

# Chương trình "hai hành lang, một vành đai" NHỮNG ĐIỂM THẮT NÚT CẦN ĐƯỢC GIẢI TỎA

PGS.TS. TRẦN ĐÌNH THIÊN  
*Viện Kinh tế Việt Nam*

1. Sau hai năm cam kết triển khai, cho đến nay, chương trình phát triển "hai hành lang, một vành đai" đã có những bước tiến nhất định. Tuy cách tiếp cận và tốc độ triển khai chương trình này ở Việt Nam và Trung Quốc là có khác nhau, song những kết quả đạt được ban đầu, dù chưa đáp ứng đầy đủ kỳ vọng lẫn yêu cầu đặt ra, vẫn có ý nghĩa khởi động đặc biệt quan trọng<sup>1</sup>.

Tại thời điểm hiện nay, cục diện và triển vọng phát triển của Trung Quốc và Việt Nam đã có những thay đổi đáng kể. Điều đó nhất định có tác động đến tư duy, nội dung, nhiệm vụ và tốc độ triển khai chương trình "hai hành lang, một vành đai".

2. Việt Nam và Trung Quốc trong 5 năm qua đã đạt được nhiều bước tiến lớn trong lĩnh vực kinh tế và đối ngoại. Biến cố nổi bật, có tác động xuyên suốt, là việc cả hai nước đều đã trở thành thành viên WTO.

Trong quãng thời gian 5 năm tồn tại và phát triển với tư cách thành viên WTO

vừa qua, nền kinh tế Trung Quốc đã đạt được nhiều thành tích vượt bậc, trong đó, nổi bật nhất là việc nâng cao hơn mức tăng trưởng GDP vốn đã rất cao lên một kỷ lục mới. Nếu như trong giai đoạn 5 năm "tiền WTO", tốc độ tăng trưởng GDP bình quân hàng năm của Trung Quốc chỉ đạt hơn 7,8% thì trong giai đoạn 5 năm "hậu WTO", con số này là 10%/năm (cao hơn 27,5%). Xuất khẩu dưới thời WTO cũng "nhảy vọt" ngoạn mục như vậy với các chỉ số tương ứng là 12% và 33%. Có đủ những căn cứ chắc chắn để khẳng định việc gia nhập là một động lực tăng trưởng mạnh mẽ hiếm thấy của nền kinh tế Trung Quốc.

Thực tế tăng trưởng cao giai đoạn hậu gia nhập WTO của Trung Quốc được coi là một dấu hiệu đáng tin cậy về triển vọng hậu gia nhập WTO cho nền kinh tế Việt Nam. Những dấu hiệu mới nhất là xu thế tăng tốc đổi mới thể chế và cơ cấu kinh tế của Việt Nam, cũng như khả năng "đột biến" trong làn sóng FDI đổ vào ngay khi Việt Nam mới đang làm

các thủ tục để được chính thức công nhận là thành viên WTO càng khẳng định triển vọng đó.

Cũng xin lưu ý rằng nền kinh tế Trung Quốc đang là động lực tăng trưởng mạnh mẽ nhất của thế giới và khu vực. Sự cộng hưởng vai trò đó với xu thế tăng trưởng mạnh “hậu WTO” của Việt Nam (dự đoán) chắc chắn sẽ có tác động tích cực mạnh mẽ đến động thái kinh tế của châu Á, Đông Á, Đông Nam Á, Nam Á. Đặc biệt, vùng giao thoa Đông Á và Nam Á - bao gồm các tỉnh phía Tây Nam Trung Quốc và các nước ASEAN sẽ đóng vai trò kết nối - cộng hưởng tác động này.

Ở một cấp độ hẹp hơn, khó có thể nghi ngờ khả năng lan tỏa phát triển của quá trình đó đến khu vực “hai hành lang, một vành đai” của Việt Nam và Trung Quốc. Vị thế địa - kinh tế và địa - chiến lược đặc biệt của khu vực này là yếu tố bảo đảm rằng sự bùng nổ phát triển này nhất định cũng diễn ra ở vùng kinh tế thuộc phạm vi “hai hành lang, một vành đai”, thậm chí với một cường độ mạnh hơn.

Đây là một cơ hội lớn, đồng thời cũng đặt ra những yêu cầu mang tính thách thức đối với cả hai nước trong việc đẩy mạnh thực hiện chương trình “hai hành lang, một vành đai”.

**3.** Trong khuôn khổ nội vùng “hai hành lang, một vành đai”, trong thời gian gần đây, cũng đã có sự bùng nổ tăng trưởng và phát triển mạnh mẽ.

Về phía Việt Nam, trong mấy năm gần đây, một loạt tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc (thuộc “nội vùng

hai hành lang, một vành đai”) đã xác lập được đà phát triển nhảy vọt. Đó là các tỉnh Vĩnh Phúc, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương. Hình thức “bùng nổ” của các địa phương là rất đa dạng. Tuy nhiên, tất cả đều có một số biến số chung. Đó là khu vực tư nhân (bao gồm khu vực FDI) [đóng vai trò động lực], các khu công nghiệp [phương thức thực hiện], hệ thống hạ tầng giao thông [huyết mạch kết nối]. Dường như đang diễn ra một cuộc đua tranh phát triển ngầm ngầm nhưng rất mạnh mẽ giữa các địa phương trong vùng.

Chắc chắn dưới tác động của việc gia nhập WTO, với sự nhập cuộc mạnh hơn của Hà Nội, Hà Tây, Hải Phòng và Quảng Ninh, vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc sẽ bước vào một nhịp tăng trưởng mới với tốc độ được đẩy cao hơn nhiều.

Về phía các tỉnh Vân Nam và Quảng Tây của Trung Quốc, tuy không có số liệu chi tiết, vẫn có thể nói đến một nhịp độ tăng trưởng cao của những năm gần đây<sup>2</sup>.

Cho đến nay, sự bùng nổ tăng trưởng “nội vùng” như vậy có vẻ như chưa gặp cản trở nào lớn đến mức tạo thành “thắt nút cổ chai” gây tắc nghẽn. Tuy nhiên, khó có thể nói như vậy trong tương lai, khi toàn bộ vùng này không chỉ tiếp tục bùng nổ tăng trưởng với quy mô và tốc độ lớn hơn mà còn có khả năng trở thành điểm hội tụ phát triển của cả khu vực liên kết ASEAN và vùng Tây Nam Trung Quốc. Dưới tác động của các động lực cực kỳ mạnh mẽ là việc gia nhập WTO của Trung Quốc và Việt Nam và sự phát huy tác dụng của Khu vực Thương

mại Tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA), sự kết nối tăng trưởng của hai nền kinh tế lớn Trung Quốc và Ấn Độ.

4. Đứng trước một triển vọng tăng trưởng to lớn như vậy, bài toán đặt ra cho chương trình “hai hành lang, một vành đai” nhằm tạo trục kết nối và động lực phát triển cho vùng kinh tế, gắn với nó trước hết liên quan đến tầm nhìn phát triển cho vùng này. Có mấy điểm cần đặc biệt lưu ý khi đề cập đến tầm nhìn này.

*Thứ nhất*, đây là vùng dự trữ tài nguyên chiến lược đặc biệt quan trọng cho sự phát triển tương lai. Phải coi đây là lợi thế phát triển quan trọng của vùng. Đây là thứ lợi thế càng giữ thì càng có giá trị do tính khan hiếm ngày càng tăng của nó.

*Thứ hai*, sau nhiều năm nỗ lực tăng trưởng theo mô hình dựa chủ yếu vào khai thác tài nguyên và chạy theo tốc độ, cái giá đắt và mang tính thảm họa, đặc biệt là thảm họa môi trường, mà Trung Quốc (và Việt Nam) phải trả ngày càng lộ rõ. Trung Quốc đã rút ra kết luận phải nhanh chóng từ bỏ mô hình này để chuyển sang mô hình tăng trưởng tổng hợp, với động lực chính “rượt đuổi công nghệ” và dựa chủ yếu vào công nghệ và nguồn nhân lực chất lượng cao<sup>3</sup>. Việt Nam cũng đang tiếp cận đến một chiến lược công nghiệp hóa, hiện đại hóa tương tự.

Đề xuất thay đổi nhanh mô hình tăng trưởng cho hai nền kinh tế cần được suy xét kỹ và vận dụng sớm vào việc định hướng chiến lược và xây dựng mô hình tăng trưởng cho khu vực “hai hành lang, một vành đai”. Tính cấp bách của đề xuất

này đối với sự phát triển của vùng là đặc biệt cao, vì hiện nay do trình độ phát triển còn thấp hơn các vùng khác khá xa, nên các địa phương thuộc vùng hai hành lang của cả Việt Nam và Trung Quốc vẫn theo đuổi mục tiêu tốc độ tăng trưởng với một khát vọng dường như còn mãnh liệt hơn trước và hơn các vùng khác. Ước nguyện này chứa đựng mầm mống của những tổn thất và nguy cơ phát triển lớn có thể tránh được.

Thông điệp là: *không nên, không được phép* thúc đẩy các địa phương vốn nghèo và kém phát triển hơn của vùng này “nhanh chóng tiến kịp miền xuôi”, rút ngắn khoảng cách tụt hậu với các địa phương khác bằng cách chạy theo tốc độ tăng trưởng, khai thác cạn kiệt nguồn tài nguyên, hủy hoại môi trường và các cơ sở của sự phát triển bền vững. Do vậy, cần bình tĩnh thiết kế một chiến lược phát triển cho vùng theo định hướng chất lượng và bền vững, có sự phối hợp tốt hơn giữa hai nước chứ không nên “nỗ lực tăng tốc” vô điều kiện để nhanh chóng đạt được các thành tích tăng trưởng ngoạn mục nhất thời<sup>4</sup>.

*Thứ ba*, thời đại ngày nay bao hàm những bước chuyển lớn về khoa học - công nghệ. Có thể tin tưởng rằng khoa học - công nghệ càng phát triển thì việc sử dụng các tài nguyên dự trữ của vùng không chỉ hiệu quả hơn theo nghĩa tiết kiệm mà còn theo nghĩa làm tăng gấp bội giá trị phát triển của tài nguyên. Cần xây dựng một quan điểm khai thác tài nguyên mới phù hợp với thời đại, với tầm nhìn từ tương lai. Vùng kinh tế “hai hành lang, một vành đai” hội đủ các điều

kiện để triển khai và áp dụng quan điểm phát triển như vậy.

5. Đứng trước triển vọng tăng trưởng nhanh của vùng và căn cứ vào “sứ mệnh” (chức năng mà tuyến đường tạo hai hành lang phát triển phải gánh vác trong sự nghiệp phát triển kinh tế của hai nước), có thể thấy trước một số điểm “tắc nghẽn” trong tương lai.

*Điểm tắc nghẽn thứ nhất* có thể là hệ thống giao thông đường bộ xuyên biên giới (trục giao thông - hành lang) ở phía Việt Nam. Tuyến Lào Cai - Hà Nội, gồm cả đường bộ cao tốc và đường sắt hiện đại, chưa có phương hướng hoàn thành trong khoảng 5 năm tới. Tuyến đường Lạng Sơn - Hà Nội hiện nay tạm ổn. Tuy nhiên, nếu giữ nguyên trạng thì nó sẽ không “khớp” được với tuyến cao tốc Nam Ninh - Bằng Tường và đặc biệt là không thể đáp ứng được nhu cầu vận tải trong điều kiện bùng nổ tăng trưởng.

Tuyến đường bộ Hà Nội - Hải Phòng (cả đường ô tô và đường sắt) thậm chí hiện nay đã bộc lộ sự bất cập nghiêm trọng. Tuyến này thậm chí đang bị quá tải chỉ với sự phát triển của các tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc. Nếu cả hai tuyến hành lang được thực sự mở ra thì sự tắc nghẽn trên bộ sẽ rất nghiêm trọng.

*Điểm tắc nghẽn thứ hai* liên quan đến “đầu ra” của các hành lang - khu vực cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh.

Công suất cảng hiện nay về cơ bản đáp ứng yêu cầu xuất, nhập khẩu hàng hóa của toàn bộ phía Bắc Việt Nam. Tuy nhiên, với những dự báo phát triển hiện tại (chưa tính đến khả năng bùng nổ ngoại thương hậu WTO) của riêng Việt

Nam thì các cuộc điều tra đánh giá gần đây đều chỉ ra rằng quy hoạch phát triển cảng của Việt Nam nói chung, của miền Bắc nói riêng, bị tụt hậu xa so với nhu cầu vận tải qua cảng. Chỉ tính cho mức tăng trưởng riêng của khu vực phía Bắc Việt Nam thôi thì sự phát triển cảng biển như vậy đã trở thành điểm tắc nghẽn rõ ràng<sup>5</sup>. Nếu tính thêm vào đó sự kết nối “hai vành đai”, gắn miền Bắc Việt Nam với ít nhất với hai tỉnh tăng trưởng nhanh của Trung Quốc, mỗi tỉnh có quy mô kinh tế không nhỏ hơn quy mô kinh tế của cả nước Việt Nam, thì việc đọc viễn cảnh “đầu ra” không sáng sủa của toàn bộ khu vực hai hành lang phát triển Việt Nam - Trung Quốc là rất dễ dàng. Cụm cảng Hải Phòng - Quảng Ninh, từ góc nhìn Vùng Kinh tế hai hành lang, một vành đai, đang phải gánh vác nhiệm vụ chuyển tải khối lượng hàng hóa lớn gấp 4-5 lần hiện nay trong một tương lai không xa, với các yêu cầu đặt ra (ví dụ về thời gian giải tỏa hàng) cao gấp nhiều lần hiện nay. Cách nhìn đó đang làm lộ diện ngày càng rõ một điểm “thắt nút cổ chai” đe dọa triển vọng của chương trình “Hai hành lang, một vành đai”.

6. Việc triển khai chương trình hai hành lang một vành đai đã trở thành một cam kết phát triển quốc gia của Việt Nam và Trung Quốc. Đằng sau cam kết này là một triển vọng to lớn. Việt Nam cần tạo các điều kiện để tận dụng tốt nhất thời cơ này.

Nhưng muốn vậy, phải có kế hoạch giải tỏa các “nút phát triển” ở cấp độ ưu tiên cao nhất. Thực chất vấn đề là phải cải tạo, nâng cấp căn bản hệ thống cơ sở

hạ tầng giao thông và cảng biển ở phía Việt Nam trong một thời gian ngắn.

Nhiệm vụ này đặt ra hiện nay, tuy chưa nói là muộn, song cũng không thể trì hoãn hơn.

Việc giải quyết nhanh nhiệm vụ này đang gặp một trở ngại lớn: nguồn vốn. Ngoài nguồn vốn ODA hiện đang được các nhà tài trợ cung cấp theo chương trình (phần dành cho việc phát triển cảng biển là khá rõ ràng), Việt Nam cần phải có thêm những nguồn tài chính mới, lớn để phát triển hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt ở phía Bắc. Xét tình hình thực tế, rõ ràng Việt Nam khó tự mình có thể đáng được chuyện này trong một thời hạn ngắn.

Lối thoát có lẽ là ở chỗ huy động sự hỗ trợ tài chính của các nước trong khu vực (Đông Á, ASEAN) trên quan điểm vừa là hỗ trợ, vừa là nghĩa vụ đóng góp cho lợi ích phát triển chung của toàn khu vực. Theo quan điểm này, việc phối hợp với Trung Quốc để giải quyết nhanh vấn đề là một hướng ưu tiên hơn cả.



#### **CHÚ THÍCH:**

<sup>1</sup> Những bước khởi động này là đặc biệt rõ ở phía Trung Quốc. Vân Nam và Quảng Tây đã hầu như hoàn thành hai tuyến đường cao tốc chính tạo hành lang (nối đến biên giới Việt - Trung) trong khi phía Việt Nam chưa có những chuyển biến gì thật sự mạnh mẽ trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng giao thông để tạo sự kết nối hành lang. Dù vì lý do gì thì sự phối hợp triển khai không đồng bộ giữa

hai quốc gia như vậy sẽ làm hai hành lang chậm phát huy tác dụng.

<sup>1</sup> Ví dụ cụ thể sau đây sẽ phần nào minh họa cho kiểu phát triển bùng nổ ở các tỉnh "hành lang" của Trung Quốc: "Nam Ninh - một thành phố không lớn của Trung Quốc chỉ sau 5 năm đưa vào khai thác trung tâm hội chợ quốc tế CA EXPO đã đưa GDP từ 50 tỉ USD/năm lên 120 tỉ USD/năm. "Bài học Nam Ninh" càng chứng minh sự lớn mạnh của du lịch luôn là động lực lớn kéo theo sự vận hành tích cực của nhiều ngành kinh tế khác, nhất là đầu tư, thương mại, dịch vụ..." (*Báo Thanh niên*, 23-11-2006).

<sup>1</sup> Hồ An Cường (2004): *Trung Quốc Những chiến lược lớn*.

<sup>1</sup> Theo cách đặt vấn đề này, việc xây dựng các trục giao thông để tạo lập hai hành lang cần kết hợp chặt chẽ với việc xây dựng chiến lược phát triển vùng theo hướng bền vững. Nếu không có sự kết hợp này, nỗ lực phát triển sớm các đường cao tốc chứa đựng áp lực thúc đẩy cả vùng theo đuổi chiến lược "tăng trưởng nhanh" thuần túy mà thiếu các cân nhắc dài hạn.

<sup>1</sup> "Mối quan ngại lớn nhất của Tiểu ban Cảng (Nhóm Công tác cơ sở Hạ tầng, thuộc Ban Chuẩn bị báo cáo cho Hội nghị CG 2006) vẫn là việc năng lực cảng biển không đủ đáp ứng các mục tiêu tăng trưởng xuất, nhập khẩu của quốc gia trong giai đoạn 2006-2010 do Chính phủ đề ra".

Ở Trung Quốc, mức tăng trưởng xuất khẩu bằng công-ten-nơ bao giờ cũng phải tương ứng (lớn hơn) mức tăng trưởng ngoại thương và gấp 3-4 lần mức tăng trưởng GDP. Nhờ đó, Trung Quốc không xảy ra tình trạng ách tắc cảng. Tuy nhiên, kế hoạch phát triển cảng biển của Việt Nam lại chỉ dự kiến mức tăng xuất khẩu công ten nơ 15% cho kế hoạch 5 năm tới. Đây là một chỉ tiêu cần được xem lại vì nó thấp xa so với độ tăng trưởng xuất, nhập khẩu. (*CG. 2006. Diễn đàn Doanh nghiệp*).