

# NGHIÊN CỨU HỢP TÁC KHU KINH TẾ VỊNH BẮC BỘ QUẢNG TÂY (TRUNG QUỐC) VÀ HÀNH LANG KINH TẾ LANG SƠN - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH (VIỆT NAM)

LƯU KIẾN VĂN

*Sở Nghiên cứu Đông Nam Á  
Viện KHXH Quảng Tây - Trung Quốc*

**H**ợp tác khu vực và toàn cầu hoá đã trở thành xu thế quan trọng trong sự phát triển kinh tế thế giới ngày nay. Hợp tác khu vực thông qua sự phân công hợp tác giữa các nước thành viên trong khu vực, có thể tận dụng hiệu quả hơn tài nguyên và thị trường, thúc đẩy sự phát triển và phồn vinh chung của nền kinh tế các nước thành viên. Cùng với việc bắt đầu xây dựng xong Khu mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN vào năm 2010, hợp tác tiểu vùng sẽ trở thành điểm tựa quan trọng của hợp tác ngành nghề trong Khu mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN.

## I. VỀ KHU KINH TẾ VỊNH BẮC BỘ QUẢNG TÂY (TRUNG QUỐC) VÀ HÀNH LANG KINH TẾ LANG SƠN - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH (VIỆT NAM)

Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây nằm trong phạm vi tuyến giao thông và lưu thông hàng hoá của 4 thành phố trực thuộc là Nam Ninh, Bắc Hải, Khâm Châu, cảng Phòng Thành và hai thành

phố Ngọc Lâm, Sùng Tả, có diện tích 42.500 km<sup>2</sup>, tổng dân số tính đến cuối năm 2006 là 12,55 triệu người. Đây là khu vực duyên hải duy nhất trong chiến lược Đại khai phát miền Tây của Trung Quốc, cũng là tuyến đầu nhất trong Khu mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN. Tháng 2-2008, Quốc vụ viện Trung Quốc đã phê chuẩn thực hiện “Qui hoạch phát triển khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây”. Điều này đánh dấu việc mở cửa khai phát khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây chính thức được đưa vào chiến lược quốc gia, trở thành “khu hợp tác kinh tế khu vực quốc tế quan trọng” bậc nhất của Trung Quốc. Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây không chỉ có ưu thế về vị trí địa lý, trở thành cửa ngõ, tuyến đầu và đầu mối quan trọng thúc đẩy hợp tác toàn diện giữa Trung Quốc - ASEAN, mà còn có vị trí và vai trò chiến lược không thể thay thế trong hợp tác khu vực, trong nước và quốc tế giữa Trung Quốc và ASEAN, Vịnh Bắc Bộ mở rộng, đồng bằng Chu Giang mở rộng.

Việt Nam có ưu thế vị trí địa lý đặc thù trong Khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN và hợp tác GMS, là một trong những tuyến đường bộ quan trọng từ các nước trên bán đảo Đông Dương đi vào Trung Quốc và từ Trung Quốc đi đến các nước trên bán đảo Đông Dương. Từ thủ đô Hà Nội Việt Nam đến Hữu Nghị Quan - cửa khẩu biên giới Trung - Việt chỉ khoảng 160 km; từ Hữu Nghị Quan đến Nam Ninh chỉ có 200 km; từ Hà Nội đi về phía Tây Nam không xa là đến Lào, Campuchia, Thái Lan, sau đó đi về phía Nam là đến Malaysia và Singapore, ưu thế về vị trí địa lý là rất rõ ràng. Các nước trên bán đảo Đông Dương thông qua Việt Nam đến Trung Quốc bằng phương tiện giao thông đường thủy là con đường ngắn nhất, tiết kiệm thời gian nhất. Tháng 7 năm 2008, Chính phủ Việt Nam đã thông qua Quy hoạch phát triển hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đến năm 2020, để thúc đẩy xuất khẩu giữa Việt Nam với Trung Quốc, ASEAN và các nước Đông Nam Á khác. GDP của 8 tỉnh thành thuộc khu vực quy hoạch này (bao gồm tỉnh Lạng Sơn, tỉnh Bắc Giang, tỉnh Bắc Ninh, thành phố Hà Nội, tỉnh Hưng Yên, tỉnh Hải Dương, thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh) sẽ cao hơn từ 20 – 40% mức trung bình của cả nước. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của khu vực này tăng trưởng bình quân hàng năm trên 20%, cụ thể là: năm 2010 là 2 tỉ USD, năm 2015 là 4,5 - 5 tỉ USD, năm 2020 là 10 tỉ USD. Quy hoạch này sẽ lần lượt đầu

tư 1,4 tỉ USD và 1,2 tỉ USD để xây dựng và tu sửa tuyến đường cao tốc “Hà Nội - Lạng Sơn” và tuyến đường cao tốc “Hà Nội - Hải Phòng”, đồng thời trong năm đó sẽ khởi công xây dựng cảng nước sâu Lạch Huyện thành phố Hải Phòng. Ngoài ra, Việt Nam sẽ mở cửa 3 cặp cửa khẩu quốc tế ở biên giới Trung - Việt, 13 cặp chợ biên giới và một số trung tâm thương mại và trung tâm du lịch khác<sup>1</sup>. Tháng 5-2009, Chính phủ Việt Nam lại qui hoạch phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lạng Sơn - Đồng Đăng có diện tích 394 km<sup>2</sup>, trở thành trục khu kinh tế trọng điểm thuộc tứ giác Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Ngoài việc được hưởng ưu đãi đầu tư cho các khu vực khó khăn hiện hành của Việt Nam ra, Ủy ban nhân dân tỉnh Lạng Sơn còn có các chính sách ưu đãi về tiền thuế, tiền thuê đất, di dời ruộng đất, bồi dưỡng nhân viên, trợ cấp phí chuyển giao kỹ thuật...<sup>2</sup>

Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây và hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh (Việt Nam) đều là những khu vực phát triển sau, cơ sở kinh tế của hai khu kinh tế này vẫn còn tương đối lạc hậu. Muốn có được sự phát triển nhảy vọt về kinh tế, xã hội, chỉ dựa vào thực lực kinh tế tự thân rõ ràng là không đủ, hai bên cần phải tăng cường hợp tác, cùng nhờ vào sự hỗ trợ về nguồn vốn và kỹ thuật của bên ngoài, tham gia vào vùng đồng bằng Chu Giang phát triển của Trung Quốc sẽ có thể là một sự lựa chọn để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế khu vực.

## II. CƠ SỞ NỀN TẢNG CỦA KHU KINH TẾ VINH BẮC BỘ QUẢNG TÂY VÀ HÀNH LANG KINH TẾ LẠNG SƠN - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG - QUẢNG NINH (VIỆT NAM)

Khu kinh tế Vinh Bắc Bộ Quảng Tây là khu hợp tác kinh tế khu vực quốc tế quan trọng của Trung Quốc, hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh là khu kinh tế trọng điểm của miền Bắc Việt Nam, khu kinh tế Vinh Bắc Bộ Quảng Tây và hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh có cơ sở hợp tác chung.

### 1. Khu vực “hai hành lang một vành đai” Trung - Việt

Khu kinh tế Vinh Bắc Bộ Quảng Tây và hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đều thuộc khu vực phát triển trọng điểm “hai hành lang một vành đai” Trung - Việt. Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Bằng Tường (Trung Quốc) - Đồng Đăng (Việt Nam) và Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Hà Khẩu (Trung Quốc) - Lào Cai (Việt Nam) trên tuyến đường biên giới Trung - Việt đã đạt được bước tiến triển thực chất. Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung - Việt không những nhận được sự hỗ trợ to lớn của Chính phủ hai nước Trung Quốc - Việt Nam, mà còn nhận được sự quan tâm chú ý và viện trợ vốn của Chương trình phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP), nó sẽ trở thành khu hợp tác hạt nhân gắn bó chặt chẽ nhất trong hợp tác “hai hành lang một vành đai” Trung - Việt và thậm chí là trong hợp tác

Tiểu vùng sông Mê Kông (GMS). Thúc đẩy hợp tác giữa khu kinh tế Vinh Bắc Bộ Quảng Tây và hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh (Việt Nam) phù hợp với chiến lược phát triển quốc gia của hai nước.

### 2. Vị trí khu vực quan trọng ngang nhau, nhưng đều cần sự trợ giúp từ bên ngoài

Khu kinh tế Vinh Bắc Bộ Quảng Tây là tuyến đường bộ quan trọng đi từ Trung Quốc sang các nước trên bán đảo Đông Dương. Hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh (Việt Nam) là tuyến đường biển chủ chốt để đi từ các nước trên bán đảo Đông Dương đến Trung Quốc. Hai khu này đều quan trọng ngang nhau trong hợp tác giữa Trung Quốc và Việt Nam, thậm chí giữa Trung Quốc và ASEAN, chỉ từ khi hai bên kết nối hợp tác, mới có thể phát huy được tác dụng to lớn hơn trong Khu mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN.

### 3. Cơ sở hạ tầng trong khu vực tương đối hoàn thiện

Khu kinh tế Vinh Bắc Bộ Quảng Tây đã xây dựng mạng lưới giao thông tương đối phát triển. Lấy Nam Ninh làm trung tâm, tuyến đường sắt và đường cao tốc đã được xây dựng xong, hướng Tây đi qua Côn Minh, hướng Tây Bắc đi qua Quý Dương, hướng Đông Bắc đến Hồ Nam, hướng Đông Nam đến Quảng Châu và Hồng Kông, hướng Nam đi qua cụm cảng Vinh Bắc Bộ Quảng Tây, hướng Tây Nam đi đến cửa khẩu Hữu Nghị Quan, đi

theo đường ray tiêu chuẩn đến thẳng Hà Nội; có hai sân bay quốc tế Nam Ninh và Bắc Hải; năng lực xếp dỡ hàng hoá của cụm cảng Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây đã vượt qua 100 triệu tấn. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải của hành lang kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh (Việt Nam) đã được cải thiện rất nhiều. Láy Hà Nội làm trung tâm, tuyến đường quốc lộ cao cấp từ Hà Nội đi Đồng Đăng, Hải Phòng và Vịnh Hạ Long đã được xây dựng và đưa vào sử dụng, tuyến đường sắt từ Hà Nội đi Lào Cai, Đồng Đăng, Hải Phòng và thành phố Hồ Chí Minh đã hoàn bị, nhưng trình độ vẫn còn tương đối thấp; hai sân bay quốc tế Hà Nội, Hải Phòng đã cơ bản đáp ứng yêu cầu trước mắt. Việt Nam đang thúc đẩy một cách vững chắc việc xây dựng cơ sở hạ tầng của khu vực này. Tháng 2-2008, Việt Nam bắt đầu khởi công xây dựng tuyến đường sắt hiện đại Hà Nội - Quảng Ninh; tháng 5 cùng năm, khởi công xây dựng tuyến đường cao tốc từ Hà Nội đi Hải Phòng.

#### **4. Quan hệ hợp tác kinh tế thương mại trong khu vực gắn bó chặt chẽ, kinh tế phát triển nhanh chóng**

Thương mại giữa Quảng Tây với các nước ASEAN chủ yếu tập trung ở Việt Nam. Năm 2007, kim ngạch thương mại giữa Quảng Tây với Việt Nam là 2,38 tỉ USD, tăng trưởng 62,1%, chiếm 81,8% tổng kim ngạch thương mại giữa Quảng Tây và ASEAN. Năm 2008, kim ngạch thương mại giữa Quảng Tây và Việt Nam đạt 3,12 tỉ USD, tăng trưởng 31,4% so

với năm trước, chiếm 78,2% tổng kim ngạch thương mại giữa Quảng Tây và ASEAN. Tỷ trọng đầu tư của Quảng Tây vào ASEAN năm 2007 và 2008 chiếm 57% và 66% tổng kim ngạch đầu tư của Quảng Tây ra nước ngoài, trong đó khoảng một nửa là đầu tư vào Việt Nam. Tương tự, trong thương mại xuất nhập khẩu giữa miền Bắc Việt Nam và Trung Quốc, một lượng lớn hàng hoá cũng chủ yếu thông qua cửa khẩu Đông Hưng và cửa khẩu Bằng Tường thuộc khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây.

### **III. TÌNH HÌNH TIẾN TRIỂN CỦA KHU KINH TẾ VỊNH BẮC BỘ QUẢNG TÂY**

Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây không chỉ thuộc Quảng Tây, mà còn thuộc miền Tây và Đại Tây Nam Trung Quốc, là cửa ngõ đi ra biển của khu vực này và là cửa sổ mở cửa đối ngoại, đặc biệt là mở cửa và hợp tác với các nước ASEAN. Tháng trước, khu cảng bảo thuế Khâm Châu và trung tâm bảo thuế liên vận quốc tế Nam Ninh bắt đầu được đưa vào sử dụng sau khi được nhà nước nghiệm thu. Khu bảo thuế tổng hợp biên giới thành phố Bằng Tường đang xây dựng toàn diện, dự tính đến cuối năm 2010 có thể hoàn thành. Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây cũng tiến hành đầu tư lớn vào lĩnh vực công nghiệp gần biển. Chẳng hạn hạng mục xây dựng nhà máy lọc dầu 10 triệu tấn dầu thô trong khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây sắp sửa hoàn thành, dự án nhà máy gang thép hàng triệu tấn ở cảng Phòng Thành

đã được Nhà nước phê chuẩn và đã triển khai trước thời hạn; triển khai toàn diện việc thi công công trường dự án bột giấy Khâm Châu. Nhưng, so với các khu vực nhận được đầu tư lớn như đồng bằng sông Chu Giang, đồng bằng sông Trường Giang, khu mới Tân Hải Thiên Tân thì đầu tư ở những khu vực này ở Quảng Tây còn nhỏ bé, không đáng kể.

Mấy năm gần đây, Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây đã trở thành đầu tàu thúc đẩy kinh tế Quảng Tây phát triển. Năm 2008, Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây chiếm chưa đến 1/5 diện tích đất đai của toàn tỉnh Quảng Tây, với chưa đầy 1/4 dân số toàn tỉnh, đã tạo ra được khoảng 1/3 tổng lượng kinh tế. Thống kê cho thấy, GDP năm 2008 của Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây là 222 tỉ NDT, tăng trưởng 15,5%, tỉ lệ đóng góp vào sự tăng trưởng kinh tế của Quảng Tây đạt 35,8%. Cho dù phải chịu ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính, Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây cũng vẫn duy trì được tốc độ tăng trưởng nhanh như trước. Từ tháng 1 đến tháng 9-2009, GDP của Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây (gồm 4 thành phố Nam Ninh, Bắc Hải, Khâm Châu, Phòng Thành) tăng trưởng 15,4%, mức tăng trưởng cao hơn toàn khu là 1,7%; đầu tư tài sản cố định toàn xã hội là 131,506 tỉ NDT, tăng trưởng 52,4%; khoản vay ngoại tệ và nội tệ tăng mới là 112,346 tỉ NDT, chiếm 55,59% khoản vay tăng mới, Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ trở thành khu vực trọng điểm đầu tư

nguồn vốn tín dụng. Cụm cảng Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây đã trở thành con đường giao thông thương mại đối ngoại chính của khu vực Đại Tây Nam. Năm 2008, năng lực xếp dỡ của cảng Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây đạt 90,87 triệu tấn, sức chứa container là 560 nghìn TEU. Lượng vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu của khu vực Tây Nam Trung Quốc thông qua cửa khẩu Quảng Tây luôn luôn duy trì được mức gần gấp 3 lần của cửa khẩu Trạm Giang Quảng Đông, đã trở thành “con đường chính ra biển của khu vực Tây Nam” một cách xứng đáng. Năm 2009, năng lực xếp dỡ của cảng Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây vượt qua 100 triệu tấn, đạt kế hoạch phát triển 100 triệu tấn trước 1 năm.

Hiện nay, các tuyến đường sắt hai chiều tốc độ cao 250 km/h từ Nam Ninh đến Quảng Châu, Nam Ninh đến Côn Minh mà Trung Quốc đang tu sửa xây dựng có thể đưa vào sử dụng vào năm 2012. Đến lúc đó, từ Nam Ninh đến Quảng Châu hoặc Côn Minh chỉ cần 3 giờ đồng hồ. Cây cầu dài 50 km bắc qua biển Chu Hải, Hồng Kông, Ma Cao đã được khởi công xây dựng, khi cây cầu này được hoàn thành, từ Hồng Kông đến Hữu Nghị Quan cũng chỉ cần 8 giờ đồng hồ. Theo kế hoạch, lượng xếp dỡ hàng hoá tại cảng khẩu ven biển Quảng Tây năm 2020 là 300 triệu tấn, năm 2030 là 500 triệu tấn. Đến lúc đó, cụm cảng Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây sẽ có thể phát huy vai trò khu vực nền tảng vận chuyển hàng hoá quốc tế, Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng

Tây là khu vực hạt nhân trong hợp tác khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng, sẽ trở thành tuyến đường chính nối liền Đại Tây Nam, thậm chí là cả khu vực miền Tây với các nước nằm quanh Vịnh Bắc Bộ mở rộng, trở thành sân chơi hợp tác kinh tế giữa Trung Quốc và ASEAN.

Bước sắp tới Quảng Tây sẽ phát triển vững mạnh các ngành nghề ưu thế và các ngành nghề đặc sắc. Quảng Tây có không ít ngành nghề ưu thế với đặc sắc riêng. Trước mắt, Trung Quốc sẽ thúc đẩy có trọng điểm phát triển 7 ngành nghề có giá trị hàng trăm tỉ NDT như thực phẩm, kim loại màu, ô tô, hoá dầu, luyện kim, cơ khí, điện lực và các ngành nghề đặc sắc như vật liệu xây dựng, sản xuất giấy, thông tin điện tử, đóng tàu, dệt may thuộc da, chế biến gỗ, sản xuất thuốc, đẩy nhanh các bước sản nghiệp hoá nông nghiệp như khai thác phát triển và chế biến hàng nông sản đặc sắc.

#### **IV. KIẾN NGHỊ VỀ VIỆC THỨC ĐẨY XÂY DỰNG KHU KINH TẾ VỊNH BẮC BỘ QUẢNG TÂY VÀ HÀNH LANG KINH TẾ LANG SON – HÀ NỘI – HẢI PHÒNG – QUẢNG NINH (VIỆT NAM)**

Việt Nam là con đường quan trọng để các nước trên bán đảo Đông Dương ngược phương Bắc đến Trung Quốc. Quảng Tây Trung Quốc tiếp giáp với Việt Nam cũng là con đường quan trọng từ Trung Quốc xuôi về Nam đến các nước trên bán đảo Đông Dương. Chỉ khi hai con đường này kết nối tốt với nhau, hợp tác giao lưu giữa Trung Quốc và Việt Nam mới có thể tốt đẹp được.

### **1. Xây dựng “hai hành lang một vành đai” Trung - Việt cần thực hiện một cách thiết thực**

Chính phủ và giới học giả chuyên gia hai nước Trung - Việt đã tiến hành những nghiên cứu tương đối sâu về vị trí, vai trò và tính khả thi của “hai hành lang một vành đai”, đồng thời đã đạt được nhận thức chung. Hiện nay, điểm mấu chốt là Chính phủ và doanh nghiệp hai nước Trung - Việt cần thực hiện một cách thiết thực các dự án hợp tác cụ thể. Tháng 11-2006, trong dịp tham dự Hội nghị APEC tại Việt Nam, Chủ tịch nước Trung Quốc Hồ Cẩm Đào cùng lãnh đạo Việt Nam đã ký kết “Bản ghi nhớ về việc triển khai hợp tác “hai hành lang một vành đai” giữa Chính phủ nước Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa và Chính phủ nước CHXH chủ nghĩa Việt Nam”, xác định rõ những lĩnh vực hợp tác trọng điểm trong phạm vi “hai hành lang một vành đai” dưới đây: cơ sở hạ tầng, bao gồm đường sắt, đường bộ và cảng khẩu; vận tải hàng hoá và hành khách; khai thác và gia công tài nguyên thiên nhiên; thương mại xuất nhập khẩu; nông nghiệp, công nghiệp, du lịch; hợp tác Vịnh Bắc Bộ, bao gồm tăng cường hợp tác toàn diện trên các lĩnh vực ngư nghiệp và dầu khí, tạo khuôn khổ hợp tác cơ bản cho việc triển khai hợp tác toàn diện “hai hành lang một vành đai”. Vì vậy, hai bên cần phải thúc đẩy một cách có trọng điểm hợp tác khai thác xây dựng một loạt dự án trọng điểm, bao gồm: mạng lưới giao thông trên biển, trên bộ, trên không thuận lợi nhanh chóng giữa hai nước Trung - Việt; khu hợp tác kinh

tế xuyên biên giới Trung - Việt; vành đai nghề cá Vịnh Bắc Bộ; dự án hợp tác thăm dò và khai thác dầu khí ở Vịnh Bắc Bộ; tập đoàn công nghiệp hoá chất nông nghiệp và lâm sản đặc sắc. Từng bước triển khai hợp tác du lịch Trung - Việt dưới nhiều hình thức, cùng triển khai việc thuận lợi hoá hợp tác du lịch, du lịch trên biển, du lịch biên giới, du lịch xuyên quốc gia. Từng bước mở rộng tuyến du lịch bằng tàu biển đã được mở hiện nay từ Bắc Hải Trung Quốc đến Vịnh Hạ Long, thành phố Hải Phòng của Việt Nam kéo dài đến Huế ở miền Trung và thành phố Hồ Chí Minh ở miền Nam Việt Nam.

## 2. Kết hợp với Thái Lan và Lào, thúc đẩy xây dựng hành lang kinh tế Nam Ninh - Băng Cốc

Lấy xây dựng "hai hành lang một vành đai" Trung - Việt và hợp tác Thái Lan và Lào làm trọng điểm, thúc đẩy xây dựng hành lang kinh tế Nam Ninh - Hà Nội và hành lang kinh tế Nam Ninh - Băng Cốc, đặc biệt là thúc đẩy hợp tác thương mại, du lịch, lưu thông hàng hoá, giáo dục và thuận lợi hoá giữa Quảng Tây - Việt Nam - Lào - Thái Lan, đưa Quảng Tây - Việt Nam - Thái Lan trở thành con đường huyết mạch lưu thông hàng hoá trên bộ giữa Trung Quốc và ASEAN.

Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore có thể phân đoạn vận hành từ gần đến xa: trước hết vận hành hành lang kinh tế Nam Ninh - Hà Nội. Đoạn Nam Ninh - Hà Nội là một bộ phận cấu thành quan trọng của hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore. Hơn nữa tuyến

đường sắt và đường bộ dọc tuyến đường này đều đã được xây dựng, cơ sở hạ tầng đã tương đối hoàn thiện, có thể vận hành theo hành lang kinh tế; đồng thời vận hành hành lang kinh tế Nam Ninh - Hà Nội - Băng Cốc; đoạn hành lang giao thông này đã có đầy đủ cơ sở hạ tầng đường bộ, có thể tiến hành lưu thông hàng hoá, du lịch và hợp tác thuận lợi hoá giao thông trước, sau đó sẽ vận hành toàn bộ tuyến hành lang kinh tế Nam Ninh - Hà Nội - Viêng Chăn - Băng Cốc - Kuala Lumpur - Singapore. Thúc đẩy khai thác phát triển và hợp tác hành lang kinh tế Nam Ninh - Băng Cốc, chủ yếu là phát triển kinh tế giao thông<sup>3</sup>. Các nước trên dọc tuyến đường này chủ yếu tập trung vào các lĩnh vực hợp tác trọng điểm như giao thông vận tải, du lịch, cảng biển, đầu tư và thuận lợi hoá thương mại, thương mại, khu công nghiệp, khoáng sản, năng lượng, gia công chế tạo, khai thác nguồn nhân lực, lấy thương mại làm cơ sở, hợp tác phát triển các hình thái kinh tế như kinh tế cửa khẩu, kinh tế giao thông, thúc đẩy phát triển toàn diện hợp tác ngành nghề trong khu vực. Dọc tuyến đường từ Nam Ninh đi Băng Cốc có nhiều di sản thiên nhiên và di sản văn hoá thế giới, tuyến đường này không những trở thành tuyến đường thương mại Nam - Bắc mà còn trở thành tuyến đường du lịch. Thuận lợi hoá hợp tác tiểu vùng sông Mê Kông (GMS) trong khu vực này đã có nền tảng tương đối tốt, có thể đáp ứng được yêu cầu hợp tác về thương mại, du lịch, lưu thông hàng hoá giữa Trung Quốc - Việt Nam - Lào - Thái Lan. Đồng thời, có thể

tận dụng được nguồn vốn hợp tác đầu tư 10 tỉ USD và khoản vay 15 tỉ USD của Trung Quốc và ASEAN để thúc đẩy xây dựng cơ sở hạ tầng mở rộng điếm của hành lang kinh tế Nam Ninh – Singapore.

### **3. Đẩy nhanh xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung - Việt**

Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Hà Khẩu – Lào Cai trong khu hợp tác kinh tế xuyên quốc gia Trung - Việt và kế hoạch dự án khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đồng Đăng - Bằng Tường đang được đồng thời thúc đẩy, đã nhận được sự tài trợ của Chương trình phát triển Liên Hợp Quốc (UNDP) tại Hội chợ Trung Quốc – ASEAN lần thứ 4. Tháng 7-2009, tổ đánh giá bao gồm đại biểu và chuyên gia hai nước Trung - Việt đã thống nhất thông qua báo cáo “Nghiên cứu tính khả thi của khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Bằng Tường Trung Quốc - Đồng Đăng Việt Nam” do Viện Nghiên cứu Hợp tác kinh tế thương mại quốc tế, Bộ Thương mại Trung Quốc biên soạn. Khu bảo thuế tổng hợp Bằng Tường – hạng mục hạt nhân của Trung Quốc trong khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Bằng Tường - Đồng Đăng đã được Quốc vụ viện Trung Quốc phê chuẩn. Theo ý tưởng bước đầu của hai phía về khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đồng Đăng - Bằng Tường, mỗi nước sẽ cắt ra khoảng đất 8,5 km<sup>2</sup> ở khu vực tiếp giáp giữa thành phố Đồng Đăng tỉnh Lạng Sơn Việt Nam và thành phố Bằng Tường tỉnh Quảng Tây Trung Quốc, cùng xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới với tổng diện tích là 17 km<sup>2</sup>. Đầu tháng 11-

2007, chính quyền thành phố Đông Hưng Trung Quốc và chính quyền thị xã Móng Cái Việt Nam đã ký kết Hiệp định xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng - Móng Cái. Hai bên đã đệ trình lên các bộ ngành có liên quan của nước mình phương án xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới. Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung - Việt sẽ thực hiện mô hình quản lý “hai nước một khu, trong nội địa, ngoài cửa khẩu, tự do thương mại, vận hành khép kín”, thi hành chính sách mở cửa thương mại hàng hoá, thương mại dịch vụ và tự do đầu tư. Ngoài các hàng hoá xuất nhập khẩu mà pháp luật hai nước cấm ra, các hàng hoá được sản xuất tại hai nước Trung - Việt có thể tự do đi vào khu vực này, miễn thu thuế hải quan và thuế liên kết. Các hàng hoá sản xuất trong khu vực này có thể đi vào thị trường hai nước Trung - Việt, miễn giảm thuế quan và thuế liên kết. Thực hiện việc tự do đi lại, tự do lưu thông hàng hoá và tự do lưu thông tiền tệ trong khu vực này. Hiện nay, vấn đề mấu chốt là chính phủ hai nước Trung - Việt phải nhanh chóng phê chuẩn báo cáo nghiên cứu khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung - Việt.

### **4. Hai nước Trung Quốc, Việt Nam cần đẩy nhanh bước đột phá thực hiện các biện pháp thuận lợi hoá GMS**

Hành lang Đông Tây là một trong những hành lang kinh tế trọng yếu của GMS. Hiện nay, giao thông vận tải giữa các nước trên dọc tuyến “hành lang kinh tế Đông Tây” đã thực hiện các biện pháp thuận lợi hoá thông quan; vận tải hành



khách giữa các nước Việt Nam, Lào, Thái Lan đã thông suốt, hoa quả ở vùng Đông Bắc Thái Lan đã có thể thông qua “hành lang Đông Tây” và cửa khẩu Hữu Nghị Quan xuất khẩu sang Trung Quốc. Đà Nẵng Việt Nam đã trở thành cửa ngõ ra biển quan trọng của Lào. Hai nước Trung - Việt cũng đã tiến hành thông quan thí điểm “kiểm tra một lần” trong khuôn khổ hành động chiến lược đầu tư thương mại GMS tại cửa khẩu Lào Cai Việt Nam - Hà Khẩu Trung Quốc. Trên phương diện giao thông thương mại đường bộ phải thúc đẩy nhanh hiện đại hoá và thuận lợi hoá thông quan cửa khẩu Hữu Nghị Quan Trung - Việt. Đây là tuyến đường chính của hành lang kinh tế Nam Ninh - Hà Nội - Băng Cốc.

1/ Xây dựng cửa khẩu đường bộ, đường sắt Trung - Việt hiện đại hoá. Cửa khẩu điện tử Hữu Nghị Quan của Trung Quốc đã được đưa vào sử dụng, Việt Nam cũng đã sử dụng hệ thống điện tử tại cửa khẩu Hữu Nghị, bước đầu đã nâng cao hiệu quả làm việc và tốc độ thông quan, nhưng hệ thống cửa khẩu điện tử của hai nước vẫn chưa thực hiện việc chia sẻ kho số liệu, hiệu quả thông quan vẫn còn cần được nâng cao. Đồng thời, còn phải tăng cường hợp tác giao lưu trên các lĩnh vực vận tải hành khách, thẩm tra thông tin, dịch vụ tiền tệ, kiểm tra kiểm dịch, kho bãi, để tạo môi trường dịch vụ thuận lợi cho việc vận tải hành khách và lưu thông hàng hoá.

2/ Thúc đẩy thuận lợi hoá thông quan cửa khẩu đường bộ, đường sắt Trung Việt. Một là, ở khu vực biên giới thi hành chính sách bãi bỏ thị thực. Người buôn

bán và khách du lịch Việt Nam đến Quảng Tây và Vân Nam Trung Quốc có thể được miễn thị thực lưu trú 7 ngày, người Trung Quốc đến Việt Nam có thể được hưởng đãi ngộ tương tự. Hai là, hợp tác xây dựng hành lang kinh tế Na m Ninh – Hà Nội. Để thuận lợi cho việc hợp tác kinh tế thương mại và du lịch giữa hai bên, cần khai thông hai tuyến đường cao tốc trực tiếp giữa hai thành phố, giúp nó trở thành sợi dây gắn kết kinh tế giữa Trung Quốc và ASEAN. Trên phương diện giao thông vận tải đường sắt Trung - Việt, nên lập cửa khẩu Nam Ninh và Hà Nội, ngành giao thông vận tải trực tiếp Nam Ninh – Hà Nội có thể tiến hành giải quyết thủ tục thông quan biên giới ở các ga xe lửa tại Nam Ninh và Hà Nội, khắc phục hiện tượng thời gian dừng tàu quá lâu ở cửa khẩu Bằng Tường và Đồng Đăng, gây ảnh hưởng đến việc vận chuyển hành khách và hàng hoá như hiện nay.

Người dịch: **NGUYỄN THANH GIANG**

#### CHÚ THÍCH:

<sup>1</sup> “Thời báo kinh tế” Việt Nam, đưa tin ngày 18 tháng 7 năm 2008.

<sup>2</sup> “Báo đầu tư Việt Nam” đưa tin ngày 20 tháng 5 năm 2009.

<sup>3</sup> Kinh tế giao thông: là dựa vào các tuyến đường giao thông, lấy doanh nghiệp công nghiệp ven đường làm cơ sở, thông qua tập trung các yếu tố như tài nguyên, nhân tài, nguồn vốn, kỹ thuật, thông tin. Phát triển kinh tế giao thông, là dựa vào ưu thế giao thông, đẩy nhanh điều chỉnh kết cấu, là con đường quan trọng ưu hoá phân bố ngành nghề.