

ĐẨY MẠNH HỢP TÁC TRONG HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG TÂY GÓP PHẦN THỨC ĐẨY QUAN HỆ KINH TẾ VIỆT NAM - ẤN ĐỘ

**TS Nguyễn Hoàng Huế - Lê Thị Hằng(*)
Đại học Thủ Dầu Một**

TÓM TẮT:

Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) là chương trình hợp tác phát triển tổng thể nhằm mục tiêu phát triển liên vùng nghèo bao gồm lãnh thổ lớn kéo dài từ miền Trung Việt Nam lên Trung Hạ Lào, Đông Bắc Thái Lan và đến tận Myanmar. Hành lang kinh tế Đông Tây là con đường huyết mạch nối liền GMS với không gian kinh tế sông Hằng (Ấn Độ), rút ngắn khoảng cách và phí tổn cho việc mở rộng giao lưu kinh tế giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương.

Tiền trình hợp tác kinh tế giữa các nước thuộc Hành lang kinh tế Đông Tây (1998-2015) đã đạt được những kết quả rất đáng ghi nhận được thể hiện trên nhiều lĩnh vực. Việt Nam đã có những đóng góp tích cực và đạt được một số kết quả rất đáng ghi nhận trong quá trình hợp tác kinh tế trong Hành lang kinh tế Đông Tây. Những kết quả đó góp phần thúc đẩy sự phát triển của EWEC, đồng thời thúc đẩy quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI.

Thế kỷ 21 toàn cầu hoá tiếp tục phát triển sâu rộng và tác động tới tất cả các nước. Trong quá trình hội nhập, xu thế khu vực hoá và liên kết tiểu vùng được mở ra như sự bổ sung và như là một cách thích ứng với xu thế toàn cầu hoá. Sự phồn vinh của cả khu vực sẽ là nền tảng cho sự phát triển của mỗi nước riêng biệt. Với các đặc điểm địa chính trị, địa kinh tế, hợp tác tiểu vùng làm giảm đi những đặc điểm dị biệt của mỗi nước và góp phần tăng cường phối hợp chính sách, liên kết kinh tế giữa các nước.

1. Các tỉnh miền Trung Việt Nam giữ vị trí cửa ngõ thông ra biển đối với tiểu vùng sông Mê Công mở rộng

Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) là tuyến hành lang dài 1450 km, đi qua 4 nước, bắt đầu từ thành phố cảng Mawlamyine (bang Mon) đến cửa khẩu Myawaddy (bang Kayin) ở biên giới Mianma - Thái Lan. Ở Thái Lan, bắt đầu từ Mae Sot, chạy qua 7 tỉnh: Tak, Sukhothai, Kalasin, Phitsanulok, Khon Kaen, Yasothon và Mukdahan. Ở Lào, chạy từ tỉnh Savannakhet đến cửa khẩu Dansavanh và ở Việt Nam, chạy từ cửa khẩu Lao Bảo qua các tỉnh thành Quảng Trị, Huế và Đà Nẵng¹.

(*) Tiến sĩ, Khoa Sử, ĐH Thủ Dầu Một. Email: nhhuetdm@gmail.com

¹ Nguyễn Hoàng Giáp, Mai Hoài Anh (2008), Quan điểm và đối sách của Việt Nam về Hành lang kinh tế Đông - Tây, Nghiên cứu Đông Nam Á, số 11, tr14.

Sự ra đời của hành lang kinh tế Đông Tây tạo điều kiện cho các nước trong khu vực tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS) gồm: Lào, Thái Lan, Mianma và Việt Nam tăng cường hơn nữa quan hệ hợp tác kinh tế nhằm thúc đẩy giao lưu thương mại, đầu tư và phát triển giữa các nước, giảm chi phí lưu thông hàng hóa, hành khách trong khu vực hành lang và tạo điều kiện cho việc lưu thông được thuận lợi và hiệu quả, góp phần giảm nghèo, hỗ trợ phát triển khu vực dọc biên giới và các vùng nông thôn, tăng thu nhập cho các hộ thu nhập thấp, cung cấp việc làm cho phụ nữ và phát triển du lịch. Thêm vào đó, hành lang kinh tế Đông Tây cũng sẽ góp phần hỗ trợ phát triển công - nông nghiệp và du lịch.

Đối với Việt Nam, với vị trí địa thuận lợi, Việt Nam có tầm quan trọng đặc biệt đối với Tiểu vùng Mê Công mở rộng nói chung và với hành lang kinh tế Đông Tây nói riêng. Việt Nam nằm ở bờ phía Đông của phần lục địa của GMS liền kề với các tuyến đường biên quốc tế Đông Á – Đông Nam Á; từ Châu Á qua Thái Bình Dương tới Châu Âu, Châu Mỹ; từ Châu Á qua Ấn Độ Dương tới Châu Phi, vòng Đại Tây Dương tới các nước Tây Âu và Bắc Âu². Khi mở ra hành lang kinh tế Đông Tây như “cây cầu đường bộ” nối liền từ Mianma sang Thái Lan, Lào và đi tới bờ biển Đông của Việt Nam thì giao lưu thương mại trong vùng sẽ được đẩy mạnh rất nhiều, tạo ra hành lang vận tải mới trực tiếp từ Ấn Độ Dương sang Thái Bình Dương, giảm chi phí vận tải đi và tới của Lào, Đông Bắc Thái Lan ra biển.

Hành lang kinh tế Đông Tây có ý nghĩa nhiều mặt, vừa giúp phát triển kinh tế, xóa đói giảm nghèo trong khu vực miền Trung, vừa củng cố quan hệ hợp tác với Lào, Campuchia, Thái Lan, Mianma và tăng cường liên kết kinh tế trong Tiểu vùng Mê Công.

Với vai trò cửa ngõ thông ra biển đối với tiểu vùng, Việt Nam là đầu ra cũng như đầu vào quan trọng cho hàng hóa của Thái Lan, Lào, Mianma và các nước lân cận như Trung Quốc, Campuchia. Theo đánh giá của Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB), Đà Nẵng sẽ là trung tâm kinh tế của khu vực, một điểm trung chuyển hàng hóa hết sức quan trọng trên tuyến hành lang phục vụ cho xuất nhập khẩu không chỉ cho miền Trung và một phần của Lào như hiện nay, mà sẽ cho cả vùng Đông Bắc Thái Lan, Mianma và có thể mở rộng đến Vân Nam (Trung Quốc).

Các địa phương của Việt Nam có nhiều tiềm năng xây dựng các cảng biển, trong đó tiêu biểu là các cảng nước sâu: Cửa Việt, Đông Hà (Quảng Trị), Chân Mây (Thừa Thiên Huế), Đà Nẵng, Tiên Sa (thành phố Đà Nẵng) có khả năng cải tạo hoặc xây dựng thành những cảng biển lớn.

Các địa phương của Việt Nam nằm ở đầu phía Đông của hành lang, đầu mối thông thương ra biển Đông không chỉ của EWEC mà của cả tiểu vùng Mê Công mở rộng. Thành phố Đà Nẵng và các tỉnh Quảng Trị, Thừa Thiên Huế có nhiều tiềm năng phát triển về vị trí địa lý, kinh tế biển, văn hoá, lịch sử, nhân lực cùng với một số tỉnh lân cận như Quảng Nam, Quảng Ngãi... nằm trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung của nước ta.

² <http://www.mofa.gov.vn>.

EWEC góp phần thu hẹp khoảng cách phát triển và tăng cường liên kết giữa vùng này với những khu vực khác trong ASEAN cũng như với các nước trong khu vực và trên thế giới. Hành lang kinh tế Đông Tây là con đường huyết mạch nối liền GMS với không gian kinh tế sông Hằng (Ấn Độ), rút ngắn khoảng cách và phí tổn cho việc mở rộng giao lưu kinh tế giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương.

2. Hợp tác kinh tế trong EWEC góp phần thúc đẩy quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ

2.1. Kết quả tham gia hợp tác kinh tế trong EWEC của Việt Nam

Việt Nam với vị trí địa lý thuận lợi, có tầm quan trọng trong EWEC. Việt Nam là cửa ngõ thông ra biển đối với Tiểu vùng, nơi "ra" và "vào" cho hàng hóa của Thái Lan, Lào, Mianma cũng như của các nước lân cận như Trung Quốc, Campuchia. Sau 17 năm hợp tác trong EWEC, các tỉnh miền Trung Việt Nam đã đạt được những kết quả bước đầu rất đáng trân trọng. Kết quả đó được thể hiện trên các lĩnh vực chủ yếu sau đây:

2.1.1. Hợp tác trên lĩnh vực đầu tư

Trong giai đoạn đầu phát triển của EWEC, hai đối tác chính đầu tư vào khu vực này là ADB và Nhật Bản. Với sự hỗ trợ tài chính kỹ thuật của hai đối tác này, hầm đường bộ xuyên Đèo Hải Vân đã hoàn thành, góp phần mang lại nhiều thay đổi kinh tế xã hội cho khu vực.

ADB và Nhật Bản đã đầu tư trên toàn tuyến EWEC nối các quốc gia và điểm cuối của EWEC là các cảng biển Việt Nam. Tổng kinh phí đầu tư khoảng 11-12 tỉ USD (2003-2012)³.

Sản xuất công nghiệp không phải là hoạt động kinh tế chủ yếu của hành lang Đông Tây. Hầu hết các ngành công nghiệp đều liên quan đến nông nghiệp, hoặc là ngành công nghiệp nhẹ dựa trên việc khai thác tài nguyên thiên nhiên và bố trí gần khu dân cư. Các tỉnh miền Trung Việt Nam nằm trên tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây có nền công nghiệp phát triển chậm hơn so với các vùng khác trong cả nước với các ngành chính như may mặc, chế biến hải sản, xi măng... Trong đó, Đà Nẵng có nền công nghiệp phát triển nhất, chiếm 5% GDP công nghiệp toàn quốc⁴. Việc hình thành các cụm công nghiệp và các khu công nghiệp đặc biệt đã được đề xuất để phát triển đầu tư tư nhân ở hành lang, cụ thể là ở Lao Bảo, Phú Bài, Liên Chiểu và Hòa Khánh.

Sự phát triển của hệ thống giao thông EWEC có tác động thúc đẩy đáng kể sự phát triển kinh tế trong khu vực nhất là ngành du lịch. Đối với du khách thập phương, Hành lang này quả là một điểm đến quan trọng với những danh lam thắng cảnh độc đáo. EWEC là khu vực giàu về tài nguyên thiên nhiên, văn hoá và lịch sử với tiềm năng to lớn để phát triển du lịch. Hành lang này là vùng đất có nhiều Di sản văn hóa thế giới đã được Uỷ ban Giáo dục, khoa học và văn hoá Liên hiệp

³ <http://www.quangtri.gov.vn/>

⁴ <http://www.danang.gov.vn/>

quốc (UNESCO) công nhận, trong đó Việt Nam có các di sản như Nhã nhạc cung đình và Quần thể di tích cố đô Huế cũng như Hội An và thánh địa Mỹ Sơn.

Hội nghị quan chức cấp cao EWEC lần thứ ba đã thông qua sáng kiến xúc tiến EWEC nhằm tăng cường nhận thức về tiềm năng, cơ hội đầu tư, phát triển thương mại và du lịch của EWEC. Một trong những nỗ lực nhằm thực hiện Sáng kiến trên, Chính phủ Việt Nam đã triển khai tổ chức một loạt các hoạt động với tên gọi “Tuần lễ EWEC 2007” tại Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam từ ngày 27/8 đến 01/9/2007.

Tuần lễ EWEC 2007 là một trong những sự kiện xúc tiến đầu tư đầu tiên trong hàng loạt các hoạt động quảng bá-xúc tiến đầu tư khác trong tương lai về Hành lang kinh tế này. Nội dung chương trình Tuần lễ EWEC 2007 rất phong phú, đa dạng, trong đó có các cuộc làm việc của Phó Thủ tướng kiêm Bộ trưởng Ngoại giao Việt Nam Phạm Gia Khiêm với các trưởng đoàn các nước thành viên EWEC cùng các tỉnh trưởng các tỉnh nằm trong hành lang này; hội chợ quốc tế EWEC; diễn đàn Đầu tư – Thương mại – Du lịch EWEC cùng các chương trình văn nghệ của nước chủ nhà Việt Nam và chương trình giao lưu văn hóa – văn nghệ giữa các nước thành viên EWEC. Các nhà tổ chức cũng đã tổ chức một đoàn caravan với hành trình đi dọc tuyến EWEC.

Trong Tuần lễ Hành lang kinh tế Đông Tây đã diễn ra diễn đàn đầu tư - thương mại - du lịch EWEC. Đây là hoạt động trọng tâm của Tuần lễ, được Bộ Ngoại giao tổ chức chu đáo với sự tham dự của hơn 400 đại biểu và 22 tham luận của trưởng đoàn các nước EWEC, đại diện các Bộ, ngành của Việt Nam, đại diện các tỉnh dọc Hành lang, tỉnh Vân Nam và Quảng Tây (Trung Quốc), các nhà tài trợ chính (JBIC, ADB, Chính phủ Nhật Bản) và cộng đồng doanh nghiệp.

Diễn đàn đã tập trung thảo luận về cơ chế, chính sách, các vấn đề còn vướng mắc cũng như những biện pháp tăng cường hợp tác giữa các nước và các địa phương EWEC. Đại diện các địa phương cũng đã giới thiệu được tiềm năng, thế mạnh của địa phương mình và đề xuất các dự án cụ thể để vận động tài trợ và đầu tư. Tại phiên do Bộ Ngoại giao, Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng và trưởng đoàn các nước đồng chủ trì, Trung tâm Xúc tiến Đầu tư Đà Nẵng đã kết hợp tổ chức 02 lễ ký kết và trao giấy chứng nhận đầu tư, bao gồm:

+ Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng trao giấy chứng nhận đầu tư cho Tập đoàn Vina Capital để đầu tư dự án khu thương mại trị giá 325 triệu USD.

+ Chủ tịch UBND thành phố Đà Nẵng ký kết bản thỏa thuận với Công ty Kreves Development (Hàn Quốc) về việc đầu tư dự án khu thương mại và chung cư với tổng vốn dự kiến là 200 triệu USD⁵.

Việc tổ chức thành công tuần lễ EWEC có ý nghĩa lớn đối với Việt Nam, không chỉ trên phương diện thúc đẩy các mối quan hệ kinh tế, thương mại, du lịch và đầu tư mà còn khẳng định xu hướng hòa nhập mạnh mẽ của một quốc gia Việt Nam với một vị thế quốc tế ngày càng tăng.

2.1.2. Hợp tác trên lĩnh vực thương mại

⁵ Sở ngoại vụ Đà Nẵng (2007), Báo cáo tổng kết tuần lễ Hành lang kinh tế Đông Tây 2007, tháng 9.

Các hoạt động thương mại của EWEC chủ yếu tập trung ở sáu địa phương trong đó có hai tỉnh của Việt Nam là Huế và Đà Nẵng. EWEC qua kết nối với các trục giao thông Nam - Bắc sẽ giúp các khu vực tiếp cận dễ dàng hơn với các trung tâm kinh tế ở phía Bắc và phía Nam như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. EWEC mở đường ra biển cho các khu vực trên hành lang, cung cấp hải sản cho họ và giúp họ đem các sản phẩm nông - lâm nghiệp của mình đi tiêu thụ. Nhờ phát triển giao thông vận tải, thông tin liên lạc và năng lượng, các khu vực sẽ có thêm nhiều cơ hội phát triển, trong đó đầu tư tư nhân là quan trọng nhất.

Về thương mại, kết quả đạt được của Tuần lễ EWEC 2007 đã cho thấy những bước tiến lớn trong EWEC.

Với sự ra đời của EWEC, đã tạo điều kiện thuận lợi để các nước xem xét, điều chỉnh tỷ lệ thuế hợp lý và chấp nhận được giữa các nước, phân công quản lý để hỗ trợ cho sự hợp tác thương mại, như việc cấp giấy phép thương mại, bảo hiểm và thành lập cơ quan hợp tác chung của khu vực tư nhân. Tăng cường, tạo điều kiện thuận lợi cho việc qua lại biên giới với việc tự do hoá thương mại, nhất là về hoạt động xuất nhập khẩu giữa các quốc gia trong EWEC. Có thể thấy rõ điều này qua số liệu dưới đây:

Tốc độ tăng trưởng xuất, nhập khẩu (%/năm) của các nước thành viên EWEC

Nước	Lào		Mianma		Thái Lan		Việt Nam	
	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Xuất khẩu	Nhập khẩu
2001	-3,3	-4,7	43,0	13,4	-7,1	-3,0	6,5	6,0
2002	-5,9	-12,4	-3,0	-16,1	4,8	4,6	7,4	19,5
2003	7,2	1,9	12,6	1,3	18,2	17,4	20,4	37,4
2004	12,7	56,4	8,2	-10,6	21,6	25,7	30,3	26,0
2005	48,6	23,8	-	-	15,0	26,0	20,5	16,0
2006	8,0	12,0	-	-	15,3	15,0	18,0	15,0

Nguồn: Nguyễn Trần Quế (chủ biên) (2007), Hợp tác phát triển tiểu vùng Mê Công mở rộng hiện tại và tương lai, Viện KHXHVN - Viện kinh tế và chính trị thế giới, NXB KHXH, Hà Nội, tr52.

2.1.3. Hợp tác trên lĩnh vực giao thông, năng lượng

Về giao thông, một tuyến đường cao tốc dài 140 km từ đường hầm Hải Vân hoàn thành từ Đà Nẵng tới Cam Lộ ở tỉnh Quảng Trị (song song với đường quốc lộ số 1) tạo điều kiện cho việc lưu thông tới các cảng biển Việt Nam. Việc nâng cấp sân bay Phú Bài (Huế) đã được chính phủ các nước Lào và Việt Nam phối hợp thực hiện đáp ứng nhu cầu trong nước và khu vực.

Với sự tài trợ của Ngân hàng Phát triển châu Á và Chính phủ Nhật Bản, nhiều hạng mục hạ tầng giao thông chủ chốt trên hành lang đã được đầu tư nâng cấp như dự án nâng cấp cảng Tiên Sa, Đà Nẵng, đường hầm đèo Hải Vân, quốc lộ 9.

Các công trình hạ tầng nòng cốt cho hành lang đã được hoàn thiện. Tuyến đường dài 1.450 km hoàn thành, kể cả cảng biển cuối ở phía Đông Đà Nẵng. Đến

nay EWEC có tổng chiều dài 1.450 km, chạy qua 13 tỉnh của 4 nước thuộc GMS, nối liền các địa phương Mawlamyine, Myawaddy (Mianma), Yasothon, Tak, Phitsanulok, Khon Khaen, Kalasin, Sukhothai và Mukdahan (Thái Lan); Savanakhet (Lào); Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế và Đà Nẵng (Việt Nam). Đây là tuyến giao thông huyết mạch theo trục giao thông nối từ Đông sang Tây Đông Nam Á, là tuyến đất liền duy nhất nối Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương đã khai thông trọn vẹn bằng việc khánh thành cầu Hữu Nghị 2 bắc qua sông Mê Công nối liền giữa Thái Lan và Lào.

Nhờ tuyến đường này mà thời gian đi xe buýt từ các địa điểm của Việt Nam tới biên giới Việt Nam - Lào giảm đi rõ rệt.

Thời gian đi lại qua các đường bộ

Dự án hành lang kinh tế Đông Tây	Khoảng cách (km)	Thời gian trung bình (giờ)	
		Trước khi dự án thực hiện	Sau khi dự án thực hiện
Từ Savanakhet đến Dansavanh	236	10 - 12	4
Từ Đông Hà đến Lao Bảo	83	4	2
Tổng	319	14 - 16	6

Nguồn: Hồ Viết Khang (2009), Hợp tác kinh tế tiểu vùng Mê Công mở rộng: Hiện trạng, định hướng và giải pháp, Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện kinh tế và chính trị thế giới, Hà Nội, tr73.

Về năng lượng, Giai đoạn 1 của Dự án kết nối điện khu vực tiểu vùng sông Mê Công sẽ cung cấp điện cho các khu vực dọc hành lang. Việt Nam đã đề xuất tham gia vào các dự án dầu mỏ và khí ga từ cảng Chân Mây - Quốc lộ 1- Đường 9 tới Lào và Thái Lan để có thể cung cấp tài chính cho các ngành tư nhân và cần các nghiên cứu tiền khả thi để quyết định khả năng thực thi⁶.

2.1.4. Hợp tác trên lĩnh vực du lịch, dịch vụ

Về du lịch, đã có một nghiên cứu toàn diện về các khu vực du lịch dọc hành lang như các điểm đến du lịch hấp dẫn. Nghiên cứu đi sâu vào tìm hiểu các dự án cơ sở hạ tầng du lịch tiềm năng ở các địa phương của Việt Nam.

Trong năm 2007, chỉ tính 6 tháng đầu năm có khoảng 160.000 lượt khách đã đến Việt Nam qua cửa khẩu Lao Bảo (tăng 40% so với cùng kỳ năm trước), lượng khách qua cửa khẩu quốc tế Lao Bảo cả năm là 404.500 lượt người (gấp đôi năm 2006). Năm 2008, mặc dù phải gánh chịu những khó khăn do khủng hoảng tài chính mang lại, nhưng lượng xe ô tô xuất nhập qua cửa khẩu Lao Bảo vẫn là 56.000 lượt chiếc, bằng năm 2007; lượng du khách qua cửa khẩu Lao Bảo trong năm 2008 tăng 32.629 lượt người so năm 2007⁷.

Các hãng lữ hành Thái đã phác thảo viễn cảnh cho khách hàng của mình: Sáng uống cà phê Mukdahan (Thái), trưa ăn cơm Savannakhet (Lào) và chiều tối

⁶ <http://www.mofa.gov.vn>.

⁷ <http://www.quangtri.gov.vn/>

tầm biển Non Nước (Đà Nẵng). Trên con đường EWEC, giờ đây người Mianma, Thái, Lào đã đẩy lên con số xây dựng các khu kinh tế, mở thêm trường dạy “Việt Nam học”, chuẩn bị các hãng lữ hành. Con đường di sản miền Trung là tên một chương trình du lịch do Tổng cục du lịch Việt Nam phát động, có mục tiêu kết nối các di sản thế giới tại Trung Bộ cùng với 3 di sản thế giới khác là cố đô Luang Prabang, ngôi đền núi kỳ vĩ Wat Phou (Lào) và quần thể Angkor Wat (Campuchia). Chương trình này kết hợp thành một chương trình hợp tác du lịch lớn hơn là “Lào, Campuchia, Việt Nam: 3 quốc gia, một điểm đến”. Ba tỉnh Quảng Nam, Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế đã từng phối hợp tổ chức thành công chương trình Roadshow về du lịch miền Trung.

2.1.5. Hợp tác trên lĩnh vực xóa đói giảm nghèo, phát triển nông thôn

ADB trong đó có Nhật Bản đã quan tâm đầu tư các dự án phát triển xã hội, xóa đói giảm nghèo như mục tiêu “EWEC còn tác động đến các vấn đề xã hội”. Tại tỉnh Quảng Trị, ngay từ lúc ý tưởng EWEC hình thành, ADB cũng đã quan tâm hỗ trợ dự án “Giảm nghèo miền Trung” trong giai đoạn 2002-2009 nhằm giảm tỷ lệ đói nghèo tại hai huyện Hướng Hóa, Đakrong dọc tuyến đường quốc lộ số 9 (EWEC), chuyên đổi cơ cấu cây trồng, vật nuôi, phát triển kinh tế, giúp người dân nghèo tại hai huyện miền núi này chuyển từ kinh tế tự cung tự cấp sang hoạt động tạo thu nhập, sản xuất gắn liền với thị trường. JBIC, JICA cũng có các dự án thủy lợi nhằm tăng năng suất sản xuất các sản phẩm nông nghiệp; các dự án nâng cấp mạng lưới điện nông thôn phục vụ định hướng công nghiệp hóa nông thôn. Các dự án đường giao thông cấp tỉnh và cấp huyện cũng được đầu tư nâng cấp. Các dự án này đã góp phần vào công cuộc xóa đói giảm nghèo của tỉnh (Tỷ lệ hộ nghèo trên toàn tỉnh Quảng Trị: 17,8%/2008) và góp phần phát triển kinh tế hàng hóa nông sản, tạo thị trường giao lưu với các nước khác trên tuyến hành lang EWEC.

Cùng với dự án xóa đói giảm nghèo, phát triển kinh tế nông thôn, ADB – Nhật bản và lãnh đạo tỉnh Quảng Trị cũng quan tâm phát triển đô thị tạo các điểm kết nối trên tuyến hành lang này. Năm 2009, ADB đã đồng ý tài trợ dự án hợp tác kỹ thuật phát triển toàn diện kinh tế xã hội thị xã Đông Hà; dự án cải thiện môi trường đô thị tiểu vùng Mekong cho 4 đô thị Lao Bảo - Đông Hà - Cửa Việt và thị xã Quảng Trị; dự án phát triển du lịch bền vững tiểu vùng Mê Công . Như vậy, với sự quan tâm hỗ trợ của ADB-Nhật bản, trong tương lai, đô thị và nông thôn Quảng Trị sẽ phát triển mạnh, tận dụng lợi thế và tiềm năng của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây này.

2.1.6. Đầu tư xây dựng các khu kinh tế

Khu kinh tế thương mại đặc biệt Lao Bảo (KKTMMĐBLB) thuộc tỉnh Quảng Trị - Việt Nam. KKTMMĐBLB được thành lập nhằm tạo điều kiện để khai thác phát huy tiềm năng lợi thế về giao lưu phát triển kinh tế, thương mại của các địa phương và các nước trên Hành lang kinh tế Đông Tây. KKTMMĐBLB là một mô hình kinh tế tổng hợp, vừa có đặc điểm tính chất như Khu Công nghiệp, Khu chế xuất, Khu kinh tế cửa khẩu, lại vừa như một “Khu phi thuế quan đặc biệt”, được Chính phủ cho phép hoạt động theo một Quy chế riêng lần đầu tiên được áp dụng tại Việt Nam với mức ưu đãi cao nhất theo quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam và các Điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia.

Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô (Thừa Thiên Huế) bao gồm 5 khu chức năng chính: khu phi thuế quan, khu đô thị, khu công nghiệp, khu du lịch và khu cảng đã được lập và phê duyệt đảm bảo chất lượng, đúng quy định; được phát triển theo mô hình Khu kinh tế tổng hợp với cơ chế chính sách “mở”, vận hành bởi khung pháp lý riêng với môi trường đầu tư, kinh doanh thuận lợi, được áp dụng nhiều chính sách ưu đãi đặc biệt cho các dự án đầu tư, xây dựng. Đến nay, Khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô đã thu hút được 34 dự án đầu tư với tổng vốn đăng ký 36.486 tỉ đồng, tương đương với 2,28 tỉ USD. Trong đó có 10 dự án FDI với tổng vốn đầu tư 1.312 triệu USD, 24 dự án trong nước với tổng vốn đăng ký 15.495 tỉ đồng.

2.2. Hợp tác kinh tế trong EWEC góp phần thúc đẩy quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ

Quan hệ Việt Nam - Ấn Độ phát triển đồng đều, xoay quanh 5 trụ cột chính gồm hợp tác chính trị, kinh tế, an ninh - quốc phòng, khoa học - công nghệ và văn hóa - giáo dục. Trong đó, hợp tác kinh tế giữa hai nước trong những năm đầu thế kỷ XXI đã trở thành điểm sáng trong mối quan hệ hợp tác toàn diện Việt Nam - Ấn Độ.

Quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI không chỉ dừng lại ở mối quan hệ song phương mà cả hai nước đều tham gia tích cực và hợp tác có hiệu quả trong khuôn khổ hợp tác đa phương như: ASEAN + 1; ADM +; Hợp tác sông Mêkông - sông Hằng.... Trong đó, EWEC đã góp phần thúc đẩy quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ.

Những kết quả hợp tác kinh tế của Việt Nam trong EWEC, cùng với sự nỗ lực của cả hai nước đã thúc đẩy quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ đạt được những kết quả chủ yếu sau đây:

Thứ nhất, cả Việt Nam và Ấn Độ đã tăng cường hợp tác kinh tế đôi bên cùng có lợi trong suốt những năm qua, góp phần đẩy mạnh quan hệ Đối tác chiến lược giữa hai nước.

Thứ hai, sự phát triển của mối quan hệ giữa hai nước thông qua các chương trình hợp tác (trong đó có EWEC) gắn liền với quá trình phát triển, hoạt động tích cực và hiệu quả của Ủy ban Hỗn hợp Việt Nam - Ấn Độ với việc ký kết nhiều hiệp định như: Hiệp định thương mại; Khuyến khích và bảo hộ đầu tư; Tránh đánh thuế hai lần... tạo điều kiện thúc đẩy hợp tác kinh tế, thương mại giữa hai nước.

Thứ ba, Việt Nam và Ấn Độ đã ký kết Biên bản ghi nhớ về việc Ấn Độ công nhận Việt Nam là nền kinh tế thị trường đầy đủ. Với việc Ấn Độ công nhận Việt Nam là nền kinh tế thị trường đầy đủ, tạo một bước ngoặt lớn trong quá trình phát triển quan hệ kinh tế giữa hai nước. Qua đó thúc đẩy hợp tác trong EWEC và các nước nằm dọc EWEC với Ấn Độ.

Thứ tư, thông qua hợp tác kinh tế trong EWEC, quan hệ thương mại Việt Nam - Ấn Độ ngày càng được đẩy mạnh và đi vào chiều sâu. Ấn Độ luôn đánh giá cao thị trường Việt Nam, vì Việt Nam không chỉ là một thị trường lớn mới bắt đầu mở cửa mà còn là đầu cầu để thâm nhập vào thị trường Đông Dương và Đông Nam Á. Việt Nam cũng đánh giá cao thị trường Ấn Độ, bởi (Ấn Độ với số dân đông, hơn một tỷ dân, bằng 1/6 dân số thế giới và gấp hai lần dân số Đông Nam

Á), hơn nữa Việt Nam muốn tranh thủ thế mạnh của Ấn Độ trên các lĩnh vực công nghiệp vừa và nhỏ, công nghiệp chế biến và một số ngành kỹ thuật cao như năng lượng nguyên tử, công nghệ sinh học, điện tử, phần mềm máy tính...

3. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả hợp tác trong EWEC góp phần thúc đẩy quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ

Bên cạnh những kết quả đạt được, trong quá trình hợp tác, phát triển của Việt Nam trong EWEC hơn 15 năm qua, cũng bộc lộ nhiều hạn chế cần khắc phục như: Nhiều thủ tục nhiều khâu tại các cửa khẩu trên tuyến hành lang này lại đang là rào cản không đáng có; hoạt động đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng chưa được đẩy mạnh; trong phát triển du lịch vẫn còn quá nhiều việc để làm, các tỉnh miền Trung Việt Nam nằm trong EWEC vẫn là một vùng nghèo, cơ sở hạ tầng kỹ thuật yếu kém, phát triển không đồng đều; Việt Nam nói chung và khu vực miền Trung nói riêng, ổn định an ninh chính trị, hợp tác phát triển vẫn tiếp tục được củng cố, song vẫn còn tiềm ẩn một số yếu tố gây mất ổn định, một số thế lực thù địch đang ráo riết thực hiện chiến lược "diễn biến hoà bình", núp bóng dưới các chiêu bài " tôn giáo", " nhân quyền" để kích động nhân dân, gây chia rẽ khối đại đoàn kết dân tộc. Xu thế cạnh tranh trong thu hút viện trợ, đầu tư, thương mại, du lịch giữa các tỉnh thành cũng là một thách thức không nhỏ đối với công tác đối ngoại và hợp tác quốc tế của các địa phương thuộc EWEC...

Bên cạnh đó, nền kinh tế chủ yếu dựa vào nông nghiệp thường xuyên bị thiên tai đe dọa, đời sống nhân dân còn gặp nhiều khó khăn, hạ tầng cơ sở chưa được đầu tư đúng mức, xa các trung tâm kinh tế lớn... cũng ảnh hưởng không nhỏ đến quá trình hợp tác kinh tế trong EWEC.

Để “đánh thức” tiềm năng của các tỉnh miền Trung Việt Nam nằm trong EWEC, góp phần đẩy mạnh hợp tác kinh tế trên tuyến hành lang này đồng thời thúc đẩy hơn nữa quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ, theo chúng tôi, cần tập trung vào các nhiệm vụ, giải pháp sau đây:

1. Tiếp tục cải cách hành chính công, đặc biệt là thủ tục kiểm tra một cửa theo hiệp định vận tải qua biên giới đã ký kết với các bước trong tiểu vùng Mê Công.

2. Tiếp tục cải thiện môi trường đầu tư.

3. Kiến nghị cấp có thẩm quyền bãi bỏ các rào cản về hải quan, xuất nhập cảnh, kiểm dịch y tế và kiểm dịch động thực vật.

4. Tiếp tục tranh thủ mọi nguồn lực để đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng, trước hết là xây dựng hoàn chỉnh cơ sở hạ tầng các khu Kinh tế thương mại đặc biệt.

5. Tiếp tục đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực.

6. Hợp tác, liên kết với các tỉnh thuộc EWEC để phát triển công nghiệp, thương mại và dịch vụ - du lịch.

Đối với Chính phủ:

- Cần xây dựng qui hoạch phát triển kinh tế - xã hội trên tuyến EWEC, trong đó cần coi trọng sự liên kết để tranh thủ và phát huy lợi thế vốn có của các tỉnh nằm trong EWEC nhằm phát triển trên hành lang kinh tế này.

- Khẩn trương đàm phán, thống nhất về liên minh thuế quan, cắt, giảm các biện pháp thuế quan và phi thuế quan, tạo điều kiện tự do hoá thương mại, đầu tư, giao thông vận tải... trước mắt triển khai sớm các thoả thuận đã ký kết như: xử lý các vướng mắc trong việc quá cảnh phương tiện vận tải (tay lái nghịch) nhằm tạo điều kiện cho phương tiện giao thông của các nước được lưu thông thuận tiện trên toàn tuyến EWEC.

- Cần có cơ chế, chính sách kích cầu sản xuất phát triển và sớm đơn giản hoá thủ tục xuất nhập khẩu hàng hoá, xuất nhập cảnh, cư trú, đi lại của cư dân trên tuyến EWEC.

Tất cả những điều đó sẽ phát huy được lợi thế của các tỉnh miền Trung nằm trong EWEC tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội cho các tỉnh này và góp phần làm cho EWEC ngày càng hoàn thiện và phát triển. Khi EWEC phát triển, sẽ hình thành con đường huyết mạch nối liền GMS với không gian kinh tế sông Hằng (Ấn Độ), rút ngắn khoảng cách và phí tổn cho việc mở rộng giao lưu kinh tế giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương nói chung và thúc đẩy quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ nói riêng lên một tầm cao mới.

Tóm lại, quá trình hợp tác 17 năm qua đã cho thấy Hành lang kinh tế Đông Tây mang lại nhiều lợi ích cho sự phát triển liên vùng giữa các nước trong khu vực này và các đối tác của mình. Trong đó sự đóng góp của các địa phương Việt Nam nằm dọc EWEC là rất đáng ghi nhận. Những kết quả hợp tác đó góp phần phát huy thế mạnh của các địa phương Việt Nam trên tuyến hành lang này, đồng thời góp phần thúc đẩy quan hệ kinh tế Việt Nam - Ấn Độ ngày càng phát triển, một minh chứng rõ ràng nhất cho thấy lợi ích mà EWEC đem lại cho các nước thành viên.

Tuy còn bộc lộ nhiều hạn chế cần khắc phục và nằm trong những khó khăn, thách thức chung của cả tuyến hành lang kinh tế Đông Tây nhưng tiềm năng kinh tế EWEC đã được cộng đồng quốc tế thừa nhận. Với sự nỗ lực chung của các cấp, các ngành, các địa phương, đặc biệt là sự chủ động, sáng tạo, phấn đấu cao độ của tỉnh miền Trung Việt Nam trên EWEC, chắc chắn trong thời gian tới hợp tác kinh tế trên EWEC sẽ ngày càng hiệu quả hơn góp phần thúc đẩy quan hệ kinh tế song phương Việt Nam - Ấn Độ.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn Hoàng Giáp, Mai Hoài Anh (2008), Quan điểm và đối sách của Việt Nam về Hành lang kinh tế Đông - Tây, Nghiên cứu Đông Nam Á, số 11, tr13-20.

2. Nguyễn Hoàng Hué (2011), Quan hệ kinh tế Việt Nam - Lào (2000 - 2008), Đề tài nghiên cứu cấp Trường, Đại học Phú Xuân.

3. Nguyễn Hoàng Hué (2012), Một số thành tựu của Việt Nam trong hợp tác Hành lang kinh tế Đông Tây trong thập niên đầu thế kỷ XXI, Kỷ yếu Hội nghị khoa học cán bộ lần thứ II, Đại học Phú Xuân.

4. Nguyễn Hoàng Hué (2013), Vai trò của Khu kinh tế thương mại đặc biệt Lao Bảo trên tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây, Kỷ yếu Hội nghị khoa học cán bộ lần thứ II, Khoa XHNV - Đại học Phú Xuân.

5. Hồ Viết Khang (2009), Hợp tác kinh tế tiểu vùng Mê Công mở rộng: Hiện trạng, định hướng và giải pháp, Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện kinh tế và chính trị thế giới, Hà Nội.

6. Trần Văn Minh (2008), “Vai trò của thành phố Đà Nẵng với việc xây dựng và phát triển tuyến Hành lang kinh tế Đông – Tây”, Nghiên cứu Đông Nam Á, số 11, tr. 8-12.

7. Nguyễn Hồng Nhung (2007), Việt Nam trong hợp tác Tiểu vùng Mê Kông mở rộng, Tạp chí Những vấn đề Kinh tế và chính trị thế giới, Tạp chí Những vấn đề Kinh tế và chính trị thế giới, số 5.

8. Nguyễn Hồng Nhung (2010), Vai trò của chính quyền địa phương trong việc thực hiện các cam kết quốc gia trong khung khổ hợp tác Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng, Đề tài nhiệm vụ cấp Bộ, Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới, Hà Nội.

9. Sở ngoại vụ Đà Nẵng (2007), Báo cáo tổng kết tuần lễ Hành lang kinh tế Đông Tây 2007, tháng 9.

10. Nguyễn Văn Tân - Nguyễn Hoàng Huế (2010), Nhìn lại quá trình hợp tác của các nước nằm trong hành lang kinh tế Đông Tây (1998 – 2009), Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á, số 5, tr18-26.

11. Nguyễn Văn Tân - Nguyễn Hoàng Huế (2011), Nhìn lại quan hệ kinh tế Việt - Lào thập niên đầu của thế kỷ XXI, Kỷ yếu hội thảo quốc tế: Quan hệ Việt Nam – ASEAN – TAIWAN, ĐH Khoa Học Huế.

12. Thông tấn xã Việt Nam, 27/08/2007.

13. <http://www.danang.gov.vn/>

14. <http://www.mofa.gov.vn>.

15. <http://www.quangtri.gov.vn/>