, như hiện tượng chảy máu quặng sắt, thiếc trong thời gian vừa qua. Nếu chúng ta chủ yếu vẫn xuất thô và bừa bãi như hiện nay thì những nguồn lực để phát triển các ngành sản xuất trong tương lai sẽ bị cạn kiệt và gây nên tác động xấu với môi trường. Nói cách khác tức là chúng ta sẽ trở thành nơi cung cấp tài nguyên, khoáng sản để phát triển kinh tế Trung Quốc.

Như vậy rõ ràng trong khi hai khuôn khổ hợp tác GMS và hợp tác trên đất liền (xây dựng Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore) đã hình thành, tiến triển và đem lại khá nhiều lợi ích, thì sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” với việc hợp tác kinh tế khu vực vịnh Bắc Bộ mở rộng và hợp tác biển Đông không đưa thêm cho ta nhiều lợi ích, mà thay vào đó là những thách thức khó có thể lường trước được.

## CHƯƠNG III

# CÁC GIẢI PHÁP TẬN DỤNG CƠ HỘI CỦA VIỆC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỤC HAI CÁNH” ĐỂ PHÁT TRIỂN QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT NAM - TRUNG QUỐC

### 3.1. Quan điểm của Việt Nam về Sáng kiến Cực tăng trưởng mới

#### 3.1.1. Vị trí của Việt Nam trong sáng kiến

Như đã nêu ở chương trước, chiến lược phát triển *Hai hành lang một vành đai* của Việt Nam chính là giai đoạn khởi đầu cho việc thực hiện chiến lược *Một trục hai cánh* của Trung Quốc. Do đó, vai trò của Hai hành lang một vành đai sẽ rất quan trọng đối với việc thực hiện thành công chiến lược *Một trục hai cánh*. Vai trò này của Hai hành lang một vành đai trong *Một trục hai cánh* không phải do ý muốn chủ quan của một bên nào tạo ra, nó mang tính tất yếu khách quan do vị thế địa – kinh tế của Việt Nam và Quảng Tây (Trung Quốc) trong chiến lược này hình thành.

Đối với Trung Quốc, Quảng Tây nằm giao điểm ở giữa các vành đai kinh tế Hoa Nam, Tây Nam và vành đai kinh tế ASEAN, liền kề với miền Đông, miền Tây của Trung Quốc, vừa sát bên sông, vừa sát bên biển, vị trí địa lý độc đáo, có ưu thế rõ rệt về giao thông. Ngoài việc nối liền mạng giao thông trên bộ còn có một quần thể cảng biển gồm Bắc Hải, Khâm Châu, Phòng Thành, là tỉnh khu duy nhất của Trung Quốc vừa có biên giới đất liền, vừa có hành lang trên biển nối liền với các nước ASEAN. Trong khuôn khổ hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng và đồng bằng sông Châu Giang mở rộng..., Quảng Tây có vị trí chiến lược không thể thay thế được.

Còn với Việt Nam, vị trí địa lý kinh tế Việt Nam quy định nó là cầu nối Đông Nam Á với Đông Bắc Á, là cầu nối của Đông Nam Á với Trung Quốc trong khối kinh tế Trung Quốc – ASEAN (10+1). Việt Nam có vai trò ngày càng lớn trong ASEAN, là lực lượng thúc đẩy khối mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc hướng tới xây dựng cộng đồng kinh tế Đông Á. Trên thực tiễn, quan hệ kinh tế giữa Việt Nam với Trung Quốc cũng ngày càng có sự hợp tác cùng phát triển. Việt Nam với Quảng Tây và Vân Nam Trung Quốc đã xây dựng được mối quan hệ kinh tế khá mật thiết, Lào Cai với Hà Khẩu Vân Nam Trung Quốc, Lạng Sơn với Bằng Tường (Nam Ninh, Trung Quốc) đã xây dựng được những quan hệ kinh tế ngày càng tốt đẹp. Hà Nội và Nam Ninh chắc chắn sẽ là điểm đến của ASEAN và thế giới, cùng tham gia thực hiện chiến lược *Một trục hai cánh*.

Do vậy, *Hai hành lang một vành đai* nếu được khai thác tốt sẽ tạo ra địa bàn, cơ sở hạ tầng, tạo ra hệ thống thể chế chính sách hợp tác thúc đẩy *Một trục hai cánh* phát triển, làm cho kế hoạch khu mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc phát triển thực chất và mạnh mẽ hơn, trong đó vai trò “cầu nối” của Việt Nam và Quảng Tây trong hợp tác kinh tế ASEAN – Trung Quốc được tăng cường rõ rệt.

Dưới góc độ vị trí địa lý, xét cả trên bộ lẫn trên biển, Việt Nam có vị trí quyết định đối với sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN- Trung Quốc” của Trung Quốc.

Trên bộ, với hình thế kéo dài từ Bắc xuống Nam “bao bọc” cả bán đảo Đông Dương, Việt Nam là cầu nối quan trọng để hình thành Hành lang Kinh tế Nam Ninh – Singaporere.

Trên biển, Việt Nam có bờ biển dài ở vị trí tiền tiêu biển Đông. Việt Nam có chủ quyền đối với vùng lãnh hải và thềm lục địa thuộc vịnh Bắc Bộ, có vị trí chiến lược quan trọng đối với phần còn lại của vịnh Bắc Bộ nói riêng và biển Đông nói chung. Với Trung Quốc, Việt Nam là một trong những cửa ngõ để đi ra biển Đông, là một trong những cầu nối giữa Trung Quốc và ASEAN.

Như vậy, đối với chiến lược của Trung Quốc, Việt Nam là “cái chốt” đối với việc triển khai hợp tác với ASEAN cả trên bộ lẫn trên biển. Do đó nếu không có sự đồng thuận của ta, Trung Quốc rất khó khăn trong việc sử dụng, khai thác và hợp tác biển Đông và không thể triển khai ý tưởng hợp tác “Cực tăng trưởng mới ASEAN- Trung Quốc”.

Với vị trí và vai trò quan trọng, có thể nói Việt Nam có quyền lựa chọn đồng ý tham gia hay không vào sáng kiến. Và nếu ta tham gia thì Trung Quốc mới có cơ hội triển khai sáng kiến và thực hiện ý đồ. Ngược lại, nếu ta không tham gia thì chắc chắn sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN- Trung Quốc” sẽ gặp rất nhiều khó khăn để thực thi và có thể bị phá sản.

Tuy nhiên, cũng cần thấy rằng trong bối cảnh hiện tại, Trung Quốc chắc chắn sẽ thúc đẩy nhanh quan hệ với các nước ASEAN cả song phương lẫn đa phương, tiếp tục chủ trương “gác tranh chấp, cùng khai thác”, triển khai phát triển kinh tế vịnh Bắc Bộ. Kinh nghiệm thực tiễn trong quan hệ với ta, Trung Quốc rất kiên trì mục tiêu và dùng nhiều phương cách để thuyết phục, thậm chí gây sức ép với ta.

Một khi Trung Quốc đã nêu ý tưởng về “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc”, dù phản ứng của Việt Nam và các nước ASEAN khác như thế nào thì họ cũng sẽ tìm mọi cách biến ý tưởng này thành hiện thực. Việc khi Tổng bí thư Nông Đức Mạnh đi thăm tỉnh Nam Ninh trong chuyến thăm hữu nghị chính thức Trung Quốc vào cuối tháng 8/2008, Bí thư Tỉnh ủy Tỉnh Quảng

Tây Lưu Kỳ Bảo đề nghị Việt Nam ủng hộ sáng kiến này và khẳng định sáng kiến này không mâu thuẫn với hợp tác “Hai hành lang, một vành đai”, cũng cho thấy rõ sự chuẩn bị cũng như quyết tâm của Trung Quốc trong việc triển khai ý tưởng mới.

Trong bối cảnh như vậy và chính vì vai trò quan trọng của Việt Nam mà chúng ta cần có thời gian nghiên cứu, tìm hiểu kỹ mục đích, nội dung hợp tác trong sáng kiến của Trung Quốc, cũng như cần có quan điểm rõ ràng nhưng không nên vội vàng, sao cho vừa có lợi cho ta vừa không làm ảnh hưởng đến mối quan hệ với Trung Quốc và với các nước ASEAN.

### ***3.1.2. Quan điểm của Việt Nam về sáng kiến***

*Đối với hợp tác trên đất liền:*

Trong khuôn khổ hợp tác Trung Quốc- ASEAN, Thủ tướng Việt Nam Nguyễn Tấn Dũng nhấn mạnh sự ủng hộ hợp tác "Hai hành lang, một vành đai" giữa Việt Nam và Trung Quốc, tìm ra các giải pháp, lựa chọn các thể chế hợp tác tiểu vùng hiệu quả, từ đó mở rộng cho chiến lược Một trục hai cánh.

Việt Nam và Trung Quốc cần tập trung nỗ lực xúc tiến kế hoạch hợp tác song phương Việt - Trung về Hai hành lang một vành đai, tiến trước một bước tạo lực đẩy, tạo sức hút cho chiến lược Một trục hai cánh.

Sự hợp tác với hai tỉnh Quảng Tây và Vân Nam giáp biên giới với Việt Nam cũng được khuyến khích phát triển, tạo động lực mới đẩy mạnh hợp tác kinh tế - thương mại với hai tỉnh giàu tiềm năng trên, đặc biệt là việc triển khai hợp tác Hai hành lang, một vành đai kinh tế có lợi cho duy trì hòa bình, ổn định dọc khu vực biên giới Việt - Trung. Việt Nam thể hiện chủ trương nhất quán trong việc tích cực tham gia hợp tác giữa ASEAN với Trung Quốc nói chung và với hai tỉnh Quảng Tây và Vân Nam nói riêng.

Tổng Bí thư ĐCS Việt Nam Nông Đức Mạnh tán thành ý tưởng mới hợp tác kinh tế trên đất liền dọc các hành lang kinh tế như trong chiến lược hợp tác Hai hành lang, một vành đai với Trung Quốc. Việt Nam và các tỉnh dọc biên giới hai nước như tỉnh Quảng Tây, Vân Nam cần phải cùng nhau xúc tiến hợp tác kinh tế mậu dịch, đầu tư, thúc đẩy hơn nữa việc xây dựng các công trình hạ tầng cơ sở về đường cao tốc, đường sắt, cảng.

Việt Nam luôn thể hiện rõ quan điểm sẵn sàng cùng với tỉnh Quảng Tây và Trung Quốc tiến hành thương lượng, thăm dò về quy hoạch cụ thể, nội dung hợp tác và biện pháp thực hiện. Điều này không chỉ có lợi cho hai nước Việt-Trung, mà còn có lợi cho toàn khu vực Đông Nam Á.

*Đối với hợp tác GMS:*

Là quốc gia chiếm vị trí địa chính trị, địa kinh tế quan trọng của GMS (lưu vực sông Mê Kông trên lãnh thổ Việt Nam chiếm 25% diện tích đất và 35% dân số), vì vậy hợp tác GMS có ý nghĩa chiến lược đối với sự phát triển kinh tế-xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng, tăng cường giao lưu văn hoá và bảo vệ chủ quyền lãnh thổ của Việt Nam. Việc tham gia các khuôn khổ hợp tác tiểu vùng Mê Kông tạo cơ hội cho Việt Nam phát huy được lợi thế và tiềm năng, tranh thủ các nguồn lực bên ngoài cho sự phát triển từ các nước trong khu vực và cộng đồng tài trợ quốc tế. Việt Nam được hưởng lợi song đồng thời cũng phải gánh vác trách nhiệm nặng nề trong việc phát triển liên vùng mở rộng.

Lào Cai và Côn Minh, Vân Nam Trung Quốc có vai trò quan trọng trong tuyến hợp tác tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Do vậy, Việt Nam khuyến khích phát triển hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, qua đó thúc đẩy hợp tác Hai hành lang một vành đai, giai đoạn khởi đầu cho sự hợp tác trong chiến lược Một trục hai cánh.

Mục tiêu chung của đoàn Việt Nam tại Hội nghị Bộ trưởng GMS 3 một lần nữa khẳng định quan điểm và quyết tâm của Việt Nam trong việc tăng cường hợp tác và làm sâu sắc thêm hội nhập kinh tế tiểu vùng sông Mê Kông, thúc đẩy phát triển bền vững tiểu vùng cũng như phấn đấu từng bước cải thiện cơ sở kinh tế-xã hội ở các địa phương dọc các hành lang GMS, góp phần củng cố quan hệ hợp tác hữu nghị và láng giềng thân thiện với các nước trong khu vực. Phát biểu tại Diễn đàn đối thoại kinh doanh - đầu tư trong khuôn khổ Hội nghị này, Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng đã khẳng định sự ủng hộ của Việt Nam đối với việc xây dựng kế hoạch hành động tổng thể để tăng cường tự do hoá và tạo thuận lợi cho thương mại, đầu tư khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng.

*Đối với hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng:*

Mặc dù Hiệp định phân định Vịnh Bắc Bộ và Hiệp định Hợp tác nghề cá ở Vịnh Bắc Bộ đang được hai nước Việt Nam - Trung Quốc triển khai và phát huy tác dụng tích cực đối với việc gìn giữ an ninh, trật tự trong Vịnh Bắc Bộ. Hai bên cũng đã nhất trí duy trì đàm phán về vấn đề trên biển để tìm ra một giải pháp cơ bản lâu dài mà hai bên đều chấp nhận, đồng thời cam kết nỗ lực giữ gìn hòa bình, ổn định ở Biển Đông. Tuy nhiên, trong chiến lược hợp tác vịnh Bắc Bộ, hai bên còn có quan điểm khác nhau về việc có nên mở rộng hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ sang các nước thuộc khu vực ASEAN hay không.

Về phía mình, Việt Nam thể hiện cho Trung Quốc biết chủ trương tích cực hợp tác song phương giữa hai nước trong chiến lược “Hai hành lang, một vành đai”. Thực hiện tốt hợp tác này sẽ thúc đẩy phát triển quan hệ hợp tác kinh

tế khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ giữa Việt Nam và Trung Quốc, mà chưa cần thiết phải kéo dài hợp tác ra các nước ASEAN khác. Bởi vì quan hệ hợp tác kinh tế giữa Trung Quốc với ASEAN đã có các Hiệp định khung Hợp tác kinh tế toàn diện và từ ngày 1/7/2006, Hiệp định thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc đã có hiệu lực, tạo cơ sở cho việc thành lập Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA). Hơn nữa, khi vấn đề hợp tác song phương giữa hai nước Việt – Trung được giải quyết thì mới nên bàn tiếp đến việc mở rộng hợp tác đa phương với khu vực ASEAN.

Tuy nhiên, một khi Trung Quốc đã có ý định mở rộng hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ là toàn bộ ASEAN- Trung Quốc nhằm tạo ra một vùng Vành đai Đại Trung Hoa và quyết tâm thực hiện bằng được ý đồ đó, thì Việt Nam không thể ngăn cản được, nhưng cũng không thể thụ động trong việc đối phó với những thách thức có thể xảy ra trong quan hệ kinh tế với Trung Quốc khi họ triển khai thực hiện chiến lược. Chính vì vậy, Việt Nam sẽ phải chủ động có những giải pháp nhằm tận dụng tốt cơ hội, đối phó và hạn chế những thách thức của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh”, với quan điểm vừa phát triển quan hệ hợp tác kinh tế với Trung Quốc mà vẫn giữ được chủ quyền quốc gia (nhất là chủ quyền trên biển Đông) và hạn chế tốt nhất 5 xu thế tiêu cực đó là: nhập siêu tăng; tăng xuất khẩu tài nguyên và nguyên liệu thô; chất lượng đầu tư thấp; suy giảm khả năng cạnh tranh với Trung Quốc và xu thế biển Đông “nổi sóng”. Với quan điểm và lập trường thông suốt, nhất quán, đề tài xin đề xuất một số giải pháp cụ thể ở phần sau.

### **3.2. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh”**

#### **3.2.1. Các giải pháp chung**

##### **3.2.1.1. Nhận thức lại tầm quan trọng của quan hệ Việt Nam - Trung Quốc**

Sự phát triển của Trung Quốc tạo ra các cơ hội và những thách thức đối với nước ta. Thực tế hợp tác khu vực cho thấy, những nước có trình độ phát triển thấp hơn Trung Quốc thu được lợi ích ít hơn trong quan hệ hợp tác kinh tế (Trần Văn Hóa, 2006)<sup>6</sup>. Các nước như Thái Lan, Singapore, Philippin, Indonesia đều đã thâm nhập thực sự vào thị trường Trung Quốc, tận dụng được cơ hội Trung Quốc là thị trường lớn. Việt Nam đang gặp phải nhiều bất lợi trong quan hệ kinh tế với Trung Quốc. Chúng ta chưa có một chiến lược hợp lý, lâu dài trong hợp tác với Trung Quốc. Cần thiết phải nhận thức lại tầm quan trọng của quan hệ với Trung Quốc, đồng lòng, nhất trí trong nhận thức từ Trung ương đến các Bộ, ngành, địa phương và cộng đồng doanh nghiệp. Trung Quốc

<sup>6</sup> Xem: Trần Văn Hóa: Thương mại và Đầu tư Việt Nam – Trung Quốc trong điều kiện mở rộng hợp tác ASEAN và gia nhập WTO của Việt Nam, Tài liệu hội thảo “Định hướng phát triển quan hệ hợp tác Việt Nam – Trung Quốc trong bối cảnh mới” ngày 27/7/2006.

sẽ còn thực hiện nhiều ý đồ chiến lược để củng cố vị trí siêu cường của mình. Chính vì vậy, việc Trung Quốc thực hiện chiến lược Một trục hai cánh, một chiến lược có ảnh hưởng rất lớn đến tương lai phát triển của Việt Nam, là cơ hội tốt để chúng ta nhận thức rõ hơn về cơ hội và thách thức trong quan hệ với Trung Quốc.

Chúng tôi xin chỉ ra một số điểm quan trọng, mang tính định hướng chiến lược, cần chú ý trong hợp tác với Trung Quốc:

*Thứ nhất*, Trung Quốc là một nước lớn, đang phát triển rất nhanh và có sức thu hút toàn cầu. Sự phát triển của Trung Quốc là cơ hội phát triển cho Việt Nam. Việt Nam phải đẩy mạnh cải cách, phát triển nhanh mới tận dụng được cơ hội này. Chậm trễ thì nguy cơ tụt hậu càng cao và càng tụt hậu càng khó hợp tác, càng nhiều bất lợi.

*Thứ hai*, Trung Quốc là một công xưởng lớn, là nơi tập trung các công ty xuyên quốc gia lớn của thế giới, là mạng kết nối toàn cầu. Muốn hợp tác hiệu quả với Trung Quốc phải tìm cách thâm nhập vào hệ thống kinh doanh toàn cầu, chuỗi giá trị toàn cầu. Việt Nam cần nâng cao năng lực cạnh tranh của mình, vươn lên mức cao hơn trong chuỗi giá trị toàn cầu.

*Thứ ba*, Trung Quốc có tiềm lực kinh tế hùng mạnh, có năng lực cạnh tranh vượt trội so với Việt Nam. Coi Trung Quốc là một thị trường hơn là đối thủ cạnh tranh, từ đó tranh thủ sự phát triển và đặc thù thị trường để hợp tác kinh tế- thương mại. Những lợi thế của Việt Nam về địa kinh tế và chính trị cần tận dụng triệt để. Cần tăng cường hợp tác thay cho cạnh tranh, đối đầu, phòng thủ.

*Thứ tư*, Hợp tác với Trung Quốc cần tính đến lợi ích thương mại với các đối tác khác. Không vì lợi ích ngắn hạn tại Trung Quốc mà bỏ mất cơ hội ở các thị trường khác và ngược lại. Phải xây dựng chiến lược đối tác thương mại lâu dài và linh hoạt với Trung Quốc, trên cơ sở tăng cường mở cửa, hợp tác đa phương với các đối tác lớn trên thế giới như Mỹ, Nhật Bản, EU, Nga, Ấn Độ, từ đó giải quyết tốt các vấn đề song phương với Trung Quốc. Một khi Việt Nam trở thành miền đất hứa thu hút đầu tư của thế giới, mang lại lợi ích cho các nước trong khai thác phát triển đất nước mình, thì từ đó chính các nước này sẽ cùng với Việt Nam bảo vệ độc lập chủ quyền như bảo vệ lợi ích của chính họ.

*Thứ năm*, Việt Nam có vị trí địa kinh tế quan trọng trong khu vực ASEAN, là cửa ngõ ra biển Đông, vì vậy cần đẩy mạnh đa phương hóa trong quan hệ quốc tế và khu vực trong khuôn khổ hợp tác với ASEAN, APEC, WTO..., từ đó nâng cao vị thế quốc gia của Việt Nam.

*Thứ sáu*, Trong quan hệ với Trung Quốc, Việt Nam cần tính đến lợi ích tổng thể để có sự phối hợp hành động. Phải đặt lợi ích quốc gia lên trên lợi ích

địa phương. Chạy theo lợi ích ngắn hạn, cục bộ sẽ bị thiệt thòi với Trung Quốc, ở vào thế bị động, đánh mất cơ hội dài hạn.

### ***3.2.1.2. Tiếp tục hoàn thiện khung khổ pháp lý cho hợp tác thương mại với Trung Quốc***

Giai đoạn 2001-2006 hai nước đã ký được một số văn bản quan trọng đảm bảo tính pháp lý và tạo điều kiện thuận lợi cho hàng xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc. Tính đến thời điểm này, liên quan đến lĩnh vực thương mại có tất cả hơn 10 Hiệp định song phương và còn nhiều Thỏa thuận được ký kết giữa các bộ, ngành hai nước. Tới đây, nhiều hiệp định, thỏa thuận hợp tác kinh tế, thương mại sẽ được ký kết. Việc Việt Nam gia nhập WTO, cùng với Hiệp định ACFTA có hiệu lực và chương trình hợp tác Hai hành lang, một vành đai kinh tế, hệ thống hành lang pháp lý cho phát triển quan hệ kinh tế, thương mại giữa hai nước khá hoàn chỉnh. Theo đó, trong giai đoạn 2007-2015, mức thuế quan giữa hai nước sẽ giảm mạnh, thương mại giữa hai nước sẽ thay đổi theo hướng giảm tỷ trọng thương mại tiểu ngạch và tăng cường thương mại chính ngạch, và quan hệ thương mại sẽ bình đẳng hơn.

Tuy nhiên, trong điều kiện Trung Quốc và Việt Nam mong muốn mở rộng quan hệ hợp tác toàn diện, đặc biệt là hợp tác phát triển thương mại với ý tưởng một trục hai cánh, hai bên cần hoàn thiện hơn nữa khung khổ pháp lý để tạo thuận lợi hơn cho thương mại hai nước. Cụ thể:

- Rà soát lại những Hiệp định đã ký kết giữa hai bên để có những điều chỉnh cần phù hợp với các cam kết quốc tế (WTO, ACFTA), đồng thời nâng cao tính hiệu lực của các điều khoản đã cam kết. Trước mắt cần hoàn thiện và chi tiết hoá những quy định quản lý cụ thể trong Hiệp định buôn bán qua biên giới Việt - Trung năm 1998, chẳng hạn như Hiệp định về thanh toán ngân hàng, Hiệp định về hỗ trợ tư pháp, Hiệp định về phối hợp kinh tế thương mại... để bảo đảm sự phát triển ổn định của quan hệ kinh tế- thương mại giữa hai bên trên cơ sở luật pháp quốc tế.

- Điều chỉnh và bổ sung các chính sách giữa Việt Nam và Trung Quốc theo hướng tạo cơ chế mở hơn nữa cho hoạt động thương mại như dành ưu đãi đặc biệt cho các hoạt động thương mại, sản xuất, đầu tư..., bao gồm cung cấp kết cấu hạ tầng, đơn giản các thủ tục, nới lỏng hạn ngạch xuất nhập khẩu, các quy định quản lý cửa khẩu, hải quan...

- Hoàn thiện chính sách thuế tạo môi trường thuận lợi cho thương mại và đầu tư. Trước hết cần áp dụng mức giá thuê đất ưu đãi hoặc có thể miễn giảm thuế 15 năm đầu đối với những công trình ở vùng núi phía Bắc. Thực hiện nghiêm túc lịch trình cắt giảm thuế theo ACFTA có tính đến những ưu đãi nhất định đối với khu vực kém phát triển.

- Áp dụng chính sách ưu đãi tài chính đối với vùng kinh tế cửa khẩu. Chính sách ưu đãi tài chính hiện nay mới chỉ thực hiện ở các vùng cửa khẩu ở Lào Cai được hưởng các chính sách thí điểm. Cần nhanh chóng tổng kết kinh nghiệm để tiến tới vận dụng ở các vùng cửa khẩu khác. Những ưu tiên về tài chính trước hết nên dành cho kết cấu hạ tầng như cửa khẩu, kho tàng, bến bãi, hệ thống hạ tầng kỹ thuật và cụm dân cư biên giới. Trong những năm trước mắt, tùy theo kết quả thu thuế xuất nhập khẩu, một phần thu từ chống buôn lậu qua biên giới của từng địa phương mà cho phép được để lại từ 50% đến 100% giá trị thu tại khu vực. Để phát huy nội lực, ngoài các nguồn hỗ trợ từ ngân sách và các ưu đãi khác, cần có chính sách khuyến khích ưu tiên để thu hút nguồn vốn trong nước vào phát triển khu vực biên giới.

- Cải thiện hệ thống thanh toán. Đến nay, ngân hàng mới thực hiện được chức năng thanh toán ngoại thương ở các cửa khẩu phía Bắc từ 5-10% tổng nhu cầu phải thanh toán, chưa giữ được vai trò chủ đạo trên thị trường tiền tệ biên giới, chủ yếu vẫn thông qua hoạt động đổi tiền của tư nhân tại các cửa khẩu, hoặc chợ biên giới. Hình thức thanh toán chủ yếu ở khu vực cửa khẩu là tiền mặt. Trong bối cảnh hình thành khu vực thương mại tự do, hình thức thanh toán hiện nay sẽ kìm hãm tốc độ giao dịch thương mại. Chính vì vậy, cần thiết phải thiết lập hệ thống thanh toán và hợp tác giữa ngân hàng hai bên. Trước mắt, ngành ngân hàng khẩn trương xây dựng quy chế hoạt động tiền tệ trên biên giới. Các ngân hàng thương mại cần tiếp tục mở rộng quan hệ đại lý với các ngân hàng Trung Quốc. Có kế hoạch phối hợp với các ngành để thiết lập quan hệ quản lý đồng bộ về hoạt động tiền tệ trên biên giới, tích cực phòng chống tiền giả đưa vào trong nước. Tổ chức sắp xếp lại các lực lượng kinh doanh ngoại hối thuộc các thành phần kinh tế tại khu vực các cửa khẩu biên giới Việt - Trung. Các hoạt động này phải thông qua việc cấp phép và chịu sự quản lý chặt chẽ của ngân hàng Nhà nước. Ngành ngân hàng cần tích cực tìm kiếm biện pháp đưa hầu hết các hoạt động xuất nhập khẩu trên biên giới (trừ trao đổi hàng hoá cư dân biên giới) qua thanh toán ngân hàng và tổ chức hệ thống đổi tiền thuận tiện, có chính sách quản lý tỷ giá linh hoạt, phù hợp với thị trường tiền tệ. Phấn đấu để đưa tiền Việt Nam thành đồng tiền chuyển đổi trên tài khoản vãng lai.

- Tăng cường sự phối hợp trao đổi định kỳ các biện pháp quản lý và giám sát buôn bán biên giới như kiểm định chất lượng, kiểm dịch, phương thức thanh toán... nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp hai nước trao đổi hàng hoá.

- Thực hiện việc nói lỏng các chính sách ưu đãi và các cam kết để tăng cường thu hút đầu tư phát triển các loại hình dịch vụ Logistic, dịch vụ hậu cần tại Việt Nam như cảng biển, trạm trung chuyển, kho tàng, bến bãi, các dịch vụ

hải quan, giao nhận..., nhằm phát huy tối đa vị trí là “cửa ngõ” ra biển của Việt Nam.

### ***3.2.1.3. Xây dựng và nâng cấp chất lượng kết cấu hạ tầng kỹ thuật của các Hành lang kinh tế***

Để tận dụng được những cơ hội của việc mở rộng quan hệ hợp tác Trung Quốc – ASEAN theo sáng kiến *Một trục hai cánh* của Trung Quốc, Việt Nam cần chủ động cải thiện cơ sở hạ tầng để phát huy lợi thế là nước trung chuyển, cửa ngõ của khu vực kết nối với các khu vực khác của thế giới. Cụ thể:

Cải tạo đường sắt: Trước hết là cải tạo tuyến đường sắt Hải Phòng- Hà Nội- Côn Minh và tuyến đường sắt Hà Nội – Lạng Sơn – Nam Ninh. Đây là hệ thống giao thông mang tính huyết mạch của giao lưu kinh tế Việt Nam – Trung Quốc. Việc cải tạo kỹ thuật đối với các tuyến đường sắt nói trên phải được đặt trong khuôn khổ qui hoạch tổng thể hệ thống đường sắt toàn châu Á. Trước mắt cần tập trung nguồn vốn phát triển tuyến đường sắt này đạt khổ tiêu chuẩn quốc tế 1,435 m và điện khí hoá, tiến tới hoà mạng vào các trục đường sắt của hai nước. Đối với phía Việt Nam cần sớm đầu tư phát triển tuyến đường sắt Lào Cai – Hải Phòng và Lạng Sơn – Hải Phòng. Bên cạnh việc cải tạo đường sắt cần khắc phục những hạn chế đã tồn tại quá lâu liên quan đến giá cước vận chuyển, dịch vụ cảng.

Xây dựng đường bộ: Hệ thống giao thông đường bộ là kết cấu hạ tầng quan trọng nhất đối với Hợp tác phát triển kinh tế thương mại trên các tuyến, trục, hành lang giữa Việt Nam và Trung Quốc. Hai tuyến giao thông đường bộ quan trọng trong chiến lược một trục hai cánh là Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh và Hà Nội – Lạng Sơn Nam Ninh. Đây cũng là hai tuyến hành lang kinh tế quan trọng nhất liên kết kinh tế Trung Quốc – Việt Nam. Hiện nay, Tuyến giao thông Hà Nội – Lạng Sơn – Nam Ninh đã hoàn thành, phía Trung Quốc đã khai thông đường cao tốc cho 6 làn xe. Phía Việt Nam cho 4 làn xe. Trên tuyến giao thông Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh, phía Trung Quốc đã hoàn thành tuyến giao thông từ Hà Khẩu đi Côn Minh. Việt Nam đang triển khai xây dựng tuyến đường Hà Nội – Lào Cai. Dự kiến đến 2012 sẽ hoàn thành.

Bên cạnh việc phát triển các tuyến đường của Hành lang qua tiểu vùng (qua cửa khẩu quốc tế), đường liên quốc gia (qua các cửa khẩu chính), hai nước phối hợp phát triển các tuyến đường thông thương giữa các địa phương hai bên biên giới. Xây dựng các tuyến đường xương cá dọc theo tuyến biên giới phục vụ nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hoá của dân cư.

Nhanh chóng thực hiện các dự án xây dựng và nâng cấp các tuyến đường bộ nối liên quốc gia và nối với cảng Hải Phòng. Nâng cấp, mở rộng tuyến đường quốc lộ dẫn đến các cửa khẩu chính, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận

chuyển hàng hoá từ các tỉnh biên giới đến các trung tâm kinh tế tại thị trường nội địa như Côn Minh, Hà Nội, Hải Phòng...tạo điều kiện hơn nữa cho hàng quá cảnh tiếp cận nhanh chóng với hệ thống cảng biển Hải Phòng.

Phát triển hệ thống đường bộ bao gồm trục chính nối các điểm trên Hành lang kinh tế, các tuyến xương cá liên kết với trục giao thông này là điều kiện quan trọng nhất để phát triển Hành lang. Bên cạnh đó, đối với nước ta, hệ thống giao thông đường bộ có ý nghĩa quan trọng về mặt kinh tế, một mặt, cùng với việc hình thành hệ thống giao thông trên Hành lang kinh tế, các tỉnh trên Hành lang, đặc biệt là các tỉnh vùng núi phía Bắc, sẽ có điều kiện để phát triển kinh tế hàng hoá, đẩy nhanh tốc độ đô thị hoá, thực hiện giảm tỷ lệ đói nghèo, hội nhập kinh tế với các vùng trong nước và khu vực. Mặt khác, hệ thống giao thông này sẽ tạo điều kiện để ta khai thác lợi thế phát triển các ngành dịch vụ như vận tải, kho vận, bưu chính viễn thông, du lịch... nhằm tăng kim ngạch xuất khẩu tại chỗ. Chính vì vậy, xây dựng hệ thống đường bộ phải là mối quan tâm hàng đầu của Việt Nam trong việc xây dựng kết cấu hạ tầng Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh.

Mở rộng vận chuyển đường thuỷ và tăng cường qui mô, tiêu chuẩn đường bay: Đường sông cũng là một trong những tuyến giao thông quan trọng liên kết kinh tế giữa Trung Quốc và Việt Nam. Giao thông đường sông cùng với đường bộ, đường sắt, đường hàng không sẽ tạo nên một hệ thống giao thông đồng bộ, bổ sung cho nhau nhằm khai thác tối đa lợi thế vận tải của hai nước. Phía Trung Quốc rất quan tâm đến phát triển hệ thống giao thông này vì đối với họ vận tải đường sông chi phí rẻ hơn. Chính vì vậy ta cần tranh thủ phía bạn để phát triển hệ thống giao thông này tạo điều kiện cho hàng hoá từ các tỉnh biên giới thâm nhập thị trường Hà Nội, Hải Phòng và các tỉnh đồng bằng khác. Trước mắt cần tập trung nạo vét đường thuỷ sông Hồng, khai thông vận chuyển đường thuỷ từ Man Hao thuộc thành phố Cố Cự tỉnh Vân Nam trở xuống; hoàn thành một số cảng sông cũng như hệ thống kho bãi để phát triển dịch vụ thu phí.

Hiện nay tuyến đường không Hà Nội - Côn Minh đã được khai thông. Cần phối hợp với phía Trung Quốc nhanh chóng nâng cao tiêu chuẩn đường bay Côn Minh - Hà Nội, xây dựng sân bay Hồng Hà, sân bay Văn Sơn và sân bay Lào Cai.

#### Cải thiện cơ sở vật chất thương mại:

- Nâng cấp các cụm cảng hiện có và có thể xây dựng mới các cảng nước sâu thuộc cảng Hải Phòng, nâng cao năng lực cung cấp các dịch vụ của một số cụm cảng hiện có ở Hải Phòng.

- Phát triển vận tải đa phương thức và vận tải quá cảnh hàng hoá, hành khách giữa hai nước, qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại và đầu tư liên khu vực.

- Nâng cấp các cửa khẩu trên Hành lang đáp ứng yêu cầu trao đổi hàng hoá giữa hai nước, đồng thời giảm đơn hơn nữa thủ tục, giảm lệ phí thu các loại, nâng cao tốc độ quá cảnh, phục vụ xuất nhập khẩu tốt hơn nữa cho doanh nghiệp. Nhanh chóng hình thành các tuyến đường chính tại các khu thương mại cửa khẩu.

- Trên cơ sở rút kinh nghiệm làm thí điểm ở một số khu kinh tế cửa khẩu, từng bước có kế hoạch xây dựng các trung tâm kinh tế thương mại ở những cửa khẩu lớn trên các tuyến biên giới. Xây dựng mạng lưới thương nghiệp ở các trung tâm cụm xã; khách sạn, hệ thống kho tàng, bến bãi, chấn chỉnh công tác bốc xếp và giao nhận hàng hoá.

- Xây dựng hệ thống chợ ở các vùng, chợ biên giới. Hệ thống chợ các vùng, đặc biệt ở vùng biên giới là một trong những cơ sở vật chất quan trọng trong việc tiếp nhận, cung ứng hàng hoá lưu thông trên Hành lang kinh tế, mặt khác phục vụ trực tiếp giao lưu kinh tế với các nước láng giềng. Các tỉnh trên Hành lang kinh tế cần nhanh chóng qui hoạch mạng lưới chợ, có kế hoạch từng bước đầu tư xây dựng và tăng cường quản lý chợ theo những nguyên tắc qui định về biên giới giữa hai nước và qui chế quản lý chợ của nước ta.

#### ***3.2.1.4. Cải thiện môi trường đầu tư để thu hút đầu tư từ các nước ASEAN và Trung Quốc***

Sáng kiến của Trung Quốc được thực hiện sẽ tạo thuận lợi cho việc hợp tác đầu tư trong khu vực. Việt Nam nên coi đây là cơ hội để thu hút đầu tư từ Trung Quốc và đặc biệt là từ các nước ASEAN. Tuy nhiên, Việt Nam nên hết sức chú trọng đến việc lựa chọn dự án thu hút đầu tư, đảm bảo chất lượng đầu tư hiệu quả và tránh tiếp nhận những dự án đầu tư kém hiệu quả, kỹ thuật thấp, gây ô nhiễm môi trường, tránh biến Việt Nam thành nơi tiếp nhận sự dịch chuyển những đồ phế thải từ Trung Quốc.

Hiện nay, Việt Nam đang thua kém các nước trong lĩnh vực thu hút FDI do nguồn nhân lực của ta chưa đáp ứng yêu cầu của các nhà đầu tư nước ngoài. Phải chuyển từ cạnh tranh thu hút FDI bằng giá nhân công rẻ sang cung cấp nguồn nhân lực có chất lượng cao. Hiện tại các doanh nghiệp nước ngoài ở Việt Nam sử dụng tới 300 nghề và nhóm nghề khác nhau nhưng các trường dạy nghề của ta chỉ đào tạo được 60 nghề. Rất ít trường hợp cho ra lao động trình độ cao, thích ứng nhanh với công nghệ hiện đại. Đã vậy, nội dung đào tạo lại quá rộng nhưng không sâu và không theo kịp yêu cầu của công ty nước ngoài. Tình trạng

thiếu nhân lực tại các khu công nghiệp, khu chế xuất trên cả nước đã đến mức báo động.

Một biện pháp khác để thu hút vốn FDI là phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ. Sự yếu kém của các ngành công nghiệp phụ trợ nước ta là một trong những nguyên nhân hạn chế thu hút FDI. Các tập đoàn xuyên quốc gia hiện nay đều muốn xây dựng một hệ thống sản xuất mang tính liên hoàn, các công đoạn sản xuất bổ sung cho nhau và đặt trong một không gian nhất định. Các ngành công nghiệp phụ trợ sẽ giúp vận hành hệ thống này một cách linh hoạt và hiệu quả. Việt Nam chưa có được các ngành công nghiệp phụ trợ như vậy.

Một thực tế là, do cơ cấu kinh tế và thị trường có nhiều điểm tương đồng, Trung Quốc và ASEAN (bao gồm cả Việt Nam) ít có khả năng tiếp cận thị trường đầu tư của nhau. Do vậy, việc triển khai AFTA, ACFTA cũng như các cơ chế hợp tác đầu tư khác sẽ có tác dụng chủ yếu trong việc nâng cao sức hấp dẫn và cạnh tranh thu hút dòng đầu tư nước ngoài nói chung vào từng nước và toàn khu vực hơn là thúc đẩy đầu tư nội bộ giữa các nước trong khu vực.

Mặt khác, thực tiễn thu hút đầu tư nước ngoài trong thời gian qua cũng cho thấy, Trung Quốc và ASEAN chưa phải là các đối tác trọng điểm của Việt Nam trong thu hút nguồn vốn, công nghệ, kỹ thuật tiên tiến, đồng thời cũng là những đối thủ cạnh tranh với Việt Nam trong thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài. Vì vậy cần:

- Tận dụng tối đa khung pháp lý thuận lợi về thương mại, đầu tư đã được hình thành trong nội bộ ASEAN cũng như giữa ASEAN với Trung Quốc để đẩy mạnh thu hút đầu tư nước ngoài nói chung và đầu tư của các đối tác này nói riêng. Theo đó, bên cạnh việc các hoạt động tuyên truyền nhằm nâng cao hiểu biết của nhà đầu tư Trung Quốc, ASEAN về các cam kết thuận lợi của Việt Nam về mở cửa thị trường và tự do hoá đầu tư, cần tăng cường quan hệ hợp tác xúc tiến đầu tư cả trong khuôn khổ song phương và đa phương, đặc biệt trong khuôn khổ ASEAN, ACFTA, APEC, ASEM.

- Kết hợp vận động công ty vừa và nhỏ của Trung Quốc, ASEAN với việc tạo điều kiện thu hút các công ty lớn, tập đoàn xuyên quốc gia đặc biệt là các tập đoàn có trụ sở tại Singapore, Malaysia, Thái Lan, đầu tư vào Việt Nam nhằm tạo cầu nối về thị trường xuất khẩu và đưa Việt Nam vào hệ thống sản xuất trong khu vực của các tập đoàn này. Mặt khác, trong bối cảnh tình hình chính trị, kinh tế, xã hội ở một số nước trong khu vực mất ổn định, cần có kế hoạch vận động các công ty, tập đoàn quốc gia chuyển hướng đầu tư vào Việt Nam.

- Tăng cường vận động các dự án đầu tư mới của Trung Quốc, ASEAN, đồng thời tiếp tục vận động các nhà đầu tư đã hoạt động tại Việt Nam thực hiện các dự án đầu tư mới và mở rộng quy mô dự án đã được cấp giấy phép; coi những tiến bộ trong việc cải thiện môi trường đầu tư và những mô hình thành công trong hoạt động đầu tư nước ngoài tại Việt Nam là nhân tố quan trọng, có sức thuyết phục nhất để thu hút các nhà đầu tư mới.

Trên tổng thể, việc thu hút đầu tư của Trung Quốc và ASEAN cần hướng vào các dự án mà các nước và khu vực này có thế mạnh và kinh nghiệm, chú trọng vào các dự án vừa và nhỏ sản xuất hàng tiêu dùng, chế biến nông - lâm - hải sản xuất khẩu, khai thác, chế biến khoáng sản có giá trị gia tăng cao... Căn cứ vào lĩnh vực thu hút đầu tư của Việt Nam cũng như tiềm năng của các nhà đầu tư Trung Quốc, ASEAN, có thể xác định các ngành mục tiêu như sau (theo thứ tự ưu tiên):

- Nông, lâm, ngư nghiệp và chế biến nông sản, thực phẩm: Các nhà đầu tư ASEAN và Trung Quốc đều có khả năng đầu tư trong các ngành này do công nghệ chế biến thích hợp, thị trường trong nước cũng như xuất khẩu đều có tiềm năng rất lớn. Đặc biệt, nhu cầu tiêu thụ của Trung Quốc đối với các loại rau, hoa quả và nông sản chế biến tại thị trường Việt Nam ngày càng tăng trong những năm gần đây. Do vậy, bên cạnh việc tăng cường xuất khẩu các sản phẩm này nhằm tận dụng các lợi thế về tiếp cận thị trường đã đạt được trong khuôn khổ AFTA, ACFTA, cần tập trung thu hút đầu tư của Trung Quốc và ASEAN vào các dự án nuôi, trồng các loại nông, lâm, thủy sản gắn với chế biến, đặc biệt là các dự án chế biến sản phẩm có giá trị gia tăng cao, đạt tiêu chuẩn xuất khẩu...tại các địa bàn có điều kiện tự nhiên và khí hậu thích hợp.

- Công nghiệp dệt, may, giày dép: Dệt may và giày dép là các ngành công nghiệp có lợi thế phát triển và tiềm năng xuất khẩu lớn, thu hút nhiều lao động. Hiện nay, một số dự án đầu tư của ASEAN trong các ngành này đang được triển khai có hiệu quả, góp phần tăng năng lực xuất khẩu của Việt Nam. Do vậy, cần tiếp tục thu hút các nhà đầu tư ASEAN để đẩy mạnh xuất khẩu các sản phẩm này, đáp ứng tốt hơn nhu cầu trong nước và từng bước tham gia vào mạng lưới phân phối toàn cầu của các tập đoàn xuyên quốc gia. Tuy nhiên, cần có giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư của ASEAN trong các ngành này nhằm chuyển dịch về cơ bản cơ cấu sản phẩm theo hướng sản xuất các loại hàng mốt thời trang, tăng dần sản phẩm có giá trị cao và tỷ lệ nội địa hoá trong sản phẩm xuất khẩu.

- Công nghiệp điện tử: Tuy không phải là các đối tác có công nghệ nguồn trong lĩnh vực này, nhưng do đã có thời gian dài tiếp nhận đầu tư và công nghệ cao của các tập đoàn xuyên quốc gia từ Nhật Bản, Mỹ và EU nên một số nước ASEAN (Singapore, Malaysia, Thái Lan), đã có kinh nghiệm phát triển ngành

công nghiệp điện tử và có khả năng đầu tư ra nước ngoài. Do vậy, có thể vận động các đối tác này đầu tư vào các dự án sản xuất thiết bị điện tử, linh kiện máy tính và điện tử dân dụng để mở ra khả năng hợp tác sản xuất quy mô lớn, phục vụ lắp ráp hàng điện tử dân dụng trong nước và xuất khẩu. Mặt khác, cần xúc tiến triển khai các dự án sản xuất hệ thống điều khiển tự động hoá phục vụ cho các ngành công nghiệp hiện đang được ứng dụng rộng rãi trên thế giới.

- Công nghệ thông tin: Đây cũng là ngành một số nước ASEAN có thể mạnh, đặc biệt là Singapore và Malaysia. Tuy nhiên, trong thời gian qua, các dự án đầu tư trong lĩnh vực này hoạt động rất khó khăn, tỷ lệ thành công thấp do dung lượng thị trường Việt Nam còn quá nhỏ bé, chịu ảnh hưởng của tình trạng suy thoái công nghệ thông tin toàn cầu và nạn xâm phạm bản quyền còn rất nghiêm trọng. Do đó, bên cạnh việc hoàn thiện khung pháp lý về bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ, cần có giải pháp vận động các đối tác này thực hiện các dự án gia công phần mềm xuất khẩu, sản xuất hệ thống điều khiển tự động hoá phục vụ cho các ngành công nghiệp... Các dự án này cần tập trung tại các khu công nghiệp phần mềm, khu công nghệ cao và ở các thành phố lớn.

- Công nghiệp khai thác, chế biến khoáng sản: Trong những năm qua, ngành khai thác khoáng sản đạt được tốc độ tăng trưởng cao. Sản lượng khoáng sản khai thác và tiêu thụ (như dầu thô, than đá, quặng sắt...) tăng cao do nhu cầu trong nước và thế giới tăng mạnh, nhất là thị trường Trung Quốc. Tuy nhiên, công nghiệp khai khoáng nước ta còn ẩn chứa yếu tố chưa bền vững thể hiện ở năng lực chế biến sâu còn hạn chế, chưa trở thành ngành sản xuất nguyên liệu cho các ngành công nghiệp trong nước. Mặt khác công tác quản lý Nhà nước về khai thác khoáng sản còn nhiều bất cập do một số loại khoáng sản được xuất khẩu ở dạng thô nên giá trị không cao, lãng phí tài nguyên quốc gia.

Trung Quốc có nhu cầu rất lớn trong việc tiêu thụ các loại khoáng sản, nguyên liệu không sẵn có hoặc đang cạn kiệt ở trong nước nên quan tâm đặc biệt đến các dự án khai thác khoáng sản ở Việt Nam (hiện đang tiến hành nghiên cứu dự án đầu tư Mỏ đồng Sinh Quyền và Tổ hợp bôxít - alumina ở Lâm Đồng có công suất 600.000 tấn/năm để xuất khẩu alumina). Việt Nam cũng có nhu cầu và điều kiện thu hút đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực này. Do vậy, ngoài việc xúc tiến các dự án nói trên và hỗ trợ triển khai một số dự án khoáng sản đang hoạt động, cần tiếp tục thu hút đầu tư của Trung Quốc để thực hiện dự án thăm dò, khai thác, chế biến sâu khoáng sản có giá trị gia tăng cao.

- Các ngành công nghiệp cơ khí: Tương tự như ngành công nghiệp điện tử, cả ASEAN và Trung Quốc đều không có công nghệ nguồn trong ngành này. Tuy nhiên, một số dự án quy mô vừa và nhỏ của Trung Quốc, ASEAN, đặc biệt là các dự án sản xuất các sản phẩm phục vụ nông nghiệp, nông thôn (như: máy động lực nhỏ, máy bơm nước, thiết bị chế biến nông sản, thủy sản...) đã được

thực hiện thành công do thích hợp với điều kiện tự nhiên và thị hiếu tiêu dùng ở Việt Nam. Do vậy, cần tiếp tục thu hút đầu tư để thực hiện các dự án loại này, đồng thời đẩy mạnh thu hút đầu tư của ASEAN, Trung Quốc để sản xuất phụ tùng, linh kiện phục vụ chương trình nội địa hoá các sản phẩm ô tô, xe máy.

- Công nghiệp khai thác, chế biến dầu khí, hoá chất: Hiện nay, chỉ có Malaysia, Singapore, Thái Lan có dự án đầu tư trong lĩnh vực thăm dò, khai thác và chế biến dầu khí ở các mức độ khác nhau. Trung Quốc cũng đang tìm kiếm khả năng đầu tư trong lĩnh vực quan trọng này của Việt Nam. Tuy nhiên, do trình độ công nghệ và khả năng tài chính còn hạn hẹp, các đối tác này (trừ Malaysia) ít có điều kiện tham gia trực tiếp vào các dự án thượng nguồn (thăm dò, khai thác dầu khí) mà chỉ có khả năng cung cấp các dịch vụ có liên quan. Vì vậy, có thể thu hút đầu tư của ASEAN vào các dự án cung cấp dịch vụ cho hoạt động thăm dò, khai thác dầu khí, đồng thời xem xét khả năng thu hút một số dự án chế biến các sản phẩm hoá chất từ dầu khí (hiện Thái Lan đang chuẩn bị dự án có quy mô lớn trong ngành này).

- Xây dựng hạ tầng và kinh doanh bất động sản: Như đã trình bày ở trên, do thị trường Việt Nam còn nhiều tiềm năng và có xu hướng ngày càng mở rộng do những cải thiện gần đây trong chính sách khuyến khích đầu tư tư nhân vào lĩnh vực này, các nhà đầu tư ASEAN và Trung Quốc đều tiếp tục quan tâm đầu tư vào các dự án xây dựng công trình kết cấu hạ tầng, khu đô thị mới, khách sạn, văn phòng cho thuê... Do vậy, có thể thu hút đầu tư của ASEAN và Trung Quốc để phát triển khu đô thị mới và một số công trình kết cấu hạ tầng với quy mô vừa và nhỏ, thích hợp với khả năng tài chính và công nghệ của các đối tác này.

### ***3.2.1.5. Chuyển dịch cơ cấu hàng hoá xuất khẩu để tận dụng lợi thế cạnh tranh trong quan hệ thương mại với Trung Quốc trong điều kiện mở rộng hợp tác ASEAN - Trung Quốc***

Với việc đẩy mạnh hợp tác ASEAN – Trung Quốc theo sáng kiến Một trục hai cánh, áp lực cạnh tranh sẽ rất lớn đối với Việt Nam cả trên thị trường trong nước và thị trường xuất khẩu tại Trung Quốc và các nước ASEAN và các nước khác. Cơ cấu hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc và các nước ASEAN hầu như không thay đổi trong 10 năm gần đây. Chưa có sự cải thiện cơ cấu xuất khẩu theo hướng gia tăng tỷ trọng các mặt hàng chế biến, các mặt hàng công nghiệp. Việt Nam chưa kết nối được với hệ thống sản xuất khu vực. Trong những năm gần đây, gia tăng xu hướng thay thế nhập khẩu nhưng Việt Nam vẫn phụ thuộc ở mức độ lớn vào các sản phẩm là nguyên liệu đầu vào của các ngành công nghiệp từ Trung Quốc và ASEAN. Do đó, vấn đề chuyển dịch cơ cấu xuất khẩu và nâng cao khả năng cạnh tranh của hàng xuất khẩu và

thay thế nhập khẩu là vấn đề chiến lược trong bối cảnh đẩy mạnh hợp tác với Trung Quốc và ASEAN. Một số hướng cơ bản:

*Thứ nhất*, trong những ngành có hàm lượng lao động cao mà hiện nay cả Trung Quốc và Việt Nam đang cạnh tranh tại thị trường ở các nước thứ ba, cần nhanh chóng tăng năng suất lao động để giữ cho tiền lương năng suất (Efficiency wage, tức tiền lương danh nghĩa chia cho năng suất lao động) ở mức thấp và mặt khác, tăng hàm lượng tri thức trong sản phẩm cuối cùng để tạo nên những mặt hàng có nét độc đáo. Chẳng hạn, tăng tính thời trang trong hàng may mặc, nhấn mạnh sự quan trọng của kiểu dáng, sự tiện dụng trong sản phẩm tạp hoá, đồ dùng trong nhà, văn phòng...

*Thứ hai*, nỗ lực chuyển dịch cơ cấu công nghiệp nhanh chóng xác lập lợi thế so sánh trong những ngành liên quan đến máy móc. Phạm vi các ngành này rất rộng và có thể chia làm hai nhóm chính có vị trí ngày càng quan trọng trong ngoại thương và phân công lao động quốc tế. Nhóm thứ nhất là các loại máy móc dùng trong gia đình và văn phòng như công nghệ thông tin phần cứng (máy tính, điện thoại di động, máy in, máy fax, linh kiện và bộ phận điện tử...), đồ điện, điện tử gia dụng. Trung Quốc có lợi thế so sánh hơn trong nhóm này. Để cạnh tranh Việt Nam cần tạo môi trường để tiếp tục thu hút FDI. Với nhóm sản phẩm các loại máy móc cao cấp có hàm lượng công nghệ cao như xe hơi, máy công cụ, máy kỹ thuật số, người máy... Trung Quốc là nước nhập khẩu nhiều trong khi Nhật Bản, Mỹ, Hàn Quốc, Đài Loan... đang có lợi thế và sẽ là những nơi xuất khẩu chính. Tuy nhiên, Việt Nam cũng có thể tạo điều kiện để các công ty đa quốc gia chọn làm căn cứ sản xuất một số bộ phận của các loại máy móc đó. Để thu hút FDI nhiều hơn, cần cải thiện tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng đội ngũ lao động có kỹ năng cao gây trở ngại cho việc chuyển dịch cơ cấu đầu tư. Trên thị trường lao động của Việt Nam, lao động giản đơn thì dư thừa trong khi kỹ sư và các chuyên viên có trình độ thì cung không đủ cầu nên tiền lương rất cao, khiến cho môi trường đầu tư kém hấp dẫn trong khi Trung Quốc đã đi trước nhiều trong việc giải quyết vấn đề này.

Một trong những biện pháp thúc đẩy thương mại Việt Nam - Trung Quốc là đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế, phát huy lợi thế so sánh để khai thác khu vực thị trường mở ASEAN - Trung Quốc. Qua phân tích thực trạng thương mại giữa ASEAN và Trung Quốc, ASEAN và Việt Nam, Trung Quốc và Việt Nam, có thể dễ dàng nhận thấy rằng hàng hoá trao đổi thương mại giữa hai khu vực tập trung chủ yếu vào hai nhóm chính. *Nhóm thứ nhất* hàng chế biến sử dụng nhiều lao động với công nghệ trung bình như điện tử, hàng gia dụng, phương tiện giao thông, máy móc thiết bị công nghiệp và nông nghiệp. *Nhóm thứ hai* là các mặt hàng có nguồn gốc thiên nhiên như nông sản, thủy sản, lâm sản, khoáng sản. Cơ cấu xuất khẩu trong nội bộ khu vực ASEAN - Trung Quốc

trong những năm gần đây cho thấy các nước ASEAN-6 và Trung Quốc xuất khẩu chủ yếu các sản phẩm nhóm thứ nhất. Các nước ASEAN-4 xuất khẩu chủ yếu các sản phẩm nhóm thứ hai và nhập khẩu chủ yếu nhóm thứ nhất. Như vậy, các nước với trình độ phát triển khác nhau trong khu vực có thể tận dụng sự khác biệt nói trên để bổ sung cho nhau.

Việt Nam đang có lợi thế xuất khẩu các mặt hàng nông sản, thủy sản, khoáng sản. Chương trình thu hoạch sớm sẽ tạo thêm điều kiện cho Việt Nam đẩy mạnh xuất khẩu các mặt hàng này. Đây cũng chính là ưu đãi mà các nước trong ACFTA dành cho Việt Nam với tư cách là nước có trình độ phát triển thấp hơn. Những mặt hàng như nông sản, thủy sản vốn có lợi thế cạnh tranh sẽ có thêm cơ hội để thâm nhập thị trường Trung Quốc và ASEAN, khắc phục được sự phụ thuộc vào các thị trường phát triển như Mỹ, Nhật Bản, EU, nơi hiện nay đang có những đòi hỏi cao về tiêu chuẩn vệ sinh và an toàn, chi phí vận chuyển, bảo quản cao. Để tận dụng tốt cơ hội này, Việt Nam cần phải có những thay đổi về cơ cấu mặt hàng, mở rộng thêm diện tích nuôi trồng thủy sản, trồng cao su và rau quả nhiệt đới.

Lợi thế về các mặt hàng có nguồn gốc tự nhiên mà Hiệp định ACFTA dành cho Việt Nam chỉ có tác dụng trong ngắn hạn để nước ta có thể tham gia khu vực thương mại tự do với lợi thế lớn nhất. Tuy nhiên, lợi thế về tự nhiên sẽ mất đi trong dài hạn. Vì vậy, Việt Nam cần tính đến chuyển dịch cơ cấu sản xuất hàng xuất khẩu sang khu vực công nghiệp chế biến để tham gia vào chuỗi giá trị sản phẩm của khu vực. Đồng thời chờ cơ hội tiếp nhận chuyển giao công nghệ từ các nước phát triển hơn ở những lĩnh vực sản xuất dựa vào lợi thế về lao động như các nước ASEAN và Hàn Quốc trước đây tiếp nhận từ Nhật Bản.

Trong quan hệ thương mại với Trung Quốc, Việt Nam cũng là nước có lợi thế về thương mại hàng nông sản, thủy sản, khoáng sản. Tuy nhiên để đạt được cân bằng thương mại và cạnh tranh được với hàng hoá của Trung Quốc và các nước trong ASEAN, cần tranh thủ lợi thế này để đầu tư vào những mặt hàng chế biến có giá trị gia tăng cao. Thu hút đầu tư nước ngoài và nâng cao trình độ lao động là những biện pháp để thực hiện định hướng nói trên.

Một vấn đề khác nhằm duy trì và đứng vững trên thị trường Trung Quốc là củng cố, đẩy mạnh xuất khẩu những mặt hàng chủ lực đang xuất khẩu và đã đứng chân được tại thị trường Trung Quốc, tiếp tục nghiên cứu mở rộng mặt hàng để có đầu tư dài hạn. Nâng cao trình độ chế biến sâu các mặt hàng mà hiện nay ta còn xuất khẩu ở dạng thô hoặc ở trình độ chế biến chưa sâu. Khai thác tiềm năng xuất khẩu những mặt hàng mới theo hướng bao gồm những mặt hàng ta có tiềm năng nhưng chưa được khai thác và những mặt hàng có được do FDI mang lại, trong đó đặc biệt từ các nước hiện đang xuất khẩu các mặt hàng này sang Trung Quốc mà tới đây có thể chuyển sản xuất ra nước ngoài.

### **3.2.1.6. Tăng cường quản lý nhập khẩu**

Thị trường nhập khẩu của Việt Nam hiện nay chủ yếu là Trung Quốc, các nước ASEAN, Hàn Quốc, Nhật Bản, Đài Loan. Trong thời gian tới (trong ngắn và trung hạn) Việt Nam vẫn phải nhập khẩu hàng hóa chủ yếu từ khu vực này. Trong điều kiện nhập siêu gia tăng, kiểm soát và hạn chế nhập khẩu là một trong những biện pháp có ý nghĩa để cải thiện cán cân thương mại. Tuy nhiên, biện pháp chủ yếu là kiểm soát nhập khẩu, hoàn thiện chính sách nhập khẩu để khuyến khích nhập khẩu cạnh tranh nhằm đổi mới công nghệ, phát triển công nghiệp phụ trợ, nâng cao khả năng cạnh tranh của hàng xuất khẩu và hàng sản xuất thay thế nhập khẩu. Đây có thể coi là định hướng chiến lược đối với nhập khẩu trong những năm tới.

Một số biện pháp để kiểm soát nhập khẩu góp phần làm lành mạnh hoá cán cân thương mại cần thực hiện là:

- Ưu tiên nhập khẩu công nghệ tiến tiến, công nghệ nguồn, nhập khẩu bằng sáng chế phát minh về để ứng dụng, tăng cường hợp tác quốc tế để học hỏi kinh nghiệm và phối hợp nghiên cứu triển khai. Xây dựng trung tâm công nghệ cao thu hút đầu tư nước ngoài của các công ty đa quốc gia để từng bước rút ngắn khoảng cách về công nghệ với các nước trong khu vực. Chính phủ phải sớm nghiên cứu và đưa ra chính sách ưu đãi thuế đặc biệt cho loại hình này.

- Đa dạng hoá thị trường nhập khẩu, hạn chế sự phụ thuộc quá mức vào một số thị trường. Trước mắt cần có giải pháp để điều chỉnh một số thị trường nhập siêu trong khu vực châu Á. Giải pháp chủ đạo là đẩy mạnh xuất khẩu vào các thị trường này. Mở rộng xuất khẩu từ các thị trường xuất siêu như EU, Hoa Kỳ để tranh thủ công nghệ nguồn.

- Đẩy mạnh thu hút đầu tư vào các ngành công nghiệp phụ trợ để từng bước hạn chế nhập khẩu nguyên vật liệu, phụ kiện.

- Tăng cường kiểm soát nhập khẩu. Trước hết là ngăn chặn việc nhập lậu hàng từ các nước ASEAN và Trung Quốc để bảo vệ hàng sản xuất trong nước.

- Hoàn thiện và xây dựng hệ thống tiêu chuẩn đối với công nghệ nhập khẩu để hạn chế nhập khẩu công nghệ lạc hậu, công nghệ cũ. Tích cực hợp tác khu vực nhằm hài hoà hoá tiêu chuẩn. Cần tăng cường bảo hộ nhập khẩu hàng hóa theo tiêu chuẩn và kỹ thuật (được WTO thừa nhận) nhằm hạn chế máy móc thiết bị cũ kỹ, lạc hậu có tác động không nhỏ đến hiệu quả vay nợ nước ngoài và tính cạnh tranh ngành và sản phẩm hàng hóa Việt Nam;

### **3.2.1.7. Mở rộng các hình thức hợp tác thúc đẩy phát triển thương mại với Trung Quốc**

*Tăng cường hợp tác kỹ thuật và đầu tư:* Lấy khoáng sản, nông nghiệp làm trọng tâm hợp tác kinh tế kỹ thuật giữa Trung Quốc và Việt Nam. Phía Bắc Việt Nam có nhiều tài nguyên khoáng sản trong khi đó Trung Quốc có năng lực về kim loại màu, kỹ thuật luyện kim. Sự kết hợp về kỹ thuật và tài nguyên của hai bên sẽ cùng tạo ra một ngành sản xuất có ưu thế mới. Điều kiện tài nguyên nông nghiệp của Trung Quốc cũng giống như của Việt Nam, Trung Quốc có thể phát huy ưu thế tương đối mạnh về kỹ thuật nông nghiệp để cung cấp cho Việt Nam các giống cây trồng, lúa gạo, chè, thuốc lá, khoai tây, cũng như cung cấp kỹ thuật trồng trọt và máy móc thiết bị tương ứng. Phía Trung Quốc cần khuyến khích và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp có thực lực đến Việt Nam đầu tư xây dựng nhà máy, tham gia đấu thầu về thủy điện, đường xá, thủy lợi tại Việt Nam. Phía Việt Nam cũng cần khuyến khích và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp đầu tư vào Tây Nam Trung Quốc, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi về dịch vụ, khung khổ pháp lý để thu hút đầu tư từ Trung Quốc.

*Hợp tác về du lịch:* Tiềm năng du lịch giữa Trung Quốc và Việt Nam rất phong phú, mỗi nơi đều có đặc sắc riêng, bổ sung lẫn nhau. Việt Nam cũng đang cố gắng để trở thành một trung tâm du lịch tại Châu Á - Thái Bình Dương. Hai bên đang trao đổi và khai thác thị trường thế giới và nguồn khách du lịch, hấp dẫn du khách từ nước thứ ba. Đây là không gian rộng lớn cho hợp tác phát triển. Hai bên cần phải xây dựng cơ chế hợp tác du lịch, tăng cường điều phối cơ cấu du lịch, cùng nhau phối hợp tốt về tuyến du lịch, điểm du lịch, thực hiện bổ sung ưu thế lẫn nhau, nâng cao sự phát triển thị trường du lịch mới làm cho du lịch dẫn đường cho các ngành có liên quan phát triển theo. Có thể căn cứ theo 3 điều sau để hợp tác và du lịch. Một là, mở rộng du lịch biên giới. Hai là, các nước Trung Quốc, Việt Nam, cùng với Myanmar, Lào, Campuchia cùng nhau khai thác tiềm năng du lịch của khu vực sông Mê Kông - Lam Thương. Ba là, xây dựng vành đai du lịch của vùng Tây Nam Trung Quốc và bán đảo Trung Ấn, lấy Vân Nam và Việt Nam làm điểm hội tụ. Hiện nay, từ các thành phố lớn của Trung Quốc đã có các tuyến đường bay đi Hà Nội, Băng Cốc, Viên Chăn, Phnômpenh. Tương tự Hà Nội và một số thành phố lớn của Việt Nam đã có đường bay tới Trung Quốc và các nước tiểu vùng Mê Kông. Du lịch đường bộ phát triển rất nhanh. Đường xuyên á và các tuyến đường chính nối liền khu vực sẽ là phương tiện thuận lợi cho hợp tác phát triển du lịch. Cùng với việc nâng cấp và mở rộng các tuyến đường bộ, đường sắt, đường hàng không và đường thủy, hợp tác du lịch sẽ là một lợi thế lớn trong hợp tác.

*Kết hợp phát triển thương mại biên giới với hợp tác kinh tế:* Trọng tâm hợp tác hai bên cần phải chuyển biến sang hợp tác kinh tế. Trung Quốc và Việt Nam đang bước vào thời kỳ điều chỉnh cơ cấu kinh tế, hợp tác toàn diện trên tất cả các lĩnh vực thương mại, đầu tư, dịch vụ, tài chính ngân hàng, viễn thông...

Quan hệ thương mại giữa hai bên nếu chỉ bó buộc vào hình thức biên mậu giản đơn như hiện nay (buôn bán nhỏ lẻ dùng tiền mặt) sẽ hạn chế phát triển thương mại và thực hiện khu vực thương mại tự do. Chính vì vậy, hai bên cần phải đón đầu các hạng mục hợp tác kinh tế mới, có khả năng dẫn dắt thương mại song biên phù hợp với xu thế hội nhập hiện nay. Hợp tác kinh tế kỹ thuật giữa Trung Quốc và Việt Nam hiện nay cần phải lấy khai thác tài nguyên và sản xuất công nghiệp làm chính. Khai thác tài nguyên đầu tiên để chọn lựa là khai thác kim loại mầu và apatit của Việt Nam. Cần khai thác tiềm năng thuỷ điện và trồng trọt cây công nghiệp nhiệt đới như cao su. Hạng mục chuyển dịch để dành lựa chọn cho sản xuất công nghiệp là luyện kim, hoá chất, cơ điện, đồ điện gia dụng, chế biến thực phẩm, áp dụng các phương thức, bỏ thầu, tư vấn đầu tư, liên doanh và hợp tác để tham gia khai thác và chế biến các loại khoáng sản, nông sản ở miền Bắc Việt Nam. Xây dựng các nhà máy xi măng, thuỷ điện và ép mía đường (vừa và nhỏ). Còn có thể xem xét xây dựng các nhà máy liên doanh tại Hà Nội và Hải Phòng để xuất khẩu sang nước thứ ba. Về hình thức hợp tác cần chú ý phát triển đầu tư trực tiếp hai bên cùng có lợi, một là có thể tránh được hàng rào thuế quan, trực tiếp đi vào thị trường. Hai là, có thể tận dụng đầy đủ ưu thế về tài nguyên thực hiện có lợi và bổ sung lẫn nhau.

*Tăng cường hợp tác chống buôn lậu và gian lận thương mại.* Trước mắt, cần tập trung rà soát, soạn thảo các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến công tác tổ chức, thực hiện đấu tranh chống buôn lậu và gian lận thương mại; phối hợp trong việc trao đổi thông tin nghiệp vụ; xử lý vi phạm; phối hợp trong công tác kiểm tra, kiểm soát thị trường; phối hợp để kiểm tra, giám sát và xử lý các vi phạm trong nội bộ các lực lượng có chức năng chống buôn lậu; xem xét lại hệ thống thuế và thủ tục hải quan, khắc phục những bất hợp lý trong chính sách thuế và các kẽ hở trong chính sách đang tạo điều kiện cho buôn lậu phát triển; tổ chức tốt hơn công tác thông tin, có nhiều kênh thông tin để chỉ đạo, tổ chức phối hợp giữa các Chi cục, đặc biệt là trên tuyến biên giới; đẩy mạnh và nghiêm túc thực hiện quy chế ghi nhãn hàng hoá, Nhà nước cần quy định nghiêm các doanh nghiệp sản xuất trong nước áp dụng quy chế ghi nhãn hiệu hàng hoá; đẩy mạnh công tác giáo dục, tuyên truyền, hướng dẫn thương nhân cũng như cho toàn dân hiểu và làm theo pháp luật; tăng cường và thường xuyên tổ chức các lớp bồi dưỡng nghiệp vụ quản lý thị trường cho cán bộ công chức trong toàn lực lượng, tạo điều kiện cho cán bộ công chức trong ngành tiếp xúc nhiều hơn với những kiến thức về hội nhập; tham quan, khảo sát một số nước có điều kiện gần giống Việt Nam; phát triển sản xuất, tạo công ăn việc làm ổn định cho người lao động, xoá đói giảm nghèo, không ngừng nâng cao đời sống vật chất và tinh thần cho nhân dân các tỉnh biên giới, đặc biệt các xã, các huyện giáp ranh với Trung Quốc, cần có chính sách và cơ chế ưu tiên hơn những vùng khác ở các lĩnh vực nói trên.

*Hợp tác về đào tạo nguồn nhân lực.* Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực là yếu tố quan trọng để thực hiện thành công công cuộc phát triển kinh tế nói chung cũng như để thúc đẩy hiệu quả hoạt động thương mại Việt Nam - Trung Quốc. Một số công việc cần tiến hành là (i) Xây dựng, thực hiện các chương trình đào tạo cán bộ quản lý thương mại ở các cấp trình độ khác nhau từ đào tạo cán bộ giỏi đàm phán các hiệp ước thương mại song phương và đa phương đến đào tạo cán bộ quản lý chuyên ngành phù hợp với những đòi hỏi, yêu cầu của thị trường và phong cách, tư duy thương mại hiện đại; (ii) Tăng cường hợp tác trao đổi kinh nghiệm nghiệp vụ thông qua khảo sát, tham gia hội nghị, hội thảo khoa học chuyên đề trong nước cũng như các nước trên thế giới, trước hết là Trung Quốc; (iii) Nhà nước cần có sự hỗ trợ về cơ sở vật chất và nguồn kinh phí để đào tạo đội ngũ cán bộ thương mại cho các tỉnh trên hành lang kinh tế dưới nhiều hình thức như mở các lớp đào tạo trên địa bàn, tổ chức các khoá đào tạo, dành các suất học bổng cho các cán bộ chủ chốt của ngành tu nghiệp ở nước ngoài ; (iv) Xây dựng đội ngũ cán bộ thương mại biết tiếng Trung Quốc, giỏi nghiệp vụ kinh doanh xuất nhập khẩu, thành lập bộ phận nghiên cứu thị trường để nắm bắt kịp thời những thay đổi về chính sách quản lý xuất nhập khẩu, các ưu đãi thuế quan và phi thuế quan... của cả hai phía cũng như những biến động về nhu cầu thị trường để xây dựng kế hoạch phù hợp và có hiệu quả; (v) Tăng cường trao đổi thông tin giữa hai nước, hợp tác áp dụng các hình thức trao đổi thương mại hiện đại như thương mại điện tử; (vi) Kết hợp chương trình hợp tác đào tạo và phát triển nhân lực của khu vực với chương trình hợp tác trong ACFTA.

*Các lĩnh vực khác:* Hai bên cần tích cực hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh tế đối ngoại của các tổ chức và doanh nghiệp. Điều này đòi hỏi các cơ quan quản lý Nhà nước liên quan cần thường xuyên và tích cực xem xét, tháo gỡ các vướng mắc về cơ chế chính sách, biện pháp còn bất cập đối với hoạt động của các doanh nghiệp, đưa ra những biện pháp tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và thâm nhập thị trường các nước thông qua Việt Nam, tích cực giúp họ giải quyết các tranh chấp thương mại.

Phối hợp chặt chẽ giải quyết và ngăn chặn những hoạt động kinh tế bất hợp pháp, các hoạt động khác đảm bảo an ninh quốc phòng như chống tội phạm quốc tế, phòng ngừa dịch bệnh, bảo vệ môi trường, bảo tồn các di sản văn hoá, phong tục tập quán của hai bên...

### **3.2.1.8. Một số giải pháp khác**

*Đổi mới phương thức hoạt động thương mại:* Hoạt động thương mại khu vực biên giới là điểm mấu chốt quyết định phần lớn giao lưu kinh tế với Trung Quốc. Tuy nhiên cần thiết phải phát triển thêm nhiều hình thức giao dịch

thương mại khác để nâng tầm quan hệ thương mại khu vực với các đối tác thương mại khác trong khu vực. Phát triển thương mại quá cảnh, chuyển khẩu, kinh doanh dịch vụ như hệ thống kho hải quan, vận chuyển... Thiết lập quan hệ buôn bán với các doanh nghiệp lớn, khai thác thế mạnh của các doanh nghiệp vừa và nhỏ; ký kết hợp đồng xuất nhập khẩu dài hạn để xuất khẩu những mặt hàng có thế mạnh và nhập khẩu những mặt hàng có nhu cầu cấp thiết. Coi trọng việc tổ chức các hội chợ triển lãm trong và ngoài nước để thăm dò thị trường, giới thiệu sản phẩm và ký kết hợp đồng thương mại.

*Đẩy mạnh xúc tiến thương mại và đầu tư:* Tổ chức nghiên cứu thị trường Trung Quốc và các thị trường khác trong khu vực thương mại tự do. Thiết lập cơ quan đầu mối về xúc tiến thương mại và đầu tư tại các trung tâm kinh tế của Trung Quốc. Xây dựng trung tâm cung cấp thông tin về tình hình thương mại, đầu tư, du lịch khu vực ACFTA. Hỗ trợ tài chính cho việc nghiên cứu thị trường Trung Quốc và khu vực. Trước mắt, cần tổ chức các đoàn khảo sát, nghiên cứu thị trường về những mặt hàng Việt Nam đang có lợi thế nhờ thực hiện các cam kết khu vực và song phương. Tận dụng lực lượng Hoa Kiều ở Việt Nam và Việt Kiều ở Trung Quốc làm cầu nối để hàng hoá Việt Nam tiếp cận thị trường Trung Quốc. Tận dụng thị trường Hồng Kông, Đài Loan, Singapore để làm địa bàn trung chuyển xuất khẩu sang Trung Quốc đại lục. Hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận hệ thống siêu thị, trung tâm phân phối lớn để đưa hàng Việt Nam tiếp cận thị trường Trung Quốc và thông qua đó tiếp cận thị trường toàn cầu.

*Nghiên cứu các điều kiện để hình thành khu vực thương mại tự do với Trung Quốc (FTA):* Đây cũng là vấn đề đang được hai phía quan tâm. Hiện nay, diễn đàn này thuộc về các học giả hai nước. Nhiều ý kiến cho rằng, trong bối cảnh Việt Nam và Trung Quốc là thành viên của Hiệp định ACFTA, chưa cần thiết phải có một FTA mới. Ý kiến khác lại cho rằng, nhiều nước trong khu vực đang ráo riết chuẩn bị để có FTA với Trung Quốc. Hiện nay đã có một số nước như Thái Lan, Singapore cũng đặt ra vấn đề này.

*Xây dựng chiến lược đối tác thương mại của Việt Nam với các quốc gia có nền kinh tế lớn và các nước trong khu vực:* Đây là vấn đề cực kỳ quan trọng trong bối cảnh cạnh tranh và hợp tác có nhiều thay đổi, đặc biệt là với sự nổi lên của Trung Quốc. Mở rộng hợp tác đa phương Việt Nam sẽ có thêm cơ hội để lựa chọn hình thức hợp tác, tránh được những rủi ro về thị trường trong bối cảnh kinh tế nhiều biến động. Mở rộng hợp tác đa phương còn hạn chế sự phụ thuộc của Việt Nam vào một vài đối tác lớn.

### ***3.2.2. Các giải pháp đối với các nội dung hợp tác cụ thể trong chiến lược Một trục hai cánh***

### **3.2.2.1. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức trong quan hệ hợp tác thương mại trên đất liền**

- Xây dựng kế hoạch về ban hành, sửa đổi các chính sách và khuôn khổ pháp lý để tạo hành lang pháp lý cũng như các chính sách ưu tiên hỗ trợ xây dựng và phát triển các hành lang kinh tế.

- Xây dựng quy hoạch tổng thể vùng hành lang kinh tế và các kế hoạch xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng kỹ thuật bao gồm: hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, sân bay, bến cảng, hệ thống dịch vụ tài chính, thông tin liên lạc, vận tải, kho bãi, các khu công nghiệp tập trung...

- Tăng cường các thỏa thuận hợp tác đầu tư, thương mại giữa các tỉnh và các doanh nghiệp trong vùng biên giới hai nước, các mô hình hợp tác địa phương cùng phát triển dọc biên giới hai nước như xây dựng các *Khu kinh tế tự do* giữa Móng Cái với Đông Hưng, Lào Cai với Hà Khẩu... Thông qua đó, mở ra những cơ hội đầu tư kinh doanh cho các doanh nghiệp “vùng trong” của Việt Nam và Trung Quốc thay vì phần lớn các doanh nghiệp khu vực vành đai biên giới...

Việc xây dựng Khu kinh tế tự do xuyên biên giới tại Lào Cai – Hà Khẩu (Việt Nam, Trung Quốc), giúp chủ động liên kết kinh tế với các tỉnh trên tuyến hành lang Côn Minh – Lào Cai - Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, chủ động sáng tạo thể chế kinh tế mới, tạo lực hút mới của kinh tế Lào Cai, trên cơ sở đó thúc đẩy Chính phủ hai nước cải tạo nâng cấp nhanh tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng và phát triển cơ sở hạ tầng đồng bộ cho khu kinh tế tự do xuyên biên giới Lào Cai – Hà Khẩu.

Móng Cái (Quảng Ninh) và Đông Hưng (Quảng Tây) là hai vùng đất liền kết quan trọng, vừa có đường biên giới trên bộ và trên biển nên trao đổi hết sức thuận tiện. Việc hai bên xây dựng Khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái - Đông Hưng thành Khu thương mại tự do, chẳng những thúc đẩy phát triển thương mại giữa khu kinh tế mở cửa lớn nhất của Việt Nam tại cửa khẩu Móng Cái với thị xã Đông Hưng thuộc tỉnh Quảng Tây đang trong thời kỳ phát triển nhanh về kinh tế, mà còn đẩy mạnh hợp tác kinh tế, thương mại Trung Quốc- ASEAN trên tuyến vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ.

- Bên cạnh các chính sách ưu đãi phát triển, cho hưởng các qui chế thành phố mở cửa biên giới, đơn giản hóa thủ tục hải quan, ưu tiên hàng đầu là phải đẩy nhanh việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, thông tin liên lạc, đặc biệt tại các khu vực cửa khẩu nhằm thúc đẩy việc thực hiện công trình “*cửa khẩu điện tử*”, tạo thành một mạng lưới giao thông tổng hợp thuận tiện cả đường bộ, đường sắt, đường biển..., nối liền giữa Quảng Tây với Việt Nam và mở rộng xuyên qua các nước ASEAN khác. Trong đó, khẩn trương thúc đẩy tiến trình

xây dựng cơ sở hạ tầng về giao thông, nâng cấp các tuyến quốc lộ, đường cao tốc nối Hà Nội và các tỉnh biên giới tới Trung Quốc (như tuyến quốc lộ 70, quốc lộ 2 đi Hà Giang, quốc lộ 32, quốc lộ 4 đi Lai Châu; nâng cấp đường bộ từ cửa khẩu Hữu Nghị đến Hà Nội thành đường cao tốc, nối liền với đường cao tốc từ Nam Ninh - Hữu Nghị Quan; xây dựng tuyến đường cao tốc Hà Nội - Lào Cai, đường cao tốc Nam Ninh - Sùng Tả - Hà Nội - Hải Phòng và Cảng Phòng Thành - Đông Hưng - Móng Cái - Hải Phòng - Hà Nội...). Bên cạnh đó, cần sớm khởi động kế hoạch cải tạo tuyến đường sắt Hà Nội - Đông Đăng (Lạng Sơn) sang Bằng Tường - Nam Ninh, khôi phục đường không Nam Ninh - Hà Nội, đồng thời giải quyết vấn đề quá cảnh...

- Điều hành các hoạt động xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu biên giới có phối hợp chặt chẽ giữa các khâu liên quan như hải quan cửa khẩu, kiểm tra chất lượng, kiểm tra an toàn vệ sinh thực phẩm...

- Hình thành chuỗi đô thị - cửa khẩu phát triển dọc các tuyến hành lang kinh tế. Phát triển mô hình các Khu kinh tế cửa khẩu, Khu kinh tế tự do tiếp giáp với Trung Quốc nhằm thúc đẩy mạnh mẽ các hoạt động giao lưu thương mại XNK qua các Khu kinh tế cửa khẩu.

- Nâng cao hiệu suất thông quan, kéo dài thời gian làm việc trong ngày của nhân viên hải quan, tăng số lượng nhân viên xuất nhập cảnh để tạo điều kiện thuận lợi cho trao đổi hàng hoá giữa các tỉnh thành phố dọc biên giới hai nước Việt Nam và Trung Quốc. Đồng thời, áp dụng kỹ thuật tiên tiến trong hoạt động thông quan như thông quan điện tử, cửa khẩu điện tử...

- Thực hiện mô hình thông quan "kiểm tra một lần" tại cặp cửa khẩu quốc tế Móng Cái (Việt Nam) - Đông Hưng (Trung Quốc): Cơ quan hải quan của hai bên nên phối hợp, cùng hợp tác để làm thủ tục thông quan một lần (một điểm dừng một cửa) cho hàng hoá xuất nhập khẩu. Hải quan hai bên cùng ngồi tại một địa điểm, cùng nhau làm thủ tục thông quan một lần cho hàng hoá. Đây là một biện pháp quan trọng thúc đẩy tiện lợi hoá vận chuyển qua cửa khẩu biên giới, phát huy vai trò thúc đẩy tích cực cho hợp tác kinh tế trên đất liền.

- Thực hiện chủ trương đẩy mạnh buôn bán những mặt hàng lớn, đem lại giá trị kim ngạch cao, trong đó Trung Quốc cung cấp các sản phẩm cơ điện, thiết bị trọn gói và nhập khẩu ổn định các sản phẩm Việt Nam có ưu thế như dầu thô, cao su, cà phê, thủy sản.

- Xúc tiến thành lập các Tổ liên ngành nghiên cứu mặt hàng mới và ký kết Hiệp định kiểm dịch động thực vật, vệ sinh an toàn thực phẩm nhằm kiểm định chất lượng hàng hóa nhập khẩu qua các cửa khẩu biên giới, đáp ứng tốt nhu cầu tiêu dùng và phục vụ sản xuất.

- Mở rộng việc tìm kiếm các cơ hội đầu tư và hợp tác kinh doanh tại thị trường của hai nước bằng việc tổ chức các đoàn doanh nghiệp tham gia các hội chợ, triển lãm thương mại, hội thảo và xúc tiến đầu tư, thương mại, chú trọng tới các lĩnh vực như công nghệ cao, bất động sản và nguyên liệu cho ngành luyện kim. Trong khuôn khổ các hoạt động của Hội chợ, tổ chức các Diễn đàn doanh nhân, thu hút các chủ doanh nghiệp của hai nước nhằm thúc đẩy hợp tác giữa các doanh nhân hai bên và phát triển phương thức xuất khẩu tại chỗ.

- Củng cố hoạt động của các Cơ quan thương vụ ở nước ngoài. Việc thành lập các phòng trưng bày, giới thiệu sản phẩm tại các nước phải được các cơ quan thương vụ quan tâm hơn. Công tác xúc tiến thương mại luôn là nhiệm vụ hết sức quan trọng đối với xuất khẩu, có thể thông qua các hội chợ triển lãm tổ chức thường xuyên ở các tỉnh vùng biên giới hai nước. Cần xây dựng thương hiệu quốc gia và thương hiệu riêng cho các sản phẩm xuất khẩu của Việt Nam để đảm bảo chất lượng, ổn định thị trường tiêu thụ và thu hút sự quan tâm ngày càng nhiều của khách hàng.

### ***3.2.2.2. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức trong quan hệ hợp tác thương mại trong tiểu vùng Mê Kông mở rộng***

Trong quan hệ hợp tác kinh tế với khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng, miền Trung Việt Nam, nơi có bờ biển dài và vị trí địa lý thuận lợi, sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển và đẩy mạnh hợp tác thương mại với tiểu vùng và khu vực. Để tận dụng những cơ hội do hợp tác GMS đem lại và để miền Trung nói riêng, cả nước nói chung có thể phát triển mạnh hơn, theo chúng tôi cần làm một số việc sau đây:

- Tiếp tục đầu tư nhiều hơn để phát triển mạng lưới giao thông đường bộ, hệ thống thông tin, liên lạc khu vực miền Trung nói riêng và cả nước nói chung. Trên cơ sở những trục giao thông chính, quan trọng, cần huy động thêm các nguồn vốn đầu tư từ nhiều nguồn, kết hợp với việc huy động vốn của chính quyền và địa phương, của các công ty, xây dựng thêm nhiều tuyến đường liên huyện, liên xã. Cơ sở hạ tầng, thông tin hiện đại sẽ làm tăng các mối quan hệ buôn bán của các tỉnh miền Trung với các địa phương khác trong cả nước, cũng như với các nước trong khu vực GMS, đặc biệt là các quan hệ thương mại, xuất nhập khẩu hàng hóa với Lào, Campuchia, Thái Lan và giữa các địa phương với nhau, góp phần nâng cao đời sống dân cư.

- Quan tâm đầu tư phát triển hệ thống cảng biển, kho bãi ở khu vực miền Trung. Hệ thống này không chỉ hỗ trợ phát triển các quan hệ thương mại, đầu tư quốc tế mà còn giúp miền Trung và cả nước phát triển kinh tế biển, hướng ra biển. Miền Trung đối diện với Biển Đông nhiều dầu khí, nhiều tài nguyên khoáng sản, nhiều nguồn lợi sinh vật, thuận lợi cho phát triển nghề cá... Trong tương lai, khi mà sự phát triển gặp phải giới hạn từ các nguồn lực bên trong thì

phát triển kinh tế biển, hướng ra biển sẽ là lối thoát, là hướng đi lâu dài của miền Trung Việt Nam. Nhiều nước lớn hiện đã đưa ra phương châm giải quyết ba vấn đề lớn: dân số, môi trường, tài nguyên trong tương lai chủ yếu dựa vào biển. Việt Nam là nước có dân số lớn thứ 14 thế giới, lại có ưu thế về biển, đương nhiên cũng cần coi trọng biển, dựa vào biển, hướng ra biển.

- Cần đẩy mạnh các cải cách để đơn giản hoá các thủ tục hành chính, thủ tục hải quan, giảm bớt phiền hà cho các hoạt động thương mại, đầu tư trong các hoạt động giao dịch giữa các đơn vị, tổ chức trong nước đến miền Trung làm ăn và phát triển các mối quan hệ kinh doanh với các đối tác nước ngoài ở miền Trung.

- Có chính sách thu hút đầu tư nước ngoài vào khu vực miền Trung để phát triển kinh tế biển, nhất là thu hút đầu tư, đổi mới công nghệ và nâng cao trình độ khoa học kỹ thuật. Miền Trung Việt Nam hướng ra Biển Đông - vùng biển hiện đã là một trong những tuyến đường biển nhộn nhịp bận rộn nhất thế giới, điều này rất tiện cho phát triển các loại dịch vụ như du lịch biển, vận chuyển, sửa chữa tàu biển... Hướng ra biển vừa đáp ứng các mục tiêu phát triển kinh tế lại vừa đảm bảo an ninh quốc phòng. Tuy nhiên phát triển kinh tế biển cũng cần nhiều vốn và đầu tư về khoa học công nghệ, nên chính sách thu hút đầu tư phát triển kinh tế biển là hết sức quan trọng.

- Có các chính sách ưu đãi như ưu đãi đầu tư, ưu đãi tín dụng, thuế... để đẩy mạnh phát triển kinh tế địa phương và các khu vực tham gia chủ yếu vào hợp tác GSM như miền Trung, nhằm thu hẹp khoảng cách chênh lệch về phát triển kinh tế giữa các vùng, miền và các thành viên trong hợp tác tiểu vùng GMS. Những khó khăn hiện tại trong hợp tác GMS như chênh lệch phát triển giữa các nước thành viên, cùng sự hạn chế về khả năng cung cấp vốn... đã và đang làm chậm lại việc đạt được một số mục tiêu mong muốn của các quốc gia thành viên cũng như sự phát triển như mong đợi của miền Trung Việt Nam. Tuy nhiên, với nỗ lực của Chính phủ Việt Nam, của các địa phương thuộc miền Trung Việt Nam cũng như của Chính phủ các nước thành viên và sự nhiệt tình của các nhà tài trợ, chắc chắn trong thời gian tới hợp tác GMS sẽ được củng cố, đẩy nhanh hơn và miền Trung Việt Nam, với nhiều nỗ lực từ bên trong sẽ phát triển nhanh hơn, đáp ứng những mong mỏi từ lâu của Chính phủ Việt Nam, Chính phủ các nước thành viên GMS và các nhà tài trợ.

### ***3.2.2.3. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức trong quan hệ hợp tác thương mại trên biển***

Trong quan hệ hợp tác thương mại trên biển, các giải pháp mà Việt Nam cần thực hiện đều phải thể hiện cho Trung Quốc biết chủ trương tích cực hợp tác song phương giữa hai nước Việt - Trung theo chiến lược Hai hành lang, một vành đai. Còn trong hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ chỉ tập trung vào sự hợp tác

phát triển kinh tế song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc, chưa cần thiết phải kéo thêm các nước khác trong khu vực ASEAN.

Trước hết, Việt Nam cần xây dựng một ***Chiến lược tổng thể phát triển kinh tế biển và ven biển***, coi đây là một chiến lược mang tính “đột phá” nhằm phát huy hết tiềm năng kinh tế biển của mình. Thực tế hiện nay, với tiềm lực kinh tế yếu ớt, khả năng quản lý vùng biển của Việt Nam còn kém, cơ sở kinh tế ven bờ còn lạc hậu. Đặc biệt là các chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế biển của Việt Nam còn phân tán, manh mún, chưa phát huy được thế mạnh và thậm trí còn làm giảm đi những lợi thế tự nhiên sẵn có. Chính vì vậy, một chiến lược tổng thể phát triển kinh tế biển và ven biển sẽ giúp Việt Nam khai thác tốt hơn những lợi thế của biển, cũng như lợi thế về vị trí “cửa ngõ” hay “mặt tiền” của mình.

Một số giải pháp cụ thể nhằm tận dụng cơ hội, đối phó với những thách thức trong quan hệ hợp tác trên biển vịnh Bắc Bộ như sau:

***(1) Xác lập khuôn khổ pháp lý cho việc xây dựng hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng***

Mặc dù, đến nay Chính phủ hai nước Việt Nam và Trung Quốc đã ký kết trên 30 Hiệp định hợp tác song phương giữa hai nước, tạo cơ sở pháp lý quan trọng cho việc đẩy mạnh hợp tác vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ. Tuy nhiên, cần tiếp tục xây dựng khuôn khổ pháp lý đồng bộ cho các hoạt động hợp tác toàn diện giữa hai nước về phát triển kinh tế - thương mại trên Vành đai, bao gồm: (1) Khuôn khổ pháp lý về hợp tác giữa hai Nhà nước, hai Chính phủ về xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ; (2) Các văn bản pháp lý về hợp tác giữa chính quyền các địa phương của hai nước thuộc khu vực Vành đai; (3) Các qui định pháp lý của Nhà nước Việt Nam về tổ chức quản lý hoạt động kinh tế tại các địa phương thuộc vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ.

Đồng thời, xác định các nội dung và hạng mục chính của sự hợp tác giữa hai nước như: Hợp tác xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải (đường bộ, đường sắt, đường hàng không, cảng biển và các tuyến đường vận tải biển...), hạ tầng thương mại, hạ tầng du lịch; hợp tác đầu tư đổi mới cơ sở hạ tầng cửa khẩu và kiểm tra liên hợp, đẩy mạnh tự do hoá thương mại và tiện lợi hoá lưu thông hàng hoá tại khu vực vành đai, tiện lợi hoá sự đi lại cho những người đi du lịch và kinh doanh; các lĩnh vực hợp tác phát triển các ngành kinh tế: thương mại, du lịch, nông nghiệp, công nghiệp, khai thác chế biến khoáng sản, dầu khí, điện lực, cảng biển, nuôi trồng và đánh bắt hải sản; hợp tác về các lĩnh vực khác như bảo vệ môi trường sinh thái, điều chỉnh thứ tự hợp tác và xoá bỏ các tệ nạn xã hội ở vùng vành đai.

***(2) Xây dựng chiến lược, qui hoạch phát triển kinh tế, xây dựng các chương trình, kế hoạch khai thác lợi ích của Vành đai nhằm tạo lập không gian kinh tế chung của khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng***

*Xây dựng chiến lược phát triển kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng:*

Chiến lược phát triển kinh tế của khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng là một dạng chiến lược phát triển kinh tế vùng lãnh thổ đặc thù, kết hợp giữa chiến lược tầm nhìn và chiến lược giai đoạn. Trong đó:

- Với tính chất là chiến lược phát triển kinh tế vùng lãnh thổ, cần định hướng hình thành và tiếp tục chuyển dịch cơ cấu kinh tế vùng theo ngành (công nghiệp, nông nghiệp, dịch vụ), theo địa bàn (thành thị, nông thôn...), theo vị thế từng tiểu vùng (vùng động lực, vùng phát triển trước, vùng phát triển kéo theo sau...), hướng khai thác các lợi thế phát triển của vùng (như du lịch, thương mại, công nghiệp khai thác, nuôi trồng và chế biến hải sản, công nghiệp đóng tàu, dịch vụ liên vận quốc tế và dịch vụ vận tải, kho vận...).

- Với tính chất là chiến lược tổng hợp giữa chiến lược "tầm nhìn" và chiến lược "giai đoạn", ngay từ giai đoạn khởi đầu hiện nay, cần xác định viễn cảnh của khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng đến năm 2020 và sau năm 2020 phù hợp với viễn cảnh chung về hợp tác và liên kết khu vực ASEAN, liên kết liên khu vực ASEAN+1 (10 nước ASEAN và Trung Quốc), ASEAN + 3 (10 nước ASEAN và Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc), ASEAN + 4 (10 nước ASEAN và Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ), ASEAN + 6 (10 nước ASEAN và Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ, Australia, New Zealand). Đồng thời, để vươn tới mục tiêu xây dựng khu vực kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng thành vùng kinh tế động lực là hình mẫu cho các liên kết và hội nhập liên khu vực, hơn nữa trở thành vùng giao thoa về kinh tế - văn hoá - xã hội giữa các khu vực này (Đông Á, Đông Nam Á và Nam Á), thì viễn cảnh về khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng cần "đi trước một bước", "nhìn xa hơn" so với viễn cảnh liên kết và hội nhập liên khu vực.

Với viễn cảnh chung về liên kết khu vực ASEAN và liên kết khu vực ASEAN - Trung Quốc (10 + 1), để xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng là một ví dụ điển hình về hợp tác kinh tế tiểu vùng trong khuôn khổ "10 + 1"..., trước hết Việt Nam và Trung Quốc cần hợp tác xây dựng chiến lược phát triển kinh tế vùng vành đai Vịnh Bắc Bộ với tầm nhìn và nội hàm kinh tế chủ yếu sau:

+ Thời kỳ từ nay đến năm 2020, xây dựng vành đai Vịnh Bắc Bộ mở rộng trở thành tuyến liên kết kinh tế có cơ sở hạ tầng tương đối hoàn thiện (trước hết và nòng cốt là tuyến cao tốc trên bộ, tuyến đường sắt và các tuyến cao tốc trên biển), cảng khẩu có sức cạnh tranh tổng thể mạnh, bố cục các ngành sản xuất bước đầu hình thành nhất thể hoá. Đồng thời, biến vùng vành đai Vịnh Bắc Bộ

trở thành tiểu vùng có không gian kinh tế chung, tập trung các thành phố có sức ảnh hưởng mạnh trong khu vực Tây Nam Trung Quốc và miền Bắc Việt Nam (nòng cốt là TP. Hải Phòng, TP. Hạ Long, TX Móng Cái, TP. Vinh của Việt Nam và các TP. Phòng Thành, Bắc Hải, Khâm Châu của Trung Quốc), làm trọng tâm phát triển và là đầu mối ven biển nối liền các nước ASEAN với Trung Quốc. Tăng cường giao lưu hợp tác giữa 3 cảng biển Vịnh Bắc Bộ là Phòng Thành, Khâm Châu và Bắc Hải của Trung Quốc với 3 cảng biển Hải Phòng, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh của Việt Nam.

+ Thời kỳ sau năm 2020, tập trung xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ thành trung tâm chế tạo và gia công mang tính khu vực của khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc; thành trung tâm lưu thông hàng hoá, trung tâm thương mại và du lịch, trung tâm giao dịch quốc tế và trung tâm giao lưu văn hoá của không chỉ khu vực ASEAN - Trung Quốc mà còn của cả dải kinh tế xung quanh Thái Bình Dương; xác lập vai trò là "con đường lớn thông ra biển" của khu vực Tây Nam á nói chung, của Trung Quốc nói riêng, nối liền với ASEAN. Đồng thời, tạo ra một không gian kinh tế hoàn chỉnh, tổng hợp của vùng vành đai Vịnh Bắc Bộ; đẩy mạnh thu hút các nguồn vốn đầu tư và tự do hoá lưu thông hàng hoá, tự do di chuyển các yếu tố sản xuất như sức lao động, nguyên vật liệu, công nghệ thông tin... để thúc đẩy hiệu ứng tuần hoàn nâng cấp trình độ phát triển kinh tế của vùng vành đai; trên cơ sở đó, dẫn dụ các khu vực xung quanh tiến hành khai thác phát triển tiểu vùng xung quanh khu vực vành đai.

*Xây dựng qui hoạch phát triển khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng:*

Qui hoạch phát triển khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng vừa là qui hoạch phát triển kinh tế vùng vừa là qui hoạch hạng mục hợp tác phát triển. Vì vậy, trước hết hai nước Việt Nam và Trung Quốc nên đưa khái niệm khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng vào qui hoạch phát triển quốc gia để có được sự công nhận của Nhà nước, thu hút nguồn vốn đầu tư của Nhà nước (kể cả vốn đầu tư xây dựng các dự án qui hoạch). Trên cơ sở đó, thành lập các Ban/tổ chuyên trách tiến hành xây dựng các dự án qui hoạch.

*Xây dựng các chương trình, kế hoạch phát triển kinh tế vùng Vịnh Bắc Bộ mở rộng:*

Xây dựng các chương trình phát triển kinh tế vùng Vịnh Bắc Bộ mở rộng, bao gồm: Chương trình xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng (hệ thống đường bộ, đường sắt xung quanh và nối liền với các cảng biển); Chương trình xây dựng khai thác hệ thống cảng biển, phát triển vận tải biển và liên kết thị trường, phát triển thương mại của vùng kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng (phát triển các kênh lưu thông hàng hoá, tăng cường hoạt động xuất nhập khẩu trực tiếp giữa các tỉnh, thành phố trong khu vực vành đai, hình thành và phát triển các mô hình thương mại phù hợp với đặc điểm, điều

kiện, nhu cầu và khả năng của từng cấp độ thị trường); Chương trình phát triển các ngành nghề chủ đạo của vùng VBB mở rộng (nuôi trồng và đánh bắt hải sản, khai thác nguồn tài nguyên và các nguồn gen quý hiếm dưới lòng Vịnh, thương mại trên biển, vận tải biển, du lịch biển, đóng tàu...).

### ***(3) Xây dựng hệ thống chính sách, cơ chế điều hành hoạt động kinh tế - thương mại trong khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng***

Để xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng theo các mục tiêu, các định hướng chiến lược, qui hoạch và các chương trình phát triển chung được Chính phủ hai nước phê duyệt, Chính phủ mỗi nước cần hoạch định và tổ chức thực thi hệ thống các chính sách và cơ chế điều hành các hoạt động kinh tế trên vùng vịnh đại. Mặc dù, cả hai nước chưa xây dựng các chính sách chung cho vùng vịnh đại mà vẫn thực hiện phương châm "chính sách riêng nhưng chung một vịnh đại". Vì thế, cần xác lập cơ chế phối hợp giữa hai nước trong việc hoạch định các chính sách theo nguyên tắc: Chính sách riêng nhưng có mục đích giống nhau, hướng tác động của các chính sách riêng đến các đối tượng chịu tác động của chính sách phải cùng chiều. Do đó, hai Nhà nước cần phối hợp chặt chẽ và thường xuyên trong hoạch định, ban hành và điều chỉnh các chính sách, cơ chế quản lý hoạt động kinh tế trên khu vực kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

Trong thời gian tới, Nhà nước ta cần xây dựng và ban hành một số chính sách nhằm xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng như: Chính sách thu hút và khuyến khích đầu tư vùng vịnh đại (nguồn vốn ngân sách, vốn FDI, ODA và vốn đầu tư của khu vực tư nhân); Chính sách đất đai; Chính sách phát triển giao thông vận tải đa phương thức và thông tin liên lạc (các tuyến cao tốc trên bộ và trên biển, đường sắt, cảng hàng không, cảng biển và hệ thống kinh tế cửa khẩu, dịch vụ kho vận quốc tế, dịch vụ phân phối); Chính sách xuất nhập khẩu, bảo lãnh tín dụng xuất khẩu; Chính sách phát triển thị trường (tiện lợi hoá và nâng cao hiệu suất “thông quan” tại các cửa khẩu quốc tế, thị trường trung chuyển, trung tâm giao dịch thương mại quốc tế, các sàn giao dịch hàng hoá, sàn giao dịch điện tử, các hoạt động chuyển khẩu, quá cảnh hàng hóa); Chính sách tài chính - tín dụng (miễn giảm thuế nhập khẩu thiết bị, máy móc, vật tư phục vụ cho hoạt động của các cảng biển và phát triển các ngành nghề kinh tế biển, ưu đãi thuế xuất khẩu); Chính sách tiêu chuẩn hàng hoá và kiểm soát vệ sinh an toàn thực phẩm; Chính sách bảo vệ người tiêu dùng và chính sách bảo vệ môi trường...

### ***(4) Cơ chế giải quyết những bất đồng, khác biệt về lợi ích giữa Việt Nam và Trung Quốc trong quá trình xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng***

Trong quá trình hợp tác Việt - Trung xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng sẽ khó tránh khỏi những bất đồng, mà lớn nhất là việc có nên mở rộng sự hợp tác tới các nước láng giềng cách biển thuộc ASEAN hay không. Trong khi phía Việt Nam có chủ trương tập trung đẩy mạnh hợp tác song phương theo chiến lược Hai hành lang, một vành đai, thì phía Trung Quốc lại muốn mở rộng hợp tác Vịnh Bắc Bộ sang các nước khác trong khu vực ASEAN. Bên cạnh đó, cần có cơ chế giải quyết những sự khác biệt về lợi ích giữa hai bên trong một số lĩnh vực chủ yếu như: qui hoạch phát triển các ngành nghề, các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng; kế hoạch khai thác tài nguyên dưới lòng Vịnh Bắc Bộ; khai thác, đánh bắt hải sản Vịnh Bắc Bộ; một số chính sách và chương trình hỗ trợ phát triển; các hoạt động kinh tế ảnh hưởng xấu tới môi trường, nhất là môi trường Vịnh Bắc Bộ... Muốn vậy:

- Cần tổ chức nghiên cứu, dự báo các bất đồng về lợi ích giữa hai bên Việt - Trung có thể nảy sinh trong quá trình hợp tác xây dựng, khai thác các lợi ích kinh tế từ khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng. Trên cơ sở đó, tiến hành phân chia các bất đồng, khác biệt về lợi ích liên quan đến: cơ cấu, trình độ phát triển kinh tế, trình độ tiếp thu công nghệ; bố trí không gian kinh tế theo lãnh thổ trên vùng kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng; vấn đề đảm bảo an toàn vệ sinh thực phẩm, an sinh xã hội và môi trường sinh thái của nước và/hoặc môi trường Vịnh Bắc Bộ; khả năng làm thâm dụng và kiệt quệ nguồn tài nguyên thiên nhiên; năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp và sản phẩm hàng hoá; nước thứ ba tham gia các dự án đầu tư phát triển.

- Tổ chức hoạt động phân tích, đánh giá tính bổ sung lẫn nhau, tính tương hỗ giữa hai bên trong việc xác định cơ cấu kinh tế và các chương trình hợp tác phát triển vùng kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng; xác định các điểm cân bằng lợi ích và mức độ mất cân bằng (chênh lệch) về lợi ích có thể chấp nhận được hoặc không thể chấp nhận được của cả hai bên Việt - Trung. Trên cơ sở đó, tiên liệu các mức độ mất cân bằng về lợi ích và những khác biệt lớn về lợi ích có thể dẫn tới những bất đồng giữa hai bên Việt - Trung, làm căn cứ xác định các phương án giải quyết các bất đồng đó.

- Dự kiến chủ thể giải quyết các bất đồng, khác biệt về lợi ích giữa hai bên Việt - Trung trong hợp tác xây dựng và khai thác lợi ích kinh tế từ khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng: cấp Chính phủ, cấp Bộ/ngành tổng hợp hoặc chuyên ngành, cấp tỉnh/thành phố, cấp doanh nghiệp.

- Phương thức chủ yếu để giải quyết các bất đồng, khác biệt về lợi ích giữa hai bên Việt - Trung là thương thảo và nhân nhượng, tôn trọng và tin cậy lẫn nhau, bổ sung cho nhau để cùng có lợi trên cơ sở đảm bảo nguyên tắc, tôn trọng các qui luật và nguyên tắc của kinh tế thị trường.

- Thành lập Hội đồng phát triển kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ, với chức năng tư vấn cho Chính phủ, các Bộ/ngành và chính quyền các địa phương thuộc Vành đai Vịnh của hai nước về các chương trình, dự án phát triển kinh tế vùng vành đai này; tổ chức phối hợp các hoạt động hợp tác giữa hai bên Việt - Trung và kết nối, tổ chức các thương thảo để giải quyết các bất đồng, khác biệt về lợi ích giữa hai bên Việt - Trung.

***(5) Khắc phục những hạn chế và thách thức của Việt Nam khi tham gia xây dựng khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng***

Trên tổng thể, việc Việt Nam tham gia cùng Trung Quốc xây dựng khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng có nhiều hạn chế và thách thức hơn phía Trung Quốc cả trên phương diện qui mô, trình độ và sức cạnh tranh của cả nền kinh tế nói chung, của 10 tỉnh thành phố phía Việt Nam so với 3 tỉnh Quảng Tây, Quảng Đông và Hải Nam của Trung Quốc thuộc phạm vi vành đai nói riêng. Đặc biệt, sức cạnh tranh của các doanh nghiệp Việt Nam còn hạn chế, tiềm lực phát triển kinh tế biển và phát triển dịch vụ kho vận quốc tế của Việt Nam còn yếu kém hơn so với Trung Quốc... đang là những bất lợi lớn cho phía Việt Nam trong tham gia xây dựng và khai thác những lợi ích kinh tế từ vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ. Vì thế, để khắc phục những bất lợi, phía Việt Nam cần thực hiện đồng bộ các giải pháp chủ yếu sau:

- Đầu tư thích đáng cho công tác điều tra, khảo sát, nghiên cứu, xây dựng và lựa chọn các chương trình, hạng mục dự án hợp tác với Trung Quốc trong khuôn khổ chung của chiến lược và qui hoạch tổng thể phát triển khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Triệt để tận dụng các cơ hội mới mở ra khi Việt Nam vừa là thành viên WTO để thu hút đầu tư nước ngoài vào các địa bàn thuộc phạm vi khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ, nhằm tạo sự tăng trưởng và phát triển có tính đột biến về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, về kho vận quốc tế, về công nghiệp khai thác tài nguyên, về kinh tế biển và xuất khẩu... tại các địa phương này. Đầu tư chiều sâu và mở rộng quy mô các cảng hiện có, cải tạo đồng bộ và hiện đại hóa cơ sở vật chất kỹ thuật, khắc phục tình trạng lạc hậu về kỹ thuật- công nghệ của cảng, tăng nhanh năng lực bốc xếp.

- Trên cơ sở đó, đẩy nhanh quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế của từng địa phương, từng địa bàn theo hướng triệt để khai thác tiềm năng, lợi thế và cùng hướng tới phát triển mạnh các ngành nghề kinh tế biển như: vận tải biển, nuôi trồng, chế biến thủy sản và khai thác nguồn tài nguyên Vịnh Bắc Bộ... Quá trình này sẽ một mặt, sớm rút ngắn khoảng cách về trình độ phát triển kinh tế giữa các địa phương của Việt Nam so với các địa phương của Trung Quốc thuộc phạm vi vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, mặt khác, sớm khắc phục những hạn chế về tiềm lực phát triển kinh tế biển của phía Việt Nam trong hợp

tác với Trung Quốc khai thác các tiềm năng, lợi ích kinh tế to lớn của Vịnh Bắc Bộ.

- Thực hiện chiến lược thu hút đầu tư đổi mới công nghệ, kỹ thuật tiên tiến từ nước ngoài và hình thành cơ chế tuần hoàn kỹ thuật trong phát triển các ngành nghề kinh tế biển của các địa phương thuộc vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, đặc biệt là trong khai thác, nuôi trồng và chế biến hải sản nhằm nhanh chóng nâng cao sức cạnh tranh của các ngành kinh tế biển, tăng giá trị kim ngạch xuất khẩu, góp phần phát triển bền vững kinh tế của các địa phương của Việt Nam thuộc vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ.

- Xây dựng mạng lưới các trung tâm/ các trạm kiểm định chất lượng hàng hoá xuất, nhập khẩu, kiểm soát tiêu chuẩn vệ sinh an toàn thực phẩm, kiểm dịch (ở người và động, thực vật) với sự tham gia của ba bên (phía Việt Nam, phía Trung Quốc và nước thứ ba) trên địa bàn các đầu mối vận chuyển giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu giữa hai nước Việt - Trung trên vùng vành đai Vịnh Bắc Bộ.

### **3.3. Một số kiến nghị**

#### **3.3.1. Với Chính phủ**

- Trước mắt, Chính phủ Việt Nam cần thể hiện cho Trung Quốc biết chủ trương tích cực hợp tác “Hai hành lang, một vành đai”, trong đó hợp tác vành đai vịnh Bắc Bộ chỉ bao gồm hợp tác song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc, chưa cần thiết phải mở rộng sự hợp tác đối với các nước ASEAN khác. Bởi vì một khi hợp tác song phương Việt - Trung chưa hoàn thành thì chưa nên tính đến chuyện mở rộng hợp tác đa phương sang ASEAN. Hơn nữa, khi mà không gian hợp tác khu vực vịnh Bắc Bộ mở rộng chưa được định hình, chưa xác định rõ chủ quyền, chưa có nguyên tắc để thỏa thuận xác định chủ quyền và vẫn tồn tại những tranh chấp trên biển Đông, thì sự mở rộng hợp tác khu vực vịnh Bắc Bộ chỉ là một “chiêu bài” hợp tác hay một chiến lược “bao vây kinh tế mềm” của Trung Quốc, không chỉ về mặt kinh tế mà còn nhằm mục đích bành trướng trên biển và thôn tính biển Đông.

- Về phản ứng của Chính phủ Việt Nam đối với sáng kiến: Ta không nên vội có phản ứng chính thức vì dấu sao ta vẫn có thể coi đây mới chỉ là ý tưởng của một diễn đàn có tính học thuật. Chúng ta cần có thêm thời gian nghiên cứu kỹ ý đồ chiến lược của Trung Quốc, cũng như có thêm sự ủng hộ từ phía các nước trong khu vực và cả thế giới.

- Việt Nam có thể vận động một số hoặc tất cả các nước ASEAN liên quan có phản ứng thích hợp đối với sáng kiến này của Trung Quốc. Việt Nam có vai trò rất quan trọng như đã phân tích ở trên, do đó, nếu ta không nhiệt tình

tham gia thì các nước ASEAN có liên quan cũng sẽ phải nhìn nhận lại những lợi ích cũng như thách thức của họ khi tham gia vào sáng kiến này.

- Sơ bộ phân tích lợi hại của sáng kiến đối với Việt Nam, nhận thấy nếu Việt Nam tham gia vào sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” thì “thuận lợi ít, khó khăn nhiều”. Tuy nhiên, hợp tác ASEAN – Trung Quốc và đặc biệt là mở rộng hợp tác trên vùng Vịnh Bắc Bộ là một xu thế khách quan mà Việt Nam nếu muốn cũng không thể tránh được. Vì thế, Việt Nam cần có đối sách tốt và có sự chuẩn bị kỹ về các giải pháp để sẵn sàng đối phó với thách thức, hạn chế tối đa cái hại, phát huy lợi thế trong quan hệ với Trung Quốc khi Sáng kiến được triển khai thực hiện.

- Sáng kiến Một trục hai cánh là một chiến lược lớn mang tầm quốc gia của Trung Quốc, với ý đồ “thôn tính” rất rõ ràng. Mặc dù trong thời gian gần đây Trung Quốc không bàn luận nhiều về vấn đề học thuật, nhưng họ đã tích cực triển khai trên thực tế, cho dù các nước liên quan có đồng ý hay không. Vì vậy, Việt Nam cần tích cực đàm phán với Trung Quốc trong từng vấn đề cụ thể và có sự chuẩn bị kỹ lưỡng để đối phó với những tác động bất lợi có thể xảy ra, nhất là vấn đề Biển Đông.

- Chính phủ Việt Nam cần tích cực tham gia các diễn đàn liên quan đến chiến lược Một trục hai cánh để hiểu được ý đồ của Trung Quốc. Vận động các nước trong khu vực ASEAN trong đàm phán giải quyết các vấn đề nhạy cảm như chủ quyền và hợp tác khai thác Biển Đông.

- Phải có quan điểm thống nhất, thông suốt từ Chính phủ đến các Bộ/ngành, các địa phương, các cơ quan nghiên cứu và các học giả. Cần thành lập một Ban nghiên cứu về sáng kiến Một trục hai cánh gồm các Bộ, ngành liên quan như Bộ Ngoại giao, Bộ Công Thương, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, tiến tới có thể xây dựng một chương trình nghiên cứu cấp quốc gia về vấn đề này.

### **3.3.2. Với các Bộ/ngành, địa phương**

- Xây dựng cơ chế phối hợp mang tính đặc thù giữa các ngành, địa phương nhằm khai thác lợi ích kinh tế từ nguồn tài nguyên Vịnh Bắc Bộ, đặc biệt là tài nguyên dầu khí.

- Chuyển đổi cơ chế để lựa chọn được đối tác phù hợp nhằm tìm kiếm thăm dò và khai thác dầu khí trong vùng vịnh, đặc biệt là vùng còn tranh chấp chủ quyền. Qua đó, tổ chức tìm kiếm, thăm dò một cách toàn diện nguồn dầu khí, nhất là vùng nước sâu xa bờ thuộc chủ quyền của Việt Nam trên Vịnh Bắc Bộ, phục vụ chiến lược phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Bộ và phát triển kinh tế đất nước.

- Sử dụng thích đáng nguồn ngân sách của các địa phương và sự hỗ trợ của ngân sách Trung ương đầu tư xây dựng cơ sở vật chất, trang thiết bị và tăng cường nhân lực cho công tác chống buôn lậu trên biển, chống các loại tội phạm xã hội trên biển Vịnh Bắc Bộ và trong khu vực tiểu vùng GMS nhằm ngăn chặn nguy cơ gia tăng buôn lậu tài nguyên khoáng sản, buôn lậu hàng cấm (đồ cổ, ma túy, động vật quý hiếm, hoá chất độc hại...), buôn bán hàng giả, buôn lậu hàng hoá trốn thuế... trong khu vực. Hai bên Việt - Trung cần thành lập các đội tàu tuần tra liên quốc gia hoạt động trên biển vùng Vịnh, đồng thời xây dựng các đội đặc nhiệm phản ứng nhanh liên quốc gia để xử lý, trấn áp các loại tội phạm trên biển.

## KẾT LUẬN

Sáng kiến mới về hợp tác ASEAN- Trung Quốc với tên gọi là Chiến lược phát triển “*Một trục hai cánh*” là một chiến lược mang tầm quốc gia quan trọng của Trung Quốc. Mặc dù có nhiều ý kiến khác nhau về sáng kiến này, nhất là các nước có liên quan như Việt Nam, tuy nhiên, phía Trung Quốc đang tích cực triển khai trên thực tế ý tưởng này, bất chấp có sự đồng thuận hay không của các nước khác. Mục đích của sáng kiến này là mở rộng hơn nữa ảnh hưởng của Trung Quốc đối với khu vực ASEAN và châu Á, và qua đó mở rộng ảnh hưởng sang các khu vực khác.

Sáng kiến mới về hợp tác ASEAN - Trung Quốc sẽ có tác động đến các nước, trong đó, trực tiếp và nhiều nhất là Việt Nam. Hợp tác kinh tế, thương mại Việt Nam- Trung Quốc trong thời gian gần đây được phát triển lên tầm cao mới, trong đó việc đẩy mạnh hợp tác Hai hành lang, một vành đai và Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng có nhiều đóng góp tích cực cho mối quan hệ này. Việc Trung Quốc đưa ra sáng kiến nói trên và thực hiện nó sẽ thúc đẩy hơn nữa hợp tác Hành lang và tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Tuy nhiên, việc mở rộng hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ đang là vấn đề quan tâm của nhiều nước, trong đó có Việt Nam. Vấn đề chủ quyền Biển Đông và hợp tác khai thác Biển Đông đang là vấn đề nhạy cảm đối với các nước có liên quan.

Chính vì vậy, nghiên cứu của chúng tôi chỉ phân tích ở một mức độ nhất định những tác động của việc thực hiện sáng kiến này đối với các vấn đề kinh tế- thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc. Các vấn đề khác như an ninh, quốc phòng chỉ được đề cập ở mức độ nhất định. Các quan điểm của Việt Nam trong nghiên cứu này chủ yếu là sự tổng hợp từ các báo cáo nghiên cứu của các cơ quan liên quan, trong đó có quan điểm của Viện Nghiên cứu Thương mại và Bộ Công Thương.

Một số đóng góp của đề tài:

1. Đề tài đã giới thiệu và phân tích quá trình hình thành ý tưởng mới về Hợp tác ASEAN - Trung Quốc. Đây là bước phát triển mới đối với Trung Quốc trong hợp tác với ASEAN, thể hiện ở những vấn đề cụ thể mang tầm chiến lược tổng thể. Với sáng kiến này, quan hệ hợp tác của Trung Quốc được mở rộng về không gian và trên toàn bộ các tuyến liên kết kinh tế- thương mại với các nước ASEAN. Đề tài cũng giới thiệu và phân tích các nội dung của sáng kiến (i) Hợp tác trên đất liền với việc hình thành và phát triển hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore (ii) Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng nhằm tăng cường hợp tác phía Tây Trung Quốc với các nước Tiểu vùng Mê Kông và (iii) Hợp tác trên biển với việc mở rộng khu vực Vịnh Bắc Bộ sang các nước khác thuộc ASEAN.

2. Đề tài phân tích tác động của việc thực hiện ý tưởng mới về Hợp tác ASEAN - Trung Quốc đến quan hệ kinh tế- thương mại Việt Nam Trung Quốc. Nhận định của chúng tôi là việc mở rộng hợp tác trên hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore và Tiểu vùng Mê Kông mở rộng sẽ thúc đẩy thương mại và đầu tư giữa Trung Quốc và ASEAN, cũng như giữa các nước ASEAN với nhau. Đây là sự phát triển quan hệ kinh tế- thương mại đã được thiết lập trước đây. Sáng kiến về việc mở rộng hợp tác trong khu vực kinh tế Vịnh Bắc Bộ chưa nhận được sự đồng thuận của một số nước. Hợp tác trên biển liên quan đến các vấn đề nhạy cảm như an ninh lãnh hải, chia sẻ lợi ích từ việc khai thác tài nguyên biển, nhất là vấn đề hợp tác khai thác dầu khí.

3. Trên cơ sở tập hợp các nghiên cứu trong và ngoài nước về Sáng kiến Một trục hai cánh, đề tài đã nêu lên những quan điểm của các nước và của Việt Nam về Sáng kiến của Trung Quốc. Phía Việt Nam ủng hộ việc đẩy mạnh Hợp tác đất liền và Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Tuy nhiên, hợp tác trên biển nên duy trì trong khuôn khổ vành đai Vịnh Bắc Bộ giữa hai nước Việt - Trung, chưa cần thiết mở rộng sang các nước khác thuộc ASEAN.

4. Đề tài cũng đã đề xuất một số giải pháp nhằm tận dụng cơ hội và đối phó với những thách thức của việc Trung Quốc thực hiện sáng kiến Một trục hai cánh. Các giải pháp chung là: (i) Nhận thức lại tầm quan trọng của quan hệ Việt Nam - Trung Quốc; (ii) Tiếp tục hoàn thiện cơ chế hợp tác giữa Việt Nam - Trung Quốc và giữa Trung Quốc - ASEAN (iii) Đẩy mạnh việc hợp tác xây dựng cơ sở hạ tầng trên các tuyến hành lang và vành đai (iv) Tăng cường sự hỗ trợ của các nước phát triển hơn đối với các nước kém phát triển (v) Tranh thủ sự hỗ trợ về tài chính của các tổ chức tài chính khu vực cho các chương trình hợp tác cụ thể. Đề tài cũng đề xuất các giải pháp đẩy mạnh hợp tác và đối phó với những vấn đề nảy sinh khi thực hiện sáng kiến trong từng nội dung cụ thể của sáng kiến.

Sáng kiến mới về hợp tác ASEAN- Trung Quốc đang là vấn đề phức tạp và nhạy cảm. Do hạn chế về thông tin, nên đề tài nghiên cứu của chúng tôi không tránh khỏi những hạn chế. Chúng tôi mong nhận được ý kiến đóng góp của các chuyên gia, nhà khoa học, các nhà nghiên cứu và quản lý để đề tài được hoàn thiện tốt hơn.

**BAN CHỦ NHIỆM ĐỀ TÀI**

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

### Tài liệu tiếng Việt

1. Báo cáo “*Tổng kết công tác biên mậu 7 tỉnh biên giới phía Bắc với Trung Quốc thời gian từ 1991 đến nay*”, Tài liệu phục vụ Hội nghị Biên mậu Lạng Sơn, 30/9/2005.
2. **Bộ Kế hoạch và Đầu tư**, Báo cáo đề án “*Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Vịnh Bắc Bộ đến năm 2020*”, Tháng 12/2005.
3. **Bộ Ngoại giao**, “*Hợp tác kinh tế trên hành lang Đông - Tây*”, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội, 2001.
4. **Bộ Thương mại**, “*Báo cáo Quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc năm 2000-2002*”, Hà Nội, 2002.
5. **Bộ Thương mại**, “*Tác động của việc thành lập khu vực thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc đối với kinh tế- thương mại Việt Nam*”, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Hà Nội, 2003-2004.
6. **Bộ Thương mại**, Báo cáo “*Sơ kết công tác của Ban chỉ đạo hoạt động buôn bán hàng hoá qua biên giới*”, tháng 8/2005.
7. **Bùi Tất Thắng**, *Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ - Thực trạng, vấn đề và giải pháp*
8. **Dương Phú Hiệp**, *Đặc điểm quan hệ hợp tác Việt Nam - Trung Quốc*
9. **Đan Đức Hiệp**, *Vai trò của thành phố Hải Phòng trong chiến lược phát triển “hai hành lang, một vành đai”*
10. **Đỗ Tiến Sâm, Lê Văn Sang**, “*Trung Quốc gia nhập WTO và tác động đối với Đông Nam Á*”, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội, 2002.
11. Hiệp định khung về hợp tác kinh tế toàn diện giữa Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á - Nước cộng hòa nhân dân Trung Hoa, ngày 4/11/2002.
12. **Kỷ yếu hội thảo khoa học**: “*Các giải pháp phát triển hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam – Trung Quốc trong bối cảnh mới*”, Sapa, Lào Cai, 2/12/2007.
13. Nghị định của Chính phủ số 99/2004/NĐ-CP ngày 25/02/2004 về việc ban hành danh mục hàng hoá và thuế suất thuế nhập khẩu của Việt Nam cho các năm 2004-2008 để thực hiện Chương trình thu hoạch sớm của Hiệp định khung về hợp tác kinh tế toàn diện ASEAN - Trung Quốc.
14. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện Nghiên cứu Thương mại, “*Cơ chế hoạt động, nội dung hợp tác của hành lang kinh tế Nam Ninh - Hải Phòng và vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ*”, Bài viết tham dự Hội thảo tại Quảng Tây năm 2005.

15. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện Nghiên cứu Thương mại, “*Hai hành lang và một vành đai kinh tế - từ ý tưởng đến hiện thực*”, Tạp chí Cộng sản số 11, 6/2005.
16. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện Nghiên cứu Thương mại, “*Phát huy vai trò cầu nối Việt Nam - Quảng Tây để thúc đẩy quan hệ thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN*”, Bài hội thảo, 2005.
17. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện Nghiên cứu Thương mại, “*Quan hệ thương mại Việt Nam - Quảng Tây thực trạng, triển vọng và giải pháp phát triển*”, Bài hội thảo, 2005.
18. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện nghiên cứu Thương mại: “*Các giải pháp thúc đẩy phát triển quan hệ thương mại giữa Việt Nam với hai tỉnh Vân Nam và Quảng Tây (Trung Quốc)*”, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, mã số: 2004-78-022, Hà Nội - 2005.
19. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện nghiên cứu Thương mại: “*Cơ sở khoa học xây dựng hành lang kinh tế Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh*”, đề tài khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại, năm 2003.
20. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện nghiên cứu Thương mại: “*Phát triển thương mại trên hành lang kinh tế trong bối cảnh hình thành khu vực Mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc*”, đề tài khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại, năm 2003.
21. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 252/2003/QĐ-TTG ngày 24/11/2003 về quản lý buôn bán hàng hoá qua biên giới với các nước có chung biên giới.
22. **Sở Thương mại Quảng Ninh**, Báo cáo “*Kết quả hoạt động qua biên giới giai đoạn 2001-2004 và 7 tháng đầu năm 2005*”, ngày 18/8/2005.
23. **Tổ chuyên gia hợp tác kinh tế thương mại Việt Nam - Trung Quốc**: Báo cáo nghiên cứu hợp tác “*Hai hành lang một vành đai*”, tháng 7/2006.
24. Thông tư liên tịch Bộ Thương mại - Bộ Tài Chính - Bộ Giao thông Vận tải - Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn - Bộ Y tế - Bộ Thủy sản- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam số 05/2004/TTLT ngày 17/8/2004 hướng dẫn thực hiện quyết định số 252/2003/QĐ-TTG ngày 24/11/2003 của Thủ tướng Chính phủ về quản lý buôn bán hàng hoá qua biên giới với các nước có chung biên giới.
25. **Trần Đình Thiên**, “*Chương trình “hai hành lang, một vành đai” - Những điểm thắt nút cần được giải tỏa*”

26. **Trần Đình Thiên**, Viện Kinh tế Việt Nam - Viện Khoa học xã hội Việt Nam: "*Giá trị chiến lược của hai hành lang một vành đai kinh tế Việt - Trung*", Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 2 (66)- 2006.
27. **Trần Văn Thọ**, "*Biến động kinh tế Đông Á và con đường công nghiệp hoá của Việt Nam*", 2006.
28. **Trịnh Thị Thanh Thủy**, Viện nghiên cứu Thương mại: "*Các giải pháp để Việt Nam khai thác tối đa những lợi ích thương mại từ chương trình thu hoạch sớm trong khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc*", Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại, Mã số: 2004-78-009, Hà Nội - 2005.
29. **Võ Đại Lực**, Viện Kinh tế Thế giới: "*Một số ý kiến về Khu mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc*", Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 6 (46) 2002.
30. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương**, Bộ Thương mại, "*Báo cáo quan hệ kinh tế thương mại Việt Nam - Trung Quốc*", 5/2004.
31. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương**, Bộ Thương mại, Báo cáo "*Định hướng và các giải pháp phát triển xuất khẩu hàng hoá sang Trung Quốc thời kỳ 2005-2010*", ngày 18/3/2005.
32. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương**, Bộ Thương mại, Báo cáo "*Quan hệ kinh tế thương mại Việt - Trung tháng 12/2005*".
33. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương**, Bộ thương mại, Báo cáo "*Quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc hiện tại và triển vọng*", ngày 30/1/2003.

### **Tài liệu tiếng Anh**

1. **Ban thư ký ASEAN**, "*Xây dựng quan hệ kinh tế chặt chẽ hơn giữa ASEAN - Trung Quốc trong thế kỷ 21*", tháng 10/2001.
2. **Cổ Tiểu Tùng và các đồng nghiệp**, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á, Viện Khoa học Xã hội Quảng Tây, Báo cáo "*Hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ và sự phát triển đột phá của Đông Hưng*".
3. **Cổ Tiểu Tùng, Lưu Kiến Văn**, "*Hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng: Đề xuất – Nhận thức chung – Thực tiễn*", Tạp chí Đông Nam Á, 24/3/2008.
4. **Cổ Tiểu Tùng**, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á, "*Xây dựng "một trục hai cánh" cục diện mới hợp tác khu vực Trung Quốc – ASEAN*".

5. **Cổ Tiểu Tùng**, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á, “*Xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, độ sâu hợp tác hữu nghị Trung - Việt*”, Bài hội thảo.
6. **Hồ Càn Văn**: *Tình hình Trung Quốc năm 2006 và quan hệ Việt – Trung*, NXB. Chính trị- kinh tế – xã hội.
7. **M.L.Titarenko**: *Tăng cường sức mạnh và sự trỗi dậy của Trung Quốc*
8. **Phó Thống đốc ADB Lin den** (phiên âm từ chữ Hán), Bài phát biểu tại phiên khai mạc *Diễn đàn hợp tác kinh tế Vành đai Vịnh Bắc Bộ*, Nam Ninh ngày 20/7/2006.
9. **Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng**, Dẫn kỷ yếu phát biểu tại “*Diễn đàn Hợp tác Kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng năm 2007*”, Đại học Sư phạm Quảng Tây phát hành năm 2007.

**BỘ CÔNG THƯƠNG**  
**VIỆN NGHIÊN CỨU THƯƠNG MẠI**

---

**BÁO CÁO TÓM TẮT**

**ĐỀ TÀI KHOA HỌC CẤP BỘ**

**MÃ SỐ : 69.08.RD**

**NGHIÊN CỨU XÂY DỰNG CÁC GIẢI PHÁP KHAI THÁC CHIẾN LƯỢC**  
**“PHÁT TRIỂN MỘT TRỤC HAI CÁNH” NHẪM THÚC ĐẨY QUAN HỆ**  
**THƯƠNG MẠI VIỆT NAM – T RUNG QUỐC**

<b>Cơ quan quản lý đề tài</b>	<b>: BỘ CÔNG THƯƠNG</b>
<b>Cơ quan chủ trì thực hiện</b>	<b>: VIỆN NGHIÊN CỨU THƯƠNG MẠI</b>
<b>Chủ nhiệm đề tài:</b>	<b>: Nguyễn Văn Lịch</b>

**HÀ NỘI - 2008**

# MỤC LỤC

MỤC LỤC .....	1
DANH MỤC NHỮNG CHỮ VIẾT TẮT .....	3
LỜI NÓI ĐẦU .....	5
CHƯƠNG I: NHỮNG NỘI DUNG CỦA CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỰC HAI CÁNH” .....	8
1.1. Bối cảnh ra đời và nội dung hợp tác của chiến lược “Một trực hai cánh” 8	
1.1.1. Ý tưởng hình thành Chiến lược “Một trực hai cánh” .....	8
1.1.2. Nội dung của Chiến lược.....	10
1.2. Quan điểm của Trung Quốc, các nước ASEAN và thế giới .....	12
1.2.1. Quan điểm của Trung Quốc .....	12
1.2.2. Quan điểm của các nước ASEAN và thế giới .....	13
CHƯƠNG II: ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỰC HAI CÁNH” ĐẾN QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT NAM - TRUNG QUỐC .....	14
2.1. Thực trạng quan hệ thương mại ASEAN- Trung Quốc.....	14
2.2. Tác động của việc thực hiện chiến lược “Một trực hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc .....	16
2.3. Đánh giá chung.....	18
2.3.1. Tác động của sáng kiến đối với các nước ASEAN .....	18
2.3.2. Tác động của sáng kiến đối với Việt Nam .....	19
CHƯƠNG III: CÁC GIẢI PHÁP TẬN DỤNG CƠ HỘI CỦA VIỆC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỰC HAI CÁNH” ĐỂ PHÁT TRIỂN QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT NAM – TRUNG QUỐC.....	21
3.1. Quan điểm của Việt Nam về Sáng kiến Cực tăng trưởng mới.....	21
3.1.1. Vị trí của Việt Nam trong sáng kiến .....	21
3.1.2. Quan điểm của Việt Nam về sáng kiến .....	22
3.2. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức của việc thực hiện chiến lược “Một trực hai cánh” .....	23

3.2.1. Các giải pháp chung.....	23
3.2.2. Các giải pháp đối với các nội dung hợp tác cụ thể trong chiến lược “Một trục hai cánh” .....	28
<b>3.3. Một số kiến nghị.....</b>	<b>31</b>
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>34</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO .....</b>	<b>36</b>

# DANH MỤC NHỮNG CHỮ VIẾT TẮT

## 1. Danh mục cụm từ viết tắt tiếng Anh

Chữ viết tắt	Giải nghĩa tiếng Anh	Giải nghĩa tiếng Việt
ACFTA	ASEAN - China Free Trade Area	Khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc
ADB	Asia Development Bank	Ngân hàng phát triển châu Á
AFTA	Asian Free Trade Area	Khu vực Mậu dịch tự do ASEAN
APEC	Asia Pacific Economic Cooperation	Diễn đàn Kinh tế khu vực Châu Á - Thái Bình Dương
ASEAN	The Association of South East Asian Nations	Hiệp hội các nước Đông Nam Á
CEPT	Common Effective Preferential Tariff	Chương trình ưu đãi thuế quan có hiệu lực chung
CGI	Common Gateway Interface	Mô hình cân bằng tổng thể
EU	European Union	Cộng đồng Châu Âu
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade	Hiệp định chung về thuế quan và mậu dịch
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
GMS	Greater Mekong Subregion	Khu vực Tiểu vùng Mê Kông mở rộng
IMF	International Monetary Fund	Quỹ tiền tệ quốc tế
ISO	International Organization for Standardization	Tổ chức tiêu chuẩn quốc tế
ITC	International Trade Center	Trung tâm thương mại Quốc tế
MFN	Most Favoured Nation	Ưu đãi tối huệ quốc
ODA	Official Development Assistance	Viện trợ phát triển chính thức
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	Tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế
UNDP	United Nations Development Programme	Chương trình phát triển Liên hợp quốc
USD	United States Dollar	Đơn vị tiền tệ Đô la Mỹ
WB	World Bank	Ngân hàng thế giới
WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại thế giới

## 2. Danh mục cụm từ viết tắt tiếng Việt

Chữ viết tắt	Giải nghĩa tiếng Việt
BCT	Bộ Công Thương
BKHCN	Bộ Khoa học & Công nghệ
BTC	Bộ Tài chính
CNH, HĐH	Công nghiệp hóa, hiện đại hóa
DN	Doanh nghiệp
DNĐTNN	Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài
DNNN	Doanh nghiệp Nhà nước
DNTN	Doanh nghiệp Tư nhân
DNVVN	Doanh nghiệp vừa và nhỏ
ĐMCN	Đổi mới công nghệ
ĐTNN	Đầu tư nước ngoài
KCN, KCX	Khu công nghiệp, Khu chế xuất
KH&CN	Khoa học- công nghệ
KHCN	Khoa học công nghệ
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
VBB	Vịnh Bắc Bộ
VBBMR	Vịnh Bắc Bộ mở rộng
XHCN	Xã hội chủ nghĩa
XNK	Xuất nhập khẩu

## LỜI NÓI ĐẦU

Nhằm mở rộng quan hệ hợp tác kinh tế thương mại với các nước ASEAN, tận dụng lợi thế khu vực để đảm bảo sự phát triển của mình, tháng 7/2006, Trung Quốc, thông qua tỉnh Quảng Tây, đề xuất sáng kiến “*Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc*” bao gồm ba nội dung lớn: Hợp tác Tiểu vùng Sông Mê Kông mở rộng (GMS); Hợp tác kinh tế biển hay hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng và Hợp tác kinh tế trên đất liền hay hợp tác Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore. Chiến lược này còn được gọi là “*Một trục hai cánh*”: Một trục là hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore, cánh thứ nhất là tiểu vùng Mê Kông mở rộng, cánh thứ hai là vành đai Vịnh Bắc Bộ mở rộng bao gồm vùng biển Việt Nam, Trung Quốc, Philippin, Indonesia, Malaysia và Singapore. Với lợi thế giáp các nước ASEAN cả đất liền và biển, Quảng Tây và Vân Nam chính là đầu mối quan trọng cho quan hệ hợp tác Trung Quốc và ASEAN. Sự phát triển của Quảng Tây và Vân Nam sẽ là động lực có tác động trực tiếp đến sự tăng trưởng kinh tế trong khu vực và là các bên của Trung Quốc tham gia trực tiếp vào chiến lược nói trên.

Kể từ khi đề xuất sáng kiến này, phía Trung Quốc đã tích cực vận động để các nước ASEAN, nhất là các nước liên quan trực tiếp ủng hộ. Mặc dù có nhiều ý kiến khác nhau, một số nước trong đó có Việt Nam chưa thực sự đồng tình với sáng kiến này. Tuy nhiên, phía Trung Quốc đã triển khai nhiều hoạt động và thể hiện quyết tâm đưa sáng kiến này thành hiện thực.

Với vai trò cầu nối quan trọng giữa ASEAN và Trung Quốc, Việt Nam có vị trí vô cùng quan trọng trong sáng kiến mới về hợp tác ASEAN – Trung Quốc. Việt Nam và Trung Quốc đang hợp tác thực hiện sáng kiến Hai hành lang, Một vành đai. Trung Quốc và Việt Nam cũng là những nước thành viên quan trọng trong Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Hợp tác Việt Nam – Trung Quốc trong xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ cũng đang tiến triển tốt đẹp.

Việc Trung Quốc đề xuất sáng kiến mới này sẽ có tác động đến các nước có liên quan, trong đó trực tiếp và nhiều nhất là đối với Việt Nam. Việt Nam sẽ có nhiều lợi ích khi sáng kiến này được thực hiện, đặc biệt là việc tiếp tục phát triển hợp tác Tiểu vùng Mê Kông và Hai hành lang kinh tế. Tuy nhiên, Việt Nam cũng sẽ phải đối mặt với những thách thức khó lường trước, vì đây là một vấn đề phức tạp và nhạy cảm, nhất là vấn đề Hợp tác trên biển trong bối cảnh còn nhiều bất đồng giữa các bên tham gia. Phía Việt Nam cũng đã có nhiều cuộc họp bàn về chiến lược phát triển “Một trục hai cánh” của Trung Quốc, trong đó Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Công Thương chủ trì phối hợp với các cơ quan hữu quan nghiên cứu đề xuất và báo cáo với Thủ tướng các giải pháp khai thác chiến lược phát triển này nhằm thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam với Trung Quốc.

Sáng kiến *Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc* (chiến lược *Một trục hai cánh*) là vấn đề lớn liên quan đến hợp tác kinh tế, đối ngoại, chính trị giữa Trung Quốc và các nước ASEAN, trong đó có Việt Nam. Trong khuôn khổ đề tài nghiên cứu cấp Bộ, đề tài **“Nghiên cứu xây dựng các giải pháp khai thác chiến lược phát triển “Một trục hai cánh” nhằm thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam với Trung Quốc”** tập trung chủ yếu vào việc phân tích những ảnh hưởng của việc Trung Quốc thực hiện sáng kiến này đến quan hệ thương mại giữa hai nước Việt Nam và Trung Quốc, từ đó đưa ra các giải pháp tận dụng cơ hội và đối phó với những thách thức từ việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” nhằm phát triển quan hệ hợp tác thương mại Việt Nam - Trung Quốc trong tương lai.

### **Mục tiêu nghiên cứu**

- Làm rõ ý đồ chiến lược của Trung Quốc trong việc đề xuất ý tưởng “Một trục hai cánh”.
- Làm rõ những tác động của việc Trung Quốc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc.
- Đề xuất các giải pháp tận dụng cơ hội và đối phó với những thách thức từ việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” nhằm phát triển quan hệ hợp tác thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

### **Đối tượng, phạm vi nghiên cứu**

*Đối tượng:* Những tác động của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc và những giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với những thách thức từ việc thực hiện chiến lược nói trên.

*Phạm vi:* Tập trung chủ yếu vào những tác động đối với thương mại và đầu tư trong quan hệ hợp tác Việt Nam - Trung Quốc.

### **Phương pháp nghiên cứu**

- Thu thập tài liệu về các nghiên cứu có liên quan;
- Phương pháp phân tích, tổng hợp, so sánh;
- Phương pháp chuyên gia.

## **Nội dung nghiên cứu**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo, đề tài chia thành ba chương chính như sau:

*Chương 1:* Những nội dung của chiến lược “Một trục hai cánh”.

*Chương 2:* Đánh giá tác động của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

*Chương 3:* Các giải pháp tận dụng cơ hội của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” để phát triển quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

# CHƯƠNG I

## **NHỮNG NỘI DUNG CỦA CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỤC HAI CÁNH”**

### **1.1. Bối cảnh ra đời và nội dung hợp tác của chiến lược “Một trục hai cánh”**

#### ***1.1.1. Ý tưởng hình thành Chiến lược “Một trục hai cánh”***

Nhằm mở rộng hơn nữa quan hệ hợp tác kinh tế thương mại ASEAN - Trung Quốc, thúc đẩy việc thực hiện các cam kết trong khuôn khổ mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, tháng 7/2006, Trung Quốc, thông qua tỉnh Quảng Tây, đã đề xuất sáng kiến “*Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc*” bao gồm ba nội dung lớn:

- Hợp tác kinh tế trên đất liền hay hợp tác Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore (Mainland Economic Cooperation).

- Hợp tác Tiểu vùng Sông Mê Kông mở rộng (Greater Mekong Subregion Cooperation- GMS);

- Hợp tác kinh tế biển hay hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng (Marine Economic Cooperation);

Ba sự hợp tác trên đã hình thành nên chiến lược hợp tác kinh tế khu vực hình chữ "M" của Trung Quốc với ASEAN, là bộ khung chiến lược về mở cửa và hợp tác với nhau giữa Trung Quốc và ASEAN. Chiến lược phát triển tổng thể xây dựng Cực tăng trưởng mới này là một chiến lược lớn về không gian, rộng về quy mô địa lý, bao quát dải miền Tây Thái Bình Dương từ phía Nam Trung Quốc xuống khu vực ASEAN (gồm Bruney, Malaixia, Indonexia, Phillipin, Singaporere và Việt Nam), đa dạng về nội dung, sâu sắc về độ dài thời gian. Chiến lược này còn được gọi là “*Một trục hai cánh*”, là khái quát tổng thể của bộ khung chiến lược này. Một trục là hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore, bắt đầu từ Nam Ninh (Quảng Tây Trung Quốc), đi qua lãnh thổ Việt Nam và một số nước ASEAN khác đến Singapore, dài 3.900 km. Cánh thứ nhất là tiểu vùng Mê Kông mở rộng, bao gồm tỉnh Quảng Tây, Vân Nam của Trung Quốc mở rộng tới 5 nước Myanmar, Lào, Thái Lan, Campuchia và Việt Nam. Cánh thứ hai là vành đai Vịnh Bắc Bộ mở rộng, từ Bắc Hải (Quảng Tây Trung Quốc) đi xuyên qua vịnh Bắc Bộ, qua lãnh hải các nước Việt Nam, Malayxia, Indonexia, Phillipin, Bruney rồi đến Singapore.

Cho đến nay, Trung Quốc đã thống nhất coi chiến lược Một trục hai cánh này là chiến lược hợp tác kinh tế khu vực Trung Quốc – ASEAN với các ***mục tiêu cụ thể*** sau đây:

*Thứ nhất*, hình thành một vành đai tăng trưởng kinh tế mới ở bờ Tây Thái Bình Dương, trọng tâm là phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng thành dự án tiểu vùng mới giữa Trung Quốc và ASEAN, nhằm đưa vùng Đại Tây Nam của Trung Quốc còn rất lạc hậu tiến ra biển qua con đường Khu hợp tác kinh tế vịnh Bắc Bộ Quảng Tây. Nội dung hợp tác này cũng được đưa vào khung khổ tổng thể hợp tác Trung Quốc – ASEAN;

*Thứ hai*, tạo sự ổn định khu vực cả ở biên giới trên bộ và trên biển, mở ra không gian phát triển mới cho Trung Quốc, đặc biệt mở ra con đường cho khu vực miền Tây Trung Quốc đi qua tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng thông qua Ấn Độ Dương để đi vào thị trường thế giới, nhằm chấn hưng vùng Tây Nam Trung Quốc;

*Thứ ba*, đưa hợp tác Trung Quốc – ASEAN vào phát triển thực chất, hiệu quả, từ đó thúc đẩy sự phát triển hợp tác tổng thể Đông Á, đồng thời mở ra cục diện đảm bảo an ninh năng lượng cho Trung Quốc ở Biển Đông.

Sáng kiến “*Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc*” được đưa ra bởi một địa phương là tỉnh Quảng Tây tại một diễn đàn mở có tính học thuật, nhưng có thể khẳng định đây là ý đồ chiến lược nhất quán và xuyên suốt của Chính phủ Trung ương Trung Quốc. Theo thông tin tìm hiểu được thì sáng kiến này xuất phát từ Đại học Thanh Hoa, một đại học nổi tiếng có uy tín bậc nhất của Trung Quốc. Quốc vụ Viện Trung Quốc giao cho Đại học Thanh Hoa nghiên cứu về khả năng mở rộng hợp tác vành đai vịnh Bắc Bộ, biến khu vực này thành một “*Cực tăng trưởng mới*” nằm trong ý đồ chiến lược đối với khu vực Đông Nam Á của Trung Quốc. Tờ Nhân dân Nhật Báo và Tân Hoa Xã trích đăng toàn bộ bài phát biểu của Bí thư Tỉnh ủy Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo cho thấy rõ sự quan tâm và rất coi trọng của Chính phủ Trung ương Trung Quốc đối với chiến lược này. Việc Trung Quốc để Bí thư Tỉnh ủy Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo nêu ra sáng kiến này tại Diễn đàn Hợp tác Kinh tế vịnh Bắc Bộ ngày 20/7/2006 là để thăm dò phản ứng của các nước ASEAN, nếu thuận thì sẽ tiến tới thành sáng kiến chính thức của Trung Quốc, nếu không thì coi như ý tưởng của địa phương. Ý tưởng chiến lược mới này thể hiện tầm nhìn thời đại và sự chủ động của Trung Quốc trong mở cửa, hội nhập với thế giới nói chung và thúc đẩy quan hệ kinh tế, đầu tư với các nước ASEAN, duy trì ổn định an ninh, chính trị trong khu vực nói riêng.

Với việc đưa ra sáng kiến “*Cực tăng trưởng mới ASEAN – Trung Quốc*” hay chiến lược “*Một trục hai cánh*”, có thể nhận thấy Trung Quốc có những ý đồ sau:

*Thứ nhất*, với sáng kiến này Trung Quốc thể hiện ý đồ “*đa phương hóa*” biển Đông, từng bước “*thôn tính*” biển Đông.

Có thể nói, đây là ý đồ lớn nhất, bao trùm nhất của Trung Quốc khi đề xuất ý tưởng “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc”.

*Thứ hai, Trung Quốc muốn tạo thêm một “Cực kinh tế”, lôi kéo đầu tư của các đối tác phát triển như Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB), Ngân hàng Thế giới (WB) vào phát triển các tỉnh nghèo phía Đông Nam Trung Quốc.*

*Thứ ba, Trung Quốc muốn mở rộng, tăng cường ảnh hưởng đối với ASEAN, biến ASEAN thành “sân sau” của Trung Quốc.*

Với Trung Quốc, ASEAN rất gần gũi về mặt địa lý. Chính điều kiện này đã làm cho tự thân ASEAN là đích đầu tiên của Trung Quốc nhắm tới trong chiến lược an ninh, quân sự và mở rộng, phát huy ảnh hưởng của Trung Quốc. Trong chiến lược phát triển của mình, Trung Quốc nhất thiết phải phát huy được ảnh hưởng đối với các nước ASEAN và nếu có thể thì biến ASEAN thành “sân sau” của mình.

*Tóm lại, có thể khẳng định, sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” hay chiến lược “Một trục hai cánh” mà trọng tâm là cánh Vịnh Bắc Bộ mở rộng là kết quả cao của một tiến trình phát triển liên tục, một chiến lược mang tầm quốc gia, nhất quán và xuyên suốt do Chính phủ Trung ương Trung Quốc vạch ra từ lâu, song lại tỏ ra như sáng kiến của địa phương (Quảng Tây). Sáng kiến này ngoài những mục đích kinh tế đơn thuần, Trung Quốc còn nhằm giải quyết vấn đề về chủ quyền trên biển Đông nói chung và Vịnh Bắc Bộ nói riêng (mà nếu tách riêng, Trung Quốc khó đạt được ý đồ chiến lược của mình).*

### **1.1.2. Nội dung của Chiến lược**

#### **1.1.2.1. Hợp tác kinh tế trên đất liền (Hành lang kinh tế Nam Ninh- Singapore)**

*Về nội dung hợp tác kinh tế trên đất liền, Trung Quốc ưu tiên xúc tiến khai thác và hợp tác hành lang kinh tế Nam Ninh- Singapore, phát triển kinh tế đường trục, xúc tiến xây dựng đường thông trên bộ và phát triển đường thông kinh tế giữa khu vực Châu Giang mở rộng của Trung Quốc với các quốc gia bán đảo Trung Nam.*

*Trước hết, bắt đầu làm từ những hợp tác mậu dịch, du lịch vừa dễ triển khai nhất, vừa có cơ sở tương đối tốt, nhanh chóng xúc tiến hành động.*

*Thứ hai, xây dựng mạng lưới vận tải đường bộ, đường quốc lộ, đường sắt chủ yếu kết nối giữa Trung Quốc với các nước ASEAN. Phát triển hệ thống vận tải đường bộ, đường sắt hiện đại hóa tiện lợi nhất giữa hai địa phương Nam Ninh và Singapore.*

*Thứ ba*, căn cứ vào “Quy luật phát triển vành đai kinh tế Điểm- Tuyến- Diện”, thúc đẩy sự giao lưu và hợp tác giữa các thành phố trọng điểm trên hành lang Nam Ninh- Singapore, lấy việc hợp tác giữa các thành phố trọng điểm và xuyên biên giới làm chỗ dựa, thu hút sự hội tụ của các ngành nghề, trung tâm lưu chuyển hàng hóa và thị trường chuyên doanh.

*Thứ tư*, thúc đẩy sự hợp tác tiện lợi hóa cửa khẩu về hàng hóa và người giữa các cửa khẩu hai nước.

### ***1.1.2.2. Hợp tác kinh tế Tiểu vùng Mê Kông mở rộng***

***Các nguyên tắc chung*** về hợp tác của GMS là: Hợp tác kinh tế nhằm duy trì tăng trưởng bền vững, nâng cao mức sống của người dân đi đôi với phát triển nguồn nhân lực và bảo vệ môi trường.

***Mục tiêu chung*** của Chương trình hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng nhằm đạt tới là sự phát triển hài hòa và bền vững về kinh tế - xã hội dựa trên đặc thù của các nước có chung đường biên giới. Cụ thể: (i) Thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, phát triển bền vững và bảo vệ môi trường ở các quốc gia trong vùng; (ii) Đẩy mạnh xoá đói giảm nghèo, giảm bớt sự chênh lệch về phát triển giữa vùng này với các vùng khác thuộc tiểu vùng Mê Kông; (iii) Phát huy lợi thế so sánh của liên vùng về lao động và tài nguyên thiên nhiên... vì sự phát triển chung của cả khu vực; (iv) Mở rộng thúc đẩy tự do hoá kinh tế và giao lưu văn hoá giữa ASEAN với các nước ngoài khu vực, gìn giữ bản sắc và các di sản văn hóa dân tộc phong phú của vùng.

#### ***Nội dung hợp tác kinh tế Tiểu vùng Mê Kông mở rộng***

***Hạ tầng giao thông*** là lĩnh vực ưu tiên hàng đầu, tập trung vào 3 hành lang kinh tế chính gồm: Hành lang kinh tế Đông- Tây (EWEC); Hành lang kinh tế Bắc- Nam (NSEC); Hành lang kinh tế phía Nam (SEC).

***Năng lượng*** là lĩnh vực hợp tác triển vọng do tiềm năng thủy điện trong tiểu vùng GMS là khá lớn.

***Hợp tác nông nghiệp*** cũng luôn là một trong những ưu tiên trong hợp tác GMS, nhằm hiện thực hoá tầm nhìn chiến lược 3C, xây dựng GMS “kết nối, cạnh tranh và cộng đồng”, giúp cải thiện đời sống của nhiều người dân.

Các nước GMS đã thông qua sáng kiến thành lập các *hành lang bảo tồn đa dạng sinh học*, coi đó là chiến lược phát triển bền vững của cả khu vực, trong đó nhấn mạnh đến việc bảo vệ rừng sinh quyển nói chung.

### **1.1.2.3. Hợp tác kinh tế biển (Vành đai vịnh Bắc Bộ mở rộng)**

Ngày 20/7/2006, Bí thư Đảng Ủy Khu tự trị [Choang] Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo khi dự Diễn đàn Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ đã trình bày phát biểu về “*Thúc đẩy hợp tác khai thác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, xây dựng cục diện mới phát triển kinh tế khu vực*”. Trong đó Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng được phác họa mở rộng ra các quốc gia láng giềng cách biển là Malaysia, Singapore, Indonesia, Philippin và Bruney. Ý tưởng này là sự đi sâu phát triển về lý luận và thực tiễn của hợp tác Tiểu vùng Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ.

**Mục tiêu của hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng của Trung Quốc** là: Phát triển trở thành sự hợp tác tiểu vùng trên biển trong khuôn khổ hợp tác Trung Quốc- ASEAN; Xây dựng Khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng phù hợp với lợi ích chung của Trung Quốc và các nước ASEAN, có lợi cho việc làm sâu sắc quan hệ đối tác chiến lược Trung Quốc- ASEAN hướng tới hoà bình và thịnh vượng, đồng thời tạo thế và lực cho Trung Quốc giành quyền chủ đạo trong liên kết kinh tế khu vực Đông Á.

#### **Một số nội dung hợp tác:**

Trong khuôn khổ hợp tác Trung Quốc- ASEAN và các tuyên bố được ký kết như *Tuyên bố hành động chung* của các bên hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng và *Tuyên bố thành lập Khu hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng*, các bên cùng nhau triển khai một số nội dung hợp tác.

*Trước hết, đó là Hợp tác khu vực Vành đai Vịnh Bắc Bộ trong chiến lược “Hai hành lang, một vành đai” Trung Quốc- Việt Nam;*

*Thứ hai, Hợp tác vùng tăng trưởng mạn Đông ASEAN;*

*Thứ ba, Hợp tác về cảng và vận chuyển cảng:* Đây là một trong những lĩnh vực ưu tiên triển khai hợp tác của Khu Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng vì các nước trong khu vực đều có biển.

Bên cạnh đó là sự hợp tác về du lịch trên biển Vịnh Bắc Bộ mở rộng, hợp tác về trao đổi thông tin, hợp tác về hội thảo học thuật và nghiên cứu tiền hợp tác, hợp tác về bảo vệ môi trường biển Vịnh Bắc Bộ.

## **1.2. Quan điểm của Trung Quốc, các nước ASEAN và thế giới**

### **1.2.1. Quan điểm của Trung Quốc**

Trong phần trước, ý tưởng của Trung Quốc về sáng kiến *Cực tăng trưởng mới ASEAN – Trung Quốc* cùng những ý đồ, tham vọng của họ trong việc thúc đẩy thực hiện sáng kiến này đã cho thấy rõ quan điểm và quyết tâm của Chính phủ Trung Quốc trong việc đưa sáng kiến thành hiện thực. Quan điểm nhất quán đó của Trung Quốc được các nhà chính trị, ngoại giao Trung Quốc thể hiện và nêu rõ trong các Hội nghị thượng đỉnh Thương mại và Đầu tư hay hội nghị các nhà lãnh đạo Trung Quốc- ASEAN được tổ chức hàng năm, cũng như trong các diễn đàn, hội nghị cấp quốc gia và khu vực. Trong đó, phía Trung Quốc nhấn mạnh quan điểm thông suốt, nhất quán về đẩy mạnh hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, vấn đề còn gây khá nhiều tranh cãi và bất đồng, nhằm kêu gọi sự ủng hộ của các bên ASEAN cũng như gây áp lực cho phía Việt Nam ủng hộ ý tưởng của họ.

### ***1.2.2. Quan điểm của các nước ASEAN và thế giới***

Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, hợp tác GMS và hợp tác theo hành lang kinh tế Nam Ninh- Singapore cũng từng bước đạt được nhận thức chung của các nước ASEAN. Tuy nhiên còn rất nhiều luồng ý kiến khác nhau về phản ứng của các nước liên quan đối với sáng kiến này của Trung Quốc.

Một mặt, qua thăm dò tìm hiểu của các cơ quan đại diện của Việt Nam ở nước ngoài, được biết các nước đều chưa vội đưa ra phản ứng chính thức vì các nước này coi đây mới chỉ là một ý tưởng đưa ra tại diễn đàn học thuật, mặt khác, rõ ràng nước nào cũng cần thời gian nghiên cứu kỹ. Nhưng mặt khác, các cơ quan phát ngôn của Trung Quốc lại cho rằng họ đã đạt được sự ủng hộ của nhiều nước trong ASEAN.

Chính vì còn có những quan điểm chưa thống nhất, thậm chí trái ngược nhau giữa các nước ASEAN về Sáng kiến của Trung Quốc, nhất là đối với việc có nên mở rộng hợp tác Vịnh Bắc Bộ ra các nước trong khu vực cách biển thuộc ASEAN hay không, nên về phía mình, Chính phủ các nước ASEAN cũng cần thời gian nghiên cứu kỹ và đều không vội vàng đưa ra phản ứng chính thức, cũng như chưa có bất kỳ một tuyên bố chính thức nào tỏ rõ quan điểm ủng hộ hay không việc thực thi sáng kiến hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng trong chiến lược Một trục hai cánh của Trung Quốc.

## **CHƯƠNG II**

### **ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỤC HAI CẢNH” ĐẾN QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT NAM - TRUNG QUỐC**

#### **2.1. Thực trạng quan hệ thương mại ASEAN- Trung Quốc**

##### **2.1.1. Quan hệ thương mại ASEAN – Trung Quốc**

Trong nhiều năm qua, quan hệ ASEAN - Trung Quốc đã phát triển khá toàn diện. Trung Quốc trở thành đối tác quan trọng nhưng đồng thời cũng là đối thủ cạnh tranh lớn của các nước ASEAN. Mối quan hệ của hai bên không đơn thuần chỉ là về kinh tế, thương mại mà là mối quan hệ nhiều mặt cả về chính trị, khoa học kỹ thuật, văn hóa xã hội, an ninh quốc phòng..., trong đó mối quan hệ kinh tế- thương mại được đặt ở vị trí trọng tâm.

Cơ cấu buôn bán giữa Trung Quốc và ASEAN về cơ bản là giống nhau và ít có sự khác biệt. Hoạt động xuất khẩu của hầu hết các nước ở khu vực ASEAN sang Trung Quốc đều dựa chủ yếu vào nguồn tài nguyên sẵn có và các mặt hàng truyền thống như dầu thô, cao su, đường, thực phẩm tươi sống... Trung Quốc xuất sang ASEAN chủ yếu là các sản phẩm chế tạo, nhưng sản phẩm thô vẫn đang chiếm tỷ trọng đáng kể trong tổng kim ngạch xuất khẩu sang ASEAN.

Bên cạnh thương mại, đầu tư cũng là hướng phát triển quan trọng của mối quan hệ ASEAN- Trung Quốc. Các nước ASEAN, đặc biệt là Singaporere, Thái Lan, Malaysia... có xu hướng khuyến khích đầu tư vốn ra nước ngoài, và Trung Quốc trở thành một hướng đầu tư quan trọng của ASEAN. Trung Quốc cũng đẩy mạnh đầu tư vốn và hợp tác tài chính với các nước ASEAN, với tổng kim ngạch đầu tư từ Trung Quốc sang các nước ASEAN ngày một tăng. Đặc biệt, kể từ năm 2003 khi ASEAN - Trung Quốc ký tuyên bố chung về quan hệ đối tác chiến lược, quan hệ ASEAN - Trung Quốc đã phát triển lên một bước mới.

##### **2.1.2. Quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc**

Kể từ khi bình thường hóa quan hệ năm 1991 đến nay, quan hệ hữu nghị và hợp tác Việt Nam – Trung Quốc đã phát triển nhanh chóng và sâu rộng trên tất cả các lĩnh vực, ngày càng mang lại nhiều lợi ích thiết thực cho cả hai bên. Trong những năm gần đây, Việt Nam đã không ngừng đẩy mạnh quan hệ hữu nghị truyền thống, hợp tác toàn diện với Trung Quốc. Là một trong những lĩnh vực thành công trong quan hệ Việt Nam – Trung Quốc, hợp tác kinh tế, thương mại và

đầu tư giữa Việt Nam với Trung Quốc thời gian qua có những bước phát triển mạnh mẽ, liên tục tăng trưởng với tốc độ khá cao. Sang năm 2007, mối quan hệ hợp tác kinh tế - thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc đã có những bước đột phá quan trọng, ngày càng phát triển mạnh mẽ theo phương châm 16 chữ “láng giềng hữu nghị, hợp tác toàn diện, ổn định lâu dài, hướng tới tương lai” và tinh thần 4 tốt “láng giềng tốt, bạn bè tốt, đồng chí tốt, đối tác tốt”. Bằng chứng là kim ngạch thương mại hai chiều Việt- Trung năm 2007 đã đạt mức 15,85 tỷ USD, vượt mục tiêu 15 tỷ USD mà lãnh đạo hai nước đề ra đến năm 2010.

Tuy nhiên, từ năm 2001 đến nay, Việt Nam liên tục nhập siêu từ Trung Quốc với mức độ tăng rõ rệt. Cùng với việc Việt Nam vừa gia nhập WTO trong năm 2007, cam kết giảm thuế các mặt hàng công nghiệp và nông sản, có thể dự báo luồng hàng hóa xuất khẩu của Trung Quốc còn tăng mạnh mẽ trong năm nay và các năm tiếp theo. Không chỉ dừng lại ở đó, các doanh nghiệp Trung Quốc sẽ lấy Việt Nam làm thị trường “bàn đạp” sang các nước trong ASEAN khác và các khu vực cửa khẩu biên giới sẽ là những điểm khởi đầu.

Hợp tác đầu tư giữa hai nước cũng có những bước phát triển tích cực. Hiện nay hai bên đang trao đổi về nhiều dự án hợp tác kinh tế lớn và Trung Quốc hiện đứng thứ 11/82 quốc gia và vùng lãnh thổ đầu tư vào Việt Nam.

Những tín hiệu trên cho thấy, Việt Nam đang dần trở thành thị trường hấp dẫn các doanh nghiệp Trung Quốc và triển vọng đầu tư của Trung Quốc vào Việt Nam sẽ tiếp tục rộng mở. Tiềm năng phát triển của mối quan hệ Việt - Trung là rất lớn, với sự cố gắng chung của cả hai bên, mối quan hệ đó sẽ không ngừng được củng cố và phát triển tốt đẹp hơn trong thế kỷ 21, đáp ứng nguyện vọng và lợi ích của nhân dân hai nước, vì hoà bình, ổn định và phát triển ở khu vực và trên thế giới.

### ***2.1.3. Xu hướng phát triển quan hệ kinh tế, thương mại Việt Nam- ASEAN- Trung Quốc***

Những kết quả đạt được trong quan hệ kinh tế, thương mại ASEAN - Trung Quốc, đặc biệt sự ra đời của ACFTA đã mở ra những triển vọng mới cho mối quan hệ giữa hai bên. Có thể dự báo xu hướng cơ bản trong tương lai của mối quan hệ giữa Trung Quốc và ASEAN sẽ là tăng cường hợp tác trong nhiều lĩnh vực, trong đó kinh tế - thương mại là lĩnh vực then chốt. Xu hướng này phù hợp với mục tiêu phát triển kinh tế- xã hội của Trung Quốc và các quốc gia trong khối ASEAN, đồng thời cũng phù hợp với xu thế chung của thế giới là hợp tác và hội nhập để cùng tồn tại và phát triển.

## **2.2. Tác động của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” đến quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc**

### **2.2.1. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác trên đất liền (với việc xây dựng hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore)**

#### ***Tích cực:***

Trong điều kiện mối quan hệ hợp tác về kinh tế - thương mại giữa ASEAN và Trung Quốc ngày càng phát triển, việc xây dựng và phát triển các hành lang kinh tế như hành lang Nam Ninh - Singapore sẽ có tác dụng góp phần:

- Thu hút đầu tư cải tạo, nâng cấp cơ sở hạ tầng, hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt liên vùng, liên quốc gia dọc các tuyến hành lang kinh tế.

- Hình thành các khu kinh tế cửa khẩu, góp phần thúc đẩy quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại, đầu tư giữa Việt Nam và Trung Quốc, đặc biệt là giữa các tỉnh giáp biên giới hai nước và khu vực dọc theo các trục giao thông trên tuyến hành lang.

- Các hành lang kinh tế trong khu vực liên kết kinh tế đóng vai trò là cầu nối giữa Trung Quốc và thị trường các nước trong khu vực ASEAN, vươn ra các thị trường khác trên thế giới.

- Xóa bỏ sự cách biệt về địa lý, thúc đẩy phát triển hợp tác kinh tế- thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc, tạo điều kiện thuận lợi cho sự thành công của ACFTA.

#### ***Tiêu cực:***

- Cơ cấu kinh tế và hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc khiến quan hệ thương mại tiếp tục phát triển theo hàng dọc, dẫn tới tăng nhập siêu cho VN.

- Gia tăng áp lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp VN từ phía Trung Quốc và các nước ASEAN.

- Tăng thách thức trong cạnh tranh thu hút vốn đầu tư nước ngoài với các nước ASEAN và Trung Quốc.

- Đối phó với các vấn đề như ô nhiễm môi trường, lây lan dịch bệnh, cạn kiệt tài nguyên, buôn lậu.

- Sự không tương đồng trong quan hệ thương mại Việt - Trung sẽ ngày càng được nới rộng và trở thành một thách thức đáng kể trong quan hệ giữa hai bên.

**Tóm lại**, việc hình thành khung khổ hợp tác trên đất liền, với việc xây dựng hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore đem lại những cơ hội đáng kể cho cả Việt Nam và Trung Quốc trong việc đẩy mạnh hợp tác kinh tế, tăng cường trao đổi mậu dịch, khuyến khích thu hút đầu tư và cải thiện, nâng cấp cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật thương mại, tạo điều kiện phát triển kinh tế của cả hai quốc gia. Song bên cạnh đó sẽ không tránh khỏi những thách thức mà đặc biệt là đối với Việt Nam, đó sẽ là những thách thức không hề nhỏ.

### ***2.2.2. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng***

Tăng cường hợp tác trong khuôn khổ GMS sẽ đem lại nhiều cơ hội hơn thách thức trong việc phát triển kinh tế cho các nước thành viên, trong đó có Việt Nam:

- Tạo điều kiện cho các nước cải thiện cơ sở hạ tầng như hệ thống giao thông, cung cấp điện, thông tin liên lạc.
- Tăng lưu lượng mậu dịch qua biên giới và giữa các nước trong tiểu vùng, phát triển các loại hình dịch vụ vận tải, du lịch.
- Thúc đẩy việc hình thành các đặc khu kinh tế mở và đặc khu mậu dịch tự do; tạo việc làm và tăng thu nhập, cải thiện đời sống nhân dân, tạo không gian kinh tế cho phát triển thương mại.
- Tăng thu hút đầu tư bao gồm cả khu vực kinh tế tư nhân; góp phần đáng kể vào việc phát triển kinh tế- xã hội của các quốc gia trong tiểu vùng.

Tuy nhiên bên cạnh những cơ hội, Việt Nam cũng sẽ phải đối mặt với những thách thức trong quan hệ hợp tác tiểu vùng Mê Kông mở rộng như:

- Chia sẻ lợi ích từ việc khai thác nguồn lợi tự nhiên, nhất là từ sông Mê Kông.
- Bảo vệ môi trường, nhất là môi trường nước.
- Kiểm soát luồng hàng hóa, vấn đề buôn lậu, hàng giả...

### ***2.2.3. Tác động của việc hình thành khung khổ hợp tác kinh tế biển (với việc xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng)***

***Tích cực:***

- Phát huy tiềm năng kinh tế theo mô thức “thông qua biển” và “hướng ra biển”.

- Tạo vị thế mới về phát triển kinh tế của 10 tỉnh, thành phố của Việt Nam trên cơ sở khai thác tiềm năng của Vịnh Bắc Bộ, trở thành khu vực phát triển kinh tế sôi động.

- Khai thác lợi thế của hệ thống cảng biển Việt Nam để phát triển các loại hình dịch vụ cảng biển, dịch vụ vận tải, du lịch...

- Tạo cơ hội thu hút đầu tư trong và ngoài nước, hình thành các trung tâm kinh tế ven biển, kéo theo sự phát triển kinh tế của các vùng lãnh thổ khác.

### ***Tiêu cực:***

- Đối mặt với những khó khăn trong việc giành và giữ chủ quyền quốc gia trong vịnh Bắc Bộ nói riêng và trên biển Đông nói chung.

- Có nguy cơ mất thị phần trên "sân nhà" và khó thâm nhập thị trường phía bạn do sức cạnh tranh của hàng hóa VN thấp, tăng khả năng nhập siêu.

- Có nguy cơ phải hứng chịu những tác động đối với môi trường do ô nhiễm biển vùng Vịnh Bắc Bộ, sự khai thác quá mức dẫn đến suy kiệt nguồn tài nguyên biển và ven biển, ảnh hưởng không nhỏ đến phát triển kinh tế bền vững.

- Đối mặt với tệ nạn khai thác lậu, buôn lậu; hàng cấm, hàng giả, hàng độc hại... từ Trung Quốc tràn sang Việt Nam, gia tăng các loại tội phạm kinh tế và tội phạm xã hội trên biển, đe dọa hòa bình và an ninh của khu vực Vịnh Bắc Bộ.

***Tóm lại,*** tham gia vào xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, phía Việt Nam sẽ thu được những lợi ích nhất định, song bên cạnh còn một số hạn chế và thách thức không thể chủ quan. Việt Nam cũng không thể đóng cửa không hợp tác vì chúng ta đang trong tiến trình đẩy mạnh hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế. Vấn đề ở chỗ là cần phải có phương thức hợp tác đúng đắn để phát huy hết tiềm năng, lợi thế và hạn chế tối đa những tác động tiêu cực, bảo đảm phát triển kinh tế bền vững.

## **2.3. Đánh giá chung**

### ***2.3.1. Tác động của sáng kiến đối với các nước ASEAN***

### **Cơ hội:**

- “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” tạo cho các nước một không gian hợp tác kinh tế mới vừa rộng vừa sâu.

- Các nước ASEAN và Trung Quốc có cơ hội đẩy mạnh hợp tác, làm tăng sự “song trùng lợi ích” và tính “phụ thuộc lẫn nhau”, giảm thiểu bất đồng và xung đột.

- Các nước có thêm một kênh mới để kêu gọi đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng từ các đối tác như Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB) và Ngân hàng Thế giới (WB).

### **Thách thức:**

- Thách thức lớn nhất là về mặt chủ quyền, nhất là trên khu vực biển Đông.

- Trở thành khu vực ảnh hưởng và bị phụ thuộc vào TQ; ASEAN sẽ mất cơ hội hợp tác với các đối tác khác như Mỹ, Tây Âu và Nhật Bản.

- Từ sự phụ thuộc về mặt kinh tế, các nước ASEAN sẽ bị lệ thuộc vào TQ cả về mặt chính trị và quân sự.

## ***2.3.2. Tác động của sáng kiến đối với Việt Nam***

### **Cơ hội:**

- Tạo cơ hội tăng cường hợp tác kinh tế theo chiều sâu, nhất là giữa các tỉnh và doanh nghiệp vùng biên giới hai nước.

- Thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động giao lưu thương mại, XNK hàng hóa, dịch vụ qua các khu vực biên giới, làm tăng kim ngạch mậu dịch hai chiều giữa hai nước.

- Tạo thế và lực mới cho phát triển kinh tế theo mô thức “hướng ra biển”, gắn kết không gian kinh tế trong nước với khu vực và thế giới.

- Tạo cơ hội thu hút đầu tư phát triển kinh tế, đề nghị TQ hỗ trợ đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật thương mại.

- Tạo ra những tác động tích cực về mặt quản lý (nguồn lực, tài nguyên) và chính sách (thương mại, đầu tư).

**Thách thức:**

- Khó khăn nhiều hơn so với các nước ASEAN trong việc giành và giữ chủ quyền quốc gia trong VBB và trên biển Đông.

- Ngày càng bị ảnh hưởng và phụ thuộc hơn vào TQ, tác động đến sản xuất trong nước cũng như xuất khẩu.

- Thách thức ô nhiễm môi trường biển khu vực VBB do khai thác quá mức nguồn tài nguyên biển và ven biển, ảnh hưởng đến phát triển kinh tế bền vững.

- Khó khăn trong cạnh tranh với TQ về thu hút đầu tư nước ngoài, khó kiểm soát chất lượng và hiệu quả đầu tư.

Như vậy rõ ràng trong khi hai khuôn khổ hợp tác GMS và hợp tác trên đất liền (xây dựng Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore) đã hình thành, tiến triển và đem lại khá nhiều lợi ích, thì sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” với việc hợp tác kinh tế khu vực vịnh Bắc Bộ mở rộng và hợp tác biển Đông không đưa thêm cho ta nhiều lợi ích, mà thay vào đó là những thách thức khó có thể lường trước được.

## CHƯƠNG III

### **CÁC GIẢI PHÁP TẬN DỤNG CƠ HỘI CỦA VIỆC THỰC HIỆN CHIẾN LƯỢC “MỘT TRỤC HAI CÁNH” ĐỂ PHÁT TRIỂN QUAN HỆ THƯƠNG MẠI VIỆT NAM - TRUNG QUỐC**

#### 3.1. Quan điểm của Việt Nam về Sáng kiến Cự tăng trưởng mới

##### 3.1.1. Vị trí của Việt Nam trong sáng kiến

Như đã nêu ở chương trước, chiến lược phát triển *Hai hành lang một vành đai* giữa Việt Nam – Trung Quốc là khởi đầu cho chiến lược Một trục hai cánh. Vai trò của Hai hành lang một vành đai sẽ rất quan trọng đối với việc thực hiện thành công chiến lược Một trục hai cánh. Vai trò này của Hai hành lang một vành đai trong Một trục hai cánh không phải do ý muốn chủ quan của một bên nào tạo ra, nó mang tính tất yếu khách quan do vị thế địa – kinh tế của Việt Nam và Quảng Tây (Trung Quốc) trong chiến lược này hình thành.

Do vậy, *Hai hành lang một vành đai* nếu được khai thác tốt sẽ tạo ra địa bàn, cơ sở hạ tầng, tạo ra hệ thống thể chế chính sách hợp tác thúc đẩy *Một trục hai cánh* phát triển, làm cho kế hoạch khu mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc phát triển thực chất và mạnh mẽ hơn, trong đó vai trò “cầu nối” của Việt Nam và Quảng Tây trong hợp tác kinh tế ASEAN – Trung Quốc được tăng cường rõ rệt.

Dưới góc độ vị trí địa lý, xét cả trên bộ lẫn trên biển, Việt Nam có vị trí quyết định đối với sáng kiến “Cự tăng trưởng mới ASEAN- Trung Quốc” của Trung Quốc.

Trên bộ, với hình thế kéo dài từ Bắc xuống Nam “bao bọc” cả bán đảo Đông Dương, Việt Nam là cầu nối quan trọng để hình thành Hành lang Kinh tế Nam Ninh – Singaporere.

Trên biển, Việt Nam có bờ biển dài ở vị trí tiền tiêu biển Đông. Việt Nam có chủ quyền đối với vùng lãnh hải và thềm lục địa thuộc vịnh Bắc Bộ, có vị trí chiến lược quan trọng đối với phần còn lại của vịnh Bắc Bộ nói riêng và biển Đông nói chung. Với Trung Quốc, Việt Nam là một trong những cửa ngõ để đi ra biển Đông, là một trong những cầu nối giữa Trung Quốc và ASEAN.

Với vị trí và vai trò quan trọng, có thể nói Việt Nam có quyền lựa chọn đồng ý tham gia hay không vào sáng kiến. Và nếu ta tham gia thì Trung Quốc mới có cơ hội triển khai sáng kiến và thực hiện ý đồ. Ngược lại, nếu ta không tham gia

thì chắc chắn sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN- Trung Quốc” sẽ gặp rất nhiều khó khăn để thực thi và có thể bị phá sản.

Tuy nhiên, cũng cần thấy rằng trong bối cảnh hiện tại, Trung Quốc chắc chắn sẽ thúc đẩy nhanh quan hệ với các nước ASEAN cả song phương lẫn đa phương, tiếp tục chủ trương “gác tranh chấp, cùng khai thác”, triển khai phát triển kinh tế vịnh Bắc Bộ. Kinh nghiệm thực tiễn trong quan hệ với ta, Trung Quốc rất kiên trì mục tiêu và dùng nhiều phương cách để thuyết phục, thậm chí gây sức ép với ta.

Trong bối cảnh như vậy và chính vì vai trò quan trọng của Việt Nam mà chúng ta cần có thời gian nghiên cứu, tìm hiểu kỹ mục đích, nội dung hợp tác trong sáng kiến của Trung Quốc, cũng như cần có quan điểm rõ ràng nhưng không nên vội vàng, sao cho vừa có lợi cho ta vừa không làm ảnh hưởng đến mối quan hệ với Trung Quốc và với các nước ASEAN.

### ***3.1.2. Quan điểm của Việt Nam về sáng kiến***

Về phía mình, Việt Nam sẵn sàng ủng hộ hợp tác theo các hành lang kinh tế trên đất liền với Trung Quốc và hợp tác tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng. Việt Nam thể hiện cho Trung Quốc biết chủ trương tích cực hợp tác song phương giữa hai nước trong chiến lược “Hai hành lang, một vành đai”. Thực hiện tốt hợp tác này sẽ thúc đẩy phát triển quan hệ hợp tác kinh tế khu vực vành đai Vịnh Bắc Bộ giữa Việt Nam và Trung Quốc, mà chưa cần thiết phải kéo dài hợp tác vành đai ra các nước ASEAN khác. Bởi vì quan hệ hợp tác kinh tế giữa Trung Quốc với ASEAN đã có các Hiệp định khung Hợp tác kinh tế toàn diện và từ ngày 1/7/2006, Hiệp định thương mại tự do ASEAN- Trung Quốc đã có hiệu lực, tạo cơ sở cho việc thành lập Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA).

Tuy nhiên, một khi Trung Quốc đã có ý định mở rộng hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ là toàn bộ ASEAN- Trung Quốc nhằm tạo ra một vùng Vành đai Đại Trung Hoa và quyết tâm thực hiện bằng được ý đồ đó, thì Việt Nam không thể ngăn cản được, nhưng cũng không thể thụ động trong việc đối phó với những thách thức có thể xảy ra trong quan hệ kinh tế với Trung Quốc khi họ triển khai thực hiện chiến lược. Chính vì vậy, Việt Nam sẽ phải chủ động có những giải pháp nhằm tận dụng tốt cơ hội, đối phó và hạn chế những thách thức của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh”, với quan điểm vừa phát triển quan hệ hợp tác kinh tế với Trung Quốc mà vẫn giữ được chủ quyền quốc gia (nhất là chủ quyền trên biển Đông) và hạn chế tốt nhất 5 xu thế tiêu cực đó là: nhập siêu tăng; tăng xuất khẩu tài nguyên và nguyên liệu thô; chất lượng đầu tư thấp; suy giảm khả năng cạnh tranh với Trung Quốc và xu thế biển Đông “nổi sóng”. Với quan điểm và lập

trường thông suốt, nhất quán, đề tài xin đề xuất một số giải pháp cụ thể ở phần sau.

## **3.2. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức của việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh”**

### ***3.2.1. Các giải pháp chung***

#### ***3.2.1.1. Nhận thức lại tầm quan trọng của quan hệ Việt Nam - Trung Quốc***

*Thứ nhất*, Trung Quốc là một nước lớn, đang phát triển rất nhanh và có sức thu hút toàn cầu. Sự phát triển của Trung Quốc là cơ hội phát triển cho Việt Nam. Việt Nam phải đẩy mạnh cải cách, phát triển nhanh mới tận dụng được cơ hội này. Chậm trễ thì nguy cơ tụt hậu càng cao và càng tụt hậu càng khó hợp tác, càng nhiều bất lợi.

*Thứ hai*, Trung Quốc là một công xưởng lớn, là nơi tập trung các công ty xuyên quốc gia lớn của thế giới, là mạng kết nối toàn cầu. Muốn hợp tác hiệu quả với Trung Quốc phải tìm cách thâm nhập vào hệ thống kinh doanh toàn cầu, chuỗi giá trị toàn cầu. Việt Nam cần nâng cao năng lực cạnh tranh của mình, vươn lên mức cao hơn trong chuỗi giá trị toàn cầu.

*Thứ ba*, Trung Quốc có tiềm lực kinh tế hùng mạnh, có năng lực cạnh tranh vượt trội so với Việt Nam. Coi Trung Quốc là một thị trường hơn là đối thủ cạnh tranh, từ đó tranh thủ sự phát triển và đặc thù thị trường để hợp tác kinh tế- thương mại. Những lợi thế của Việt Nam về địa kinh tế và chính trị cần tận dụng triệt để. Hợp tác thay cho cạnh tranh, đối đầu, phòng thủ.

*Thứ tư*, Hợp tác với Trung Quốc cần tính đến lợi ích thương mại với các đối tác khác. Không vì lợi ích ngắn hạn tại Trung Quốc mà bỏ mất cơ hội ở các thị trường khác và ngược lại. Phải xây dựng chiến lược đối tác thương mại lâu dài và linh hoạt, trên cơ sở tăng cường mở cửa, hợp tác đa phương với các đối tác lớn trên thế giới như Mỹ, Nhật Bản, EU, Nga, Ấn Độ. Một khi Việt Nam trở thành miền đất hứa thu hút đầu tư của thế giới, mang lại lợi ích cho các nước trong khai thác phát triển đất nước mình, thì từ đó chính các nước này sẽ cùng với Việt Nam bảo vệ độc lập chủ quyền như bảo vệ lợi ích của chính họ.

*Thứ năm*, Việt Nam có vị trí địa kinh tế quan trọng trong khu vực ASEAN, là cửa ngõ ra biển Đông, vì vậy cần đẩy mạnh đa phương hóa trong quan hệ quốc tế và khu vực trong khuôn khổ hợp tác với ASEAN, APEC, WTO..., từ đó nâng cao vị thế quốc gia của Việt Nam.

*Thứ sáu*, Trong quan hệ với Trung Quốc, Việt Nam cần tính đến lợi ích tổng thể để có sự phối hợp hành động. Phải đặt lợi ích quốc gia lên trên lợi ích địa phương. Chạy theo lợi ích ngắn hạn, cục bộ sẽ bị thiệt thòi với Trung Quốc, ở vào thế bị động, đánh mất cơ hội dài hạn.

### ***3.2.1.2. Tiếp tục hoàn thiện khung khổ pháp lý cho hợp tác thương mại với Trung Quốc***

- Rà soát lại những Hiệp định đã ký kết giữa hai bên để có những điều chỉnh cần phù hợp với các can kết quốc tế (WTO, ACFTA), đồng thời nâng cao tính hiệu lực của các điều khoản đã cam kết.

- Điều chỉnh và bổ sung các chính sách giữa Việt Nam và Trung Quốc theo hướng tạo cơ chế mở hơn nữa cho hoạt động thương mại như dành ưu đãi đặc biệt cho các hoạt động thương mại, sản xuất, đầu tư..., bao gồm cung cấp kết cấu hạ tầng, đơn giản các thủ tục, nới lỏng hạn ngạch xuất nhập khẩu, các quy định quản lý cửa khẩu, hải quan...

- Hoàn thiện chính sách thuế tạo môi trường thuận lợi cho thương mại và đầu tư.

- Áp dụng chính sách ưu đãi tài chính đối với vùng kinh tế cửa khẩu.

- Cải thiện hệ thống thanh toán và thiết lập hệ thống thanh toán, hợp tác giữa ngân hàng hai bên Việt - Trung.

- Tăng cường sự phối hợp trao đổi định kỳ các biện pháp quản lý và giám sát buôn bán biên giới như kiểm định chất lượng, kiểm dịch, phương thức thanh toán... nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp hai nước trao đổi hàng hoá.

- Thực hiện việc nới lỏng các chính sách ưu đãi và các cam kết để tăng cường thu hút đầu tư phát triển các loại hình dịch vụ Logistic, dịch vụ hậu cần tại Việt Nam như cảng biển, trạm trung chuyển, kho tàng, bến bãi, các dịch vụ hải quan, giao nhận..., nhằm phát huy tối đa vị trí là “cửa ngõ” ra biển của Việt Nam.

### ***3.2.1.3. Xây dựng và nâng cấp chất lượng kết cấu hạ tầng kỹ thuật của các Hành lang kinh tế***

- Xây dựng, cải tạo và nâng cấp hệ thống đường bộ, đường sắt, bao gồm các trục giao thông chính nối các điểm trên Hành lang kinh tế, giữa các tỉnh vùng biên giới hai nước. Mở rộng vận chuyển đường thủy, đường sông và tăng cường qui mô, tiêu chuẩn đường hàng không.

- Cải thiện cơ sở vật chất thương mại, nâng cấp các cụm cảng và có thể xây dựng mới các cảng nước sâu, nâng cao năng lực cung cấp các dịch vụ của một số cụm cảng hiện có.

- Phát triển vận tải đa phương thức và vận tải quá cảnh hàng hoá, hành khách giữa hai nước, qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại và đầu tư liên khu vực.

- Nâng cấp các cửa khẩu trên Hành lang đáp ứng yêu cầu trao đổi hàng hoá giữa hai nước, đồng thời giản đơn hơn nữa thủ tục, giảm lệ phí các loại, nâng cao tốc độ quá cảnh, phục vụ xuất nhập khẩu tốt hơn nữa cho doanh nghiệp.

- Trên cơ sở rút kinh nghiệm làm thí điểm ở một số khu kinh tế cửa khẩu, từng bước có kế hoạch xây dựng các trung tâm kinh tế thương mại ở những cửa khẩu lớn trên các tuyến biên giới.

- Xây dựng quy hoạch và cơ chế quản lý hệ thống chợ ở các vùng biên giới.

#### ***3.2.1.4. Cải thiện môi trường đầu tư để thu hút đầu tư từ các nước ASEAN và Trung Quốc***

Sáng kiến của Trung Quốc được thực hiện sẽ tạo thuận lợi cho việc hợp tác đầu tư trong khu vực. Việt Nam nên coi đây là cơ hội để thu hút đầu tư từ Trung Quốc và đặc biệt là từ các nước ASEAN. Tuy nhiên, Việt Nam nên hết sức chú trọng đến việc lựa chọn dự án thu hút đầu tư, đảm bảo chất lượng đầu tư hiệu quả và tránh tiếp nhận những dự án đầu tư kém hiệu quả, kỹ thuật thấp, gây ô nhiễm môi trường, tránh biến Việt Nam thành nơi tiếp nhận sự dịch chuyển những đồ phế thải từ Trung Quốc.

- Tận dụng tối đa khung pháp lý thuận lợi về thương mại, đầu tư đã được hình thành trong nội bộ ASEAN cũng như giữa ASEAN với Trung Quốc để đẩy mạnh thu hút đầu tư nước ngoài nói chung và đầu tư của các đối tác này nói riêng. Theo đó, bên cạnh việc các hoạt động tuyên truyền nhằm nâng cao hiểu biết của nhà đầu tư Trung Quốc, ASEAN về các cam kết thuận lợi của Việt Nam về mở cửa thị trường và tự do hoá đầu tư, cần tăng cường quan hệ hợp tác xúc tiến đầu tư cả trong khuôn khổ song phương và đa phương, đặc biệt trong khuôn khổ ASEAN, ACFTA, APEC, ASEM.

- Kết hợp vận động công ty vừa và nhỏ của Trung Quốc, ASEAN với việc tạo điều kiện thu hút các công ty lớn, tập đoàn xuyên quốc gia đặc biệt là các tập đoàn có trụ sở tại Singaporere, Malaysia, Thái Lan, đầu tư vào Việt Nam nhằm tạo

cầu nối về thị trường xuất khẩu và đưa Việt Nam vào hệ thống sản xuất trong khu vực của các tập đoàn này.

- Tăng cường vận động các dự án đầu tư mới của Trung Quốc, ASEAN, đồng thời tiếp tục vận động các nhà đầu tư đã hoạt động tại Việt Nam thực hiện các dự án đầu tư mới và mở rộng quy mô dự án đã được cấp giấy phép; coi những tiến bộ trong việc cải thiện môi trường đầu tư và những mô hình thành công trong hoạt động đầu tư nước ngoài tại Việt Nam là nhân tố quan trọng, có sức thuyết phục nhất để thu hút các nhà đầu tư mới.

- Việc thu hút đầu tư của Trung Quốc và ASEAN cần hướng vào các dự án mà các nước và khu vực này có thế mạnh và kinh nghiệm, chú trọng vào các dự án vừa và nhỏ sản xuất hàng tiêu dùng, chế biến nông - lâm - hải sản xuất khẩu, khai thác, chế biến khoáng sản có giá trị gia tăng cao...

### ***3.2.1.5. Chuyển dịch cơ cấu hàng hoá xuất khẩu để tận dụng lợi thế cạnh tranh trong quan hệ thương mại với Trung Quốc trong điều kiện mở rộng Hợp tác ASEAN - Trung Quốc***

- *Thứ nhất*, trong những ngành có hàm lượng lao động cao mà hiện nay cả Trung Quốc và Việt Nam đang cạnh tranh tại thị trường ở các nước thứ ba, cần nhanh chóng tăng năng suất lao động để giữ cho tiền lương năng suất ở mức thấp; mặt khác tăng hàm lượng tri thức trong sản phẩm cuối cùng để tạo nên những mặt hàng độc đáo.

- *Thứ hai*, nỗ lực chuyển dịch cơ cấu công nghiệp nhanh chóng xác lập lợi thế so sánh trong những ngành liên quan đến máy móc, thiết bị và công nghệ.

- *Thứ ba*, phát huy lợi thế xuất khẩu các mặt hàng truyền thống như nông sản, thủy sản, thực phẩm chế biến, khoáng sản... để tham gia vào chuỗi giá trị sản phẩm của khu vực. Đồng thời chờ cơ hội tiếp nhận chuyển giao công nghệ từ các nước phát triển hơn ở những lĩnh vực sản xuất dựa vào lợi thế về lao động và tài nguyên.

### ***3.2.1.6. Tăng cường quản lý nhập khẩu***

- Ưu tiên nhập khẩu công nghệ tiến tiến, công nghệ nguồn, nhập khẩu bằng sáng chế phát minh để ứng dụng, tăng cường hợp tác quốc tế để học hỏi kinh nghiệm và phối hợp nghiên cứu triển khai.

- Đa dạng hoá thị trường nhập khẩu, hạn chế sự phụ thuộc quá mức vào một số thị trường. Trước mắt cần có giải pháp để điều chỉnh một số thị trường nhập siêu trong khu vực châu Á. Giải pháp chủ đạo là đẩy mạnh xuất khẩu vào các thị

trường này. Mở rộng xuất khẩu từ các thị trường xuất siêu như EU, Hoa Kỳ để tranh thủ công nghệ nguồn.

- Đẩy mạnh thu hút đầu tư vào các ngành công nghiệp phụ trợ để từng bước hạn chế nhập khẩu nguyên vật liệu, phụ kiện.

- Tăng cường kiểm soát nhập khẩu. Trước hết là ngăn chặn việc nhập lậu hàng từ các nước ASEAN và Trung Quốc để bảo vệ hàng sản xuất trong nước.

- Hoàn thiện và xây dựng hệ thống tiêu chuẩn đối với công nghệ nhập khẩu để hạn chế nhập khẩu công nghệ lạc hậu, công nghệ cũ.

### ***3.2.1.7. Mở rộng các hình thức hợp tác thúc đẩy phát triển thương mại với Trung Quốc***

- Tăng cường hợp tác kỹ thuật và đầu tư, lấy khoáng sản, nông nghiệp làm trọng tâm hợp tác kinh tế kỹ thuật giữa Trung Quốc và Việt Nam.

- Đẩy mạnh hợp tác về du lịch, dịch vụ.

- Kết hợp phát triển thương mại biên giới với hợp tác kinh tế, điều chỉnh cơ cấu kinh tế, hợp tác toàn diện trên tất cả các lĩnh vực thương mại, đầu tư, dịch vụ, tài chính ngân hàng, viễn thông...

- Tăng cường hợp tác chống buôn lậu và gian lận thương mại.

- Hợp tác về đào tạo, phát triển nguồn nhân lực.

- Bảo vệ môi trường, bảo tồn các di sản văn hoá, phong tục tập quán của hai bên...

### ***3.2.1.8. Một số giải pháp khác***

- Đổi mới phương thức hoạt động thương mại.

- Đẩy mạnh xúc tiến thương mại và đầu tư, tổ chức nghiên cứu thị trường.

- Tăng cường trao đổi thông tin về tình hình thương mại, đầu tư, du lịch khu vực ACFTA.

- Nghiên cứu các điều kiện để hình thành khu vực thương mại tự do với Trung Quốc (FTA).

- Xây dựng chiến lược đối tác thương mại của Việt Nam với các quốc gia có nền kinh tế lớn và các nước trong khu vực.

### **3.2.2. Các giải pháp đối với các nội dung hợp tác cụ thể trong chiến lược một trục hai cánh**

#### **3.2.2.1. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức trong quan hệ hợp tác thương mại trên đất liền**

- Xây dựng kế hoạch về ban hành, sửa đổi các chính sách và khuôn khổ pháp lý để tạo hành lang pháp lý cũng như các chính sách ưu tiên hỗ trợ xây dựng và phát triển các hành lang kinh tế.

- Xây dựng quy hoạch tổng thể vùng hành lang kinh tế và các kế hoạch xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng kỹ thuật bao gồm: hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, sân bay, bến cảng, hệ thống dịch vụ tài chính, thông tin liên lạc, vận tải, kho bãi, các khu công nghiệp tập trung...

- Tăng cường các thỏa thuận hợp tác đầu tư, thương mại giữa các tỉnh và các doanh nghiệp trong vùng biên giới hai nước, các mô hình hợp tác địa phương cùng phát triển dọc biên giới hai nước như xây dựng các *Khu kinh tế tự do* giữa Móng Cái với Đông Hưng, Lào Cai với Hà Khẩu... Thông qua đó, mở ra những cơ hội đầu tư kinh doanh cho các doanh nghiệp “vùng trong” của Việt Nam và Trung Quốc thay vì phần lớn các doanh nghiệp khu vực vành đai biên giới...

- Bên cạnh các chính sách ưu đãi phát triển, cho hưởng các qui chế thành phố mở cửa biên giới, đơn giản hóa thủ tục hải quan, ưu tiên hàng đầu là phải đẩy nhanh việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông, thông tin liên lạc, đặc biệt tại các khu vực cửa khẩu nhằm thúc đẩy việc thực hiện công trình “*cửa khẩu điện tử*”.

- Điều hành các hoạt động xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu biên giới có phối hợp chặt chẽ giữa các khâu liên quan như hải quan cửa khẩu, kiểm tra chất lượng, kiểm tra an toàn vệ sinh thực phẩm...

- Hình thành chuỗi đô thị - cửa khẩu phát triển dọc các tuyến hành lang kinh tế. Phát triển mô hình các Khu kinh tế cửa khẩu, Khu kinh tế tự do tiếp giáp với Trung Quốc nhằm thúc đẩy mạnh mẽ các hoạt động giao lưu thương mại XNK qua các Khu kinh tế cửa khẩu.

- Nâng cao hiệu suất thông quan, kéo dài thời gian làm việc trong ngày của nhân viên hải quan, tăng số lượng nhân viên xuất nhập cảnh để tạo điều kiện thuận lợi cho trao đổi hàng hoá giữa các tỉnh thành phố dọc biên giới hai nước Việt Nam và Trung Quốc. Đồng thời, áp dụng kỹ thuật tiên tiến trong hoạt động thông quan như thông quan điện tử, cửa khẩu điện tử...

- Thực hiện mô hình thông quan "kiểm tra một lần" tại các cặp cửa khẩu quốc tế giữa Việt Nam và Trung Quốc.

- Thực hiện chủ trương đẩy mạnh buôn bán những mặt hàng lớn, đem lại giá trị kim ngạch xuất khẩu cao.

- Xúc tiến thành lập các Tổ liên ngành nghiên cứu mặt hàng mới và ký kết Hiệp định kiểm dịch động thực vật, vệ sinh an toàn thực phẩm nhằm kiểm định chất lượng hàng hóa nhập khẩu qua các cửa khẩu biên giới, đáp ứng tốt nhu cầu tiêu dùng và phục vụ sản xuất.

- Mở rộng việc tìm kiếm các cơ hội đầu tư và hợp tác kinh doanh tại thị trường của hai nước bằng việc tổ chức các đoàn doanh nghiệp tham gia các hội chợ, triển lãm thương mại, hội thảo và xúc tiến đầu tư, thương mại.

- Củng cố hoạt động của các cơ quan thương vụ ở nước ngoài. Xây dựng thương hiệu quốc gia và thương hiệu riêng cho các sản phẩm xuất khẩu của Việt Nam để đảm bảo chất lượng, ổn định thị trường tiêu thụ và thu hút sự quan tâm ngày càng nhiều của khách hàng.

### ***3.2.2.2. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức trong quan hệ hợp tác thương mại trong tiểu vùng Mê Kông mở rộng***

- Tiếp tục đầu tư nhiều hơn để phát triển mạng lưới giao thông đường bộ, hệ thống thông tin, liên lạc khu vực miền Trung nói riêng và cả nước nói chung.

- Quan tâm đầu tư phát triển hệ thống cảng biển, kho bãi ở khu vực miền Trung nhằm hỗ trợ phát triển các quan hệ thương mại, đầu tư quốc tế, đồng thời giúp miền Trung và cả nước phát triển kinh tế biển, hướng ra biển.

- Cần đẩy mạnh các cải cách để đơn giản hoá các thủ tục hành chính, thủ tục hải quan, giảm bớt phiền hà cho các hoạt động thương mại, đầu tư trong các hoạt động giao dịch giữa các đơn vị, tổ chức trong nước đến miền Trung làm ăn và phát triển các mối quan hệ kinh doanh với các đối tác nước ngoài ở miền Trung.

- Có chính sách thu hút đầu tư nước ngoài vào khu vực miền Trung để phát triển kinh tế biển, nhất là thu hút đầu tư, đổi mới công nghệ và nâng cao trình độ khoa học kỹ thuật.

- Có các chính sách ưu đãi như ưu đãi đầu tư, ưu đãi tín dụng, thuế... để đẩy mạnh phát triển kinh tế địa phương và các khu vực tham gia chủ yếu vào hợp tác GSM như miền Trung, nhằm thu hẹp khoảng cách chênh lệch về phát triển kinh tế giữa các vùng, miền và các thành viên trong hợp tác tiểu vùng GMS.

### **3.2.2.3. Các giải pháp tận dụng cơ hội, đối phó với thách thức trong quan hệ hợp tác thương mại trên biển**

Trước hết, Việt Nam cần xây dựng một **Chiến lược tổng thể phát triển kinh tế biển và ven biển**, coi đây là một chiến lược mang tính “đột phá” nhằm phát huy hết tiềm năng kinh tế biển của mình. Thực tế hiện nay, với tiềm lực kinh tế yếu ớt, khả năng quản lý vùng biển của Việt Nam còn kém, cơ sở kinh tế ven bờ còn lạc hậu. Đặc biệt là các chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế biển của Việt Nam còn phân tán, manh mún, chưa phát huy được thế mạnh và thậm trí còn làm giảm đi những lợi thế tự nhiên sẵn có. Chính vì vậy, một chiến lược tổng thể phát triển kinh tế biển và ven biển sẽ giúp Việt Nam khai thác tốt hơn những lợi thế của biển, cũng như lợi thế về vị trí “cửa ngõ” hay “mặt tiền” của mình.

Một số giải pháp cụ thể nhằm tận dụng cơ hội, đối phó với những thách thức trong quan hệ hợp tác trên biển vịnh Bắc Bộ như sau:

- Xác lập khuôn khổ pháp lý cho việc xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Xây dựng chiến lược, qui hoạch phát triển kinh tế, xây dựng các chương trình, kế hoạch khai thác lợi ích của Vành đai nhằm tạo lập không gian kinh tế chung của vành đai Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Xây dựng hệ thống chính sách, cơ chế điều hành hoạt động kinh tế - thương mại trên vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Cơ chế giải quyết những bất đồng, khác biệt về lợi ích giữa Việt Nam và Trung Quốc trong quá trình xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Khắc phục những hạn chế và thách thức của Việt Nam khi tham gia xây dựng vành đai Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Đầu tư thích đáng cho công tác điều tra, khảo sát, nghiên cứu, xây dựng và lựa chọn các chương trình, hạng mục dự án hợp tác với Trung Quốc trong khuôn khổ chung của chiến lược và qui hoạch tổng thể phát triển vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

- Triệt để tận dụng các cơ hội mới mở ra khi Việt Nam vừa là thành viên WTO để thu hút đầu tư nước ngoài vào các địa bàn thuộc phạm vi vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, nhằm tạo sự tăng trưởng và phát triển có tính đột biến về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, về kho vận quốc tế, về công nghiệp khai thác tài nguyên, về kinh tế biển và xuất khẩu... tại các địa phương này.

- Đẩy nhanh quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế của từng địa phương, từng địa bàn theo hướng triệt để khai thác tiềm năng, lợi thế và cùng hướng tới phát triển mạnh các ngành nghề kinh tế biển.

- Thực hiện chiến lược thu hút đầu tư đổi mới công nghệ, kỹ thuật tiên tiến từ nước ngoài và hình thành cơ chế tuần hoàn kỹ thuật trong phát triển các ngành nghề kinh tế biển của các địa phương thuộc vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, góp phần phát triển bền vững kinh tế của các địa phương của Việt Nam thuộc vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ.

- Xây dựng mạng lưới các trung tâm/ các trạm kiểm định chất lượng hàng hoá xuất, nhập khẩu, kiểm soát tiêu chuẩn vệ sinh an toàn thực phẩm, kiểm dịch (ở người và động, thực vật) với sự tham gia của ba bên (phía Việt Nam, phía Trung Quốc và nước thứ ba) trên địa bàn các đầu mối vận chuyển giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu giữa hai nước Việt - Trung trên vùng vành đai Vịnh Bắc Bộ.

### **3.3. Một số kiến nghị**

#### **3.3.1. Với Chính phủ**

- Trước mắt, Chính phủ Việt Nam cần thể hiện cho Trung Quốc biết chủ trương tích cực hợp tác “Hai hành lang, một vành đai”, trong đó hợp tác vành đai vịnh Bắc Bộ chỉ bao gồm hợp tác song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc, chưa cần thiết phải mở rộng sự hợp tác đối với các nước ASEAN khác. Bởi vì một khi hợp tác song phương Việt - Trung chưa hoàn thành thì chưa nên tính đến chuyện mở rộng hợp tác đa phương sang ASEAN. Hơn nữa, khi mà không gian hợp tác khu vực vịnh Bắc Bộ mở rộng chưa được định hình, chưa xác định rõ chủ quyền, chưa có nguyên tắc để thỏa thuận xác định chủ quyền và vẫn tồn tại những tranh chấp trên biển Đông, thì sự mở rộng hợp tác khu vực vịnh Bắc Bộ chỉ là một “chiêu bài” hợp tác hay một chiến lược “bao vây kinh tế mềm” của Trung Quốc, không chỉ về mặt kinh tế mà còn nhằm mục đích bành trướng trên biển và thôn tính biển Đông.

- Về phản ứng của Chính phủ Việt Nam đối với sáng kiến: Ta không nên vội có phản ứng chính thức vì dẫu sao ta vẫn có thể coi đây mới chỉ là ý tưởng của một diễn đàn có tính học thuật. Chúng ta cần có thêm thời gian nghiên cứu kỹ ý đồ chiến lược của Trung Quốc, cũng như có thêm sự ủng hộ từ phía các nước trong khu vực và cả thế giới.

- Việt Nam có thể vận động một số hoặc tất cả các nước ASEAN liên quan có phản ứng thích hợp đối với sáng kiến này của Trung Quốc. Việt Nam có vai trò rất quan trọng như đã phân tích ở trên, do đó, nếu ta không nhiệt tình tham gia thì các nước ASEAN có liên quan cũng sẽ phải nhìn nhận lại những lợi ích cũng như thách thức của họ khi tham gia vào sáng kiến này.

- Sơ bộ phân tích lợi hại của sáng kiến đối với Việt Nam, nhận thấy nếu Việt Nam tham gia vào sáng kiến “Cực tăng trưởng mới ASEAN - Trung Quốc” thì “thuận lợi ít, khó khăn nhiều”. Tuy nhiên, hợp tác ASEAN – Trung Quốc và đặc biệt là mở rộng hợp tác trên vùng Vịnh Bắc Bộ là một xu thế khách quan mà Việt Nam nếu muốn cũng không thể tránh được. Vì thế, Việt Nam cần có đối sách tốt và có sự chuẩn bị kỹ về các giải pháp để sẵn sàng đối phó với thách thức, hạn chế tối đa cái hại, phát huy lợi thế trong quan hệ với Trung Quốc khi Sáng kiến được triển khai thực hiện.

- Sáng kiến Một trục hai cánh là một chiến lược lớn mang tầm quốc gia của Trung Quốc, với ý đồ “thôn tính” rất rõ ràng. Mặc dù trong thời gian gần đây Trung Quốc không bàn luận nhiều về vấn đề học thuật, nhưng họ đã tích cực triển khai trên thực tế, cho dù các nước liên quan có đồng ý hay không. Vì vậy, Việt Nam cần tích cực đàm phán với Trung Quốc trong từng vấn đề cụ thể và có sự chuẩn bị kỹ lưỡng để đối phó với những tác động bất lợi có thể xảy ra, nhất là vấn đề Biển Đông.

- Chính phủ Việt Nam cần tích cực tham gia các diễn đàn liên quan đến chiến lược Một trục hai cánh để hiểu được ý đồ của Trung Quốc. Vận động các nước trong khu vực ASEAN trong đàm phán giải quyết các vấn đề nhạy cảm như chủ quyền và hợp tác khai thác Biển Đông.

- Phải có quan điểm thống nhất, thông suốt từ Chính phủ đến các Bộ/ngành, các địa phương, các cơ quan nghiên cứu và các học giả. Cần thành lập một Ban nghiên cứu về sáng kiến Một trục hai cánh gồm các Bộ, ngành liên quan như Bộ Ngoại giao, Bộ Công Thương, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, tiến tới có thể xây dựng một chương trình nghiên cứu cấp quốc gia về vấn đề này.

### **3.3.2. Với các Bộ/ngành, địa phương**

- Xây dựng cơ chế phối hợp mang tính đặc thù giữa các ngành, địa phương nhằm khai thác lợi ích kinh tế từ nguồn tài nguyên Vịnh Bắc Bộ, đặc biệt là tài nguyên dầu khí.

- Chuyển đổi cơ chế để lựa chọn được đối tác phù hợp nhằm tìm kiếm thăm dò và khai thác dầu khí trong vùng vịnh, đặc biệt là vùng còn tranh chấp chủ quyền. Qua đó, tổ chức tìm kiếm, thăm dò một cách toàn diện nguồn dầu khí, nhất là vùng nước sâu xa bờ thuộc chủ quyền của Việt Nam trên Vịnh Bắc Bộ, phục vụ chiến lược phát triển kinh tế - xã hội vùng Bắc Bộ và phát triển kinh tế đất nước.

- Sử dụng thích đáng nguồn ngân sách của các địa phương và sự hỗ trợ của ngân sách Trung ương đầu tư xây dựng cơ sở vật chất, trang thiết bị và tăng cường nhân lực cho công tác chống buôn lậu trên biển, chống các loại tội phạm xã hội trên biển Vịnh Bắc Bộ và trong khu vực tiểu vùng GMS nhằm ngăn chặn nguy cơ

gia tăng buôn lậu tài nguyên khoáng sản, buôn lậu hàng cấm (đồ cổ, ma túy, động vật quý hiếm, hoá chất độc hại...), buôn bán hàng giả, buôn lậu hàng hoá trốn thuế... trong khu vực. Hai bên Việt - Trung cần thành lập các đội tàu tuần tra liên quốc gia hoạt động trên biển vùng Vịnh, đồng thời xây dựng các đội đặc nhiệm phản ứng nhanh liên quốc gia để xử lý, trấn áp các loại tội phạm trên biển.

## KẾT LUẬN

Sáng kiến mới về hợp tác ASEAN- Trung Quốc với tên gọi là Chiến lược phát triển “*Một trục hai cánh*” là một chiến lược mang tầm quốc gia quan trọng của Trung Quốc. Mặc dù có nhiều ý kiến khác nhau về sáng kiến này, nhất là các nước có liên quan như Việt Nam, tuy nhiên, phía Trung Quốc đang tích cực triển khai trên thực tế ý tưởng này, bất chấp có sự đồng thuận hay không của các nước khác. Mục đích của sáng kiến này là mở rộng hơn nữa ảnh hưởng của Trung Quốc đối với khu vực ASEAN và châu Á, và qua đó mở rộng ảnh hưởng sang các khu vực khác.

Sáng kiến mới về hợp tác ASEAN - Trung Quốc sẽ có tác động đến các nước, trong đó, trực tiếp và nhiều nhất là Việt Nam. Hợp tác kinh tế, thương mại Việt Nam- Trung Quốc trong thời gian gần đây được phát triển lên tầm cao mới, trong đó việc đẩy mạnh hợp tác Hai hành lang, một vành đai và Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng có nhiều đóng góp tích cực cho mối quan hệ này. Việc Trung Quốc đưa ra sáng kiến nói trên và thực hiện nó sẽ thúc đẩy hơn nữa hợp tác Hành lang và tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Tuy nhiên, việc mở rộng hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ đang là vấn đề quan tâm của nhiều nước, trong đó có Việt Nam. Vấn đề chủ quyền Biển Đông và hợp tác khai thác Biển Đông đang là vấn đề nhạy cảm đối với các nước có liên quan.

Chính vì vậy, nghiên cứu của chúng tôi chỉ phân tích ở một mức độ nhất định những tác động của việc thực hiện sáng kiến này đối với các vấn đề kinh tế- thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc. Các vấn đề khác như an ninh, quốc phòng chỉ được đề cập ở mức độ nhất định. Các quan điểm của Việt Nam trong nghiên cứu này chủ yếu là sự tổng hợp từ các báo cáo nghiên cứu của các cơ quan liên quan, trong đó có quan điểm của Viện Nghiên cứu Thương mại và Bộ Công Thương.

Một số đóng góp của đề tài:

1. Đề tài đã giới thiệu và phân tích quá trình hình thành ý tưởng mới về Hợp tác ASEAN - Trung Quốc. Đây là bước phát triển mới đối với Trung Quốc trong hợp tác với ASEAN, thể hiện ở những vấn đề cụ thể mang tầm chiến lược tổng thể. Với sáng kiến này, quan hệ hợp tác của Trung Quốc được mở rộng về không gian và trên toàn bộ các tuyến liên kết kinh tế- thương mại với các nước ASEAN. Đề tài cũng giới thiệu và phân tích các nội dung của sáng kiến (i) Hợp tác trên đất liền với việc hình thành và phát triển hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore (ii) Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng nhằm tăng cường hợp tác phía Tây Trung Quốc với các nước Tiểu vùng Mê Kông và (iii) Hợp tác trên biển với việc mở rộng khu vực Vịnh Bắc Bộ sang các nước khác thuộc ASEAN.

2. Đề tài phân tích tác động của việc thực hiện ý tưởng mới về Hợp tác ASEAN - Trung Quốc đến quan hệ kinh tế- thương mại Việt Nam Trung Quốc. Nhận định của chúng tôi là việc mở rộng hợp tác trên hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore và Tiểu vùng Mê Kông mở rộng sẽ thúc đẩy thương mại và đầu tư giữa Trung Quốc và ASEAN, cũng như giữa các nước ASEAN với nhau. Đây là sự phát triển quan hệ kinh tế- thương mại đã được thiết lập trước đây. Sáng kiến về việc mở rộng hợp tác trong khu vực kinh tế Vịnh Bắc Bộ chưa nhận được sự đồng thuận của một số nước. Hợp tác trên biển liên quan đến các vấn đề nhạy cảm như an ninh lãnh hải, chia sẻ lợi ích từ việc khai thác tài nguyên biển, nhất là vấn đề hợp tác khai thác dầu khí.

3. Trên cơ sở tập hợp các nghiên cứu trong và ngoài nước về Sáng kiến Một trục hai cánh, đề tài đã nêu lên những quan điểm của các nước và của Việt Nam về Sáng kiến của Trung Quốc. Phía Việt Nam ủng hộ việc đẩy mạnh Hợp tác đất liền và Hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng. Tuy nhiên, hợp tác trên biển nên duy trì trong khuôn khổ vành đai Vịnh Bắc Bộ giữa hai nước Việt - Trung, chưa cần thiết mở rộng sang các nước khác thuộc ASEAN.

4. Đề tài cũng đã đề xuất một số giải pháp nhằm tận dụng cơ hội và đối phó với những thách thức của việc Trung Quốc thực hiện sáng kiến Một trục hai cánh. Các giải pháp chung là: (i) Nhận thức lại tầm quan trọng của quan hệ Việt Nam - Trung Quốc; (ii) Tiếp tục hoàn thiện cơ chế hợp tác giữa Việt Nam - Trung Quốc và giữa Trung Quốc - ASEAN (iii) Đẩy mạnh việc hợp tác xây dựng cơ sở hạ tầng trên các tuyến hành lang và vành đai (iv) Tăng cường sự hỗ trợ của các nước phát triển hơn đối với các nước kém phát triển (v) Tranh thủ sự hỗ trợ về tài chính của các tổ chức tài chính khu vực cho các chương trình hợp tác cụ thể. Đề tài cũng đề xuất các giải pháp đẩy mạnh hợp tác và đối phó với những vấn đề nảy sinh khi thực hiện sáng kiến trong từng nội dung cụ thể của sáng kiến.

Sáng kiến mới về hợp tác ASEAN- Trung Quốc đang là vấn đề phức tạp và nhạy cảm. Do hạn chế về thông tin, nên đề tài nghiên cứu của chúng tôi không tránh khỏi những hạn chế. Chúng tôi mong nhận được ý kiến đóng góp của các chuyên gia, nhà khoa học, các nhà nghiên cứu và quản lý để đề tài được hoàn thiện tốt hơn.

**BAN CHỦ NHIỆM ĐỀ TÀI**

# TÀI LIỆU THAM KHẢO

## Tài liệu tiếng Việt

1. Báo cáo “*Tổng kết công tác biên mậu 7 tỉnh biên giới phía Bắc với Trung Quốc thời gian từ 1991 đến nay*”, Tài liệu phục vụ Hội nghị Biên mậu Lạng Sơn, 30/9/2005.
2. **Bộ Kế hoạch và Đầu tư**, Báo cáo đề án “*Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Vịnh Bắc Bộ đến năm 2020*”, Tháng 12/2005.
3. **Bộ Ngoại giao**, “*Hợp tác kinh tế trên hành lang Đông - Tây*”, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội, 2001.
4. **Bộ Thương mại**, “*Báo cáo Quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc năm 2000-2002*”, Hà Nội, 2002.
5. **Bộ Thương mại**, “*Tác động của việc thành lập khu vực thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc đối với kinh tế- thương mại Việt Nam*”, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Hà Nội, 2003-2004.
6. **Bộ Thương mại**, Báo cáo “*Sơ kết công tác của Ban chỉ đạo hoạt động buôn bán hàng hoá qua biên giới*”, tháng 8/2005.
7. **Bùi Tất Thắng**, *Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ - Thực trạng, vấn đề và giải pháp*
8. **Dương Phú Hiệp**, *Đặc điểm quan hệ hợp tác Việt Nam - Trung Quốc*
9. **Đan Đức Hiệp**, *Vai trò của thành phố Hải Phòng trong chiến lược phát triển “hai hành lang, một vành đai”*
10. **Đỗ Tiến Sâm, Lê Văn Sang**, “*Trung Quốc gia nhập WTO và tác động đối với Đông Nam Á*”, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội, 2002.
11. Hiệp định khung về hợp tác kinh tế toàn diện giữa Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á - Nước cộng hòa nhân dân Trung Hoa, ngày 4/11/2002.
12. **Kỷ yếu hội thảo khoa học**: “*Các giải pháp phát triển hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam – Trung Quốc trong bối cảnh mới*”, Sapa, Lào Cai, 2/12/2007.
13. Nghị định của Chính phủ số 99/2004/NĐ-CP ngày 25/02/2004 về việc ban hành danh mục hàng hoá và thuế suất thuế nhập khẩu của Việt Nam cho các năm 2004-2008 để thực hiện Chương trình thu hoạch sớm của Hiệp định khung về hợp tác kinh tế toàn diện ASEAN - Trung Quốc.
14. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện Nghiên cứu Thương mại, “*Cơ chế hoạt động, nội dung hợp tác của hành lang kinh tế Nam Ninh - Hải Phòng và vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ*”, Bài viết tham dự Hội thảo tại Quảng Tây năm 2005.

15. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện Nghiên cứu Thương mại, “*Hai hành lang và một vành đai kinh tế - từ ý tưởng đến hiện thực*”, Tạp chí Cộng sản số 11, 6/2005.
16. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện Nghiên cứu Thương mại, “*Phát huy vai trò cầu nối Việt Nam - Quảng Tây để thúc đẩy quan hệ thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN*”, Bài hội thảo, 2005.
17. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện Nghiên cứu Thương mại, “*Quan hệ thương mại Việt Nam - Quảng Tây thực trạng, triển vọng và giải pháp phát triển*”, Bài hội thảo, 2005.
18. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện nghiên cứu Thương mại: “*Các giải pháp thúc đẩy phát triển quan hệ thương mại giữa Việt Nam với hai tỉnh Vân Nam và Quảng Tây (Trung Quốc)*”, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, mã số: 2004-78-022, Hà Nội - 2005.
19. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện nghiên cứu Thương mại: “*Cơ sở khoa học xây dựng hành lang kinh tế Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh*”, đề tài khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại, năm 2003.
20. **Nguyễn Văn Lịch**, Viện nghiên cứu Thương mại: “*Phát triển thương mại trên hành lang kinh tế trong bối cảnh hình thành khu vực Mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc*”, đề tài khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại, năm 2003.
21. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 252/2003/QĐ-TTG ngày 24/11/2003 về quản lý buôn bán hàng hoá qua biên giới với các nước có chung biên giới.
22. **Sở Thương mại Quảng Ninh**, Báo cáo “*Kết quả hoạt động qua biên giới giai đoạn 2001-2004 và 7 tháng đầu năm 2005*”, ngày 18/8/2005.
23. **Tổ chuyên gia hợp tác kinh tế thương mại Việt Nam - Trung Quốc**: Báo cáo nghiên cứu hợp tác “*Hai hành lang một vành đai*”, tháng 7/2006.
24. Thông tư liên tịch Bộ Thương mại - Bộ Tài Chính - Bộ Giao thông Vận tải - Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn - Bộ Y tế - Bộ Thủy sản- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam số 05/2004/TTLT ngày 17/8/2004 hướng dẫn thực hiện quyết định số 252/2003/QĐ-TTG ngày 24/11/2003 của Thủ tướng Chính phủ về quản lý buôn bán hàng hoá qua biên giới với các nước có chung biên giới.
25. **Trần Đình Thiên**, “*Chương trình “hai hành lang, một vành đai” - Những điểm thắt nút cần được giải tỏa*”
26. **Trần Đình Thiên**, Viện Kinh tế Việt Nam - Viện Khoa học xã hội Việt Nam: “*Giá trị chiến lược của hai hành lang một vành đai kinh tế Việt - Trung*”, Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 2 (66)- 2006.
27. **Trần Văn Thọ**, “*Biến động kinh tế Đông Á và con đường công nghiệp hoá của Việt Nam*”, 2006.

28. **Trịnh Thị Thanh Thủy**, Viện nghiên cứu Thương mại: "*Các giải pháp để Việt Nam khai thác tối đa những lợi ích thương mại từ chương trình thu hoạch sớm trong khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc*", Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại, Mã số: 2004-78-009, Hà Nội - 2005.
29. **Võ Đại Lực**, Viện Kinh tế Thế giới: "*Một số ý kiến về Khu mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc*", Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 6 (46) 2002.
30. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương**, Bộ Thương mại, "*Báo cáo quan hệ kinh tế thương mại Việt Nam - Trung Quốc*", 5/2004.
31. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương**, Bộ Thương mại, Báo cáo "*Định hướng và các giải pháp phát triển xuất khẩu hàng hoá sang Trung Quốc thời kỳ 2005-2010*", ngày 18/3/2005.
32. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương**, Bộ Thương mại, Báo cáo "*Quan hệ kinh tế thương mại Việt - Trung tháng 12/2005*".
33. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương**, Bộ thương mại, Báo cáo "*Quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc hiện tại và triển vọng*", ngày 30/1/2003.

#### **Tài liệu tiếng Anh**

1. **Ban thư ký ASEAN**, "*Xây dựng quan hệ kinh tế chặt chẽ hơn giữa ASEAN - Trung Quốc trong thế kỷ 21*", tháng 10/2001.
2. **Cổ Tiểu Tùng và các đồng nghiệp**, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á, Viện Khoa học Xã hội Quảng Tây, Báo cáo "*Hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ và sự phát triển đột phá của Đông Hưng*".
3. **Cổ Tiểu Tùng, Lưu Kiến Văn**, "*Hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng: Đề xuất – Nhận thức chung – Thực tiễn*", Tạp chí Đông Nam Á, 24/3/2008.
4. **Cổ Tiểu Tùng**, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á, "*Xây dựng "một trục hai cánh" cục diện mới hợp tác khu vực Trung Quốc – ASEAN*".
5. **Cổ Tiểu Tùng**, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á, "*Xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, độ sâu hợp tác hữu nghị Trung - Việt*", Bài hội thảo.
6. **Hồ Càn Văn**: *Tình hình Trung Quốc năm 2006 và quan hệ Việt – Trung*, NXB. Chính trị- kinh tế – xã hội.
7. **M.L.Titarenko**: *Tăng cường sức mạnh và sự trỗi dậy của Trung Quốc*

8. **Phó Thống đốc ADB Lin den** (phiên âm từ chữ Hán), Bài phát biểu tại phiên khai mạc *Diễn đàn hợp tác kinh tế Vành đai Vịnh Bắc Bộ*, Nam Ninh ngày 20/7/2006.
9. **Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng**, Dẫn kỷ yếu phát biểu tại “*Diễn đàn Hợp tác Kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng năm 2007*”, Đại học Sư phạm Quảng Tây phát hành năm 2007.