

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

ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU KHOA HỌC CẤP BỘ

MÃ SỐ: 2003-78-021

**NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI
KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ
HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH TRONG
BỐI CẢNH HÌNH THÀNH KHU VỰC MẬU DỊCH
TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC**

HÀ NỘI, 11-2004

5081
21.2/04

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

ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU KHOA HỌC CẤP BỘ

MÃ SỐ: 2003-78-021

**NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI
KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ
HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH TRONG
BỐI CẢNH HÌNH THÀNH KHU VỰC MẬU DỊCH
TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC**

Chủ nhiệm : TS. Nguyễn Văn Lịch

**Các thành viên : PGS. TSKH. Dương Văn Long
ThS. Hồ Trung Thanh**

**CƠ QUAN CHỦ TRÌ THỰC HIỆN
VIỆN NGHIÊN CỨU THƯƠNG MẠI**

CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG NGHIỆM THU

**CƠ QUAN QUẢN LÝ ĐỀ TÀI
BỘ THƯƠNG MẠI**

HÀ NỘI, 11-2004

MỤC LỤC

DANH MỤC NHỮNG CHỮ VIẾT TẮT.....	4
MỞ ĐẦU.....	5
CHƯƠNG I: KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC VÀ VAI TRÒ CỦA HÀNH LANG KINH TẾ HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH ĐỐI VỚI LIÊN KẾT KINH TẾ KHU VỰC.....	8
I. TỔNG QUAN VỀ KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN-TRUNG QUỐC	8
1. Bối cảnh hình thành Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA).....	8
2. Sự hình thành Hiệp định về Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc	14
3. Những nội dung chính được thoả thuận đàm phán để ký kết Hiệp định ACFTA.....	17
4. Viễn cảnh phát triển của Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc	23
II. VỊ TRÍ VÀ VAI TRÒ CỦA HÀNH LANG KINH TẾ HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH TRONG LIÊN KẾT KINH TẾ KHU VỰC.....	24
1. Khái quát về hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh	24
2. Hành lang kinh tế đối với hợp tác kinh tế thương mại Việt Nam- Trung Quốc.....	27
3. Hành lang kinh tế trong liên kết kinh tế khu vực.....	32
4. Vai trò của hành lang kinh tế trong việc thực hiện hiệp định ACFTA.....	34
CHƯƠNG II: TÁC ĐỘNG CỦA KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH	38
I. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ VÀ VAI TRÒ CỦA NÓ TRONG MỐI QUAN HỆ VỚI KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN – TRUNG QUỐC	38
1. Thực trạng phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế	38
2. Vai trò thương mại khu vực Hành lang kinh tế trong quan hệ đối với ACFTA	64
II. TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC HÌNH THÀNH ACFTA ĐẾN PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ	67
1. Tác động tích cực.....	67
2. Tác động tiêu cực.....	77

III. TRIỂN VỌNG PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ TRONG BỐI CẢNH HÌNH THÀNH ACFTA	83
1. Triển vọng về phát triển thương mại hàng hoá, dịch vụ	83
2. Triển vọng về hoạt động đầu tư.....	85
CHƯƠNG III: CÁC GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH TRONG BỐI CẢNH HÌNH THÀNH KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC.....	87
I. QUAN ĐIỂM VÀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ TRONG ĐIỀU KIỆN HÌNH THÀNH ACFTA	87
1. Những yếu tố ảnh hưởng đến phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc	87
2. Quan điểm và định hướng phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế trong điều kiện hình thành ACFTA	100
3. Định hướng phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh.....	109
II. CÁC GIẢI PHÁP CHỦ YẾU THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ	109
1. Đẩy mạnh hợp tác giữa Trung Quốc và Việt Nam về các lĩnh vực liên quan đến phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh	109
2. Tạo môi trường thuận lợi cho thương mại khu vực Hành lang kinh tế phù hợp với các cam kết về ACFTA.....	115
3. Xây dựng, hoàn thiện và nâng cấp kết cấu hạ tầng thúc đẩy hoạt động thương mại khu vực Hành lang kinh tế.....	119
4. Chuyển dịch cơ cấu kinh tế khai thác hiệu quả Chương trình thu hoạch sớm	122
5. Nâng cao khả năng cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.....	124
III. KIẾN NGHỊ	128
KẾT LUẬN.....	129
TÀI LIỆU THAM KHẢO	131
PHẦN PHỤ LỤC	134

CÁC BẢNG SỐ LIỆU

Bảng 1: Thương mại của các nước ASEAN với Trung Quốc	39
Bảng 2: Thương mại Việt Nam – Trung Quốc 1991-2003	41
Bảng 3: Mặt hàng xuất khẩu Việt Nam sang Trung Quốc	42
Bảng 4: Mặt hàng nhập khẩu Việt Nam từ Trung Quốc	44
Bảng 5: Kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và các nước ASEAN	45
Bảng 6: Một số chỉ tiêu kinh tế cơ bản của các tỉnh và thành phố thuộc Hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai - Côn Minh thời kỳ 1995 - 2003.....	47
Bảng 7: Quan hệ ngoại thương Việt Nam -Vân Nam.....	49
Bảng 8: Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam sang Vân Nam qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai.....	50
Bảng 9: Các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu của Việt Nam từ Vân Nam qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai.....	51
Bảng 10: Quan hệ thương mại khu vực HLKT với ACFTA năm 2003	64
Bảng 11: Kim ngạch xuất khẩu của các nước khu vực ASEAN giai đoạn 1996-2003.....	66
Bảng 12: Thay đổi về xuất khẩu với một khu vực thương mại tự do được thành lập	68
Bảng 13: Mức tăng xuất khẩu của ASEAN sang Trung Quốc tính theo mặt hàng.....	69
Bảng 14: Mức tăng xuất khẩu của Trung Quốc sang ASEAN tính theo mặt hàng.....	70
Bảng 15: Số lượt người đến Trung Quốc từ ASEAN và từ ASEAN đến Trung Quốc và mức tăng trưởng	141

DANH MỤC NHỮNG CHỮ VIẾT TẮT

Viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
ACFTA	ASEAN - China Free Trade Area	Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc
ACPT	ASEAN - China Preferential Tariff Model	Mô hình thuế quan ưu đãi giữa Trung Quốc – ASEAN
ADB	Asian Development Bank	Ngân hàng phát triển châu Á
APEC	Asia - Pacific Economic Cooperation Forum	Diễn đàn hợp tác kinh tế châu Á - Thái Bình Dương
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
CAFTA	Central American Free Trade Area	Khu vực mậu dịch tự do Trung Mỹ
CEPT	Common Effective Preferential Tariff	Chương trình ưu đãi thuế quan có hiệu lực chung
EHP	Early Harvest Program	Chương trình thu hoạch sớm
EU	European Union	Liên minh châu Âu
FTA	Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do
GATS	General Agreement on Trade in Services	Hiệp định chung về thương mại dịch vụ
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
MFN	Most Favored-Nation	Quy chế tối huệ quốc
NAFTA	North American Free Trade Area	Khu vực mậu dịch tự do Bắc Mỹ
SACU	Southern African Customs Union	Liên minh hải quan Nam Phi
TNC	Trade Negotiations Committee	Ủy ban đàm phán thương mại Trung Quốc – ASEAN
UNCTAD	United Nations Conference on Trade & Development	Hội nghị của liên hợp quốc về thương mại và phát triển
WTO	World Trade Organization	Tổ chức thương mại thế giới

MỞ ĐẦU

Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh có vị trí quan trọng trong hợp tác kinh tế thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc, các nước tiểu vùng sông Mê Kông cũng như khu vực Đông Nam Á. Chính vì vậy, xây dựng hành lang kinh tế này là một trong những nội dung hợp tác khu vực quan trọng được các tổ chức quốc tế cũng như các quốc gia trong khu vực hết sức quan tâm.

Kể từ khi sáng kiến về hình thành hành lang kinh tế này được Ngân hàng phát triển châu Á đưa ra tại Hội nghị Bộ trưởng các nước tiểu vùng sông Mê Kông năm 1998, phát triển kinh tế - thương mại khu vực hành lang đã có nhiều khởi sắc. Kim ngạch trao đổi thương mại giữa Việt Nam và Vân Nam - Trung Quốc năm 2003 đã tăng gấp 4 lần so với năm 1998. Nhiều dự án phát triển hành lang kinh tế như nâng cấp hệ thống giao thông, thông tin, dịch vụ hỗ trợ thương mại như hệ thống cửa khẩu biên giới, chợ đường biên... được triển khai thực hiện. Từ năm 1998 đến nay, tốc độ tăng trưởng kinh tế khu vực hành lang ở mức cao, gần 10%/năm, đời sống vùng núi phía Bắc Việt Nam và Vân Nam - Trung Quốc ngày càng được cải thiện.

Phát triển kinh tế thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh diễn ra trong bối cảnh các nước trong khu vực đang tăng cường hợp tác toàn diện. Tháng 11/2002, ASEAN và Trung Quốc đã ký Hiệp định khung về xây dựng Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA). Sự kiện này sẽ có tác động nhiều mặt đối với phát triển kinh tế thương mại của các nước trong khu vực nói chung và hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh nói riêng. Phát triển hành lang kinh tế trong điều kiện mới, vừa thúc đẩy việc thực hiện sớm các cam kết của ACFTA vừa đẩy mạnh chính sự phát triển của hành lang này. Bởi vì, hành lang kinh tế sẽ xóa bỏ những cản trở về mặt địa lý, khai thông thương mại giữa các vùng liên quan do đó góp phần vào thành công của khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc. Ngược lại, khu vực mậu dịch tự do được hình thành sẽ xóa bỏ những rào cản thương mại, tạo môi trường pháp lý thuận lợi cho hoạt động thương mại khu vực hành lang kinh tế. Chính vì vậy, việc nghiên cứu khả năng tác

động của Hiệp định Khu vực mậu dịch tự do ACFTA, xây dựng luận cứ khoa học, đề xuất các quan điểm và giải pháp phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế có ý nghĩa hết sức quan trọng.

Nghiên cứu về hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh cũng là một trong những nhiệm vụ thuộc chương trình hợp tác nghiên cứu khoa học giữa Viện Nghiên cứu thương mại và Viện Khoa học xã hội Văn Nam Trung Quốc, được lãnh đạo Bộ Thương mại giao nhiệm vụ triển khai thực hiện từ năm 2001. Năm 2002, Viện Nghiên cứu thương mại đã thực hiện nghiên cứu nhằm đưa ra cơ sở khoa học xây dựng hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh. Đề tài này là sự tiếp nối nghiên cứu về hành lang kinh tế trên những khía cạnh mới, góp phần đồng bộ hoá và hoàn chỉnh những vấn đề nghiên cứu về hành lang kinh tế này.

Mục tiêu nghiên cứu của đề tài:

- Phân tích tác động của hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh đối với việc hình thành Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc.
- Dự báo tác động của việc hình thành ACFTA đối với phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh
- Đề xuất các giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc.

Đối tượng và phạm vi nghiên cứu:

Đối tượng nghiên cứu: Những tác động của ACFTA đến phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh.

Phạm vi nghiên cứu: Hoạt động thương mại (cả thương mại hàng hoá và thương mại dịch vụ, du lịch và đầu tư) khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh.

Phương pháp nghiên cứu:

- Khảo sát thực tế
- Lấy ý kiến chuyên gia
- Phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp

Kết cấu của đề tài:

Ngoài phần mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo, đề tài được kết cấu thành ba chương:

Chương I: Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc và vai trò của hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh đối với liên kết kinh tế khu vực

Chương II: Tác động của khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc đối với phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh

Chương III: Các giải pháp thúc đẩy phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc

CHƯƠNG I

KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC VÀ VAI TRÒ CỦA HÀNH LANG KINH TẾ HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH ĐỐI VỚI LIÊN KẾT KINH TẾ KHU VỰC

I. TỔNG QUAN VỀ KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN-TRUNG QUỐC

1. Bối cảnh hình thành Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA)

Sự hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc chịu ảnh hưởng của nhiều nhân tố, cả nhân tố bên ngoài mang tính xu thế phổ biến và nhân tố bên trong mang tính đặc thù nội tại của khu vực. Nhìn chung, có 3 nhân tố chính thúc đẩy ASEAN và Trung Quốc thực hiện ý tưởng về một khu vực mậu dịch tự do. *Thứ nhất* là sự phát triển nhanh của các khu vực mậu dịch tự do trên toàn cầu. Cả ASEAN và Trung Quốc cũng không nằm ngoài xu hướng này vì đây là phương thức hợp tác hiệu quả làm tăng cường sự thịnh vượng chung cho các nước. *Thứ hai* là sự phụ thuộc lẫn nhau về kinh tế giữa các nước ASEAN và Trung Quốc ngày càng tăng. *Thứ ba* là sức mạnh kinh tế mới của Trung Quốc, đặc biệt kể từ khi nước này trở thành thành viên của Tổ chức thương mại thế giới (WTO) càng tạo động lực cho các nước ASEAN và Trung Quốc mong muốn hợp tác chặt chẽ để đối phó với những thách thức nảy sinh trong tình hình chính trị - kinh tế thế giới đang biến đổi khôn lường.

1.1. Hợp tác kinh tế khu vực trong bối cảnh toàn cầu hoá nền kinh tế đã trở thành xu thế chủ yếu của thế giới hiện nay

Các liên kết thương mại khu vực là cơ chế hợp tác phổ biến giữa các quốc gia, tồn tại một cách khách quan bên cạnh hệ thống thương mại đa phương của WTO. Ngay cả khi WTO được thiết lập vào năm 1995, cùng với sự chuyển biến căn bản về các quy định và mức độ cam kết thì xu hướng liên kết khu vực không những không suy giảm mà lại được phát triển với mức độ cao hơn cả về mức độ cam kết, phạm vi, lĩnh vực và thời gian hoàn thành. Gần đây, nhiều quốc gia trên thế giới đã chuyển trọng tâm vào xây dựng các liên kết thương mại tự do song phương và khu vực (RTA/BFTA), trong đó có không ít quốc gia trước đây vốn chỉ dành sự ủng hộ mạnh mẽ cho cơ chế đa phương của WTO như EU, Hoa Kỳ, Nhật Bản, Canada.

Điển hình là Hoa Kỳ, qua gần 6 năm sau kể từ khi mở rộng Khu vực mậu dịch tự do Bắc Mỹ (NAFTA) và 15 năm kể từ khi ký kết một Hiệp định thương mại tự do (FTA) song phương với Israel, Hoa Kỳ đã mở đầu cho một loạt các Hiệp định tự do hoá thương mại song phương với Jordani (2001), Singapore (2003), Australia và Thái Lan (2004)... và một số thiết chế khu vực như Khu vực mậu dịch tự do Trung Mỹ (CAFTA), Liên minh hải quan Nam Phi (SACU) về những thoả thuận tương tự. Canada cũng có các hiệp định tự do hoá song phương với Chilê (2001), Costa Rica (2001), Israel và đang đàm phán xây dựng khu vực thương mại tự do với Singapore, Nam Mỹ và EU.

Nhật Bản lần đầu tiên ký kết một FTA đầy đủ với Singapore vào năm 2002 và đồng thời đàm phán với nhiều đối tác khác trong khu vực Hàn Quốc, Philippin, Thái Lan, Malaysia, Mêxicô và gần đây nhất là thiết lập một khuôn khổ khung với ASEAN cũng với nội dung căn bản là thiết lập các FTA với các nước ASEAN.

Hiện có khoảng 190 hiệp định đang có hiệu lực và khoảng 60 hiệp định khác sẽ sớm đi vào hoạt động mặc dù chưa thông báo chính thức. WTO ước tính số lượng các hiệp định đang trong quá trình đàm phán và dự kiến có thể thông báo cho WTO vào năm 2005 sẽ lên tới gần 300.

Sự gia tăng các liên kết kinh tế khu vực và song phương, nhất là của các nước khu vực châu Á- Thái Bình Dương, bắt nguồn từ một số nguyên nhân:

Một là đối phó với bế tắc của những quá trình tự do hoá kinh tế trong khung khổ Hiệp định đa phương của WTO. Vòng đàm phán Doha khó có thể kết thúc vào năm 2005 do các nước còn bất đồng về thời hạn và lĩnh vực tự do hoá. Bên cạnh đó, quá trình tự do hoá thương mại và đầu tư trong khuôn khổ APEC và ASEAN còn gặp nhiều trở ngại do hiệu quả thấp và thời hạn mở cửa khác nhau giữa hai nhóm nước phát triển và kém phát triển.

Hai là chủ nghĩa khu vực trở nên có lợi lớn cho các nước phát triển. Trước đây Hoa Kỳ luôn phản đối mọi hình thức liên kết kinh tế ở Đông Á do lo ngại chủ nghĩa khu vực sẽ cố kết các nước nhỏ với nhau, hoặc sẽ giúp Nhật Bản hay Trung Quốc tập hợp lực lượng và làm suy yếu ảnh hưởng của mình. Tuy nhiên do đàm phán trong khuôn khổ WTO bế tắc, Hoa Kỳ đã chuyển từ lập trường chỉ ủng hộ cơ chế đa phương sang ủng hộ cả cơ chế song phương trong tự do hoá thương mại.

Ba là đối phó với tác động bất thường của khủng hoảng kinh tế. Cuộc khủng hoảng kinh tế châu Á năm 1997 đã buộc các nước Đông Á liên kết với nhau nhiều hơn để thu hút đầu tư, đẩy mạnh thương mại và hỗ trợ nhau về tài chính. Mặc dù vậy các nước này vẫn chưa tạo được nền tảng của tăng trưởng kinh tế bền vững.

Trong những thập kỷ qua, các nước Đông Á đã trở thành một trụ cột quan trọng của nền kinh tế thế giới với gần 2 tỷ người, chiếm 1/3 dân số, 22% GDP và 23% tổng giao dịch xuất nhập khẩu thế giới. Nhưng do những khác biệt về chế độ chính trị, nền tảng văn hoá... quá trình nhất thể hoá kinh tế giữa các nước châu Á, đặc biệt là các nước Đông Á lại diễn ra hết sức chậm chạp, không tương xứng với tốc độ phát triển kinh tế của mình. Trong một vài năm gần đây, các chương trình tự do hoá của ASEAN không còn đem lại kết quả tăng cường liên kết nội khối như mong muốn. Thật vậy, nỗ lực đáng kể nhất của ASEAN cho mục tiêu tự do hoá là Chương trình thuế quan ưu đãi có hiệu lực chung của ASEAN (CEPT/AFTA) được thực hiện từ năm 1993. Đến năm 2003, 98,92% số dòng thuế của các nước ASEAN 6 đã được đưa vào Danh mục cắt giảm (IL), trong đó 99,6% các dòng thuế có thuế suất từ 0 đến 5%. Trái với những con số có vẻ khả quan đó, các nước ASEAN vẫn chưa thực sự quyết tâm tìm kiếm tiếng nói chung để xử lý triệt để các rào cản phi thuế quan như thủ tục hải quan, tiêu chuẩn chất lượng v.v... vốn làm tăng chi phí đáng kể đối với các hoạt động thương mại giữa các nước trong khu vực. Kết quả là sau 10 năm thực hiện CEPT, tỷ trọng thương mại nội khối của ASEAN hầu như không có sự chuyển biến đáng kể, mức tăng trưởng rất chậm so với thương mại giữa ASEAN với các nước bên ngoài khối. Không chỉ trong lĩnh vực tự do hoá thương mại hàng hoá, tự do hoá thương mại dịch vụ và lĩnh vực đầu tư cũng hầu như không phát huy hiệu quả do mức cam kết quá thấp. CEPT cũng như các chương trình hợp tác của ASEAN không thể khắc phục được sự chia cắt thị trường giữa các nước ASEAN và kết quả là những ưu thế khu vực của ASEAN về nguồn tài nguyên, nhân lực, môi trường kinh doanh để tạo nên những mặt hàng có ưu thế cạnh tranh trên cấp độ khu vực không được phát huy hiệu quả. Đó chính là những nguyên nhân chủ yếu làm suy giảm động cơ hợp tác và phát triển của ASEAN về lâu dài.

Trong tình hình phát triển của xu thế toàn cầu hoá và khu vực hoá nền kinh tế, sự cạnh tranh trên thế giới ngày càng quyết liệt. Sự thiệt hại do những chính sách ưu đãi của các liên minh kinh tế dành cho các thành viên đã tạo ra

những khó khăn không nhỏ cho các nước ngoài liên minh, làm cho các nước ASEAN cảm thấy cần phải xây dựng một liên minh kinh tế và thương mại lớn mạnh để có sức cạnh tranh cao hơn.

Mặt khác, việc xây dựng khu mậu dịch tự do châu Á cũng chịu ảnh hưởng của các tác nhân bên ngoài khác. Chẳng hạn, Hoa Kỳ đang xúc tiến các kế hoạch mở rộng khu mậu dịch tự do Bắc Mỹ (NAFTA) đến cả châu Mỹ latin và dự định thành lập khu mậu dịch tự do cả châu Mỹ và châu Á tức là khối thị trường chung Thái Bình Dương. Liên minh châu Âu cũng mở rộng xuống phía Nam và phía Đông làm hạn chế trao đổi thương mại của các nước Đông Á với các nước Đông Âu. Việc xây dựng khu mậu dịch tự do các nước châu Á bao gồm cả Trung Quốc và các nước ASEAN đã trở thành nhu cầu bức bách trong điều kiện phải đối mặt với sự thách thức của NAFTA và EU.

1.2. Xu hướng tăng cường liên kết kinh tế giữa Trung Quốc và ASEAN

Khủng hoảng tài chính và tiền tệ ở Đông Á đã làm cho các nước Đông Nam Á thức tỉnh. Sự chậm trễ và sai lầm trong việc xử lý khủng hoảng tài chính và tiền tệ ở Đông Á đã cho thấy những hậu quả của sự phụ thuộc của nền kinh tế của Đông Á vào các nền kinh tế bên ngoài. Trong 10 nước ASEAN, trong đó phải kể đến Singapore, Thái Lan, Malaysia, xuất khẩu sang Hoa Kỳ đã trở thành động lực để phát triển kinh tế, khi nhu cầu của thị trường Hoa Kỳ thay đổi thì cả nền kinh tế sẽ rơi vào tình cảnh khó khăn.

Từ cuối năm 2000, nền kinh tế của Hoa Kỳ, Nhật Bản và EU lần lượt rơi vào tình trạng suy thoái. Vì thế xuất khẩu của ASEAN gặp khó khăn trầm trọng về thị trường, tốc độ tăng trưởng kinh tế đã chậm lại, buộc các nước ASEAN phải đi tìm một không gian phát triển tại châu Á. Tăng cường xuất khẩu đối với khu vực này đã trở thành sự lựa chọn sáng suốt. Đây cũng là nguyên nhân chủ yếu mà ASEAN tăng nhanh việc thúc đẩy tiến trình “nhất thể hoá” mậu dịch tự do khu vực.

Trái với xu thế không lạc quan của nền kinh tế thế giới, nền kinh tế của Trung Quốc trong những năm qua đã tăng trưởng không ngừng với mức tăng GDP bình quân trong giai đoạn 1997 – 2001 đạt 7,6%/năm. Trong khi sự bùng nổ khủng hoảng tài chính ở châu Á đã làm cho nền kinh tế của nhiều nước tại

châu Á bị tác động nghiêm trọng, Trung Quốc đã giữ cho đồng nhân dân tệ không bị sụt giá, góp phần vào sự ổn định kinh tế của châu Á.

Với vị trí địa lý gần kề, Trung Quốc có ảnh hưởng đáng kể đối với các nước ASEAN. Những năm 90 của thế kỷ 20, mối quan hệ kinh tế, chính trị giữa Trung Quốc và các nước ASEAN đã đạt được sự phát triển quan trọng. Từ năm 1991, Trung Quốc đã thiết lập quan hệ ngoại giao hoặc khôi phục quan hệ ngoại giao với tất cả các nước ASEAN. 5 năm sau đó, Trung Quốc lại trở thành nước đối thoại toàn diện với các nước ASEAN. Tình hình tốt đẹp của quan hệ chính trị giữa Trung Quốc và ASEAN đã đem lại sự tất yếu cho việc phát triển quan hệ hợp tác kinh tế thương mại hai bên. ASEAN còn là bạn hàng quan trọng của Trung Quốc về nhận thầu công trình và hợp tác dịch vụ. Những thành tựu đó đặt cơ sở cho hai bên xây dựng khu mậu dịch tự do.

Hiện nay, Trung Quốc và ASEAN đều là bạn hàng mậu dịch quan trọng của nhau. Trong mậu dịch đối ngoại của Trung Quốc vai trò của ASEAN không ngừng tăng lên, trở thành bạn hàng lớn thứ 5 sau Nhật Bản, Mỹ, EU và Hồng Kông. Đồng thời, Trung Quốc cũng trở thành bạn hàng lớn thứ 6 của ASEAN sau Hoa Kỳ, Nhật Bản, EU, Hồng Kông và Đài Loan.

Theo số liệu thống kê của Trung Quốc, kim ngạch ngoại thương giữa Trung Quốc và ASEAN năm 2003 đạt 78,252 tỷ USD (tăng 42,87% so với năm 2002), chiếm 9,1% tổng kim ngạch ngoại thương của Trung Quốc (tỷ lệ này năm 1991 là 5,8%).

Theo Bộ Thương mại Trung Quốc, tính đến tháng 12/2003, các nước ASEAN đã có 19.281 dự án đầu tư tại Trung Quốc với tổng giá trị 64,59 tỷ USD, trong khi Trung Quốc cũng đã đầu tư vào 857 dự án ở các nước ASEAN với tổng giá trị 941 triệu USD.

Trao đổi dịch vụ du lịch giữa Trung Quốc và ASEAN tăng rất nhanh với mức độ tăng là 65,1% trong 5 năm qua. Năm 1998, các nước ASEAN có 1,2 triệu người đến Trung Quốc du lịch, đến năm 2001 tăng lên 1,98 triệu người.

Trung Quốc tích cực tham gia giúp đỡ và thúc đẩy hợp tác kinh tế khu vực Đông Á và hợp tác kinh tế tiểu vùng. Hợp tác tiểu vùng sông Mê Kông đã thu được bước tiến khởi đầu rất khả quan, mở ra những phương thức mới cho hợp tác kinh tế thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN.

1.3. Trung Quốc gia nhập WTO là chất xúc tác để xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc

Tháng 11/2001 Trung Quốc đã trở thành thành viên chính thức của Tổ chức thương mại thế giới (WTO). Công cuộc cải cách và mở cửa của Trung Quốc bước vào một giai đoạn lịch sử mới, làm cho nền kinh tế của Trung Quốc thực sự hoà nhập vào hệ thống kinh tế thế giới. Trung Quốc gia nhập WTO không chỉ tạo động lực tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc mà còn mang lại ảnh hưởng tích cực đối với sự phát triển kinh tế của toàn châu Á cũng như sự hợp tác kinh tế giữa Trung Quốc và ASEAN. Xét trên khía cạnh tích cực, theo nhận định của Supachai P., Tổng giám đốc WTO, một nước Trung Quốc phát triển sẽ có tác dụng kích thích cả khu vực, dẫn tới tăng mạnh về mặt thương mại và đóng vai trò thúc đẩy cải tổ kinh tế trên bình diện rộng lớn hơn¹. Theo kịch bản này, hoạt động kinh tế gia tăng sẽ kích thích thương mại và đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các nền kinh tế trên khắp khu vực Đông Á. Theo dự báo của Ngân hàng Thế giới, trong vòng 20 năm tới, Trung Quốc sẽ chiếm 40% tăng trưởng nhập khẩu của các nước đang phát triển, trong đó các nước Đông Nam Á sẽ là những người được hưởng lợi nhiều nhất².

Tuy nhiên, việc Trung Quốc gia nhập WTO sẽ thúc đẩy vị trí cạnh tranh, vốn đã rất cao hiện nay, lên ngang với phần còn lại của khu vực (Supachai, 2001). Sức cạnh tranh phụ trội đó sẽ tạo điều kiện để nước này thu hút thêm nhiều khoản đầu tư mà lẽ ra các nước Đông Nam Á có thể nhận được. Với chi phí sản xuất thấp nhất thế giới về các mặt hàng sử dụng nhiều lao động, vốn là ưu thế của các nước ASEAN, cạnh tranh của nước này với các nước khu vực trên thị trường thứ ba cũng hết sức khốc liệt. Trong bối cảnh như vậy, ý tưởng xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN -Trung Quốc, tạo một khu vực thị trường thống nhất sẽ là cơ sở để làm giảm nhẹ những áp lực nói trên. Các nước ASEAN hy vọng rằng thông qua quan hệ hợp tác kinh tế với Trung Quốc để cùng tận dụng cơ hội mà sự phát triển kinh tế của Trung Quốc mang lại trong tình hình nền kinh tế thế giới không mấy sáng sủa, đồng thời sẽ là sức ép buộc các nước này phải đẩy nhanh hơn nữa cải cách trong nước.

¹ Supachai P., Trung Quốc và WTO: Trung Quốc đang thay đổi, thương mại thế giới đang thay đổi, NXB Thế Giới, Hà Nội, 2002, tr. 118

² Sách đã dẫn, tr. 118

Ngoài ba nhân tố kể trên có thể phải tính đến một nhân tố không kém phần quan trọng, vừa mang tính khác quan vừa mang tính chủ quan, thúc đẩy việc hình thành khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc. Đó là vai trò ngày càng tăng của Trung Quốc với tư cách là một cường quốc kinh tế đối với các nước đang phát triển và trong chiến lược của mình Trung Quốc cũng mong muốn thể hiện là vai trò đầu tàu đối với phát triển khu vực Đông Nam Á.

2. Sự hình thành Hiệp định về Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA)

2.1. Quá trình hình thành ý tưởng về khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc

Ý tưởng ban đầu về khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc được đưa ra tại Hội nghị lần thứ 3 các nhà lãnh đạo Trung Quốc - ASEAN họp tại Manila (Philippin) năm 1999, khi các nước ASEAN vừa khôi phục sau cuộc khủng hoảng tài chính châu Á và có nhu cầu bức xúc là thông qua điều chỉnh kinh tế khu vực để ngăn chặn khủng hoảng. Việc Trung Quốc giữ vững đồng nhân dân tệ không bị sụt giá trong cuộc khủng hoảng tiền tệ, chẳng những giảm bớt được sự tác động của khủng hoảng tiền tệ mà còn gây dựng được hình ảnh trên thị trường quốc tế với trách nhiệm của một nước lớn. Các nước ASEAN phần lớn đều hy vọng Trung Quốc phải phát huy tác dụng lớn hơn trong sự hợp tác kinh tế khu vực.

Nhằm mở rộng sự trao đổi kinh tế thương mại của hai bên, các nhà lãnh đạo Trung Quốc đã đề xuất mục tiêu tăng cường quan hệ với khu vực mậu dịch tự do ASEAN. Đề xuất này đã được sự hưởng ứng tích cực của các nước ASEAN. Tháng 11/2000, tại Hội nghị lần thứ 4 các nhà lãnh đạo Trung Quốc và ASEAN họp tại Singapore, các nước ASEAN nêu ra những vấn đề cần phải nghiên cứu về ảnh hưởng của việc Trung Quốc gia nhập WTO đến các nước ASEAN. Thủ tướng Trung Quốc Chu Dung Cơ đã bày tỏ: xét về lâu dài, hai bên có thể thảo luận thêm về khả năng tăng cường quan hệ, xây dựng khu mậu dịch tự do và đề nghị thành lập nhóm chuyên gia hợp tác kinh tế giữa Trung Quốc - ASEAN, thuộc Ủy ban liên chính phủ về kinh tế thương mại Trung Quốc và ASEAN, gọi tắt là (ACEGEC), thảo luận các vấn đề tăng cường mối quan hệ kinh tế song phương, nêu ra những vấn đề thuận tiện cho đầu tư và thương mại.

Được sự ủy quyền của lãnh đạo hai bên Trung Quốc và ASEAN, ngày 28/3/2001, nhóm chuyên gia về hợp tác kinh tế Trung Quốc - ASEAN đã được thành lập tại hội nghị lần thứ hai của Ủy ban liên chính phủ hợp tác kinh tế Trung Quốc và ASEAN, họp tại Kuala Lumpur (Malaysia). Kết quả nghiên cứu của nhóm chuyên gia hợp tác kinh tế Trung Quốc và ASEAN được trình lên Hội nghị các bộ trưởng kinh tế của Trung Quốc và các nước ASEAN, lần đầu tiên họp vào tháng 10/2001 (gọi tắt là AEM), sau đó được trình lên Hội nghị những người đứng đầu các nước ASEAN và Trung Quốc họp tại Brunây tháng 11/2001.

Bản báo cáo nhận định rằng việc xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc sẽ đem lại lợi ích đối với cả Trung Quốc và ASEAN và đề xuất hai bên thành lập khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc trong thời gian 10 năm. Kết quả nghiên cứu của nhóm chuyên gia cho thấy thương mại giữa 2 bên có 2 đặc điểm lớn: (1) tính bổ sung lẫn nhau rất nổi bật và (2) tiềm năng thương mại rất lớn. Theo tính toán của nhóm chuyên gia, sau khi gia nhập khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, nhu cầu nhập khẩu của Trung Quốc từ các nước ASEAN sẽ tăng 10% mỗi năm, làm cho giá trị nhập khẩu từ ASEAN tăng từ 22,2 tỷ USD năm 2000 lên 35,5 tỷ USD vào năm 2005. Tháng 11/2001, tại Hội nghị lần thứ 5 những người đứng đầu Trung Quốc và ASEAN họp tại Brunây, Thủ tướng Trung Quốc và lãnh đạo 10 nước ASEAN đã nhất trí: trong vòng 10 năm phải xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, đồng thời uỷ nhiệm cho Bộ trưởng kinh tế của các nước và các viên chức cao cấp cần phải nhanh chóng khởi động đàm phán. Hội nghị còn nêu ra các lĩnh vực ưu tiên hợp tác của hai bên trước khi thành lập khu mậu dịch tự do.

Tháng 5/2002, tại cuộc họp các quan chức kinh tế cao cấp của Trung Quốc và ASEAN lần thứ 3 và Hội nghị uỷ ban đàm phán Trung Quốc và ASEAN lần thứ nhất, được tổ chức tại Trung Quốc, việc đàm phán về khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc đã chính thức khởi động, thảo luận cụ thể về nguyên tắc, phương thức, nội dung và sắp xếp thời gian đàm phán.

2.2. Quá trình đàm phán khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc

Hội nghị lần thứ nhất đàm phán khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc họp từ 14 - 16/5/2002 tại Bắc Kinh đã chính thức khởi động tiến trình đàm phán khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc. Hội nghị đã

xác định cơ cấu và nội dung cơ bản của bản dự thảo về “Khung hiệp định hợp tác kinh tế giữa Trung Quốc và ASEAN”. Hiệp định sẽ đề cập các lĩnh vực rộng rãi về hàng hoá, dịch vụ và đầu tư, nêu lên nguyên tắc chỉ đạo, phạm vi và phương thức hợp tác.

Hội nghị đã thông qua phạm vi trách nhiệm của Ủy ban đàm phán thương mại Trung Quốc – ASEAN, gọi tắt là TNC. Xác định “TNC” sẽ phụ trách đàm phán về “Hiệp định khung hợp tác kinh tế giữa Trung Quốc - ASEAN” và “Hiệp định mậu dịch tự do”, dự thảo “mô hình thuế quan ưu đãi giữa Trung Quốc - ASEAN” gọi tắt là ACPT (ASEAN - China Preferential Tariff Model), tương đương với lộ trình cắt giảm thuế hàng hoá hai bên. Mô hình này là lộ trình cắt giảm thuế hàng hoá giữa Trung Quốc - ASEAN. Nếu sau khi được hai bên đạt được thoả thuận thì sẽ đưa vào khung hiệp định.

Ngày 27/6/2002, Hội nghị lần thứ 2 của Ủy ban đàm phán khu mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc họp tại Jakarta (Indonesia) đại biểu Trung Quốc và ASEAN đã tiến hành thảo luận “khung hiệp định hợp tác kinh tế ASEAN - Trung Quốc”.

Bản thảo của hiệp định này đã bao gồm những nội dung về: mục tiêu của khu mậu dịch tự do, lộ trình tự do hoá về hàng hoá, dịch vụ và đầu tư, thành quả đạt được ban đầu, hợp tác kinh tế kỹ thuật và nguyên tắc của khu mậu dịch tự do. Hai bên đã tiến hành bàn bạc về những đề nghị và ý kiến mà hai bên đã nêu ra trong Hội nghị lần thứ nhất. Hai bên cho rằng bản thảo này về tổng thể có thể làm cơ sở cho các công việc tiếp theo.

Phía Trung Quốc bày tỏ rằng khung mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc trong tương lai có thể cho phép thời gian quá độ tương đối dài cho những nước thành viên mới của ASEAN, đồng thời thông qua tiến trình được hưởng ưu đãi thuế quan cho các nước chậm phát triển nhất trong khối ASEAN là Lào, Campuchia và Myanmar.

Tháng 11/2002 Trung Quốc đã cùng với các nước ASEAN ký kết “Hiệp định khung hợp tác kinh tế toàn diện giữa nước CHND Trung Hoa và ASEAN”, quyết tâm đến năm 2010 xây dựng thành Khu mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc. Đối với các thành viên mới của ASEAN (Việt Nam, Campuchia, Lào và Myanmar), việc thực hiện các cam kết của khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc có thể kéo dài đến năm 2015. Hiệp định này

bắt đầu thực hiện vào ngày 1/7/2003. Với sự ký kết hiệp định khung, quan hệ hợp tác giữa ASEAN và Trung Quốc đã bước vào giai đoạn mới.

Xét trên góc độ lâu dài, sau khi xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, việc xoá bỏ hàng rào thuế quan mậu dịch sẽ tạo điều kiện giảm giá thành giao dịch của hàng hoá Trung Quốc và ASEAN, nâng cao khả năng cạnh tranh và hiệu quả kinh tế, hình thành sự phân công chuyên ngành và tận dụng hợp lý nguồn tài nguyên, tăng nhanh mậu dịch trong khu vực. Bên cạnh đó, việc xây dựng thành công khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc còn tăng cường ý nghĩa chính trị của Trung Quốc và ASEAN, giúp cho việc giữ gìn ổn định và an ninh của khu vực.

3. Những nội dung chính được thoả thuận đàm phán để ký kết Hiệp định ACFTA

Ngày 5/11/2002, các nguyên thủ quốc gia ASEAN và Trung Quốc đã ký kết Hiệp định khung về hợp tác kinh tế toàn diện giữa ASEAN và Trung Quốc. Theo đó, ASEAN và Trung Quốc sẽ tăng cường hợp tác trong các lĩnh vực thương mại hàng hoá, dịch vụ, đầu tư và các hợp tác khác như tài chính, ngân hàng, công nghiệp, nông nghiệp, du lịch, kỹ thuật... Để giúp các nước chậm phát triển hơn, Hiệp định cũng quy định các nước thành viên cũ của ASEAN và Trung Quốc sẽ dành cho Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam một cơ chế đặc biệt.

Hiệp định nhấn mạnh mục tiêu của thoả thuận này là: (a) tăng cường và mở rộng hợp tác kinh tế, thương mại và đầu tư giữa các bên; (b) từng bước tự do hóa và thúc đẩy thương mại hàng hóa và dịch vụ, đồng thời xây dựng một chế độ đầu tư minh bạch, tự do và thuận lợi; (c) khai thác các lĩnh vực mới và phát triển các biện pháp thích hợp nhằm hợp tác kinh tế gắn gũi hơn giữa các bên; và (d) tạo thuận lợi cho hội nhập kinh tế hiệu quả hơn của các nước thành viên mới của ASEAN và thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các bên.

Các bên thoả thuận sẽ khẩn trương đàm phán nhằm thành lập một khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc trong vòng 10 năm, tăng cường và mở rộng hợp tác kinh tế thông qua: (a) từng bước loại bỏ thuế quan và các hàng rào phi quan thuế đối với hầu hết thương mại hàng hóa; (b) từng bước tự do hóa thương mại dịch vụ về cơ bản trong tất cả các lĩnh vực; (c) thiết lập một cơ chế đầu tư cởi mở và cạnh tranh để tạo thuận lợi và thúc đẩy đầu tư

trong khuôn khổ khu vực mậu dịch tự do; (d) dành đãi ngộ đặc biệt, khác biệt và linh hoạt cho các nước thành viên mới của ASEAN; (e) dành linh hoạt cho các bên trong đàm phán khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc để giải quyết các lĩnh vực nhạy cảm trong thương mại hàng hóa, dịch vụ và đầu tư, sự linh hoạt này cần được đàm phán và thỏa thuận chung trên nguyên tắc có đi có lại và cùng có lợi; (f) áp dụng các biện pháp hiệu quả nhằm tạo thuận lợi cho thương mại và đầu tư, bao gồm song không hạn chế trong đơn giản hóa thủ tục hải quan và xây dựng các thỏa thuận công nhận lẫn nhau; (g) mở rộng hợp tác kinh tế trong những lĩnh vực mà các bên có thể sẽ cùng thỏa thuận, bổ sung vào những liên kết thương mại và đầu tư ngày càng sâu sắc giữa các bên, và xây dựng các kế hoạch và chương trình hành động để thực hiện các lĩnh vực hợp tác đã được thỏa thuận; và (h) thiết lập các cơ chế thích hợp nhằm thực hiện có hiệu quả Hiệp định này.

Điểm nổi bật trong Hiệp định khung nói trên là ASEAN và Trung Quốc sẽ thành lập một Khu vực mậu dịch tự do trong vòng 10 năm. Trong đó, 6 nước thành viên cũ của ASEAN và Trung Quốc sẽ phải hoàn thành nghĩa vụ cắt giảm thuế xuống 0% vào năm 2010. Riêng đối với Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam, thời điểm phải xoá bỏ hoàn toàn thuế quan trong ACFTA là vào năm 2015, tương tự như thời điểm cắt giảm thuế trong AFTA (Khu vực mậu dịch tự do ASEAN). Tuy nhiên, lịch trình và tiến độ cắt giảm trong ACFTA sẽ khác so với cắt giảm trong AFTA.

Để khuyến khích các nước ASEAN tiếp tục xây dựng khu vực tự do với mình, Trung Quốc đã đề nghị một chương trình mang tên Thu hoạch sớm (EHP) kéo dài trong 3 năm. Đây là sự nhượng bộ của Trung Quốc để tạo điều kiện thuận lợi cho các nước ASEAN thông qua việc cắt giảm thuế quan đối với một số mặt hàng nông sản và hàng tiêu dùng sản xuất trong khối. Theo chương trình EHP, thời gian thực hiện và cắt giảm thuế xuống 0% sẽ sớm hơn và nhanh hơn so với lộ trình 10 năm xây dựng ACFTA. Đối với Việt Nam, thời gian thực hiện cắt giảm sẽ bắt đầu từ 1/1/2004 đến hết năm 2008. Mức thuế suất cắt giảm quy định cho từng năm theo từng nhóm mặt hàng phân theo mức thuế suất ưu đãi tối huệ quốc MFN ở thời điểm 1/7/2003. Tổng hợp chung vào năm 2004, các nước ASEAN 6 và Trung Quốc sẽ có mức thuế suất không quá 10%, Việt Nam không quá 20% đối với mặt hàng thực hiện EHP. Các mặt hàng tham gia EHP là những mặt hàng các nước có lợi thế, có khả năng xuất khẩu sang Trung Quốc và ngược lại. Vì vậy, nó sẽ đem lại lợi ích

ngay khi thực hiện EHP. Theo các chuyên gia kinh tế, Việt Nam được đánh giá là nước có lợi thế nhất khi thực hiện EHP. Hầu hết các mặt hàng tham gia EHP của Việt Nam đều có lợi thế xuất khẩu và có khả năng tăng xuất khẩu theo chương trình EHP. Việt Nam sẽ xuất khẩu nhiều hơn nhập khẩu không chỉ đối với thị trường Trung Quốc mà còn đối với các nước thành viên ASEAN.

Trong khuôn khổ ACFTA, Trung Quốc và ASEAN cũng thỏa thuận tiến hành đàm phán để tự do hóa từng bước thương mại dịch vụ về cơ bản trong hầu hết các lĩnh vực; tiến hành đàm phán nhằm tự do hóa từng bước chế độ đầu tư. Hiệp định khung cũng đề xuất các lĩnh vực ưu tiên hợp tác, bao gồm: (a) nông nghiệp; (b) công nghệ thông tin và viễn thông; (c) phát triển nguồn nhân lực; (d) đầu tư; và (e) phát triển lưu vực sông Mê Kông.

Hợp tác sẽ được mở rộng cho các lĩnh vực khác, bao gồm nhưng không hạn chế trong các lĩnh vực ngân hàng, tài chính, du lịch, hợp tác công nghiệp, vận tải, viễn thông, sở hữu trí tuệ, doanh nghiệp vừa và nhỏ, môi trường, công nghệ sinh học, ngư nghiệp, lâm sản và thủy sản, khai khoáng, năng lượng và phát triển tiểu vùng.

Các biện pháp tăng cường hợp tác sẽ bao gồm, nhưng không hạn chế trong: (a) xúc tiến và tạo thuận lợi thương mại hàng hóa, dịch vụ và đầu tư; (b) nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp vừa và nhỏ; (c) xúc tiến thương mại điện tử; (d) xây dựng năng lực; và (e) chuyển giao công nghệ.

Các bên cũng thỏa thuận sẽ thực hiện các chương trình nâng cao năng lực và trợ giúp kỹ thuật, đặc biệt đối với các nước thành viên mới của ASEAN, nhằm điều chỉnh cơ cấu kinh tế và mở rộng thương mại và đầu tư với Trung Quốc.

Phiên họp lần thứ 8 Ủy ban đàm phán thương mại ASEAN - Trung Quốc (TNC) được tổ chức trong các ngày 26-28/6/2003 tại Jakarta, Indonesia. Trước đó, Nhóm đàm phán thương mại ASEAN-Trung Quốc (TNG) cũng đã họp để phối hợp quan điểm chung của ASEAN trước khi đàm phán với Trung Quốc. Đoàn Việt Nam tham dự gồm đại diện Bộ Thương mại, Bộ Ngoại giao, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Văn phòng Chính phủ do Bộ Thương mại làm trưởng đoàn. Phiên họp lần này chủ yếu tập trung đàm phán nội dung tự do hoá thương mại hàng hoá nhằm thiết lập Khu vực mậu dịch tự do

ASEAN - Trung Quốc (ACFTA) trong khuôn khổ Hiệp định khung. Các bên cũng thảo luận về một số chương trình hợp tác kinh tế khác giữa ASEAN và Trung Quốc, bao gồm:

Chương trình thu hoạch sớm:

- Sửa đổi Hiệp định khung: Khi ký kết Hiệp định khung, danh mục các mặt hàng thực hiện Chương trình Thu hoạch sớm (EHP) theo thỏa thuận song phương của từng nước ASEAN với Trung Quốc được đưa vào phụ lục kèm theo Hiệp định. Do Lào và Malaysia đã hoàn thành đàm phán song phương với Trung Quốc sau khi Hiệp định khung được ký kết, còn Philippin vẫn đang trong quá trình đàm phán nên cần có một Nghị định thư sửa đổi Hiệp định khung nhằm bổ sung các danh mục EHP của các nước này để tạo tính pháp lý thực hiện. Trong quá trình thống nhất việc sửa đổi Hiệp định khung, các thành viên của TNC đã trao đổi ý kiến về việc ký kết giữa Thái Lan và Trung Quốc thỏa thuận giảm thuế quan xuống 0% từ 1 tháng 10/2003 đối với khoảng 200 mặt hàng rau quả cũng như thỏa thuận song phương giữa Malaysia và Trung Quốc về một số mặt hàng nông sản thuộc Danh mục nhạy cảm của Malaysia trong CEPT/AFTA. Vấn đề này sẽ còn được trao đổi tại các phiên họp tiếp theo.

- *Lịch trình cắt giảm thuế quan:* Hiệp định khung đã quy định các bước cắt giảm thuế quan cụ thể cho từng nhóm mặt hàng thuộc Chương trình thu hoạch sớm. Theo quy định này, các nước phải xây dựng Lịch trình cắt giảm thuế quan cho từng mặt hàng và thông báo cho Ban Thư ký ASEAN để tổng hợp thành bản hướng dẫn trao đổi ưu đãi để các doanh nghiệp tiện tra cứu. Cuộc họp đã thống nhất các nước cần hoàn thành Lịch trình cắt giảm thuế quan của mình và gửi cho Ban Thư ký ASEAN trước ngày 15/8/2004 để tổng hợp và báo cáo tại Hội nghị cấp cao ASEAN - Trung Quốc vào tháng 10.

** Về thương mại hàng hoá:*

Mô hình cắt giảm thuế quan: Đây là phiên họp dành nhiều thời gian thảo luận về Mô hình cắt giảm thuế quan (ACPT) của các nước ASEAN-6 (Indonesia, Malaysia, Philippin, Singapore, Thái Lan) và Trung Quốc. Chưa bàn đến ACPT của Campuchia, Lào, Myanmar, Việt Nam vì nhiều yếu tố sẽ dựa trên cơ sở ACPT của ASEAN-6 và Trung Quốc, có tính đến sự đối xử đặc biệt và khác biệt.

Về mô hình của ASEAN- 6 và Trung Quốc, các bên đã thống nhất về một số yếu tố chủ yếu. Cụ thể là ACPT sẽ có 2 loại danh mục mặt hàng là Danh mục cắt giảm thông thường (NT) và Danh mục hàng nhạy cảm (SL):

- Đối với các mặt hàng thuộc danh mục cắt giảm thông thường, thời điểm cắt giảm bắt đầu từ năm 2005 và kết thúc vào năm 2010 với mức thuế suất đối với phần lớn các mặt hàng là 0%. Một số mặt hàng thuộc danh mục cắt giảm thông thường có thể duy trì mức thuế suất đến 5% vào năm 2010 và tiếp tục giảm xuống 0% vào năm 2012, nhưng số các mặt hàng này phải giới hạn ở một mức trần nhất định.

- Đối với danh mục các mặt hàng nhạy cảm, mức thuế suất MFN có thể được duy trì cho đến năm 2010 và sẽ phải giảm xuống một mức nhất định từ 10-20%. Để phù hợp với tiêu chuẩn liên kết khu vực theo Điều XXIV của GATT, số lượng các mặt hàng thuộc danh mục hàng nhạy cảm cũng sẽ bị giới hạn ở một mức trần được các bên xác định trên cơ sở đồng thuận.

Các vấn đề cụ thể trong mô hình như tốc độ cắt giảm, tiêu thức xác định mức giới hạn số mặt hàng thuộc danh mục các mặt hàng nhạy cảm sẽ còn được tiếp tục thảo luận.

Quy tắc xuất xứ: Nhóm công tác về Quy tắc xuất xứ giữa ASEAN và Trung Quốc đã nhóm họp song song với Hội nghị TNC-8 để xây dựng Quy tắc xuất xứ hàng hoá cho ACFTA, sẽ được áp dụng cho cả Chương trình Thu hoạch sớm.

Hiện nay, bản dự thảo Quy tắc xuất xứ được xây dựng dựa trên Quy tắc xuất xứ CEPT/AFTA của ASEAN, có tổng hợp tất cả các ý kiến đề xuất của các nước, trong đó có Thái Lan, Philippin, Việt Nam và Trung Quốc. ASEAN và Trung Quốc nhất trí sẽ tiếp tục tham vấn với các cơ quan hữu quan trong nước về Bản dự thảo Quy tắc xuất xứ để tiếp tục thảo luận tại các phiên họp tiếp theo.

** Về thương mại dịch vụ:*

Tại phiên họp này, lần đầu tiên Nhóm công tác về đàm phán dịch vụ đã nhóm họp để khởi động việc đàm phán về tự do hoá thương mại dịch vụ. Tuy các bên mới chủ yếu tìm hiểu lẫn nhau và tập trung bàn về kế hoạch đàm phán nhưng cũng đã đạt được sự nhất trí về một số điểm như sau:

- Nhóm công tác về dịch vụ sẽ xây dựng một hiệp định về dịch vụ tương tự như Hiệp định GATS của WTO, bao gồm các điều khoản quy định mục tiêu và nguyên tắc chính, quy tắc điều chỉnh tự do hoá thương mại dịch vụ như đối xử quốc gia, tiếp cận thị trường... và cách thức đàm phán cụ thể cho từng gói cam kết.

- Đồng thời với việc hoàn thành hiệp định chung, các nước sẽ tự nguyện đưa ra gói cam kết thứ nhất với mức độ tự do hoá “GATS+”, nghĩa là cao hơn các cam kết hiện tại của từng nước ASEAN và Trung Quốc trong khuôn khổ Hiệp định GATS của WTO.

- Xây dựng một chương trình làm việc cụ thể cho quá trình đàm phán về tự do hoá dịch vụ, là một phần trong Báo cáo tiến độ về đàm phán xây dựng ACFTA của Ủy ban đàm phán trình Hội nghị cấp cao ASEAN-Trung Quốc vào tháng 10/2004.

** Về đầu tư:*

Đàm phán về đầu tư được khởi động với việc Nhóm công tác về đầu tư họp phiên thứ nhất. Tuy chủ yếu mang tính tìm hiểu lẫn nhau nhưng các bên cũng đã nhất trí lấy Hiệp định khung về khu vực đầu tư ASEAN (AIA) làm cơ sở cho đàm phán về đầu tư giữa ASEAN và Trung Quốc. Các bên sẽ trao đổi nhằm tăng cường sự hiểu biết lẫn nhau về chế độ đầu tư của mỗi nước và thảo luận về các nguyên tắc cơ bản của Hiệp định đầu tư giữa ASEAN và Trung Quốc.

** Các vấn đề khác:*

Phiên họp đã thảo luận và thống nhất việc từng nước sẽ chỉ định các cơ quan đầu mối đóng vai trò Trung tâm xúc tiến thương mại và tạo thuận lợi cho thương mại và đầu tư. Chức năng nhiệm vụ của các cơ quan đầu mối này sẽ do Ban Thư ký ASEAN soạn thảo. Các nước sẽ thông báo về cơ quan đầu mối của mình tại cuộc họp TNC lần tới và cung cấp địa chỉ tất cả các trang mạng về thương mại và đầu tư để tạo điều kiện cho doanh nghiệp tra cứu thông tin về chính sách cũng như cơ hội thương mại và đầu tư.

4. Viễn cảnh phát triển của Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc

Từ 1/1/2005 khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc sẽ chính thức khởi động toàn diện, khoảng 7.000 loại hàng hóa sẽ từng bước thực hiện với thuế suất bằng 0%. Tiến trình nhất thể hóa kinh tế khu vực giữa Trung Quốc và ASEAN sau khi thành lập sẽ hình thành khu vực mậu dịch tự do có số dân đông nhất thế giới, với 1,8 tỷ dân, GDP gần 2.000 tỷ USD và tổng kim ngạch thương mại khoảng hơn 1.680 tỷ USD.

Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc là một hướng hợp tác kinh tế thương mại phù hợp với xu thế hội nhập hiện nay và lợi ích thiết thực của các nước tham gia, thể hiện tầm nhìn chiến lược của các nhà lãnh đạo ASEAN và Trung Quốc trước bối cảnh quốc tế phức tạp và nhiều biến động hiện nay. Xét từ tình hình phát triển kinh tế thế giới, khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc thành công sẽ góp phần thúc đẩy quá trình tự do hoá thương mại toàn cầu, làm giảm bớt áp lực từ các nước phát triển đối với các nước kém phát triển, hạn chế xung đột lợi ích giữa chúng trong đàm phán thương mại đa phương. Về khía cạnh khu vực, ACFTA sẽ tăng cường tiềm lực cạnh tranh cho các nước đang phát triển, đối phó với những rủi ro kinh tế từ bên ngoài, giảm mức độ lệ thuộc quá mức vào thị trường của các nước phát triển, tạo viễn cảnh tốt đẹp cho sự hợp tác toàn khu vực và là hình mẫu mới trong việc hợp tác giữa các quốc gia đang phát triển.

Tự do hoá thương mại sẽ mang lại lợi ích lâu dài cho các thành viên tham gia. Sau khi Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc đi vào hoạt động, việc xoá bỏ hàng rào thuế quan mậu dịch sẽ làm giảm giá thành giao dịch của hàng hoá Trung Quốc và ASEAN, nâng cao khả năng cạnh tranh của toàn khu vực, hình thành sự phân công chuyên ngành và tận dụng hợp lý nguồn tài nguyên, tăng nhanh mậu dịch trong khu vực. Sự thành công của Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc ngoài ý nghĩa tăng cường sức mạnh kinh tế cho toàn khu vực, còn có ý nghĩa chính trị to lớn là củng cố an ninh quốc phòng, hợp tác văn hoá và các lĩnh vực khác.

Thực vậy, năm 2003 là năm khởi động kế hoạch Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, thương mại song phương đạt 78,25 tỷ USD, tăng 42,8% so với năm 2002. Theo kế hoạch, đến năm 2005 thương mại hai chiều là 100 tỷ USD. Từ tháng 1 đến tháng 5/2004, Trung Quốc nhập khẩu từ

ASEAN tăng 41,7%. Xét về tổng thể, cơ cấu thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN có tính bổ trợ cho nhau rất lớn.

Theo đánh giá của Phòng nghiên cứu châu Á - Thái Bình Dương thuộc Viện Khoa học Xã hội Trung Quốc thì sau khi hoàn thành việc gia nhập WTO, Trung Quốc lấy tham dự và thúc đẩy kinh tế khu vực làm trọng điểm, trong đó Đông Á là trọng điểm và ASEAN là lựa chọn đầu tiên. Trong quá trình hợp tác, hai bên chưa có mô hình chung và chưa có kinh nghiệm, nên trong quá trình hợp tác, vừa đàm phán, vừa mở cửa. Trước mắt, hai bên đang tiến hành đàm phán về mở cửa thương mại, sau đó sẽ từng bước thúc đẩy lĩnh vực đầu tư và dịch vụ. Bước sang năm 2004, hai bên đã thực hiện chương trình “thu hoạch sớm” và đến tháng 11/2004, hai bên sẽ tiếp tục tổ chức Hội chợ triển lãm tại Quảng Tây, thể hiện hình thức hợp tác đặc biệt giữa Trung Quốc và ASEAN.

II. VỊ TRÍ VÀ VAI TRÒ CỦA HÀNH LANG KINH TẾ HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH TRONG LIÊN KẾT KINH TẾ KHU VỰC

1. Khái quát về hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh

Ý tưởng xây dựng hành lang kinh tế trong hợp tác tiểu vùng Mê Kông được nêu ra tại Hội nghị các Bộ trưởng các nước tiểu vùng sông Mê Kông lần thứ 8 họp tại Manila tháng 9/1998 do Ngân hàng phát triển châu Á chủ trì. Tại hội nghị này người ta đã đưa ra khái niệm hành lang kinh tế với nội dung là trong một khu vực địa lý đặc thù, lấy việc xây dựng giao thông làm cơ sở, kết hợp với cơ chế hợp tác hữu cơ về các mặt sản xuất, thương mại, đầu tư. Nút đầu mối hành lang kinh tế sẽ làm trung tâm của sự phát triển và vận chuyển hàng hoá. Hành lang kinh tế sẽ là sự mở mang và phát triển các hoạt động kinh tế theo hành lang giao thông là chủ yếu. Ngoài ra, cần phải áp dụng các ưu tiên đặc biệt cho các hoạt động hợp tác kinh tế tại khu vực có đặc điểm này, bao gồm: đơn giản hoá về chính sách và thủ tục để tận dụng đầy đủ hành lang quá cảnh, xây dựng kết cấu hạ tầng, thúc đẩy sửa đổi chính sách sản xuất và thương mại để tăng cường trao đổi kinh tế, nâng cao hiệu quả kinh tế. Hội nghị này còn chỉ ra 5 tuyến hành lang kinh tế, trong đó một tuyến là hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh.

Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) đã đề xuất khoản tín dụng ưu tiên dành cho giao thông của khu vực phía Đông hành lang Hải Phòng - Lào Cai -

Côn Minh, một trong 3 hành lang Bắc - Nam nối liền với Vân Nam, bao gồm các hạng mục: đường bộ Côn Minh - Hà Nội; đường sắt Vân Nam - Việt Nam; đường thuỷ trên sông Hồng. Trên thực tế, trong 3 hành lang kinh tế theo chiều dọc mà ADB xác định, tuyến phía đông Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng có cự ly ngắn nhất, có nhiều thành phố lớn và trung bình, giao thông tương đối tốt, hoạt động kinh tế tương đối nhộn nhịp, có đủ điều kiện để xây dựng hành lang kinh tế làm hình mẫu.

Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là khu vực đặc biệt: đường sắt Vân Nam - Việt Nam, đường bộ từ Côn Minh đi Hà Nội và đường thuỷ sông Hồng đi qua các khu vực phụ trợ. Trên đất Vân Nam các tuyến đường sắt, đường bộ trong tỉnh có thể nối với Hà Nội qua các cửa khẩu biên giới từ Côn Minh, Ngọc Khê, Hồng Hà, Văn Sơn bao gồm 4 châu thành và 20 huyện có thể nối với Hà Nội. Tổng diện tích trên 4 châu thành này là 40.000 km², dân số 13 triệu người, chiếm 10% diện tích và 30% dân số của Vân Nam. Đoạn Vân Nam trong hành lang kinh tế, đặc biệt là thành phố Côn Minh sẽ nối với các vùng khác, thậm chí cả vùng Tây Nam Trung Quốc trong việc phát triển kinh tế. Trên đất Việt Nam, những khu vực hành lang kinh tế đi qua là: Lào Cai, Yên Bái, Tuyên Quang, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Hà Nội, Hải Dương, Hưng Yên, Hải Phòng, Quảng Ninh và các tỉnh kề cận là Lai Châu, Hoà Bình, Thái Bình, Hà Giang, Bắc Ninh với diện tích 80.000 km² dân số 19 triệu người, chiếm 24,5 diện tích và 25% dân số của Việt Nam.

Đồng thời với việc nêu ra khái niệm hành lang kinh tế, hội nghị Bộ trưởng các nước tiểu vùng sông Mê Kông cũng tập trung bàn luận về mô hình cụ thể của hành lang kinh tế, nội lực và phương thức khả thi mà các nước tham gia có thể tiến hành thử nghiệm ở phạm vi khác nhau của hợp tác tiểu vùng.

Theo lý luận về cực tăng trưởng trong phát triển kinh tế khu vực, và lý luận phát triển về vai trò lan toả của điểm, của tuyến, của mạng, thì điều kiện phát triển của hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh tương đối lý tưởng. Trong khu vực đó, phần thuộc lãnh thổ Trung Quốc có thành phố Côn Minh là một trung tâm chính trị, kinh tế, văn hoá khu vực có trình độ hiện đại tương đối cao, đó là một cực tăng trưởng rất quan trọng. Trong khu vực còn có các thành phố công nghiệp vệ tinh như Ngọc Khê, Cá Cự, Khai Viễn, Mông Tự. Phần thuộc lãnh thổ Việt Nam, lấy thủ đô Hà Nội làm cực tăng trưởng chủ yếu, dọc đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng có thành phố cảng nổi tiếng

Hải Phòng và các thành phố mới phát triển nhanh như Việt Trì, Yên Bái, Lào Cai v.v... Những thành phố ấy tạo thành những cực tăng trưởng, điểm tăng trưởng lớn nhỏ. Đường sắt Vân Nam - Việt Nam, và đường ô tô Côn Minh - Hà Khẩu - Lào Cai - Hà Nội sẽ nối liền các thành phố đó với nhau, tạo thành một sức lan toả của tuyến. Như vậy, hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh sẽ trở thành một khu vực tăng trưởng kinh tế theo chiều sâu có hai cực tăng trưởng là Côn Minh, Hà Nội, có điểm lan toả là thành phố cảng Hải Phòng, và có tuyến lan toả, có cả nội địa và hải cảng. Khu vực kinh tế theo mô hình này rất dễ thích ứng, sự phân công ngành nghề thuận lợi, tài nguyên đa dạng, là một loại hình phát triển khu vực đầy tiềm năng.

Trên hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh, ở phía Trung Quốc, khu vực kinh tế Côn Minh - Hà Khẩu có trình độ sản xuất tương đối cao, trình độ đô thị hoá cao, những yếu tố sản xuất như vốn, kỹ thuật, nhân lực tương đối dồi dào. Còn ở phía Việt Nam tuyến liên kết kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng có đường ra biển thuận tiện, tài nguyên phong phú, giá lao động rẻ, dồi dào, tiềm lực thị trường lớn, nhưng các yếu tố sản xuất như vốn, kỹ thuật v.v... còn thiếu, kinh tế khu vực chưa có chiều sâu, phát triển thị trường còn hạn chế. Do vậy, khu vực kinh tế Côn Minh - Hà Khẩu và Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng rất có khả năng phối hợp lẫn nhau, bổ sung cho nhau. Liên kết hai khu vực kinh tế đó với nhau thành một tuyến liên kết kinh tế làm cho các yếu tố sản xuất của toàn khu vực Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng được phân bổ một cách hợp lý hơn, và sẽ liên hệ chặt chẽ hơn với thị trường Trung Quốc, Việt Nam và Đông Nam Á, tăng cường hơn nữa ưu thế cạnh tranh của hành lang kinh tế này, thúc đẩy kinh tế khu vực của Trung Quốc và Việt Nam phát triển hơn nữa.

Sáng kiến xây dựng Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là một bước nâng cao so với trước đó chỉ đơn thuần hợp tác nghiên cứu về giao thông, nay đã đưa vào nhiều nội dung hơn, khai thác những lĩnh vực hợp tác rộng lớn hơn. Nhờ vào sự cải thiện giao thông, giao lưu kinh tế văn hoá giữa tỉnh Vân Nam và miền Bắc Việt Nam nhất định sẽ phát triển lên một giai đoạn hoàn toàn mới, làm cho hợp tác giữa hai bên về giao thông, đầu tư, buôn bán, du lịch, tiền tệ, quản lý, cửa khẩu v.v... sẽ đi sâu và được nâng cao hơn nữa, từ đó sẽ phát triển quan hệ hữu nghị truyền thống, hợp tác toàn diện giữa hai nước Việt - Trung hướng tới thế kỷ XXI.

2. Hành lang kinh tế đối với hợp tác kinh tế thương mại Việt Nam-Trung Quốc

Quan hệ trao đổi hàng hoá giữa hai nước Việt - Trung đã có bề dày truyền thống lịch sử lâu đời mà chủ yếu xuất phát từ con đường biên mậu thông qua các cửa khẩu trên cơ sở lợi thế sẵn có của từng khu vực. Sự hợp tác biên mậu của hai nước trong những năm qua đã đạt được những kết quả khả quan, mang lại lợi ích thiết thực cho cả hai phía. Trong hoạt động thương mại giữa hai nước, Vân Nam và các tỉnh biên giới phía Bắc Việt Nam đóng vai trò hết sức quan trọng. Thông qua các cửa khẩu tiếp giáp với khu vực này là một thị trường rộng lớn đang phát triển của hai nước: ở phía Trung Quốc là khu vực Tây Nam, còn phía Việt Nam là khu kinh tế trọng điểm Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và toàn bộ vùng đồng bằng Bắc Bộ. Hợp tác kinh tế thương mại của tỉnh Vân Nam với Việt Nam có tính bổ trợ cho nhau rất lớn. Chẳng hạn, năm 2003, trong số 96 quốc gia và khu vực có quan hệ thương mại với tỉnh Vân Nam, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Vân Nam và Việt Nam đứng hàng thứ 4, đạt 280 triệu USD, tăng 53 % so với năm 2001³. Cũng trong năm 2003, cửa khẩu Hà Khẩu đón 136.000 khách du lịch trong và ngoài nước, trong đó phần lớn là du khách từ Hà Khẩu đi Lào Cai, Hà Nội, Hạ Long v.v... Có nhiều du khách từ miền Trung và miền Nam Việt Nam qua Lào Cai đến Hà Khẩu và các nơi khác du lịch. Chính vì vậy, việc hình thành hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là hết sức cần thiết để hai nước tăng cường hơn nữa hợp tác về thương mại, đồng thời tìm hướng mở rộng thị trường ra các khu vực khác.

Xây dựng hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế của Trung Quốc và Việt Nam. Chiến lược mở cửa miền Tây Nam nằm trong chiến lược phát triển kinh tế tổng thể của Trung Quốc. Trong chiến lược đẩy nhanh phát triển kinh tế của Trung Quốc được đưa ra tháng 2/1992, một hướng quan trọng là xây dựng và phát triển các khu vực kinh tế mở cửa đối với các nước láng giềng. Bên cạnh đó, cũng vào năm 1992, tại Hội nghị hiệp thương kinh tế của vùng Tây Nam, Trung Quốc đã đưa

³ 4 năm trở lại đây (2000-2003), XNK qua cửa khẩu Lào Cai Hà Khẩu hàng năm tăng từ 50 - 70%, trong khi các cửa khẩu lớn khác của Việt Nam với Trung Quốc năm 2002 giảm rất nhiều, thì ngược lại XNK qua cửa khẩu Lào Cai tiếp tục tăng rất cao

ra chiến lược "Các tỉnh, khu tự trị vùng Tây Nam liên hợp lại, tăng nhanh nhịp độ cải cách, mở rộng cửa ngõ để bước vào Đông Nam Á". Về cơ bản, chiến lược mở cửa này của Trung Quốc được thực hiện với những phương châm phát triển như sau: "Mở cửa liên kết với bên ngoài, có chính sách ưu đãi, trao quyền tự chủ cho các địa phương ven biên giới, lấy mở cửa hướng về Đông Nam Á làm trọng điểm nhằm mở rộng thị trường sang các nước láng giềng, trước hết là các nước Đông Dương, Myanmar".

Một điểm cần được nhấn mạnh là trong chiến lược khai phát miền Tây, Trung Quốc hết sức coi trọng tuyến huyết mạch của vùng này qua cửa khẩu của Vân Nam với Lào Cai và cảng Hải Phòng. Đây là cửa ngõ gần nhất để miền Tây Trung Quốc mở rộng trao đổi thương mại với khu vực và các nước khác.

Căn cứ vào chiến lược phát triển chung của cả nước và yêu cầu phát triển kinh tế khu vực tỉnh Vân Nam, năm 1996 các ngành hữu quan của tỉnh Vân Nam đã nghiên cứu một cách hệ thống về tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Hà Khẩu, vạch ra quy hoạch phát triển trung hạn và dài hạn. Tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Hà Khẩu được quy hoạch xây dựng bao gồm 19 huyện thị, thuộc thành phố Côn Minh, thành phố Ngọc Khê, châu Hồng Hà, châu Văn Sơn, lấy đường sắt Vân Nam - Việt Nam và đường ô tô Côn Minh - Hà Khẩu làm trục chính. Diện tích khu vực này là 3400 km², dân số 5,6 triệu người. Tuyến hành lang này trong 10 năm qua đã đạt được tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, trình độ phát triển kinh tế cao hơn mức bình quân của toàn tỉnh, tiềm lực phát triển rất lớn, có vị trí quan trọng trong nền kinh tế của Vân Nam. Đặc điểm của tuyến hành lang kinh tế này: *một là* tài nguyên thiên nhiên phong phú. Các nguồn tài nguyên sinh vật, nguồn nước, tài nguyên khoáng sản, tài nguyên nhiệt đới, tài nguyên du lịch đều rất phong phú, điều này khiến sản xuất nông nghiệp thuận lợi. *Hai là* điều kiện giao thông thuận tiện. Đường sắt Côn Minh - Hà Khẩu xuống phía Nam có thể qua Lào Cai, tới Hà Nội, đi cảng Hải Phòng, và có thể nối với mạng đường sắt các nước Đông Nam Á; lên phía Bắc có thể nối liền với đường sắt các tỉnh Trung Quốc. Giữa các huyện, thị, hương trong khu vực đã hình thành mạng lưới đường ô tô, trình độ thuỷ lợi hoá cao, thông tin phát triển. *Ba là* có một hệ thống ngành nghề hoàn chỉnh. Đây là một vùng nguyên liệu quan trọng của công nghiệp trong toàn tỉnh, có nhiều xí nghiệp tập trung ở đây, ngành công nghiệp thuốc lá, ngành luyện kim màu nổi tiếng trong nước. Các ngành thực phẩm, chăn nuôi, vật liệu xây dựng,

công nghiệp hoá chất, du lịch v.v... phát triển rất nhanh, trở thành điểm tăng trưởng mới. Bốn là nguồn tài nguyên nhân lực tương đối có chất lượng. Khu vực này tập trung các trường đại học và cao đẳng chủ yếu trong tỉnh. Viện Khoa học và gần 100 xí nghiệp quy mô lớn và vừa đã tập trung một đội ngũ cán bộ khoa học và nhân viên kỹ thuật đông đảo có trình độ cao. Đại học Văn Nam, Đại học Công nghiệp Côn Minh đã có tiếng ở trong nước. Người lao động trong khu vực có trình độ học vấn cao hơn mức bình quân trong toàn tỉnh, nguồn nhân lực được đào tạo phong phú. Các chuyên gia đều nhất trí cho rằng: tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Hà Khẩu là một trong những khu vực phát triển kinh tế của tỉnh Vân Nam, có trình độ phát triển hàng đầu trong tỉnh, thậm chí cao hơn mức bình quân của cả nước. Đây đã trở thành khu vực tăng trưởng kinh tế chủ yếu của tỉnh Vân Nam, tỷ trọng trong tổng lượng kinh tế toàn tỉnh ngày càng tăng. Với sự trưởng thành của các ngành trụ cột, tuyến hành lang kinh tế Côn Minh - Hà Khẩu đang phát huy vai trò không thể thay thế được. Khu du lịch Thạch Lâm và các thành phố lịch sử Trung Quốc nổi tiếng như Côn Minh, Kiến Thủy cùng với vườn triển lãm hoa quốc tế, những cao nguyên, sông hồ, rừng nguyên thủy, tạo thành những phong cảnh du lịch hấp dẫn, độc đáo. Trong sự tăng trưởng chung của nền kinh tế Vân Nam, tuyến hành lang Côn Minh - Hà Khẩu sẽ phát huy 5 chức năng quan trọng: tăng tổng lượng, giúp đỡ và nêu gương về cơ sở nông nghiệp, hướng dẫn kinh tế công nghiệp, tập trung kinh tế tài chính, thúc đẩy mở cửa đối ngoại.

Chính sách phát triển các vùng núi phía Bắc cũng là một trong những chủ trương lớn của Chính phủ Việt Nam trong thời kỳ 2001-2010: Vùng núi phía Bắc của Việt Nam đóng vai trò hết sức quan trọng trong quan hệ thương mại với Trung Quốc - một thị trường rộng lớn đầy tiềm năng và có kim ngạch trao đổi thương mại ngày càng tăng với Việt Nam. Đây cũng chính là cửa ngõ trên bộ thông thương với Trung Quốc. Hợp tác kinh tế giữa vùng núi phía Bắc Việt Nam và Trung Quốc đã có lịch sử lâu đời và ngày nay được Chính phủ Việt Nam xác định là một trong những hướng chủ yếu để thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực này và tạo điều kiện để thâm nhập sâu hơn vào thị trường Trung Quốc.

Với chủ trương thúc đẩy hoạt động biên mậu phát triển, tăng cường giao lưu kinh tế thương mại qua các cửa khẩu trên đất liền, nâng cao đời sống của các dân tộc vùng núi phía Bắc, Chính phủ Việt Nam sớm nhận thức được tầm quan trọng của chính sách mở cửa, dành ưu tiên đặc biệt cho vùng núi phía

Bắc, một mặt nhằm rút ngắn mức chênh lệch về mức sống giữa các vùng núi phía Bắc với các vùng khác trong cả nước, mặt khác tận dụng tối đa về các điều kiện tự nhiên, vị thế địa lý mà miền Tây Nam Trung Quốc không có để khai thác các nguồn lợi, đóng góp vào sự nghiệp phát triển chung của đất nước.

Nhiều dự án đã được triển khai để phát triển chiến lược này như: Nâng cấp tuyến đường bộ Hà Nội - Lào Cai, xây dựng thành phố Lào Cai vào năm 2005, phát triển kinh tế cửa khẩu, xây dựng Trung tâm thương mại cửa khẩu quốc tế Lào Cai với diện tích sàn 22.000 m², tổng giá trị 124 tỷ đồng, cải tiến thủ tục hải quan, biên phòng, xây dựng Khu kinh tế Kim Thành, tập trung xây dựng các khu công nghiệp dọc theo tuyến hành lang, quy hoạch phát triển du lịch, cải tạo và nâng cấp tuyến đường sắt xuyên Á Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh. Hiện nay Tổng cục đường sắt Việt Nam đã xây dựng dự án đường sắt hành lang Đông Tây nối liền Lào Cai - Hải Phòng - Quảng Ninh. Theo tính toán thì vận chuyển bằng đường sắt của tuyến trục hành lang Đông Tây chiếm 50% về hàng hoá và 40% về hành khách so với tổng sản lượng bình quân toàn ngành trong 5 năm trở lại đây. Dự án sẽ khởi công năm 2004 và hoàn thành giai đoạn 1 vào năm 2008, năng lực vận chuyển 3 triệu tấn/năm. Giai đoạn 2 sẽ mở thêm một tuyến bên hữu ngạn sông Hồng về Hà Nội để nâng năng lực vận chuyển lên gấp hơn 2 lần (7 triệu tấn/năm), xúc tiến đầu tư sân bay Lào Cai phục vụ cho máy bay hành khách, máy bay vận tải lớn và hiện đại hoá hoạt động chuyên chở khách du lịch và hàng hoá XNK, khảo sát và đầu tư khai thác tuyến vận tải thuỷ và du lịch trên sông Hồng. Ngoài ra Lào Cai còn xây dựng và ban hành những chính sách ưu đãi như áp dụng giá thuê đất ở mức thấp nhất và miễn thuế 15 năm đầu; áp dụng chính sách về miễn, giảm thuế ở mức thấp nhất theo chính sách Nhà nước quy định; hỗ trợ doanh nghiệp trong giải phóng mặt bằng, cấp đất để thực hiện dự án trong thời gian ngắn nhất; hỗ trợ đào tạo công nhân kỹ thuật cho doanh nghiệp; cải tiến thủ tục cấp phép đầu tư qua một đầu mối là Sở Kế hoạch và Đầu tư, trong thời gian 10 ngày, từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, tỉnh Lào Cai đảm bảo hoàn thành giấy phép cho nhà đầu tư; ban hành chính sách thu hút nhân tài đến làm việc tại Lào Cai.

Ưu thế của hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là đi qua 3 thành phố lớn: Côn Minh, Hà Nội và Hải Phòng, đoạn từ Côn Minh đến Hà Khẩu và đoạn Hà Nội đến Hải Phòng đều là vùng phát triển kinh tế với trình

độ tương đối cao ở Vân Nam và Việt Nam. Hai bên có thể bổ sung lẫn nhau về tài nguyên và cơ cấu sản xuất công nghiệp. Hiện tại sự hợp tác về kinh tế thương mại giữa Vân Nam và Việt Nam được triển khai xoay theo trục đường này. Vì vậy, xây dựng hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh có thể mở rộng lĩnh vực hợp tác, nâng cao trình độ và hiệu quả của sự hợp tác, để từ đó thúc đẩy toàn diện hợp tác kinh tế giữa Vân Nam với Việt Nam.

Việt Nam có bờ biển dài, khả năng lưu thông ra nước ngoài để phát triển kinh tế là tương đối mạnh, nhưng lãnh thổ hẹp và dài, thiếu hụt sự bổ sung kinh tế theo chiều sâu. Trái lại Vân Nam và cả vùng Tây Nam Trung Quốc lãnh thổ rộng lớn, tài nguyên phong phú, tiềm năng phát triển sâu và dày. Đó là bản hàng lý tưởng của sự phát triển của Việt Nam về mặt hợp tác kinh tế đối ngoại. Vân Nam và khu vực Tây Nam cách xa cảng biển, thiếu hụt khả năng phát triển kinh tế hướng ngoại. Hai bên Vân Nam và Việt Nam tiến hành hợp tác sẽ hình thành khả năng bổ sung lẫn nhau, phân công hợp lý, liên kết phát triển.

Việt Nam và các nước Đông Nam Á mở cửa với hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh và thị trường Trung Quốc mở cửa với Hà Khẩu và hành lang kinh tế đó, tạo thành sự mở cửa của hệ thống cao đối với hệ thống thấp, tạo ra sự hợp tác và kết hợp lẫn nhau không cùng trình độ, nhiều loại, nhiều tầng, bằng nhiều phương thức giữa các yếu tố của các hệ thống không cùng tầng nấc đó. Từ đó làm thay đổi hẳn phương thức hợp tác và giao lưu đơn nhất, các yếu tố sản xuất sẽ được tiến hành phân bổ và phân bổ lại bằng những phương thức linh hoạt, đa dạng hơn, đạt hiệu quả lớn hơn. Từ việc phân tích mối quan hệ lẫn nhau giữa các hệ thống ở ba tầng nấc đó có thể thấy, cửa khẩu Hà Khẩu và cửa khẩu Lào Cai của Việt Nam có vị trí then chốt.

Trước hết, Hà Khẩu - Lào Cai tạo thành đầu mối của hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh. Không có các cửa khẩu Hà Khẩu và Lào Cai mở cửa thì không thể xây dựng tuyến hành lang kinh tế đó, cũng không thể xây dựng hệ thống mở cửa lớn hơn.

Thứ hai, Hà Khẩu - Lào Cai thắt chặt thị trường Việt Nam và Đông Nam Á với thị trường Vân Nam và Trung Quốc thành một tổ hợp hữu cơ gồm hai hệ thống thị trường lớn, thành con đường nhanh nhất để trao đổi, phân bổ và phân bổ lại các yếu tố sản xuất và tài nguyên.

Thứ ba, bản thân Hà Khẩu - Lào Cai cũng trở thành cửa ngõ và nơi thí nghiệm triển khai hợp tác buôn bán và xuất nhập kỹ thuật, vốn của các doanh nghiệp Trung Quốc và nước ngoài, trở thành nơi tập kết và phân tán hàng hoá xuất nhập khẩu, là nơi sinh sống và đặt văn phòng của các nhân viên làm công tác sản xuất và trao đổi hàng hoá.

Cuối cùng, theo đà phát triển của nền kinh tế, Hà Khẩu - Lào Cai sẽ có thể trở thành những cực tăng trưởng, phát huy hiệu ứng tích tụ và lan toả, thúc đẩy các khu vực xung quanh phát triển.

Hà Khẩu của Trung Quốc và Lào Cai của Việt Nam có cùng một vị trí đặc thù, điều đó quyết định cả hai cùng có một công năng và vai trò. Có thể khái quát là: công năng liên kết, công năng trao đổi, công năng dịch vụ và công năng lan toả. Bốn công năng đó ảnh hưởng lẫn nhau, ràng buộc và thúc đẩy lẫn nhau. Nếu một công năng nào đó không được phát huy, các công năng khác sẽ bị ảnh hưởng và hạn chế. Ngược lại, một công năng được phát huy tốt sẽ làm cho các công năng khác được phát huy gấp bội.

Với định hướng chiến lược của hai nước như trên việc hình thành và phát triển Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh sẽ thúc đẩy hợp tác kinh tế thương mại giữa hai nước, tạo điều kiện phát triển kinh tế ở những vùng miền núi khó khăn và là cầu nối để hai nước mở rộng thương mại với các nước khác trong khu vực.

3. Hành lang kinh tế trong liên kết kinh tế khu vực

Hội nhập kinh tế với khu vực và thế giới là một trong những định hướng chiến lược quan trọng của Việt Nam và Trung Quốc nhằm tận dụng những cơ hội của toàn cầu hoá để phát triển kinh tế rút ngắn khoảng cách với các nước trên thế giới. Trong những năm gần đây, hai nước đã đạt được những thành tựu đáng khích lệ trong việc phát triển kinh tế nhờ đẩy mạnh hội nhập. Trung Quốc đã gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO), ký kết nhiều Hiệp định song phương với các nước và khu vực, tham gia Diễn đàn Hợp tác kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (APEC)... Việt Nam đã gia nhập ASEAN, tham gia Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA), tham gia APEC, ký Hiệp định thương mại với Hoa Kỳ, EU và các nước khác, đang nỗ lực đàm phán để gia nhập WTO vào năm 2005. Việc xây dựng Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh sẽ thúc đẩy quá trình hội nhập của Việt Nam và cả Trung

Quốc vào khu vực và thế giới. Trung Quốc sẽ có điều kiện để tiếp cận và mở rộng thương mại với các nước khác. Việt Nam là cầu nối quan hệ giữa Trung Quốc với phần còn lại của khu vực, là hành lang chủ yếu nối liền hai thị trường Trung Quốc - ASEAN.

Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh có phạm vi khu vực rất rộng. Nếu lấy trục đường sắt Vân Nam- Việt Nam, đường bộ Côn Minh, đường thuỷ sông Hồng làm trục liên kết thì hành lang bao gồm 4 châu thành và 20 huyện của Trung Quốc kết nối với 10 tỉnh, thành của Việt Nam. Nếu tính cả vùng lan toả của hai nước thì hành lang này kết nối toàn bộ khu vực Vân Nam với 19 tỉnh, thành của Việt Nam, bao trùm toàn bộ vùng núi phía Bắc và vùng đồng bằng Bắc bộ, chạy dài qua cảng Hải Phòng đến tận cửa khẩu Móng Cái qua Quảng Ninh. Về phía Tây Nam, Hành lang kinh tế nối với đường xuyên Á qua thành phố Hồ Chí Minh, nối với hành lang Đông Tây tạo thành một hệ thống liên kết chặt chẽ giữa vùng Tây Nam Trung Quốc với cả Việt Nam. Ở phạm vi khu vực, hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là cầu nối liên kết trước hết các nước tiểu vùng sông Mê Kông bao gồm Việt Nam, Lào, Thái Lan, Myanmar, Campuchia và vùng Tây Nam Trung Quốc. Tính rộng hơn, hành lang này là một trong đầu mối liên kết các nước Đông Nam Á với Trung Quốc và vùng Đông Á phát triển bao gồm cả Nhật Bản, Hàn Quốc và các khu vực khác thông qua cảng Hải Phòng và các cảng biển khác của Thái Lan và Myanmar.

Như vậy, hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh có 3 chức năng là liên kết song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc, liên kết các nước tiểu vùng sông Mê Kông và liên kết khu vực các nước ASEAN với Trung Quốc và các khu vực khác. Hành lang này cùng với các hành lang khác ở tiểu vùng sẽ kết nối thị trường Trung Quốc với các thị trường các nước như Thái Lan, Việt Nam, Myanmar, Campuchia. Thông qua các biển Hải Phòng và các cảng biển khác của Thái Lan và Myanmar, khu vực ASEAN và Trung Quốc sẽ thông thương với các khu vực khác trước hết là Bắc Á và khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh sẽ góp phần đẩy mạnh sự hợp tác kinh tế, tự do hoá thương mại trong khuôn khổ hợp tác APEC, ASEAN +3 (Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản).

4. Vai trò của hành lang kinh tế trong việc thực hiện hiệp định ACFTA

Như đã phân tích ở trên, hợp tác kinh tế thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN đã bước vào giai đoạn mới sau khi Hiệp định về khu vực mậu dịch tự do ACFTA được ký kết. Hiệp định này là khung khổ pháp lý tạo điều kiện cho thương mại giữa hai bên được đẩy mạnh. Tuy nhiên để việc xây dựng khu vực mậu dịch tự do thành công, ngoài việc thực hiện các cam kết thương mại, các bên cần thiết phải tiến hành nhiều hợp tác trong lĩnh vực khác như xây dựng kết cấu hạ tầng, phát triển các loại hình dịch vụ hỗ trợ... Trong bối cảnh như vậy, việc xây dựng các tuyến hành lang kinh tế có vai trò hết sức quan trọng, đóng góp vào thành công của khu vực mậu dịch tự do. Đây cũng chính là sáng kiến thể hiện tầm nhìn chiến lược của các nhà lãnh đạo ASEAN và Trung Quốc. Việc xây dựng các tuyến hành lang kinh tế và khu vực mậu dịch tự do sẽ bổ sung cho nhau thúc đẩy tăng trưởng thương mại, đầu tư, du lịch... của cả khu vực.

Nếu như khu vực mậu dịch tự do ACFTA xóa bỏ các rào cản, tạo môi trường thông thoáng, bình đẳng cho thương mại và đầu tư giữa các nước thuộc khu vực, thì hành lang kinh tế tháo bỏ sự cách biệt về địa lý, tạo dựng cơ sở vật chất kỹ thuật, tạo sự liên kết bền chặt giữa các đối tác thương mại, góp phần làm giảm chi phí, tăng sức cạnh tranh thúc đẩy và mở rộng thương mại giữa các nước trong khu vực và với các khu vực khác.

Theo kịch bản ban đầu, Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh cùng với các hành lang kinh tế khác như Hành lang Đông Tây (liên kết Thái Lan, Lào và miền Trung Việt Nam); Hành lang Côn Minh - Băng cốc (liên kết Vân Nam Trung Quốc, Lào và Thái Lan); Hành lang Côn Minh - Mangdalay (liên kết vùng Tây Nam Trung Quốc, Myanmar và Thái Lan) là một chương trình hợp tác khu vực của các nước trong tiểu vùng sông Mê Kông. Mục tiêu của các dự án hành lang này là tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế cho các nước tiểu vùng sông Mê Kông bằng việc xây dựng một hệ thống giao thông thuận lợi cho trao đổi thương mại, thu hút đầu tư, du lịch cũng như các kết cấu hạ tầng khác như thông tin, bưu chính viễn thông, dịch vụ ngân hàng, cung cấp điện... Đây cũng chính là khu vực kém phát triển mà Ngân hàng thế giới và các tổ chức quốc tế muốn giúp đỡ để rút ngắn khoảng cách phát triển so với các nước khác trong ASEAN nhằm tạo ra sự phát triển

lành mạnh và củng cố sức mạnh của cả khối. Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng bao gồm cả Trung Quốc. Với mục đích thực hiện chiến lược khai phát miền Tây và hoà nhập với các nước Đông Nam Á, sự tham gia của Trung Quốc vào hợp tác tiểu vùng có thể nói là bước đi đầu tiên góp phần thực hiện trên thực tế khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc. Trong các điều khoản của Hiệp định về ACFTA, Trung Quốc và các nước phát triển hơn (ASEAN 6) dành nhiều ưu đãi đặc biệt đối với các nước kém phát triển như Việt Nam, Lào, Campuchia và Myanmar như kéo dài thời gian thực hiện cam kết cắt giảm thuế quan, hỗ trợ tài chính, kỹ thuật... bởi vì sự tiến bộ về kinh tế của các quốc gia này sẽ góp phần quan trọng vào việc thực hiện ACFTA cũng như AFTA. Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là một hướng đi để thực hiện mục tiêu nói trên.

Hợp tác kinh tế thương mại của Việt Nam và vùng Tây Nam Trung Quốc trong những năm vừa qua lấy biên mậu là chính. Thế nhưng, biên mậu chỉ là hình thức thương mại cấp thấp trong một phạm vi và ở thời điểm lịch sử nhất định. Sự phát triển về không gian của nó có sự hạn chế. Theo đà phát triển quan hệ thương mại giữa hai nước, và việc Việt Nam và Trung Quốc đều gia nhập WTO và khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc được hình thành, hình thức trao đổi thương mại cấp thấp này sẽ hạn chế phát triển thương mại theo các cam kết quốc tế và khu vực. Hành lang kinh tế được hình thành sẽ giải toả được vướng mắc nói trên trong hợp tác giữa hai bên cũng như toàn khu vực.

Kế hoạch xây dựng Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh cũng là một trong những điều kiện đẩy nhanh quá trình hợp tác kinh tế Trung Quốc - ASEAN. Từ sau Hội nghị kinh tế được tổ chức vào năm 1993 tại Côn Minh, việc giao lưu hợp tác kinh tế giữa vùng Tây Nam Trung Quốc với các nước Đông Nam Á đã được xúc tiến mạnh mẽ, nhất là trong khuôn khổ các dự án hợp tác tiểu vùng sông Mê Kông. Hành lang kinh tế cũng là cơ hội mang lại cho Trung Quốc thực hiện xây dựng đường thông thương với quốc tế về phía Đông Nam. Việc xây dựng đường thông thương quốc tế của Trung Quốc sang Đông Nam Á và Đông Á là một trong 3 mục tiêu đã được nêu ra của Vân Nam trong chiến lược thực hiện khai phát miền Tây. Khái niệm “đường thông thương quốc tế” là chỉ hệ thống đường dẫn tổng hợp qua Vân Nam nối liền Trung Quốc với Đông Nam Á, Nam Á và khu vực khác, ưu tiên trước tiên là thông tin, lấy đường bộ làm cơ sở, lấy đường sắt làm chủ đạo, đường hàng

không làm bổ trợ, lấy đường thuỷ làm bổ sung, tập trung các phương tiện giao thông và mạng lưới thông tin. Trong đó, có một nội dung quan trọng chính là đẩy nhanh xây dựng giao thông dọc theo hành lang kinh tế.

Như vậy có thể nhận thấy việc xây dựng các tuyến hành lang kinh tế và xây dựng khu vực Mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc có chung một mục tiêu là đẩy mạnh hợp tác khu vực, trước hết là tăng cường trao đổi thương mại, hợp tác đầu tư, phát triển du lịch, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, thông tin liên lạc... Hành lang tạo điều kiện liên kết về mặt địa lý, ACFTA tạo điều kiện cho thuận lợi hoá thương mại.

Tóm lại, việc hình thành và phát triển Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là hết sức cần thiết, mang lại lợi ích to lớn cho Việt Nam và Trung Quốc cũng như các nước trong toàn khu vực, phù hợp với xu thế hội nhập hiện nay. Những lợi ích đó là:

1. Việc xây dựng hành lang kinh tế, lấy việc xây dựng hạ tầng giao thông làm nòng cốt sẽ khắc phục được hạn chế về ách tắc giao thông cản trở trong sự hợp tác kinh tế thương mại giữa Vân Nam và Việt Nam. Đồng thời kết hợp chặt chẽ các hoạt động kinh tế như xây dựng giao thông phát triển sản xuất, đầu tư và thương mại trong khu vực, thúc đẩy lưu thông hàng hoá, lưu thông kỹ thuật, lưu thông về thông tin để sự hợp tác kinh tế của hai bên đi vào chiều sâu.

2. Việc xây dựng hành lang kinh tế sẽ khơi thông lĩnh vực hợp tác kinh tế Vân Nam và Việt Nam, làm cho các nhân tố về tài nguyên, sản xuất công nghiệp được luân chuyển dễ dàng, tăng thêm giá trị thông qua sự hợp tác quốc tế về các lĩnh vực: mở mang thương mại, công nghiệp, nông nghiệp, khai khoáng, du lịch, dịch vụ, xoá bỏ sự khó khăn để phát triển đi lên, hình thành cơ cấu kinh tế thương mại lớn có các sở trường rõ rệt, bổ sung ưu thế cho nhau, lợi ích đều dựa vào nhau để cùng nhau phát triển.

3. Việc xây dựng hành lang kinh tế sẽ hình thành ưu thế mang tính khu vực, thúc đẩy tốc độ tăng trưởng kinh tế. Sự tăng trưởng kinh tế này sẽ sinh ra các khả năng quan trọng đối với sự phát triển kinh tế giữa Vân Nam và miền Bắc Việt Nam: *một là*, khả năng mở rộng sự tăng trưởng về sản lượng; *hai là*, khả năng dẫn dắt việc ưu tiên bố trí nguồn tài nguyên; *ba là*, khả năng thu hút

sự tập trung đầu tư; *bốn là*, khả năng xúc tiến điều chỉnh cơ cấu công nghiệp; *năm là*, khả năng thúc đẩy mở cửa đối ngoại.

4. Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh còn trở thành cầu lục địa nối liền miền Tây Nam Trung Quốc với Đông Nam Á và Nam Á. Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là tuyến hành lang mở, tiếp giáp với các khu vực phát triển của vùng Đông Nam Á và có khả năng vươn ra những khu vực thị trường khác xa hơn. Hành lang này một mặt là cửa ngõ thông thương với thị trường Trung Quốc rộng lớn, các nước trong khu vực như Lào, Thái Lan, Myanmar, mặt khác, qua cảng Hải Phòng, tiếp cận với các khu vực thị trường khác của thế giới.

CHƯƠNG II

TÁC ĐỘNG CỦA KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH

I. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ VÀ VAI TRÒ CỦA NÓ TRONG MỐI QUAN HỆ VỚI KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC

1. Thực trạng phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế

Mục này sẽ làm rõ thực trạng phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh và quan hệ của nó với khu vực mậu dịch tự do ASEAN- Trung Quốc. Chính vì vậy, dưới đây sẽ đề cập đến các mối quan hệ thương mại ở các cấp độ khác nhau có liên quan đến thương mại khu vực hành lang: Quan hệ thương mại ASEAN - Trung Quốc, Trung Quốc - Việt Nam, Việt Nam - ASEAN, Việt Nam - Vân Nam.

1.1. Quan hệ thương mại ASEAN - Trung Quốc

Quan hệ thương mại ASEAN - Trung Quốc đã có bề dày lịch sử từ hàng chục năm nay. Tuy nhiên, phải kể từ cuối những năm 80 thế kỷ XX, quan hệ thương mại giữa hai phía mới đi vào chiều sâu. Trong gần 20 năm trở lại đây, tốc độ tăng trưởng thương mại hàng hoá giữa hai bên bình quân hàng năm khoảng 20%. Năm 2003, tổng giá trị thương mại ASEAN - Trung Quốc là 78,25 tỷ USD, trong đó Trung Quốc xuất sang ASEAN 30,93 tỷ USD và nhập từ ASEAN là 47,33 tỷ USD. ASEAN ngày càng trở thành đối tác quan trọng của Trung Quốc. Từ năm 1991-2003 thị phần của ASEAN trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Trung Quốc đã tăng từ 5,7% lên 7,1%. Hiện nay, ASEAN là bạn hàng lớn thứ 5 của Trung Quốc sau Nhật Bản, Hoa Kỳ, EU và Hồng Kông.

Bảng 1: Thương mại của các nước ASEAN với Trung Quốc (triệu USD)

Nước	2001			2002			2003		
	Tổng	XK	NK	Tổng	XK	NK	Tổng	XK	NK
Singapore	10.934	5.792	5.143	14.018	6.966	7.052	19.352	8.869	10.484
Malaysia	9.425	3.220	6.205	14.271	4.975	9.296	20.128	6.141	13.987
Indonesia	6.725	2.837	3.888	7.928	3.427	4.501	10.229	4.481	5.748
Thái Lan	7.050	2.837	4.713	8.561	2.958	5.602	12.655	3.828	8.827
Philippin	3.566	1.620	1.945	5.260	2.042	3.217	9.400	3.094	6.306
Việt Nam	2.815	1.011	1.804	3.264	1.115	2.149	4.634	1.456	3.179
Myanmar	632	497	134	862	725	137	1.077	908	170
Campuchia	240	206	35	276	252	25	321	295	26
Brunây	165	17	148	263	21	242	346	34	312
Lào	62	54	7	64	54	10	109	98	11
ASEAN	41.615	18.385	23.229	54.766	23.568	31.197	78.252	30.925	47.327

Nguồn: Tổng cục Hải quan Trung Quốc

Trung Quốc cũng là một đối tác thương mại quan trọng, là bạn hàng lớn thứ 6 của ASEAN. Xuất khẩu Trung Quốc năm 2003 chiếm 8% tổng nhập khẩu của ASEAN, tăng 4 lần so với năm 1993 (1,9%).

ASEAN xuất sang Trung Quốc chủ yếu là nguyên, nhiên liệu và hàng công nghiệp chế biến, trong đó xăng dầu, gỗ, dầu thực vật, máy tính, thiết bị điện là những mặt hàng xuất khẩu chính. Năm 2003, nhóm hàng này chiếm 63,26% tổng kim ngạch xuất khẩu ASEAN sang Trung Quốc. Trong số 10

mặt hàng xuất khẩu chủ yếu của ASEAN sang Trung Quốc, máy móc công cụ và linh kiện chiếm tỷ trọng cao nhất 38,2%, tiếp đến là máy móc văn phòng và xử lý số liệu 14,83%, xăng dầu và chế phẩm 10,28%, nhựa nguyên liệu 5,77%, hoá chất hữu cơ 4,3%, dầu thực vật 3,38%, cao su thô 2,54%, thiết bị âm thanh và viễn thông 2,54%, máy công nghiệp và phụ kiện 2% và gỗ 1,89%.

ASEAN nhập khẩu từ Trung Quốc chủ yếu là thiết bị điện, máy tính, máy móc, dầu mỡ, xăng dầu, bông, dệt may, phương tiện giao thông... trong đó máy móc thiết bị chiếm tới 36%, xăng dầu 8,15%, hàng dệt, sợi 6%.

Các mặt hàng Trung Quốc có lợi thế cạnh tranh nhiều nhất là dệt may, giày dép, các đồ dùng sản xuất từ kim loại, phương tiện giao thông, các sản phẩm chế tạo công nghệ trung bình. Nhóm hàng này chiếm tới 57% năm 2003, trong khi đó tỷ lệ này từ ASEAN là 48%. Các sản phẩm xuất khẩu của ASEAN có khả năng cạnh tranh là khoáng sản, nhựa, cao su, gỗ và đồ gỗ, giấy và bột giấy... Nhóm này chiếm tới 42% xuất khẩu của ASEAN sang Trung Quốc năm 2003, song chỉ chiếm 11,6% xuất khẩu của Trung Quốc sang ASEAN.

1.2. Quan hệ thương mại Việt Nam-Trung Quốc

Kim ngạch mậu dịch Trung - Việt năm 1991 là 3,7 triệu USD, đến năm 2003 là 4,869 tỷ USD, trong đó Trung Quốc xuất sang Việt Nam là 3,122 tỷ USD, Trung Quốc nhập khẩu từ Việt Nam là 1,747 tỷ USD. Trung Quốc là một trong những nước đứng hàng đầu trong số hơn 100 nước và khu vực có quan hệ với Việt Nam, xếp thứ 5 sau ASEAN, Hoa Kỳ, EU, Nhật Bản. Trung Quốc chiếm 12% tổng kim ngạch ngoại thương của Việt Nam, nhưng Việt Nam chỉ chiếm 0,78% kim ngạch ngoại thương của Trung Quốc, xếp thứ 27 về bạn hàng của Trung Quốc.

Bảng 2: Thương mại Việt Nam – Trung Quốc 1991-2003 (triệu USD)

Năm	Tổng kim ngạch	Việt Nam xuất khẩu	Việt Nam nhập khẩu	Tỷ lệ tăng (%) của TKN
1991	30	10	20	-
1992	180	70	110	500
1993	400	120	280	122
1994	530	190	340	32
1995	1.050	330	720	98
1996	1.150	310	840	16
1997	1.440	360	1.080	25
1998	1.245	217	1.028	-13,5
1999	1.318	354	964	5,8
2000	2.466	929	1.537	87,1
2001	2.814	1.010	1.804	14,1
2002	3.223	1.340	1.883	14,5
2003	4.634	1.747	3.122	43,8

Nguồn: Hải quan Trung Quốc

Các mặt hàng Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc gồm 4 nhóm hàng chính:

- Nguyên liệu và nhiên liệu: than, dầu thô, quặng khoáng sản, cây làm thuốc, các loại hạt có dầu và cao su thiên nhiên

- Các loại nông sản: lương thực, rau, gạo, sản khô, các loại đậu, các loại rau quả, hạt điều

- Các loại thủy sản: thủy sản tươi sống, thủy sản đông lạnh, răn, rùa, ba ba

- Hàng tiêu dùng: đồ gỗ cao cấp, giày dép, bột giặt

Như vậy, những mặt hàng Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc chủ yếu là các sản phẩm thô, trong đó dầu thô chiếm tỷ trọng lớn. Với tốc độ tăng trưởng kinh tế cao như hiện nay, nhu cầu về các mặt hàng nói trên của Trung Quốc ngày càng lớn. Xuất khẩu một số sản phẩm chế biến như giày dép, dệt may, sản phẩm gỗ, chè đang có xu hướng gia tăng. Đây sẽ là thuận lợi đối với Việt Nam đẩy mạnh xuất khẩu khi khu vực mậu dịch tự do ACFTA đi vào hoạt động.

Bảng 3: Mặt hàng xuất khẩu Việt Nam sang Trung Quốc (triệu USD)

STT	Tên sản phẩm	2001		2002		2003	
		KN	%	KN	%	KN	%
1	Dầu thô	591,437	52,65	686,797	55,44	847,8	63,76
2	Cao su	51,218	4,56	88,667	7,16	147	11,06
3	Hải sản	240,013	21,37	195,377	15,77	77,8	5,85
4	Hàng rau quả	142,801	12,71	121,529	9,81	67,1	5,05
5	Hạt điều	30,617	2,73	38,191	3,08	52,4	3,94
6	Than đá	18,694	1,66	44,093	3,56	48,87	3,68
7	Hàng dệt may	15,255	1,36	19,595	1,58	28,45	2,14
8	Máy vi tính và linh kiện	7,834	0,70	19,336	1,56	22,49	1,69
9	Sản phẩm gỗ	8,372	0,75	11,317	0,91	12,38	0,93
10	Giày dép các loại	9,066	0,81	7,282	0,59	10,91	0,82
11	Sản phẩm nhựa	5,349	0,48	2,805	0,23	7,445	0,56
12	Cà phê	2,606	0,23	3,921	0,32	6,999	0,53
	Tổng kim ngạch	1123,26	100	1238,91	100	1329,64	100

Nguồn: Hải quan Trung Quốc

Các mặt hàng Trung Quốc xuất khẩu sang Việt Nam gồm 5 nhóm hàng chủ yếu:

- Thiết bị toàn bộ cho các nhà máy xi măng lò đứng, dây chuyền sản xuất đường mía
- Máy móc, phương tiện vận tải, thiết bị y tế, thiết bị đo lường, máy dệt, máy nông nghiệp
- Nguyên liệu và nhiên liệu: sản phẩm dầu mỏ, xi măng, gang thép, kính xây dựng, vật liệu xây dựng, sản phẩm hoá chất, thuốc nhuộm, nông dược, phân bón
- Lương thực thực phẩm: bột mì, đường kính, dầu thực vật, trái cây, hạt giống
- Hàng tiêu dùng và dược phẩm: máy móc điện tử, quần áo, đồ chơi trẻ em, thuốc chữa bệnh

Như vậy, Việt Nam nhập khẩu chủ yếu là máy móc thiết bị, nguyên phụ liệu cho dệt may và da giày, phương tiện giao thông, phân bón, hoá chất, xăng dầu. Trong số những mặt hàng nhập khẩu nói trên, nhiều mặt hàng Việt Nam đã sản xuất được nhưng do giá cao hơn nên vẫn phải nhập khẩu. Đây là thách thức rất lớn đối với nước ta khi khu vực mậu dịch tự do đi vào hoạt động. Các rào cản thương mại được dỡ bỏ sẽ tạo thuận lợi cho hàng Trung Quốc thâm nhập nhiều hơn vào thị trường nước ta.

Bảng 4: Mặt hàng nhập khẩu Việt Nam từ Trung Quốc (triệu USD)

STT	Tên sản phẩm	2001		2002		2003	
		KN	%	KN	%	KN	%
1	Chất dẻo nguyên liệu	5,047	0,16	10,423	0,32	12,961	0,42
2	Clinker			0,383	0,01	0,836	0,03
3	Linh kiện điện tử và vi tính	21,96	0,71	42,265	1,30	63,86	2,05
4	Máy móc thiết bị, phụ tùng	219,36	7,04	347,915	10,66	446,802	14,31
5	Nguyên phụ liệu dệt may, da	74,122	2,38	127,93	3,92	200,521	6,42
6	Ô tô dạng CKD, SKD			0,74	0,02	25,197	0,81
7	Ô tô nguyên chiếc	4,797	0,15	3,501	0,11	3,814	0,12
8	Phân bón các loại	62,316	2,00	57,694	1,77	244,214	7,82
9	Sắt thép các loại	54,742	1,76	69,059	2,12	108,259	3,47
10	Tân dược	5,588	0,18	5,835	0,18	6,725	0,22
11	Xăng dầu	231,66	7,44	473,438	14,51	721,145	23,10
12	Xe máy dạng CKD, IKD	433,227	13,91	121,89	3,74	47,714	1,53
	Tổng kim ngạch	3113,82	100	3263,07	100	3122,32	100

Nguồn: Hải quan Trung Quốc

Tóm lại, trao đổi thương mại Việt Nam - Trung Quốc ngày càng gia tăng. Tuy nhiên Việt Nam vẫn là nước nhập siêu với tỷ lệ khá lớn, năm 2003 là 118%. Nhìn chung, cơ cấu hàng xuất nhập khẩu của hai bên có thể bổ sung cho nhau. Tuy nhiên cạnh tranh sẽ rất gay gắt khi cả hai bên đều phát huy lợi thế cạnh tranh chủ yếu dựa vào lao động rẻ và sự sẵn có tài nguyên.

khẩu từ Thái Lan là 1.281 triệu USD, xuất là 335 triệu USD; nhập từ Malaysia 932 triệu USD, xuất 453 triệu USD; nhập khẩu từ Indonesia 551 triệu USD, và xuất 467 triệu USD.

Bảng 4: Mặt hàng nhập khẩu Việt Nam từ Trung Quốc (triệu USD)

STT	Tên sản phẩm	2001		2002		2003	
		KN	%	KN	%	KN	%
1	Chất dẻo nguyên liệu	5,047	0,16	10,423	0,32	12,961	0,42
2	Clinker			0,383	0,01	0,836	0,03
3	Linh kiện điện tử và vi tính	21,96	0,71	42,265	1,30	63,86	2,05
4	Máy móc thiết bị, phụ tùng	219,36	7,04	347,915	10,66	446,802	14,31
5	Nguyên phụ liệu dệt may, da	74,122	2,38	127,93	3,92	200,521	6,42
6	Ô tô dạng CKD, SKD			0,74	0,02	25,197	0,81
7	Ô tô nguyên chiếc	4,797	0,15	3,501	0,11	3,814	0,12
8	Phân bón các loại	62,316	2,00	57,694	1,77	244,214	7,82
9	Sắt thép các loại	54,742	1,76	69,059	2,12	108,259	3,47
10	Tân được	5,588	0,18	5,835	0,18	6,725	0,22
11	Xăng dầu	231,66	7,44	473,438	14,51	721,145	23,10
12	Xe máy dạng CKD, IKD	433,227	13,91	121,89	3,74	47,714	1,53
	Tổng kim ngạch	3113,82	100	3263,07	100	3122,32	100

Nguồn: Hải quan Trung Quốc

Tóm lại, trao đổi thương mại Việt Nam - Trung Quốc ngày càng gia tăng. Tuy nhiên Việt Nam vẫn là nước nhập siêu với tỷ lệ khá lớn, năm 2003 là 118%. Nhìn chung, cơ cấu hàng xuất nhập khẩu của hai bên có thể bổ sung cho nhau. Tuy nhiên cạnh tranh sẽ rất gay gắt khi cả hai bên đều phát huy lợi thế cạnh tranh chủ yếu dựa vào lao động rẻ và sự sẵn có tài nguyên.

1.3. Quan hệ thương mại Việt Nam - ASEAN

Từ năm 1995 đến nay, ASEAN là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam với tổng kim ngạch xuất nhập khẩu dao động trong khoảng 20-25%. Tổng giá trị ngoại thương năm 2003 đạt 8.916 triệu USD, trong đó xuất khẩu từ Việt Nam là 2.959 triệu USD và Việt Nam nhập khẩu là 5.957 triệu USD.

Bảng 5: Kim ngạch xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và các nước ASEAN

Đơn vị: tỷ USD

Năm	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Tổng kim ngạch XNK
1995	1,112	2,378	3,490
1996	1,364	2,788	4,152
1997	1,911	3,166	5,077
1998	2,372	3,749	6,122
1999	2,463	3,288	5,751
2000	2,612	4,519	7,131
2001	2,551	4,226	6,777
2002	2,548	4,765	7,313
2003	2,959	5,957	8,916

Nguồn: Ngân hàng thế giới

Những đối tác thương mại lớn trong ASEAN là Singapore, Thái Lan, Malaysia và Indonesia. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của 4 quốc gia này năm 2003 là 7.930 triệu USD, chiếm gần 89%. Năm 2003 Việt Nam xuất khẩu sang Singapore là 1.024 triệu USD, nhập khẩu 2.878 triệu USD; nhập khẩu từ Thái Lan là 1.281 triệu USD, xuất là 335 triệu USD; nhập từ Malaysia 932 triệu USD, xuất 453 triệu USD; nhập khẩu từ Indonesia 551 triệu USD, và xuất 467 triệu USD.

Các mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam sang ASEAN chủ yếu là dầu thô và hàng nông, thủy sản. Hàng dệt may và da giày của Việt Nam chỉ xuất được sang Singapore. Tuy nhiên có thể thấy là xuất khẩu dầu thô của ta chiếm tỷ trọng lớn trong tổng kim ngạch xuất khẩu sang ASEAN, năm 2003 chiếm tới hơn 30% tổng kim ngạch. Các mặt hàng chế tạo bị cạnh tranh gay gắt do đó tỷ trọng quá nhỏ bé, năm 2003 chỉ chiếm chưa đến 3% tổng kim ngạch. Đây sẽ là hạn chế lớn đối với nước ta khi thực hiện AFTA và ACFTA.

Các mặt hàng nhập khẩu chính của Việt Nam từ ASEAN là nguyên phụ liệu, thiết bị điện tử và vi tính, phương tiện giao thông, phân bón, sắt thép, xăng dầu, tân dược, trong đó nhập khẩu xăng dầu và nguyên phụ liệu cho ngành xi măng, sắt thép và dệt may, da giày chiếm tỷ trọng khá lớn, chiếm trên 60% tổng kim ngạch nhập khẩu. Điều này cho thấy nước ta đang lệ thuộc vào nguồn nguyên liệu từ ASEAN cho một số ngành dệt may, xi măng, sắt thép, xăng dầu...

Có thể nhận thấy rằng, xuất khẩu của Việt Nam ngày càng ít lệ thuộc hơn vào thị trường ASEAN. Từ năm 1998 đến nay xuất khẩu của ta sang khu vực thị trường này chỉ tăng từ 3-4%/năm. Nguyên nhân chính là ta đã mở thêm được nhiều thị trường xuất khẩu khác như EU, Hoa Kỳ, Nhật Bản... Tuy nhiên điều này cũng cho thấy, mặc dù các rào cản thương mại trong ASEAN đã được nói lỏng nhưng thương mại nội khối vẫn chưa có sự thay đổi đáng kể. Từ năm 1995 đến nay Việt Nam vẫn là nước nhập siêu với tỷ lệ khá cao, trên 100%/năm. Điều này cũng phản ánh mức độ phát triển kinh tế và sức cạnh tranh của ta còn thấp so với các nước ASEAN-6.

1.4. Thực trạng phát triển thương mại hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh

1.4.1. Tổng quan về Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh

Kể từ những năm 90 của thế kỷ 20 đến nay, tình hình phát triển kinh tế của các tỉnh và thành phố khu vực Hành lang kinh tế có nhiều chuyển biến tích cực. Nhịp độ tăng trưởng GDP của hầu hết các địa phương ở mức cao và tương đối ổn định. Nhiều thành phố và địa phương trên Hành lang đã trở thành trung tâm kinh tế lớn của hai nước như Hà Nội, Hải Phòng, Côn Minh, Ngọc Khê.

**Bảng 6: Một số chỉ tiêu kinh tế cơ bản của các tỉnh và thành phố thuộc
Hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai - Côn Minh thời kỳ 1995 - 2003**

Tỉnh/Thành phố	Diện tích (km ²)	Dân số (1.000 người)	GDP (giá hiện hành, tỷ đồng)		Kim ngạch xuất khẩu (triệu USD)		Kim ngạch nhập khẩu (triệu USD)		Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu (triệu USD)	
	2000	2000	1995	2003	1995	2003	1995	2003	1995	2003
Hải Phòng	1.519	1.690,8	6.732,9	15.607,4	146,1	573,3	393,8	582,2	539,9	1155,5
Hải Dương	1.648	1.657,5	4.244,7	10.042,0	36,8	78,0	32,9	141,1	69,7	219,1
Hưng Yên	923	1.081,9	2.231,9	6.087,1	10,0	25,1	-	130,7	-	155,8
Hà Nội	921	2.736,4	15.903,2	49.360,0	755,0	1.819,3	198,7	6.525,4	953,7	8344,7
Vĩnh Phúc	1.371	1.103,0	1.741,0	6.654,2	3,1	89,7	9,2	326,9	12,3	416,6
Phú Thọ	3.519	1.273,5	2.467,1	5.494,6	7,1	80,2	18,6	87,6	25,7	167,8
Yên Bái	6.883	691,6	985,6	2.497,7	7,2	11,2	2,6	0,7	9,8	11,9
Lào Cai	8.057	613,6	1.005,9	2.380,7	1,9	13,4	3,9	16,6	5,8	30,0
Quảng Ninh	5.900	1.055,0	3.140,0	8.799,0	107,7	277,9	25,0	92,4	132,7	370,3
Hoà Bình	4.663	792	1.205,0	2.445,6	3,3	9,6	4,7	8,6	8,0	18,2
Thái Bình	1.545	1.831	4.642,9	7.718,9	18,1	63,9	26,2	48,7	44,3	112,6
Bắc Ninh	805	976	1863,8	5.875,7	7,0	48,9	3,8	77,8	10,8	126,7
Vân Nam	394.000	42.874	5.719	29.687	-	1.430	-	8.00	-	2.230

Nguồn: - Tư liệu kinh tế - xã hội 61 tỉnh và thành phố, NXB Thống kê

- Tài liệu về kinh tế - xã hội Tỉnh Vân Nam, Viện KHXH Vân Nam

** Đơn vị tính GDP Vân Nam là triệu USD*

Tốc độ tăng trưởng bình quân GDP thời kỳ 1995 - 2003 của khu vực hành lang khá cao, đạt 7,8%. Đặc biệt, từ năm 2000 trở lại đây, tốc độ tăng

trường bình quân khoảng 10%/năm. Hành lang kinh tế cũng là khu vực thị trường rộng lớn với tổng diện tích 418.850 km², dân số 53,7 triệu người, tổng GDP năm 2003 là 38,5 tỷ USD, tổng kim ngạch ngoại thương là 13,604 tỷ USD.

Nếu tính cả các khu vực ảnh hưởng thì hành lang kinh tế là cầu nối liên kết 6 tỉnh miền Tây Nam Trung Quốc và các nước tiểu vùng sông Mê Kông gồm Việt Nam, Lào, Myanmar, Thái Lan và Campuchia. Đây là một vùng đất rộng lớn với diện tích 4.538.000 km², dân số 454,5 triệu người, tổng GDP năm 2003 là 327 tỷ USD, tổng kim ngạch ngoại thương là 142 tỷ USD. Đây cũng là khu vực nhận được nhiều ưu đãi trong khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc và phát triển khu vực này có ý nghĩa hết sức to lớn đối với thành công của ACFTA.

1.4.2. Quan hệ thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh

Trao đổi hàng hoá và dịch vụ trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh chủ yếu là hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá và dịch vụ giữa Việt Nam và tỉnh Vân Nam thông qua các cặp cửa khẩu quốc gia, quốc tế và tiểu ngạch giữa Lào Cai và Vân Nam. Hiện nay, Việt Nam là một trong những bạn hàng lớn nhất của tỉnh Vân Nam. Về mậu dịch biên giới, Việt Nam là đối tác lớn thứ hai của Vân Nam (sau Myanmar). Về mậu dịch chính ngạch, Việt Nam đứng thứ ba trong 93 đối tác mậu dịch chủ yếu của tỉnh Vân Nam. Năm 2003 tổng kim ngạch thương mại giữa Việt Nam và Vân Nam là 280 triệu USD, chiếm 5,8% tổng kim ngạch thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

Bảng 7: Quan hệ ngoại thương Việt Nam -Vân Nam

Năm	Kim ngạch xuất nhập khẩu (ngàn USD)			Mức tăng (%)		
	Tổng KN	XK	NK	Tổng KN	XK	NK
1992	6.530		6.530	-	-	-
1993	58.350	4.260	54.090	794,2		728,9
1994	5.6250	5.480	50.770	-3,6	28,6	-6,1
1995	62.200	8.880	53.340	10,6	61,7	5,1
1996	35.670	8.220	27.450	-42,7	-7,2	-48,6
1997	54.960	3.560	51.400	54,1	-56,8	87,3
1998	68.670	6.260	62.410	24,9	75,8	2,3
1999	56.000	11.000	45.000	-22,6	83,3	-37
2000	130.000	23.000	107.000	232,1	209,0	237,7
2001	160.000	70.000	90.000	23,0	304,3	-18,8
2002	230000	76.000	154.000	43,7	8,5	71,1
2003	280.000	110.000	170.000	21,7	44,7	10,3

Nguồn: - Sở Thương mại Lào Cai

- Thống kê của tỉnh Vân Nam

Thương mại Việt Nam với Vân Nam qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai khác biệt với thương mại Việt Nam - Vân Nam vì thương mại Việt Nam - Vân Nam là hoạt động trao đổi hàng hoá giữa tỉnh Vân Nam với Việt Nam qua tất cả các cửa khẩu quốc gia, quốc tế, tiểu ngạch trên biên giới chung giữa hai bên (các cửa khẩu thuộc ba tỉnh Lai Châu, Lào Cai và Hà Giang) chứ không chỉ giới hạn ở các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai. Tuy nhiên, mặc dù Vân Nam tiếp giáp với ba tỉnh của Việt Nam là Lai Châu, Lào Cai và Hà Giang, nhưng quan hệ thương mại Việt Nam - Vân Nam lại chủ yếu tập trung qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai do có đường giao thông thuận lợi. Kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam - Vân Nam qua cửa khẩu Lào Cai chiếm tỷ trọng lớn trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam - Vân Nam, năm 2003

chiếm tới 97% tổng kim ngạch. Các cửa khẩu chính giữa Việt Nam và Vân Nam là: *Cặp cửa khẩu quốc tế*: Lào Cai - Hà Khẩu; *Cặp cửa khẩu quốc gia*: Mường Khương - Kiều Đầu, Bát Xát, Bắc Hà; *Cặp cửa khẩu tiểu ngạch*: Y Tý - Ma Ngán Tý, Trịnh Tường - Tiểu Đông Sơn, Bản Vược - Pả Sa, Quang Kim - Toòng Piêng, Bản Lầu - Bạc Chì, Pha Long - Lao Kha và Si Ma Kai- Seo Pả Chư.

Việt Nam xuất khẩu sang Vân Nam chủ yếu là khoáng sản (quặng sắt, quặng đồng, crôm), nông, lâm, thủy sản (gỗ rừng trồng, cao su nguyên liệu, rau hoa quả, hải sản đông lạnh và khô...) và một số mặt hàng tiêu dùng khác như bột giặt, đồ nhựa, giày dép. Trong đó, các mặt hàng khoáng sản và nông thủy sản chiếm tỷ trọng lớn, khoảng 95% tổng kim ngạch xuất khẩu.

Bảng 8: Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam sang Vân Nam
- qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai

Mặt hàng	Đơn vị	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Quặng các loại	Tấn	97.206	160.000	107.200	110.000	120.000	180.000	230.000
Thủy sản đông lạnh và khô	"	30	28	37	145	157	190	280
Cà phê nhân	"	-	-	320	500	400	560	620
Cao su	"	220	-	1.375	2.000	1.800	2.700	3.200
Giấy vàng kim	"	175	332	215	350	600	780	850
Rau quả	"	-	-	25.000	27.000	57.200	125.000	357.000
Bàn ghế nhựa	Chiếc	500	-	180.000	220.000	550.000	120.000	180.000
Dép nhựa	Đôi	-	288.000	627.000	1.000.000	1.320.000	1.940.000	2.460.000
Đồ gỗ các loại	Triệu USD	-	4,2	3,6	4,5	7,0	12,3	17,5

Nguồn: Số liệu thống kê của Sở Thương mại Lào Cai

Những mặt hàng Việt Nam nhập khẩu từ Vân Nam là hoá chất các loại, thạch cao, giống cây trồng, phân bón, nguyên phụ liệu thuốc lá, vật

liệu xây dựng, máy móc thiết bị, phụ tùng (nhóm hàng hoá này chiếm trên 70% tỷ trọng hàng nhập khẩu), hàng nông sản như hoa, rau, củ, quả tươi (chiếm 20%), hàng tiêu dùng (chiếm 10%) v.v...

Bảng 9: Các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu của Việt Nam từ Vân Nam qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai

Mặt hàng	Đơn vị	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Hoá chất các loại	Tấn	55.537	49.173	58.991	109.200	138.250	245.576	298.432
Thạch cao	"	26.614	85.753	79.570	70.000	70.900	81.000	120.000
Củ, hạt giống	"	1.162	-	7.839	10.000	15.000	17.000	21.000
Phân bón	"	-	-	31.792	121.000	32.000	143.000	154.000
Nguyên liệu thuốc lá	"	2.987	5.870	11.242	13.000	14.950	18.670	23.500
Máy móc, thiết bị, phụ tùng	Triệu USD	17,5	18,4	12,7	37,0	34,8	54,0	67,5
Hàng tiêu dùng	Triệu USD	4,6	6,2	4,0	10,7	8,5	15,4	17,0

Nguồn: Số liệu thống kê của Sở Thương mại Lào Cai

Hoạt động thương mại giữa Việt Nam và Vân Nam qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai được thực hiện thông qua hai phương thức chính là: xuất nhập khẩu mậu dịch chính ngạch và buôn bán tiểu ngạch, trong đó phần lớn là xuất nhập khẩu mậu dịch chính ngạch.

Theo quy định của Việt Nam, những hàng hoá xuất nhập khẩu qua biên giới theo giấy phép của Bộ Thương mại được gọi là mậu dịch chính ngạch. Những hàng hoá xuất nhập khẩu chính ngạch phải lưu thông qua cửa khẩu quốc tế thị xã Lào Cai, đồng thời phải chấp nhận đầy đủ các thủ tục xuất nhập khẩu theo thông lệ và tập quán quốc tế. Những hàng hoá xuất nhập khẩu theo giấy phép của Ủy ban nhân dân tỉnh Lào Cai cấp thì được gọi là mậu dịch tiểu ngạch. Những hàng hoá thuộc loại này được phép đi qua các cửa khẩu của tỉnh

Lào Cai (Mường Khương, Bát Xát, Bắc Hà), nhưng trị giá hàng hoá theo quy định hiện hành là không vượt quá 500.000 đồng Việt Nam.

Kim ngạch buôn bán tiểu ngạch tuy có tăng song mới kiểm soát và thu thuế được khoảng 15% - 20% giá trị thực tế hàng hoá nhập khẩu. Tuy nhiên, xuất nhập khẩu tiểu ngạch phần nào đáp ứng được nhu cầu trao đổi hàng hoá, góp phần cải thiện và nâng cao đời sống của người dân Lào Cai. Ngoài ra còn có hình thức hàng đổi hàng, chuyển khẩu, quá cảnh, hợp tác kinh tế - kỹ thuật.

Buôn bán biên giới giữa Việt Nam và Vân Nam chủ yếu dưới hai hình thức: chợ chung biên giới và buôn bán dân gian. Hình thức chợ chung biên giới có chiều hướng ngày càng gia tăng, nhưng từ năm 1991 đến nay buôn bán dân gian theo con đường tiểu ngạch được phát triển mạnh. Biên mậu là chính sách thương mại được Chính phủ Trung Quốc rất coi trọng, được điều hành nhất quán. Buôn bán biên giới thời gian qua giữa Việt Nam và Vân Nam qua khu vực biên giới Lào Cai chủ yếu theo phương thức hàng đổi hàng, kinh tế hiện vật. Việc buôn bán này cũng thu hút được một phần ngoại tệ, kết hợp được cả sự trao đổi công nghệ, kỹ thuật với buôn bán.

Hàng hoá xuất nhập khẩu rất phong phú và đa dạng, bao gồm nhiều chủng loại khác nhau, từ hàng nông, lâm, thuỷ hải sản tươi sống đến các sản phẩm tiểu thủ công nghiệp và công nghiệp, từ hàng nguyên vật liệu phục vụ cho sản xuất đến các sản phẩm cao cấp như máy móc, thiết bị điện tử. Chất lượng của các loại hàng hoá cũng rất khác nhau, có loại đạt tiêu chuẩn quốc gia và địa phương, nhưng cũng có loại chưa được đánh giá về phẩm cấp, nhất là hàng hoá xuất nhập khẩu theo đường tiểu ngạch và trao đổi ở chợ biên giới giữa Lào Cai và Vân Nam.

Chủ thể tham gia vào hoạt động thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh thời gian qua tương đối đa dạng, bao gồm nhiều thành phần khác nhau như: doanh nghiệp Nhà nước, tập thể và cá nhân thuộc nhiều ngành, nhiều địa phương trong cả nước, các công ty quốc doanh, TNHH, liên doanh và 100% vốn nước ngoài thuộc các tỉnh trên Hành lang kinh tế và các tỉnh ngoài Hành lang. Đến nay có trên 200 doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế, từ nhiều địa phương trong cả nước tham gia hoạt động thương mại với thị trường Trung Quốc, trong đó có hơn 130 đơn vị hoạt động thường xuyên.

Do tính đa dạng của chủ thể tham gia và chủng loại hàng hoá xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai, nên phương thức trao đổi và thanh toán ở đây cũng rất đa dạng, phong phú. Những hình thức thanh toán chủ yếu: Hàng đổi hàng, hàng - tiền trao đổi và thanh toán bằng đồng nhân dân tệ, tiền đồng Việt Nam và đô la Mỹ. Để ngăn ngừa và giảm bớt những rủi ro có thể xảy ra trong buôn bán và trao đổi hàng hoá, Ngân hàng Nông nghiệp tỉnh Lào Cai đã cùng Ngân hàng Nông nghiệp tỉnh Vân Nam ký Hiệp định thanh toán biên mậu để bảo đảm an toàn cho việc thanh toán hàng hoá xuất nhập khẩu, tránh tình trạng chiếm dụng vốn hay bị mất hàng, mất tiền.

** Thương mại dịch vụ và đầu tư*

Gắn liền với hoạt động trao đổi hàng hoá trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là hoạt động thương mại dịch vụ. Thương mại hàng hoá phát triển khá nhanh trong thời gian vừa qua, nhưng thương mại dịch vụ lại phát triển tương đối chậm, chưa tương xứng với vai trò hỗ trợ cho hoạt động trao đổi hàng hoá. Thương mại dịch vụ trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh chủ yếu gồm các loại: dịch vụ vận tải, kho ngoại quan, cảng biển và du lịch. Quan hệ du lịch giữa Vân Nam và Việt Nam cũng được đẩy mạnh trong những năm qua. Năm 2003 số người đi du lịch từ Vân Nam sang Việt Nam là 140.000 người.

Về dịch vụ vận tải: 70% lượng hàng hoá trao đổi trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh được vận chuyển bằng đường sắt, chỉ có 30% được vận chuyển bằng đường bộ. Năm 2003 tổng khối lượng hàng hoá qua cửa khẩu quốc tế Lào Cai đạt 1,16 triệu tấn (trong đó vận tải đường sắt là 0,75 triệu tấn. Đường sắt Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đã được tỉnh Vân Nam sử dụng để vận chuyển hàng quá cảnh từ năm 2001. Khối lượng hàng quá cảnh của Vân Nam qua cảng Hải Phòng tăng lên hàng năm: năm 2001 là 70.000 tấn, năm 2003 là 150.000 tấn. Nhu cầu vận chuyển hàng quá cảnh của Vân Nam tới các nước ASEAN là rất lớn, nhưng năng lực vận chuyển của đoạn đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng còn hạn chế.

Đoạn đường sắt ở phía Việt Nam cần được đầu tư cải tạo và nâng cấp thêm trong thời gian tới. Sự lạc hậu của đường sắt là nguyên nhân chính cơ bản làm cho dịch vụ vận tải trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh phát triển chậm (mặc dù giá cước vận chuyển đã được điều chỉnh tương đối hợp lý).

Về kho ngoại quan: Kho ngoại quan có vai trò quan trọng trong việc đẩy mạnh hoạt động trao đổi hàng hoá và vận chuyển hàng quá cảnh trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh. Thời gian qua, một khối lượng hàng khá lớn đã được vận chuyển quá cảnh trên tuyến Hành lang này đã được lưu giữ trong kho (65%) để chất lượng hàng hoá bảo đảm và phù hợp với thời gian giao nhận hàng, thời gian vận chuyển.

Về cảng biển: hàng quá cảnh của tỉnh Vân Nam qua tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng để đến các nước ASEAN đều phải qua cảng Hải Phòng. Trong năm 2003, cảng Hải Phòng đã tiếp nhận 150.000 tấn hàng của Vân Nam. Hải Phòng đã khai thác được các dịch vụ cảng biển trong việc vận chuyển hàng quá cảnh cho Vân Nam.

Về du lịch: Du lịch Vân Nam - Việt Nam theo tuyến Hành lang Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh ngày càng phát triển. Vân Nam là một trong 4 tỉnh, thành phố có kinh tế du lịch phát triển nhất Trung Quốc. Năm 2003 Vân Nam đã đón 52 triệu lượt khách du lịch, trong đó có 2 triệu lượt khách quốc tế. Khách du lịch của Trung Quốc chiếm 75% lượng khách du lịch tới thăm quan Hà Nội giai đoạn 1999 - 2003, trong đó, năm 2003 khách qua cửa khẩu Lào Cai là 136.000 lượt người, chiếm 35% tổng lượng khách du lịch của Trung Quốc.

Hiện tại, Vân Nam có 18 hạng mục hợp tác với Việt Nam. Công ty hợp tác kinh tế kỹ thuật quốc tế Vân Nam, Công ty XNK máy móc Vân Nam, Tập đoàn đóng tàu Côn Minh đã vào Việt Nam để hợp tác cung cấp dây chuyền sản xuất phục vụ khai thác tinh luyện đồng crôm, cải tạo dây truyền nhà máy thuốc lá Thăng Long, xây dựng nhà máy sản xuất nhôm tấm, cung cấp 7 dây chuyền thiết bị toàn bộ 1.000 tấn mía/ngày cho các nhà máy đường. Về mặt nông nghiệp, Vân Nam và Việt Nam hợp tác trồng thử nghiệm hàng vạn mẫu giống tiểu mạch và đại mạch và hợp tác gia công sản phẩm, chuyển giao kỹ thuật về chống độc cho giống khoai tây xuất khẩu. Nhìn chung hạng mục chuyển giao về kỹ thuật và thiết bị phát triển rất tốt. Bên cạnh đó, các nhà đầu tư của Trung Quốc cũng lựa chọn nhiều địa phương trong khu vực hành lang như Hà Nội, Vĩnh Phúc, Hải Phòng, Quảng Ninh.⁴

⁴ Tính đến tháng 3/2004, Trung Quốc có 259 dự án đang hoạt động tại Việt Nam với vốn đầu tư đăng ký là 531 triệu USD, đứng thứ 15 trong số 72 nước và vùng lãnh thổ đầu tư vào Việt Nam, tập trung ở 36 tỉnh thành phố, trong đó 55% tổng số vốn đăng ký tập trung tại 5 địa phương là Hà Nội, TP. HCM, Hải Phòng, Vĩnh Phúc và Quảng Ninh.

1.4.3. Đánh giá chung về phát triển thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh

Những mặt được:

- *Khối lượng trao đổi thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh tăng khá nhanh qua các năm:* Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá Việt Nam - Vân Nam qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai năm 2003 đã tăng gấp 43 lần so với năm 1992 (năm 1992 là 6,5 triệu USD, năm 2003 là 280 triệu USD). Đặc biệt, từ năm 1998 trở lại đây, tốc độ tăng trưởng kim ngạch ngoại thương giữa hai nước khá cao, bình quân 53,8%. Một điểm mới trong buôn bán giữa Việt Nam và Vân Nam là tỷ lệ nhập siêu của Việt Nam đã có xu hướng giảm, chứng tỏ quan hệ ngoại thương giữa hai bên đã được cải thiện. Từ năm 2000 trở về trước tỷ lệ này là 7/1, nghiêng về phía Vân Nam. Trong 3 năm trở lại đây, tỷ lệ này là 2/1.

- *Hàng hoá trao đổi trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh ngày càng đa dạng, phong phú và có tính bổ khuyết cho nhau:* Hàng hoá xuất nhập khẩu Việt Nam - Vân Nam qua các cửa khẩu thuộc tỉnh Lào Cai trong những năm qua, cả tiểu ngạch và chính ngạch đều rất phong phú và đa dạng, có đến 170 nhóm và mặt hàng. Việt Nam xuất khẩu chủ yếu là nông sản, thủy sản, khoáng sản, giày dép, bàn ghế... Vân Nam xuất khẩu máy móc thiết bị, hoá chất, giống cây trồng và đồ dùng gia đình, vật liệu xây dựng... Đa số những hàng hoá trao đổi chất lượng chưa cao, giá rẻ, nhưng lại phù hợp với thu nhập phần lớn người dân của hai phía. Mặc dầu quy mô trao đổi giữa Việt Nam và Việt Nam còn nhỏ bé so với quan hệ thương mại hai nước, nhưng thương mại khu vực này có ý nghĩa hết sức quan trọng trong việc giải quyết công ăn việc làm, xoá đói giảm nghèo, phát triển kinh tế hàng hoá.

- *Hệ thống pháp lý điều chỉnh hoạt động thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh đang dần được hoàn thiện:* Hai bên đã áp dụng nhiều biện pháp, chính sách để tăng cường hoạt động thương mại, đầu tư, du lịch. Năm 1998 Việt Nam đưa ra hướng ưu tiên xuất khẩu hàng nông sản và hàng tiêu dùng bằng phương tiện đường biển. Năm 1989 chính phủ Việt Nam lần lượt điều chỉnh ngoại hối và trị giá đồng tiền Việt Nam, không bù lỗ cho xuất nhập khẩu, mở rộng quyền xuất nhập khẩu, nói lỏng quản lý về ngoại tệ nhằm phát triển quan hệ mậu biên giới với Trung Quốc. Năm 1991 Việt Nam đã thông qua “quy định tạm thời về mậu dịch chuyển

khẩu” và quy định chi tiết về biểu thuế hàng xuất khẩu. Năm 1992 chính phủ Việt Nam lại thông qua ”luật về thuế xuất nhập khẩu”. Việt Nam còn chú trọng xây dựng cửa khẩu. Tháng 11/1991 chính phủ 2 nước Trung Quốc và Việt Nam đã ký kết “Hiệp định tạm thời về việc xử lý hàng hoá xuất nhập khẩu biên giới”, biên giới Việt - Trung đã mở ra 9 cửa khẩu xuất nhập cảnh. Sau năm 1998, lại tiến hành xây dựng các cửa khẩu đường biên, hoàn thiện xây dựng cơ bản tại cửa khẩu. Ngoài ra Việt Nam đã tăng cường quản lý biên mậu, xây dựng các cơ cấu tổ chức nghiên cứu các hoạt động thương mại đường biên giới theo thông lệ quốc tế. Đồng thời Việt Nam tăng cường quản lý về mậu dịch biên giới với Trung Quốc, giúp đỡ các doanh nghiệp ở biên giới về các mặt phí vận chuyển, tiền tệ và cho vay. Tháng 6/2001 chính phủ Việt Nam đã điều chỉnh chính sách xuất nhập khẩu đối với Trung Quốc với những nội dung chủ yếu là: giảm thuế và phí đối với mậu dịch biên giới, khuyến khích các thương gia tại các khu vực phát triển trong nước đến cửa khẩu biên giới Việt - Trung lập công ty; mở rộng chính sách hàng hoá xuất nhập khẩu; khuyến khích thương nhân Việt Nam đem sản phẩm hàng hoá bán hàng rộng rãi tại cửa khẩu biên giới, nghiêm cấm chính quyền địa phương thu thuế và phí trái quy định, các cấp không được can thiệp vào việc kinh doanh của thương nhân; các thương gia và nhân dân vùng biên của hai nước sau khi làm xong thủ tục nhập cảnh tại biên giới có thể vào sâu nước bên kia để kinh doanh thương mại; ra sức phát triển du lịch để thúc đẩy sự phát triển thương mại; tăng cường sự hợp tác kinh tế thương mại giữa các công ty xí nghiệp của Việt Nam với các công ty xí nghiệp lớn của Trung Quốc. Việc Trung Quốc thực hiện chiến lược khai thác miền Tây, Việt Nam tăng nhanh kế hoạch phát triển khu vực phía bắc đã đem lại hoàn cảnh tốt đẹp cho việc xây dựng hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai - Côn Minh.

Một số hạn chế:

- Quy mô thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh còn quá nhỏ bé so với tiềm năng kinh tế của hai bên: Kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam - Vân Nam qua cửa khẩu Lào Cai năm 2003 mới chỉ chiếm 5,9% trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam - Trung Quốc. Cán cân thương mại Việt Nam - Vân Nam ngày càng bất lợi đối với phía Việt Nam, mức nhập siêu của Việt Nam còn quá lớn (chiếm 43,08% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam - Vân Nam qua cửa khẩu Lào Cai thời kỳ

1995 - 2003), điều đó gây tác động đến việc thúc đẩy quan hệ mậu dịch phát triển cân bằng, và có thể dẫn đến sự hạn chế thương mại trên Hành lang.

Nhập siêu lớn ảnh hưởng không tốt đến hoạt động thương mại hai bên. Nguyên nhân cơ bản là do thiếu sản phẩm và công nghệ phù hợp với thị trường của nhau, kết cấu hạ tầng chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển thương mại. Để khắc phục tình trạng này, hai bên cần phải điều chỉnh lại cơ cấu ngành nghề sản xuất, cơ cấu sản phẩm; xây dựng cơ chế phối hợp giữa hai bên trong việc điều hành và quản lý hoạt động thương mại; đơn giản hoá các thủ tục hải quan và giảm lệ phí thông quan để tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại trên Hành lang phát triển tương xứng với tiềm năng của hai bên và xứng đáng với vị trí quan trọng của nó đối với phát triển kinh tế của cả Việt Nam và Vân Nam.

Các doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu chủ yếu là doanh nghiệp vừa và nhỏ, chưa có các doanh nghiệp, tập đoàn lớn làm đầu tàu thúc đẩy phát triển thương mại

- *Cơ cấu hàng hoá trao đổi trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai*
- *Côn Minh chậm được thay đổi*: Hàng hoá trao đổi mới dừng ở mức hàng hoá sơ chế, hàm lượng kỹ thuật thấp, đồng thời do các bên áp dụng chính sách thuế chưa hợp lý, các biện pháp kiểm soát cửa khẩu và đường biên còn nhiều khiếm khuyết dẫn đến tình trạng trốn lậu thuế, hàng giả, hàng kém phẩm chất lưu hành, gây thiệt hại kinh tế và mất uy tín cho cả hai bên. Việt Nam xuất sang Vân Nam phần lớn là hàng nguyên liệu thô nên giá trị trao đổi thấp. Trong khi đó lại nhập khẩu chủ yếu hàng công nghiệp nên cán cân thương mại luôn nghiêng về phía Vân Nam gây bất lợi đối với Việt Nam. Để khắc phục tình trạng này, chúng ta cần phải nhanh chóng thay đổi cơ cấu hàng hoá xuất nhập khẩu: tăng nhanh lượng hàng xuất khẩu qua chế biến và có hàm lượng kỹ thuật cao, đồng thời giảm mạnh xuất khẩu hàng nguyên liệu thô.

Nhìn chung chất lượng hàng hoá xuất nhập khẩu còn thấp, không ổn định. Chất lượng hàng hoá trao đổi giữa hai bên chưa phản ánh đúng thực chất và trình độ phát triển kinh tế của mỗi bên. Tình trạng hàng giả, hàng kém chất lượng chiếm tỷ trọng khá lớn gây ảnh hưởng không tốt đối với người tiêu dùng. Thêm vào đó, một số sản phẩm của Trung Quốc (đồ chơi trẻ em khuyến khích bạo lực và băng đĩa đồi trụy) cũng xuất hiện trong danh mục các loại hàng hoá được đem trao đổi, buôn bán.

Hàng hoá trao đổi trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh không hoàn toàn là hàng hoá do khu vực này sản xuất ra. Hơn một nửa lượng hàng hoá xuất khẩu của tỉnh Vân Nam qua cửa khẩu Hà Khẩu sang Việt Nam là do các tỉnh khác của Trung Quốc cung cấp, và hàng nhập khẩu của Vân Nam từ Việt Nam cũng không chỉ đáp ứng nhu cầu sản xuất và tiêu dùng của tỉnh mà còn cung cấp cho các tỉnh khác của Trung Quốc. Về phía Việt Nam, nhiều hàng hoá có trong danh mục xuất khẩu sang Vân Nam được sản xuất chủ yếu ở khu vực bên ngoài hành lang như: cà phê, cao su, hải sản v.v...

- *Hình thức trao đổi hàng hoá - dịch vụ trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh còn giản đơn chưa gắn liền với các hình thức hợp tác kinh tế khác như đầu tư, liên doanh:* Hiện nay hai bên chủ yếu thực hiện buôn bán thuần tuý, chưa gắn thương mại với sản xuất, có nhu cầu bổ sung cho nhau, chưa đi sâu vào hợp tác khai thác tài nguyên, gia công tinh và hợp tác kinh tế kỹ thuật. Nhìn chung hai bên vẫn chưa phát huy được thế mạnh, lợi thế của mình trong hợp tác kinh doanh thương mại. Quan hệ đầu tư chậm được tăng cường và mở rộng do đó ảnh hưởng đến quy mô thương mại hai chiều.

- *Hợp tác kinh tế thương mại của hai bên mới lấy biên mậu là chính:* Quan hệ thương mại khu vực hành lang tập trung chủ yếu vào các tỉnh, thành phố gần biên giới hai nước, chưa lôi kéo được các trung tâm kinh tế lớn và các địa phương khác trên hành lang tham gia. Hình thức mậu dịch này sẽ là cản trở lớn đối với phát triển thương mại trên hành lang kinh tế khi ACFTA hình thành, cũng như khi Trung Quốc và Việt Nam là thành viên của các tổ chức thương mại quốc tế và khu vực.

- *Phạm vi hợp tác kinh tế thương mại trên Hành lang kinh tế còn hẹp:* Hợp tác kinh tế thương mại chỉ tập trung ở vùng biên giới, chưa vươn xa vào nội địa của hai bên. Trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu vùng hành lang, Lào Cai chiếm tới 20 % tổng kim ngạch hai chiều. Các tỉnh có kim ngạch xuất khẩu lớn như Hải Phòng, Hà Nội, Hải Dương, Quảng Ninh xuất sang Vân Nam còn ít. Tương tự như vậy, trao đổi thương mại ở phía Trung Quốc cũng chỉ tập trung ở vùng biên giới. Quan hệ kinh tế thương mại Việt Nam - Vân Nam chủ yếu mới được thiết lập với châu Hồng Hà và châu Văn Sơn của tỉnh Vân Nam; còn phía Việt Nam thì các tỉnh như Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Hưng Yên, Hải Dương trao đổi thương mại với Vân Nam còn hạn chế. Lý do của

tình trạng này là do quan hệ thương mại hai bên mới được thiết lập, cản trở về giao thông do đó chi phí cao, thủ tục xuất nhập khẩu giữa hai bên chưa thực sự thông thoáng.

Hoạt động về hợp tác kinh tế còn hạn chế ở mức độ thấp về một số lĩnh vực mà hai bên có khả năng như du lịch, kinh doanh thương mại, khai thác và chế biến khoáng sản, chế biến nông sản, giao thông, xây dựng v.v... chưa có dự án triển khai hợp tác cụ thể và đầu tư thích đáng. Chính vì vậy, thời gian qua quan hệ kinh tế Việt Nam - Vân Nam tuy có phát triển nhưng chưa thực sự tương xứng với tiềm năng và mong đợi của cả hai bên.

- *Thương mại dịch vụ còn chậm phát triển*: tuy đã được chú trọng phát triển vài năm gần đây, kể từ khi xây dựng và nâng cấp cửa khẩu Lào Cai - Hà Khẩu. Sự phát triển còn quá chậm so với thương mại hàng hoá. Trong hoạt động thương mại dịch vụ, du lịch và dịch vụ vận tải là hai loại hình dịch vụ phát triển mạnh.

- *Cơ chế thanh toán qua ngân hàng còn trở ngại*: Mặc dù hai nước đã ký Hiệp định thanh toán tiền hàng trong quan hệ trao đổi thương mại, nhưng việc triển khai thực hiện còn gặp nhiều khó khăn. Những năm gần đây, thanh toán xuất nhập khẩu giữa Vân Nam và Việt Nam được thực hiện dưới nhiều hình thức: Hàng đổi hàng; thanh toán qua ngân hàng bằng ngoại tệ tự do chuyển đổi, đồng bản tệ, tiền mặt ngoại tệ theo giấy phép do Ngân hàng Nhà nước cấp; thanh toán qua tư nhân v.v... trên thực tế việc thanh toán xuất nhập khẩu Việt Nam - Vân Nam qua ngân hàng chiếm tỷ trọng thấp so với tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hai chiều. Các doanh nghiệp vẫn chủ yếu dùng hình thức thanh toán trực tiếp. Năm 2003, tỷ lệ thanh toán qua ngân hàng khoảng 20%.

Mặc dầu Hiệp định thanh toán giữa hai bên đã được ký kết nhưng đến nay vẫn chưa được thực hiện. Nguyên nhân thì có nhiều, nhưng có một thực tế là Trung Quốc muốn đẩy mạnh biến mậu với hình thức thanh toán dân gian nhằm nâng cao vị thế của đồng Nhân dân tệ. Đây là một trong những lý do kìm hãm phát triển thương mại chính ngạch giữa hai bên.

Tuy nhiên với quy mô thương mại như hiện nay, hạn chế thanh toán qua ngân hàng cũng là một thực tế khách quan. Quy mô buôn bán tại vùng biên giới Lào Cai - Hà Khẩu không lớn, lại thông qua con đường tiểu ngạch nên

việc đòi hỏi có chứng từ hoá đơn theo đúng quy định của ngân hàng đối với doanh nghiệp không phải dễ dàng. Thanh toán qua ngân hàng phải mất nhiều thời gian làm thủ tục và lệ phí nên nhiều doanh nghiệp đã chọn con đường thanh toán trực tiếp, mặc dù cả hai phía người bán lẫn người mua đều có thể gặp rủi ro, có thể bị giạt nợ.

- *Chính sách điều tiết hoạt động thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh còn bất cập.* Một số Hiệp định ký trước đây chậm được sửa đổi cho phù hợp với thực tế phát triển của hai nước như Hiệp định Vận tải đường sắt. Bên cạnh đó thì một số Hiệp định đã ký nhưng không được triển khai như Hiệp định Bảo đảm chất lượng hàng hoá xuất nhập khẩu và công nhận lẫn nhau, Hiệp định Vận chuyển hàng quá cảnh. Hơn nữa, Việt Nam chưa có *Khu bảo thuế tại khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai*. Cho tới nay, hai bên vẫn chưa tìm ra biện pháp quản lý một cách có hiệu quả hoạt động mậu dịch biên giới. Công tác quản lý hàng hoá xuất nhập khẩu mới chỉ thực hiện được đối với hàng mậu dịch, còn đối với hàng của cư dân buôn bán qua biên giới vẫn còn nhiều vấn đề tồn tại. Do chưa có những biện pháp quản lý hữu hiệu, tạo kẽ hở cho gian lận thương mại và trốn thuế.

Thủ tục đưa hàng qua biên giới giữa hai bên còn mất nhiều thời gian. Nhiều khi một xe hàng phải xuất trong 2-3 ngày mặc dù thủ tục là xuất chính ngạch. Thực tế cho thấy, việc nhập khẩu hàng hoá từ Vân Nam vào Việt Nam qua cửa khẩu Lào Cai được tự do lựa chọn phương thức nhập khẩu, thủ tục thuận tiện, nhanh chóng theo cơ chế điều hành chung, thống nhất của nước ta. Trái lại, việc xuất khẩu hàng hoá của ta sang Vân Nam phụ thuộc rất nhiều vào quy định quản lý của Cục Biên mậu Hà Khẩu về mặt hàng, số lượng, kim ngạch. Doanh nghiệp của Vân Nam thường lựa chọn các phương thức nhập khẩu có lợi cho họ. Mặc dù Vân Nam vừa là thị trường tiêu thụ trực tiếp vừa là thị trường trung chuyển vào sâu nội địa (Tứ Xuyên, Quý Châu, Trùng Khánh v.v...), nhưng thực tế hàng Việt Nam mới đủ sức vào đến Côn Minh. Hàng Việt Nam lại gặp phải sự cạnh tranh gay gắt của không ít đối thủ trên đất Trung Quốc, trong đó đáng kể nhất là Thái Lan và Myanmar (mặt hàng lương thực và thực phẩm Thái Lan hơn hẳn về bao bì, mẫu mã, thậm chí cả chất lượng mà giá cả lại không mấy chênh lệch).

Khái niệm về mậu dịch biên giới thực tế cũng chưa được phân định rõ ràng, rất khó phân biệt đâu là hàng chính ngạch, hàng tiểu ngạch và buôn bán trao đổi của cư dân biên giới. Theo Hiệp định Mua bán hàng hoá ở vùng biên giới, Điều 1 có ghi: "Mua bán hàng hoá ở vùng biên giới là hoạt động mua bán hàng hoá của các doanh nghiệp được xuất khẩu, nhập khẩu hàng hoá ở vùng biên giới theo quy định của mỗi bên". Bộ Thương mại hướng dẫn tại Thông tư số 14/2001/TT-BTM: "Việc mua bán hàng hoá qua biên giới chủ thể là thương nhân Việt Nam, là doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế được thành lập theo quy định của pháp luật và các hộ kinh doanh cá thể theo nghị định 02/2000/NĐ-CP ở 6 tỉnh biên giới phía Bắc mà mua bán hàng hoá qua biên giới và mua bán hàng hoá ở vùng biên giới có ý nghĩa khác nhau". Mặt khác, tại Nghị định số 34/2000/NĐ-CP chỉ có quy định về khu vực biên giới gồm các xã, thị trấn có định giới hành chính tiếp giáp với đường biên giới quốc gia trên đất liền, không quy định vùng biên giới. Nghị định số 99/HĐBT năm 1992 có quy định vùng biên giới nhưng đã không được nhắc lại ở Nghị định 34. Do vậy, hiện nay Việt Nam vẫn chưa có một chính sách, quy chế riêng cho hoạt động biên mậu (hay nói cách khác là xuất nhập khẩu tiểu ngạch), cơ bản vẫn thực hiện chính sách xuất nhập khẩu chung của cả nước như NĐ 57/1998/NĐ-CP và quyết định số 46/2001/QĐ-TTg.

Những khó khăn tồn tại trong công tác quản lý hoạt động xuất nhập khẩu vừa qua ở khu vực này trước hết là cơ sở vật chất còn thiếu thốn, chưa tương xứng với một cửa khẩu quốc tế. Hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc còn phụ thuộc nhiều vào chính sách biên mậu của bạn⁵. Tình trạng buôn lậu vẫn diễn ra khá phức tạp. Hàng hóa buôn lậu chủ yếu vẫn là quần áo may sẵn, hàng điện tử. Việc kiểm soát người và hàng hóa qua khu vực biên giới ở khu vực cầu Sập (cửa khẩu Lục Cầu), đặc biệt là dọc tuyến sông Nậm Thi (từ đền Thượng tới km6 - QL 70) vẫn còn lỏng lẻo. Thêm vào đó, việc quản lý người nước ngoài mua hàng hóa tại cửa hàng kinh doanh miễn thuế (Công ty XNK Lào Cai) rất khó khăn. Hàng hóa miễn thuế ở cửa hàng này chủ yếu là rượu ngoại, thuốc lá ngoại các loại. Theo quy định, khách hàng

⁵ Để được hưởng chính sách giảm thuế từ phía Trung Quốc, các doanh nghiệp Việt Nam thường xé lẻ hàng hóa để vận chuyển bằng phương tiện thô sơ.

mua hàng hóa miễn thuế ở cửa hàng này không được tiêu thụ ở thị trường Việt Nam. Tuy nhiên, khác với các cửa hàng miễn thuế nằm trong các khu thương mại tự do ở những cửa khẩu khác, ở đây, khách hàng chỉ cần ra khỏi cửa là có thể trà trộn vào vô số khách du lịch trên địa bàn Lào Cai và có thể bán lại ngay cho các đại lý ở thị xã.

Cơ chế, thủ tục và lệ phí qua lại biên giới dành cho khách ngoại tỉnh ở cửa khẩu Lào Cai còn cao và phiền hà. Một công dân Việt Nam (không có hộ khẩu thường trú ở Lào Cai), muốn sang chợ Hà Khẩu (Trung Quốc) buộc phải làm thủ tục qua các trung tâm lý hành với tổng chi phí được công khai là 143.000đồng/người/lượt. Cũng với công dân đó, nếu chấp nhận “xuất cảnh, nhập cảnh trái phép” bằng con đường tiểu ngạch 2 bên cánh gà cửa khẩu (do cư dân bảo lãnh), chỉ phải mất 40.000đồng. Công tác kiểm dịch trong quy trình xuất nhập cảnh cũng còn nhiều phiền hà, chậm trễ và kém hiệu quả.

Khai thác dịch vụ vận tải và chuyển khẩu là một trong những hướng hợp tác quan trọng của khu vực hành lang kinh tế. Tuy nhiên cho đến nay các quy định về hàng hoá quá cảnh vẫn chưa được ban hành đầy đủ. Cả Việt Nam và Vân Nam cần phải sớm nhận thấy lợi ích to lớn của loại hình dịch vụ thương mại này của hành lang kinh tế.

- *Kết cấu hạ tầng liên quan đến hoạt động thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh chưa hoàn thiện:* Theo đà phát triển thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh, hiệu ứng cổ chai do giao thông lạc hậu mang lại đang ngày một nổi cộm, trên 1.353 km đường biên giới giữa tỉnh Vân Nam và Việt Nam có 7 con đường bộ chính và một số đường nhánh nối liền đôi bên với nhau, song không có đường ô tô cao cấp. Đoạn đường Hà Nội - Hải Phòng trên hành lang đã hình thành đường cao tốc, song đoạn đường Lào Cai - Hà Nội (ngoài một phần rất nhỏ là đường cao tốc) thì đường cong nhiều, mặt đường hẹp, không có lợi cho chở khách lẫn chở hàng. Đường sắt chuyên chở tới 70% tổng lượng hàng hoá đã cũ kỹ, sức vận tải thấp, thiếu nhiều toa xe, tốc độ luân chuyển khá chậm.

Hệ thống giao thông (đường bộ, đường sắt, đường hàng không), mạng lưới dịch vụ (ngân hàng, bưu điện, nhà hàng, khách sạn, cảng, sân bay, chợ, kho chứa hàng v.v...) đã được hai bên nâng cấp và phát triển trong thời gian qua, nhưng nhiều đoạn đường bộ và đường sắt ở cả Vân Nam và Việt Nam vẫn còn xấu và hẹp, chưa đạt tiêu chuẩn quy định (1,4 m), đặc biệt là hệ thống

giao thông của Việt Nam còn nhiều khó khăn. Sự lạc hậu của kết cấu hạ tầng giao thông đã hạn chế nghiêm trọng sự phát triển của thương mại trên hành lang. Mạng lưới dịch vụ thương mại cũng chưa phát triển. Hệ thống chợ chưa được quy hoạch, kho chứa hàng còn quá nhỏ và chưa bảo đảm tiêu chuẩn chất lượng cho hàng hoá v.v... Việc xây dựng các cửa khẩu chậm trễ làm ảnh hưởng đến việc thông quan hàng hoá xuất nhập khẩu. Thực tế việc xây dựng cửa khẩu còn ở giai đoạn khởi bước, công trình hạ tầng cơ sở và thể chế quản lý chưa hoàn thiện, chính sách chưa đồng bộ, tốc độ hàng hoá thông qua hải quan chậm. Chính vì vậy, có thể nói rằng cho tới nay kết cấu hạ tầng vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hàng hoá, hành khách và trao đổi thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh. Để đẩy mạnh phát triển quan hệ kinh tế - thương mại trên Hành lang, cần có sự đầu tư phát triển giao thông nói chung, cải tạo và nâng cấp nói riêng về đường bộ, đường sắt và đường sông Lào Cai - Hà Nội trong tuyến Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh.

Nguyên nhân:

Thứ nhất, kết cấu hạ tầng cho trao đổi thương mại chưa phát triển. Hệ thống đường sắt, đường bộ, đường sông tuy đã được cải tạo nhưng còn lạc hậu, hạn chế khả năng lưu chuyển hàng hoá, chi phí vận chuyển cao, phía Việt Nam vận chuyển sang Vân Nam khó hơn và chi phí cao hơn. Bên cạnh đó các dịch vụ hỗ trợ xuất khẩu chưa phát triển như hệ thống ngân hàng, thông tin, kho ngoại quan, cơ sở vật chất cửa khẩu...

Thứ hai, còn nhiều rào cản thương mại ở hai phía. Thủ tục thông quan còn chậm, chi phí vận chuyển còn cao, các quy định xuất nhập khẩu không ổn định, còn mang tính cục bộ, địa phương...

Thứ ba, cơ cấu hàng xuất nhập khẩu còn nghèo nàn. Tính bổ sung hàng xuất nhập khẩu của hai bên chưa cao, hàng thô vẫn là chủ yếu do đó chủng loại hàng trao đổi chậm cải tiến.

Thứ tư, trình độ phát triển kinh tế của khu vực còn quá thấp. Thị trường của khu vực lệ thuộc vào các khu vực thị trường khác phát triển hơn. Chẳng hạn, các tỉnh phía Bắc Việt Nam có quan hệ ngoại thương khá chặt chẽ với các nước như Singapore, Malaysia, Thái Lan, những nước đã thực hiện chế độ thương mại tự do với Việt Nam trong khuôn khổ AFTA.

2. Vai trò thương mại khu vực Hành lang kinh tế trong quan hệ đối với ACFTA

Như đã nêu ở trên, hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là một tuyến liên kết kinh tế vừa mang tính cực, điểm vừa mang tính lan toả giữa các vùng thuộc Vân Nam Trung Quốc và phía Bắc Việt Nam. Đoạn phía Bắc của Hành lang có thể kết nối với các tuyến hành lang kinh tế khác để liên kết với Myanmar, Lào và Thái Lan. Đoạn phía Nam có thể liên kết với miền Trung và miền Nam Việt Nam và thông qua cảng biển Hải Phòng phát triển kinh tế thương mại với các nước Đông Á, đặc biệt là các quốc đảo. Vị trí địa lý này tạo cho hành lang có vai trò hết sức quan trọng trong trao đổi thương mại khu vực Mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc.

Bảng 10: Quan hệ thương mại khu vực HLKT với ACFTA năm 2003 (triệu USD)

Khu vực	Tổng kim ngạch	Xuất khẩu	Nhập khẩu
ASEAN + Trung Quốc (1)	1.681.290	885.799	795.491
ASEAN (2)	830.090	447.399	382.691
Tiểu vùng Mê Kông (3)	211.000	106.000	105.000
Trung Quốc (4)	851.200	438.400	412.800
Việt Nam (5)	44.875	19.880	24.995
HLKT (6)	13.600	4.600	9.000
Tỷ lệ 6/1	0,81%	0,52%	1,13%
Tỷ lệ 6/2	1,64%	1,03%	2,35%
Tỷ lệ 6/3	6,44%	4,33%	8,57%
Tỷ lệ 6/4	1,60%	1,05%	2,18%
Tỷ lệ 6/5	30,31%	23,14%	36,01%

Nguồn: Tổng hợp từ các nguồn của nhóm nghiên cứu

Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh cũng là khu vực có quan hệ thương mại chặt chẽ với các nước ASEAN. Trong 7 năm trở lại đây, trao đổi thương mại giữa Việt Nam và ASEAN chiếm khoảng từ 20-25 % tổng

kim ngạch ngoại thương của Việt Nam. Năm 2003 tỷ lệ này là 23%, Việt Nam xuất khẩu gần 3 tỷ USD và nhập khẩu gần 6 tỷ USD. Năm 2003, kim ngạch xuất nhập khẩu của các tỉnh khu vực hành lang bên phía Việt Nam với các nước ASEAN là 5,8 tỷ USD, trong đó xuất khẩu là 1,2 tỷ USD và nhập khẩu là 4,6 tỷ USD⁶. Tỉnh Vân Nam cũng có quan hệ thương mại gần gũi với ASEAN. Năm 2002, kim ngạch xuất nhập khẩu của Vân Nam với 10 quốc gia ASEAN đạt 824 triệu USD, chiếm 75% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu toàn tỉnh. Như vậy, thương mại khu vực hành lang kinh tế chịu ảnh hưởng rất lớn đối với thị trường ASEAN. Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc đi vào hoạt động sẽ tạo thuận lợi cho thương mại khu vực hành lang phát triển, đồng thời cũng đặt khu vực này vào môi trường cạnh tranh gay gắt hơn.

Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là con đường ngắn nhất của cả khu vực miền Tây Nam Trung Quốc rộng lớn ra Biển Đông qua cảng Hải Phòng, là tuyến liên kết kinh tế phía Bắc Việt Nam với Tây Nam Trung Quốc và các nước khác trong toàn ASEAN. Chính vì vậy phát triển thương mại khu vực này sẽ thúc đẩy nhanh hơn quá trình tự do hoá thương mại trong toàn khối.

Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh cũng là khu vực có trình độ phát triển còn tương đối thấp và có quan hệ thương mại gắn bó với các quốc gia kém phát triển trong khu vực ASEAN như Myanmar, Lào, Campuchia. Trình độ phát triển không đồng đều trong ACFTA cũng như AFTA là cản trở lớn cho việc thực hiện khu vực mậu dịch tự do. Xuất khẩu của các nước tiểu vùng Mê Kông còn quá nhỏ bé (trừ Thái Lan). Vì lý do này mà các nước trong khu vực hành lang được hưởng các ưu đãi đặc biệt và khác biệt trong quá trình thực hiện ACFTA cũng như AFTA. Chính vì vậy, phát triển thương mại khu vực hành lang sẽ tạo điều kiện đẩy nhanh quá trình hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, củng cố sức mạnh của ASEAN và thúc đẩy sự hợp tác thương mại của cả khu vực.

⁶ Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của các tỉnh Việt Nam trên tuyến hành lang năm 2003 là 11,3 tỷ USD, trong đó xuất khẩu là 3,2 tỷ USD và nhập khẩu là 8,1 tỷ USD.

Bảng 11: Kim ngạch xuất khẩu của các nước khu vực ASEAN giai đoạn 1996-2003*Đơn vị: Triệu USD*

Nước	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Brunây	2.593	2.662	1.891	2.539	3.904	3.643	3.708	4.410
Campuchia	644	862	800	1.129	1.401	1.571	1.750	3.480
Indonesia	50.188	56.297	50.370	51.242	65.406	57.364	35.652	39.011
Lào	317	313	337	302	330	310	301	359
Malaysia	77.169	77.561	71.850	84.097	98.429	87.981	94.343	105.000
Myanmar	938	975	1.065	1.140	1.644	2.529	2.404	4.530
Philippin	20.543	25.228	29.496	34.210	37.295	31.243	34.376	34.842
Singapore	129.552	129.757	110.271	116.629	139.747	124.505	137.429	157.851
Thái Lan	54.667	56.725	52.878	56.801	67.889	63.070	66.092	78.416
Việt Nam	7.255	9.185	9.361	11.540	14.448	15.027	16.706	19.500
ASEAN	343.866	359.565	328.319	359.629	430.493	387.243	392.761	447.399

Nguồn: Số liệu thống kê của Ủy ban Tài chính và Kinh tế vĩ mô ASEAN

Xây dựng hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh cũng là một trong những nội dung được phía Trung Quốc và các nước ASEAN đưa vào chương trình đàm phán xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc. Đó là hợp tác về xây dựng kết cấu hạ tầng, cung cấp thông tin, phát triển dịch vụ thương mại...

Tóm lại, phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế có vai trò hết sức quan trọng trong việc thực hiện hiệp định về ACFTA. Thứ nhất, thương mại khu vực hành lang phát triển sẽ xóa bỏ hạn chế về trình độ phát triển giữa các nước trong khu vực, đẩy nhanh sự phát triển của toàn khối. Thứ hai, hành lang kinh tế sẽ là cầu nối liên kết thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN, giữa các nước ASEAN với nhau và cả khu vực ASEAN - Trung Quốc với các khu vực khác.

II. TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC HÌNH THÀNH ACFTA ĐẾN PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ

1. Tác động tích cực

1.1. Mở rộng quy mô thị trường trao đổi hàng hoá và dịch vụ

Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc hoàn thành sẽ tạo ra một khu vực thương mại tự do lớn nhất thế giới gồm 1,8 tỷ người với tổng GDP 2.000 tỷ USD và giá trị thương mại hai chiều lên đến 1.680 tỷ USD (2003). Một thị trường ASEAN - Trung Quốc thống nhất sẽ làm tăng khối lượng trao đổi thương mại của các nước thành viên nhờ giảm được chi phí kinh doanh, tận dụng được lợi thế nhờ quy mô, đồng thời phát huy được lợi thế tương đối do tính bổ sung lẫn nhau của các sản phẩm xuất khẩu.

Để thấy được tác động của ACFTA đối với lợi ích thương mại khu vực, đề tài sử dụng kết quả nghiên cứu của Nhóm chuyên gia về Hợp tác Kinh tế ASEAN - Trung Quốc. Nghiên cứu này sử dụng mô hình phân tích thương mại toàn cầu (GTAP) của Hartel. Nhóm nước được phân tích là Indonesia, Singapore, Philippin, Thái Lan, Việt Nam, Trung Quốc, Hoa Kỳ, Nhật Bản và các nước còn lại trên thế giới. 10 nhóm sản phẩm được lựa chọn nghiên cứu bao gồm ngũ cốc và cây trồng, thực phẩm, dầu thực vật và mỡ, các sản phẩm nông nghiệp, hàng may mặc, các sản phẩm hoá dầu, hàng điện tử và máy móc, xe gắn máy, các mặt hàng công nghiệp và dịch vụ khác. Nghiên cứu này giả định mức bảo hộ giữa các nước ASEAN và Trung Quốc là 0%, tức là khu vực mậu dịch tự do được thực hiện hoàn toàn.

Kết quả nghiên cứu đã cho thấy những thay đổi về xuất khẩu của các nước ASEAN và Trung Quốc ở những thị trường được lựa chọn nghiên cứu. Xuất khẩu của ASEAN sang Trung Quốc sẽ tăng thêm 13 tỷ USD hay 48%, trong khi đó xuất khẩu của Trung Quốc sang ASEAN sẽ tăng 10,6 tỷ USD hay 55%. Trong các nước ASEAN, nước tăng được xuất khẩu nhiều nhất là Indonesia, Malaysia, Singapore và Thái Lan. Trung Quốc tăng xuất khẩu chủ yếu vào các thị trường Philippin (3,1 tỷ USD) và Thái Lan (3,1 tỷ USD).

Bảng 12: Thay đổi về xuất khẩu với một khu vực thương mại tự do được thành lập*Đơn vị: triệu USD*

Từ	Tới									
	Indonesia	Malaysia	Philippin	Singapore	Thái Lan	Việt Nam	Hoa Kỳ	Nhật Bản	Trung Quốc	Các nước còn lại
Indonesia	-	-69,00	-117,05	-106,3	-141,4	-40,05	-209,9	-313,6	2656,0	-547,4
Malaysia	-45,59	-	-245,11	-312,7	-219,4	-20,97	-416,5	-246,2	3207,2	-688,0
Philippin	-2,82	16,57	-	46,89	-24,9	-3,00	413,4	39,1	330,8	104,4
Singapore	-47,27	-392,6	-329,2	-	-233,8	-430,6	-321,2	-200,0	3636,1	-745,4
Thái Lan	-29,13	-65,56	-118,8	-101,2	-	-52,49	-252,7	-271,3	2907,7	-525,4
Việt Nam	-10,53	-31,02	-18,6	-15,08	-5,69	-	-12,0	-19,01	267,0	-59,24
Hoa Kỳ	8,29	11,17	-152,8	208,0	-75,46	-1,19	-	123,3	-501,0	100,0
Nhật Bản	-16,76	-1,68	-266,1	325,3	-342,1	-23,38	393,9	-	-823,7	472,1
Trung Quốc	1371,6	1456,3	3057,1	643,9	3140,1	944,8	-813,3	-511,5	-	-1557,0
Các nước còn lại	-13,8	119,7	-543,7	417,5	-365,9	-89,28	482,2	467,7	-2679,2	-

Nguồn: Báo cáo của Nhóm chuyên gia về Hợp tác Kinh tế ASEAN - Trung Quốc

Như vậy với việc thực hiện khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc các nước ASEAN tăng được xuất khẩu chủ yếu dựa vào thị trường Trung Quốc và ngược lại. Tuy nhiên, cả ASEAN và Trung Quốc đều chịu suy giảm trong quan hệ thương mại với các đối tác khác. Do vậy, tác động tổng thể về mức tăng xuất khẩu là tương đối nhỏ. Nếu xét đến cả sự chuyển hướng thương mại thì xuất khẩu của ASEAN sẽ chỉ tăng thêm 5,6 tỷ USD hay 1,5% so với trường hợp không thành lập ACFTA. Tương tự, xuất khẩu của Trung Quốc cũng chỉ tăng thêm 6,8 tỷ USD hay 2,4%.

Kết quả nghiên cứu cũng chỉ ra mức tăng xuất khẩu của các nước ASEAN và Trung Quốc theo mặt hàng. Những sản phẩm của ASEAN có khả năng tăng xuất khẩu sang Trung Quốc sẽ là hàng dệt may, thiết bị điện, máy móc và các sản phẩm chế tạo khác. Những nước ASEAN tăng được nhiều nhất là Indonesia, Singapore, Thái Lan. Ba nhóm hàng tăng nhiều nhất là dệt may (3 tỷ USD), hàng chế tạo (3,4 tỷ USD) và đồ điện (2,1 tỷ USD). Các nhóm hàng nông sản thực phẩm tăng ít nhất là thực phẩm (154 triệu USD), nông sản (690 triệu USD) và dịch vụ 28,5 triệu USD).

Bảng 13: Mức tăng xuất khẩu của ASEAN sang Trung Quốc tính theo mặt hàng

Đơn vị: triệu USD

	Indonesia	Malaysia	Philippin	Singapore	Thái Lan	Việt Nam	Tổng
Thực phẩm	5,57	4,86	42,05	1,27	129,56	6,02	153,90
Dầu thực vật	42,97	505,54	4,21	38,47	2,83	20,88	614,91
Hàng nông sản khác	139,26	145,65	12,27	72,91	290,77	30,08	690,95
Khoáng sản	55,91	25,72	52,18	18,86	9,89	12,28	174,83
Dệt may	735,35	465,62	68,54	101,93	1698,77	9,39	3079,59
Hoá chất	94,75	186,37	14,54	369,29	164,89	9,05	838,9
Xe máy	287,91	618,62	5,03	755,72	60,11	150,29	1877,67
Đồ điện	28,02	495,07	58,82	1344,15	230,28	0,30	2156,63
Hàng chế tạo khác	1281,84	773,63	77,34	948,33	323,73	44,50	3449,36
Dịch vụ	4,34	4,07	4,17	9,21	3,06	3,72	28,58
Tổng	2656,09	3207,28	330,8	3639,18	2907,76	267,04	13008,15

Nguồn: Báo cáo của Nhóm chuyên gia về Hợp tác Kinh tế ASEAN - Trung Quốc

Những mặt hàng xuất khẩu của Trung Quốc sẽ tăng mạnh là may mặc (2,5 tỷ USD), đồ điện (2,1 tỷ USD), và hàng chế tạo (3,7 tỷ USD). Những thị trường xuất khẩu chính là Philippin, Indonesia, Malaysia, Thái Lan.

Bảng 14: Mức tăng xuất khẩu của Trung Quốc sang ASEAN tính theo mặt hàng*Đơn vị: triệu USD*

	Indonesia	Malaysia	Philippin	Singapore	Thái Lan	Việt Nam	Tổng
Thực phẩm	58,75	163,54	82,93	117,12	115,82	31,96	570,12
Dầu thực vật	42,39	1,64	0,67	6,09	10,67	0,10	61,56
Hàng nông sản khác	31,08	11,47	14,47	80,36	40,32	5,00	182,70
Khoáng sản	18,03	1,90	0,00	0,68	13,54	0,23	33,03
Dệt may	402,76	307,61	622,66	58,62	869,89	240,71	2502,25
Hoá chất	97,98	105,69	179,24	13,94	196,81	31,32	624,97
Xe máy	74,44	45,67	173,97	54,82	357,69	50,78	757,37
Đồ điện	114,31	361,36	813,43	12,15	794,09	80,26	2151,31
Hàng chế tạo khác	527,94	453,95	1169,78	329,84	742,79	499,15	3723,45
Dịch vụ	3,92	3,50	0,01	4,02	1,46	5,31	7,26
Tổng	1371,60	1456,34	3057,17	643,94	3140,16	944,81	10614,02

Nguồn: Báo cáo của Nhóm chuyên gia về Hợp tác Kinh tế ASEAN - Trung Quốc

Có thể dễ dàng nhận thấy rằng, mặc dầu hàng xuất khẩu của ASEAN và Trung Quốc khá tương đồng, đều có lợi thế ở những mặt hàng chế biến sử dụng nhiều lao động nhưng khả năng bổ sung cho nhau là khá tốt. Đây là tác động tích cực của ACFTA. Tuy nhiên, lợi ích thương mại của các nước khác nhau do sự khác biệt về trình độ phát triển. Trong nghiên cứu không đề cập đến các nước ASEAN - 4, chỉ có Việt Nam là nước đại diện. Kết quả cho thấy Việt Nam là nước tăng xuất khẩu ít nhất. Những mặt hàng Việt Nam có lợi thế như nông sản, khoáng sản lại là những mặt hàng tăng ít ở cả hai khu vực thị trường Trung Quốc và ASEAN.

Cùng với việc Trung Quốc gia nhập WTO, việc hoàn thành ACFTA sẽ tạo ra những cơ hội thương mại đáng kể trên thị trường Trung Quốc cho ASEAN. Về mặt lý thuyết, việc Trung Quốc gia nhập WTO và hội nhập kinh tế mạnh mẽ sẽ là động lực kích cầu. Đồng thời, do Trung Quốc đang dần chuyển hướng sang sản xuất và xuất khẩu các mặt hàng chế tạo, nhu cầu của Trung Quốc về năng lượng, các nguyên liệu đầu vào và thực phẩm sẽ tăng. Theo đánh giá của Ban Thư ký ASEAN, sau khi Trung Quốc gia nhập WTO, nhập khẩu của Trung Quốc từ ASEAN sẽ tăng khoảng 10% năm đạt mức 35,5 tỷ USD năm 2005, tăng 13,5 tỷ USD năm 2010. Với ACFTA, nhập khẩu còn có cơ hội tăng thêm nữa.

Về nông nghiệp, Trung Quốc có thế mạnh xuất khẩu đối với các sản phẩm thịt chế biến, rau, hoa quả, bông, thực phẩm chế biến. Theo báo cáo của Vụ Pháp luật và Chính sách nông nghiệp, Bộ Nông nghiệp Trung Quốc, trong hơn 100 mặt hàng nông sản chính của Trung Quốc hiện nay, hầu hết cung đã vượt cầu, trừ dầu cọ. Đây cũng sẽ là một thị trường cho các nước ASEAN.

Về nhập khẩu nông sản, các nước ASEAN có thể được hưởng lợi từ sự đa dạng hoá nhu cầu của người dân Trung Quốc. Nhìn chung Trung Quốc là nước nhập siêu lương thực, với mức bình quân là 3-4 tỷ USD/năm. Các nông sản nhập khẩu chính là thịt, thủy sản, rau quả, hạt có dầu, cao su, dầu thực vật, ngũ cốc... Hiện nay, mức thuế nhập khẩu nông sản của Trung Quốc còn tương đối cao, ở mức 21% (báo cáo của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn), do vậy, khi Chương trình Thu hoạch sớm của ACFTA đi vào hoạt động, các nước ASEAN sẽ có cơ hội thâm nhập thị trường nông, lâm, hải sản Trung Quốc.

Các ngành công nghiệp sử dụng nhiều lao động hiện là thế mạnh của Trung Quốc và trên thực tế cũng là những ngành sử dụng nhiều nguyên liệu thô và các sản phẩm trung gian. Ví dụ, trong ngành dệt và công nghiệp nhẹ ở Trung Quốc, tỷ trọng nguyên liệu thô lên tới 75% giá thành, lương nhân công chỉ chiếm 7%. Tương tự, các sản phẩm gia công chiếm tới gần nửa xuất khẩu của Trung Quốc song cũng cần rất nhiều các sản phẩm đầu vào và sản phẩm trung gian nhập khẩu. Do vậy, việc ký kết ACFTA sẽ tạo cơ hội cho các nhà xuất khẩu ASEAN về những mặt hàng này.

ASEAN cũng là khu vực giàu tài nguyên thiên nhiên. Năm 2000, tài nguyên thiên nhiên chiếm tới 23% tổng xuất khẩu và 20% GDP của khu vực này,

với xuất khẩu dầu và khí đốt lên tới 48 tỷ USD, gỗ là 16 tỷ USD, lương thực thực phẩm 13 tỷ USD, thủy sản 7 tỷ USD, khoáng sản là 5 tỷ USD. Điều đáng mừng là các sản phẩm thiên nhiên của ASEAN mang tính chất bổ sung với các mặt hàng xuất khẩu của Trung Quốc, thay vì cạnh tranh. Điều này sẽ tạo ra cơ hội phát triển thương mại song phương và trên thị trường thứ ba tốt cho cả hai phía.

ASEAN sẽ tiếp tục tăng cường xuất khẩu dầu và khí ga tự nhiên sang Trung Quốc, do hiện nay Trung Quốc vẫn đang nhập siêu mặt hàng này và nhu cầu sẽ còn tiếp tục tăng trong những năm tới để phục vụ công cuộc công nghiệp hoá mạnh mẽ của nước này.

Đặc biệt, theo Chương trình Thu hoạch sớm, thuế quan và các hàng rào phi quan thuế đối với các sản phẩm nông nghiệp sẽ được cắt giảm nhanh chóng xuống 0%. Điều này tạo ra cơ hội tiếp cận thị trường khổng lồ Trung Quốc cho các nhà xuất khẩu nông sản của ASEAN, đặc biệt là các nước như Thái Lan, Việt Nam.

Một điều đáng lo ngại là mặc dù đã có nhiều nỗ lực song thương mại nội khối của ASEAN cũng là một vấn đề cần suy nghĩ. Trong một nghiên cứu của Mc Kinsey & Company, trong vòng 10 năm thực hiện tự do hoá thương mại, thương mại nội khối của các khu vực khác đều tăng, duy chỉ có thương mại nội bộ giữa ASEAN-5 (trừ Brunây) là giảm từ 26-21%. Do vậy, tăng cường thương mại tự do với Trung Quốc sẽ làm giảm bớt đi từ những tác động xấu từ kết quả này.

Như vậy, việc xây dựng Khu vực mậu dịch tự do sẽ thúc đẩy nhanh chóng sự phát triển mậu dịch của ASEAN và Trung Quốc, mặc dù mậu dịch hàng hoá giữa Trung Quốc và ASEAN đang tồn tại sự cạnh tranh tại thị trường thứ ba, nhưng vẫn có thể bổ sung lẫn nhau.

Việc thiết lập Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, các nước trong khu vực sẽ tăng cường khả năng đối phó với các rủi ro kinh tế, giảm thấp mức độ lệ thuộc quá nhiều vào thị trường của các nước phát triển, đồng thời tạo điều kiện cho ASEAN và Trung Quốc có tiếng nói quan trọng hơn trong các vấn đề thương mại quốc tế. Khu vực này sẽ thu hút đầu tư không chỉ của các doanh nghiệp ASEAN và Trung Quốc, mà còn hấp dẫn cả các doanh nghiệp ở khu vực khác, đặc biệt là từ Mỹ, châu Âu và Nhật Bản.

Việt Nam cũng sẽ nhận được những lợi ích từ việc hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc. Trước hết là tăng xuất khẩu các mặt hàng nông sản, thủy sản, khoáng sản. Lợi thế về vị địa lý nhờ đó vận chuyển nhanh chóng với chi phí thấp, ưu đãi về thuế do chương trình thu hoạch sớm, sự chênh lệch về mùa vụ, năng suất cao, thị trường Trung Quốc đang có nhu cầu lớn là những yếu tố thuận lợi để đẩy mạnh xuất khẩu mặt hàng này. Ngoài những mặt hàng chúng ta đang có lợi thế như nông, thủy sản, khoáng sản, có thể tăng xuất khẩu các mặt hàng khác như dệt may, hàng chế tạo kỹ thuật trung bình sử dụng nhiều lao động. Việt Nam cũng có cơ hội làm nơi trung chuyển hàng hóa của một số nước ASEAN sang Trung Quốc và ngược lại. Do phí vận chuyển bằng đường thủy rẻ hơn rất nhiều, chúng ta có thể trở thành trạm trung chuyển cho một số nước thực sự khó khăn trong việc vận chuyển với Trung Quốc. Tuy nhiên, nếu Việt Nam chậm chuyển đổi cơ cấu kinh tế, tăng khả năng cạnh tranh của nhóm hàng chế biến, chế tạo thì lợi ích nhận được từ khu vực này sẽ rất hạn chế.

Khu vực hành lang kinh tế cũng có nhiều cơ hội để phát triển thương mại khi khu vực mậu dịch tự do được hình thành. Việc xóa bỏ những rào cản thương mại tăng cường trao đổi thương mại khu vực hành lang với các nước khác trong ACFTA. Chính sách phát triển hành lang kinh tế của Việt Nam và Trung Quốc sẽ liên kết các địa phương khu vực hành lang thành một tổng thể kinh tế trong hợp tác thương mại khu vực. Điều này sẽ mang lại lợi ích cho toàn bộ khu vực hành lang. Các mặt hàng xuất khẩu hiện nay khu vực đang có lợi thế như khoáng sản, nông sản, sản phẩm chế biến sẽ có nhiều thị trường hơn. Chương trình thu hoạch sớm mà Trung Quốc dành cho Việt Nam sẽ tạo điều kiện cho Việt Nam đẩy mạnh xuất khẩu các mặt hàng nông sản, thủy sản sang Trung Quốc, góp phần phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế.

1.2. Thúc đẩy hợp tác đầu tư và phát triển du lịch

Đầu tư là một trong những lĩnh vực hợp tác quan trọng trong ACFTA. Thương mại gắn với đầu tư, chuyển giao công nghệ là một xu hướng hợp tác lâu dài và hiệu quả hiện nay. Với tiềm lực kinh tế to lớn và đầy triển vọng Trung Quốc sẽ trở thành nước xuất khẩu tư bản quan trọng của một số nước ASEAN. Tính đến năm 2003, tổng giá trị vốn cam kết đầu tư trực tiếp của Trung Quốc ở trên 40 nước và vùng lãnh thổ đạt 11,4 tỷ USD với 7.470 dự án, trong đó riêng năm 2003 đạt 2,1 tỷ USD với 510 dự án. Theo dự báo của

UNCTAD (Hội nghị của liên hợp quốc về thương mại và phát triển), trong vòng 5 năm tới, đầu tư của Trung Quốc ở nước ngoài có thể tăng gấp đôi, đạt khoảng 4 tỷ USD hàng năm⁷. Theo dự báo của các chuyên gia kinh tế, trong 10 năm tới, theo nhu cầu tăng cường sức mạnh kinh tế và điều chỉnh cơ cấu xí nghiệp công nghiệp, Trung Quốc sẽ trở thành nước xuất khẩu tư bản quan trọng.

Đầu tư của Trung Quốc vào ASEAN hiện nay còn rất khiêm tốn. Theo số liệu của Bộ Thương mại Trung Quốc, trong thời kỳ từ 1995-2003, tổng vốn đầu tư trực tiếp của Trung Quốc tại các nước ASEAN chỉ đạt 941 triệu USD, chiếm chưa đến 1% tổng nguồn vốn đầu tư nước ngoài vào khu vực này. Từ năm 1999 đến nay, đầu tư của Trung Quốc vào ASEAN chỉ đạt khoảng 1 tỷ USD/năm, nhưng phần lớn đổ vào 4 nước thành viên mới là Việt Nam, Lào, Campuchia và Myanmar (khoảng 290 triệu USD). Tuy nhiên, với môi trường đầu tư thuận lợi do việc hình thành khu vực mậu dịch tự do mang lại, sự gần gũi về địa lý, cội nguồn văn hoá châu Á và địa vị của người Hoa trong kinh tế ASEAN, trong tương lai ASEAN có một ưu thế rất lớn để hấp dẫn xuất khẩu tư bản của Trung Quốc. Hơn nữa, ưu thế về tài nguyên của các nước ASEAN và đặc biệt là khu vực hành lang kinh tế cũng như nguồn lao động có tay nghề cao và công nghệ tiên tiến (ở nhóm nước ASEAN –6) sẽ thu hút các nhà đầu tư Trung Quốc vào ASEAN. Nếu nhìn xa hơn, một nước Trung Quốc phát triển sẽ có lợi cho các nước có trình độ thấp hơn trong khu vực trong việc chuyển giao công nghệ, điều mà các nước Đông Nam Á tiếp nhận được từ Nhật Bản trong những thập kỷ 70, 80 thế kỷ 20. Các nước ASEAN - 4 sẽ là những nước có thể tận dụng cơ hội này để tiếp nhận chuyển giao công nghệ từ phía Trung Quốc. Ảnh hưởng này sẽ có lợi cho phát triển khu vực hành lang.

Khu vực mậu dịch tự do được hình thành cũng thúc đẩy đầu tư từ các nước ASEAN vào Trung Quốc ngày một nhiều hơn. Hiện tại, Trung Quốc đang là một nước hấp dẫn đầu tư nhất thế giới. Tính đến hết năm 2003, Trung Quốc đã cấp giấy phép cho 467.227 dự án đầu tư nước ngoài với tổng số vốn cam kết là 943 tỷ USD và 501 tỷ USD vốn thực hiện. Tính đến hết năm 2003, tổng đầu tư của ASEAN tại Trung Quốc đạt 64,59 tỷ USD, trong đó đã giải

⁷ Hiện nay, 12 công ty xuyên quốc gia của Trung Quốc đang kiểm soát 430 tỷ USD tài sản nước ngoài với trên 20.000 nhân viên và doanh thu năm 2003 đạt 33 tỷ USD.

ngân được 32,37 tỷ USD, tương ứng với 4,75% và 6,46% tổng số vốn đầu tư nước ngoài vào Trung Quốc. Các nước ASEAN đã có 22.075 dự án đầu tư vào Trung Quốc, trong đó Singapore là nhà đầu tư lớn nhất ASEAN, chiếm 72% tổng vốn đầu tư của ASEAN vào Trung Quốc, tiếp đến là Malaysia 10%, Thái Lan 8%, Philippin 5%, Indonesia 4% và các thành viên còn lại 1%. Như vậy, với việc thuận lợi hoá môi trường đầu tư do hình thành ACFTA, Trung Quốc sẽ thu hút thêm nhiều hơn vốn đầu tư từ các nước ASEAN. Vốn đầu tư từ các nước ASEAN cũng sẽ được thu hút vào các tỉnh Tây Nam Trung Quốc cùng với việc khu vực này dành nhiều ưu đãi hơn cho đầu tư nước ngoài. Điều này sẽ có tác động tích cực đối với phát triển kinh tế thương mại khu vực hành lang kinh tế.

Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc cũng sẽ tăng cường hợp tác kinh tế kỹ thuật giữa Trung Quốc và ASEAN về mặt chuyển giao kỹ thuật cao. Đây là cơ hội để hai bên đầu tư lẫn nhau. Trước mắt, các nước ASEAN đều đang tiến hành điều chỉnh cơ cấu công nghiệp. Công cuộc này sẽ cần thu hút nhiều vốn từ bên ngoài. Hợp tác đầu tư Trung Quốc ASEAN trong khu vực ACFTA sẽ tạo điều kiện cho các nước ASEAN thực hiện điều chỉnh nói trên.

Tuy nhiên cũng cần nhận thấy rằng, Trung Quốc và ASEAN đều là những nước tiếp nhận đầu tư nước ngoài và là đối thủ cạnh tranh thu hút nguồn vốn này. Mặt khác, do cơ cấu kinh tế và thị trường có nhiều điểm tương đồng, Trung Quốc và ASEAN ít có khả năng tiếp cận thị trường đầu tư của nhau. Do đó, việc hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc sẽ có tác dụng trong việc nâng sức hấp dẫn và cạnh tranh thu hút đầu tư nước ngoài vào khu vực.

Phát triển du lịch là một trong lĩnh vực có lợi thế đặc biệt trong quan hệ hợp tác giữa ASEAN và Trung Quốc cũng như Trung Quốc và Việt Nam. Khu vực này hấp dẫn khách du lịch bởi sự phong phú về thiên nhiên, đa dạng và đặc sắc về văn hoá, nhiều kỳ quan của thế giới và sự phát triển nhanh về kinh tế trong những năm gần đây. Sự nới lỏng các quy định về xuất nhập cảnh, về thương mại, đầu tư, dịch vụ khi hình thành khu vực mậu dịch tự do sẽ thúc đẩy phát triển hơn nữa du lịch khu vực này. Hiệp định về ACFTA cũng đưa du lịch vào lĩnh vực cam kết hợp tác. Hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh và tiểu vùng sông Mê Kông là những địa điểm lý tưởng cho du khách quốc tế. Năm 2003 khách du lịch nước ngoài đến Vân Nam là 10 triệu lượt

người, đến Việt Nam là 2 triệu lượt người. Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh là một tuyến du lịch đặc biệt có nhiều ưu thế về tự nhiên, danh lam, văn hoá.

1.3. Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, nâng cao năng lực cạnh tranh

Một khu vực mậu dịch tự do thống nhất sẽ là môi trường thuận lợi cho các hoạt động thương mại và đầu tư, mà ở đó các nước tham gia sẽ phát huy tối đa lợi thế tương đối của mình. Khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc được hình thành về cơ bản dựa trên những nguyên tắc của Tổ chức thương mại thế giới, do vậy sẽ tạo ra một môi trường bình đẳng cho các bên tham gia trao đổi thương mại. Mặc dầu còn có nhiều sự khác biệt, nhưng các quốc gia khu vực đang nỗ lực để tạo dựng một sân chơi mang lại lợi ích thương mại cho mỗi thành viên. Chẳng hạn, các nước phát triển hơn trong khu vực đã dành cho các nước ASEAN – 4 những ưu đãi đặc biệt và khác biệt trong quá trình thực hiện ACFTA như kéo dài thời hạn thực hiện cam kết, hỗ trợ về kỹ thuật, thực hiện chương trình thu hoạch sớm...

Để thực hiện các cam kết của Hiệp định Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN, các nước thành viên sẽ phải đẩy mạnh cải cách trong nước, dỡ bỏ các rào cản thương mại, minh bạch hoá các chính sách phát triển để dành cho nhau sự đối xử trên nguyên tắc bình đẳng và cùng có lợi. Quá trình này sẽ có tác dụng tích cực đối với việc nâng cao khả năng cạnh tranh của mỗi quốc gia và toàn khu vực.

Việc xây dựng khu vực mậu dịch tự do sẽ làm cho một số sản phẩm quốc nội của một nước thành viên nào đó bị hàng nhập khẩu giá thành thấp của nước khác thay thế, từ đó khiến cho hiệu suất sử dụng tài nguyên và lao động của nước đó được nâng cao. Đồng thời, thông qua phân công hoá ngành nghề, có thể tiết kiệm chi phí để đầu tư vào các sản phẩm khác. Kết quả là nhu cầu xã hội được mở rộng, lượng mậu dịch tăng lên, các nước thành viên có thể thu được lợi ích về mậu dịch.

Kết quả nghiên cứu của nhóm chuyên gia về hợp tác kinh tế Trung Quốc và ASEAN cho thấy, sau khi khu vực mậu dịch tự do hình thành, áp dụng mức thuế quan bằng 0%, GDP của cả Trung Quốc và ASEAN đều có sự tăng trưởng nhất định. Mức tăng GDP của các nước ASEAN là 0,87%, giá trị gia tăng là 5,4 tỷ USD. Mức tăng GDP của Trung Quốc là 0,02%, giá trị gia

tăng là 2,2 tỷ USD. Đây tuy chỉ là số dự báo nhưng xu thế tăng trưởng thì không thể hoài nghi, mà yếu tố chính là do việc sử dụng hiệu quả hơn nguồn lực của toàn khu vực.

2. Tác động tiêu cực

2.1. Gia tăng áp lực cạnh tranh

Việc Trung Quốc gia nhập WTO và hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc sẽ thúc đẩy vị trí cạnh tranh, vốn đã rất cao hiện nay, lên mức cao hơn, thách thức với toàn bộ khu vực châu Á. Sức cạnh tranh phụ trội đó sẽ tạo điều kiện để nước này tăng thêm kim ngạch xuất khẩu tại thị trường các nước ASEAN và các thị trường xuất khẩu chính hiện nay của các nước ASEAN như EU, Hoa Kỳ, Nhật Bản, đồng thời thu hút thêm nhiều khoản đầu tư mà lẽ ra các nước Đông Nam Á có thể nhận được^{*}. Nguyên nhân chủ yếu của việc gia tăng áp lực cạnh tranh là sự giống nhau về cơ cấu công nghiệp giữa Trung Quốc với ASEAN và sự giống nhau tương tự về giai đoạn phát triển kinh tế. Trong quá trình xây dựng khu vực mậu dịch tự do việc tranh giành thị trường, không chỉ là thị trường nội địa của hai bên mà còn liên quan đến sự cạnh tranh đối với thị trường thứ ba sẽ trở thành một mâu thuẫn nổi bật của Trung Quốc và các nước Đông Nam Á trong lĩnh vực kinh tế.

Nguồn lao động tại Trung Quốc và các nước ASEAN rất dồi dào, đều có ưu thế về xuất khẩu những hàng hoá sử dụng nhiều lao động, đều dựa vào các thành phẩm gia công để đẩy mạnh xuất khẩu tức là chỉ chú ý mở rộng về xuất khẩu, dẫn đến khả năng sản xuất của nhiều sản phẩm quá thừa, cạnh tranh là điều không thể tránh khỏi đối với ngành công nghiệp tập trung sức lao động như dệt may, giấy dép... Cả hai loại hàng này của Trung Quốc đã chiếm 1/5 thị trường Hoa Kỳ, trong khi đó hàng của ASEAN chỉ chiếm 1/10. Cùng với việc Trung Quốc trở thành thành viên WTO, đến 2005, khi mà Mỹ và EU buộc phải xoá bỏ hạn ngạch về hàng dệt may và giấy dép, Trung Quốc sẽ ~~hút~~

^{*} Bất chấp tình trạng thiếu vắng sự bảo hộ đầu tư mà WTO đã hứa hẹn, đầu tư trực tiếp nước ngoài của Trung Quốc vẫn đạt mức cực cao trong suốt thời gian từ 1990 đến nay. Năm 1990 Trung Quốc chỉ nhận được 3,4 tỷ USD đầu tư nước ngoài. Năm 1996 con số này đã lên đến gấp hơn 10 lần. 41,7 tỷ USD, và năm 2003 Trung Quốc tiếp nhận được 115 tỷ USD vốn cam kết và 53,5 tỷ USD vốn thực hiện.

tiến xuất khẩu loại hàng hoá này để tăng tỷ lệ. Theo số liệu của Ngân hàng thế giới, việc xoá bỏ hạn ngạch của hàng dệt may có lợi cho xuất khẩu mặt hàng này của Trung Quốc, làm cho tỷ trọng hàng của Trung Quốc vốn chiếm 20% thị phần thế giới sẽ tăng lên 40%.

Nếu lượng mậu dịch toàn cầu không thay đổi thì tỷ lệ giữa Trung Quốc và ASEAN đối với thị phần của mặt hàng này tại thị trường thứ 3 sẽ xuất hiện tình trạng mất cân bằng “nhiều cho Trung Quốc và giảm cho ASEAN”, nhưng cũng có thể cả Trung Quốc và ASEAN cùng hợp tác để thúc đẩy sự mở rộng thị trường.

Cạnh tranh sẽ hết sức khốc liệt giữa ASEAN và Trung Quốc tại thị trường thứ 3 với hàng xuất khẩu truyền thống và các thành phẩm không truyền thống. Khi Trung Quốc thúc đẩy hiện đại hoá nền kinh tế, sự mở rộng mậu dịch của Trung Quốc sẽ thúc đẩy khả năng cạnh tranh tại thị trường các nước phát triển, thậm chí sẽ thay thế hàng xuất khẩu của ASEAN

Đối với hàng sản xuất tập trung nhiều vốn và không phải truyền thống như điện tử (máy tính, máy in, ổ cứng), sự tăng trưởng về xuất khẩu của Trung Quốc sẽ theo đà lớn mạnh của thị trường. Trên thực tế, theo sự tăng lên về kim ngạch xuất khẩu hàng điện tử của Trung Quốc đối với Mỹ thì xuất khẩu của ASEAN sẽ giảm xuống tương ứng. Ví dụ, năm 1990, Trung Quốc chỉ chiếm 2% thị trường điện tử tại nước Mỹ thì đến năm 2001 tỷ lệ này đã tăng lên 11,8%. So sánh với Hàn Quốc là 9%, Đài Loan 8,2%, Malaysia 10,2%, Singapore 5,8%, Philippin 4,1%, Thái Lan 2,8% và Indonesia 1,3%.

Đối với Việt Nam nói chung và hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh nói riêng áp lực cạnh tranh còn lớn hơn do khả năng cạnh tranh của nền kinh tế, doanh nghiệp và mặt hàng còn thấp hơn nhiều nước trong khu vực⁹. 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

⁹ Theo xếp loại của Diễn đàn kinh tế thế giới, năm 2003 Việt Nam đã có cải thiện lớn về thứ bậc về năng lực cạnh tranh, đứng thứ 60 trong số 102 quốc gia được xếp hạng. Tuy nhiên so với các nước trong khu vực, đặc biệt là các nước ASEAN - 6 và Trung Quốc, khả năng cạnh tranh của Việt Nam còn thấp, Trung Quốc đứng thứ 44, Thái Lan: 32, Singapore: 6, Malaysia: 29

thị trường các nước thứ ba. Ở thị trường thứ ba, cơ hội của Việt Nam mở rộng thương mại sẽ gặp phải trở ngại không nhỏ với các đối tác nói trên. Trở lại nghiên cứu của nhóm chuyên gia về hợp tác ASEAN - Trung Quốc có thể nhận thấy rõ rằng, những cơ hội thương mại Việt Nam cũng như nhóm nước ASEAN - 4 có được từ việc thuận lợi hoá thương mại khu vực do thành lập ACFTA là hết sức nhỏ bé. Đặc biệt, nhóm hàng mà các nước ASEAN -6 và Trung Quốc nhận được nhiều nhất sự tăng trưởng xuất khẩu như dệt may, điện tử, chế tạo thì phần dành cho Việt Nam lại hết sức hạn chế. Chẳng hạn, trong khi Việt Nam tăng xuất khẩu được 44,5 triệu USD hàng chế tạo sang Trung Quốc thì nước tăng ít nhất trong ASEAN-6 là Thái Lan cũng được 323,7 triệu USD và nước tăng nhiều nhất là Indonesia đạt 1.281,8 triệu USD, Trung Quốc cũng tăng được 500 triệu USD mặt hàng này tại thị trường Việt Nam. Ngay cả các nhóm hàng ta có lợi thế như khoáng sản, nông sản, thủy sản, mức tăng của ta cũng thấp hơn các nước ASEAN khác. Ngay cả khi Việt Nam được hưởng những ưu đãi, chẳng hạn như chương trình thu hoạch sớm, thì lợi ích về lâu dài cũng không mấy khả quan. Bởi vì, nhóm hàng được hưởng ưu đãi là nhóm hàng có nguồn gốc thiên nhiên, do đó tăng trưởng bị giới hạn bởi tính cơ cấu như hạn chế về năng suất, sản lượng khả năng đánh bắt, khai thác, môi trường. Đây rõ ràng là thách thức lớn đối với Việt Nam, mặc dù thực tế này đã được thừa nhận nhưng trong bối cảnh hình thành ACFTA cũng cần phải nghiêm túc nhận thức lại.

Thách thức còn lớn hơn 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 sẽ càng thúc đẩy cải cách ở 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.

Trước cuộc khủng hoảng tài chính châu Á 1997, sự phát triển mạnh mẽ về kinh tế của ASEAN và Trung Quốc khiến khu vực này trở thành khu vực hấp dẫn nguồn vốn của thế giới. Trung Quốc và ASEAN là hai khu vực hấp dẫn đầu tư trực tiếp của nước ngoài nhiều nhất trong khu vực và trong các nước đang phát triển. Nhưng kể từ khi phát sinh khủng hoảng tài chính 1997

đến nay, vốn tư bản đầu tư vào khu vực này giảm đi rõ rệt. Hơn nữa, về mặt hấp dẫn vốn đầu tư nước ngoài, ưu thế của Trung Quốc hơn hẳn ASEAN sau cuộc khủng hoảng tài chính. Sau khi Trung Quốc gia nhập WTO, Trung Quốc buộc phải cải cách sâu sắc thêm chế độ tiền tệ, cải thiện hệ thống tiền tệ, tăng nhanh bước đi hoà vào thị trường tiền tệ thế giới và điều chủ yếu là tiền đô phát triển vô cùng sáng sủa làm cho các nhà đầu tư càng chú ý cơ hội đầu tư vào Trung Quốc, hình thành sự cạnh tranh về đầu tư trực tiếp nước ngoài giữa Trung Quốc và ASEAN.

Việc xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc làm cho Trung Quốc và ASEAN hình thành một thị trường nhất thể hoá, đến Trung Quốc đầu tư hay đến ASEAN đầu tư đối với nhà đầu tư mà nói sẽ không cảm thấy có gì khác biệt. Giai đoạn này nhà đầu tư chủ yếu xem xét môi trường đầu tư ở đâu, tại các nước thành viên ASEAN, có nước thì môi trường đầu tư tốt, có nước thì không lý tưởng lắm. Đối với các nước như vậy, hấp dẫn đầu tư nước ngoài là một thách thức. Quốc gia mà đầu tư bất lợi thì cần phải có bước cải tiến rõ ràng trong giai đoạn quá độ hoàn thành khu mậu dịch tự do.

Như vậy, mặc dù có những lợi ích nhất định từ việc là thành viên của Hiệp định ACFTA, tuy nhiên về lâu dài những lợi ích thực sự chỉ có được nếu Việt Nam đẩy mạnh cải cách, phát triển đồng đều với cả khu vực. Bản thân ACFTA tự nó không mang lại lợi ích mà chỉ tạo ra cơ hội.

2.2. Sự khác biệt tương đối lớn dẫn đến tình trạng cần bảo lưu nhiều vấn đề của Hiệp định

Sự khác biệt rất lớn giữa trình độ phát triển kinh tế của 10 nước ASEAN và mối quan hệ lẫn nhau về kinh tế thương mại đối ngoại của họ sẽ cản trở tiến trình nhất thể hoá kinh tế. Có nước đã xếp vào hàng ngũ nước phát triển, ví dụ như Singapore và Brunây, GDP tính đầu người đã vượt 20.000 USD/người nhưng Campuchia, Lào và Myanmar vẫn thuộc nước kém phát triển, GDP chỉ 200 - 300 USD/người. Cơ cấu XNK của các nước ASEAN cũng khác nhau xa. Singapore hàng năm XNK là 200 tỷ USD, nhưng Lào chỉ đạt khoảng 1 tỷ USD. Có nước xuất khẩu hàng công nghiệp là chủ yếu, có nước lại xuất khẩu hàng nông sản và hàng sơ chế là chủ yếu. Có nước xuất khẩu tư bản là chủ yếu nhưng có nước lại nhập khẩu tư bản là chủ yếu.

6 nước thành viên ASEAN cũ là Singapore, Brunây, Malaysia, Thái Lan, Indonesia và Philippin có trình độ phát triển cao hơn so với 4 nước thành viên mới là Việt Nam, Lào, Campuchia và Myanmar cho nên thái độ của các bên trong việc xem xét lợi ích của mình đạt được trong khu vực mậu dịch tự do đều khác nhau. Singapore do trình độ cao tự do hoá kinh tế cao nên rất tích cực xúc tiến khu vực mậu dịch tự do, mong muốn để từ đó đạt được lợi ích cao hơn. Thái Lan có nền kinh tế mang tính bổ sung cao nên hy vọng thông qua khu vực mậu dịch tự do để phát huy tác dụng ưu thế. Malaysia tính bảo hộ cao nên không hy vọng khu vực mậu dịch tự do sẽ ảnh hưởng đến công nghiệp trong nước do vậy chủ trương là thực hiện dần dần. 4 nước thành viên mới ASEAN thì cố gắng tìm sự chiếu cố nhiều hơn trong khu vực mậu dịch tự do nên thái độ giữa các nước cũng không giống nhau khi đàm phán.

Sự khác biệt về trình độ phát triển kinh tế của các nước ASEAN rất lớn, khó mà hình thành sự phân công cơ cấu công nghiệp hoàn chỉnh. Trong các nước ASEAN, sự chênh lệch về thu nhập đầu người đến gần 100 lần. Tuy rằng 5 nước ASEAN cũ là Indonesia, Malaysia, Philippin, Singapore và Thái Lan công nghiệp đã có bước phát triển tương đối cao, thành phẩm trong sản phẩm xuất khẩu chiếm tỷ lệ cao, nhưng các nước trên bán đảo Đông Dương lại cách biệt xa, hình thành sự phát triển tách rời rõ rệt, không thể tương xứng với các nước thành viên cũ ASEAN. Ngành công nghiệp có quy mô và sức cạnh tranh nhất định, thì cơ cấu hàng xuất khẩu cũng chỉ là sản phẩm sơ cấp là chính.

Trong khi đó, sự khác biệt về tài nguyên của các nước ASEAN tương đối nhỏ, khó mà hình thành hệ thống phân công trực tiếp trong khu vực. Các nước ASEAN đều ở khu vực Đông Nam Á, vị trí địa lý gần nhau, khí hậu giống nhau. Tài nguyên trên mặt đất và tài nguyên khoáng sản dưới đất có nhiều điểm giống nhau như cao su, dừa, dầu cọ, cacao, hồ tiêu, gạo, gỗ nhiệt đới, thiếc, dầu mỏ. Vì vậy, tuy rằng một số nước có ưu thế tương đối về khai thác tài nguyên nhưng thị trường trọng điểm của sản phẩm đó không có chỗ đứng trong khu vực, chỉ có thể hướng ra thị trường thế giới ngoài khu vực ASEAN. Điều này cũng là nguyên nhân chủ yếu từ lâu đến nay mậu dịch nội bộ ASEAN luôn chiếm tỷ trọng thấp trong tổng kim ngạch mậu dịch của họ. Hơn nữa, vì cơ cấu, quy mô khác biệt lớn nên khó mà hình thành mối quan hệ thương mại ngang bằng. Vì thế, sự phân công đối với sự phát triển kinh tế cũng khó mà xây dựng được.

Trong khung thời gian của kế hoạch hoàn thành khu vực mậu dịch tự do các nước phát triển thấp của ASEAN cần phải nhanh chóng phát triển điều kiện của mình, sáng tạo và mở cửa, đó là sự thách thức lớn đối với một số nước thành viên ASEAN.

Ở thời điểm hiện tại, các nước trong ASEAN và Trung Quốc đang có những toan tính khác nhau về lợi ích của tự do hoá thương mại. Do vậy, việc xây dựng khu vực mậu dịch tự do nếu không có sự cân nhắc và thận trọng với những hình thức và bước đi thích hợp thì hậu quả cũng sẽ khôn lường, có thể dập tắt nhiệt tình tham gia và đưa cả 2 bên vào thế bế tắc.

Nếu như việc hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc diễn ra suôn sẻ, thì trước mắt và cả trong tương lai các quốc gia ASEAN vẫn phải chịu một sức ép-rất lớn từ phía Trung Quốc vì hàng hoá với giá rẻ hơn, mẫu mã phong phú, lợi thế về quy mô, kinh nghiệm và nghệ thuật thương mại được tích lũy hàng ngàn năm cùng với những thương hiệu hàng Trung Quốc phổ biến trên khắp thế giới. Đó còn là chưa kể tới đội ngũ thương nhân đông đảo người Hoa là một lực lượng quan trọng hỗ trợ thực hiện chính sách của Trung Quốc.

2.3. Làm nảy sinh nhiều vấn đề chính trị, xã hội phức tạp

Hoạt động của khu vực ACFTA sẽ tạo điều kiện để các nước hợp tác giải quyết các vấn đề xã hội của khu vực như: bảo vệ và sử dụng có hiệu quả tài nguyên nước, rừng, ngăn chặn tình trạng gây ô nhiễm môi trường qua biên giới, tăng cường hợp tác chống ma tuý, phá bỏ các đường dây buôn bán ma tuý qua biên giới, hợp tác chống buôn lậu và gian lận thương mại, bảo vệ sức khoẻ cộng đồng, ngăn ngừa các dịch bệnh lây lan qua biên giới.

Tuy nhiên, sự hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc ngoài việc thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội trong vùng còn kéo theo nhiều vấn đề phức tạp khác mà các nước cần quan tâm giải quyết. Trước hết, đó là tình trạng buôn lậu, lưu thông hàng giả, hàng kém chất lượng vốn đang là hiện tượng khá phổ biến, càng có cơ hội để gia tăng khi các rào cản thương mại được bãi bỏ. Thứ hai, tạo điều kiện cho các băng nhóm tội phạm quốc tế mở rộng phạm vi hoạt động như buôn bán ma tuý, phụ nữ, vũ khí... Thứ ba, các hoạt động ngăn ngừa, phòng chống các bệnh dịch, bảo tồn di sản văn hoá, bảo vệ môi trường trở nên khó khăn hơn. Thứ tư, có thể nảy sinh những bất đồng

về quan điểm dẫn đến xung đột lợi ích giữa các nước thành viên ảnh hưởng đến bầu không khí chính trị lành mạnh. Điều này đặt ra cho các nước trong khu vực nói chung, Việt Nam và Trung Quốc nói riêng vấn đề là cần có sự phối hợp chặt chẽ và tính hết các hậu quả tiêu cực mà hoạt động của khu vực ACFTA có thể gây ra, tránh những bất đồng đáng tiếc khi khu vực này chính thức đi vào hoạt động.

III. TRIỂN VỌNG PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ TRONG BỐI CẢNH HÌNH THÀNH ACFTA

1. Triển vọng về phát triển thương mại hàng hoá, dịch vụ

Theo sự tính toán của nhóm chuyên gia thuộc Ủy ban hợp tác kinh tế Trung Quốc - ASEAN, sau khi hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, tổng sản phẩm quốc dân của các nước ASEAN và Trung Quốc sẽ có mức tăng trưởng khá. Mức tăng GDP tại các nước ASEAN có thể đạt 0,9% tổng giá trị, tăng 2,2 tỷ USD/năm. Một nghiên cứu của Ban Thư ký ASEAN cho thấy rằng khi Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc hoàn thành, xuất khẩu của ASEAN sang Trung Quốc có thể tăng 48% trong khi xuất khẩu của Trung Quốc sang ASEAN có thể tăng 55%, khu mậu dịch này cũng sẽ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của cả ASEAN và Trung Quốc.

Bằng việc tạo ra một thị trường rộng lớn và dồi dào nguyên liệu thô cho các nhà sản xuất, Khu vực mậu dịch tự do này sẽ mang lại cơ hội lớn cho các nước thành viên. Việc dỡ bỏ các hàng rào thương mại trong Khu vực mậu dịch tự do sẽ làm giảm chi phí kinh doanh, tăng hiệu quả kinh tế, tăng nhanh nguồn thương mại, đầu tư và dịch vụ giữa các nền kinh tế khu vực.

Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc hình thành sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh. Hành lang này là một trong những tuyến đường huyết mạch trong thương mại nối liền thị trường Trung Quốc với Việt Nam và các nước ASEAN khác.

Việt Nam không chỉ được hưởng lợi thế từ việc hội nhập sâu hơn của Trung Quốc vào nền kinh tế khu vực và thế giới mà còn được hưởng lợi từ "Chiến lược đại khai phát miền Tây của Trung Quốc". Chính phủ Trung Quốc dành ưu đãi về thuế, áp dụng chính sách phát triển kinh tế khu vực này. Đây là

nguyên nhân quan trọng đã làm tăng nhanh kim ngạch trao đổi hàng hoá trên khu vực địa phận Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong những năm vừa qua và chắc chắn vẫn là nhân tố tích cực thúc đẩy phát triển thương mại 2 nước trong thời gian tới. Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh một khi được xây dựng và đưa vào khai thác chắc chắn sẽ mang lại lợi ích thiết thực phục vụ chiến lược phát triển vùng biên cương của hai nước láng giềng.

Từ góc độ nhu cầu tiêu dùng, thị trường Trung Quốc - ASEAN có 2 đặc điểm rõ nét. *Một là*, dung lượng thị trường rất lớn. Hiện tại cả Trung Quốc và ASEAN có 1,8 tỷ dân, GDP là 2.000 tỷ USD. Đến năm 2010 số dân là 1,9 tỷ người, GDP sẽ đạt 3.000 tỷ USD. Kim ngạch mậu dịch hiện tại là 1.680 tỷ USD sẽ tăng lên 2.000 tỷ USD vào năm 2010. *Hai là*, do Trung Quốc và các nước ASEAN đều ở trong giai đoạn phát triển khác nhau, thu nhập bình quân đầu người và cơ cấu xí nghiệp sản xuất đều có sự khác biệt rất lớn, tất nhiên cơ cấu tiêu dùng sẽ rất khác nhau. Không chỉ tồn tại sự khác nhau giữa Trung Quốc và các nước ASEAN mà nội bộ các nước lại có sự khác biệt rõ rệt. Điều này cho thấy nhu cầu về hàng hoá tiêu dùng có khả năng mở rộng rãi trên cả thị trường Trung Quốc và ASEAN. Cùng với việc nâng cao thu nhập của Trung Quốc, các nước ASEAN và sự tăng sức mua của xã hội, nhất là sự tăng thu nhập của người nông dân tại các nước Đông Dương và Myanmar, thị trường sẽ không ngừng mở rộng điều đó có tác dụng lôi kéo mạnh mẽ sự hợp tác kinh tế và thương mại giữa Việt Nam và ASEAN.

Căn cứ vào thực trạng phát triển thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc và Việt Nam trong những năm gần đây, đặc biệt là tốc độ tăng trưởng kim ngạch cao từ năm 2000 đến nay giữa Việt Nam và Trung Quốc (50-55%/năm), kế hoạch hợp tác phát triển thương mại giữa các địa phương khu vực hành lang, sự khởi động hiệu quả của khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, có thể dự báo phát triển thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh như sau:

Về thương mại hàng hoá:

Dự kiến thương mại hai chiều giữa Việt Nam và Trung Quốc qua tuyến hành lang Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh sẽ đạt 500 triệu USD vào năm 2005 và 1.500 triệu USD năm 2010. Thời kỳ 2004 - 2010, dự báo các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam sang Việt Nam qua cửa khẩu Lào Cai

sẽ là hàng dệt may, da giày, nông sản nhiệt đới, thủy sản và khoáng sản; còn các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu của Việt Nam từ thị trường này sẽ là máy móc thiết bị, nguyên vật liệu thiết yếu, hoá chất, phân bón và hạt giống.

Về thương mại dịch vụ:

Thương mại dịch vụ sẽ phát triển nhanh, có tốc độ tăng trưởng cao và ổn định khác hẳn thời kỳ 2003 trở về trước. Trong nhóm dịch vụ thương mại thì dịch vụ vận tải, kho ngoại quan và cảng biển sẽ phát triển rất nhanh. Dự kiến, nhu cầu vận tải của Trung Quốc qua tuyến đường sắt Côn Minh - Hải Phòng đến năm 2005 từ 3-4 triệu tấn/năm và khoảng 7-8 triệu tấn/năm vào năm 2010¹⁰. Hàng quá cảnh của Vân Nam qua cảng Hải Phòng có thể sẽ lên tới 3 triệu tấn vào năm 2010, doanh thu dịch vụ vận tải, kho vận đạt khoảng 90-100 triệu USD/năm. Mặt khác, khi tuyến hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh được xây dựng xong, hàng quá cảnh của các nước khác trong ASEAN và các địa phương khác của Trung Quốc cũng sẽ được vận chuyển theo tuyến hành lang này. Đây là điều kiện thuận lợi cho thương mại khu vực hành lang.

Triển vọng về hợp tác du lịch cũng rất khả quan. Hai bên sẽ hợp tác mở các tuyến du lịch Trung Quốc (Bắc Kinh - Vân Nam) - Việt Nam - Lào - Thái Lan - Myanmar và ngược lại. Dự báo khách du lịch qua tuyến hành lang sẽ lên đến 300.000 lượt người vào năm 2005 và 900.000 lượt vào năm 2010.

2. Triển vọng về hoạt động đầu tư

Việc hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc sẽ tạo môi trường thuận lợi cho các nước thu hút đầu tư nước ngoài và đầu tư lẫn nhau. Vân Nam và Việt Nam đều có nguyện vọng là thực hiện nhiệm vụ công nghiệp hoá, hiện đại hoá, nhanh chóng thoát khỏi tình trạng kém phát triển, có nhu cầu về đầu tư rất lớn đối với công nghiệp và các ngành khác. Về xây dựng kết cấu hạ tầng, trình độ xây dựng kết cấu hạ tầng tại Vân Nam và Việt Nam vẫn chưa cao, vẫn chưa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế và nâng cao mức sống của người dân tại nước đó cho nên đòi hỏi nhu cầu đầu tư tăng lên. Về

¹⁰ Theo thông báo của Đại Sứ quán Trung Quốc nhân chuyến làm việc với Lào Cai ngày 14/1/2004.

mặt khai thác tài nguyên, Vân Nam và Việt Nam cần phải tận dụng ưu thế về tài nguyên trở thành ưu thế về kinh tế. Cần phải tăng nhanh mức độ khai thác tài nguyên nhất là chú ý về mặt gia công, điều này cũng cần nhu cầu đầu tư. Về mặt nông nghiệp, tuy rằng tại Vân Nam và Việt Nam nông nghiệp đều là ngành kinh tế quan trọng nhưng trình độ sản xuất chưa cao. Về mặt sản xuất công nghiệp, Vân Nam và Việt Nam đang đứng trước vấn đề hiện đại hoá nên nhu cầu đầu tư rất lớn. Về ngành dịch vụ, tại Vân Nam và Việt Nam nhu cầu đầu tư cũng rất lớn về các lĩnh vực như giáo dục, khoa học, chữa bệnh, tiền tệ, bảo hiểm...

Khu vực hành lang kinh tế với môi trường đầu tư thông thoáng, kết cấu hạ tầng phát triển sẽ thu hút được đầu tư từ các nước khác ngoài khu vực ASEAN cũng như các nước khác trong ACFTA. Một thực tế đã được phân tích là Trung Quốc sẽ đẩy mạnh đầu tư phát triển khu vực Tây Nam và các nước ASEAN - 4. Đây là thuận lợi cho phát triển khu vực hành lang.

Những lĩnh vực có khả năng thu hút đầu tư khu vực hành lang kinh tế là: (1) xây dựng hệ thống giao thông trên hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh; (2) xây dựng các khu công nghiệp (3) hệ thống cung cấp điện, thông tin (4) các khu kinh tế cửa khẩu (5) nâng cấp và mở rộng cảng (6) phát triển nông nghiệp và nông thôn (7) y tế, giáo dục, bảo hiểm và (8) phát triển du lịch.

Tóm lại, những thuận lợi về thương mại, đầu tư, phát triển du lịch khu vực hành lang kinh tế khi hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc là hết sức cơ bản. Tuy nhiên, cũng cần nhận thấy những thách thức to lớn đối với khu vực hành lang xuất phát từ trình độ phát triển thấp của khu vực, áp lực cạnh tranh từ phía Trung Quốc và các nước ASEAN - 6. Do vậy, việc Trung Quốc gia nhập WTO và hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc cần phải trở thành chất xúc tác cho các cải cách trong nước. Nếu nó chỉ dừng lại ở hành động “xiết chặt tay nhau” như hợp tác trong ASEAN trong thời gian gần đây thì lợi ích mà Việt Nam nhận được từ hội nhập quốc tế và khu vực sẽ vô cùng nhỏ bé và không thể bứt phá để bước ra khỏi nguy cơ tụt hậu. Điều này cũng đúng cho cải cách khu vực hành lang kinh tế.

CHƯƠNG III

CÁC GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ HẢI PHÒNG - LÀO CAI - CÔN MINH TRONG BỐI CẢNH HÌNH THÀNH KHU VỰC MẬU DỊCH TỰ DO ASEAN - TRUNG QUỐC

I. QUAN ĐIỂM VÀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ TRONG ĐIỀU KIỆN HÌNH THÀNH ACFTA

1. Những yếu tố ảnh hưởng đến phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc

1.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực:

- Liên kết kinh tế thương mại khu vực đang là hình thức hợp tác nổi trội trong bối cảnh các vấn đề tự do hoá thương mại đa phương đang gặp phải những bế tắc do sự bất đồng về quyền lợi giữa các nước phát triển và đang phát triển. Hình thức hợp tác khu vực trong những năm gần đây đã mang lại nhiều lợi ích to lớn cho các quốc gia, đặc biệt là các nước đang phát triển như NAFTA, AFTA. Hợp tác khu vực cũng làm dịu đi các bất đồng trong quan hệ thương mại đa phương và giúp các nước chủ động hơn trong việc đối phó với các biến động của kinh tế toàn cầu. Phát triển kinh tế thương mại khu vực hành lang kinh tế thể hiện xu thế nói trên.

- Châu Á - Thái Bình Dương là một khu vực phát triển kinh tế năng động nhất hiện nay với nhiều hình thức liên kết, hợp tác và có nhiều cường quốc kinh tế như Hoa Kỳ, Nhật Bản, Trung Quốc. Chiếm gần 2/3 tổng GDP thế giới, 60% tổng thương mại toàn cầu, đây là khu vực có tiềm lực kinh tế lớn nhất hiện nay. Sự phát triển kinh tế và thương mại sôi động của khu vực sẽ tạo điều kiện phát triển cho thương mại khu vực ACFTA nói chung và hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh nói riêng.

- Hợp tác các nước tiểu vùng sông Mê Kông ngày càng đi vào chiều sâu và có sự trợ giúp của các tổ chức kinh tế thương mại quốc tế. Nhiều dự án tài trợ quốc tế đang được triển khai tại đây như xây dựng hành lang Đông - Tây, Hành lang Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh. Nhiều chương trình hợp tác đã

bước đầu mang lại hiệu quả như: Chương trình xoá đói giảm nghèo, mở rộng thương mại, thu hút đầu tư như, kiểm soát lũ lụt, nâng cao năng lực quản lý, phát triển nông nghiệp, thuỷ lợi và nghề rừng, nghề cá, thuỷ điện, tài nguyên, du lịch và giao thông... Đây cũng là khu vực được hưởng nhiều chế độ ưu đãi từ AFTA và ACFTA với mong muốn rút ngắn khoảng cách phát triển của nhóm nước khu vực này so với các nước khác trong khu vực. Đây là thuận lợi lớn đối với phát triển thương mại hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh.

- Hợp tác kinh tế thương mại ASEAN - Trung Quốc ngày càng được đẩy mạnh với việc xúc tiến hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc. Việc hình thành khu vực mậu dịch tự do sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại, đầu tư, du lịch phát triển. Xây dựng hành lang kinh tế cũng là một trong những nội dung của Hiệp định ACFTA và phát triển thương mại khu vực này cũng là mối quan tâm của các nước ASEAN và Trung Quốc.

1.2. Những chủ trương và biện pháp của Trung Quốc có khả năng tác động đến sự phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế

Phát triển kinh tế miền Tây Nam là một trong những chủ trương lớn của Chính phủ Trung Quốc trong 3 thập kỷ gần đây. Mục tiêu của chiến lược này là rút ngắn khoảng cách phát triển của khu vực này với các khu vực khác trên cả nước; khai thông quan hệ thương mại, đầu tư, du lịch của cả khu vực với Đông Nam Á và các khu vực khác. Mậu dịch biên giới được coi là bước đi đầu tiên mang tính chất mở đường cho chiến lược mở cửa ven biên giới đất liền của Trung Quốc.

Năm 1978, sau hội nghị Trung ương 3 khoá XI của Đảng Cộng sản, Trung Quốc bắt đầu "mở cửa toàn phương diện, nhiều hình thức, nhiều tầng: từ đặc khu kinh tế - đến thành phố mở cửa ven biển - khu mở cửa kinh tế ven biển - mở cửa nội địa và mở cửa ven biên giới đất liền". Phương châm của chiến lược mở cửa ven biên giới được xác định chung là: lấy mậu dịch biên giới dẫn đường, coi hợp tác kinh tế - kỹ thuật là trọng điểm, lấy khu vực lục địa làm chỗ dựa, coi việc khai thác thị trường các nước xung quanh là mục tiêu. Ngay từ cuối những năm 80, Trung Quốc đã coi mậu dịch biên giới là "đột phá khẩu" và ngày càng phát triển.

Hai tỉnh Vân Nam và Quảng Tây nằm trong vành đai kinh tế “đại Tây Nam” của Trung Quốc, bao gồm Tứ Xuyên, Vân Nam, Quý Châu, Tây Tạng, và Quảng Tây, trong đó Quảng Tây được xem là hành lang ra biển cho toàn bộ vùng Tây Nam này. Thông tư số 03/1994 của Quốc vụ viện Trung Quốc về tăng thêm một bước mở cửa 5 thành phố, thị trấn biên giới là Nam Ninh, Côn Minh, Thị xã Bằng Tường, Huyện Thủy Lệ, Huyện Hà Khẩu.

Ngoài ra còn có hơn 100 cửa khẩu mở cửa và chợ biên giới đã được hình thành nhằm liên kết chặt chẽ khu vực ven biên giới giữa Trung Quốc với các nước xung quanh. Hiện nay, trên tuyến biên giới giáp Việt Nam có 3 thị xã Hà Khẩu (Vân Nam), Bằng Tường, Đông Hưng (Quảng Tây) đã được Quốc vụ viện Trung Quốc phê chuẩn là thị xã mở cửa ven biên giới. Đồng thời, Quốc vụ viện Trung Quốc còn đồng ý cho xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới ở thị xã Bằng Tường và Đông Hưng. Vì vậy, Bằng Tường và Đông Hưng (đặc biệt thị xã Đông Hưng đối diện với Móng Cái của Việt Nam được Chính phủ Trung Quốc coi là cửa ngõ thuận lợi duy nhất để thông thương với Đông Nam Á). Khu vực này được hưởng 11 chính sách ưu đãi như xoá bỏ mọi sự hạn chế về hình thức sở hữu đối với các thành phần tham gia mậu dịch biên giới; xoá bỏ mọi sự hạn chế, ràng buộc của chính quyền địa phương sở tại đối với mậu dịch biên giới; xoá bỏ sự hạn chế về kim ngạch đảm bảo các giao dịch của mậu dịch biên giới qua 1 cửa; thực hiện việc miễn thuế, giấy phép xuất nhập khẩu đối với những hàng hoá bình thường... Chính sách ưu đãi hơn cả đặc khu kinh tế ven biển về các mặt xuất khẩu, nhập khẩu, thuế, thu hút đầu tư của các tỉnh nội địa và nước ngoài, trở thành điểm nóng đầu tư của Trung Quốc và nước ngoài.

Về quan điểm chỉ đạo chiến lược cải cách và mở cửa, Trung Quốc đề xuất “Giải phóng tư tưởng, cải cách nền kinh tế, đẩy nhanh tốc độ phát triển mọi mặt, tăng cường và duy trì mở cửa đối ngoại, lấy Đông Nam Á làm mục tiêu trọng điểm”

Về chủ trương cụ thể, Trung Quốc lấy “Côn Minh làm trung tâm, lấy thành phố ở các châu, khu thuộc tỉnh làm chỗ dựa, lấy 3 thị trấn ven biển làm chủ (có thị trấn Hà Khẩu), lấy 24 huyện, thị trấn giáp biên làm chỗ dựa để hướng xuống Đông Nam Á và các khu vực, châu lục khác”.

Chính sách ưu tiên mà Chính phủ Trung Quốc dành cho các địa phương biên giới thể hiện ở các nội dung sau:

- Các địa phương được quyền phê chuẩn các dự án hợp tác, gia công, biên mậu trong phạm vi lãnh thổ của mình. Chẳng hạn cấp huyện vùng biên giới được phép phê chuẩn các dự án đầu tư tương đương 2 triệu USD đối với các dự án thương mại. Với các dự án khác, cấp huyện, thị được phê chuẩn số vốn đầu tư từ 1 triệu USD trở xuống, cấp tỉnh từ 1 triệu USD đến 5 triệu USD. Các địa phương cũng được phân quyền phê duyệt các dự án gia công, quyền quy định miễn giảm thuế cho các đối tượng kinh doanh, kể cả thuế xuất, nhập khẩu mậu dịch biên giới (MDBG).

- Về thuế: Với các dự án đầu tư vào ngoại thương, hai năm đầu được miễn thuế, năm thứ 3, 4, 5 giảm 50%. Với các dự án đầu tư vào sản xuất, xây dựng, giao thông, thông tin liên lạc thì miễn thuế 5 năm đầu, các năm 6, 7, 8, 9, 10 giảm 50%. Các dự án đầu tư nước ngoài được miễn thuế nhập khẩu đối với toàn bộ máy móc, thiết bị văn phòng, thiết bị phục vụ sinh hoạt. Lợi nhuận thu được ở một số hạng mục có thể được miễn thuế khi chuyển ra nước ngoài. Tất cả các xí nghiệp ở vùng biên giới được giảm 24% so với mức thuế chung trong nội địa, hơn thế, nếu bị lỗ thì lấy lãi năm sau bù vào, còn lại bao nhiêu mới tính thuế.

- Các địa phương vùng biên có thể lập các khu hợp tác MDBG, xây dựng các xí nghiệp gia công xuất khẩu. Giá thuê đất tại các khu kinh tế vùng biên giảm từ 20% đến 30%, thời hạn cho thuê: 70 năm để đầu tư xây dựng nhà ở, 60 năm cho xây dựng công sở, 50 năm cho xây dựng cơ sở kinh doanh.

- Các xí nghiệp trong khu hợp tác kinh doanh MDBG sản xuất để xuất khẩu là chính thì tùy theo quy mô sẽ được trao quyền chủ động kinh doanh xuất, nhập khẩu với quốc gia láng giềng và hưởng ưu đãi về thuế.

- Hàng năm Nhà nước Trung ương cấp một khoản tiền thích ứng để xây dựng, tu bổ các cửa khẩu. Ngoài ra, các địa phương còn được sử dụng số tiền thu lệ phí hàng hoá qua biên giới để xây dựng, tu bổ kết cấu hạ tầng ở vùng biên giới.

- Với những người có công kêu gọi đầu tư nước ngoài được thưởng 3 - 5% trị giá đầu tư, đơn vị được đầu tư khi có lợi nhuận sẽ trích 5 - 8% thưởng cho người có công lao.

- Chính phủ Trung Quốc chủ trương thúc đẩy phát triển MDBG nhằm đáp ứng nhu cầu sinh hoạt, cải thiện đời sống của nhân dân vùng biên giới, góp phần làm sống động kinh tế vùng biên vốn dĩ nghèo nàn, lạc hậu. Do đó, họ chủ trương đẩy mạnh MDBG theo cả 3 hướng:

+ Trao đổi hàng hoá của cư dân biên giới: nếu buôn bán dưới 3.000 nhân dân tệ thì miễn thuế (đầu năm 1996 mức này mới là 500 nhân dân tệ).

+ Buôn bán ở quy mô của các huyện, thị xã ven biên giới như: Đông Hưng, Bằng Tường, Hà Khẩu, Ninh Minh, Long Châu...

+ Buôn bán qua biên giới của các tổng công ty MDBG cấp tỉnh, thành phố với quy mô lớn, bao gồm cả hợp tác kinh tế - kỹ thuật, đầu tư... như ở các thành phố Nam Ninh, Côn Minh, Quế Lâm, Ngô Châu, Bắc Hải...

Như vậy, tham gia MDBG không phải chỉ là cư dân biên giới với khối lượng hàng hoá nhỏ (tiểu ngạch) mà Trung Quốc còn huy động, khuyến khích các thành phần kinh tế, các doanh nghiệp lớn, nhỏ của Nhà nước và tư nhân cùng tham gia MDBG với quy mô và khối lượng hàng hoá lớn, không hạn chế. Không chỉ các huyện, thị xã biên giới, mà cả các thành phố sâu trong nội địa của các tỉnh biên giới Quảng Tây, Vân Nam cũng thành lập các Cục Biên mậu để quản lý, hướng dẫn và thành lập các Tổng công ty, Công ty biên mậu của Nhà nước để tham gia kinh doanh xuất nhập khẩu hàng hoá qua biên giới Việt - Trung.

Ba cửa khẩu hoạt động buôn bán sôi động nhất của Trung Quốc với Việt Nam là: Đông Hưng (tiếp giáp Móng Cái - Quảng Ninh), Bằng Tường (tiếp giáp với Đồng Đăng - Lạng Sơn), Hà Khẩu (tiếp giáp với Lào Cai). Các địa phương trên đều được Trung Quốc quản lý theo một nguyên tắc chung là: cửa khẩu quốc mậu là do Trung ương quản lý (giao cho Hải quan chủ trì chính) và toàn bộ số thu của Hải quan nộp về ngân sách Trung ương; cửa khẩu biên mậu do địa phương quản lý, số thu được nộp về ngân sách địa phương.

Năm 2003, Quốc vụ viện Trung Quốc đã ra thông tri về “Tăng thêm một bước mở cửa 5 thành phố, thị trấn biên giới Nam Ninh, Côn Minh, thị xã Bằng Tường, huyện Thủy Lệ, huyện Hà Khẩu” với nội dung chủ yếu là:

(1) Chính quyền nhân dân tỉnh Vân Nam và khu tự trị dân tộc Choang có thể trong phạm vi quyền hạn nhất định được giao quyền hạn nhất định cho Chính phủ nhân dân 5 thị xã, thị trấn này về quản lý mậu dịch biên giới và hợp tác kinh tế. Thực hiện phê chuẩn hợp đồng kinh tế về biên mậu, gia công, hợp tác lao động.

(2) Khuyến khích phát triển mậu dịch gia công và xuất khẩu sản phẩm nông nghiệp thu ngoại tệ. Miễn thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng đối với việc phát triển xuất khẩu sản phẩm nông nghiệp, nhập khẩu hạt giống, cây giống, con giống, thức ăn gia súc và trang thiết bị kỹ thuật liên quan để gia công xuất khẩu sản phẩm nông nghiệp, các xí nghiệp có thể nhập khẩu máy móc thiết bị và các vật liệu khác.

(3) Tích cực thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước thúc đẩy kinh tế phát triển. Chính quyền nhân dân tỉnh Vân Nam và khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây có thể trong quyền hạn của mình cho phép Chính quyền nhân dân 5 huyện, thị xã này có quyền phê chuẩn các hạng mục đầu tư ngoại thương, thuế doanh thu của các hạng mục đầu tư này được giảm 24%.

(4) Cho phép các nhà đầu tư của các nước láng giềng sử dụng tư liệu sản xuất, vật tư coi là vốn đầu tư. Bộ phận hàng hoá này có thể tiêu thụ theo quy định của mậu dịch biên giới Trung Quốc.

(5) Cho phép các huyện thị có đủ điều kiện mở ra khu hợp tác kinh tế biên giới, ngành sản xuất công nghiệp thứ ba tương ứng và xí nghiệp gia công hàng xuất khẩu. Phạm vi cụ thể khu vực hợp tác kinh tế biên giới do bộ phận hữu quan Văn phòng Quốc vụ viện thẩm định phê chuẩn. Xây dựng cơ sở vật chất trong khu hợp tác kinh tế biên giới cần phải nhập cơ khí, thiết bị và vật tư khác, nếu có số lượng hợp lý thì được miễn thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng. Lợi nhuận thu được từ khu hợp tác kinh tế biên giới được để lại địa phương dùng để xây dựng cơ sở vật chất.

(6) Trong khu hợp tác mậu dịch biên giới các đơn vị sản xuất lấy xuất khẩu làm chủ, đơn vị nào có quy mô sản xuất hàng xuất khẩu đạt được mức độ

nhất định thì sẽ qua Bộ Thương mại cho phép kinh doanh xuất nhập khẩu với các nước láng giềng, mức độ và quy mô cụ thể do Bộ Thương mại nghiên cứu xác định.

(7) Thuế doanh thu xí nghiệp của các xí nghiệp trong khu hợp tác mậu dịch được giảm 24% tỷ suất thuế phải nộp. Nếu các xí nghiệp này đưa lợi nhuận thu được vào đầu tư trong nội địa thu sẽ phải nộp thêm 9% thuế doanh thu. Xí nghiệp nội biên và xí nghiệp đầu tư ngoại thương trong khu hợp tác kinh tế biên giới, khi có hàng hoá nhập khẩu được giảm 1/2 thuế phải nộp và thuế công thương thống nhất, nếu hàng hoá thuộc diện Nhà nước hạn chế nhập khẩu phải làm thủ tục xin phê chuẩn nhập khẩu theo quy định của Nhà nước.

(8) Nhà nước hỗ trợ vốn xây dựng cơ sở vật chất cửa khẩu 5 huyện thị này. Số tiền cụ thể và biện pháp hỗ trợ do Bộ Tài chính quyết định. Cho phép các cửa khẩu này thu lệ phí quản lý cửa khẩu (0,6 nhân dân tệ/tấn) để dùng vào việc xây dựng cửa khẩu.

(9) Mỗi năm Ngân hàng chuyển cho Uyển Định, Thuỷ Lệ 10 triệu nhân dân tệ, cho Bằng Tường, Đông Hưng, Hà Khẩu 20 triệu nhân dân tệ vay làm vốn cố định, dùng để xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới và xây dựng thị xã biên giới. Những khoản vay này phải đưa vào kế hoạch đầu tư và tiền vay quốc gia.

(10) Từ nay về sau cho phép 5 huyện thị này được nhập phương tiện giao thông. Những phương tiện này được miễn thu thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng, thuế tiêu thụ đặc biệt. Song, chỉ được phép sử dụng trong khu vực mình, không được làm hoặc chuyển đi khu vực khác. Hải quan địa phương sẽ giám sát, quản lý nghiêm ngặt.

(11) Cho phép đến các nước xung quanh đầu tư mở xí nghiệp, căn cứ quy định tại văn kiện số 13 năm 1991. Tổng mức vốn đầu tư hạng mục dưới 1 triệu USD do khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây và tỉnh Vân Nam tiến hành thẩm định phê chuẩn và Bộ Thương mại cho phép kinh doanh.

Chấp hành các quy định liên quan đến mậu dịch biên giới và hợp tác kinh tế đối ngoại đã được Quốc vụ viện phê chuẩn. Chính quyền nhân dân tỉnh Vân Nam và khu tự trị dân tộc Quảng Tây được quyền giao quyền hạn nhất định cho Chính quyền nhân dân thị xã Bằng Tường, Đông Hưng, Thuỷ Lệ, Hà

Khẩu về quản lý và hợp tác kinh tế mậu dịch biên giới. Thực hiện phê chuẩn hợp đồng kinh tế về biên mậu, gia công, hợp tác lao động. Khuyến khích phát triển gia công sản xuất hàng xuất khẩu từ các sản phẩm nông nghiệp để thu ngoại tệ. Miễn thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng đối với sản xuất hàng xuất khẩu từ sản phẩm nông nghiệp và nhập khẩu hạt giống, cây giống, con giống, thức ăn gia súc và các thiết bị liên quan để gia công sản xuất hàng xuất khẩu từ sản phẩm nông nghiệp, xí nghiệp tiến hành cải tiến công nghệ kỹ thuật thông qua nhập khẩu máy móc thiết bị và các vật liệu, nguyên liệu sản xuất.

Chính quyền tỉnh Vân Nam và khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây có thể trong quyền hạn của mình, cho phép chính quyền nhân dân các huyện, thị xã trên có quyền phê chuẩn các hạng mục đầu tư, ngoại thương. Thuế doanh thu của các doanh nghiệp đầu tư này được giảm 24%.

Cho phép các huyện thị có đủ điều kiện mở ra khu hợp tác kinh tế biên giới, để thu hút các ngành sản xuất công nghiệp, xí nghiệp gia công hàng xuất khẩu. Phạm vi cụ thể khu vực hợp tác kinh tế biên giới do văn phòng Quốc vụ viện thẩm định phê chuẩn. Xây dựng cơ sở vật chất trong khu hợp tác kinh tế biên giới cần nhập thiết bị và vật tư với số lượng hợp lý sẽ được miễn thuế nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng. Lợi nhuận thu được từ khu hợp tác kinh tế được để lại cho địa phương dùng để xây dựng kết cấu hạ tầng.

Dựa trên chính sách mở cửa của Trung Quốc, đồng thời cùng với việc củng cố và mở rộng hợp tác mậu dịch, kinh tế kỹ thuật và giao lưu hữu hảo với các nước, đặc biệt là 3 nước Việt Nam, Lào, Myanmar và các nước khác trong Đông Nam Á, bắt đầu từ năm 1993, khu Đại Tây Nam Trung Quốc là: Vân Nam, Tứ Xuyên, Quảng Tây, Quý Châu, Tây Tạng và 2 thành phố Thành Đô, Trùng Khánh đã phối hợp tổ chức hội chợ hàng xuất khẩu Côn Minh lần thứ nhất. Từ đó đến nay, hội chợ mỗi năm tổ chức 1 lần đã thu hút sự chú ý và tham gia của nhiều doanh nghiệp, thương gia các nơi trên thế giới đến tham dự.

Từ năm 2004, Trung Quốc sẽ dành ưu đãi cho cửa khẩu biên giới thuộc Vân Nam, Quảng Tây với Việt Nam được thanh toán các hợp đồng ngoại thương bằng bản tệ vẫn được hoàn thuế VAT. Trung Quốc cũng đã đầu tư phát triển hệ thống giao thông của Vân Nam từ Côn Minh đi cửa khẩu Hà Khẩu. Phát triển cả đường bộ, đường sắt và sân bay quốc tế Côn Minh sẽ khởi công

vào năm 2004, hoàn thành và đưa vào khai thác năm 2006. Chính phủ Trung Quốc cũng quy hoạch mở rộng thành phố Côn Minh tăng diện tích lên 2 lần, gồm có 4 khu chức năng: Khu công nghiệp, khu văn hoá - giáo dục, khu dân cư và khu công nghệ cao.

Chính sách mở cửa kinh tế với các nước láng giềng của Trung Quốc càng được tăng cường sau khi Trung Quốc gia nhập WTO và đặc biệt là sau khi các nước ASEAN và Trung Quốc quyết tâm xây dựng khu vực mậu dịch tự do ACFTA. Những thay đổi trong chính sách của Trung Quốc sau khi là thành viên WTO cũng có những ảnh hưởng nhất định đến quan hệ thương mại khu vực.

Thời gian gần đây cơ chế điều hành của Trung Quốc có những thay đổi để phù hợp với các qui định của Tổ chức thương mại thế giới, riêng thuế biên mậu chưa có gì thay đổi, nhưng các rào cản phi quan thuế được áp dụng ở các cửa khẩu biên giới nhiều hơn, chặt chẽ hơn. Chẳng hạn như, mặt hàng rau hoa quả không phải là mặt hàng phía Trung Quốc quản lý bằng hạn ngạch, số lượng nhập vào Trung Quốc không hạn chế nhưng các thương nhân Trung Quốc có quyền xuất nhập khẩu phải xin giấy phép kiểm nghiệm hàng hoá. Mỗi một lần, Cục kiểm nghiệm hàng hoá xuất khẩu nhập khẩu Trung Quốc chỉ cấp cho số lượng 500 tấn/giấy phép, khi nhập hết số lượng đó lại phải xin giấy phép khác cũng với số lượng như vậy, nếu nhập không hết trong thời hạn quy định sẽ bị phạt. Từ năm 2001 trở về trước, việc này chính quyền Trung ương uỷ quyền cho chính quyền tỉnh Quảng Tây cấp, do đó việc xin giấy phép không khó khăn. Từ đầu năm 2002 trở lại đây, việc xin giấy phép trên phải về Bắc Kinh, do đó đã làm chậm tiến độ buôn bán biên giới. Riêng về tổ chức quản lý biên mậu, Trung Quốc đánh giá thời gian qua có nhiều sơ hở. Các địa phương, các thương nhân do lợi ích cục bộ đã khai thác triệt để những sơ hở đó, từ đó thuế thu được thấp, thất thu ngân sách Nhà nước, tình hình tham nhũng, buôn lậu diễn ra phức tạp. Do vậy, việc tổ chức quản lý mậu dịch biên giới được rà soát sắp xếp lại, Chính phủ yêu cầu các địa phương ở biên giới và các cửa khẩu phải làm đúng và làm tốt hơn các chính sách của Quốc vụ Viện Trung Quốc đã ban hành.

Về mặt tổ chức, Trung Quốc đề cao vai trò của lực lượng Hải quan, vì vậy đã tăng cường thêm cả về số lượng và chất lượng, thay đổi một số quan chức lãnh đạo ngành Hải quan từ tỉnh đến huyện, thị và Hải quan cửa khẩu, thực hiện chính sách luân chuyển cán bộ từ chỗ này sang chỗ khác, tránh tình

trạng cán bộ Trung ương thông đồng với các quan chức của địa phương để giải quyết các lợi ích cục bộ. Trung Quốc đã bỏ Cục Biên mậu ở cấp tỉnh và huyện, thị xã. Cục Biên mậu của các cấp này được sáp nhập với Cục Kinh mậu. Trong Cục Kinh mậu chỉ còn một phòng theo dõi chỉ đạo công tác biên mậu.

1.3. Chính sách của tỉnh Vân Nam

Để thực hiện các chủ trương trên, các cấp chính quyền, các ngành hữu quan của Vân Nam đã ban hành nhiều văn bản pháp quy và tổ chức triển khai thực hiện có hiệu quả trên mọi lĩnh vực, tìm cách xâm nhập thị trường, nghiên cứu cạnh tranh trên thị trường nước ngoài, đặc biệt là việc xác định về mặt chiến lược các tuyến đường hành lang vươn xuống các nước Đông Nam Á thông qua tuyến giao thông đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng ra biển; các tuyến đường bộ xuyên Á trong tương lai, các tuyến đường thủy... nhằm mục đích thu hút tài nguyên khoáng sản và tiêu thụ sản phẩm, đề ra 2 đối sách cụ thể trong việc đối phó với việc hình thành khu mậu dịch tự do Đông Nam Á xây dựng một nền kinh tế biên giới hướng ngoại mang màu sắc riêng.

Tỉnh uỷ, Chính quyền tỉnh Vân Nam rất coi trọng công tác mậu dịch kinh tế đối ngoại, tạo ra môi trường rộng lớn và hoàn cảnh chính xác tốt cho sự phát triển mậu dịch kinh tế đối ngoại, tổ chức khảo sát thị trường các nước xung quanh và các nước Đông Nam Á. Để mậu dịch kinh tế Vân Nam giao lưu và có tác dụng thúc đẩy, xúc tiến hợp tác tích cực, phát triển cùng các nước xung quanh và khu vực Đông Nam Á, Chính quyền tỉnh đã mở hội nghị công tác về kinh tế đối ngoại, đưa ra hàng loạt các biện pháp chính sách để chấn hưng mậu dịch kinh tế đối ngoại.

Đối với các nước xung quanh và trong khu vực, lãnh đạo cấp cao của Vân Nam thống nhất đưa ra những vấn đề sau đây:

(1) Xây dựng một dải liên kết Vân Nam với 6 nước trong khu vực, trước hết là tuyến đường sắt qua Thái Lan, Việt Nam, Singapore, Malaysia.

(2) Trong khu vực xây dựng một mạng lưới đường cao tốc, để trong tương lai mọi người có thể đi ô tô từ Băng Cốc tới thẳng Côn Minh.

(3) Tranh thủ thiết thực khai phá sông Lan Thương, sông Mê Kông để tàu thuyền tự do thông thương, thúc đẩy phát triển mậu dịch xuyên quốc gia giữa các nước trong khu vực.

(4) Trên bờ sông Lan Thương – Mê Kông xây dựng trạm thủy điện hình thành mạng lưới điện cung cấp cho các nước trong khu vực.

(5) Các nước trong khu vực phải áp dụng biện pháp có hiệu quả thúc đẩy mậu dịch xuyên quốc gia, hình thành mạng lưới mậu dịch.

(6) Thúc đẩy hạng mục giao lưu nhân tài, trước hết giao lưu học giả, chuyên gia và nhân viên kỹ thuật.

(7) Tăng cường hợp tác giữa các ngân hàng các nước trong khu vực, hình thành mạng lưới ngân hàng khu vực.

(8) Áp dụng các biện pháp phát triển mậu dịch du lịch, hình thành mạng lưới du lịch.

(9) Tăng cường thêm tuyến hàng không mới, hình thành mạng lưới giao thông trên không trung.

(10) Các nước trong khu vực phải xây dựng mối liên hệ kinh tế gần bó mật thiết, để sử dụng tốt nguồn nhân lực, thủy lực, đất đai, tài nguyên khoáng sản và rừng của mình.

Để thúc đẩy hợp tác với Việt Nam, từ năm 1998 đến nay, phía Vân Nam đã chủ động đề xuất nhiều chương trình hợp tác và xúc tiến nhiều cuộc gặp với đại diện các địa phương và trung ương. Vân Nam đã nỗ lực trong việc xây dựng tuyến đường bộ Côn Minh- Lào Cai, thiết lập khu mậu dịch biên giới Kim Thành - Hà Khẩu, dành nhiều chính sách ưu đãi cho hàng hoá, người từ Việt Nam, tổ chức nhiều cuộc hội thảo khoa học, hợp tác nghiên cứu với phía Việt Nam.

1.4. Chính sách của Việt Nam

Việt Nam đang đẩy mạnh hội nhập kinh tế thương mại với các nước khu vực và thế giới. Hợp tác với Trung Quốc và ASEAN là định hướng chiến lược lâu dài trong chủ trương hội nhập của Việt Nam. Việt Nam đã và đang tích cực tham gia thực hiện các cam kết thương mại khu vực như Chương trình CEPT trong AFTA, Chương trình thu hoạch sớm EHP trong ACFTA, Chương trình hợp tác tiểu vùng sông Mê Kông...

Trong chiến lược phát triển kinh tế thời kỳ 2001-2010, Việt Nam dành ưu tiên đặc biệt để phát triển vùng núi phía Bắc của mình với mục đích rút ngắn khoảng cách phát triển giữa các tỉnh miền núi và vùng đồng bằng, đồng thời tạo đà cho hợp tác kinh tế thương mại với các nước láng giềng Trung Quốc, Lào, Campuchia.

Hợp tác kinh tế thương mại với miền Tây Trung Quốc, đặc biệt là Vân Nam đang được Chính phủ và các địa phương Việt Nam quan tâm. Phía Việt Nam đã xúc tiến nhiều công việc nhằm đẩy mạnh quan hệ hợp tác thương mại như nâng cấp đường bộ Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai, đường sắt Hải Phòng - Hà Nội và Hà Nội - Lào Cai theo kế hoạch xây dựng hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh, xây dựng khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, cải tiến các thủ tục thông quan, ban hành các chế độ ưu đãi về thương mại và đầu tư khu vực biên giới giáp Vân Nam, quy hoạch hệ thống cơ sở vật chất thương mại như chợ, kho ngoại quan, nâng cấp cửa khẩu... Nhiều hình thức hợp tác Việt Nam - Vân Nam được triển khai như hợp tác nghiên cứu khoa học, đào tạo, hội chợ triển lãm, hàng không, hải quan...

Những chủ trương, chính sách và các biện pháp Việt Nam nêu trên sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho hợp tác Việt Nam Trung Quốc, xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc và phát triển thương mại hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh.

Ngày 13/8/2004, tại Hà Nội, Chủ tịch UBND 4 địa phương là Lào Cai, Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh đã ký biên bản ghi nhớ những nội dung hợp tác làm cơ sở hợp tác với tỉnh Vân Nam Trung Quốc. Những lĩnh vực hợp tác quan trọng là nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt, đưa năng lực vận tải quá cảnh đáp ứng nhu cầu của hai bên, hợp tác phát triển du lịch, trao đổi thông tin thương mại, đối ngoại, xúc tiến thương mại và đầu tư, tạo điều kiện thông thoáng, đơn giản về các thủ tục xuất nhập khẩu, thuế quan, kiểm dịch hàng hoá, đảm bảo an ninh, an toàn cho các tổ chức, doanh nghiệp, khách du lịch và cá nhân, xây dựng cơ chế chính sách tạo điều kiện cho thương mại, du lịch, thanh toán quốc tế. Các bên cũng đề xuất hàng năm sẽ tổ chức hội nghị luân phiên giữa các địa phương để đánh giá kết quả hợp tác. Năm 2004 đã tổ chức tại Hà Nội, năm 2005 tại Côn Minh và 2006 tại Lào Cai. Sau đó hai năm sẽ tổ chức hội nghị một lần. Các địa phương cũng thành lập tổ công tác để triển khai những nội dung hợp tác này. Như vậy hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh đã thực sự khởi động với quyết tâm của hai chính phủ. Hợp tác phát triển kinh tế thương mại khu vực hành lang đã trở

thành một nội dung quan trọng trong hợp tác giữa Việt Nam và Trung Quốc cũng như Trung Quốc ASEAN.

Tóm lại, bối cảnh quốc tế và khu vực đang tạo nhiều thuận lợi cho phát triển thương mại hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh. Phát triển thương mại khu vực hành lang cũng là một trong những mục tiêu của Chiến lược phát triển kinh tế xã hội của Trung Quốc và Việt Nam. Các tổ chức quốc tế và khu vực đang dành sự trợ giúp đặc biệt đối với khu vực này.

Tuy nhiên, còn một số yếu tố bất lợi đối với phát triển kinh tế khu vực hành lang nói riêng và khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng nói chung. **Thứ nhất,** trình độ phát triển của khu vực hành lang kinh tế so với địa vị chiến lược trong việc mở cửa ra Đông Nam Á và yêu cầu phải phát huy tác dụng quan trọng trong tiến trình tham gia xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc còn khá thấp. Hiện trạng về trình độ phát triển thấp, chứa nhiều nhân tố phức tạp của các tỉnh khu vực hành lang kinh tế sẽ tạo những khó khăn cho sự hợp tác kinh tế thương mại, đặc biệt là phát triển đầu tư và mậu dịch tự do. Tiểu vùng giáp với Vân Nam (trừ Thái Lan) thì 4 nước Việt Nam, Lào, Campuchia và Myanmar đều có những hạn chế lớn trong cơ cấu kinh tế, nguồn tài nguyên khá phong phú nhưng khả năng khai thác và trình độ khai thác còn thấp, tính bảo hộ tài nguyên lại mạnh. Do có đặc điểm về cơ cấu kinh tế, quy mô, nhu cầu, năng lực và cơ chế nên chính sách kinh tế đối ngoại của những nước trên không nhất quán, mậu dịch trao đổi thấp, khả năng thanh toán yếu, phương thức thanh toán lạc hậu. Những điều đó đều ảnh hưởng đến đầu tư và mậu dịch đa quốc gia, đa biên giới, ảnh hưởng bất lợi cho tiến trình xây dựng khu mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc và phát triển thương mại giữa các tỉnh trong khu vực hành lang kinh tế. **Thứ hai,** hạn chế về phát triển kết cấu hạ tầng sẽ làm giảm tính liên kết thương mại của khu vực. Mặc dầu đã có nhiều thoả thuận hợp tác về xây dựng hành lang kinh tế, đầu tư nâng cấp các dịch vụ hỗ trợ thương mại nhưng cho đến nay và trong tương lai gần, cản trở về giao thông và cơ sở vật chất kỹ thuật thương mại sẽ hạn chế quá trình tự do hoá thương mại khu vực này. Khó khăn về vốn là cơ bản nhất. Hơn nữa đầu tư vào kết cấu hạ tầng khu vực này mang lại hiệu quả thấp. **Thứ ba,** Trung Quốc và Việt Nam là những nước mới tham gia hội nhập. Tính phức tạp và khó khăn của công việc quản lý vĩ mô chính vì vậy sẽ tăng lên trong quá trình xây dựng khu mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc nói chung và khu vực hành lang nói riêng. Trung Quốc còn phải cam kết thực hiện theo WTO, Việt

Nam đang đàm phán gia nhập WTO. Đây là một công việc khó khăn mà hai nước sẽ phải dành nhiều ưu tiên hơn.

2. Quan điểm và định hướng phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế trong điều kiện hình thành ACFTA

2.1. Quan điểm

2.1.1. Phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế theo hướng tự do hoá phù hợp với các cam kết khu vực và lộ trình hội nhập của đất nước.

Phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế phải định hướng đến xu thế tự do hoá. Những Hiệp định thương mại tự do quốc tế và khu vực mà nước ta cam kết thực hiện đã quy định rõ hướng đi này cho thương mại Việt Nam. Thương mại khu vực Hành lang kinh tế nói trên cũng phải tuân thủ sự phát triển theo hướng tự do hoá. Đó là con đường một chiều để hội nhập ngày càng sâu hơn vào kinh tế quốc tế. Định hướng phát triển theo chiều ngược lại sẽ có nghĩa là đi theo xu hướng bảo hộ mậu dịch, tuy điều đó vẫn đạt được những lợi ích nhất định trong ngắn hạn một khi năng lực cạnh tranh còn hạn chế trên thị trường quốc tế. Tự do hoá tạo ra những cơ hội cùng những thách thức, con đường đó thật khó khăn nhưng là cơ bản về lâu dài. Thời hạn thực hiện các cam kết càng đến gần, sức ép mở cửa thị trường nội địa càng mạnh. Điều đó liên quan trước hết đến những Hiệp định lớn nước ta đã ký kết như CEPT/AFTA, EHP/ACFTA, Hiệp định thương mại Việt – Mỹ và sắp đến là những cam kết theo WTO. Tuy nhiên, ở đây có vấn đề hiệu ứng của quan hệ nhân quả, có đi có lại. Các đối tác của nhau sẽ cùng cắt giảm thuế quan trên nguyên tắc các bên cùng có lợi theo hướng đẩy nhanh tiến trình tự do hoá thương mại. Thực tế cho thấy, tiến trình tự do hoá thương mại diễn biến với nhịp độ tương đối nhanh phù hợp với xu thế chung hiện nay của thế giới.

Vẫn theo những cam kết về CEPT/AFTA, năm 2003 là năm cuối cùng Việt Nam chuyển các mặt hàng nằm trong danh mục loại trừ tạm thời vào danh mục cắt giảm, với mức thuế suất bắt đầu đưa vào cắt giảm phải ít hơn hoặc bằng 20%, đồng thời loại bỏ ngay các hạn chế về mặt định lượng hạn ngạch nhập khẩu. Cần nhớ rằng, trước khi đưa vào cắt giảm, một số nhóm mặt hàng của ta được bảo hộ với mức thuế suất cao, khoảng 30 – 50%, có loại được bảo hộ cao đến 80% (như thiết bị vệ sinh, một số phương tiện vận tải...)

Tuy nhiên, như đã nói ở trên, một khi Việt Nam cắt giảm nhanh hàng rào thuế quan nhập khẩu, thì một cách tương ứng các nước khác cũng cắt giảm nhanh thuế quan đối với hàng hoá Việt Nam. Cụ thể như Thái Lan, nước này đã tuyên bố dành ưu đãi thuế quan cho 19 mặt hàng nhập từ Việt Nam với thuế thấp hơn 5% so với mức thuế CEPT, Malaysia cũng tuyên bố dành ưu đãi thuế quan cho 172 mặt hàng của Việt Nam v.v...

Đối với Chương trình thu hoạch sớm của ACFTA, thuế quan và các hàng rào phi thuế quan về sản phẩm nông nghiệp cũng sẽ được cắt giảm nhanh chóng xuống 0%. Điều này sẽ tạo cơ hội cho các nước ASEAN tiếp cận và thâm nhập thị trường rộng lớn của Trung Quốc về nông, lâm, thuỷ hải sản, đặc biệt là với các nước như Thái Lan, Việt Nam.

Để thấy rõ định hướng tự do hoá mà thương mại Việt Nam đang thực hiện, có thể nêu thêm khía cạnh so sánh sau đây. Như đã biết, hiện thời Việt Nam đang tiến hành đàm phán tích cực và khẩn trương với các đối tác hữu quan để cố gắng đạt tới mốc gia nhập WTO vào năm 2005. Nếu lấy Hiệp định thương mại Việt – Mỹ (BTA) làm ví dụ thì đến nay đã thực hiện được 3 năm so với những yêu cầu của WTO nhưng đó vẫn là một khoảng cách còn quá thấp về sự cam kết. Riêng về thuế, trong BTA ta chỉ cam kết với thời hạn 3 – 6 năm giảm thuế 224 mặt hàng và giữ nguyên mức thuế hiện hành của 20 mặt hàng. Như vậy với tổng số 6.332 dòng thuế của biểu thuế, Việt Nam chỉ mới xử lý được 3,8%. Trong khi đó để gia nhập WTO, Trung Quốc đã điều chỉnh theo hướng giảm rất mạnh toàn bộ 7.000 dòng thuế của mình. Qua đó có thể thấy sự tụt hậu của ta quá rõ. Tuy vậy, nếu vẫn không cắt giảm mạnh và mở cửa nhanh hơn thì so với Trung Quốc khoảng cách tụt hậu đó sẽ ngày càng rộng hơn.

Thương mại khu vực Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh có quan hệ hữu cơ và là bộ phận không thể tách rời hoạt động thương mại của ACFTA. Xét về thực chất Hành lang kinh tế được coi là khu vực đệm, là cầu nối về kinh tế - thương mại giữa 2 nước Việt - Trung và giữa Trung Quốc với ASEAN. Quan hệ thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc trong khuôn khổ ACFTA vừa có tính chất song biên, lại vừa mang tính chất đa biên vì Việt Nam – thành viên ASEAN là một bên đối tác của Trung Quốc. Việt Nam và Trung Quốc luôn có chung quan điểm về tăng cường hợp tác và phối hợp trong quá trình xây dựng ACFTA, qua đó cả hai nước đều thu được lợi

ích. Dự kiến những lợi ích này có thể thu được ngay trong những năm đầu thực hiện Hiệp định khung về hợp tác kinh tế toàn diện ASEAN – Trung Quốc thông qua chương trình thu hoạch sớm (EHP).

Trong khuôn khổ đàm phán gia nhập WTO hiện nay, hai nước Việt – Trung sẽ sớm đàm phán song phương nhằm giải quyết những vấn đề tồn tại trong hợp tác kinh tế – thương mại giữa 2 nước, mặt khác nếu công việc đàm phán thuận lợi, điều đó cũng sẽ trở thành một trong những nhân tố thúc đẩy tiến trình Việt Nam gia nhập Tổ chức thương mại thế giới. Đây cũng là cách thức để nước ta chủ động và khẩn trương hơn trong hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực. Gia nhập WTO đòi hỏi phải duy trì và bảo đảm tính nghiêm túc áp dụng những nguyên tắc phổ biến của tổ chức quốc tế này, qua đó mở rộng khả năng thâm nhập thị trường thế giới, cả thị trường truyền thống và thị trường mới.

2.1.2. Củng cố và phát triển hợp tác kinh tế – thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc

Trong các cuộc gặp chính thức giữa Lãnh đạo cấp cao hai nước Việt – Trung kể từ khi bình thường hoá quan hệ (1991), hai bên đạt được nhiều thỏa thuận về việc củng cố và tăng cường quan hệ hữu nghị hợp tác toàn diện giữa hai nước, đưa hai nước trở thành “láng giềng tốt, bạn bè tốt, đồng chí tốt, đối tác tốt”. Trong các mối quan hệ đó, quan hệ hợp tác kinh tế – thương mại có vị trí đặc biệt. Trung Quốc hiện là đối tác lớn thứ 4 của Việt Nam về thương mại sau Mỹ, Nhật và EU. Kim ngạch trao đổi ngoại thương Việt – Trung đã tăng nhanh theo thời gian, bình quân tăng 20%/năm, từ 266 triệu USD năm 1992 lên 3,26 tỷ USD năm 2002, năm 2003 đạt 4,87 tỷ USD và năm 2004 có khả năng đạt 5 tỷ USD, sớm hơn rất nhiều so với những mục tiêu đã tiên liệu. Hai Chính phủ cũng đã quyết định nâng mức buôn bán hai chiều giữa hai nước Việt – Trung lên 10 tỷ USD vào năm 2010, gấp 2 lần giai đoạn 2000 – 2005. Mục tiêu này phụ thuộc rất lớn vào sự nỗ lực của doanh nghiệp 2 nước và có rất nhiều khả năng đạt được, thậm chí trước thời gian hạn định.

Trong bối cảnh mở rộng hợp tác toàn diện Việt – Trung, sự phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế cũng sẽ sớm đóng vai trò quan trọng góp phần thúc đẩy quan hệ kinh tế – thương mại giữa hai nước lên đà phát triển mới. Nhiều doanh nghiệp Việt Nam, trong đó có những doanh nghiệp ở các địa phương thuộc khu vực Hành lang kinh tế, từ chỗ trước đây phần lớn

chỉ buôn bán với các tỉnh có chung biên giới như Vân Nam, Quảng Tây đã cố gắng vươn sâu vào đến các tỉnh ven biển như Phúc Kiến, Hải Nam, các đặc khu kinh tế như Thẩm Quyến, Sán Đầu, Triết Giang, Tứ Xuyên v.v... Một số doanh nghiệp của cả hai bên đang chuyển dần từ buôn bán thuần túy sang hợp tác liên doanh sản xuất, sản xuất và tiêu thụ tại thị trường hai nước và xuất khẩu sang nước thứ ba như sản xuất và lắp ráp xe gắn máy, đồ điện gia đình, thức ăn gia súc, giấy dếp, dệt may, thực phẩm, dược phẩm.

Nền kinh tế hai nước trong quá trình phát triển có nhiều điểm tương đồng và có tính bổ sung lẫn nhau rất lớn, tạo điều kiện cho quan hệ thương mại hai nước phát triển cả về bề rộng lẫn chiều sâu.

Doanh nghiệp Trung Quốc có sự chú trọng đặc biệt đến thị trường Việt Nam và thông qua cầu nối quan trọng này để đến với thị trường Đông Nam Á nói chung. Đây chính là cơ hội lớn để phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế, góp phần củng cố và phát triển hợp tác kinh tế – thương mại hai nước Việt – Trung.

2.1.3. Khai thác đầy đủ tiềm năng phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế, tạo bước đột phá trong quan hệ hợp tác kinh tế – thương mại giữa Việt Nam với khu vực Tây Nam Trung Quốc

Hợp tác kinh tế thương mại giữa Việt Nam và các tỉnh khu vực Tây Nam – Trung Quốc có vị trí và vai trò quan trọng đối với việc tăng cường và phát triển quan hệ kinh tế thương mại Việt – Trung. Đây là những tỉnh của Trung Quốc có chung biên giới (như Vân Nam, Quảng Tây) hoặc gần biên giới với Việt Nam (như Tứ Xuyên, Trùng Khánh...)

Tây Nam Trung Quốc là khu vực lãnh thổ rộng lớn, đông dân, tiềm năng kinh tế dồi dào nhưng chưa được khai thác đầy đủ, có điều kiện thuận lợi để mở rộng sự hợp tác và liên kết kinh tế với các quốc gia láng giềng.

Trong quyết sách chiến lược của Trung Quốc khai thác miền Tây đất nước nổi lên chủ trương xây dựng những Hành lang kinh tế mang tính ưu thế khu vực nối liền Tây Nam Trung Quốc với Đông Nam Á và Đông Á, giữ vai trò then chốt và trong giao lưu hợp tác kinh tế – thương mại với những khu vực quốc tế quan trọng này.

Trên thực tế, hợp tác kinh tế - thương mại giữa Việt Nam và khu vực Tây Nam Trung Quốc đang ở mức độ hạn hẹp, chưa trở thành động lực thúc đẩy quan hệ Việt - Trung. Chẳng hạn, buôn bán hai chiều giữa Việt Nam các tỉnh Tây Nam Trung Quốc có chung biên giới với Việt Nam những năm qua chưa vượt quá 7 – 8% kim ngạch chung của hai quốc gia với nhau. Cơ cấu hàng hoá, dịch vụ trao đổi hai bên còn đơn giản và chưa hợp lý. Hàng xuất khẩu của Việt Nam chủ yếu vẫn là hàng nguyên liệu thô, hàng nông sản, thủy hải sản chưa chế biến. Tính bất hợp lý còn thể hiện ở chỗ nguyên liệu xuất khẩu của Việt Nam, chẳng hạn như quặng sắt, cao su...được đưa chế biến và xuất lại cho Việt Nam với giá trị gia tăng cao hơn. Thép phôi và thép thành phẩm của Trung Quốc vừa qua đã được nhập khẩu nhiều vào nước ta, từ chỗ thiếu đưa đến tình trạng ngưng đọng, ứ thừa thép. Có thể nói, Tây Nam Trung Quốc có nhu cầu nhập khẩu nhiều hải sản, cao su của Việt Nam; nếu ta xuất khẩu lớp thay vì xuất khẩu cao su, xuất khẩu hải sản tươi sống thì giá trị kinh tế còn được nâng cao lên rất nhiều.

Vấn đề đặt ra ở đây là tiềm năng phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế cần được khai thác đầy đủ để giải quyết tốt cơ cấu hàng hoá và dịch vụ trao đổi nhằm làm tăng giá trị gia tăng hàng xuất khẩu đồng thời khắc phục sự mất cân đối giữa xuất khẩu và nhập khẩu, nhập khẩu đang vượt trội trong nhiều năm.

Quan điểm ở đây cần được thấu suốt là thương mại khu vực Hành lang kinh tế có nhiều lợi thế, cần tìm giải pháp phù hợp tạo bước đột phá thúc đẩy sự giao lưu kinh tế - thương mại giữa Việt Nam và khu vực Tây Nam Trung Quốc. Qua Tây Nam sẽ tạo sự tiếp cận căn bản với thị trường nội địa Trung Quốc.

2.1.4. Tạo sức mạnh để lôi kéo sự phát triển thương mại các vùng lân cận ngoài Hành lang kinh tế

Hành lang kinh tế đóng vai trò như một trục chính liên kết các trung tâm kinh tế lớn, các thành phố và đô thị thuộc khu vực Hành lang tạo nên sức mạnh kinh tế tổng hợp tác động cộng hưởng một cách tích cực đến sự phát triển thương mại của các vùng liên kề với khu vực Hành lang kinh tế.

Các vùng lân cận với Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trên phần lãnh thổ Việt Nam là những địa phương trải dài từ vùng Đồng

bằng lên Trung du, miền núi của vùng Tây Bắc. Đó là những địa phương có tiềm năng phong phú để phát triển thương mại nhưng chưa được khai thác tốt và trình độ phát triển cũng không đồng đều. Một số nơi thuộc vùng sâu, vùng xa, nhiều khó khăn trở ngại, giao thông không thuận tiện, kết cấu hạ tầng thương mại chưa được phát triển tới mức cần thiết. Vì vậy, lưu thông hàng hoá còn bị hạn chế, tỷ suất hàng hoá chưa cao, sức mua còn thấp. Do vậy, phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế sẽ tạo điều kiện góp phần đưa thương mại miền núi, vùng sâu vùng xa lên trình độ phát triển đồng đều, tiến kịp cùng với miền xuôi.

Sự kết hợp phát triển thương mại giữa khu vực Hành lang kinh tế với các khu vực lân cận sẽ tạo ra những khả năng đối tác rộng lớn hơn với vùng Tây Nam Trung Quốc nói riêng và thị trường Trung Quốc nói chung.

Hiện nay, nhân chuyến thăm Trung Quốc của Thủ tướng Phan Văn Khải (5/2004), hai Chính phủ đã có sự thoả thuận về việc nghiên cứu xây dựng hai “Hành lang” và một “Vành đai” kinh tế, đó là: Hành lang kinh tế Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh; Hành lang kinh tế Hải Phòng – Hà Nội – Lạng Sơn – Nam Ninh và Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ. Ý tưởng cùng phối hợp xây dựng và khai thác các Hành lang kinh tế này có những ý nghĩa rất quan trọng, đặc biệt sẽ tác động thúc đẩy phát triển mạnh mẽ hơn quan hệ kinh tế – thương mại Việt – Trung trong những năm sắp tới trên tầm cao mới. Như vậy, nếu chỉ tính đến khu vực trên đất liền, bên cạnh Hành lang kinh tế đang được đề cập nghiên cứu gắn liền Việt Nam với tỉnh Vân Nam, nay sẽ có thêm Hành lang kinh tế thứ hai gắn liền Việt Nam với tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc). Những Hành lang kinh tế này liên kết bên, hoạt động thương mại trong và ngoài khu vực các Hành lang tất yếu sẽ có tác động qua lại lẫn nhau một cách sôi động. Sớm hay muộn các tỉnh và thành phố của nước ta nằm trong hay ngoài khu vực các Hành lang kinh tế này đều tham gia hoạt động hợp tác kinh tế - thương mại với vùng Tây Nam và cả đại lục Trung Hoa. Điều đó đòi hỏi các bên hữu quan của nước ta sớm có những hoạch định cụ thể về sự phát triển thương mại mang tính đột phá này.

2.1.5. Tôn trọng các cam kết quốc tế, bảo đảm nguyên tắc các bên cùng có lợi

Sự phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong điều kiện hình thành khu vực thương mại tự do ASEAN

– Trung Quốc cần phải bảo đảm góp phần thực hiện các cam kết quốc tế mà nước ta đã tham gia ký kết. Điều đó liên quan trước hết đến Chương trình thu hoạch sớm.

Từ 01/01/2004 Việt Nam và Trung Quốc đã bắt đầu thực hiện việc cắt giảm thuế xuất nhập khẩu theo yêu cầu của Chương trình thu hoạch sớm được ký kết giữa ASEAN và Trung Quốc nhằm đi trước một bước tiến tới thành lập Khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc (ACFTA). Thực chất của Chương trình thu hoạch sớm là tạo nên một cơ chế dành ưu đãi lẫn nhau về thuế quan giữa các nước thành viên ASEAN cùng với Trung Quốc, đồng thời qua đó thực hiện một hoạt động cụ thể nhằm thúc đẩy hợp tác kinh tế – thương mại giữa ASEAN và Trung Quốc trong những điều kiện thuận lợi ban đầu của hợp tác đa phương triển khai ACFTA.

Theo Chương trình thu hoạch sớm (EHP), đa số các mặt hàng nông sản, thủy hải sản... đang chiếm tỷ trọng cao trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sẽ được giảm thuế mạnh. Theo cam kết cắt giảm thuế trong EHP, từ năm 2004 Việt Nam sẽ phải cắt giảm 88 dòng thuế thu nhập từ Trung Quốc thuộc 3 nhóm: trên 30%; 15 – 30%; dưới 15% xuống bằng 0% vào năm 2008. Thực tế hiện nay Việt Nam đã có 8 dòng thuế suất bằng 0%, do vậy chỉ còn phải cắt giảm 80 dòng thuế. Ngược lại, phía Trung Quốc sẽ phải cắt giảm 206 dòng thuế nhập khẩu từ Việt Nam đạt tới thuế suất bằng 0% trước ngày 01/01/2006. Theo lộ trình, phía Trung Quốc, thuế sẽ được cắt giảm khá mạnh và nhanh.

Có thể nhận xét rằng, nếu so với những cam kết của ta về cắt giảm thuế trong khuôn khổ của CEPT/AFTA, trong Chương trình thu hoạch sớm sẽ có nhiều dòng thuế được cắt giảm nhanh hơn và thậm chí còn có cả những dòng thuế nằm ngoài khuôn khổ đã thoả thuận về CEPT/AFTA.

Theo những tính toán sơ bộ, việc cắt giảm thuế theo EHP sẽ không ảnh hưởng đến sản xuất và thị trường trong nước, không làm sụt giảm nguồn thu ngân sách, trái lại sẽ có tác động tích cực đối với xuất khẩu của nước ta.

Để tiện so sánh, có thể dẫn ra đây những số liệu cần thiết về cam kết quốc tế về cắt giảm thuế của Việt Nam theo CEPT/AFTA. Theo cam kết, Việt Nam phải hoàn thành việc cắt giảm thuế suất xuống 0 – 5% vào 01/01/2005 (thay vì đầu năm 2006 như trước đây) đối với danh mục hàng hoá thuộc biểu

thuế quan hài hoà ASEAN (AHTN). CEPT/AFTA theo danh mục AHTN gồm 8.769 dòng thuế cắt giảm ngay; 1.416 dòng thuế nằm trong danh mục loại trừ tạm thời; 89 dòng thuế thuộc danh mục nông sản nhạy cảm và 415 dòng thuế được loại trừ hoàn toàn.

Đến năm 2006, Việt Nam sẽ phải bảo đảm 60% tổng số mặt hàng đưa vào cắt giảm có mức thuế suất 0%, do đó trong danh mục CEPT 2003 – 2006 sẽ có khoảng 7% số mặt hàng được cắt giảm nhanh hơn so với tiến độ công bố năm 2002.

Tất nhiên, khi mức thuế nhập khẩu giảm xuống một số mặt hàng sản xuất tại Việt Nam sẽ gặp khó khăn. Tuy nhiên, một khi Việt Nam cắt giảm hàng rào thuế quan nhanh thì hàng rào thuế quan của các nước khác đối với hàng hoá Việt Nam cũng giảm nhanh, điều đó tạo cơ hội tốt cho xuất khẩu của nước ta.

Như vậy, sự phát triển thương mại Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh chịu tác động của việc đẩy nhanh tự do hoá từ cả hai quá trình thực hiện đồng thời những cam kết theo EHP và CEPT/AFTA. Rõ ràng, cơ hội và thách thức luôn đan xen với nhau, điều đó cần phải được tính đến một cách đầy đủ trong phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế. Cần phải bằng con đường tự do hoá thương mại từng bước để tạo nên thị trường rộng lớn với những cơ hội lớn hơn cho doanh nghiệp các nước thành viên hoạt động kinh doanh, đồng thời qua đó ngày càng củng cố quan hệ kinh tế thương mại giữa các nước thành viên đối tác, bảo đảm nguyên tắc các bên cùng có lợi.

2.1.6. Tạo môi trường kinh doanh thông thoáng, đồng thời bảo đảm giữ vững chủ quyền và an ninh quốc gia

Môi trường kinh doanh thông thoáng là sự đòi hỏi khách quan của tự do hoá thương mại. Thương mại khu vực Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh phát triển trong điều kiện thực hiện những cam kết của hai Hiệp định khu vực về tự do hoá thương mại thể hiện qua CEPT/AFTA và EHP/ACFTA.

Môi trường kinh doanh thông thoáng tùy thuộc vào hai yếu tố. Một là, sự thông thoáng được tạo nên bởi sự cam kết quốc tế tự do hoá từng bước có

mức độ về thương mại đã được ghi nhận trong những Hiệp định khu vực như đã nêu ở trên. Hai là, sự thông thoáng còn tùy thuộc vào việc chủ động tiếp tục cải cách thủ tục hành chính trong cơ chế quản lý thương mại, cấp phép đầu tư. Cần nghiên cứu sửa đổi một số quy định pháp luật cho phù hợp với thực tế phát triển thương mại giữa trong nước và ngoài nước với mục đích thuận lợi hoá thương mại. Môi trường kinh doanh thông thoáng cho các doanh nghiệp và doanh nhân khu vực Hành lang kinh tế phải được tạo dựng trên cơ sở hướng tới những định chế của WTO về tự do hoá thương mại.

Hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh nằm ở vị trí xuyên biên giới quốc gia, do đó hoạt động thương mại khu vực Hành lang kinh tế có vai trò trọng yếu trong việc góp phần bảo đảm giữ vững chủ quyền và an ninh quốc gia.

Trong hoạt động kinh doanh thương mại khu vực Hành lang kinh tế, buôn bán tiểu ngạch qua biên giới tuy đang mang lại lợi ích kinh tế rõ rệt, nhưng đây là hình thức thương mại cấp thấp trong thương mại quốc tế, thiếu tính ổn định và chứa đựng trong đó những yếu tố của kinh tế ngầm, bất hợp pháp, gây ảnh hưởng bất lợi đối với an sinh xã hội. Nạn buôn lậu hàng hoá làm tràn ngập thị trường những hàng kém chất lượng, hàng độc hại, thậm chí cả những loại ma túy tinh chế... gây thiệt hại cho nền kinh tế nói chung và doanh nghiệp kinh doanh thương mại nói riêng và từ đó có khả năng đưa đến sự bất ổn cho an ninh quốc gia. Nạn buôn bán bất hợp pháp vận chuyển hàng hoá qua biên giới không kiểm soát được từng nơi từng lúc, tình trạng xuất nhập cảnh trái phép... là những hành vi xâm phạm đến cả chủ quyền quốc gia cần phải được kìm chế, ngăn chặn. Do vậy, thương mại khu vực Hành lang kinh tế một khi được tổ chức hoạt động đúng hướng, chặt chẽ và có hiệu quả sẽ góp phần đắc lực khắc phục những biểu hiện tiêu cực trong buôn bán qua biên giới.

Hội nhập kinh tế quốc tế đòi hỏi các bên đối tác phải đẩy mạnh tự do hoá thương mại, mở cửa thị trường cho nhau, bảo đảm tạo nên môi trường kinh doanh thông thoáng. Chính điều này cũng đòi hỏi phải luôn có tính chủ động và sự khẩn trương trong hành động, đồng thời phải bảo đảm giữ vững độc lập, chủ quyền và an ninh quốc gia về kinh tế.

3. Định hướng phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh

- Đẩy mạnh hợp tác về xây dựng kinh tế cửa khẩu và xây dựng hệ thống đường giao thông hiện đại, coi đây là điều kiện tiên quyết trong phát triển thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh.

- Chống nạn buôn lậu và gian lận thương mại, chống thất thu thuế xuất nhập khẩu, góp phần tăng thu ngân sách của cả Trung ương lẫn địa phương.

- Phát triển mạnh thương mại dịch vụ, đặc biệt chú trọng phát triển du lịch. Du lịch sinh thái các địa điểm thuộc khu vực Hành lang kinh tế có nhiều lợi thế và độc đáo cần được chú trọng khai thác một cách hiệu quả. Khai thác tốt dịch vụ vận tải trên hành lang kinh tế.

- Song song với phát triển mậu dịch biên giới cần mở rộng và nâng cấp những hình thức trao đổi thương mại hiện đại phù hợp với các quy định của tổ chức thương mại thế giới và hợp tác khu vực ACFTA.

- Mở rộng quy mô thương mại theo hướng hợp tác đầu tư giữa các địa phương, thành phố khu vực hành lang kinh tế. Các lĩnh vực hợp tác cần quan tâm là nông nghiệp, khai thác khoáng sản.

II. CÁC GIẢI PHÁP CHỦ YẾU THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI KHU VỰC HÀNH LANG KINH TẾ

1. Đẩy mạnh hợp tác giữa Trung Quốc và Việt Nam về các lĩnh vực liên quan đến phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh

Thương mại khu vực hành lang kinh tế về thực chất là quan hệ thương mại giữa Vân Nam và các tỉnh thuộc khu vực Tây Nam Trung Quốc với Việt Nam. Trong những năm gần đây Vân Nam và Việt Nam đã có nhiều cuộc tiếp xúc để thúc đẩy hợp tác kinh tế thương mại. Trong bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc, hai nước nói chung và Vân Nam nói riêng cần đẩy mạnh hơn nữa sự hợp tác đó. Một số lĩnh vực chủ yếu là:

1.1. Hợp tác về xây dựng cửa khẩu và đường thông thương

Cần tăng cường hơn nữa sự hợp tác về đường sắt, đường bộ, đường sông và đường hàng không.

Về đường sắt: chủ yếu là nâng cao năng lực vận chuyển như nâng cấp tuyến đường, bổ sung toa xe, tăng vòng quay. Cải tạo kỹ thuật đường sắt Việt Nam Côn Minh kết hợp với việc xây dựng đường sắt xuyên Á trong tương lai, cố gắng đảm bảo đường sắt này đạt tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế.

Về đường bộ: nhanh chóng xây dựng đường bộ cao cấp Côn Minh – Hà Nội để khai thông đường ô tô từ Côn Minh đến Hà Nội và Hải Phòng cho XNK hàng hoá và hành khách.

Về đường thuỷ: tích cực chuẩn bị tốt trước khi khai thông tuyến vận tải đường thuỷ quốc tế trên sông Hồng Hà, đồng thời tăng cường xây dựng kết cấu hạ tầng cửa khẩu, hoàn thiện khả năng của cửa khẩu. Thực hiện mở cửa lẫn nhau về cửa khẩu biên giới, chính sách thông suốt hai bên, tạo ra môi trường thương mại càng thông thoáng hơn. Đẩy nhanh sự phát triển giao thông cửa khẩu cũng như thông tin, thị trường, kho tàng, kinh doanh gia công và dịch vụ khách sạn. Cần phải ra sức cải thiện môi trường thông thoáng tại cửa khẩu, giảm bớt việc thu phí, đơn giản hoá thủ tục, đẩy nhanh tốc độ thông quan, tạo ra môi trường thuận lợi cho phát triển thương mại.

1.2. Hợp tác phát triển thương mại

Điều chỉnh cơ cấu sản xuất và thương mại phù hợp với nhu cầu ngày càng thay đổi của hai bên. Đa dạng hoá mậu dịch biên giới. Đồng thời với việc mở rộng mậu dịch biên giới, mậu dịch đổi hàng, tích cực phát triển mậu dịch quá cảnh, mậu dịch chuyển khẩu, mậu dịch gia công, mậu dịch dịch vụ. Tích cực khai thác các mặt hàng XNK chủ lực của hai bên. Vân Nam sẽ thúc đẩy hơn việc xuất khẩu các sản phẩm điện cơ, thiết bị toàn bộ, sản phẩm hoá chất, thiết bị thông tin và viễn thông đó là những sản phẩm có hàm lượng kỹ thuật cao sẽ được xuất sang Việt Nam. Đồng thời áp dụng phương thức xuất khẩu trực tiếp, mậu dịch gia công, mậu dịch trả nợ. Việt Nam cần khai thác triệt để lợi thế tự nhiên và chương trình thu hoạch sớm để đẩy mạnh xuất khẩu các mặt hàng nông sản, thuỷ sản, khoáng sản và lâm sản để mậu dịch hai bên được cân bằng. Chủ thể của sự hợp tác mậu dịch hai bên từ chỗ phân tán qua công ty trung gian đơn thuần cần chuyển sang các công ty lớn có thực lực và có uy tín cũng như các xí nghiệp lớn, các đơn vị nghiên cứu khoa học. Kết hợp thương mại với các lĩnh vực khác như công nghiệp, nông nghiệp và kỹ thuật.

Xây dựng công ty tập đoàn lớn, phát triển quy mô kinh doanh. Cần phải xây dựng thời gian biểu cho các cuộc gặp mặt định kỳ giữa hai phía nhằm thông báo cho nhau tình hình diễn biến về chính sách và các vấn đề xử lý điều tiết có liên quan. Sớm ký kết hiệp định tư pháp và hỗ trợ pháp lý biên giới Việt – Trung nhằm mang lại sự đảm bảo về pháp lý cho biên mậu. Đồng thời đơn giản hoá thủ tục mậu dịch quá cảnh để hấp dẫn hàng hoá của nước thứ ba chuyển khẩu qua Việt Nam.

1.3. Tăng cường hợp tác kỹ thuật và đầu tư

Để thúc đẩy phát triển thương mại, dịch vụ trên hành lang kinh tế hai bên phải đẩy mạnh hợp tác đầu tư và kỹ thuật, coi đây là điều kiện tiên quyết để phát triển quan hệ hợp tác lâu dài và hiệu quả. Căn cứ vào tiềm lực của hai bên, trước mắt cần lấy khoáng sản, nông nghiệp làm trọng tâm hợp tác kinh tế kỹ thuật giữa Vân Nam và Việt Nam. Phía Bắc Việt Nam có nhiều tài nguyên khoáng sản trong khi đó Vân Nam lại dẫn đầu về kim loại màu, kỹ thuật luyện kim tương đối tiên tiến. 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 Vân Nam cũng giống như của Việt Nam, Vân Nam 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 Vân Nam 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 sá, thủy lợi tại Việt Nam. Phía Việt Nam cũng cần khuyến khích và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp đầu tư vào Vân Nam, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi về dịch vụ, khung khổ pháp lý để thu hút đầu tư từ Vân Nam.

1.4. Hợp tác về du lịch

Tiềm năng du lịch giữa Vân Nam và Việt Nam rất phong phú, mỗi nơi đều có đặc sắc riêng, bổ sung lẫn nhau. Vân Nam đang phấn đấu trở thành tỉnh du lịch. 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 hợp tác cực kỳ to lớn. 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 – Lan 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 Côn Minh đã có các tuyến đường bay đi Hà Nội, Băng-cốc, Viên-chăn, Phnôm-pênh. 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 tiểu vùng cũng như khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh.

1.5. Hợp tác xây dựng hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh

Việc xây dựng tuyến đường sắt xuyên Á mà khởi đầu chọn phương án hành lang phía Đông Côn Minh - Hà Nội cùng với việc xây dựng khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc sẽ mang lại động lực thúc đẩy mạnh mẽ và cơ hội thực hiện to lớn cho việc xây dựng hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh. Đề nghị xây dựng quy hoạch lấy hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh làm khu kiểu mẫu hiện hành của khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, đưa sự hợp tác kinh tế của Vân Nam với Việt Nam lên trình độ mới. Ý tưởng cơ bản là: Tích cực tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế như Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) lấy hai thành phố lớn là Côn Minh và Hà Nội là chỗ dựa, lấy xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt, đường bộ, đường hàng không làm đường dẫn dắt, lấy các cửa khẩu Hà Khẩu – Lào Cai, Thiên Bảo – Thanh Thủy làm đầu mối, lấy cảng Hải Phòng làm cửa khẩu ra biển, lấy các thành phố nhỏ dọc theo tuyến làm các trung tâm tiểu khu vực tương ứng.

Tận dụng sự khác biệt về cơ cấu tài nguyên của hai bên, khác nhau về cơ cấu sản xuất và sự bổ sung lẫn nhau về cơ cấu thương mại, triển khai sự hợp tác quốc tế trên các lĩnh vực thương mại và công nghiệp, nông nghiệp

khai khoáng, du lịch, dịch vụ và xoá đói giảm nghèo. Xây dựng hệ thống sản xuất công nghiệp có ưu thế dọc theo tuyến trục giao thông để hỗ trợ và dẫn dắt các khu vực phụ cận. Xây dựng hệ thống cửa khẩu và khu hợp tác kinh tế biên giới để cho các yếu tố về tài nguyên sức lao động thông qua việc lưu thông xuyên quốc gia tạo được vị trí cao nhất và thu được lợi nhuận cao nhất. Hành lang kinh tế được hình thành sẽ tạo lợi thế to lớn cho toàn khu vực cùng phát triển.

Trước mắt hai bên cần phối hợp thực hiện các dự án nâng cấp hệ thống giao thông và thông tin trên hành lang kinh tế. Dự án có mục tiêu là xây dựng hành lang quốc tế giữa Tây nam Trung Quốc và Đông Nam Á để hợp nhất với các phần khác của Khu vực thương mại tự do ASEAN-Trung Quốc. Vì vậy, kế hoạch này sẽ nhận được những hỗ trợ của tất cả các bên. Một số hạng mục chủ yếu:

- Xây dựng đường cao tốc: Tiêu điểm đặt ra là xây dựng cao tốc Côn Minh – Băng cốc, Côn Minh – Răng-gun và Côn Minh – Hà Nội, nâng cao chất lượng tất cả các đường cao tốc quan trọng tới Đông Nam Á và đường nối vào hệ thống giao thông của ASEAN đang được xây dựng.

- Xây dựng đường sắt: Cố gắng tiến hành xây dựng tuyến đường sắt Côn Minh – Hà Nội, Trung Quốc – Myanmar và Trung Quốc – Thái Lan và kết nối với hệ thống giao thông của ASEAN.

- Xây dựng tuyến đường thủy: Mở rộng sức chứa tuyến đường sông Lancang – Mê Kông, từ đó hình thành hệ thống giao thông thủy – bộ giữa Trung Quốc, Việt Nam và Myanmar, nối liền Lancang - Mê Kông, sông Hồng và Irrawaddi với các đường khác ở Đông Nam Á.

- Xây dựng đường hàng không: Trong khi cố gắng tăng tốc xây dựng sân bay quốc tế mới Côn Minh, những tuyến đường không mới cần được mở để nối liền Côn Minh với các thủ đô và thành phố chính của các nước ASEAN, đưa Côn Minh trở thành một cảng hàng không quốc tế quan trọng (chính) đưa Tây Nam Trung Quốc tiến gần hơn với Đông Nam Á.

- Xây dựng trung tâm thông tin: Xây dựng website về khu vực thương mại tự do ASEAN – Trung Quốc và đưa ra kế hoạch xây dựng Côn Minh và

Hà Nội trở thành Trung tâm thông tin về hợp tác khu vực ASEAN – Trung Quốc.

1.6. Kết hợp phát triển mậu dịch biên giới với hợp tác kinh tế

Trọng tâm hợp tác hai bên cần phải chuyển biến sang hợp tác kinh tế. Việt Nam và Vân 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 mậu dịch tự do. Chính vì vậy, hai bên cần phải đón đầu các hạng mục hợp tác kinh tế mới, có khả năng dẫn dắt mậu dịch song biên phù hợp với xu thế hội nhập hiện nay. Hợp tác kinh tế kỹ thuật giữa Vân Nam 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 dễ 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 dễ dàng 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 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.

1.7. 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 liên quan đến Hành lang kinh tế. 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 Hành lang, 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 như buôn lậu, hàng giả, 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...

2. Tạo môi trường thuận lợi cho thương mại khu vực Hành lang kinh tế phù hợp với các cam kết về ACFTA

Trong bối cảnh thực hiện Hiệp định về khu vực mậu dịch tự do, tạo dựng khung khổ pháp lý để thúc đẩy thương mại đầu tư là công việc thiết thực cần phải nhanh chóng tiến hành. Trình độ phát triển kinh tế, thương mại khu vực hành lang kinh tế còn thấp, hệ thống quy định điều tiết hoạt động thương mại còn chưa phù hợp với các chuẩn mực khu vực và quốc tế, do vậy, cần phải bổ sung, sửa đổi các quy định để đẩy nhanh phát triển thương mại của khu vực. Một số vấn đề cần được quan tâm là:

- Rà soát lại những Hiệp định đã ký kết giữa hai bên để có những điều chỉnh cần phù hợp với bối cảnh hình thành hiệp định ASEAN - Trung Quốc 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.

- Điều chỉnh và bổ sung các chính sách giữa ta và Trung Quốc theo hướng tạo cơ chế mở hơn nữa cho hoạt động thương mại trên hành lang 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 qui định quản lý cửa khẩu, hải quan... Trước mắt cho áp dụng một số chính sách ưu đãi tại khu thương mại Kim Thành để thu hút đầu tư và thương nhân.

- 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 trên toàn tuyến Hành lang kinh tế. 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 ACFTA. 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 Vân Nam - Trung Quốc và các thị trường khác trong khu vực mậu dịch tự do. Thiết lập cơ quan đầu mối về xúc tiến thương mại và đầu tư khu vực hành lang kinh tế. Xây dựng trung tâm cung cấp thông tin về tình hình thương mại, đầu tư, du lịch khu vực ACFTA và khu vực hành lang. Hỗ trợ tài chính cho việc nghiên cứu thị trường khu vực hành lang. Trước mắt, cần tổ chức các đoàn khảo sát, nghiên cứu thị trường về những mặt hàng Việt Nam đang có lợi thế nhờ Chương trình thu hoạch sớm.

- Hoàn thiện chính sách thuế tạo môi trường thuận lợi cho thương mại và đầu tư. Trước hết cần áp dụng giá thuê đất ở mức thấp nhất và 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 hành lang kinh tế bên phía Trung Quốc.

- 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 thuộc Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh. 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. 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 mậu dịch 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.

- Mở rộng vành đai hợp tác biên mậu. Hiện nay buôn bán chủ yếu tập trung ở khu vực cửa khẩu Hà Khẩu - Lào Cai. Thực tế này hạn chế quy mô trao đổi thương mại khu vực hành lang. Cùng với việc xây dựng hệ thống giao thông, cần tập trung nâng cấp xây dựng các cửa khẩu biên giới như Kim Bình - Lai Châu, Ma Lật Pha - Hà Giang.

- Xây dựng quy chế đối với hàng hoá quá cảnh: chính sách kinh doanh chuyển khẩu và quy chế tạm nhập tái xuất. Đây là những chính sách hết sức quan trọng đối với hai nước. Phía Trung Quốc sẽ tăng cường được hàng hoá của mình vào các thị trường khác thông qua cảng Hải Phòng. Phía Việt Nam sẽ phát triển được các dịch vụ thông quan.

- 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.

- Tăng cường chống buôn lậu và gian lận thương mại. Khu vực ACFTA sẽ tạo thuận lợi cho trao đổi thương mại khu vực hành lang nhưng cũng làm nảy sinh nhiều vấn đề phức tạp như buôn lậu, trao đổi hàng giả kém chất lượng. Vì vậy cần áp dụng nhiều biện pháp ngăn chặn nạn buôn lậu và gian

lận thương mại để bảo vệ sản xuất trong nước, làm lành mạnh hoá quan hệ trao đổi giữa hai nước. Trước mắt, cần tập trung rà soát, soạn thảo các văn bản qui 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 qui chế ghi nhãn hàng hoá, Nhà nước cần qui định nghiêm các doanh nghiệp sản xuất trong nước áp dụng qui 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.

- 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 trên Hành lang kinh tế nói riêng. Một số công việc cần tiến hành là (1) 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; (2) 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; (3) 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 ; (4) 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; (5) 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; (6) Kết hợp chương trình hợp tác đào tạo và phát triển nhân lực của khu vực với chương trình hợp tác trong ACFTA.

3. Xây dựng, hoàn thiện và nâng cấp kết cấu hạ tầng thúc đẩy hoạt động thương mại khu vực Hành lang kinh tế.

Đây phải xem là khâu đột phá để đẩy mạnh hợp tác kinh tế thương mại khu vực hành lang. Nếu không có sự cải thiện đáng kể điều kiện giao thông, hệ thống cung cấp dịch vụ thì những cam kết hợp tác chỉ là hình thức. Cản trở chính trong hợp tác kinh tế khu vực hành lang hiện nay chủ yếu là do điều kiện về giao thông và kết cấu hạ tầng thương mại. Phía Trung Quốc đang tập trung đầu tư để nhanh chóng khai thông tuyến hành lang này. Việt Nam cũng cần có kế hoạch cụ thể để hợp tác với phía bạn đẩy nhanh tiến độ thực hiện các hạng mục trên hành lang. Nếu chậm trễ, khi tuyến đường sắt và đường bộ Côn Minh - Băng Cốc hoàn thiện, hàng hoá Trung Quốc sẽ tập trung vận tải qua tuyến này.

3.1. Cải thiện điều kiện giao thông vận tải

Cải tạo đường sắt: Cải tạo tuyến đường sắt Hải Phòng - Vân Nam với khổ đường theo tiêu chuẩn quốc tế, xây dựng các ga hiện đại. Việc cải tạo kỹ thuật đối với tuyến đường sắt Việt Nam - Vân Nam 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 1,4 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 Việt Trì (tuyến đường sắt Côn Minh - 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. Trao đổi với phía Trung Quốc về khả năng hợp tác

trong việc xây dựng tuyến đường sắt xuyên Á có lợi cho Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh

Xây dựng đường bộ: Hệ thống giao thông đường bộ là kết cấu hạ tầng quan trọng nhất đối với Hành lang kinh tế, đây cũng là điều kiện trước tiên quyết định hoạt động của Hành lang. Chính vì vậy, việc xây dựng hệ thống giao thông đường bộ, trong đó trục huyết mạch, phải được triển khai đầu tiên. Đối với việc xây dựng hệ thống giao thông đường bộ của Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh, cần tập trung vào một số hạng mục cụ thể như sau:

- Trước hết phải nhanh chóng xây dựng và hoàn thiện đường bộ cao cấp quốc tế Hà Nội - Côn Minh, tổng chiều dài tuyến đường này là 795 km, trong đó, đoạn Côn Minh - Hà Khẩu ở Trung Quốc dài 467 km, đoạn Lào Cai - Hà Nội ở Việt Nam dài 328 km. Nâng cấp tuyến đường bộ Hà Nội - Côn Minh lên thành 6 làn đường. Việc cải tạo đường ô tô từ Côn Minh để nối với Hà Nội ở Việt Nam đã được liệt vào kế hoạch "5 năm lần thứ 10" của tỉnh Vân Nam, hiện giờ đang nâng cấp đoạn đường từ Côn Minh đến Thạch Lâm thành đường cao tốc, những đường bộ khác thông với Việt Nam cũng đang trù bị cải tạo. Dự án xây dựng đoạn đường bộ Lào Cai - Hà Nội đã được UBND tỉnh Lào Cai trình Chính phủ Việt Nam phê duyệt với 4 làn đường, khi hoàn thành dự án trên cùng với việc xây dựng mới cầu qua sông Hồng thuộc vùng biên giới Lào Cai - Hà Khẩu thì tuyến đường bộ Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh sẽ là trục quan trọng thúc đẩy hoạt động thương mại phát triển.

- 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 thủy và tăng cường quy mô, tiêu chuẩn đường hàng không: Đường sông cũng là một trong những tuyến giao thông quan trọng của Hành lang kinh tế. 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 thủy sông Hồng, khai thông vận chuyển đường thủy từ Man Hao thuộc thành phố Cổ Cựu 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.

3.2. 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 và khu vực lân cận.

- 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 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.

- 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.

- Xây dựng kết cấu hạ tầng về thông tin cho hành lang kinh tế. Cần có hợp tác trong khuôn khổ ACFTA và với Văn Nam trong việc phát triển ngành công nghệ thông tin. Đây là cơ sở cho thương mại điện tử, một hình mẫu của trao đổi thương mại trong điều kiện thực hiện khu vực mậu dịch tự do.

- Phát triển hệ thống dịch vụ hỗ trợ thương mại như hệ thống kho ngoại quan, dịch vụ tư vấn thương mại và đầu tư, dịch vụ vận tải, mạng lưới bưu chính viễn thông...

4. Chuyển dịch cơ cấu kinh tế khai thác hiệu quả Chương trình thu hoạch sớm

Một trong những biện pháp thúc đẩy thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh 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 Hoa Kỳ, 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 khu vực mậu dịch 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 với khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh, 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.

5. Nâng cao khả năng cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp

Như đã trình bày ở trên, khi khu vực ACFTA hình thành, các nước sẽ nhận được những lợi ích nhất định do việc dỡ bỏ hàng rào thương mại và đầu tư. Tuy nhiên, áp lực cạnh tranh ngày càng gia tăng đối với các nước có trình độ phát triển thấp hơn như Việt Nam từ phía Trung Quốc đang lên và các nước ASEAN - 6 có trình độ phát triển cao hơn. Chính vì vậy, hợp tác khu vực phải là chất xúc tác cho các cải cách bên trong của mỗi quốc gia, trong đó nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp là nhiệm vụ hàng đầu. Trước mắt cần tập trung vào một số giải pháp sau đây:

5.1. Lựa chọn nguồn hàng xuất khẩu

Các nghiên cứu gần đây về quan hệ thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc cho thấy mặt hàng trao đổi giữa hai nước khá tương đồng. Những mặt hàng hiện nay nước ta đang có lợi thế cũng là những mặt hàng Trung Quốc có nhiều thế mạnh như nông sản, dệt may, giày da, thủ công mỹ nghệ. Thực tế cho thấy, các nhóm mặt hàng kể trên trong chừng mực nhất định Trung Quốc có lợi thế hơn hẳn như ưu thế về số lượng, năng suất, giá thành. Trung Quốc chủ yếu nhập khẩu hàng nguyên liệu của ta như cao su, rau quả, thủy sản, dầu thô, khoáng sản, động vật quý hiếm... Chính vì vậy để có thể cạnh tranh được với hàng Trung Quốc, các doanh nghiệp cần phải có chiến lược mặt hàng hợp lý, lựa chọn những nhóm hàng có khả năng cạnh tranh trong dài hạn để đầu tư phát triển. Trước mắt doanh nghiệp cần tập trung vào một số biện pháp sau đây:

- Đối với những mặt hàng hiện nay nước ta đang có thế mạnh và được thị trường Trung Quốc chấp nhận như thủy sản, cao su, dầu thô, dược liệu cần nâng cao chất lượng hơn nữa, cải tiến kỹ thuật canh tác, khai thác và chế biến để hạ giá thành, nâng cao năng suất để tạo ra nguồn hàng có quy mô lớn, chất lượng cao, từng bước cải thiện thị phần ở thị trường Trung Quốc. Mặc dù những mặt hàng nói trên có nhu cầu cao ở một số thị trường khác nhưng xuất khẩu sang Trung Quốc có thể giảm được chi phí vận chuyển, yêu cầu về chất lượng không quá ngặt nghèo.

- Đối với một số mặt hàng có triển vọng cung cấp cho vùng biên giới và Tây Nam Trung Quốc như bột giặt, đồ gỗ gia dụng, nông sản và hàng công nghiệp như quần áo dệt kim, giấy dép, sản phẩm nhựa... cần đẩy mạnh xúc tiến thương mại, nghiên cứu thị trường, cải tiến mẫu mã, giảm giá thành để có thể cạnh tranh với hàng Trung Quốc.

- Từng bước hạn chế và tiến tới ngừng xuất khẩu nguyên liệu quý, các sản phẩm đa dạng sinh học. Cần đầu tư công nghệ để nâng cao giá trị gia tăng của những mặt hàng này.

- Trong khi xây dựng mặt hàng xuất khẩu, cần tính đến việc Hiệp định về khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, đặc biệt là Chương trình thu hoạch sớm để tận dụng được cơ hội đẩy mạnh xuất khẩu và tiếp nhận đầu tư.

- Xác định khai thác dịch vụ quá cảnh, chuyển khẩu, phát triển du lịch là mục tiêu chủ yếu, do vậy, doanh nghiệp nên tập trung vào việc đào tạo đội ngũ công nhân lành nghề, các nhà quản lý giỏi, thiết lập bộ máy và tổ chức hiệu quả để phát triển dịch vụ.

5.2. Nâng cao sức cạnh tranh của hàng hoá và dịch vụ

- Cập nhật đầy đủ thông tin để xác định những lĩnh vực và mặt hàng kinh doanh của Trung Quốc có thể ảnh hưởng đến sản xuất của mình. Trên cơ sở đó điều chỉnh chiến lược kinh doanh phù hợp với điều kiện mở cửa thương mại.

- Không ngừng cải tiến và nâng cao chất lượng sản phẩm, đa dạng hoá sản phẩm theo nhu cầu tiêu dùng ngày càng phát triển và nâng cao của xã hội; đầu tư đổi mới thiết bị để nâng cao chất lượng sản phẩm, nâng cao năng suất lao động, hạ giá thành.

- Bằng mọi cách giảm chi phí đầu vào, phấn đấu giảm mọi chi phí để hạ giá thành và bán hàng ra với giá cả cạnh tranh.

- Làm tốt công tác tiếp thị, marketing để đảm bảo cho mình thị trường ổn định, lâu dài và ngày càng mở rộng.

Nâng cao trình độ, năng lực kinh doanh, điều hành, quản lý doanh nghiệp, nhất là nâng cao trình độ và kinh nghiệm kinh doanh, điều hành của giám đốc.

Về hàng hoá, Cần chú trọng đến bao bì, nhãn mác, áp dụng hệ thống mã vạch phổ cập đối với các hàng hoá xuất khẩu sang Trung Quốc để thuận lợi trong khâu bán lẻ tại các siêu thị, hạ giá thành sản phẩm để có thể cạnh tranh với hàng Trung Quốc, nghiên cứu xây dựng chiến lược mặt hàng thích hợp với thị trường Trung Quốc trong từng giai đoạn cụ thể.

Về dịch vụ, Lợi thế của Việt Nam trong trao đổi thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là các loại hình dịch vụ như vận tải, thông tin, điện, kho vận, cầu cảng, du lịch... Chính vì vậy, các doanh nghiệp cần tập trung khai thác lợi thế này để phát triển các loại hình dịch vụ thích hợp, sử dụng tuyến Hành lang kinh tế với tính chất là các dịch vụ quá cảnh của hàng Trung Quốc và các nước lân cận thông qua cảng biển Hải Phòng. Trên cơ sở đầu tư của Nhà nước cho các công trình hạ tầng cơ sở, các doanh nghiệp cần có những biện pháp để khai thác hiệu quả các công trình này, đồng thời phối hợp với Nhà nước tiếp tục hoàn thiện kết cấu hạ tầng, mở rộng quy mô khai thác dịch vụ.

5.3. Mở rộng các phương thức hoạt động thương mại

- Các doanh nghiệp chủ động mở rộng các hình thức hoạt động kinh doanh như tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, lưu kho ngoại quan để quá cảnh hàng hoá XNK.

- Phát triển các hình thức xuất khẩu dịch vụ như du lịch, vận tải biển và dịch vụ giao nhận hàng quá cảnh và các loại hình dịch vụ khác.

- Để mở rộng các phương thức hoạt động thương mại và đẩy mạnh hoạt động xuất khẩu, các doanh nghiệp cần tổ chức các công ty con hoặc văn phòng đại diện tại gần cửa khẩu để tạo điều kiện thuận lợi cho việc giao dịch, mua bán hàng hoá. Do đó, ở các cửa khẩu lớn như cửa khẩu quốc tế thị xã Lào Cai...các doanh nghiệp cũng cần phải xây dựng các văn phòng đại diện hoặc các công ty con của mình, đồng thời cần sớm chuẩn bị các điều kiện để hoạt động ở các khu kinh tế cửa khẩu.

- Sử dụng các phương thức mua bán và thanh toán linh hoạt, phù hợp với đối tượng và tính chất mặt hàng xuất nhập khẩu để nâng cao hiệu quả kinh doanh.

- Cùng với việc mở rộng mặt hàng kinh doanh xuất nhập khẩu hiện có thế mạnh, doanh nghiệp Việt Nam cần chủ động liên kết với doanh nghiệp Trung Quốc để ký hợp đồng xuất nhập khẩu dài hạn, xây dựng kế hoạch xuất nhập khẩu ổn định.

- Khai thác cơ hội tham gia các hội chợ, triển lãm để giới thiệu mặt hàng của mình, khai thác nguồn hàng của nước bạn và phát triển phương thức xuất khẩu tại chỗ.

- Tăng cường hợp tác theo phương thức hướng về sản xuất hàng xuất khẩu để tăng kim ngạch xuất khẩu.

5.4. Tăng cường lĩnh vực hợp tác kinh doanh

- Các doanh nghiệp cần xem xét chuyển dần từ buôn bán thuần tuý sang hợp tác liên doanh, sản xuất, lắp ráp tiêu thụ hàng hoá tại thị trường hai nước và xuất khẩu sang nước thứ 3 như liên doanh sản xuất đồ điện gia đình, thức ăn gia súc, giày dép, may mặc, thực phẩm, dược phẩm...

- Các doanh nghiệp cần mạnh dạn “đi ra ngoài”, mạnh dạn đầu tư sản xuất và kinh doanh sang nước ngoài, tổ chức sản xuất, xây dựng mạng lưới tiêu thụ và huy động vốn, tận dụng nguyên liệu và thị trường Trung Quốc.

- Hình thức hợp tác với Vân Nam - Trung Quốc có thể chú ý phát triển kiểu đầu tư trực tiếp, như vậy vừa có thể tránh hàng rào thuế quan, lại có thể tận dụng được ưu thế về tài nguyên.

- Tăng cường hợp tác với Trung Quốc trong các lĩnh vực chế biến hàng nông lâm hải sản để tăng dần tỷ trọng hàng chế biến trong cơ cấu hàng xuất khẩu sang Trung Quốc và mở rộng xuất khẩu sang các thị trường khác.

- Trao đổi khách du lịch của hai bên và nhanh chóng mở một số công trình đầu tư trực tiếp vào lĩnh vực thương mại dịch vụ, thuỷ sản, du lịch.

- Trong việc mở rộng và phát triển hợp tác thương mại với Vân Nam, các doanh nghiệp cần chú ý đẩy mạnh quan hệ buôn bán với các công ty lớn theo tập quán và thông lệ quốc tế.

III. KIẾN NGHỊ

Để thúc đẩy phát triển thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh, trong thời gian trước mắt, Việt Nam và Trung Quốc cần lưu ý thực hiện một số vấn đề sau đây:

- Nhanh chóng thiết lập “Ban hỗn hợp Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh” đặt dưới Ủy ban Hợp tác kinh tế - thương mại Việt - Trung để nghiên cứu, đưa ra quy chế hoạt động kinh tế thương mại trên tuyến Hành lang, mặt khác điều hành và xử lý những vấn đề có liên quan đến hành lang kinh tế.

- Dành ưu đãi đặc biệt cho các hoạt động thương mại, sản xuất, đầu tư... trong Hành lang kinh tế, 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, quy chế về quá cảnh hàng hoá, dịch vụ...

- Xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế cho khu vực hành lang, trước hết là quy hoạch về hệ thống kết cấu hạ tầng và một số lĩnh vực có điều kiện phát triển như du lịch, nông nghiệp, viễn thông... Hai bên cần điều chỉnh tương ứng các dự án và kế hoạch liên quan đến việc xây dựng kết cấu hạ tầng, có kế hoạch phối hợp thu hút đầu tư để đẩy nhanh tiến độ xây dựng các hạng mục công trình trên Hành lang kinh tế.

- Tăng cường trao đổi các đoàn công tác giữa Việt Nam với các Bộ, ngành và địa phương phía Vân Nam để nắm rõ yêu cầu hợp tác và kiến nghị. Chính phủ hai bên có các hỗ trợ cần thiết tháo gỡ những trở ngại khi cần thiết.

- Dành quyền chủ động cho chính quyền và ngành chủ quản ngoại thương vùng biên giới hai bên thăm và gặp gỡ không định kỳ, cho phép cử nhân viên liên lạc kinh tế thương mại để thắt chặt thêm mối liên hệ và hợp tác giữa các ngành quản lý cơ sở.

- Nhanh chóng ký kết và phê chuẩn chương trình hợp tác giữa các địa phương trên hành lang (Côn Minh, Lào Cai, Hà Nội, Hải Phòng), lấy các tỉnh, thành phố này làm đầu mối xúc tiến hợp tác. Những lĩnh vực cần sớm thoả thuận là du lịch, thương mại, đầu tư và kết cấu hạ tầng.

KẾT LUẬN

Phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh là một trong những nội dung hợp tác quan trọng giữa Việt Nam và Trung Quốc cũng như khu vực tiểu vùng sông Mê Kông. Đặc biệt trong bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, việc tạo dựng các cơ sở bền vững nhằm khai thác tối đa lợi thế của hành lang kinh tế để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và thương mại của hai nước Việt Nam và Trung Quốc cũng như toàn khu vực là mối quan tâm của các nước thành viên của Hiệp định về ACFTA. Với ý nghĩa như vậy, đề tài *"Nghiên cứu phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc"* đã có đóng góp nhất định trong việc xây dựng luận cứ khoa học, đề xuất các quan điểm và giải pháp phát triển thương mại khu vực Hành lang kinh tế trong điều kiện gia tăng hợp tác khu vực.

Đề tài đã đạt được một số kết quả như sau:

Thứ nhất, phân tích bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc và những nội dung cơ bản của Hiệp định về ACFTA cũng như triển vọng của nó đối với hợp tác phát triển thương mại giữa ASEAN và Trung Quốc, giới thiệu và phân tích vai trò của hành lang kinh tế trong việc thúc đẩy hợp tác kinh tế thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc cũng như khu vực ASEAN- Trung Quốc, đặc biệt vai trò của hành lang trong việc thực hiện ACFTA.

Thứ hai, trên cơ sở phân tích thực trạng quan hệ thương mại giữa ASEAN - Trung Quốc, ASEAN - Việt Nam, Việt Nam Trung Quốc và hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh, đề tài đã đánh giá chi tiết về những yếu tố tác động đến phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế trong thời gian qua, chỉ ra những mặt tích cực và hạn chế trong phát triển thương mại khu vực hành lang, đồng thời làm rõ vai trò của thương mại khu vực hành lang trong việc thực hiện ACFTA.

Thứ ba, một nội dung quan trọng của đề tài được giải quyết là phân tích tác động của khu vực mậu dịch tự do ASEAN Trung Quốc đến phát triển thương mại, đầu tư và du lịch khu vực hành lang kinh tế cũng như hợp tác kinh tế thương mại giữa các nước trong khu vực, chỉ ra những lợi ích mà các bên

nhận được cũng như những vấn đề bất cập do việc thực hiện Hiệp định này. Một kết luận quan trọng được đề xuất của nghiên cứu này là, về tổng thể, các nước, đặc biệt là khu vực hành lang kinh tế nhận được những lợi ích về thương mại, đầu tư, du lịch khi ACFTA hình thành. Tuy nhiên, áp lực cạnh tranh giữa các nước thành viên cũng sẽ gia tăng và khu vực hành lang với trình độ phát triển thấp như hiện nay sẽ phải đối phó với những khó khăn nhất định. Điều này cho thấy, hợp tác phát triển hành lang cần được hai nước Việt Nam và Trung Quốc tăng cường hơn nữa. Trên cơ sở phân tích thực trạng phát triển thương mại khu vực hành lang trong thời gian qua, những tác động của khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc đối với phát triển thương mại nước ta, đề tài cũng đã đưa ra dự báo triển vọng phát triển thương mại, đầu tư và du lịch khu vực hành lang kinh tế trong những năm tới.

Thứ tư, trên cơ sở phân tích những nhân tố ảnh hưởng đến phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh trong bối cảnh hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, đề tài đã đưa ra những quan điểm, định hướng phát triển thương mại khu vực này đồng thời đề xuất những giải pháp chủ yếu và một số kiến nghị nhằm đẩy nhanh phát triển khu vực hành lang kinh tế. Để thúc đẩy hoạt động thương mại trên Hành lang kinh tế Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh, trước hết cần khẩn trương áp dụng các biện pháp xây dựng kết cấu hạ tầng như hoàn thiện và xây dựng mới các tuyến giao thông đường bộ, có kế hoạch nâng cấp tuyến đường sắt Vân Nam - Hải Phòng, mở rộng cảng biển Hải Phòng và tạo điều kiện thuận lợi để sử dụng hiệu quả các cảng biển khác trong khu vực, xây dựng và hoàn thiện các cơ sở vật chất khác như hệ thống chợ biên giới, kho ngoại quan, các trung tâm thương mại, các cơ sở giám định chất lượng hàng hoá... Bên cạnh đó cần hoàn thiện cơ chế quản lý thương mại, tạo lập môi trường thuận lợi cho xuất nhập khẩu hàng hoá của Việt Nam và Vân Nam, đồng thời đẩy mạnh hợp tác thương mại đầu tư với các khu vực khác ngoài Hành lang kinh tế.

Phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế trong điều kiện trình độ phát triển của khu vực còn thấp, cạnh tranh trong khuôn khổ ACFTA rất quyết liệt, các điều kiện về kết cấu hạ tầng, dịch vụ thương mại còn yếu kém đòi hỏi sự hợp tác chặt chẽ và nỗ lực của cả hai phía Việt Nam và Trung Quốc. Hơn nữa, đẩy mạnh hợp tác kinh tế thương mại khu vực hành lang gắn liền với lợi ích của nhiều địa phương hai nước, động chạm đến nhiều vấn đề kinh tế, xã hội, môi trường cũng như chính trị phức tạp. Vì vậy, để những khuyến nghị của đề tài mang tính thực tiễn cần có những nghiên cứu bổ sung với sự phối hợp của các cơ quan khoa học hai nước và sự chỉ đạo của hai Chính phủ.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

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. **Bộ Ngoại giao (2001)**, *Hợp tác kinh tế trên hành lang Đông - Tây*, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội.
3. **Bộ Thương mại**, *Báo cáo Quan hệ thương mại Việt Nam - Trung Quốc năm 2000 - 2002*, Hà Nội, 2002.
4. **Bộ Thương mại**, *Quy chế quản lý khu kinh tế cửa khẩu*.
5. **Bộ Thương mại**, *Quy chế quản lý tiền của các nước có chung biên giới*
6. **Bộ Thương mại**, *Quy chế tạm thời về Tổ chức và quản lý chợ biên giới Việt - Trung*.
7. **Bộ Thương mại**, *Quy hoạch phát triển thương mại tại các vùng cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam đến năm 2010*.
8. **Bộ Thương mại (2001)**, *Chiến lược phát triển xuất nhập khẩu 2001- 2010*.
9. **Đỗ Tiến Sâm, Lê Văn Sang (2002)**, *Trung Quốc gia nhập WTO và tác động đối với Đông Nam Á*, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội.
10. **Fred Hu**, *Gia nhập WTO: Ý nghĩa của một Trung Quốc mở rộng* (Tiếng Anh), Global Economics, Paper No.14.
11. Hai bài tham luận tại Hội thảo Quốc tế "Hợp tác Kinh tế - Thương mại giữa Việt Nam và Vân Nam, Trung Quốc" tổ chức ngày 16-17/10/2002 tại Hà Nội
12. **Hans, Rimbert Hemmer (2002)**, *Toàn cầu hoá với các nước đang phát triển*, NXB Đại học quốc gia, Hà Nội.
13. **Kỷ yếu 55 năm thương mại Việt Nam (1946 - 2001)**, Bộ Thương mại, 2001.
14. **Kỷ yếu Việt Nam hội nhập kinh tế quốc tế**, Đại học Ngoại thương, 2003.

15. **Kwei – Bo Huang**, *Khu vực thương mại tự do ASEAN: Nền tảng, các liên hệ về chính trị và khuôn khổ (Tiếng Anh)*, Đại học Chengchin, Singapore, 2002.
16. **LiWei**, *Tiến trình Khu vực thương mại tự do Trung Quốc – ASEAN và những liên hệ về Khu vực thương mại tự do Đông Á (Tiếng Anh)*, Viện Nghiên cứu thương mại quốc tế và hợp tác kinh tế Trung Quốc, tháng 5/2004.
17. **Nguyễn Kim Bảo (2002)**, *Thế chế kinh tế thị trường xã hội chủ nghĩa có đặc sắc Trung Quốc*, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội
18. **Nguyễn Vũ Hoàng (2003)**, *Các liên kết kinh tế thương mại quốc tế*, NXB Thanh niên, Hà Nội.
19. **NXB Thống kê (2004)**, *Niên giám Thống kê 2003*, Hà Nội.
20. Số liệu thống kê về kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam - Trung Quốc thời kỳ 1990 - 2001 của Hải Quan Trung Quốc do Phòng Tham tán Kinh tế và Thương mại - Đại Sứ quán Trung Quốc tại Việt Nam cung cấp.
21. **Sở Thương mại Lào Cai**, *Báo cáo "Thương mại Việt Nam - Trung Quốc qua cửa khẩu Lào Cai năm 2000 – 2003"*
22. **Supachai Panitchpakdi, Mark L.Clifford (2002)**, *Trung Quốc và WTO – Trung Quốc đang thay đổi, thương mại thế giới đang thay đổi*, NXB Thế giới, Hà Nội
23. **Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế châu Á - Thái Bình Dương** các số năm 1999 - 2004.
24. **Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc** các số năm 1999 - 2003.
25. **Trần Văn Thọ (2000)**, *Kinh tế Việt Nam 1995-2000: Tính toán mới, phân tích mới*, NXB Thống kê, Hà Nội
26. **Trung tâm Nghiên cứu Trung Quốc (2001)**, *Buôn bán qua biên giới Việt - Trung: Lịch sử - Hiện trạng - Triển vọng*, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội.

27. **TS. Phạm Thái Quốc**, *Trung Quốc với tiến trình gia nhập WTO*, Tạp chí kinh tế châu Á - Thái Bình Dương, tháng 4/2001
28. **UNDP, MPI/DSI (2001)**, *Việt Nam hướng tới năm 2020*, tập 1, NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội.
29. **Viện Chiến lược phát triển (2002)**, *Tổng quan Quy hoạch Phát triển Kinh tế - Xã hội Việt Nam*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
30. **Viện Khoa học xã hội Vân Nam (2002)**, *Tình hình phát triển kinh tế - thương mại, giao thông vận tải của tỉnh Vân Nam năm 2002*.
31. **Viện Nghiên cứu Thương mại (2001)**, *Đề tài nhánh số 3 "Dự báo xu hướng và tình hình thị trường thế giới đến năm 2010" thuộc Đề tài độc lập cấp Nhà nước "Chính sách và giải pháp phát triển thị trường hàng hoá xuất khẩu của Việt Nam thời kỳ 2001 - 2010, tầm nhìn 2020"*, Hà Nội.
32. **Viện Nghiên cứu Thương mại (2002)**, *Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, mã số: 2001-78-060 "Một số giải pháp phát triển thương mại trên hành lang kinh tế Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh"*, Hà Nội.
33. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương, Bộ Thương mại (10/2001)**, *Báo cáo khảo sát biên mậu*
34. **Vụ Châu Á - Thái Bình Dương, Bộ Thương mại (5/2004)**, *Báo cáo quan hệ kinh tế thương mại Việt Nam – Trung Quốc*
35. **Zhou Honli**, *ASEAN – Trung Quốc: đối tác kinh tế mới (Tiếng Anh)*, Bộ Ngoại giao Trung Quốc, tháng 2/2004.

PHẦN PHỤ LỤC

**SỐ LIỆU THỐNG KÊ MỘT SỐ TỈNH/THÀNH PHỐ
CHỊU TÁC ĐỘNG CỦA HÀNH LANG KINH TẾ
HẢI PHÒNG – LÀO CAI – CÔN MINH**

GDP

Tỷ đồng

Tỉnh/Thành phố	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Giá so sánh 1994									
Hà Nội	12.632,9	13.929,9	15.413,6	16.727,2	17.275,2	19.178,2	20.445,4	21.778,7	24.196,6
Hải Phòng	5.581,6	5.970,7	6.437,0	6.741,7	6.933,2	7.649,9	8.199,6	8.774,2	9.713,2
Vĩnh Phúc	1.429,3	1.510,7	1.789,8	2.112,1	2.202,3	2.679,2	3.012,9	3.288,3	3.864,7
Hà Tây	4.032,7	4.238,5	4.493,3	4.666,5	4.816,4	5.242,2	5.471,2	6.096,9	6.649,9
Bắc Ninh	1.505,9	1.588,0	1.720,3	1.797,4	2.015,9	2.370,8	2.637,2	2.903,1	3.293,8
Hải Dương	3.395,5	3.712,4	4.099,2	4.326,5	4.344,0	4.773,6	5.057,6	5.481,3	6.183,0
Hưng Yên	1.787,2	1.919,1	2.142,4	2.287,1	2.532,8	2.861,6	3.073,7	3.321,2	3.740,2
Thái Bình	3.851,9	3.973,7	4.063,7	4.088,8	4.175,5	4.401,2	4.479,4	4.592,8	4.855,7
Lào Cai	789,8	787,2	804,0	820,7	849,3	917,9	1.041,8	1.112,3	1.257,4
Yên Bái	940,6	1.016,6	1.101,0	1.134,4	1.167,0	1.285,5	1.359,2	1.435,7	1.572,0
Phủ Thọ	1.951,9	2.093,6	2.255,2	2.324,6	2.422,2	2.670,6	2.843,1	3.013,2	3.274,5
Bắc Giang	1.994,0	2.097,8	2.237,1	2.276,2	2.326,3	2.568,5	2.628,2	2.736,5	2.977,5
Quảng Ninh	2.413,4	2.537,8	2.804,2	2.982,7	3.243,0	3.375,7	4.209,1	3.962,5	4.445,0
Hoà Bình	947,6	1.079,7	1.063,3	1.304,2	1.346,2	1.453,7	1.548,3	1.614,9	1.747,4
Giá hiện hành									0,0
Hà Nội	15.903,2	19.184,9	22.903,7	26.540,7	32.076,7	34.658,8	38.815,9	43.174,8	49.360,0
Hải Phòng	6.732,9	7.592,7	8.524,5	9.725,8	10.481,2	11.358,0	12.501,7	13.895,0	15.607,4
Vĩnh Phúc	1.741,0	2.012,0	2.482,7	3.268,8	3.625,2	4.060,9	4.701,1	5.455,8	6.654,2
Hà Tây	4.458,0	5.154,7	5.497,9	6.395,7	7.089,6	7.883,4	9.141,5	10.119,5	11.286,9
Bắc Ninh	1.863,8	2.088,4	2.304,4	2.719,7	3.072,0	3.517,9	4.324,7	4.986,3	5.875,7
Hải Dương	4.244,7	5.004,8	5.511,7	6.538,4	6.878,4	7.159,7	7.292,3	8.535,8	10.042,0
Hưng Yên	2.231,9	2.612,2	2.945,5	3.566,0	3.957,2	4.369,1	4.897,9	5.411,8	6.087,1
Thái Bình	4.642,9	5.282,2	5.321,4	6.406,7	6.358,8	6.554,0	6.584,5	7.020,2	7.718,9
Lào Cai	1.005,9	1.124,0	1.206,5	1.325,5	1.422,4	1.535,8	1.723,6	2.012,5	2.380,7
Yên Bái	985,6	1.208,4	1.381,2	1.529,5	1.719,1	1.898,6	1.986,5	2.236,4	2.497,7
Phủ Thọ	2.467,1	2.833,9	3.236,6	3.596,6	3.784,5	4.064,9	4.544,8	4.948,0	5.494,6
Bắc Giang	2.499,4	2.777,5	3.145,1	3.591,5	3.757,8	3.951,8	4.266,0	4.690,5	5.242,5
Quảng Ninh	3.140,6	3.655,4	4.272,7	4.797,2	5.179,6	5.608,3	6.613,1	7.578,9	8.799,0
Hoà Bình	1.205,0	1.421,9	1.588,2	1.833,2	2.313,2	2.488,7	2.133,9	2.262,6	2.445,6

Giá trị sản xuất công nghiệp

	<i>Tỷ đồng</i>								
Tỉnh/Thành phố	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Giá so sánh 1994									
Hà Nội	8.479,0	9.495,1	10.810,7	12.205,9	13.206,3	15.218,6	17.047,9	20.542,8	25.100,8
Hải Phòng	3.155,4	3.779,9	4.945,3	5.681,5	6.685,1	8.027,8	9.525,9	11.172,4	13.051,0
Vĩnh Phúc	249,9	291,4	585,3	1.470,9	1.792,5	2.835,5	4.019,2	4.973,3	6.091,3
Hà Tây	1.569,7	1.777,3	1.944,4	2.097,8	2.340,7	2.668,2	3.040,6	3.514,0	4.175,5
Bắc Ninh	453,7	480,2	570,7	635,0	1.103,2	1.542,2	2.022,7	2.479,2	2.915,3
Hải Dương	1.601,8	1.895,1	2.431,5	2.694,0	2.566,2	2.958,9	3.261,7	3.988,6	4.656,7
Hưng Yên	302,7	328,3	496,9	711,1	1.484,7	1.792,3	2.153,5	2.565,6	3.135,0
Thái Bình	985,7	1.062,4	1.160,8	1.238,3	1.307,2	1.378,3	1.588,8	1.796,7	2.101,0
Lào Cai	160,2	168,7	189,4	211,1	247,0	289,0	284,3	316,9	365,8
Yên Bái	132,3	157,4	223,0	248,5	273,1	319,6	377,5	449,1	497,8
Phú Thọ	1.701,2	1.850,6	2.048,3	2.362,9	2.708,4	3.046,0	3.535,6	3.873,2	4.290,3
Bắc Giang	459,7	503,0	548,5	439,2	417,8	515,7	576,5	669,0	802,1
Quảng Ninh	2.011,6	2.296,0	2.666,2	2.910,0	3.139,6	3.504,3	4.358,8	5.038,2	5.844,8
Hoà Bình	153,6	171,2	186,8	256,4	222,2	241,8	257,2	334,7	378,9
Giá hiện hành									
Hà Nội		12.559,3	13.648,5	15.991,7	17.401,2	23.610,7	26.495,2	37.054,1	46.633,9
Hải Phòng		4.176,7	5.932,9	6.771,1	8.082,6	8.230,0	9.817,3	12.449,9	15.125,0
Vĩnh Phúc		322,6	916,6	3.118,5	3.751,2	6.522,4	7.306,0	9.613,4	13.190,0
Hà Tây		2.180,1	2.582,0	2.953,2	3.463,9	3.935,5	4.533,3	5.735,7	6.892,6
Bắc Ninh		564,0	645,3	755,7	1.449,3	2.689,7	3.449,5	4.555,4	5.544,2
Hải Dương		2.047,6	3.061,0	3.318,5	2.822,3	3.684,1	4.188,9	5.623,4	6.770,2
Hưng Yên		414,6	1.442,3	2.537,4	2.612,2	3.147,4	10.289,5	3.739,1	4.728,9
Thái Bình		1.327,6	1.375,9	1.448,1	1.628,6	1.961,7	2.097,4	2.381,4	2.840,4
Lào Cai		274,4	297,0	306,6	327,6	397,9	403,4	480,1	547,7
Yên Bái		201,9	273,2	326,1	384,5	452,4	521,5	617,9	693,9
Phú Thọ		2.395,1	2.568,5	3.119,1	3.473,9	4.198,6	4.695,6	5.055,1	5.710,7
Bắc Giang		555,1	566,3	441,7	434,6	545,8	665,9	855,4	1.056,3
Quảng Ninh		3.998,7	4.684,0	5.427,8	5.404,6	6.557,6	7.024,8	9.771,3	11.698,4
Hoà Bình		190,1	252,5	267,9	231,5	255,1	282,4	357,7	415,1

Giá trị sản xuất nông nghiệp

	<i>Tỷ đồng</i>								
Tỉnh/Thành phố	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Giá so sánh 1994									
Hà Nội	890,3	939,4	1.004,0	1.039,1	1.071,2	1.142,8	1.146,3	1.175,2	1.211,0
Hải Phòng	1.328,5	1.390,7	1.482,1	1.532,5	1.594,1	1.699,2	1.728,2	1.784,0	1.854,1
Vĩnh Phúc	911,4	925,4	984,8	1.009,4	1.074,3	1.200,8	1.254,1	1.335,3	1.451,8
Hà Tây	2.300,3	2.403,8	2.453,6	2.627,8	2.787,0	2.947,4	3.028,2	3.153,1	3.313,4
Bắc Ninh	850,6	930,4	1.051,7	1.116,9	1.169,5	1.319,4	1.351,6	1.437,5	1.498,1
Hải Dương	1.982,3	2.076,9	2.212,0	2.289,4	2.392,3	2.536,0	2.547,4	2.742,8	2.876,4
Hưng Yên	1.482,9	1.551,0	1.647,0	1.711,2	1.799,8	1.897,1	1.899,0	2.101,1	2.103,1
Thái Bình	2.969,4	3.002,5	3.073,6	3.141,2	3.239,1	3.356,4	3.431,9	3.498,2	3.486,6
Lào Cai	304,7	326,5	360,0	374,4	403,6	440,6	471,2	513,3	566,6
Yên Bái	445,6	469,5	520,3	533,3	556,4	606,8	614,6	636,9	686,2
Phú Thọ	864,4	876,4	948,3	974,9	1.034,0	1.162,9	1.210,3	1.355,9	1.476,2
Bắc Giang	1.423,6	1.529,0	1.629,8	1.649,4	1.756,2	1.960,1	1.981,6	2.284,5	2.369,1
Quảng Ninh	482,9	520,5	562,3	578,0	617,8	665,8	711,4	751,2	806,0
Hoà Bình	592,6	591,1	637,0	630,6	695,6	747,7	772,8	791,0	834,7
Giá hiện hành									
Hà Nội	1.004,1	1.097,0	1.271,5	1.360,5	1.417,7	1.510,5	1.538,3	1.636,5	1.709,5
Hải Phòng	1.372,0	1.525,1	1.699,1	1.852,0	2.209,6	2.310,4	2.431,7	2.622,0	2.712,2
Vĩnh Phúc	974,7	1.005,7	1.137,9	1.228,9	1.374,2	1.453,2	1.559,7	1.751,6	1.924,7
Hà Tây	2.467,2	2.716,5	2.835,9	3.147,8	3.880,9	3.944,7	4.154,7	4.690,3	5.033,6
Bắc Ninh	992,6	1.068,4	1.132,7	1.246,0	1.290,0	1.533,2	1.623,6	1.785,1	1.886,3
Hải Dương	2.460,7	2.570,4	2.564,7	2.898,1	3.080,9	3.004,0	3.099,1	3.577,8	3.798,1
Hưng Yên	2.163,3	2.234,4	2.086,1	2.378,2	2.468,3	2.458,2	2.619,3	3.020,3	3.197,4
Thái Bình	3.200,4	3.427,3	3.429,0	3.909,1	3.904,0	3.864,8	3.981,2	4.174,4	4.151,1
Lào Cai	402,4	433,7	476,9	510,3	522,6	505,9	566,6	639,0	696,8
Yên Bái	508,9	558,2	618,2	673,8	710,9	725,4	739,0	812,4	876,4
Phú Thọ	906,9	941,5	1.065,3	1.171,8	1.264,7	1.391,6	1.419,2	1.661,5	1.907,0
Bắc Giang	1.604,3	1.722,4	1.846,0	1.938,3	2.029,3	2.135,8	2.147,1	2.406,0	2.579,4
Quảng Ninh	493,4	607,7	680,8	721,6	750,6	719,3	791,1	849,3	885,2
Hoà Bình	600,0	608,6	673,0	733,6	761,2	793,2	805,7	886,7	961,7

Giá trị xuất khẩu trên địa bàn

Ngìn USD

Tỉnh/Thành phố	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Hà Nội	755.000	1.037.518	1.201.480	1.235.200	1.206.000	1.402.000	1.502.275	1.640.709	1.819.380
Hải Phòng	146.162	174.536	239.870	229.481	233.128	313.199	415.901	481.706	573.316
Vĩnh Phúc	3.152	4.446	13.762	15.521	17.248	21.801	27.808	32.792	89.709
Hà Tây	5.620	6.750	9.530	12.080	11.586	46.807	55.800	57.500	65.750
Bắc Ninh	6.998	12.620	11.442	14.766	15.081	47.800	38.757	38.895	48.907
Hải Dương	...	...	36.853	34.469	46.611	45.538	55.075	50.359	77.939
Hưng Yên	10.077	14.202	22.181	21.979	24.724	26.685	23.400	18.000	25.100
Thái Bình	18.134	23.994	28.674	22.742	25.217	33.995	47.135	53.220	63.938
Lào Cai	1.961	2.832	3.553	5.178	6.100	7.178	15.146	19.732	13.481
Yên Bái	7.293	8.944	12.022	11.496	13.757	14.457	13.163	13.088	11.208
Phú Thọ	7.138	7.136	10.824	10.932	10.515	78.536	70.290	71.292	80.202
Bắc Giang	...	...	6.692	8.237	8.992	19.880	20.562	22.079	38.000
Quảng Ninh	107.771	180.514	126.556	125.667	183.462	228.759	251.723	253.760	277.971
Hoà Bình	...	3.397	22.308	3.217	3.447	6.355	12.972	5.444	9.635

Giá trị nhập khẩu trên địa bàn

Ngìn USD

Tỉnh/Thành phố	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Hà Nội	198.797	2.140.000	2.362.000	2.500.000	2.918.160	3.885.915	4.046.511	4.781.152	6.525.400
Hải Phòng	393.800	444.202	372.451	364.437	325.888	333.608	406.809	458.732	582.292
Vĩnh Phúc	9.290	11.200	5.800	104.835	110.599	210.605	227.714	263.597	326.895
Hà Tây	3.913	5.148	11.897	15.790	17.655	50.800	57.600	63.500	107.058
Bắc Ninh	3.871	7.859	10.966	13.026	10.474	47.800	49.016	58.084	77.802
Hải Dương	...	...	32.926	26.348	33.546	36.703	55.798	77.047	141.128
Hưng Yên								63.303	130.467
Thái Bình	28.250	30.716	27.503	24.038	26.293	41.147	35.125	53.580	48.788
Lào Cai	3.921	8.455	6.855	3.794	3.750	3.713	12.848	15.123	15.597
Yên Bái	2.645	2.713	2.197	208	-	13	-	-	718
Phú Thọ	18.607	37.174	13.821	15.023	15.941	109.964	98.568	83.193	87.618
Bắc Giang	...	...	4.230	9.849	11.840	25.675	26.076	24.200	35.946
Quảng Ninh	25.064	9.922	27.286	29.300	3.914	10.862	37.845	140.411	92.492
Hoà Bình	...	4.789	3.334	4.113	4.562	1.615	1.619	3.962	8.648

Giá trị Dịch vụ trong GDP

Tỷ đồng

Tỉnh/Thành phố	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Giá so sánh 1994									
Hà Nội	8.064,6	8.742,9	9.479,6	10.354,3	10.507,5	11.221,8	12.149,4	12.837,6	13.760,3
Hải Phòng	2.866,1	3.174,3	3.201,7	3.281,6	3.334,9	3.392,7	3.578,1	3.721,8	4.097,2
Vĩnh Phúc	480,9	537,5	642,4	665,2	743,8	751,7	857,3	921,7	1.091,5
Hà Tây	1.027,7	1.117,3	1.252,4	1.281,1	1.320,2	1.473,2	1.536,4	1.670,7	1.804,4
Bắc Ninh	428,7	474,8	530,9	542,6	564,9	638,7	752,2	817,8	929,9
Hải Dương	821,4	900,9	1.104,8	1.218,1	1.252,4	1.327,1	1.416,1	1.492,2	1.676,8
Hưng Yên	419,1	443,5	514,4	560,5	633,1	751,4	841,0	924,4	1.055,0
Thái Bình	896,8	1.109,8	1.174,3	1.204,8	1.194,1	974,2	960,6	967,7	1.094,6
Lào Cai	214,3	226,6	253,0	257,9	276,6	315,0	371,3	409,3	462,2
Yên Bái	206,0	250,1	283,2	303,0	317,2	346,2	372,8	393,9	444,2
Phú Thọ	649,1	697,0	761,8	782,8	802,1	850,7	886,2	912,4	978,8
Bắc Giang	582,7	631,0	684,3	739,5	759,4	829,5	847,5	874,5	940,9
Quảng Ninh	1.210,5	1.163,5	1.311,9	1.362,8	1.426,4	1.284,0	1.619,2	1.554,5	1.927,0
Hoà Bình	315,4	326,0	346,9	435,8	434,9	429,6	455,1	468,2	522,1
Giá hiện hành									
Hà Nội	9.796,1	11.509,2	13.746,0	15.824,4	18.763,0	20.220,2	22.975,2	25.102,8	27.326,2
Hải Phòng	3.521,8	3.972,4	4.204,0	4.780,3	5.162,1	5.180,8	5.619,1	6.063,6	6.807,0
Vĩnh Phúc	569,7	696,1	911,4	1.023,6	1.223,2	1.210,6	1.414,8	1.570,2	1.908,6
Hà Tây	1.159,3	1.382,3	1.626,4	1.823,9	2.049,7	2.335,5	2.696,7	2.986,4	3.331,8
Bắc Ninh	514,1	617,7	718,3	801,0	841,4	927,7	1.220,8	1.376,4	1.636,4
Hải Dương	1.037,8	1.226,7	1.543,8	1.866,3	1.939,7	2.005,9	2.096,9	2.428,8	2.861,8
Hưng Yên	569,7	661,8	820,8	955,2	1.143,4	1.343,9	1.518,1	1.688,7	1.916,5
Thái Bình	1.174,9	1.480,7	1.794,6	1.966,7	2.002,1	2.027,1	2.017,8	2.086,7	2.550,7
Lào Cai	279,2	309,5	370,5	405,4	451,8	512,9	609,3	738,1	939,6
Yên Bái	277,1	349,1	423,5	475,6	526,3	607,7	653,7	723,6	834,9
Phú Thọ	817,4	950,7	1.090,8	1.201,2	1.267,6	1.366,6	1.511,3	1.624,9	1.799,2
Bắc Giang	792,5	798,2	933,5	1.219,3	1.324,1	1.401,0	1.540,1	1.679,6	1.766,8
Quảng Ninh	1.511,1	1.563,3	1.894,8	2.070,1	2.233,5	2.522,3	2.807,8	3.448,5	3.986,2
Hoà Bình	377,0	470,1	520,2	640,5	805,8	786,8	674,2	689,8	726,0

Dự án đầu tư nước ngoài

Tỉnh/Thành phố	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Số dự án								
Hà Nội	46	46	45	32	36	41	64	64
Hải Phòng	14	20	7	13	2	10	22	32
Vĩnh Phúc	}	3	1	6	5	4	11	17
Phú Thọ		1		2			3	17
Hà Tây	6	5	2	1		1	5	
Bắc Ninh	}	1		1	1	3	5	2
Hải Dương		5	4	2	5	7	8	21
Hưng Yên			1	1	1	3	14	10
Thái Bình	1						1	
Lào Cai	1			3	3	2	5	5
Yên Bái	1	1			1	1		
Bắc Giang		1				3	5	3
Quảng Ninh	6	6	6	8	5	7	12	18
Hoà Bình				1		1	2	3
Số vốn đăng ký (Triệu USD)								
Hà Nội	2600,4	796,0	545,6	248,9	33,5	167,4	141,2	100,9
Hải Phòng	147,2	330,4	11,0	40,3	2,5	13,1	36,7	130,3
Vĩnh Phúc	}	65,2	0,2	2,5	6,5	16,8	44,8	60,6
Phú Thọ		1,0		17,1			1,5	56,8
Hà Tây	233,8	21,8	13,0	0,5		1,8	9,8	
Bắc Ninh	}	1,8		3,0	0,8	8,3	12,0	2,2
Hải Dương		291,6	11,2	7,5		23,5	11,6	68,0
Hưng Yên			1,4	2,0	5,0	9,7	22,0	22,4
Thái Bình	0,5						13,6	
Lào Cai	5,0			7,7	3,3	4,0	7,3	5,2
Yên Bái	5,5	3,0			1,2	0,6		
Bắc Giang		0,5				4,9	5,8	2,2
Quảng Ninh	364,6	290,8	61,7	16,2	5,5	7,6	39,3	71,0
Hoà Bình				1,0		4,4	1,9	7,4