

Các chương trình hợp tác Quốc tế khu vực MeKong và cơ hội phát triển cho vùng Tây Nam Bộ Việt Nam

● PGS. TS. NGUYỄN THỊ HỒNG NHUNG

Viện Sau đại học - Trường Đại học Đại Nam

● NGÀY NHẬN BÀI: 14/7/2022 ● NGÀY GỬI PHẢN BIỆN: 03/8/2022

● NGÀY DUYỆT ĐĂNG: 28/8/2022

Tóm tắt: Chương trình hợp tác Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS) và Kế hoạch Hành động về Kết nối ASEAN (MPAC) là hai trong số nhiều chương trình hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế với trọng tâm là tăng cường tính kết nối giữa các địa phương, doanh nghiệp và người dân trong khu vực. Vùng Tây Nam Bộ nước ta nằm trong các không gian hợp tác nói trên. Bài viết đánh giá quá trình thực hiện các chương trình hợp tác khu vực, phân tích các cơ hội tăng cường kết nối cho vùng Tây Nam Bộ và đề xuất kiến nghị để các tỉnh Tây Nam Bộ có thể tranh thủ tốt nhất được các cơ hội này.

Từ khóa: Chương trình hợp tác Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS), Kế hoạch Hành động về Kết nối ASEAN (MPAC), Tây Nam Bộ, kết nối khu vực

1. NHỮNG KẾT QUẢ TỪ CHƯƠNG TRÌNH HỢP TÁC TIỂU VÙNG SÔNG MÊ CÔNG MỞ RỘNG

Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng, gồm Myanmar, Thái Lan, Lào, Campuchia, Việt Nam và hai tỉnh Quảng Tây và Vân Nam của Trung Quốc, đang có nhiều cơ chế hợp tác khác nhau. Bên cạnh cơ chế chính là Chương trình GMS của ADB ra đời năm 1992, các nước trong tiểu vùng còn tham gia vào nhiều cơ chế hợp tác khác, như Ủy hội Mê Công (Mekong River Commission - MRC), Diễn đàn Hợp tác Phát triển châu thổ

sông Mê Công - ASEAN (ASEAN - Mekong Basin Development Cooperation - AMBDC), Chương trình Hợp tác Kinh tế Chiến lược Ba dòng sông ACMECS (Ayeyawady, Chao Praya, Mekong Economic Cooperation Strategy), Chương trình Hợp tác Tam giác Phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia, Diễn đàn Kinh doanh Tiểu vùng Mê Công mở rộng (GMS Business Forum - GMS-BF), Sáng kiến hạ lưu sông Mê Công, Hợp tác Mê Công - Nhật Bản, Mê Công - Hàn Quốc, Lan Thương - Mê Công. Mỗi cơ chế có tác động nhất định lên hoạt động của Chương trình

GMS, nhìn chung, tác động hỗ trợ nhiều hơn là cản trở, tuy sự hỗ trợ đó còn hạn chế và trong từng lĩnh vực cụ thể. Ví dụ, MRC hỗ trợ Chương trình GMS trong lĩnh vực môi trường và quản lý nguồn nước; sáng kiến ACMECS hỗ trợ trong việc tạo khung khổ pháp lý và môi trường hợp tác thuận lợi. Hơn nữa, cho đến nay, các cơ chế trên tuy có tác động nhất định đến việc tăng cường liên kết ở GMS song không lớn do một số hạn chế như số lượng thành viên tham gia không phải toàn bộ các nước trong tiểu vùng, không có nguồn vốn cần thiết để hiện thực hoá các ý tưởng và thiếu cả nguồn nhân lực. Trong bối cảnh đó, Chương trình GMS của ADB được coi là xương sống, là trụ cột của hợp tác GMS. Trải qua ba thập kỷ hoạt động, Chương trình GMS được đánh giá là một trong những chương trình hợp tác khu vực thành công trên thế giới. Với chiến lược hợp tác khá linh hoạt - Chiến lược 3C (Kết nối, Năng lực cạnh tranh và Cộng đồng), Chương trình đã mang lại những kết quả thiết thực cho quá trình liên kết kinh tế khu vực của các nước thành viên nói chung và có tác động thúc đẩy tính kết nối của miền Tây Nam Bộ nói riêng vào nền kinh tế khu vực và toàn cầu.

Trước hết, có thể nhận định rằng *quan điểm, khung khổ chiến lược và các lĩnh vực hợp tác trọng điểm của Chương trình GMS đều hướng tới việc gia tăng tính kết nối giữa các địa phương của các nước thành viên*. Các nước GMS đã hoàn tất Khung khổ Chiến lược lần thứ nhất 1992-2012. Năm 2011, các nước này đã phê chuẩn Khung khổ Chiến lược lần thứ hai cho giai đoạn 2012-2022 hướng tới phát triển bao trùm và bền vững trong tiểu vùng. Trên cơ sở đó, Khung khổ đầu

TIỂU VÙNG SÔNG MÊ CÔNG MỞ RỘNG, GỒM MYANMAR, THÁI LAN, LÀO, CAMPUCHIA, VIỆT NAM VÀ HAI TỈNH QUẢNG TÂY VÀ VĨNH NAM CỦA TRUNG QUỐC, ĐANG CÓ NHIỀU CƠ CHẾ HỢP TÁC KHÁC NHAU.

tư vùng (RIF) đã được thông qua vào tháng 12/2013, được điều chỉnh bổ sung vào năm 2018, với một danh mục gồm khoảng 200 dự án hỗ trợ kỹ thuật và đầu tư ưu tiên trong 10 lĩnh vực với tổng mức đầu tư trên 50 tỷ USD và được thực hiện từ năm 2013 đến năm 2022. Các lĩnh vực đó là giao thông, năng lượng, thuận lợi hóa thương mại và vận tải, nông nghiệp, môi trường, phát triển nguồn nhân lực, phát triển đô thị, du lịch, công nghệ thông tin và truyền thông và các hành lang kinh tế. Trong đó, phát triển đô thị là một lĩnh vực hợp tác mới được triển khai từ sau Hội nghị Thượng đỉnh lần thứ tư của các nhà lãnh đạo cấp cao các nước GMS năm 2011 và đã thông qua Khung khổ Chiến lược Phát triển đô thị GMS cho giai đoạn 2015-2022.

Tháng 9/2021, trước những thay đổi chủ yếu do đại dịch COVID-19, các nhà lãnh đạo GMS đã thông qua Khung khổ Chiến lược Hợp tác kinh tế GMS 2030 nhằm ứng phó với những yêu cầu mới của hội nhập khu vực. Theo đó, cùng với việc tiếp tục đặt trọng tâm vào tăng cường kết nối và cách tiếp cận theo dự án như các chiến lược trước, GMS-2030 có những thay đổi nhất định trong các lĩnh vực hợp tác sao cho thích ứng với các yêu cầu của khu vực và toàn cầu, đồng thời thúc đẩy sự phát triển của tiểu vùng.

Đó là: a) Thúc đẩy cách mạng số thông qua thiết lập chính sách và quy định điều tiết ở cấp tiểu vùng, logistics và vấn đề nhân lực, rủi ro trong quá trình ứng dụng kỹ thuật số, quan tâm hơn đến việc hỗ trợ các doanh nghiệp nhỏ và vừa (SME) tham gia vào các lĩnh vực hợp tác của tiểu vùng; b) Tăng cường cách tiếp cận phát triển theo không gian, tức là dựa trên các mạng lưới liên kết dọc theo các tuyến hành lang kinh tế; c) Tăng cường đối thoại, chia sẻ kiến thức và xây dựng năng lực, đặc biệt là đối thoại với các nhà tài trợ; d) Tăng cường sự tham gia của khu vực tư nhân; và e) Xây dựng GMS thành một diễn đàn mở nhằm tăng cường liên kết giữa các chương trình và sáng kiến hợp tác trong tiểu vùng và trong vùng, như ASEAN, ACMECS, Chương trình tam giác phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia, các chương trình hợp tác của GMS với Mỹ, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản...

Một đặc trưng nổi bật của Chương trình GMS là sự phụ thuộc quá lớn vào nguồn vốn đầu tư và tài trợ từ bên ngoài, bởi lẽ các thành viên tham gia là các nước, các vùng kém phát triển với năng lực tài chính hạn chế. Nhờ nguồn vốn đầu tư và hỗ trợ này, nền tảng cho việc tăng cường kết nối, cụ thể là cơ sở hạ tầng cứng và mềm giữa các địa phương trong vùng đã được cải thiện đáng kể. Cho đến tháng 6/2014, tức thời gian trước khi áp dụng Khung khổ Đầu tư vùng (RIF), GMS đã thực hiện được 75 dự án đầu tư với tổng kinh phí khoảng 16 tỷ USD, trong đó có các dự án xây dựng giao thông, cải tạo sân bay và đường sắt, các dự án thủy điện để cung cấp điện xuyên biên giới, phát triển cơ sở hạ tầng du lịch, được các nước đánh giá cao về tính hiệu

quả cũng như đóng góp cho quá trình phát triển kinh tế - xã hội, xóa đói giảm nghèo tại tiểu vùng. Trong phạm vi RIF, cho đến tháng 10/2020 đã có 121 dự án đầu tư và hỗ trợ kỹ thuật đã hoàn thành hoặc đang thực hiện với tổng số vốn 55,6 tỷ USD trong các lĩnh vực giao thông, năng lượng, sức khỏe, phát triển nguồn nhân lực, phát triển đô thị, các khu kinh tế cửa khẩu, thuận lợi hóa giao thông và thương mại.

Chiến lược GMS về tăng cường xây dựng các chuỗi giá trị an toàn và thân thiện với môi trường trong nông nghiệp được thực hiện khá tích cực, tạo nên các sản phẩm sạch, hài hòa hóa hệ thống tiêu chuẩn an toàn, phát triển chuỗi giá trị bao trùm cho trao đổi trong tiểu vùng và xuất khẩu. Trên nền tảng đó, khả năng kết nối giữa các nước trong vùng đã được cải thiện đáng kể, làm gia tăng trao đổi thương mại, đầu tư lẫn nhau, dựa trên những cải thiện về cơ sở hạ tầng và môi trường đầu tư kinh doanh. Một số kết quả cụ thể như sau:

- Tổng trao đổi thương mại nội vùng GMS tăng từ 34 tỷ USD năm 2002 lên 413 tỷ USD năm 2014 và 483 tỷ USD năm 2017, tỷ trọng trong tổng trao đổi thương mại của các nước GMS tăng tương ứng từ 4,2% lên 8% và 9,5%.

CHƯƠNG TRÌNH GMS VỚI CHIẾN LƯỢC HỢP TÁC KHÁ LINH HOẠT - CHIẾN LƯỢC 3C (KẾT NỐI, NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ CỘNG ĐỒNG), ĐÃ MANG LẠI NHỮNG KẾT QUẢ THIẾT THỰC CHO QUÁ TRÌNH LIÊN KẾT KINH TẾ KHU VỰC.

GMS-2030 CÓ CÁC NỘI DUNG: A) THÚC ĐẨY CÁCH MẠNG SỐ; B) TĂNG CƯỜNG CÁCH TIẾP CẬN PHÁT TRIỂN THEO KHÔNG GIAN; C) TĂNG CƯỜNG ĐỐI THOẠI, CHIA SẺ KIẾN THỨC VÀ XÂY DỰNG NĂNG LỰC; D) TĂNG CƯỜNG SỰ THAM GIA CỦA KHU VỰC TƯ NHÂN; VÀ E) XÂY DỰNG GMS THÀNH MỘT ĐIỂM ĐÀN MỞ.

- FDI song phương của các nước GMS đã tăng mạnh trong giai đoạn 2002-2017, từ 318 triệu USD lên 436 triệu USD năm 2010 và 1.364 triệu USD năm 2017. Trong đó, sự gia tăng mạnh hơn được tập trung vào 4 nước Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam, tăng mạnh nhất vào Myanmar từ 3 triệu USD năm 2010 lên 630 triệu USD năm 2017, tiếp đó là Việt Nam từ 73 triệu USD lên 283 triệu USD.

- Hoạt động của ngành dịch vụ hậu cần (logistics) đã được cải thiện, thể hiện qua sự cải thiện giá trị và thứ bậc của các nước trong bảng xếp hạng Chỉ số hoạt động logistics tổng hợp (LPI) toàn cầu.

- Môi trường kinh doanh đã được cải thiện đáng kể trong toàn bộ tiểu vùng, thể hiện qua diễn biến của Chỉ số thuận lợi hóa thương mại của các nước GMS theo đánh giá của OECD. Theo đó, kết quả nổi bật mà các nước đã đạt được là hài hòa hóa và tự động hóa các thủ tục hải quan, tăng cường hợp tác trong nội khối và với bên ngoài, quản trị và điều chỉnh chính sách liên quan.

- Rất nhiều dự án đầu tư và hỗ trợ kỹ thuật đã được thực hiện trong các lĩnh vực

giao thông vận tải, nông nghiệp, phát triển nguồn nhân lực, phát triển đô thị, du lịch, có tác động làm gia tăng khả năng kết nối của Tây Nam Bộ, Việt Nam với Campuchia và các nước GMS khác (Bảng 1). Trong tương lai, nền tảng cho việc gia tăng tính kết nối của miền Tây Nam Bộ với nước láng giềng Campuchia, với tiểu vùng sông Mê Công, với khu vực (Đông Nam Á, Đông Á) và thế giới sẽ tiếp tục được cải thiện

2. NHỮNG KẾT QUẢ TỪ KẾ HOẠCH HÀNH ĐỘNG KẾT NỐI ASEAN (MPAC)

Từ cuối thế kỷ XX, các nước ASEAN đã nhận thức rất rõ tầm quan trọng của kết nối ASEAN đối với quá trình liên kết ASEAN, hình thành cơ sở sản xuất thống nhất và Cộng đồng ASEAN. Xuất phát từ nhận thức đó, Kế hoạch Hành động về Kết nối ASEAN (MPAC) được các nước ASEAN thông qua năm 2010 với nhiều chiến lược khác nhau theo 3 lĩnh vực hoạt động chủ chốt là Kết nối cơ sở hạ tầng cứng, Kết nối thể chế và Kết nối con người với con người. Sau đó, vào năm 2016, các nước đã thông qua Kế hoạch Hành động Kết nối ASEAN 2025 với 5 lĩnh vực chiến lược là cơ sở hạ tầng bền vững, đổi mới số, logistics liên mạch, điều tiết hoàn hảo và huy động nguồn nhân lực toàn vùng. Kế hoạch Hành động Kết nối ASEAN được triển khai rất tích cực trên thực tế và đến nay đã đạt được những kết quả đáng kể.

2.1. Về kết nối cơ sở hạ tầng cứng

Kết nối cơ sở hạ tầng cứng đạt được một số kết quả sau:

- Hoàn thiện và mở rộng mạng lưới đường bộ ASEAN. Khả năng kết nối đường bộ của ASEAN được nâng lên đáng kể,

Bảng 1: Một số dự án đầu tư trong Khung khổ đầu tư vùng GMS giai đoạn 2014-2022

Tên dự án	Nước thực hiện	Giá trị (triệu USD)	Năm phê duyệt	Nhà đầu tư / tài trợ	Thực trạng
Giao thông vận tải					
Nâng cấp đường đến cảng Sihanoukville	Campuchia	5	2017	Chính phủ Campuchia	Hoàn thành
Thành lập trung tâm kiểm định xe ô tô và cơ giới	Campuchia	10	2017	Khu vực tư nhân	Hoàn thành
Dự án đường cao tốc Phnom Pênh - Sihanoukville	Campuchia	2.000	2016	Khu vực tư nhân Trung Quốc	Đang thực hiện
Dự án nâng cấp mạng lưới đường bộ	Campuchia	76,9	2017	ADB và Campuchia	Đang thực hiện
GMS đường cao tốc Bến Lức - Long Thành, giai đoạn 2	Việt Nam	1.607	2014	ADB, JICA và chính phủ Việt Nam	Đang thực hiện
Dự án hành lang ven biển phía Nam giai đoạn 2	Việt Nam	373	-	-	Đang thực hiện
Kết nối khu vực trung tâm lưu vực sông Mê Công	Việt Nam	860	2013	ADB và các nhà tài trợ, cùng chính phủ Việt Nam	Đang thực hiện
Đường vành đai 3 TP. Hồ Chí Minh	Việt Nam	877,7	2019	PPP, ADB và tài trợ	Đề xuất
Đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Lộc Ninh	Việt Nam	900	2020	-	Đề xuất
Nông nghiệp					
Dự án quản lý và giảm nhẹ rủi ro bão lụt và hạn hán GMS	Campuchia, Lào, Việt Nam	101,5	2013	ADB và các chính phủ	Đang thực hiện
Các chuỗi giá trị kinh doanh nông nghiệp thân thiện với môi trường GMS	Campuchia, Lào, Myanmar	252,4	2018	ADB, Quỹ Khí hậu xanh và các chính phủ	Đang thực hiện
Chương trình an ninh lương thực và nông nghiệp bền vững GMS	Tất cả các nước thành viên	4,5 (hỗ trợ kỹ thuật)	2019	ADB và các quỹ tài trợ	Đang thực hiện
Kết nối công - nông nghiệp nhằm khuyến khích hình thành các chuỗi giá trị nông nghiệp an toàn và thân thiện với môi trường	Tất cả các nước thành viên	286	2022	ADB, tư nhân và các chính phủ	Đề xuất

Tên dự án	Nước thực hiện	Giá trị (triệu USD)	Năm phê duyệt	Nhà đầu tư / tài trợ	Thực trạng
Phát triển chuỗi giá trị chỉ dẫn địa lý và xây dựng thương hiệu	Campuchia, Myanmar và Việt Nam	18	2020	AFD, ADB, FAO, tư nhân và các chính phủ	Đề xuất
Phát triển nguồn nhân lực					
Dự án an ninh y tế GMS	Campuchia, Lào, Myanmar, Việt Nam	60	-	-	-
Phát triển đào tạo nghề và kỹ thuật (TVET)	Campuchia, Lào, Myanmar, và Trung Quốc	155,4	-	-	
Phát triển đô thị					
Dự án thứ 2 về phát triển các đô thị dọc theo các hành lang GMS	Campuchia, Lào, Việt Nam	211,8	2015	ADB và các chính phủ	Đang thực hiện
Dự án thứ 4 về phát triển các đô thị dọc theo các hành lang GMS	Campuchia, Lào	142,6	2018	ADB và các chính phủ	Đang thực hiện
Phát triển du lịch					
Cơ sở hạ tầng du lịch GMS vì sự tăng trưởng bao hàm	Campuchia, Lào, Việt Nam	117,4	2014	ADB, các chính phủ	Đang thực hiện
Tăng cường năng lực đào tạo nghề du lịch	Tất cả các nước	70	2016	-	Đang thực hiện
Phát triển các trung tâm thông tin du lịch và các trạm dừng chân ven theo đường bộ	Tất cả các nước	30	2017	Các chính phủ và ODA	Đang thực hiện
Cơ sở hạ tầng du lịch GMS vì sự tăng trưởng bao hàm lần thứ 2	Campuchia, Lào, Việt Nam	136,4	2018	ADB, các chính phủ	Đang thực hiện
Chương trình hỗ trợ doanh nghiệp du lịch dựa vào cộng đồng	Tất cả các nước	30	2010	Các chính phủ và ODA	Đề xuất
Phát triển cơ sở hạ tầng trong khu vực tam giác phát triển xanh	Việt Nam, Lào, Campuchia	75	2022	-	Đề xuất
Chương trình nâng cấp sơ sở hạ tầng biên giới	Tất cả các nước	200	2022	Các chính phủ và ODA	Đề xuất

Nguồn: Trích từ ADB (2021), Regional Investment Framework 2022, Third Progress Report and Update, November 2020, Annex

KẾT QUẢ NỔI BẬT MÀ CÁC NƯỚC ĐÃ ĐẠT ĐƯỢC LÀ HÀI HÒA HÓA VÀ TỰ ĐỘNG HÓA CÁC THỦ TỤC HẢI QUAN, TĂNG CƯỜNG HỢP TÁC TRONG NỘI KHỐI VÀ VỚI BÊN NGOÀI, QUẢN TRỊ VÀ ĐIỀU CHỈNH CHÍNH SÁCH LIÊN QUAN.

tổng chiều dài đường bộ của cả khối đã tăng 83,6% trong giai đoạn 2006-2019, từ khoảng 1,2 triệu kilomet lên 2,1 triệu kilomet. Trong đó, 3 nước có độ dài đường bộ lớn nhất là Thái Lan, rồi đến Indonexia và Việt Nam, lần lượt là 701,8; 542,3 và 387,7 ngàn kilomet. Sự cải thiện hệ thống đường bộ kéo theo sự gia tăng của các phương tiện vận tải. Và đó là nền tảng quan trọng cho sự gia tăng kết nối.

- Tuyến đường sắt Côn Minh - Singapore có kế hoạch kết nối một số điểm tại Lào, Myanmar, Campuchia và Việt Nam vào nhánh chính, song kết quả rất hạn chế. Mạng lưới đường sắt quốc gia của các nước ASEAN cũng không được cải thiện nhiều, do đó, năng lực vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường sắt trong khu vực cũng bị hạn chế.

- Xây dựng mạng lưới giao thông thủy nội địa, chủ yếu giữa các nước Campuchia, Lào, Myanmar, Việt Nam, Thái Lan và Indonexia: Tuy khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa trong ASEAN đã được cải thiện, nhất là giữa Việt Nam với Lào và Indonexia, song các chuyên gia vẫn cho rằng với tư cách là phương thức vận chuyển quá cảnh, nó còn dưới mức tiềm năng, đặc biệt là với Campuchia, Lào

và Myanmar.

- Trong MPAC đã có kế hoạch hoàn thành hệ thống mạng lưới giao thông biển ASEAN, kết nối 47 cảng trong khu vực với nhau, song do nhiều lý do, trước hết là sự hạn chế về tài chính, kết quả của hoạt động này được đánh giá là rất khiêm tốn. Bên cạnh đó, dựa trên số liệu đánh giá về chỉ số năng lực cạnh tranh toàn cầu của Diễn đàn Kinh tế Thế giới, chất lượng cơ sở hạ tầng hệ thống cảng biển của Việt Nam, Philippin và Indonexia được cải thiện chủ yếu là trước khi thực hiện MPAC. Nhờ đó, năng lực vận tải của nhiều nước thành viên, như Campuchia, Thái Lan, Việt Nam đã được cải thiện đáng kể, bên cạnh những nước có năng lực vận tải biển lớn như Singapore và Malaixia.

- Thiết lập hệ thống vận tải đa phương tiện khu vực: Các nước ASEAN đã có bước tiến nhất định trong lĩnh vực này, thể hiện không chỉ thông qua việc kết nối một số điểm còn lại trên tuyến hành lang Đông - Tây và thúc đẩy Hành lang Kinh tế Mê Công - Ấn Độ, mà còn thông qua sự cải thiện chỉ số LPI của các nước trong khu vực.

- Kết nối điện năng trong ASEAN đã có những bước tiến đáng kể, trao đổi điện năng trong vùng gia tăng và cơ chế trao đổi đang dần hoàn thiện.

2.2. Về đổi mới số

- Cơ sở hạ tầng và dịch vụ công nghệ thông tin ASEAN đã được cải thiện đáng kể, mạng viễn thông phủ sóng ngày càng rộng rãi và số người sử dụng gia tăng nhanh. Số điện thoại (cả cố định và di động) trên 100 người dân của toàn khối ASEAN tăng từ 87,5 năm 2010 lên 139,1 năm 2019, trong

**TỔNG TRAO ĐỔI THƯƠNG MẠI NỘI VÙNG
GMS TĂNG TỪ 34 TỶ USD NĂM 2002 LÊN 483
TỶ USD NĂM 2017, TỶ TRỌNG TRONG TỔNG
TRAO ĐỔI THƯƠNG MẠI CỦA CÁC NƯỚC GMS
TĂNG TƯƠNG ỨNG TỪ 4,2% LÊN 9,5%.**

đó, nước đạt tỷ lệ cao nhất là Thái Lan, tăng tương ứng từ 106,6 lên 186,2, nước đạt mức thấp nhất là Lào 60,8/100 dân năm 2019. Tỷ lệ người sử dụng dịch vụ Internet cũng tăng theo, từ 18,7 người/100 dân năm 2010 lên 57 người/100 dân năm 2019. Những kết quả này tác động tích cực lên sự phát triển của nền kinh tế số, trong đó có thương mại điện tử, khi có tới 70% số người dùng Internet ở ASEAN tham gia mua bán trực tuyến.

- Các nước ASEAN đang có rất nhiều hoạt động nhằm thúc đẩy kết nối số, như xây dựng nền tảng số đa tầng, hỗ trợ các doanh nghiệp vừa, nhỏ và siêu nhỏ tham gia vào các hoạt động kết nối số để đảm bảo phát triển bao trùm và bền vững, điều chỉnh chính sách nhằm thúc đẩy kết nối số.

2.3. Về kết nối thể chế

- Thực hiện 3 Hiệp định khung ASEAN về Thuận lợi hóa vận tải, bao gồm Hiệp định khung về Thuận lợi hóa Hàng hóa Quá cảnh (AFAFGIT, ký năm 1998), về Thuận lợi hóa vận tải giữa các quốc gia (AFAFIST, ký năm 2009) và về Vận tải đa phương tiện (AFAMT, ký năm 2005). Các hiệp định này được thực hiện khá tích cực, cùng với sự hoàn thiện về cơ sở hạ tầng kết nối cứng.

- Thực hiện sáng kiến thúc đẩy vận tải hành khách trên đất liền xuyên quốc gia, tương tự như Hiệp định vận tải xuyên biên giới (CBTA) trong GMS. Tác động của sáng kiến này được thể hiện rõ hơn ở Campuchia, Thái Lan và Myanmar.

- Thành lập thị trường hàng không thống nhất có tác động tích cực trong ASEAN, thể hiện thông qua sự gia tăng đáng kể lượng hành khách và hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không nội khối sau khi áp dụng MPAC.

- Xây dựng thị trường vận tải biển thống nhất: Thực hiện chậm

Việc tăng cường thuận lợi hóa thương mại, cải thiện năng lực quản trị vùng biên, phát triển ngành dịch vụ logistics, cải thiện môi trường đầu tư khu vực và tăng cường phối hợp và hài hòa hóa chính sách đang được các nước ASEAN rất quan tâm thực hiện, tạo đà cho việc cải thiện môi trường sản xuất - kinh doanh khu vực.

2.4. Về kết nối con người với con người

- Tăng cường hiểu biết lẫn nhau thông qua các chương trình giao lưu văn hóa, đào tạo, học tiếng, mở rộng mạng lưới kết nối viễn thông, mở ra nhiều cơ hội cho việc kết nối các cộng đồng ASEAN với nhau.

- Khuyến khích việc huy động nguồn nhân lực trong ASEAN nhằm phân bổ hiệu quả hơn nguồn nhân lực sẵn có. Phát triển du lịch nội khối được coi là một trong những kênh kết nối tốt giữa các cộng đồng, đồng thời gia tăng cơ hội phát triển kinh tế.

- Tăng cường trao đổi sinh viên giữa các trường đại học trong nội bộ ASEAN được coi là một hoạt động quan trọng trong kết nối con người với con người và trong huy động

nguồn nhân lực nội khối. Khu vực này hiện có khoảng 7.000 trường đại học với trên 20 triệu sinh viên. Đây là một nguồn nhân lực triển vọng cho kết nối ASEAN hiện tại và trong tương lai.

Bên cạnh việc thực hiện MPAC, cơ hội tăng cường kết nối trong ASEAN còn xuất hiện thông qua việc thực hiện các sáng kiến kết nối ngành. Hiệp định khung ASEAN về liên kết các khu vực ưu tiên được ký kết năm 2004, bao gồm 11 ngành là điện tử, E-ASEAN, chăm sóc y tế, các sản phẩm từ gỗ, máy móc tự động, sản phẩm từ cao-su, dệt và may mặc, sản phẩm từ nông sản, nghề cá, du lịch và vận chuyển hàng không, sau này bổ sung thêm ngành logistics. Để thực hiện Hiệp định khung này, các nước ASEAN đã xác định các vấn đề mà quá trình hội nhập các ngành ưu tiên đang gặp phải, rồi cùng tìm kiếm và thống nhất cách giải quyết chúng. Họ còn tách riêng nhóm ngành dựa vào tài nguyên thiên nhiên, bao gồm nghề cá, sản phẩm từ gỗ, cao-su và nông sản để tìm kiếm các giải pháp phù hợp nhất. Do tính nhạy cảm của nhóm ngành này, các nước ASEAN đã kết hợp giữa cách tiếp cận ngành với cách tiếp cận sản phẩm, nên việc liên kết có phần thuận lợi hơn. Cho đến nay, đã xây dựng xong lộ trình hội nhập cho 11 ngành đầu tiên và ngành logistics. Kết quả là, kim ngạch trao đổi, đặc biệt đối với các sản phẩm dựa vào tài nguyên thiên nhiên của các nước ASEAN đã gia tăng đáng kể trong những năm gần đây.

Một điểm đáng chú ý là hai ngành và phân ngành liên quan đến chăm sóc y tế là mỹ phẩm và dược phẩm đã được các nước ASEAN đưa vào danh mục các ngành/phân

KHẢ NĂNG KẾT NỐI ĐƯỜNG BỘ CỦA ASEAN ĐƯỢC NÂNG LÊN ĐÁNG KỂ, TỔNG CHIỀU DÀI ĐƯỜNG BỘ CỦA CẢ KHỐI ĐÃ TĂNG 83,6% TRONG GIAI ĐOẠN 2006-2019, TỪ KHOẢNG 1,2 TRIỆU KILOMET LÊN 2,1 TRIỆU KILOMET.

ngành hội nhập ưu tiên, đặc biệt từ khi đại dịch COVID-19 bùng nổ. Cho đến nay, các vấn đề cơ bản trong quá trình hội nhập đã được giải quyết hoặc có lộ trình giải quyết, trong đó bao gồm cả vấn đề quyền sở hữu trí tuệ, hài hòa hóa các tiêu chuẩn và công nhận lẫn nhau. Nhờ đó, trao đổi những mặt hàng này, cả nội khối và với bên ngoài đều tăng lên.

3. CƠ HỘI TĂNG CƯỜNG KẾT NỐI KHU VỰC CHO VÙNG TÂY NAM BỘ

Vùng Tây Nam Bộ, Việt Nam, bao gồm 13 tỉnh là Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Vĩnh Long, Đồng Tháp, Kiên Giang, An Giang, Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu và Cà Mau, với diện tích trên 40 ngàn km², chiếm 12,2% diện tích cả nước, dân số khoảng 17,6 triệu người, chiếm trên 19% dân số cả nước. Về vị trí địa lý, Tây Nam Bộ là một phần của hành lang kinh tế ven biển phía Nam và hàng lang kinh tế phía Nam, là vùng mở rộng của hành lang kinh tế Bắc - Nam và trong kết nối Mê Công - Ấn Độ. Với vị trí như vậy, Tây Nam Bộ có nhiều cơ hội từ các chương trình kết nối của GMS và ASEAN.

- Trước hết, cơ sở hạ tầng cứng đã và đang được cải thiện đáng kể, bao gồm giao thông đường bộ, đường thủy, đường biển và

CƠ SỞ HẠ TẦNG VÀ DỊCH VỤ CÔNG NGHỆ THÔNG TIN ASEAN ĐÃ ĐƯỢC CẢI THIỆN ĐÁNG KỂ, MẠNG VIỄN THÔNG PHỦ SÓNG NGÀY Càng RỘNG RÃI VÀ SỐ NGƯỜI SỬ DỤNG GIA TĂNG NHANH.

đường hàng không, viễn thông, năng lượng và kinh tế số.

- Tây Nam Bộ có cơ hội thuận lợi từ Khung khổ Phát triển Đô thị của Chương trình GMS của ADB khi các nước đang muốn chuyển các hành lang giao thông thành các hành lang kinh tế thực sự.

- Tây nam Bộ có cơ hội thuận lợi từ các chương trình liên kết chuyên ngành của ASEAN, đặc biệt là ngành du lịch, các ngành sản xuất dựa vào tài nguyên thiên nhiên (sản phẩm từ nông nghiệp, nghề cá), vận tải đa phương thức, phát triển nguồn nhân lực (đào tạo nghề), kết nối giữa các trường đại học.

- Cơ hội tăng cường kết nối vùng Tây Nam Bộ không chỉ với Campuchia mà còn với các nước khác trong khu vực Đông Nam Á và các nước đối tác, khi các hiệp định về thuận lợi hóa thương mại và đầu tư được thực hiện tích cực hơn.

- Cơ hội gia tăng kết nối giữa các cộng đồng xuyên biên giới

Tuy nhiên, trong quá trình hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế, cơ hội luôn ở phía trước. Để nắm bắt tốt các cơ hội, cần xác định rõ thực trạng phát triển kinh tế - xã hội của cả vùng Tây Nam Bộ, của các

tỉnh, thành phố trong vùng, của các doanh nghiệp và cộng đồng với các vấn đề liên quan khi tăng cường hội nhập, từ đó, tìm kiếm các giải pháp phù hợp.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- ADB (2015), *Chương trình Hợp tác Kinh tế Tiểu vùng Mê-kông mở rộng*
- ADB (2016), *Regional Investment Framework Implementation Plan, Second Progress Report, As of 31 December 2015.*
- ADB (2021), *Regional Investment Framework 2022, Third Progress Report and Update, November 2020, Annex*
- ASEAN Integration Report 2015, Jakarta: ASEAN Secretariat, November 2015
- ASEAN Statistical Yearbook 2020, Jakarta, ASEAN Secretariat, December 2020
- Greater Mekong Subregion Statistics on Growth, Infrastructure, and Trade, Second Edition, Greater Mekong Subregion - Eighth Economic Corridors Forum, 3-4 August 2016, Phnom Penh, Cambodia
- Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program, Joint Summit Declaration: 5th GMS Summit of Leaders, Dec. 2014
- Greater Mekong Subregion Statistics on Growth, Tourism and Health, 4th Edition, Greater Mekong Subregion - Eighth Economic Corridors Forum, 13 December 2018, Nay Pyi Taw, Myanmar
- Master Plan on ASEAN Connectivity, Jakarta: ASEAN Secretariat, January 2011.
- Master Plan on ASEAN Connectivity 2025, Jakarta: ASEAN Secretariat, August 2016.
- WB, ASEAN and Australian Government (2016), *Enhancing ASEAN Connectivity Monitoring and Evaluation, Final Report.*
- Mid-Term Review of Master Plan on ASEAN Connectivity 2025: Executive Summary, Jakarta, ASEAN Secretariat, November 2020