

# GIÁ TRỊ CHIẾN LƯỢC CỦA "HAI HÀNH LANG MỘT VÀNH ĐAI" KINH TẾ VIỆT - TRUNG

TRẦN ĐÌNH THIÊN\*

**H**ai hành lang, một vành đai kết nối các tỉnh Tây Nam của Trung Quốc, trực tiếp là hai tỉnh Vân Nam, Quảng Tây với toàn bộ vùng phía Bắc Việt Nam (bao gồm cả vành đai biển phía Đông nối tỉnh Quảng Tây của Trung Quốc, tỉnh Quảng Ninh và Hải Phòng của Việt Nam) thành một khu vực phát triển rộng lớn. Đây là vùng có tiềm năng rất lớn, cả về nguồn lực phát triển lẫn vị thế địa - chiến lược.

Về tiềm năng nguồn lực, theo các đánh giá địa chất, sinh học, thủy văn và hải dương còn chưa đầy đủ, đây là khu vực có tài nguyên tự nhiên phong phú về chủng loại và giàu có về trữ lượng. Tất nhiên, cần có sự khảo sát kỹ càng để đưa ra những đánh giá cụ thể về nguồn của cải này. Tuy nhiên, chỉ cần những số liệu sơ bộ hiện có về năng lực cung cấp thủy điện, trữ lượng quặng sắt, than, đá quý, nguồn tài nguyên sinh học và sức hút du lịch<sup>(1)</sup>, đã có đủ cơ sở để khẳng định rằng khu vực này có một vai trò và vị thế chiến lược đặc biệt to lớn đối với một Đông Á đang trở dậy thành trung tâm tăng trưởng lớn nhất thế giới trong thế kỷ XXI.

Song điều cần nhấn mạnh là: khu vực "hai hành lang, một vành đai" đang còn

là một vùng kém phát triển và hầu như chưa được khai thác theo nghĩa kinh tế (khai thác công nghiệp theo nghĩa đầy đủ của khái niệm). Các tiềm năng phát triển của nó cơ bản đang được bảo tồn. Cùng với quá trình phát triển công nghệ với tốc độ ngày càng cao hiện nay, tiềm năng đó ngày càng biến thành lợi thế to lớn. Đơn giản vì công nghệ mới sẽ phát hiện ngày càng đầy đủ hơn công năng của các tiềm năng đó. Thế giới càng khan hiếm các nguồn tài nguyên, lợi thế đó càng được bộc lộ rõ rệt trên nhiều mặt.

Đặc điểm này có ảnh hưởng rất mạnh đến việc hoạch định chiến lược phát triển cho vùng này. Nó đòi hỏi một chiến lược có tầm nhìn xa, không bị cuốn vào nhu cầu phải nhanh chóng thoả mãn cơn đói khát năng lượng và nguyên liệu đang tăng lên từng ngày hiện nay để tránh cho khu vực này khỏi thảm họa cạn kiệt nhanh chóng nguồn tài nguyên.

\* PGS.TS. Viện Kinh tế Việt Nam, Viện Khoa học Xã hội Việt Nam

Đây không hề là một nhiệm vụ dễ dàng đối với hai nền kinh tế đang phát triển đang tăng trưởng nhanh nhưng năng lực quản trị phát triển chưa cao và

đang bị dày vò bởi khát vọng “đuổi kịp thế giới”.

**1. Ngoài lợi thế về nguồn tài nguyên, khu vực “hai hành lang, một vành đai” còn chứa đựng lợi thế địa - kinh tế to lớn.**

*Thứ nhất*, một cách tự nhiên, hai vùng thuộc khu vực, a) vùng núi - lục địa sâu Tây Nam Trung Quốc và b) vùng biển Đông Bắc Việt Nam, có thể bổ sung cho nhau những lợi thế phát triển cơ bản. *Các cảng biển phía Bắc Việt Nam đóng vai trò là những cánh cửa mở ra thế giới của khu vực (tất nhiên là cùng với các cánh cửa khác), gắn kết vùng Tây Nam Trung Quốc với Đông Á và thế giới.* Việc nối thông Vân Nam, Quảng Tây (và rộng lớn hơn, cả Quý Châu, Thành Đô, Tứ Xuyên và Tây Tạng) ra biển bằng một con đường tương đối ngắn, dường như đã được vạch sẵn một cách tự nhiên, là yếu tố hết sức quan trọng trong việc đánh thức các tiềm năng của vùng này và khai thác chúng một cách hiệu quả.

Đây là lý do cơ bản để nói rằng sự tham dự của chiến lược “hai hành lang, một vành đai” cần và có thể là một hợp phần tất yếu, cần được ưu tiên trong toàn bộ chiến lược khai phá miền Tây của Chính phủ Trung Quốc.

*Thứ hai*, ASEAN và Trung Quốc đã ký Hiệp định thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA). Với ACFTA, một khu vực phát triển năng động có quy mô rất lớn, bao gồm 12 quốc gia có số dân 1,8 tỷ người, sản xuất ra khối lượng GDP khoảng 2.800 tỷ USD và có tốc độ tăng trưởng 7-8%/năm đã liên kết lại với nhau để từng bước hình thành một thực thể

phát triển. ACFTA là một trong những nỗ lực hiện thực hóa ý tưởng liên kết Đông Á thành một khối kinh tế đang mang lại kết quả thực tế rõ rệt. Đặc biệt, nó đang đi trước các Hiệp định ASEAN + 1 khác ở Đông Á (ASEAN + Nhật Bản và ASEAN + Hàn Quốc). Đây là một lợi thế cần được duy trì và phát huy.

Trong khi đó, *khu vực “hai hành lang, một vành đai” lại nằm ở vị trí trung tâm của khối liên kết ASEAN - Trung Quốc.* Nó tạo thành một khâu nối quyết định trong toàn bộ tiến trình liên kết kinh tế ASEAN - Trung Quốc. Vì vậy, không có lý do gì để không đặt chiến lược “hai hành lang, một vành đai”, được hai nền kinh tế chủ chốt của ACFTA, thành một nội dung của toàn bộ bức tranh phát triển mà Hiệp định này hướng tới.

Tại thời điểm hiện nay, trong tám bản đồ liên kết kinh tế ASEAN - Trung Quốc, khi đặt các trục phát triển “hai hành lang, một vành đai” trong tổng thể các tuyến phát triển đang được xây dựng trong vùng (đường xuyên Á nối từ Singapore lên tận Vân Nam, hành lang Đông - Tây nối 4 nước ASEAN qua hai tuyến và đều chạy xuyên phía Nam Việt Nam), hoàn toàn có thể nhận ra được giá trị to lớn được nhân bội lên của khu vực này. Đó là giá trị được khuếch đại lên nhờ hiệu ứng cộng hưởng phát triển. Tác động tăng trưởng và phát triển của các chương trình và hành động cụ thể sẽ dẫn tới những kết quả tổng hợp nhờ được lan tỏa nhanh chóng hơn trong một vùng mà từ trước đến nay chưa từng biết đến hiệu ứng này.

Sự cộng hưởng phát triển đó càng trở nên to lớn hơn nhiều khi nối kết nó với cả nền kinh tế Trung Quốc đang nhanh chóng trở thành khổng lồ. Mà đó lại là điều đương nhiên vì Trung Quốc đang dành sự quan tâm đặc biệt to lớn đến sự phát triển của vùng phía Tây rộng lớn của mình.

*Thứ ba*, trong một tầm nhìn rộng hơn, khó có thể không thấy rằng *“hai hành lang, một vành đai”* sẽ tạo thành một vùng “đệm”, nối liền Đông Á với Nam Á. Hiện nay, sự nối kết này chưa thực sự diễn ra bằng bất cứ con đường nào - đường biển, đường không hay đường bộ. Trong khi đó, Nam Á lại đang nhanh chóng trở dậy thành một trong những trung tâm tăng trưởng lớn nhất của thế giới hiện đại mà những địa chỉ đang có giá trị chiến lược nổi bật là Ấn Độ, Pakistan và Mianma. Trung Quốc và ASEAN phải nối thông với thị trường Ấn Độ, một thị trường 1,2 tỷ dân và có triển vọng tăng trưởng 7-8%/năm trong nhiều năm tới.

Nhìn nhận vấn đề một cách trực diện hơn, có thể nhận thấy rằng Trung Quốc đang có ý đồ tiến thẳng xuống Ấn Độ dương qua Mianma và Pakistan. Đó là cách tốt nhất để Trung Quốc rút ngắn con đường đi tới nguồn dầu lửa Trung Đông, nhờ đó, giảm chi phí vận tải, tạo thế chiến lược tại Ấn Độ dương và Trung Đông, thu hẹp rủi ro an ninh năng lượng - vấn đề sống còn đối với tất cả các nền kinh tế, nhất là đối với các nền kinh tế đang phát triển tăng trưởng cao hiện nay.

Như vậy là từ nhiều góc độ khác nhau, một thực tế tất yếu sẽ phải xảy ra là: các con đường nối Trung Quốc với Mianma, Ấn

Độ và Pakistan chắc chắn sẽ phải hình thành. Đây chính là những con đường có ảnh hưởng to lớn đến vận mệnh của châu Á, đến triển vọng tăng trưởng lâu dài của Đông Á, của Trung Quốc và của Việt Nam.

Tất cả những con đường đó đều xuyên qua vùng Tây Nam Trung Quốc. Điều đó có nghĩa là Đông Á và Nam Á càng nổi lên trên vũ đài kinh tế thế giới thì vai trò của khu vực “hai hành lang, một vành đai” đang được thiết kế giữa hai nước Việt Nam - Trung Quốc cũng càng tăng lên.

## **2. Một trong những đặc điểm nổi bật nhất của khu vực “hai hành lang, một vành đai” là trình độ phát triển thấp**

So với một số nước thành viên ASEAN và các vùng khác của Trung Quốc, đây là khu vực bị tụt hậu khá xa về kinh tế cũng như nhiều mặt khác. Hạ tầng giao thông yếu kém, dân trí tương đối không cao, địa hình khó khăn, trình độ phát triển kinh tế thị trường thấp hơn hẳn, v.v. Nhưng để khu vực này đóng được vai trò xứng đáng trong sự phát triển lâu dài của Việt Nam, ASEAN và Trung Quốc, bản thân nó trước hết phải phát triển lên một tầm cao mới. Đòi hỏi này khẳng định giá trị khai phá phát triển của chiến lược “hai hành lang, một vành đai”. Không có định hướng này, chỉ chăm chăm vào việc tạo các điều kiện liên kết thuận lợi cho việc khai thác tài nguyên, gấp rút nâng cao tốc độ tăng trưởng GDP bằng cách nhanh chóng làm cạn kiệt các nguồn lực, chiến lược đó sẽ đi đến hủy hoại các cơ hội phát triển thay vì mở rộng chúng.

Việc thực hiện một chiến lược phát triển có tầm quan trọng như vậy yêu cầu Chính phủ hai nước Việt Nam và Trung Quốc phải dành cho nó một sự quan tâm to lớn, toàn diện, sâu sắc và kiên trì, được thể hiện bằng các chương trình hành động thực tế có tính ưu tiên cao. Đây phải là những chương trình hành động phối hợp của hai quốc gia, được xây dựng và thực hiện trên cơ sở sự nhất trí, đồng thuận lâu dài.

Cơ sở cho sự nhất trí đó - sự thống nhất lợi ích chiến lược - là rõ ràng. Nhưng chuyển hóa nó thành sự đồng thuận trong các nỗ lực thực tiễn là không dễ dàng. Điều này cần đến một lộ trình triển khai hợp lý và được tôn trọng thực hiện tốt ở cả hai phía. Nếu không, hiệu quả đầu tư sẽ bị giảm xuống.

Đòi hỏi này là rất chính đáng, nhất là đối với hai nền kinh tế còn chưa thật sự giàu có như Trung Quốc và Việt Nam. Tuy nhiên, thực tế hiện nay chưa đáp ứng đòi hỏi đó một cách đầy đủ<sup>(2)</sup>. Đây là vấn đề cần được quan tâm phối hợp giải quyết tốt hơn trong thời gian tới, đặc biệt là ở góc độ phối hợp chính sách, lộ trình triển khai và hành động thực tế. Phó mặc sự tiến triển thực tế của một chiến lược phát triển cho tinh thần tự giác, cho sự nhận thức chung chung về tầm quan trọng của chiến lược và cho những lời kêu gọi mang tính hô hào đã trở nên rất không đủ cho công cuộc phát triển trong thời đại ngày nay.

Đặc điểm trình độ phát triển thấp của khu vực “hai hành lang, một vành đai” cũng có những mối quan hệ nhất định với Hồng Công và Ma Cao. Rõ ràng là

trình độ phát triển thấp của khu vực này làm nổi bật lên vai trò của các đầu tàu phát triển trong vùng và của các trung tâm phát triển ngoài vùng.

Nhưng hiện nay, trong khi vai trò lan tỏa phát triển của các trung tâm phát triển nội vùng (ví dụ Côn Minh, Nam Ninh, Lào Cai, Hà Nội, Hải Phòng) được xác định khá rõ thì tác dụng hỗ trợ, thúc đẩy phát triển của các trung tâm phát triển cao hơn, có tiềm lực mạnh ở ngoài vùng lại chưa được xác định rõ.

Ở đây, tôi muốn đặt vấn đề về vai trò của Quảng Châu, Hồng Công, Ma Cao, Chu Hải, thành phố Hồ Chí Minh và các trung tâm phát triển lân cận khác đối với sứ mệnh phát triển một khu vực có nhiều tiềm năng và rất quan trọng của Trung Quốc và Việt Nam. Có lẽ đây là một chủ đề rất cần được quan tâm thảo luận.

Câu hỏi đặt ra là các trung tâm phát triển ngoài vùng nói trên có vai trò cụ thể nào trong việc cung cấp tài chính, kết nối hoạt động đầu tư từ bên ngoài và trở thành đầu mối thương mại của khu vực? Cơ chế nào để vai trò đó được thực hiện?

Một điểm khác cũng cần được lưu ý là cấu trúc hợp tác của khu vực “hai hành lang, một vành đai”. Rất dễ nhận thấy rằng cấu trúc quan hệ của khu vực dựa trên nguyên tắc liên kết “yếu - yếu”. Về tổng thể, các chủ thể tham gia liên kết của hai nước đều là những đối tác yếu: hai vùng dọc hành lang đều tương đối kém phát triển, còn các doanh nghiệp thì thực lực chưa mạnh trên nhiều phương diện.

Điều này quyết định không chỉ cách thức thiết lập chính sách phát triển cho

vùng (phù hợp với các đối tác yếu) mà cả cách thức thiết lập mối quan hệ và các phương thức hợp tác giữa khu vực với bên ngoài, đặc biệt là với các trung tâm phát triển hơn như Quảng Châu, Thượng Hải. Với Hồng Kông, Ma Cao, vấn đề đặt ra càng rõ. Mối quan hệ và phương thức hợp tác với bên ngoài của khu vực này chắc chắn khác mối quan hệ liên kết giữa, ví dụ, Thâm Quyển với Hồng Kông hay Chu Hải, Quảng Châu với MaCao.

**2. Điểm cuối cùng muốn đề cập đến trong bài phát này có liên quan đến bài học của chính sách “một quốc gia, hai chế độ” vận dụng vào phát triển khu vực “hai hành lang, một vành đai”**

Dĩ nhiên, toàn bộ khu vực này, với các địa phương thuộc hai nước, đều phát triển trong khuôn khổ một chế độ. Hai quốc gia, một chế độ, khác căn bản với tình huống quan hệ giữa Hồng Kông, MaCao với các địa phương của Đại lục. Nói vận dụng bài học “một quốc gia, hai chế độ” của Hồng Kông, MaCao, vì thế, không thể máy móc, rập khuôn.

Nhìn một cách cụ thể, trong khu vực “hai hành lang, một vành đai” tồn tại nhiều sự khác biệt lớn. Đó là sự khác biệt của các tiểu vùng về trình độ phát triển, về văn hóa, về truyền thống, về lợi thế phát triển, và cả về cách thức và trình độ quản lý của nhà nước. Những sự khác biệt này là rất đáng kể, có ảnh hưởng mạnh mẽ đến toàn bộ quá trình, kể từ việc hoạch định chiến lược và chính sách cho đến việc tổ chức, triển khai thực hiện.

Vấn đề tận dụng thế mạnh do sự khác biệt mang lại - mà ở khu vực này, sự khác biệt đó là hết sức đa dạng -, biến chúng thành kết quả tăng trưởng và phát triển hiện thực thay cho những tranh chấp và xung đột, là một vấn đề xuyên suốt chiến lược liên kết phát triển của khu vực. Chính tại điểm này, thiết nghĩ rằng những bài học phát triển của Ma Cao, Hồng Kông trong mấy năm qua là đặc biệt có ý nghĩa.

Một cách nghiêm túc, đây có thể là một hướng nghiên cứu rất đáng được lưu ý.

**CHÚ THÍCH:**

(1) Tính hoang sơ của thiên nhiên, sự đa dạng dân tộc - văn hóa, quy mô địa lý to lớn, v.v. của khu vực này đồng nghĩa với một tiềm năng du lịch đặc biệt to lớn. Không thể không coi đây là một thế mạnh trội bật của khu vực trong xu thế phát triển nhấn vào dịch vụ và sinh thái của thế giới hiện đại.

(2) Cụ thể là hiện nay, việc xây dựng các trục đường giao thông chính, cả đường sắt lẫn đường bộ, của hai tuyến hành lang phát triển đang được triển khai với tốc độ không đều giữa hai nước. Trung Quốc đẩy mạnh công việc xây dựng đường sắt và đường bộ trên cả tuyến nối Côn Minh – Lào Cai lẫn tuyến nối Nam Ninh - Lạng Sơn trong khi Việt Nam lại tập trung nhiều hơn cho việc phát triển các điểm nút trên tuyến (xây dựng thành phố Lào Cai, xây dựng cơ sở hạ tầng cho Vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc) hơn là nâng cấp các trục đường nối thông hành lang. Sự không ăn khớp này làm cho hiệu quả đầu tư của cả hai bên có thể bị giảm thấp.