

# CAMPUCHIA

## VỚI HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG - TÂY

PHẠM ĐỨC THÀNH\*

Muốn thấy tác động của hành lang Đông - Tây đối với Campuchia trước hết cần đặt hành lang Đông - Tây trong tổng thể ba hành lang kinh tế thuộc Chương trình phát triển tiểu vùng Mê Kông (GMS). Đó là hành lang kinh tế Bắc - Nam (North - South economic Corridor - NSEC) và hành lang kinh tế phía Nam (Southern economic Corridor - SEC). Và phải đặt hành lang kinh tế Đông - Tây trong mối quan hệ với Tam giác Phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia.

### 1. Mối quan hệ giữa ba hành lang kinh tế trong GMS

Trong tiểu vùng Mêkong mở rộng (GMS) hiện nay xuất hiện ba hành lang kinh tế. Đó là: (1) Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) như phân trên đã miêu tả; (2) Hành lang kinh tế Bắc - Nam (NSEC), dự kiến hoàn thành vào năm 2010, có ba tuyến dọc trục là (i) Côn Minh - Chiêng Rai - Băng Cốc; (ii) Côn Minh - Hà Nội -

Hải Phòng; (iii) Nam Ninh - Hà Nội. Và (3) Hành lang kinh tế phía Nam (SEC) dự kiến hoàn thành, đi vào hoạt động từ năm 2010-2012. Hành lang kinh tế này gồm 3 tuyến đường nối phía Nam của Thái Lan qua Campuchia với Việt Nam. Tuyến 1 chạy từ Băng Cốc qua Phnompenh đến T.P Hồ Chí Minh và kéo dài tới tận Vũng Tàu. Tuyến 2 cũng chạy từ Băng Cốc qua Siêm Riệp, rồi Stung Treng tới tận Quy Nhơn (Việt Nam); tuyến 3, là con đường chạy men theo bờ biển phía Nam, nối Trat (Thái Lan) - KoKong - Sihanucville - Kampot (Campuchia) - Hà Tiên - Cà Mau (Việt Nam).

Mục tiêu của hành lang kinh tế phía Nam là nhằm thúc đẩy hợp tác, hội nhập kinh tế khu vực phía Nam, trợ giúp tăng cường thương mại và đầu tư và thuận lợi hóa việc trao đổi và phát triển từ tây sang đông giữa ba nước Thái Lan, Campuchia, Việt Nam và một phần Nam Lào. Hành

---

\* PGS.TS Phạm Đức Thành, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á

lang kinh tế này có nhiều dự án quan trọng về giao thông vận tải như các tuyến đường bộ nối trên phát triển đường sắt Thái Lan - Campuchia - Việt Nam. Từ Stung Treng qua đường 19 một ngã sang Nam Lào, một ngã sang Quy Nhơn (Việt Nam). Chính hành lang kinh tế phía Nam đó sẽ trợ giúp cho ba nước Campuchia - Lào - Việt Nam thực hiện có hiệu quả sáng Tam giác phát triển ở vùng ngã ba biên giới..

Nhìn vào bản đồ khu vực Tam giác Phát triển, gồm 10 tỉnh của ba nước Việt Nam (4 tỉnh), Lào (3), Campuchia (3) có thể thấy tiềm năng về giao thông khu vực này là khá lớn. Toàn bộ khu vực có 2.223 km quốc lộ, 1.932 km tỉnh lộ và 4.818 km huyện lộ. Mạng lưới đường bộ phân bố không đều, cao nhất là các tỉnh của Việt Nam: Kon Tum là 0,08 km/km<sup>2</sup>, Đắk Lắk là 0,105 km/km<sup>2</sup> và Gia Lai là 0,274 km/km<sup>2</sup>; tại Stung Treng mật độ đường thấp nhất, chỉ có 0,024 km đường/km<sup>2</sup>; Sekong là 0,053 km/km<sup>2</sup>; Rattanakiri là 0,067 km/km<sup>2</sup>; Attapư là 0,08 km/km<sup>2</sup>. Tuy nhiên chất lượng đường giao thông chưa thật tốt. Không kể các quốc lộ và tỉnh lộ của các tỉnh ở Tây Nguyên (Việt Nam) hầu hết đã được rải nhựa, còn lại, tỷ lệ đường rải nhựa của các tỉnh của Campuchia và Lào rất thấp.

Trong bức tranh tổng thể về tiềm năng giao thông ấy, có thể thấy mối quan hệ qua lại khá thuận tiện giữa các địa

phương trong vùng. Thông qua các hành lang kinh tế dọc theo các trục quốc lộ 78 (của Campuchia) và 18B, 16 (của Lào) qua các quốc lộ 14, 19, 24, 49 (của Việt Nam) nối toàn bộ khu vực này với các cảng biển của Việt Nam, trong đó có quốc lộ 14B, nối từ quốc lộ 14 ra cảng Tiên Sa (Đà Nẵng), trùng với đường Hồ Chí Minh đang được xây dựng và quốc lộ 19 xuất phát từ biên giới Campuchia - Việt Nam đến cảng Quy Nhơn dài 247 km mà hiện đang là trục đường tốt nhất từ Tây Nguyên ra các cảng biển miền Trung.

Không những thế, các trục quốc lộ 7 (của Campuchia) và 13 (của Lào) nối khu vực này với Phnôm Pênh và Viêng Chăn; Trục quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh nối khu vực này với các thành phố lớn của Việt Nam như Hà Nội, Đà Nẵng và TP Hồ Chí Minh,...

Xuất phát từ tầm quan trọng của hệ thống đường giao thông nối vùng Tam giác phát triển ba nước với các cảng biển của Việt Nam, đích đến của hành lang kinh tế Đông - Tây, hành lang phía Nam nên quy hoạch tổng thể phát triển mạng lưới giao thông vùng này đang là một trong những nhiệm vụ ưu tiên hàng đầu trong kế hoạch tổng thể phát triển khu vực Tam giác phát triển.

Giao thông là một trong những cái chốt chủ yếu của sự phát triển. Mạng lưới kết cấu hạ tầng sẽ kết nối các địa phương trong Tam giác phát triển; nối khu Tam

giác phát triển với hành lang kinh tế Đông - Tây, hành lang kinh tế phía Nam và với trung tâm kinh tế, chính trị của mỗi nước và với bên ngoài.

Xuất phát từ nhu cầu cấp bách đó nên trong quy hoạch tổng thể sẽ tập trung đầu tư xây dựng các trục lộ giao thông như quốc lộ 13, quốc lộ 18a thuộc Lào ; quốc lộ 7 thuộc Campuchia ; quốc lộ 14, 1A thuộc Việt Nam.

Đồng thời việc xây dựng các con đường nhằm nối với các cảng biển của Việt Nam như quốc lộ 78 nối với quốc lộ 19 ra cảng Quy Nhơn; quốc lộ 25 ra cảng Vũng Rô ; quốc lộ 18B nối với quốc lộ 40, đường Hồ Chí Minh; quốc lộ 14B, quốc lộ 24 ra cảng Đà Nẵng và Dung Quất, việc xây dựng mạng lưới giao thông còn tạo thành các tuyến trục liên kết giữa các địa phương trong vùng và từ các trục giao thông chính đến các trung tâm phát triển kinh tế và phát triển dân cư đô thị của vùng; mặt khác còn góp phần phát triển mạng lưới đường nông thôn, đường dân sinh trong vùng Tam giác Phát triển cũng là góp phần hiện thực hóa ý tưởng hành lang kinh tế Đông - Tây, hành lang kinh tế phía Nam

Trong bài viết của mình, TS Trần Văn Minh, chủ tịch UBND TP. Đà Nẵng đã viết: Tháng 8 năm 2008 UBND thành phố đã có văn bản gửi Bộ Kế hoạch - Đầu tư đăng ký dự án "Nghiên cứu và xây dựng tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây 2"

(EWEC 2) thuộc chương trình hợp tác GMS. Theo TS Minh, tuyến EWEC 2 sẽ chạy từ Đà Nẵng đến Băng Cốc qua cửa khẩu Đăk-Ốc (Quảng Nam) dài 1.200 km, hiện còn khoảng 123 km từ cửa khẩu Đăk-Ốc đến tỉnh Sêkong (Lào) - một trong 10 tỉnh của Tam giác phát triển là chưa có đường nhựa. EWEC 2 có vị trí thuận lợi và rất quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của miền Trung Việt Nam, đặc biệt là T.P Đà Nẵng..."<sup>(1)</sup>. Với những đề xuất như vậy càng thấy rõ hơn nữa mối quan hệ tương hỗ của các tuyến hành lang với khu vực Tam giác phát triển.

Như vậy chính Tam giác Phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia đã trở thành cầu nối, điểm giao nhau giữa hành lang kinh tế phía Nam với hành lang kinh tế Đông - Tây. Bởi vậy trong quan điểm tổng thể, Campuchia cũng là nước được hưởng lợi từ hành lang kinh tế Đông - Tây.

Mặc dù hành lang Đông - Tây không chạy qua đất nước Campuchia nên về danh chính ngôn thuận Campuchia không phải là thành viên của dự án hành lang này. Nhưng nhìn tổng thể ta có thể thấy Campuchia với các nhánh của hành lang kinh tế phía Nam sẽ tạo nhiều điều kiện cho Campuchia để có thể được hưởng lợi từ dự án hành lang Đông - Tây. Bởi lẽ ở nhánh 1 (gồm hai tuyến giao thông chạy qua trục trung tâm đất nước tới T.P Hồ Chí Minh - Vũng Tàu và trục giao thông

ven biển nối Trat (Thái Lan) ở phía tây và Cà Mau (VN) ở phía đông, Campuchia có thể qua Băng Cốc để sử dụng tuyến hành lang Bắc - Nam. Từ tuyến hành lang này, Campuchia có thể sử dụng tuyến hành lang Đông - Tây nhất là qua cảng Mawlamyine (Mianma) để ra Ấn Độ Dương. Campuchia cũng có thể từ nhánh hai - chạy từ Băng Cốc đến Quy Nhơn, tận dụng thành quả về hệ thống giao thông của Tam giác phát triển ba nước Việt Nam - Lào - Campuchia<sup>(2)</sup>, cụ thể là từ Stung Treng qua Rattanakiri để qua Nam Lào (Attapu) hoặc từ Rattanakiri qua đường 78 để qua Gia Lai. Từ đó để hưởng lợi từ hành lang Đông - Tây, thông ra biển Thái Bình Dương qua cảng Đà Nẵng.

Để có thể thấy rõ hơn nữa sự hưởng lợi của các nước thông qua các hành lang kinh tế, chúng ta có thể thấy tỷ lệ dân cư các nước trong GMS được hưởng lợi từ các hành lang kinh tế trong chương trình phát triển tiểu vùng Mê Công mở rộng như sau:

+ Thái Lan được hưởng lợi từ cả ba hành lang kinh tế (Bắc - Nam, Đông - Tây và Phía Nam), với số dân là 25.812.000 người, chiếm 40,7% (63.430.000)<sup>(3)</sup>

+ Lào được hưởng lợi từ hai hành lang kinh tế (Bắc - Nam và Đông - Tây), với số dân 1.117.000 người, chiếm 19,7% (5.679.000).

+ Mianma được hưởng lợi từ hai hành lang kinh tế (Bắc - Nam và Đông - Tây)

với số dân 9.308.000, chiếm 17,8% (52.171.000).

+ Campuchia tuy chỉ hưởng lợi trực tiếp từ hành lang kinh tế phía Nam, nhưng số dân được hưởng lợi lên đến 10.142.000, chiếm 88,7% (11.438.000)<sup>(4)</sup>.

+ Việt Nam được hưởng lợi từ cả ba hành lang kinh tế, với số dân 28.373.000 người, chiếm 35,6% (79.727.000)

+ Vân Nam (Trung Quốc) được hưởng lợi từ hành lang kinh tế Bắc - Nam, với số dân là 14.179.000, chiếm 32,7% (43.331.000).

## **2. Quan điểm của Campuchia về ba hành lang kinh tế nói chung và hành lang kinh tế Đông - Tây nói riêng**

Campuchia không nằm trong hành lang Đông - Tây nên trong các cuộc họp các thành viên của hành lang này, Campuchia chỉ được tham dự với tư cách quan sát viên. Chẳng hạn cuộc họp từ 18 đến 19 tháng 2 năm 2004, tại Savanakheth (Lào) bàn về các biện pháp hiện thực hoá các cơ hội kinh tế hành lang kinh tế Đông - Tây, Campuchia chỉ được mời dự với tư cách quan sát viên (Observer).

Tuy chỉ là Quan sát viên, những Campuchia rất quan tâm đến hành lang kinh tế Đông - Tây. Sự quan tâm ấy được thể hiện trong các phát biểu, các tuyên bố chung tại các hội nghị về GMS, về Tam giác Phát triển ... mà các vị quan chức Campuchia đã tham gia. Campuchia hết

**Bảng thống kê về dân số được hưởng lợi từ các hành lang kinh tế  
của các nước trong GMS**

Đơn vị : Triệu người

Hành lang	Thái Lan	Campuchia	Lào	Mianma	Việt Nam	Vân Nam
<b>Đông - Tây</b>	7,843		0,843	4,247	2,412	
<b>Bắc - Nam</b>						
Kunming- Bangkok	16,123		0,283	5,061		8.935
Kunming- Hải Phòng					11,209	10.192
<b>Phía Nam</b>						
Bangkok- Vũng Tàu	9,717	5,648			9,432	
Phnompenh- Siêm Riệp		5,527				
Kongpongcham- Sihanucville		4,571				
Trat - Ca Mau						
Stung Treng- Quy Nhơn	0,204	0,845			2,742	
Toàn bộ	9,921	10,142			2,578	
					14,752	
<b>Toàn bộ hành lang kinh tế</b>	25.812 (40,7%)	10,142 (88,7%)	1,117 (19,7%)	9,308 (7,8%)	28,373 (35,6%)	14.179 (32,7%)
<b>Dân số</b>	63,430	11,438	5,679	52,171	79,727	43,331

Nguồn: *Thống kê từ các nước thành viên, từ Population and Income Level of Provinces and Prefectures along Three Economic Corridor / Discussion Paper No. 35 / Effectiveness and Challenges of Three Economic Corridors of the Greater Mekong Subregion / Masami Ishida / Institute of Developing Economies, August, 31, 2005.*

sức ủng hộ và tích cực tham gia vào các dự án phát triển GMS nói chung và các hành lang kinh tế nói riêng, chẳng hạn trong Tuyên bố Viên Chăn về việc thiết lập Tam giác Phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia, tổ chức tại Viên Chăn ngày 28 tháng 11 năm 2004, Campuchia đã

đồng tình *khẳng định lại cam kết cùng cố và tăng cường hơn nữa hợp tác kinh tế trong khuôn khổ hai bên và đa phương với các chương trình có tên gọi như Tiểu vùng sông Mê-kông mở rộng (GMS), Hành lang Đông-Tây (WEC), v.v...*<sup>(5)</sup>

Đặc biệt là trong bài phát biểu của mình tại Hội nghị Quốc tế về Phát triển và Quản trị trong GMS ngày 1/11/2000, Thủ tướng Hun Xen đã nhấn mạnh tầm quan trọng của hành lang kinh tế Đông - Tây: "Tôi hoàn toàn tán thành và ủng hộ sáng kiến lập hành lang kinh tế Đông - Tây (WEC) trong Tiểu vùng Mê Công mở rộng (GMS). Đây là một ý tưởng hết sức thực tiễn nhằm phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng nối liền các nước trong vùng và đưa các nước này vào cùng một khu vực phát triển nông nghiệp, công nghiệp, thương mại và đầu tư. Hiện nay, Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) đã hỗ trợ một khoản kinh phí để xây dựng hệ thống đường bộ trong tiểu khu vực. Bước tiếp theo, để hiện thực hoá ý tưởng trên cần tận dụng nguồn năng lực dồi dào và nguồn tài nguyên phong phú để đầu tư vào một số lĩnh vực khác thuộc cơ sở hạ tầng như viễn thông, cung cấp nước và thủy điện cũng như các cơ sở hạ tầng xã hội khác để thúc đẩy các hoạt động kinh tế trong các vùng xung quang hệ thống đường bộ đó"<sup>(6)</sup>.

Qua phát biểu của Thủ tướng Hun Xen chúng ta có thể thấy rằng Campuchia rất quyết tâm hưởng ứng và đóng góp phần mình cho các chương trình phát triển tiểu vùng Mê Công nói chung và hành lang kinh tế Đông - Tây nói riêng. Bởi lẽ đây là một trong những quy hoạch phát triển kinh tế quan trọng không chỉ cho các nước trong tiểu vùng nói chung mà còn hết sức

quan trọng cho Campuchia trên con đường hội nhập cùng phát triển./

## CHÚ THÍCH

1. Xem thêm bài "Vai trò của Thành phố Đà Nẵng với việc xây dựng và phát triển tuyến hành lang kinh tế - Đông Tây" của TS Trần Văn Minh, kỷ yếu Hội thảo "Tác động của hành lang kinh tế Đông - Tây đối với vị thế địa chiến lược của khu vực và Việt Nam", tổ chức tại Đà Nẵng, ngày 18 tháng 9 năm 2008, tr 76-80.
2. Xem thêm mạng lưới giao thông trong quy hoạch phát triển tổng thể của Tam giác Phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia.
3. Việc khánh thành cầu Hữu nghị số 2 Mục đa Hản (Thái Lan) và Savanakhet (Lào) đã giúp cho 19 tỉnh thành phố vùng Đông Bắc Thái Lan được hưởng lợi từ dự án này. Tỉnh trưởng Mục đa Hản đã nhấn mạnh: "Hàng hóa từ Đông Bắc Thái Lan xuất sang cảng Đà Nẵng sẽ ngắn hơn xuất qua cảng Laemchabang thuộc tỉnh Chonburi (gồm 1000 km), nhiều công ăn việc làm trong lĩnh vực nông nghiệp sẽ đến với người dân Thái Lan" Theo Thanh niên Online ngày 20/12/2006.
4. The Population and Income Level of Provinces and Prefectures along Three Economic Corridor/Discussion Paper No. 35/Effectiveness and Challenges of Three Economic Corridors of the Greater Mekong Subregion/ Masami Ishida/ Institute of Developing Economies, August 31, 2005.
5. Xem thêm Tuyên bố Viên Chăn về việc thiết lập Tam giác Phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia, ngày 28 tháng 11 năm 2004 tại Viên Chăn.
6. Address of Samdech P.M Hunxen to the International Conference on Development and Governance in GMS, 1/11/2000.