

# Xây dựng "một trục hai cánh" - CỤC DIỆN MỚI TRONG HỢP TÁC KHU VỰC TRUNG QUỐC - ASEAN

**GS. CỔ TIỂU TÙNG**

*Viện KHXH Quảng Tây, Trung Quốc*

## I. XÂY DỰNG "MỘT TRỤC HAI CÁNH" THÚC ĐẨY HỢP TÁC TOÀN DIỆN KHU VỰC TRUNG QUỐC - ASEAN

Ngày 20-7-2006, Văn phòng Khai phát miền Tây thuộc Quốc vụ viện, Bộ Tài chính, Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc, Trung tâm Nghiên cứu phát triển thuộc Quốc vụ viện, Nhân dân nhật báo, Ngân hàng Phát triển Châu Á và Chính quyền Nhân dân Khu tự trị dân tộc Choang, Quảng Tây phối hợp tổ chức Diễn đàn Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ tại Nam Ninh. Với sự tham dự của hơn 160 đại biểu là những quan chức, chuyên gia, học giả và đại diện doanh nghiệp của Trung Quốc và các nước Brunây, Indônêxia, Malaixia, Philippin, Xinghapo, Việt Nam, Nhật Bản và Hàn Quốc. Phó Chủ tịch Quốc hội Trung Quốc Tưởng Chính Hoa cũng tham dự hội nghị. Hội nghị tập trung thảo luận xoay quanh chủ đề: "Cùng nhau xây dựng điểm tăng trưởng mới Trung Quốc

- ASEAN". Trong diễn văn khai mạc Hội nghị, Bí thư Khu uỷ Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo đã nêu kiến nghị về Chiến lược Hợp tác "một trục hai cánh" Trung Quốc - ASEAN: "Hình thành hai mảng hợp tác là khu vực kinh tế xuyên Vịnh Bắc Bộ và tiểu vùng sông Mêkông, một trục hành lang kinh tế là Nam Ninh - Xinghapo; xây dựng cục diện một trục hai cánh chữ "M" theo cách phiên âm tiếng Anh: gồm có các nội dung hợp tác kinh tế trên biển (Marine economic co-operation), hợp tác kinh tế trên bộ (Mainland economic co-operation) và hợp tác lưu vực sông Mêkông (Mekong sub-region co-operation). Ba chữ đầu viết theo tiếng Anh đều là chữ "M". Do vậy, có thể gọi là Chiến lược hợp tác kinh tế khu vực Trung Quốc - ASEAN mô hình "M".

Xây dựng cục diện hợp tác "một trục hai cánh" là một sáng tạo mới mang nội hàm phong phú và thực tế cao, thể hiện

tính ưu việt về cấp độ, phạm vi của quan hệ hợp tác Trung Quốc – ASEAN. Ngày nay, toàn cầu hoá kinh tế và liên kết kinh tế khu vực phát triển mạnh mẽ, mối quan hệ hợp tác Trung Quốc – ASEAN không ngừng được thúc đẩy và phát triển, liên quan mật thiết đến chương trình hợp tác xuyên Tam giác Chu Giang “9+2”. Ý tưởng “một trục hai cánh” thể hiện chiều sâu và bước phát triển mới về mặt lý luận và thực tiễn, đồng thời mang ý nghĩa to lớn, lâu dài đối với quan hệ hợp tác khu vực Trung Quốc –ASEAN. “Một trục hai cánh” trước hết thúc đẩy hợp tác toàn diện Trung Quốc – ASEAN, đặc biệt là việc tăng cường giao lưu, hợp tác trên biển, mặt khác góp phần tăng cường vai trò, vị trí của Quảng Tây trong quan hệ giao lưu, hợp tác giữa Trung Quốc với Đông Nam Á.

### **1. “Một trục hai cánh” thúc đẩy mạnh mẽ hợp tác toàn diện khu vực giữa Trung Quốc – ASEAN**

“Một trục hai cánh” trong cục diện hợp tác khu vực Trung Quốc – ASEAN giống như một chiếc máy bay được tạo nên bởi “một trục” chủ thể và hai cánh. Mối quan hệ giữa chúng vừa có tính độc lập tương đối, vừa là một thể thống nhất liên quan lẫn nhau. “Một trục hai cánh” là một ý tưởng hoàn chỉnh và mang tính thống nhất về một chương trình hợp tác khu vực nằm trong khuôn khổ Khu mậu dịch tự do Trung Quốc –ASEAN, có quan

hệ mật thiết, cái nọ hỗ trợ cái kia. Hợp tác “một trục hai cánh” thể hiện tính đa cấp, chủ yếu đáp ứng nhu cầu hợp tác khu vực. Các chương trình hợp tác khu vực như Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ trong “hai hành lang, một vành đai” Trung - Việt, Hành lang kinh tế Nam Ninh – Hà Nội - Hải Phòng, Tam giác Tân – Nhu – Liêu, Tam giác phát triển Bắc Đông Nam Á, Khu vực tăng trưởng Đông Đông Nam Á .v.v. đều nằm trong phạm vi hợp tác khu vực châu Á.

Tính độc lập tương đối của “một trục hai cánh” chủ yếu muốn nói đến các vùng khác nhau, tính liên kết hợp tác khác nhau, có nội dung và chức năng hợp tác kinh tế khác nhau. Nếu coi Lan Thương – Mêkông, tuyến đường sắt, đường bộ xuyên Á là hạ tầng cơ sở của hợp tác kinh tế tiểu vùng sông Mêkông thì Vịnh Bắc Bộ, Biển Đông và tuyến đường bộ, đường sắt ven biển từ Hoa Nam xuống Xinghapo sẽ là hạ tầng cơ sở của hợp tác kinh tế khu vực xuyên Vịnh Bắc Bộ.

Sự hình thành cục diện mới “một trục hai cánh” đóng vai trò thúc đẩy, mở rộng và làm sâu sắc quan hệ hợp tác toàn diện khu vực Trung Quốc – ASEAN. Những năm gần đây, tiến trình xây dựng Khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc –ASEAN tiến triển nhanh chóng; hợp tác tiểu vùng Mêkông không ngừng phát triển; hai nước Trung - Việt đang xây dựng chương trình hợp tác “hai hành lang, một vành đai”, Trung Quốc – ASEAN phối hợp tổ chức hội chợ kinh tế;

giao lưu, hợp tác chính trị, kinh tế, mậu dịch, văn hoá Trung Quốc - ASEAN ngày càng gắn bó mật thiết. Trong quá trình giao lưu, hợp tác giữa Trung Quốc - ASEAN từ trước đến nay, các bên mới chỉ chú trọng hợp tác trên bộ nhưng còn xem nhẹ tầm quan trọng và không gian hợp tác trên biển. “Một trục hai cánh” sẽ thúc đẩy toàn diện hợp tác khu vực Trung Quốc -ASEAN. Thực hiện liên kết, hợp tác trên biển, trên bộ không chỉ tác động tích cực đến hợp tác tiểu vùng Mêkông đã được triển khai và tiến triển tốt đẹp, mà còn đưa hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ lồng vào hợp tác khu vực Trung Quốc -ASEAN. Như vậy, không chỉ dựa vào hệ thống sông ngòi để hợp tác trên bộ mà còn phải lấy biển làm chủ thể để phát triển hợp tác khu vực.

## **2. “Một trục hai cánh” phù hợp với Chiến lược quốc gia phát triển hướng Nam của Trung Quốc**

Sau 27 năm cải cách mở cửa, Trung Quốc đang trên đà phát triển nhanh chóng và trỗi dậy. Cùng với việc tăng cường thực lực kinh tế, Trung Quốc ngày càng hướng ra bên ngoài, hội nhập đầy đủ quá trình toàn cầu hoá kinh tế, phát triển giao lưu, hợp tác với mọi quốc gia, khu vực. Khu vực Đông Nam Á và Trung Quốc núi liền núi, sông liền sông, quan hệ chính trị, kinh tế, văn hoá mật thiết. Đây là khu vực trọng điểm thúc đẩy chính sách ngoại giao “láng giềng hoà mục”, “láng giềng cùng giàu” và “khu vực ổn định” của Trung Quốc. Chiến lược

hợp tác “một trục hai cánh” tương thích với Chiến lược phát triển hướng Nam, thúc đẩy hợp tác kinh tế khu vực giữa vùng Hoa Nam Trung Quốc với Đông Nam Á, có lợi cho công cuộc mở cửa sâu rộng của Trung Quốc, đồng thời có lợi cho hoà bình, ổn định, phồn vinh của khu vực.

Mặc dù khởi đầu Chiến lược hợp tác “một trục hai cánh” do Quảng Tây đề xuất, nhưng vùng Tây Nam và Vịnh Bắc Bộ mới là khu vực phát triển, tham gia hợp tác kinh tế khu vực quốc tế sẽ có lợi cho phát triển cân đối kinh tế địa phương. Trước mắt, vấn đề nổi cộm trong việc phát triển kinh tế khu vực ở Trung Quốc là sự phát triển mất cân đối giữa các vùng. Nhìn tổng thể là tình trạng “miền Đông phát triển nhanh, miền Tây phát triển chậm”. Những năm gần đây, khu vực ven biển miền Đông dựa trên cơ sở nền tảng kinh tế của mình, tích cực tham gia phân công quốc tế, không ngừng tăng nhanh sức cạnh tranh tổng hợp, tiếp tục giữ vững vị trí phát triển đầu tàu. Khu vực miền Trung và miền Tây luôn rơi vào vị trí bất lợi trong quá trình tham gia hợp tác kinh tế quốc tế. Thực hiện Chiến lược hợp tác “một trục hai cánh” sẽ có lợi cho việc tăng cường hợp tác kinh tế mậu dịch giữa khu vực miền Trung, miền Tây với ASEAN, nâng cao năng lực tham gia cạnh tranh kinh tế quốc tế ở khu vực, thu hẹp khoảng cách chênh lệch so với miền Đông.

### **3. Quảng Tây coi trọng hợp tác “một trục hai cánh”**

Trong hợp tác “một trục hai cánh”, dù là “một trục” hay “hai cánh”, Quảng Tây đều là thành viên quan trọng, đặc biệt là Hành lang kinh tế Nam Ninh- Xinggapo và hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ; vị trí, vai trò của Quảng Tây không nơi nào thay thế được.

Trong cục diện tổng thể, hợp tác khu vực “một trục hai cánh” Trung Quốc - ASEAN, về mặt địa lý, Quảng Tây ở vào vị trí cầu nối, là tỉnh duy nhất của Trung Quốc tiếp nối với khu vực Đông Nam Á cả trên bộ và trên biển, có tuyến đường sắt hiện đại và tuyến đường bộ cao tốc thuận tiện thông xuống bán đảo Trung Nam, nối mạng vào hệ thống đường sắt và đường bộ xuyên Á. Một mặt, nó trở thành cầu nối, nối liền tiểu vùng Mêkông với Tam giác Chu Giang, tham gia vào hợp tác tiểu vùng Mêkông. Mặt khác, dựa vào tuyến đường sắt, đường xuyên Á thông xuống Việt Nam, Lào, Campuchia, Thái Lan, Malaixia, Xinggapo, tạo thành hành lang kinh tế Nam Ninh - Xinggapo. Đồng thời, thông qua các cảng ven biển và vận tải biển, khai thông con đường ra biển cho cả khu vực miền Tây vươn xuống Đông Nam Á, tham gia hợp tác khu vực kinh tế xuyên Vịnh Bắc Bộ, tăng cường giao lưu hợp tác với các quốc đảo Đông Nam Á như Philippin, Indônêxia, Brunây.v.v.

Quảng Tây chủ động tạo lập cục diện mới “một trục hai cánh” không chỉ thúc đẩy quá trình mở cửa, phát triển, mà còn

đóng góp cho sự hợp tác giữa Trung Quốc với Đông Nam Á cũng như sự hợp tác phát triển của quốc gia với khu vực châu Á.

## **II. “MỘT TRỤC” LIÊN KẾT BẢY NƯỚC, CHƯƠNG TRÌNH HỢP TÁC ĐÁ BƯỚC ĐẦU KHỞI ĐỘNG**

“Giải đua ô tô quốc tế Trung Quốc - ASEAN 2006” do Tổng cục Thể thao quốc gia Trung Quốc và Chính quyền Nhân dân Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây phối hợp tổ chức, xuất phát từ Nam Ninh, Trung Quốc ngày 6-10-2006, chạy qua bán đảo Trung Nam, ngày 13-10 tới Xinggapo, ngày 14-10 bắt đầu vòng lại, các vận động viên liên tục bám đường đua, ngày 26-10 trở lại Nam Ninh. Tuyến đường đua lợi dụng mạng giao thông đường bộ hiện có nối từ Nam Ninh đến Xinggapo. Hành lang kinh tế Nam Ninh- Xinggapo (dưới đây gọi tắt là hành lang kinh tế Nam - Xinh) hoàn toàn trùng với tuyến đường bộ này. Điều đó không chỉ chứng minh tính khả thi của việc xây dựng hành lang kinh tế Nam - Xinh và sự thuận lợi của chương trình hợp tác, mà còn giúp chúng ta thấy được tiêu chí quan trọng của bước khởi đầu xây dựng hành lang.

### **1. Cầu nối chính của hợp tác Trung Quốc - ASEAN**

Với đề xuất nhìn xa trông rộng của Bí thư Khu uỷ Lưu Kỳ Bảo trong Chiến lược hợp tác “một trục hai cánh” Trung Quốc - ASEAN, Hành lang kinh tế Nam

- Xinh theo trục Bắc - Nam xuyên qua Hoa Nam đến bán đảo Trung Nam. Nó được coi như cầu nối chính của hợp tác Trung Quốc - ASEAN trên diện rộng, liên kết 7 nước gồm Trung Quốc, Việt Nam, Lào, Campuchia, Thái Lan, Malaixia, Xinggapo và còn ảnh hưởng sang Mianma và quốc đảo Indonêxia mà tuyến hành lang kinh tế không hề đi qua.

Hành lang kinh tế Nam - Xinh là tuyến khai thông thuận tiện nhất nối liền Trung Quốc với Đông Nam Á. Khoảng cách từ Nam Ninh xuống Xinggapo tính theo đường chim bay chỉ trên dưới 3000 km. Nếu có đường bộ và đường sắt hiện đại, xuất phát từ Nam Ninh qua Việt Nam, Lào, Thái Lan, Malaixia đến Xinggapo chỉ mất hai ngày. Tính theo đường thẳng, từ Nam Ninh đến Thủ đô Viên Chăn của Lào khoảng 700 km, đến BăngCốc khoảng 1.200 km. Đây chính là tuyến đường ưu việt nhất nối liền Trung Quốc với các nước Bán đảo Trung Nam. Tuyến giao thông này đi qua các vùng chủ yếu là đồng bằng và trung du, ít gặp núi cao hiểm trở, khi xây dựng sẽ tiết kiệm đáng kể vốn đầu tư và thời gian thi công.

## 2. Mất xích hợp tác, xúc tiến phát triển các bên dọc tuyến hành lang

Không gian của hành lang kinh tế Nam - Xinh dựa vào các thành phố lớn chạy dọc tuyến, xuất phát từ Nam Ninh sang Hà Nội - Viên Chăn - Phnôm-pênh - Băng Cốc - Kulalampua - Xinggapo .v.v. Sử dụng đường sắt và đường bộ làm tuyến vận tải và làm mất xích liên kết, nối các thành phố, thị xã dọc hành lang

làm thành tuyến giao lưu hợp tác vận chuyển hành khách, hàng hoá, thông tin, nguồn vốn phát triển mậu dịch, đầu tư, du lịch.v.v.; phát triển và xây dựng dọc tuyến các khu vực ngành nghề, hệ thống thành phố thị xã, cửa khẩu và khu vực hợp tác kinh tế đường biên; thực hiện các bên bổ sung cho nhau về tài nguyên, sức sản xuất xuyên khu vực, xuyên quốc gia, phân công hợp tác, liên kết phát triển.

Dựa vào ưu thế địa lý, cơ sở kinh tế, nguồn tài nguyên và tiềm năng thị trường, trước mắt hợp tác hành lang có thể triển khai trên các mặt sau:

- *Xây dựng chế độ hội nghị liên tịch các tỉnh, huyện thị và xí nghiệp dọc tuyến hành lang*: thông qua hội nghị liên tịch giúp các bên tìm hiểu và làm quen với nhau, đề xuất kế hoạch hợp tác trên các lĩnh vực đầu tư, mậu dịch, du lịch.v.v. và giải quyết các vấn đề tồn đọng.

- *Trọng điểm là xây dựng mạng lưới giao thông đường sắt và đường bộ cao tốc nối liền từ Nam Ninh qua Việt Nam, Lào (hoặc Campuchia), Thái Lan, Malaixia đến Xinggapo; hình thành tuyến vận chuyển cao tốc và quy mô vận tải hàng hoá từ Trung Quốc xuống Bán đảo Trung Nam.*

- *Thông qua việc triển khai giao lưu các lĩnh vực mậu dịch, du lịch .v.v... mở rộng hợp tác giao lưu ngôn ngữ, tăng cơ hội việc làm, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội trên dọc tuyến.*

Hành lang kinh tế sẽ thúc đẩy mạnh mẽ đầu tư, mậu dịch, du lịch Trung

Quốc – ASEAN. Giao thông giữa Trung Quốc với Bán đảo Trung Nam sẽ dần dần thuận tiện, không chỉ với khối lượng vốn lớn từ Hoa Nam đổ vào khu vực dọc tuyến hành lang, mà còn có không ít kỹ thuật và thiết bị thích hợp của Trung Quốc sẽ được đưa vào khu vực này. Sau khi tuyến đường sắt, đường bộ từ Bắc Trung bộ của Việt Nam nối sang vùng Đông Bắc Thái Lan hoàn thành, từ biên giới Trung - Việt đến Đông Bắc Thái Lan chỉ mất khoảng 10 tiếng chạy xe. Việt Nam, Lào, Campuchia, Thái Lan có rất nhiều sản phẩm nhiệt đới tươi sống sẽ nhanh chóng thâm nhập thị trường Trung Quốc, ngược lại sản phẩm của Trung Quốc sẽ thuận tiện đưa vào trung tâm Bán đảo Trung Nam. Mỗi năm, Trung Quốc có hàng triệu khách du lịch đến vùng Hoa Nam. Nếu tuyến đường sắt và đường bộ cao tốc Nam Ninh – Xingapo hình thành, cùng với thủ tục đi lại thuận tiện, lượng khách du lịch sẽ xuống Việt Nam, Lào, Campuchia, Thái Lan, Mianma, Malaixia và Xingapo.v.v. cộng thêm khách du lịch từ Quảng Đông, Hải Nam, Hồng Kông, MaCao, hàng năm, khách du lịch xuống phía Nam sẽ lên đến hàng triệu lượt người. Trái lại, phần lớn lượng khách du lịch từ các nước nói trên cũng sẽ theo tuyến này vào tham quan du lịch Trung Quốc.

### **3. Hành lang vận tải - tuyến giao thông đã được chuẩn bị**

Tuyến vận tải của hành lang kinh tế Nam - Xinh chủ yếu dựa vào hai tuyến đường sắt và đường bộ.

Tuyến đường sắt Nam Ninh qua Hữu Nghị Quan, nối liền tuyến đường sắt Thống nhất Bắc Nam hoà vào mạng đường sắt xuyên Á trở thành tuyến đường sắt quan trọng và thuận tiện nhất nối liền Trung Quốc với lục địa Đông Nam Á. Phía Nam chạy qua Campuchia, Thái Lan, Malaixia đi thẳng đến Xingapo - cực Nam Bán đảo Trung Nam. Trên tuyến đường từ Nam Ninh đến biên giới Việt Nam - Campuchia, đã có đoạn Campuchia – Thái Lan chạy thẳng tới Xingapo được thông xe, chỉ còn đoạn đường 300 km từ Phnôm-pênh sang Thành phố Hồ Chí Minh cần xây dựng mới.

Tuyến đường bộ từ Nam Ninh qua Hữu Nghị Quan nhập vào đường quốc lộ số 1 nối liền Bắc – Nam, hướng Tây nối với các nước bán đảo Trung Nam Lào, Campuchia, Thái Lan... Tuyến đường bộ cao tốc Nam Ninh - Hữu Nghị Quan đã hoàn thành năm 2005. Đoạn đường từ NoọngKhai – Băng Cốc Thái Lan đến Culalampua – Xingapo hiện đã có đường cao tốc. Trước mắt chỉ có đoạn đường cấp thấp khoảng 500 km từ biên giới Trung - Việt đến Viên Chăn của Lào cần nâng cấp cải tạo hoặc xây dựng mới. Trước khi tu bổ đoạn này, hiện tại có thể đi theo con đường từ Thành phố Vinh của Nghệ An sang Viên Chăn của Lào, hoặc từ Quảng Trị Việt Nam qua Savanaket của Lào sang KhoảngKèn – Thái Lan.

### **4. “Một trục hai cánh” tiếp nối “một trục hai hành lang”**

Cực Nam của hành lang kinh tế Nam-Xinh là Xingapo, mặc dù diện tích

không lớn, nhưng trình độ phát triển lại cao, kinh tế thị trường phát triển, là trung tâm tiền tệ, mậu dịch và vận tải hàng hải quốc tế, sẽ phát huy vai trò thúc đẩy tích cực đối với sự mở cửa phát triển của khu vực, đặc biệt là các vùng dọc tuyến hành lang. Một số thành phố quan trọng dọc hành lang như Băng Cốc- trung tâm kinh tế của lưu vực Mê Kông, Hà Nội – thành phố đầu cầu nối liền Đông Nam Á với Trung Quốc mở cửa là những điểm tăng trưởng của tuyến hành lang, nó sẽ điều chỉnh nguồn kinh tế dọc tuyến, hình thành dải tăng trưởng cao ven bờ Tây Thái Bình Dương.

Nằm ở phía Nam đại lục Trung Quốc, Quảng Tây là cực Bắc của tuyến hành lang. Cùng với đà triển khai hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ và tham gia hợp tác vùng Mê Kông, vai trò của Quảng Tây trong cục diện mở cửa đối ngoại của Trung Quốc, đặc biệt là quan hệ hợp tác với Đông Nam Á ngày càng nổi bật. Quảng Tây chắc chắn sẽ trở thành nút giao thông đường biển, đường bộ, đường không nối liền Trung Quốc với Đông Nam Á. Là nơi thường xuyên hợp tác tổ chức hội chợ Trung Quốc – ASEAN, Nam Ninh mong muốn trở thành trung tâm hội tụ hợp tác Trung Quốc – ASEAN mà không nơi nào thay thế được.

Tháng 9-2006, Khu uỷ và Chính quyền Quảng Tây tổ chức Hội nghị công nghiệp hoá và đô thị hoá toàn khu, xác định chiến lược phát triển công nghiệp

hoá “một trục hai hành lang” trong kế hoạch 5 năm lần thứ XI. Công nghiệp hoá Quảng Tây và đô thị hoá “một trục” đúng vào thời điểm gắn liền khai trương “một trục” Nam Ninh - Hữu Nghị quan và hợp tác Trung Quốc với bán đảo Trung Nam. Sự đối ngẫu của “ một trục hai cánh” và “ một trục hai hành lang” về hướng Đông vươn sang Quảng Đông, Hồng Kông nối thông với tam giác phát triển Chu Giang. Về hướng Bắc vươn lên mở rộng hợp tác với các vùng Hoa Trung, Hoa Đông, Hoa Bắc...

### **5. Điều quan trọng trước mắt là thúc đẩy giao lưu, hợp tác nhiều mặt**

Xây dựng hành lang Nam – Xin, điều quan trọng là hành động. Trước mắt cần chú trọng tập trung thúc đẩy các mặt sau đây:

- Quy hoạch xây dựng giao thông đường bộ cao tốc. Nhanh chóng tu sửa và xây dựng đoạn đường bộ 300 km nối liền Phnôm-pênh (Cămpuchia) – Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam), khai thông tuyến đường sắt xuyên Á. Đồng thời nghiên cứu khai thông tuyến đường sắt Noọng Khai thuộc vùng Đông Bắc Thái Lan (vát qua sông Mê Kông, nối với Viên Chăn) sang vùng Bắc Trung bộ của Việt Nam, sau đó mở rộng một số đoạn đường sắt trước mắt rộng 1m thành đường tiêu chuẩn.

- Sớm triển khai các nghiệp vụ vận tải hàng hoá bằng đường sắt, đường bộ, đặc biệt là việc cho phép ô tô của 7 nước nằm

đọc tuyến được tự do qua lại các vùng trong tuyến, làm sao để hàng hoá, hành khách của một nước có thể sử dụng chính phương tiện vận tải của nước mình đi thẳng đến nơi cần đến của nước khác, tạo sự thuận lợi trong việc vận chuyển hàng hóa và hành khách xuyên quốc gia, giảm bớt vận chuyển lòng vòng, nâng cao tốc độ vận chuyển, giảm giá thành.

- Giảm bớt thủ tục ra vào cửa khẩu cho nhân viên qua lại, thực hiện chế độ miễn visa hoặc cấp visa tại cửa khẩu cho nhân viên thuộc 7 nước dọc tuyến đi lại, tăng cường hiệu quả làm việc, rút ngắn thời gian làm thủ tục qua lại cửa khẩu.

- Quy hoạch tốt tuyến du lịch chạy dọc hành lang, thúc đẩy du lịch dọc tuyến và đi lại theo hình thức dân gian, khai thông các tuyến xe du lịch xuyên quốc gia.

- Trước hết tận dụng trục ngang "hành lang Đông - Tây" của Bán đảo Trung Nam. Trước mắt, đoạn phía Đông của hành lang giao thông này đã bước đầu được xây dựng, hành lang Nam - Xin có thể tận dụng khai thác tuyến giao thông hiện có Nam Ninh - Hà Nội - Quảng Trị - Savanakheth - Khouangphou - Băng Cốc - Kulalampua - Xinhgapho.

### **III. TĂNG THÊM SỨC SỐNG MỚI, ĐI SÂU HỢP TÁC TIỂU VÙNG SÔNG MÊKÔNG (GMS)**

Trong "một trục hai cánh", hợp tác tiểu vùng Mê Kông (GMS) trong hợp tác Trung Quốc - ASEAN khởi động khá

sớm. Điều quan trọng hiện nay như Bí thư khu uỷ Lưu Kỳ Bảo đã nói, cần "thúc đẩy và đi sâu một bước hợp tác tiểu vùng Mê Kông, nỗ lực tạo sức sống mới cho chương trình hợp tác này".

#### **1. Hợp tác khu vực bước đầu đã có hiệu quả**

Sông Mê Kông bắt nguồn từ Đường Cổ La Sơn tỉnh Thanh Hải Trung Quốc. Sông dài 4880 km, chảy qua 6 nước: Trung Quốc, Lào, Mianma, Thái Lan, Campuchia và Việt Nam. Tổng diện tích lưu vực rộng 810.000 km<sup>2</sup>. Tiểu vùng Mê Kông bao gồm các bên nói trên có dòng sông đi qua.

Bắt đầu từ năm 1992, các bên nằm trong tiểu vùng Mê Kông đã cùng nhau xây dựng cơ chế hợp tác nhiều mặt. 6 nước trong tiểu vùng đã hai lần tổ chức hội nghị cấp cao. Dựa vào dự án do Ngân hàng phát triển Châu Á (ACB) tài trợ là chính, các bên trong tiểu vùng cùng nhau thực hiện hợp tác trên 9 lĩnh vực trọng điểm: giao thông, năng lượng, bưu điện, nông nghiệp, bảo vệ môi trường, mậu dịch, đầu tư, đào tạo nguồn nhân lực và du lịch.

14 năm qua, hợp tác tiểu vùng Mê Kông đã thu được những kết quả bước đầu. Xây dựng tuyến hành lang Đông - Tây ngang qua 4 nước Bán đảo Trung Nam là Việt Nam - Lào - Thái Lan - Mianma và hành lang kinh tế Vân Nam - Hà Nội - Hải Phòng; tu bổ, nâng cấp tuyến đường bộ cao cấp từ Côn Minh Trung Quốc qua Tây Bắc Lào đến Băng



Cốc, Thái Lan, hoàn thành vào năm 2007. Bốn nước Trung Quốc – Lào – Mianma– Thái Lan đã ký Quy chế “Hiệp định thông thương tuyến vận tải dọc sông Lan Thương- Mê Kông”, cam kết thuyền bè của các bên đều phải tuân thủ Hiệp định, các bên phối hợp ban hành quy tắc đi lại tự do trên tuyến vận tải đường sông dài 886 km từ cảng Tư Mao của Trung Quốc đến cảng Luôngbrabăng của Lào. Đối với lĩnh vực du lịch, một trong những lĩnh vực hợp tác có bước phát triển nhanh nhất và là nội dung quan trọng nhất, có tác dụng tăng cường hợp tác trên các mặt bao gồm: phát triển thị trường nguồn khách, phối hợp quảng bá du lịch và bán tour du lịch, xây dựng mạng lưới du lịch, phát triển mạng dịch vụ thông tin du lịch, hợp tác kỹ thuật về du lịch, hợp tác phát triển sản phẩm du lịch mới và xúc tiến các hoạt động thuận tiện cho du lịch, thúc đẩy mạnh mẽ các nghiệp vụ thông thương vận tải đường bộ và thuận tiện thông quan cửa khẩu...

Năm 2002, Trung Quốc – ASEAN xác định hợp tác xây dựng khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN. Các bên nhất trí xác định hợp tác tiểu vùng Mê Kông là một nội dung quan trọng của khu vực hợp tác mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN. Như vậy, môi trường hợp tác tiểu vùng Mê Kông càng có lợi và có thêm cơ chế đảm bảo cho việc hợp tác.

## **2. Xuyên thông Tam giác Chu Giang, tăng thêm sức sống**

Do lưu vực tiểu vùng sông Mê Kông là khu vực chưa phát triển nên thiếu vốn

nghiêm trọng, khả năng tự tích lũy, tự phát triển kém; hệ thống cơ sở hạ tầng lạc hậu, giao thông đi lại khó khăn, trở ngại nghiêm trọng đối với sự phát triển mậu dịch, thương nghiệp, giáo dục và văn hoá, khoa học kỹ thuật; dân trí thấp, thiếu hụt đội ngũ chuyên nghiệp, nhân tài; kết cấu mậu dịch bất hợp lý, tỷ trọng hàng hoá xuất khẩu thấp; thành phố, thị xã, thị trấn vừa ít vừa nhỏ về quy mô. Thêm vào đó là tình trạng yếu kém về thể chế, văn hoá... của các nước, nên việc khai thông các chương trình hiệp thương cần phải có thời gian. Hợp tác tiểu vùng Mê Kông mặc dù đã có tiến triển bước đầu, nhưng hiệu quả hợp tác chưa cao.

Có học giả Thái Lan đã nêu, giao lưu hợp tác về hướng Bắc sông Mê Kông có rất nhiều trở ngại, cần tranh thủ đột phá ở hướng Đông Bắc, cần mở ra hợp tác với khu vực Hoa Nam, Trung Quốc. Ý tưởng xây dựng cục diện hợp tác “Một trục hai cánh” nối thông bán đảo Trung Nam với tam giác xuyên Chu Giang sẽ tăng cường động lực hợp tác, từng bước mở rộng không gian hợp tác.

Tam giác Chu Giang và tiểu vùng Mê Kông có tiềm lực hợp tác và khả năng bổ sung, hỗ trợ cho nhau rất lớn về kinh tế và nguồn vốn. Cái thiếu ở các nước thuộc tiểu vùng Mê Kông là vốn, kỹ thuật, thiết bị, nhân tài, khách du lịch, sản phẩm công nghiệp và hàng hoá tiêu dùng có chất lượng cao. Chính những cái đó lại là ưu thế của vùng Hoa Nam, Hoa Bắc. Đồng thời, Hoa Nam, Hoa Bắc lại

cần nhiều sản phẩm của các nước Đông Nam Á. Hai bên hợp tác bổ sung cho nhau, hoàn toàn có thể thực hiện được mục tiêu hợp tác phát triển cùng thắng.

### **3. Quảng Tây có điều kiện ưu việt tham gia hợp tác**

Cuối năm 2004, Quảng Tây tham gia hợp tác tiểu vùng Mê Kông. Mặc dù Quảng Tây không thuộc địa phận tiểu vùng Mê Kông, nhưng nằm trong vùng Tây Nam, Hoa Nam, Trung Quốc và tiếp giáp Bán đảo Trung Nam, có mối liên hệ mật thiết về địa lý và nhân văn với tiểu vùng Mê Kông. Do đó, Quảng Tây có những ưu thế mà nơi khác không thể có trong việc tham gia hợp tác tiểu vùng Mê Kông đó là:

- Việt Nam nằm ở phía Đông tiểu vùng Mê Kông tiếp giáp với Quảng Tây, địa hình tương đối bằng phẳng, là một quốc gia có trình độ phát triển kinh tế - xã hội trung bình trong Hiệp hội Đông Nam Á tham gia Hợp tác tiểu vùng Mê Kông. Việt Nam có hệ thống cơ sở hạ tầng tương đối khá, giao thông thuận tiện tạo điều kiện thuận lợi cho Quảng Tây tham gia tiểu vùng Mê Kông.

- Quảng Tây tham gia hợp tác với các nước tiểu vùng Mê Kông sẽ trở thành cầu nối giữa vùng này với vùng Hoa Nam phát triển của Trung Quốc. Tiểu vùng Mê Kông và Hoa Nam có điều kiện bổ sung, hỗ trợ mạnh mẽ cho nhau, tiềm năng giao lưu hợp tác giữa hai bên rất lớn.

- Khí hậu, môi trường của Quảng Tây và các nước tiểu vùng tương đối giống

nhau, cùng có độ ẩm cao và mưa nhiều, tương lai hợp tác ngành nghề rất tốt.

- Quan hệ nhân văn giữa Quảng Tây với Bán đảo Trung Nam hết sức mật thiết, đặc biệt là nhiều nhóm dân tộc trong dân tộc Choang Quảng Tây có mối quan hệ gần gũi với các dân tộc của các nước trong tiểu vùng Mê Kông. Phong tục tập quán của họ có nhiều điểm tương đồng và gần nhau, tiếp xúc hàng ngày có thể hiểu được tiếng nói của nhau. Cùng với việc Quảng Tây tham gia hợp tác tiểu vùng, sự giao lưu giữa cộng đồng các dân tộc sẽ được tăng cường.

- Quảng Tây có vị trí số một trong khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN, đặc biệt là việc tổ chức hội trợ Trung Quốc - ASEAN mỗi năm một lần tại Nam Ninh. Đây có thể trở thành một trong những địa chỉ quan trọng, đặt dấu ấn thương hiệu cho Hợp tác tiểu vùng Mê Kông và trợ lực cho Quảng Tây tham gia Hợp tác tiểu vùng Mê Kông.

### **4. Quảng Tây phát huy ưu thế, tích cực tham gia hợp tác tiểu vùng**

Trên cơ sở hoàn cảnh địa lý hiện có và tình trạng kinh tế xã hội, trọng điểm hợp tác của Quảng Tây với tiểu vùng Mê Kông trên 3 mặt: căn cứ ưu thế ngành nghề của mình, làm tốt hợp tác phân công lao động với bán đảo Trung Nam; xây dựng cầu nối hợp tác giữa tam giác xuyên Chu Giang với bán đảo Trung Nam; kết hợp xây dựng hành lang kinh tế Nam - Xinh trong mối hợp tác toàn diện với Bán đảo Trung Nam.

Nghiên cứu điều kiện tự nhiên và ưu thế kinh tế, kỹ thuật của Quảng Tây, cần phát triển hợp tác nhằm vào các lĩnh vực trọng điểm là giao thông, nông nghiệp, nguồn nhân lực và du lịch. Đối với việc lựa chọn hạng mục hợp tác, trước hết là lĩnh vực giao thông. Cần nâng cấp, xây dựng mới tuyến đường sắt và đường bộ cao tốc Nam Ninh- Bằng Tường- Hà Nội- Viên Chăn – Bằng Cốc. *Thứ hai* là lĩnh vực du lịch, chủ yếu là khai thông hai tuyến du lịch hoàng kim: (Quế Lâm) Nam Ninh – Hà Nội – Fnompênh – Ăngco và tuyến (Quế Lâm) Nam Ninh – Hà Nội – Viên Chăn – Bằng Cốc. *Thứ ba* là lĩnh vực nông nghiệp, có thể xây dựng khu vực thực nghiệm và phát triển nông nghiệp tại Quảng Tây, phát triển sản phẩm nông nghiệp, trồng trọt, gia công tại các nước tiểu vùng lưu vực Mê Kông. *Thứ tư* là phát triển hợp tác nguồn nhân lực, tận dụng đầy đủ điều kiện giáo dục và nghiên cứu khoa học hiện có của Quảng Tây, triển khai các hoạt động giao lưu giáo dục văn hoá với các nước trong tiểu vùng, hợp tác đào tạo nhân tài, lợi dụng ưu thế của các học viện ở Quảng Tây làm cơ sở bồi dưỡng đào tạo ngôn ngữ của các quốc gia Đông Nam Á, xây dựng trung tâm hợp tác đào tạo nguồn nhân lực tiểu vùng Mê Kông.

#### IV. TƯƠNG LAI CỦA CHƯƠNG TRÌNH HỢP TÁC VỊNH BẮC BỘ

Phía Nam và Bắc Trung Quốc có hai viên ngọc quý là Vịnh Bột Hải phía Bắc và Vịnh Bắc Bộ phía Nam. Sự phát triển

của Bắc Kinh, Thiên Tân, Hà Bắc và bán đảo Liêu Đông nằm ven Vịnh Bột Hải được thế giới biết đến, đặc biệt là sự phát triển của khu vực ven biển đang cất cánh. Vịnh Bắc Bộ là một vịnh vừa kín vừa mở với sự bao bọc của ba tỉnh Quảng Tây, Quảng Đông, Hải Nam Trung Quốc và Việt Nam, diện tích bề mặt của vịnh khoảng 128.000 km<sup>2</sup>. Vị trí địa lý độc đáo và cơ hội phát triển chưa từng có đang làm cho Vịnh Bắc Bộ rạng ngời tương lai.

#### 1. Địa thế có một không hai

Từ nhiều năm nay, sức sống của Vịnh Bắc Bộ vẫn chưa được con người nhận thức sâu sắc. Cùng với sự kết thúc của Chiến tranh lạnh và sự phát triển của toàn cầu hoá kinh tế cũng như liên kết khu vực, sự phát triển và trỗi dậy của Đông Nam Á, mối quan hệ giữa Trung Quốc – Đông Nam Á ngày càng tăng lên, vị trí địa lý ưu việt của Vịnh Bắc Bộ ngày càng được mọi người chú ý, phát hiện. Vịnh Bắc Bộ thuộc khu vực Đông Á và là trung tâm về mặt địa lý của khu vực tự do Trung Quốc – ASEAN. Chương trình xây dựng khu vực tự do Trung Quốc – ASEAN và hợp tác Đông Á không ngừng tiến triển làm cho vai trò của Vịnh Bắc Bộ ngày càng tăng lên.

Nhìn từ khu vực Đông Á, Vịnh Bắc Bộ có hai đặc điểm địa lý lớn: *một là* vùng tiếp nối, là cầu nối giữa hai khu vực Đông Bắc Á và Đông Nam Á. *Hai là,*

lưng tựa đại lục Trung Hoa, mặt hướng xuống Đông Nam Á, trở thành trung tâm giao thoa của ba vành đai kinh tế: Hoa Nam – Tây Nam – Đông Nam Á, có tiềm năng trở thành nút giao thông trên biển, trên bộ, trên không giữa Trung Quốc với Đông Nam Á để từ đó tỏa ra cả khu vực Đông Á, là tuyến đầu phát triển hướng Nam của Trung Quốc. *Ba là* trở thành cảng xuất khẩu của khu vực Tây Nam sang các nước phương Tây.

Sự mở cửa phát triển của Vịnh Bắc Bộ không chỉ là vấn đề hợp tác giữa Trung Quốc với Việt Nam, cũng không chỉ là vấn đề của riêng Trung Quốc và càng không thể là vấn đề của Quảng Tây. Sự phát triển và trỗi dậy của nó sẽ thúc đẩy sự phát triển cân đối đối với dải ven biển của Trung Quốc, thúc đẩy hợp tác Trung Quốc – Đông Nam Á, thúc đẩy sự hợp tác của khu vực Đông Á, thậm chí trở thành điểm tăng trưởng kinh tế quan trọng của cả khu vực Tây Thái Bình Dương.

## **2. Cao trào mở cửa phát triển đã chuyển động**

Tiến trình liên kết Đông Á đang được đẩy nhanh, các vấn đề hợp tác khu vực đang tiếp tục được đặt ra. Khu vực Vịnh Bắc Bộ đang trở thành tiêu điểm của chương trình liên kết hợp tác này. Tháng 11-2002, Trung Quốc - ASEAN ký “Hiệp định khung hợp tác kinh tế toàn diện Trung Quốc - ASEAN”. Hai bên thoả thuận xây dựng khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN vào năm 2010.

Đây là khu mậu dịch tự do có dân số đông nhất trong các nước đang phát triển, tổng diện tích khoảng 1400 km<sup>2</sup>, tổng dân số khoảng 1,8 triệu người, tổng GDP khoảng 3000 USD. Tháng 5-2004, Thủ tướng Việt Nam Phan Văn Khải thăm Trung Quốc đã cùng Thủ tướng Ôn Gia Bảo đạt được nhận thức chung về việc hợp tác xây dựng “hai hành lang một vành đai”, trong đó “một vành đai” chính là xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ.

Tháng 7-2006, tại Diễn đàn hợp tác vành đai Vịnh Bắc Bộ do các bộ, ban, ngành hữu quan của trung ương phối hợp với Chính quyền Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây tổ chức, đồng chí Bí thư khu uỷ Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo đã đề xuất ý kiến xây dựng cục diện mới về hợp tác khu vực Trung Quốc – ASEAN “một trục hai cánh”, trong đó bao gồm việc xây dựng khu vực hợp tác kinh tế xuyên Vịnh Bắc Bộ, thúc đẩy ý tưởng hợp tác trên biển giữa Trung Quốc với ASEAN. Khu vực hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ bao gồm các nước Trung Quốc, Việt Nam, Philippine, Malaixia, Xingapo, Indonesia, Bruney, phạm vi hợp tác rộng, sức hút và sức lan toả mạnh gây sự quan tâm chú ý của dư luận.

Do khu vực hợp tác xuyên Vịnh Bắc Bộ bao gồm đa số các nước trong khối ASEAN và một số tỉnh ven biển của Trung Quốc nên tính bổ sung hỗ trợ lẫn nhau rất mạnh. Tuy bình diện phát

triển chung của khu vực chưa cao, nhưng xung quanh lại có ảnh hưởng mạnh của các trung tâm kinh tế phát triển như tam giác phát triển Chu Giang, Đà Loan, Xingapo. Hơn nữa, thế kỷ XXI là thế kỷ của thế giới kinh tế biển. Vì vậy, trong cục diện “một trục hai cánh”, khu vực hợp tác kinh tế xuyên Vịnh Bắc Bộ sẽ là hợp tác khu vực biển, không gian hợp tác rộng. Tiềm lực phát triển lớn giữa Trung Quốc – ASEAN là hợp tác khu vực Đông Á để vươn tới tầm hợp tác của khu vực châu Á – Thái Bình Dương.

### **3. Tuyến ven biển Quảng Tây sẽ tiên phong trở dậy**

Trong hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ, Quảng Tây là tỉnh duy nhất của Trung Quốc tiếp giáp với Đông Nam Á trên cả 2 tuyến đường bộ và đường biển. Quảng Tây thuận lợi là đường bộ đã khai thông với Bán đảo Trung Nam, lại có nhiều bến cảng thông thương với nhiều nước Đông Nam Á, có nhiều tuyến đường bộ, đường thủy, đường không ngắn nối liền với các nước này. Năm 1992, Trung ương đã chỉ rõ: “Cần phát huy vai trò cửa ngõ của Quảng Tây giúp khu vực Tây Nam vươn ra biển”. Quảng Tây đã đầu tư lượng vốn lớn xây dựng mạng lưới giao thông hiện đại đa ngành đường không, đường bộ, đường sắt, đường biển, trở thành nút khai thông ra biển ngày càng quan trọng. Bắt đầu từ năm 2004, Hội chợ Trung Quốc – ASEAN mỗi năm tổ chức một lần tại Nam Ninh càng làm cho

nơi đây trở nên quan trọng trong quan hệ giao lưu, hợp tác chính trị, kinh tế, văn hoá Trung Quốc – ASEAN, trong đó bao gồm cả hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ.

Trong hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ, trình độ của các bên tham gia hợp tác có sự khác biệt. Trọng điểm phát triển của Quảng Đông là Tam giác Chu Giang và toàn đảo, Hải Nam; khu vực phát triển của Việt Nam là phía nam, khu vực có động lực hợp tác mạnh mẽ nhất vẫn là Quảng Tây. Quy hoạch phát triển 5 năm lần thứ XI của Quảng Tây đã đưa Vịnh Bắc Bộ vào khu vực phát triển trọng điểm. Chỉ có khu vực ven Vịnh Bắc Bộ phát triển mới thúc đẩy cả Quảng Tây phát triển; cũng chỉ có Quảng Tây tự mình chủ động phát triển, nỗ lực vươn lên, hợp tác khu vực xuyên Vịnh Bắc Bộ mới được triển khai.

Quảng Tây 4+2 năm ven bờ Vịnh Bắc Bộ (gồm Bắc Hải, Khâm Châu, Cảng Phòng Thành, Nam Ninh cộng với hai vùng gần kề Tam giác Chu Giang là cơ sở chế tạo Ngọc Lâm và Thành phố Sùng Tả thông xuống bán đảo Trung Nam), trong khuôn khổ hợp tác Vịnh Bắc Bộ, dựa vào hệ thống bến cảng và các tuyến giao thông; đẩy nhanh phát triển công nghiệp ven biển, các ngành kỹ thuật cao và lưu thông mậu dịch hàng hoá, quy hoạch xây dựng tuyến đường bộ cao tốc và đường sắt ven biển Trạm Giang – Khâm Châu - cảng Phòng Thành - Việt Nam; phát triển tuyến du lịch ven Vịnh

Bắc Bộ kéo dài từ Bắc Hải – Khâm Châu - cảng Phòng Thành - vịnh Hạ Long - Hải Phòng - Huế - Đà Nẵng – Tam Á đến Trạm Giang; xây dựng khu vực hợp tác kinh tế vùng biên Đông Hưng – Móng Cái .v.v. Một loạt biện pháp của Quảng Tây sẽ giúp mọi người thấy được tương lai mở cửa phát triển của Vịnh Bắc Bộ.

#### **4. Tạo dựng "biểu tượng", đột phá cát cánh**

Cải cách mở cửa làm cho khu vực ven biển Trung Quốc phát triển nhanh chóng. Tam giác Chu Giang, Tam giác Trường Giang, Vịnh Bột Hải đã và đang cất cánh. Do nguyên nhân lịch sử, cho đến cuối thập niên 80 đầu thập niên 90 thế kỷ XX, sau khi quan hệ Trung - Việt bình thường hoá, khu vực Vịnh Bắc Bộ mới được mở cửa, so với các vùng nội địa của Trung Quốc, khu vực này mở cửa muộn hơn 10 năm. Trước sự cạnh tranh khốc liệt với các nơi khác, khu vực Vịnh Bắc Bộ ngày càng đối mặt với những thách thức trong ngoài.

*Nói tóm lại*, ven bờ Vịnh Bắc Bộ vẫn là khu vực chưa phát triển, trình độ công nghiệp hóa còn tương đối thấp. Năm 2005, GDP bình quân đầu người của Trung Quốc đạt 1700 USD, nhưng một số vùng ở khu vực ven Vịnh Bắc Bộ chưa đạt nổi 1000 USD. Những đô thị xung quanh vịnh đều là những đô thị đang phát triển và ở mức trung bình và nhỏ, chưa có đô thị nào đủ lực kinh tế đầu

tàu để lôi kéo cả khu vực Vịnh Bắc Bộ phát triển.

Tiềm năng phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ rất lớn, tương lai rộng mở, nhưng cơ sở mỏng yếu, thiếu nhân tài, con đường mở cửa phát triển còn nhiều trở ngại. Là một khu vực thuộc dạng hợp tác yếu, muốn có sự phát triển vượt bậc, cần phải có con đường phát triển độc đáo; muốn tạo đột phá khẩu và điểm nhấn cho mở cửa phát triển, cần phải có "biểu tượng" phát triển hợp tác khu vực. Tam giác Chu Giang có Thâm Quyến, Tam giác Trường Giang có Phố Đông, Vịnh Bột Hải có khu Tân Hải. Nếu như khu vực Vịnh Bắc Bộ có được "biểu tượng" đại loại giống như khu công nghiệp Tô Châu, nó sẽ có lực đẩy cho hợp tác phát triển khu vực Vịnh Bắc Bộ bút phá và phát triển mạnh mẽ, nó sẽ đưa Vịnh Bắc Bộ trong vòng thập niên thứ hai của thế kỷ XXI trở thành điểm tăng trưởng mới của khu vực ven biển Trung Quốc tiếp tục cất cánh sau Tam giác Chu Giang thập niên 80, Tam giác Trường Giang thập niên 90 và Vịnh Bột Hải thập niên đầu thế kỷ XXI.

Tất nhiên, việc quán triệt, thực hiện quan điểm phát triển một cách khoa học ngày nay, phát triển kinh tế xã hội và bảo vệ môi trường sinh thái đều quan trọng như nhau. Hy vọng cùng với sự trỗi dậy về kinh tế, bầu trời Vịnh Bắc Bộ vẫn sẽ trong xanh, sóng biển vẫn hiền hoà, cây cối ven bờ Vịnh vẫn tươi tốt và môi trường biển vẫn luôn trong sạch, lung linh.