

# Hợp tác "Hai hành lang một vành đai" trong bối cảnh mới

---

PGS.TS. LÊ VĂN SANG

*Trung tâm Kinh tế châu Á -  
Thái Bình Dương*

---

## Đặt vấn đề

Kế hoạch *Hai hành lang một vành đai* kinh tế Việt – Trung (Hành lang kinh tế Côn Minh (Trung Quốc) - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (Việt Nam) và Hành lang kinh tế Nam Ninh (Trung Quốc) - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng (Việt Nam) cùng Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ đã được hai Thủ tướng Chính phủ Việt Nam và Trung Quốc nhất trí đưa vào chương trình nghị sự phát triển quan hệ kinh tế song phương Việt Nam - Trung Quốc từ năm 2004. Kế hoạch hợp tác này rất phù hợp với xu thế phát triển của thời đại và nhu cầu phát triển kinh tế của cả hai nước, hai bên đã triển khai một số cuộc hội thảo khoa học sôi nổi xung quanh chủ đề này, đều thấy cần

triển khai kế hoạch một cách thực chất. Nhưng đến nay, kế hoạch này dường như vẫn dừng trên ý tưởng cùng các cuộc bàn thảo khoa học, thiếu quy hoạch tổ chức thực hiện đồng bộ, có chăng mới chỉ là những nỗ lực của mấy tỉnh biên giới hai nước khai thác ý tưởng tốt đẹp của Kế hoạch này để phát triển kinh tế của tỉnh mình.

Trong khi kế hoạch trên chưa có sự triển khai thực chất thì tháng 7-2006, tại “Diễn đàn hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ”, Bí thư Đảng Khu tự trị dân tộc Choang (Quảng Tây) Lưu Kỳ Bảo đã trình bày bài phát biểu về “Thúc đẩy hợp tác khai thác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, xây dựng cục diện mới phát triển hợp tác kinh tế khu vực”. Đến nay, theo sự hiểu

biết của chúng tôi, ý tưởng trên đã được định hình thành chiến lược hợp tác tiểu khu vực lớn của Trung Quốc, với tên gọi tắt là Chiến lược *Một trục hai cánh*. Vậy kế hoạch *Hai hành lang một vành đai* hợp tác song phương Việt – Trung với chiến lược *Một trục hai cánh* sẽ thúc đẩy nhau phát triển thế nào. Đó là vấn đề bài viết muốn đề cập.

### **I. BỐI CẢNH MỚI CỦA KẾ HOẠCH HAI HÀNH LANG MỘT VÀNH ĐAI: SỰ HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN CHIẾN LƯỢC MỘT TRỤC HAI CÁNH**

Ngày 20-7-2006, tại Diễn đàn hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ, Bí thư Khu uỷ Quảng Tây Lưu Kỳ Bảo đã trình bày bài phát biểu về “Thúc đẩy hợp tác khai thác vịnh Bắc Bộ mở rộng, xây dựng cục diện mới phát triển kinh tế khu vực”. Theo ông Lưu Kỳ Bảo, cục diện mới này bao gồm:

*Một là*, xây dựng khu hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, đưa hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng kéo dài từ Malaixia, Xinggapo, Indônêxia, Philipin và Brunây liên kế qua biển.

*Hai là*, xây dựng hành lang kinh tế Nam Ninh- Xinggapo, xúc tiến xây dựng đường thông trên bộ và phát triển đường thông kinh tế giữa khu vực Châu Giang mở rộng của Trung Quốc với các quốc gia bán đảo Trung Nam.

*Ba là*, triển khai và đi sâu hơn nữa hợp tác tiểu vùng sông Mêkông, ra sức

thổi thêm sức sống mới vào sự hợp tác này.

Chiến lược Vịnh Bắc Bộ mở rộng với ba nội dung trên đã được kết cấu thành hai mảng lớn. Mảng lớn và quan trọng nhất là hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, mảng lớn thứ hai trên đất liền là Tiểu vùng sông Mêkông với một trục ở giữa là hành lang kinh tế Nam Ninh - Xinggapo hợp thành. Trung Quốc gọi tắt là chiến lược *Một trục hai cánh* theo mô hình chữ M trong tiếng Anh. Chữ M được biểu hiện là tổ hợp hợp tác kinh tế trên biển (Marine Economic Cooperation), hợp tác kinh tế trên đất liền (Mainland Economic Cooperation) và hợp tác Tiểu vùng sông Mêkông (Mekong Subregional Cooperation)<sup>(1)</sup>.

Ý tưởng chiến lược Vịnh Bắc Bộ mở rộng bắt nguồn từ tỉnh Quảng Tây, nhưng đã nhanh chóng trở thành chiến lược quốc gia của Trung Quốc. Lãnh đạo trung ương Trung Quốc coi trọng cao độ và khẳng định hợp tác kinh tế khu vực Vịnh Bắc Bộ mở rộng<sup>(2)</sup>. Tại Hội nghị cấp cao ASEAN – Trung Quốc, Thủ tướng Ôn Gia Bảo đã kêu gọi các nhà lãnh đạo ASEAN cùng tích cực tham gia nghiên cứu tính khả thi của việc đẩy mạnh hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, coi đây như một điểm sáng mới trong hợp tác ASEAN – Trung Quốc.

Cho đến nay, Trung Quốc đã thống nhất coi chiến lược *Một trục hai cánh* này là chiến lược hợp tác kinh tế khu vực Trung Quốc – ASEAN với các mục tiêu cụ thể sau đây: thứ nhất, hình thành

một vành đai tăng trưởng kinh tế mới ở bờ Tây Thái Bình Dương, trọng tâm là phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng thành dự án hợp tác tiểu vùng mới giữa Trung Quốc và ASEAN, đưa nội dung hợp tác này vào khung khổ tổng thể hợp tác Trung Quốc – ASEAN; thứ hai, tạo sự ổn định cả khu vực ở biên giới trên bộ và trên biển, mở ra không gian phát triển mới cho Trung Quốc, đặc biệt mở ra con đường cho khu vực miền Tây Trung Quốc đi qua Tiểu vùng sông Mêkông mở rộng, thông qua Ấn Độ Dương để đi vào thị trường thế giới, nhằm chấn hưng vùng Tây Nam Trung Quốc; ba là đưa hợp tác Trung Quốc – ASEAN vào phát triển thực chất, hiệu quả, từ đó thúc đẩy sự phát triển hợp tác tổng thể Đông Á, đồng thời mở ra cục diện đảm bảo an ninh năng lượng cho Trung Quốc ở Biển Đông. Qua phân tích trên, chúng ta có thể rút ra mấy kết luận sau:

*Thứ nhất, ý tưởng về chiến lược Một trục hai cánh* xuất phát từ yêu cầu nội tại của nền kinh tế Trung Quốc cần có không gian kinh tế mới và sự đảm bảo an ninh năng lượng cho cỗ máy sản xuất khổng lồ vận hành liên tục.

*Thứ hai, ý tưởng chiến lược mới* này thể hiện tầm nhìn thời đại và sự chủ động của Trung Quốc trong mở cửa, hội nhập với thế giới, cụ thể ở đây là thúc đẩy quan hệ với các nước ASEAN, duy trì an ninh ổn định trong khu vực biển Đông, đồng thời đề cao vai trò của Trung Quốc trong hợp tác khu vực.

*Thứ ba, trình tự đưa ra ý tưởng, biến ý tưởng thành chiến lược hành động* khá tự nhiên, có sức thuyết phục về yêu cầu phát triển kinh tế khu vực, kết nối ý tưởng của Việt Nam về *Hai hành lang một vành đai kinh tế* với Khu mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc. Về hình thức, thông qua các diễn đàn khu vực, cùng các học giả, các nhà nghiên cứu nhằm tranh thủ sự đồng tình của các nước đối với chiến lược mới này.

Từ một góc nhìn tổng thể nền kinh tế Trung Quốc, có ý kiến cho rằng chiến lược vành đai Vịnh Bắc Bộ mở rộng hội tụ cả 5 chiến lược quốc gia lớn của Trung Quốc đang rầm rộ triển khai hiện nay. Đó là chiến lược biển, chiến lược năng lượng, chiến lược đại khai phát miền Tây, chiến lược FTA Trung Quốc – ASEAN, chiến lược tăng cường hợp tác tiểu khu vực với các nước xung quanh<sup>(3)</sup>.

*Thứ tư, nhìn từ góc độ lịch sử phát triển của Trung Quốc, chúng ta dễ nhận thấy, Trung Quốc không thể phát triển lên phía Bắc vì vướng con gấu Bắc Cực là nước Nga. Không gian phát triển của Trung Quốc chỉ còn là tiến xuống phía Nam trù phú, lại là nơi tập trung người Hoa giỏi kinh doanh. Mơ ước về một vành đai kinh tế Đại Trung Hoa có thể trở thành hiện thực do xu thế phát triển mới của thời đại. Trung Quốc đã nắm nhanh vận hội mới này để mở rộng không gian phát triển bằng chiến lược Một trục hai cánh* như đã trình bày.

*Thứ năm*, sự nhất trí hành động từ trung ương đến địa phương, lấy Quảng Tây làm cầu nối, làm trung tâm hợp tác Trung Quốc – ASEAN. Mặt khác, Trung Quốc đã có nguồn lực thực hiện sau 30 năm tăng trưởng kinh tế tốc độ cao. Trung Quốc có khả năng kêu gọi các tỉnh thành hưởng ứng chiến lược này, đặc biệt là các tỉnh thành, các nhà đầu tư vùng tăng trưởng Châu Giang mở rộng, đồng thời Trung Quốc còn kêu gọi hợp tác đa phương, và bước đầu đã nhận được sự ủng hộ của một số tổ chức quốc tế như Ngân hàng phát triển châu Á, Ngân hàng Thế giới v.v...

## II. QUAN HỆ GIỮA HAI HÀNH LANG MỘT VÀNH ĐAI VỚI MỘT TRỤC HAI CÁNH

*Hai hành lang một vành đai* trong bối cảnh mới – *Một trục hai cánh* sẽ ra sao? Để trả lời câu hỏi này, theo chúng tôi, cần làm rõ quan hệ giữa *Hai hành lang một vành đai* với *Một trục hai cánh*.

Nhiều người trong chúng ta còn nhớ, trong cuộc hội thảo quốc tế với chủ đề “Phát triển hai hành lang một vành đai kinh tế Việt - Trung trong khuôn khổ hợp tác ASEAN - Trung Quốc” tại Hải Phòng (12/2006), vấn đề quan hệ giữa *Hai hành lang một vành đai* với *Một trục hai cánh* gần như còn để ngỏ. Một năm trôi qua, trên sách báo Việt Nam và Trung Quốc chúng tôi chưa thấy ai đề cập đến mối quan hệ này, mặc dù nó rất quan trọng, có ý nghĩa lớn trong hợp tác

song phương Việt - Trung, cũng như hợp tác đa phương Trung Quốc – ASEAN. Chúng tôi cho rằng, quan hệ giữa *Hai hành lang, một vành đai* với *Một trục hai cánh* gắn bó rất mật thiết với nhau, cái nọ thúc đẩy cái kia cùng phát triển. Cụ thể là:

**1. Hai hành lang một vành đai là khởi nguồn ý tưởng của Một trục hai cánh, còn Một trục hai cánh là sự phát triển logic, sự phát triển mở rộng của ý tưởng Hai hành lang một vành đai.**

*Hai hành lang một vành đai* - Kế hoạch hợp tác kinh tế song phương Việt - Trung được Thủ tướng Việt Nam Phan Văn Khải đưa ra trong cuộc hội đàm với Thủ tướng Trung Quốc Ôn Gia Bảo (tháng 5-2004) và đã được phía Trung Quốc nhiệt liệt hưởng ứng. Bản Thông cáo chung đã ghi nhận việc hai bên nhất trí thành lập tổ công tác thuộc Ủy ban Hợp tác kinh tế liên chính phủ để xúc tiến vấn đề này<sup>(4)</sup>. Hai năm sau, tháng 7-2006, Bí thư Khu uỷ Quảng Tây đưa ra ý tưởng chiến lược phát triển hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng – *Một trục hai cánh*. Xét về nội dung hợp tác của *Một trục hai cánh*, chúng ta dễ nhận thấy đây là sự phát triển logic và mở rộng ý tưởng *Hai hành lang một vành đai*.

Lôgic của sự phát triển này nằm ở vận hội mới, vô cùng rộng lớn của Việt Nam và Trung Quốc trong thời đại toàn cầu hoá kinh tế. Thật vậy, thời đại toàn cầu hoá kinh tế đã mở ra cho hai nước Việt Nam và Trung Quốc vận hội lớn

trong việc thực thi chiến lược làm thay đổi căn bản vị thế của hai dân tộc, hai quốc gia trên trường quốc tế. Với Trung Quốc là chiến lược chấn hưng Trung Hoa - cốt lõi của chiến lược đó là cải cách mở cửa hội nhập toàn cầu nhanh chóng, trở thành siêu cường ngang ngửa với Mỹ, lấy lại vị thế đứng đầu thế giới đã từng có trước đây mấy ngàn năm. Với Việt Nam là chiến lược phục hưng dân tộc Việt Nam - cốt lõi của chiến lược đó là đổi mới mở cửa, hội nhập quốc tế để trở thành một nước độc lập sánh vai với các cường quốc năm châu bốn biển, vĩnh viễn thoát khỏi vòng tuần hoàn ác tính trong lịch sử - nay độc lập, mai mất nước bởi các thế lực nước lớn.

Hai ý tưởng chiến lược *Hai hành lang, một vành đai* và *Một trục hai cánh* đều bắt nguồn từ sự khai thác lợi thế của hai quốc gia “núi liền núi, sông liền sông” trong thời đại toàn cầu hoá kinh tế, chúng có thể bổ sung, hỗ trợ cho nhau để “cùng thắng”, cùng hưởng lợi trong khai thác vận hội hợp tác tiểu vùng do thời đại mới đưa tới.

Dù song phương hay đa phương, *Hai hành lang một vành đai* và *Một trục hai cánh* về thực chất đều là hợp tác tiểu vùng, đó là sự hợp tác giữa các nước khác nhau, giữa các nước không cùng mức thuế quan triển khai đầu tư hợp tác khai thác một khu vực hay một dự án có chung lợi ích.

Tính mở rộng của chiến lược *Một trục hai cánh* thể hiện trước hết là hợp tác tiểu vùng song phương trong *Hai hành*

*lang một vành đai* được mở ra hợp tác tiểu vùng đa phương, quy mô hợp tác mở ra rất rộng, bao gồm Trung Quốc với tất cả các nước Đông Nam Á.

## **2. Hai hành lang một vành đai là hạt nhân của sự phát triển Một trục hai cánh.**

Vai trò này của *Hai hành lang một vành đai* trong *Một trục hai cánh* không phải do ý muốn chủ quan của một bên nào tạo ra, nó mang tính tất yếu khách quan do vị thế địa – kinh tế của Việt Nam và Quảng Tây (Trung Quốc) trong chiến lược này hình thành.

Vị trí địa kinh tế của Việt Nam quy định nó là cầu nối Đông Nam Á với Đông Bắc Á, là cầu nối của Đông Nam Á với Trung Quốc trong khối kinh tế Trung Quốc – ASEAN (10+1). Việt Nam có vai trò ngày càng lớn trong ASEAN, là lực lượng thúc đẩy khối Mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc hướng tới xây dựng cộng đồng kinh tế Đông Á. Việt Nam có bờ biển dài ở vị trí tiên tiêu Biển Đông. Trong thực tiễn, Việt Nam với Quảng Tây và Vân Nam (Trung Quốc) đã xây dựng được mối quan hệ kinh tế khá mật thiết, Lào Cai với Hà Khẩu (Vân Nam, Trung Quốc), Lạng Sơn với Bằng Tường (Nam Ninh, Trung Quốc) đã xây dựng được những cơ sở quan hệ kinh tế ngày càng tốt đẹp. Hà Nội và Nam Ninh chắc chắn sẽ là điểm đến của ASEAN và thế giới, cùng tham gia thực hiện chiến lược *Một trục hai cánh*.

Còn Quảng Tây nằm ở giao điểm giữa các vành đai kinh tế Hoa Nam, Tây Nam

và vành đai kinh tế ASEAN, liên kết với miền Đông, miền Tây của Trung Quốc, vừa sát bên sông, vừa sát bên biển, vị trí địa lý độc đáo, có ưu thế rõ rệt về giao thông. Ngoài việc nối liền mạng giao thông trên bộ còn có một quần thể cảng biển gồm Bắc Hải, Khâm Châu, Phòng Thành, là tỉnh khu duy nhất của Trung Quốc vừa có biên giới đất liền, vừa có hành lang trên biển nối liền với các nước ASEAN. Trong khuôn khổ hợp tác Vịnh Bắc Bộ mở rộng, đồng bằng sông Châu Giang mở rộng v.v... Quảng Tây có vị trí chiến lược không thể thay thế được<sup>(5)</sup>.

Do vậy, việc *Hai hành lang một vành đai* được khai thác tốt sẽ tạo ra địa bàn, tạo ra cơ sở hạ tầng, tạo ra hệ thống thể chế chính sách hợp tác thúc đẩy *Một trục hai cánh* phát triển, làm cho kế hoạch khu mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc phát triển thực chất và mạnh mẽ hơn, trong đó vai trò “cầu nối” của Việt Nam và Quảng Tây trong hợp tác kinh tế ASEAN – Trung Quốc được tăng cường rõ rệt.

### **3. Hai hành lang một vành đai góp phần làm phong phú hơn nội dung của Một trục hai cánh.**

Nếu nghiên cứu sâu chiến lược *Một trục hai cánh* chúng ta thấy chiến lược này thiên về Quảng Tây, cụ thể là thiên về hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng và Vịnh Bắc Bộ mở rộng. Trong khi đó, *Hai hành lang một vành đai* có hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải

Phòng đã có sự phát triển thực chất. Như một nghiên cứu đã khẳng định, “Cho đến nay, hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đã bước đầu triển khai, trong khi việc xúc tiến những công việc cần thiết để triển khai hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ vẫn ở mức rất khiêm tốn.<sup>(6)</sup>”

Lào Cai và Côn Minh (Vân Nam, Trung Quốc) có vai trò quan trọng trong tuyến hợp tác tiểu vùng sông Mêkông mở rộng. Do vậy Hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hải Phòng - Quảng Ninh phát triển sẽ làm tăng cường vai trò hạt nhân của *Hai hành lang một vành đai* trong *Một trục hai cánh*.

### **4. Hai hành lang một vành đai sẽ là nơi lý tưởng cho việc thử nghiệm các loại thể chế hợp tác của Một trục hai cánh.**

Sự thành công của các loại thể chế hợp tác Việt – Trung trong kế hoạch *Hai hành lang một vành đai* có giá trị dẫn dắt, nhân rộng hợp tác *Một trục hai cánh*, đó là phương pháp đi từ điểm đến diện rất có hiệu quả.

Sở dĩ nói là nơi thử nghiệm lý tưởng, vì Việt Nam và Trung Quốc là hai nước liên kề, núi liền núi, sông liền sông, lại là hai nước xã hội chủ nghĩa đã xây dựng được quan hệ hợp tác hữu nghị dựa trên 16 chữ và tinh thần 4 tốt, rất thuận

lợi cho việc cùng bàn thảo tìm ra các giải pháp, lựa chọn các thể chế hợp tác hiệu quả của hợp tác tiểu vùng trong kế hoạch *Hai hành lang một vành đai*, từ đó mở rộng ra cho chiến lược *Một trục hai cánh*.

Sự phân tích trên cho phép có thể đi đến kết luận sau: Việt Nam và Trung Quốc cần tập trung nỗ lực xúc tiến thực hiện kế hoạch *Hai hành lang một vành đai*, coi đây là hạt nhân của chiến lược *Một trục hai cánh*, cần tiến trước một bước tạo lực đẩy, tạo sức hút cho chiến lược *Một trục hai cánh*. Lấy *Hai hành lang một vành đai* thúc đẩy *Một trục hai cánh*, đồng thời lấy *Một trục hai cánh* thúc đẩy *Hai hành lang một vành đai*.

#### **Thay lời kết**

Trên tinh thần đó, Lào Cai tiếp tục chủ động sáng tạo xây dựng quan hệ hợp tác kinh tế tiểu vùng với Côn Minh (Vân Nam, Trung Quốc), chủ động kiến nghị với chính phủ cho Lào Cai hưởng quy chế thành phố mở cửa biên giới, xúc tiến nhanh việc xây dựng khu kinh tế tự do xuyên biên giới tại Lào Cai – Hà Khẩu (Vân Nam, Trung Quốc), chủ động liên kết kinh tế với các tỉnh trên tuyến hành lang Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, chủ động sáng tạo thể chế kinh tế mới, tạo lực hút mới của kinh tế Lào Cai, trên cơ sở đó thúc đẩy chính phủ hai nước cải tạo nâng cấp nhanh tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và phát triển cơ sở hạ tầng

đồng bộ cho khu kinh tế tự do xuyên biên giới Lào Cai - Hà Khẩu./.

#### **CHÚ THÍCH**

1. Đỗ Tân (Chủ biên), Chiến lược M – ý tưởng mới về chiến lược hợp tác kinh tế khu vực Trung Quốc – ASEAN, Nxb Tân Hoa xã, 2006.

2. Mạng Kinh tế Vĩ mô Trung Quốc ngày 7-1-2007.

3. Cái gọi là Hợp tác tiểu khu vực, đơn giản là giữa các nước khác nhau, giữa các nước không cùng mức thuế quan, triển khai đầu tư, hợp tác khai thác một khu vực hay một dự án có chung lợi ích... Trung Quốc sẽ hướng hợp tác khai thác kinh tế vành đai Vịnh Bắc Bộ mở rộng theo mô hình hợp tác tiểu khu vực – Lý La Lực, Phó chủ tịch Hội nghiên cứu cải cách cơ chế của Trung Quốc, đăng trên Xinhuanet ngày 29-11-2006.

4. Bùi Tất Thắng: Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, thực trạng, vấn đề và giải pháp. Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 1 (71) 2007, tr.34.

5. Mạng Kinh tế vĩ mô Trung Quốc ngày 7-1-2007.

6. Bùi Tất Thắng, Tlđđ.