

Dự án Hành lang Kinh tế phía Đông (EEC) được phát triển dựa trên khu vực theo mô hình kinh tế Thái Lan 4.0, là một dự án đầy tham vọng của Chính phủ Thái Lan nhằm tái cấu trúc và khôi phục nền kinh tế và vận hành trong bối cảnh thu nhập trung bình.



Tổng quan

- Mục tiêu của khu vực phát triển đặc biệt Hành lang kinh tế phía Đông (EEC) là biến các tỉnh lân cận của Thái Lan ở phía Đông Bangkok thành một trung tâm bao gồm các ngành công nghiệp công nghệ cao, dịch vụ và logistics công nghệ như một cửa ngõ cho thương mại và đầu tư của khu vực.

- EEC tìm cách xây dựng dựa trên sự thành công của dự án ven biển phía Đông được ra mắt cách đây hơn 30 năm và bài học kinh nghiệm rút ra từ dự án này, thúc đẩy Thái Lan đạt được bước tiến dài trong quá trình công nghiệp hóa.

- EEC là trung tâm của chiến lược phát triển Thái Lan 4.0 nhằm mục tiêu tái cấu trúc và khôi phục nền kinh tế nước này. EEC và kế hoạch Thái Lan 4.0 là thành phần chủ chốt trong Chiến lược quốc gia 20 năm do chính phủ, năm quy định sau cuộc can thiệp quân sự vào tháng 5/2014, khi xảy ra.

- EEC có tiềm năng thúc đẩy hội nhập kinh tế trên khắp tiểu vùng sông Mekong.

- EEC đã đạt được tiến bộ trong việc khai thác các dự án cơ sở hạ tầng lớn. Có nhiều thách thức cần phải giải quyết, đặc biệt là việc phát triển nguồn nhân lực cần thiết và nâng cao nền kinh tế cơ sở. Hơn nữa, các dòng lực đang thay đổi trong nền chính trị Thái Lan đang ngấm ngầm với việc các hoạt động kinh tế và chính trị của EEC sẽ phải được xử lý khéo léo để đảm bảo rằng dự án này nhận được sự hỗ trợ trí tuệ hợp mánh mẫm trên toàn quốc.

Giới thiệu

Chính phủ Thái Lan hy vọng nhiều vào EEC - dự án quan trọng hàng đầu của nước này - như một động lực thúc đẩy tăng trưởng mang tính bước ngoặt cho nền kinh tế của đất nước. Thành phần của dự án là biển ba tỉnh lớn - Chachoengsao, Chonburi và Rayong - nằm ở ngay phía Đông Bangkok với tổng diện tích hơn 13.000 km², thành một trung tâm của các ngành công nghiệp công nghệ cao và logistics cũng như là một cửa ngõ về thương mại và đầu tư của khu vực. Chính phủ hy vọng rằng EEC sẽ được xây dựng dựa trên sự thành công của dự án ven biển phía Đông vốn được ra mắt cách đây hơn 30 năm, thúc đẩy Thái Lan phát triển vượt bậc theo hướng công nghiệp hóa.

EEC là trung tâm của chiến lược Thái Lan 4.0 nhằm chuyển dịch cơ cấu và khôi phục nền kinh tế của nước này, vốn mất kết trong bối cảnh thu nhập trung bình trong

hơn một thập kỷ. Dự án này đã đạt được những bước tiến quan trọng kể từ khi mới hình thành. Tuy nhiên, các tham vọng đối với sáng kiến này cũng như quy mô của nó đang ngả nghiêng với việc chấp nhận sẽ có nhiều thách thức ở phía trước.

Bài viết này thể hiện quan điểm của người viết về EEC bằng cách trình bày bối cảnh lịch sử, quá trình khái niệm hóa chi phí lợi ích, tiến bộ đạt được cho đến nay và hướng đi trong tương lai.

Thập kỷ vàng

Từ giữa những năm 1980 đến giữa những năm 1990, Thái Lan được coi là một con hổ châu Á mới nổi, tiếp bước Hàn Quốc, Hồng Kông, Đài Loan và Singapore. Kinh tế Thái Lan có mức tăng trưởng nhanh chóng, tốc độ trung bình hàng năm từ 8-9% và thậm chí đạt mức tăng trưởng hai con số trong một số năm. Đó là thời kỳ tăng trưởng ổn định về chính trị, bắt đầu dưới thời chính quyền của Thủ tướng, Tướng Prem Tinsulanonda năm 1980-1988. Là một vị thủ tướng không được bầu và cũng là cựu tướng lĩnh quân đội, Tướng Prem đã có công trong việc điều hành đạt được tiến bộ trong một giai đoạn chuyển tiếp quan trọng trong quá trình dân chủ hóa của Thái Lan. Ông đã cho thấy khả năng kiểm soát quân đội, giải quyết cách với các chính trị gia và trao nhiệm vụ điều hành nền kinh tế cho các nhà kinh doanh giàu năng lực.

Cũng trong thời kỳ này, Chính phủ Thái Lan đã khởi động dự án phát triển vùng bờ biển phía đông liên quan đến việc xây dựng hai cảng biển nước sâu ở bờ biển phía đông Thái Lan – một cảng ở Laem Chabang thuộc tỉnh Chonburi và cảng còn lại ở Map Ta Phut thuộc tỉnh Rayong. Các khu công nghiệp được xây dựng xung quanh hai cảng này với một khu liên hợp hóa dầu sẽ dùng khí đốt tự nhiên được phát hiện ở vùng Thái Lan. Trong khi Thái Lan tiếp cận Ngân hàng thế giới để tìm kiếm nguồn tài trợ cho dự án này, thế cục này lại cảm thấy dự án này quá tham vọng đối với Bangkok vào thời điểm đó. Cùng lúc, Nhật Bản đã đưa xuất khẩu gạo và viện trợ phát triển nước ngoài thông qua Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản. Quyết định của Nhật Bản trong việc hỗ trợ dự án này trùng hợp với Hiệp ước Plaza năm 1985 mà theo đó giá trị của đồng yên Nhật tăng 46% so với đồng USD. Do đó, các công ty Nhật Bản buộc phải tìm kiếm một nền tảng sản xuất ở nước ngoài. Nhiều nhà sản xuất ô tô và đồ điện tử lớn của Nhật Bản đã chọn cách chuyển dây chuyền sản xuất của họ tới vùng ven biển phía đông của Thái Lan. Khi đầu tư của Nhật Bản tăng mạnh, nền kinh tế Thái Lan cũng có những bước nhảy vọt.

Những thách thức mấu chốt

Cuộc khủng hoảng tài chính châu Á, nổ ra sau khi các thị trường tài chính ở Thái Lan sụp đổ và đồng baht sụt giá nhanh, đã tàn phá nền kinh tế Thái Lan và tàn phá số tiền bỏ đầu tư đầu tư sau nhiều năm. Thời gian trôi qua, các vấn đề kinh tế của đất nước ngày càng đi sâu vào cấu trúc và không còn theo chu kỳ, bất chấp các biện pháp khắc phục trong ngắn hạn. Dù vậy, việc thay đổi chính phủ thường xuyên xuyên đường lối và việc quá trình hoạch định chính sách trên thực tế được xây dựng dựa trên các tác động trong ngắn hạn và mục tiêu giành quyền bầu và chiếm cảm tình của người dân.

Kể từ năm 2006, Thái Lan chìm trong hỗn loạn chính trị, các cuộc biểu tình rầm rộ trên đường phố và cả Bangkok bắt đầu diễn ra liên tiếp của quân đội ngày 22/5/2014. Sự hỗn loạn chính trị đã khiến nền kinh tế Thái Lan đình trệ hơn nữa. Từ năm 2006 đến nay, nền kinh tế tăng trưởng với tốc độ trung bình khoảng 3% - thấp hơn nhiều so với tiềm năng đầy đủ của nước này.

Trong khi các nền kinh tế và mô hình của Thái Lan vẫn tiếp tục đổi thu nhập nội - phát khoảng 1%, tăng trưởng tài khoản vãng lai hơn 3 tỷ USD tăng trưởng với khoảng 7,5% of GDP, nợ công ở mức 41% GDP và dự trữ ngoại tệ trên 200 tỷ USD - nền kinh tế Thái Lan rõ ràng đang hoạt động kém do các vấn đề cấu trúc tích tụ, chính sách như sự sụt giảm năng suất trong ngành nông nghiệp và sản xuất, nhu cầu cải thiện nguồn nhân lực, năng lực quản lý và cả sự hạn chế yếu kém. Nếu không có chiến lược dài hạn nhằm cải cách nền kinh tế và chuyển dịch cấu trúc, thì Thái Lan sẽ khó có thể tìm ra hướng đi thoát khỏi tình trạng ảm đạm này và đưa nền kinh tế vào một quỹ đạo tăng trưởng cao hơn.

Thái Lan 4.0: Xác định lại chiến lược tăng trưởng của Thái Lan

Sau khi quân đội Thái Lan can thiệp và lên nắm quyền vào tháng 5/2014, chính phủ mới bắt đầu triển khai các kế hoạch nhằm thúc đẩy các cải cách chính trị và kinh tế. Đáng chú ý nhất là việc soạn thảo Chiến lược quốc gia 20 năm, trong đó đặt ra tầm nhìn đảm bảo an ninh, thịnh vượng và sự bền vững của đất nước. Nhân tố quan trọng là việc phải đặt ra các mục tiêu chiến lược và các đường hướng rõ ràng cho

Th i Lan trong t ng lai. Chiến l c này    c ban hành th ng luật sao cho c c ch nh ph  k  nhi m s  kh ng th   i ch ch kh i con  ng    c h  vạch ra, h c ph i ch u tr ch nhi m gi i tr nh v  m t ph p l y.

K  hoạch Th i Lan 4.0 nh m khi n c c ch nh sách kinh t  d i h n c  tr ng tâm s c n t v  chiến l c h n. C c nh n v t ch nh trong s ng ki n này l  Ph  Th  t ng Somkid Jatusripitak v   i ng  c  v n  ng tin cậy của  ng, t t c   u l  c c nhà k  tr  tr  th nh ch nh tr  gia. K  hoạch Th i Lan 4.0  i h i ph i t i c  c u n n kinh t     a n  th t kh i b y thu nhập trung bình v  h ng t i v  th  m t n n kinh t  ti n ti n h n –  c th c  y nh  s   i m i, c ng ngh  v  s ng t o.

Vai tr  c a EEC trong k  hoạch Th i Lan 4.0

EEC c a Th i Lan  c m  t  l  m t s ng ki n ph t triển dựa trên khu vực theo m  h nh kinh t  Th i Lan 4.0. N   c v  l  m t chiếc khuôn ch nh sách trong   c c ch nh sách, s ng ki n v  ph ng ph p tiếp c n m i  c th  nghi m nhiều l n. Ba t nh mi n  ng g m Chachoengsao, Chonburi v  Rayong  c ch n l m  a  i m triển khai s ng ki n này v  khoảng cách  a l y g n v i Bangkok v  nhu cầu gi i t a  n t c trong th   . Khu vực này v n   l  m t c  s  c ng nghiệp quan trọng m  t i  y, c  s  h  t ng hiện th i của v ng b  bi n phía  ng c  th   c n ng c p v  m  r ng   thu h t m t l n s ng  u t  m i vào c c ngành c ng nghệ cao,  i m i v  logistics. Ch nh ph  c ng    o n EEC s  tr  th nh m t c a ng  cho th ng m i,  u t  v  dịch v  trong khu vực, do v  tr i n m   giao  i m c a c c hành lang v n t i v  kinh t  l n trên to n ti u v ng s ng Mekong.

EEC c ng r t ra nhiều b i học kinh nghi m t     n v ng bi n phía  ng.    n này ban  u   ki n  c ti n h nh theo từng giai đoạn n i tiếp nhau. Tuy nhiên, sau khi T ng Prem quyết  nh t  ch c n m 1988, c c ch nh  ng  c trao quyền tự do th nh l p ch nh ph . C c nhà k  tr  kh ng c n c  tiếng nói nh  tr c trong việc  nh h ng c c ch nh sách kinh t , v  vai tr  trung tâm của  y ban ph t triển kinh t  v  x  h i quốc gia trong việc th m  nh t t c  c c    n l n   suy yếu. Kết quả l , c c k  hoạch sau    c vạch ra cho    n v ng bi n phía  ng   b  g c l i.

L n này, ngay từ  u ch nh ph    quyết  nh r ng EEC s   c ph p luật b o v , sao cho s  ph n c a n  kh ng ph  thuộc vào những bi n  ng trong n n ch nh tr  Th i Lan. M t  y ban ch nh sách b o c o tr c tiếp với th  t ng    c th nh l p,

cùng với một văn phòng thống kê do một tổng thống ký định đầu và được quy định thực thi và giám sát quá trình thực hiện EEC. Điều quan trọng cần lưu ý là các điều luật có liên quan đã trao cho Văn phòng phụ trách Hành lang kinh tế phía Đông quyền quyết định đáng kể để điều phối, giám sát và nêu lên các chi tiết quy định các văn bản trong phạm vi của EEC.

Mỗi ngành công nghiệp mục tiêu (S-curve) được xác định sẽ là trung tâm của EEC. Các ngành công nghiệp này được chia làm hai nhóm. Nhóm đầu tiên bao gồm 5 ngành công nghiệp cốt lõi hiện sẽ được nâng cấp: ngành ô tô, hàng không, thiết bị điện tử thông minh, du lịch y tế và spa, nông nghiệp và công nghệ sinh học tiên tiến. Nhóm thứ hai là 5 ngành công nghiệp S-curve mới mà Thái Lan có tiềm năng mạnh mẽ: văn phòng hàng không, robot, nhiên liệu sinh học và hóa sinh, kỹ thuật số và chăm sóc y tế toàn diện. Sau đó, hai ngành S-curve đã được thêm vào danh sách, đó là giáo dục và quốc phòng, nâng tổng số lên 12 ngành. Ngành giáo dục được bổ sung do nhu cầu cấp bách về nhân công lành nghề để hỗ trợ các ngành công nghiệp mới.

Ưu điểm nhanh tiến trình PPP vì mục tiêu phát triển cơ sở hạ tầng

Bước tiếp theo là tập trung xây dựng cơ sở hạ tầng hiện đại và hiệu quả, như trường hợp dự án vùng biên phía Đông thành công, dự án là ưu tiên biên dự án quy mô lớn bao gồm dự án xây dựng một sân bay quốc tế mới tại U-Tapao, một đường sắt cao tốc nối các sân bay Don Muang, Suvarnabhumi và U-Tapao, và mở rộng các cảng biển nước sâu tại Laem Chabang và Map Ta Put. Một dự án lớn khác là dự án liên doanh giữa hãng hàng không Airbus và Thai Airways nhằm xây dựng và vận hành một trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa và đại tu hiện đại ở U-Tapao. Tổng số vốn đầu tư vào các dự án này cũng như các dự án cơ sở hạ tầng khác ước tính lên tới 1.500 tỷ baht (tương đương khoảng 45 tỷ USD) trong 5 năm từ 2020 đến 2025.

Quyết định này được đưa ra nhằm cấp vốn cho các dự án trên thông qua các quan hệ đối tác công-tư (PPP). Ngược lại với tình hình tại thời điểm dự án vùng biên phía Đông, tình hình tài chính tương đối khốn quan hiện nay của đất nước và nguồn vốn sẵn có trong nước đang ngả về phía có thể huy động phần lớn nguồn vốn trong nước thay vì từ nước ngoài. Tuy nhiên, đồng thời, chính phủ được biết phần đại gánh nặng tài chính quá lớn để chi trả cho EEC vì chi phí phần phi có kế luật về tài chính. Do đó, một chiến lược PPP được xây dựng theo cách mà phần lớn nguồn vốn sẽ được huy động từ khu vực tư nhân. Kế hoạch đặt ra là việc đầu tư vào hầu hết các dự án sẽ tạo ra khoản thu để phần thu hút sự quan tâm của khu vực này.

Đẩy nhanh các dự án này, chính phủ đã phải sửa đổi các quy định nhằm đảm bảo rằng toàn bộ quá trình, từ khâu chuẩn bị dự án cho đến kêu gọi đầu tư, có thể tiến hành trong 8 tháng thay vì 40 tháng như thông thường. Điều này là kết quả của chính phủ quân sự giai đoạn 2014-2019 có quy định thúc đẩy các sửa đổi mà có lẽ sẽ phải mất nhiều năm để bắt đầu có hiệu lực theo các thủ tục thông thường. Tuy vậy, vẫn có những chậm trễ không lường trước được. Trong trường hợp dự án sạt cao tốc, sau khi tập đoàn liên minh Thái Lan, Charoen Pokphand (CP), thắng thầu, các cuộc đàm phán sau đó về chi tiết của hợp đồng đã mất gần một năm để hoàn tất. Sự chậm trễ này là do các cuộc thảo luận kéo dài về lịch trình bàn giao đất đai theo tuyến đường xây dựng đường sạt cao tốc. Ở sân bay U-Tapao, các nhà chức trách đang cân nhắc khía cạnh kỹ thuật của dự án xuất phát từ hiệp đoàn do hãng hàng không Bangkok Airways và tập đoàn BTS dẫn đầu, được cho là dự án có giá thầu cao nhất. Dự án cảng biển nước sâu Laem Chabang đang chờ phán quyết của tòa án về đơn kháng cáo do một tập đoàn bất động sản đầu tư trình lên. Các cuộc thảo luận giữa Airbus và Thai Airways về trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa và đội tu sửa vẫn chưa kết thúc. Trong khi các nhà đầu tư đang theo dõi sát sao, chính phủ chắc chắn nóng lòng muốn thấy tất cả các dự án này khởi động càng sớm càng tốt, sao cho việc thi công có thể bắt đầu. Lịch trình được sửa đổi gần đây nhất dự kiến có 5 dự án có sự hỗ trợ lớn này sẽ được hoàn thành trong vòng 5 năm – từ nay đến năm 2025.

Sân bay U-Tapao mới, từng là căn cứ không quân của Mỹ trong Chiến tranh Đông Dương lần hai, dự kiến sẽ trở thành sân bay quốc tế thứ ba của Thái Lan khi có sân bay Suvarnabhumi và Don Muang đầu đang quá tải. Một khi hoàn thành vào năm 2025, sân bay U-Tapao dự kiến có thể tiếp nhận 30 triệu lượt khách mỗi năm trong vòng 5 năm. Sân bay này được thiết kế nằm ở trung tâm của một đô thị hàng không, nơi tập trung các ngành công nghiệp hàng không và máy bay công nghệ hiện đại với các trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa và đội tu sửa, các nhà máy sản xuất phụ tùng máy bay, các dịch vụ logistics và hoạt động kinh doanh có liên quan. Trung tâm bảo dưỡng, sửa chữa và đội tu sửa do Airbus và Thai Airways dẫn đầu sẽ phục vụ cho loại máy bay thân rộng A350 và A380 – không chỉ của Thai Airways mà còn của các hãng hàng không khác. Việc mở cửa trung tâm này là dự phòng cho sự gia tăng mạnh mẽ trong ngành du lịch hàng không và nhu cầu máy bay ở châu Á. Tàu cao tốc sẽ kết nối 3 sân bay này, giảm thời gian di chuyển từ U-Tapao đến Bangkok xuống còn 45 phút.

Các phương tiện giao thông hiệu quả hơn sẽ tạo ra các công việc và khu đô thị mới, giải phóng một phần dân số đông đúc và tình trạng giao thông tắc nghẽn ở Bangkok. Việc mở rộng hai cảng biển nước sâu sẽ tăng cường khả năng kết nối Thái Lan và các nền kinh tế mới nổi của các nước láng giềng với các thị trường toàn

câu. Mục tiêu bao trùm của các dự án này là tạo sự kết nối liên mạch, giảm chi phí logistics và kinh doanh tại EEC. Ngoài 5 dự án cơ sở hạ tầng này, chính phủ đã thành lập một trung tâm đổi mới EEC và triển khai các kế hoạch về một trung tâm kết nối số và trung tâm y tế chuyên ngành. Trung tâm y tế này sẽ hỗ trợ việc nghiên cứu và phát triển cho các ngành công nghiệp S-Curve.

EEC nhìn từ góc độ khu vực

Chính phủ Thái Lan không hề giấu giếm tham vọng biến EEC thành một trung tâm thương mại, đầu tư và logistics của khu vực. Một trong những lợi ích lớn của dự án này là vị trí nằm ở giao điểm của mạng lưới các kết nối khu vực ngày càng gia tăng nối liền Thái Lan với các nền kinh tế mới nổi của tiểu vùng sông Mekong và ra bên ngoài, tại Trung Quốc và Ấn Độ. Mạng lưới này bao gồm các hành lang vận tải Bắc-Nam và Đông-Tây cũng như đường cao tốc Thái Lan-Myanmar-Ấn Độ theo dự kiến. Có một dự án ba bên khác gồm Thái Lan, Myanmar và Nhật Bản với việc xây dựng một cảng biển nước sâu ở Dawei, bờ biển phía Đông Nam Myanmar, cách biên giới Thái Lan khoảng 150 km. Mặc dù có nhiều chướng ngại, kế hoạch này dự kiến kết nối Dawei với cảng biển nước sâu Laem Chabang của Thái Lan bằng đường bộ và đường sắt, từ đó kết nối biển Andaman và Ấn Độ Đông với vịnh Thái Lan, Biển Đông và Thái Bình Dương. Do đó, không có gì đáng ngạc nhiên khi Thái Lan đã tích cực tham gia thúc đẩy hợp tác kinh tế giữa các quốc gia tiểu vùng sông Mekong và tham gia sáng kiến “Vành đai và Con đường” (BRI) của Trung Quốc.

Về phần mình, các đối tác Nhật Bản coi EEC là nền tảng để mở rộng chuỗi cung ứng khu vực theo mô hình “Thái Lan+1”, theo đó các doanh nghiệp Nhật Bản tìm cách chuyển một số bộ phận sản xuất thâm dụng lao động sang các nước láng giềng trong khi duy trì hoạt động chính tại Thái Lan. Chính phủ Nhật Bản cũng coi Thái Lan là quốc gia ưu tiên trong Sáng kiến cơ sở hạ tầng chất lượng mà nước này đã đưa ra như một biện pháp đổi mới phổ biến BRI.

Trong một diễn biến bất ngờ, phản ánh mối quan hệ ấm lên giữa hai nước, Trung Quốc và Nhật Bản hiện đang tìm kiếm cơ sở hợp tác thay vì cạnh tranh trong việc đáp ứng các nhu cầu cao về cơ sở hạ tầng ở châu Á. Tháng 10/2018, trong chuyến thăm chính thức của Thủ tướng Nhật Bản Shinzo Abe tại Trung Quốc, hai bên đã công bố một thỏa thuận hợp tác gồm khoảng 50 dự án cơ sở hạ tầng ở các nước thành ba. Trong số các dự án sẽ được thực hiện ban đầu có hai dự án thuộc EEC. Ưu tiên là dự án đường sắt cao tốc kết nối 3 sân bay, và thứ hai là dự án thành phố thông minh tại một trong các khu công nghiệp tự nhân chính ở EEC. Ngân hàng hợp

tác quyết của Nhật Bản và Ngân hàng phát triển Trung Quốc đã phối trí cùng tài trợ cho dự án đường sắt cao tốc. Với việc tập đoàn CP, kế hoạch tài trợ chung này sẽ giúp giảm bớt khó khăn tiếp cận các khoản vay lãi suất thấp và giảm thiểu các rủi ro thông tin đi kèm với dự án tại khu công nghiệp Chonburi thuộc thành phố Amata. Trong khi đó, chính quyền thành phố Yokohama và một công ty xây dựng Trung Quốc đang hợp tác trong một dự án xây dựng thành phố thông minh.

Các dự án đầu tư: Chất lượng quan trọng hơn số lượng

Nhiều phái đoàn doanh nghiệp cấp cao từ Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc, Hong Kong, Pháp, Anh, Mỹ và Nga đã đến để tìm kiếm các cơ hội kinh doanh ở EEC, làm gia tăng đáng kể các kết nối ở đây. Tiến sĩ Kanit Sangsubhan, Tổng thư ký Văn phòng EEC, ước tính rằng trong 5 năm tới, EEC sẽ thu hút được khoản đầu tư trung bình hàng năm khoảng 300 tỷ baht (xấp xỉ 9,6 tỷ USD), trong đó bao gồm các khoản đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng. Với mức đầu tư này, EEC sẽ đóng góp khoảng 2% GDP của nước này và nâng mức tăng trưởng GDP lên khoảng 5% mỗi năm, điều đó mang lại động lực mạnh mẽ nhằm giúp Thái Lan thoát khỏi bẫy thu nhập trung bình. Theo số liệu mới nhất từ Cục đầu tư Thái Lan (BOI), các dự án đầu tư trong các ngành công nghiệp S-Curve của EEC với số đơn xin cấp quyền ưu đãi mà các nhà đầu tư đã phê duyệt đã lên tới hơn 125 tỷ baht (khoảng 4 tỷ USD) trong 9 tháng đầu năm 2019.

Với những xu hướng đầy hứa hẹn này, EEC dự kiến bắt đầu một chiến dịch đầu tư mạnh mẽ và vạch ra một cách tiếp cận có mục tiêu hơn. Thay vì chú trọng vào số lượng, trọng tâm sẽ là các dự án đầu tư chất lượng với mục tiêu tìm kiếm các công ty hàng đầu có các khoản đầu tư thực sự có ý nghĩa, trong các lĩnh vực và trình độ công nghệ và các chuỗi giá trị toàn cầu. Ngoài các ưu đãi hào phóng mà BOI cung cấp, Văn phòng EEC có nhiều thời gian để đàm phán với các công ty để thảo luận về điều kiện và điều khoản đầu tư phù hợp cho cả hai bên trong phạm vi điều chỉnh của EEC.

Một ví dụ điển hình cho trường hợp này là quyết định của gã khổng lồ thương mại điện tử Alibaba của Trung Quốc về việc thành lập một trung tâm kỹ thuật số thông minh tại EEC để hỗ trợ hoạt động kinh doanh thương mại điện tử của tập đoàn này trong khu vực. Chính phủ đã sẵn sàng đổi các quy định liên quan để giúp khách hàng ở Thái Lan có thể mua và trả lại sản phẩm trong vòng 14 ngày mà không phải trả tiền. Về phần mình, Alibaba cam kết đào tạo nông dân và người bán hàng Thái Lan kinh doanh trong thị trường kỹ thuật số và cung cấp một nền tảng để xuất khẩu nông sản Thái Lan sang thị trường Trung Quốc.

Nguồn nhân lực – một thách thức lớn

Hệ thống giáo dục ở Thái Lan không theo kịp những đòi hỏi không ngừng thay đổi của thị trường việc làm và những tiến bộ về khoa học và công nghệ. Với EEC, đây là một vấn đề thực tế và sát sườn khi nhu cầu lao động lành nghề trong khu vực dự án nói riêng sẽ vượt quá 400.000 người trong 5 năm tới.

Trong 2 năm qua, những người phụ trách sáng kiến này đã thực hiện một số chương trình để cải thiện đội ngũ kỹ thuật phát triển nguồn nhân lực. Những nỗ lực này bao gồm liên kết với các trường đại học, các trường dạy nghề, các trường nghề ngoài và khu vực tư nhân. Họ còn dự xuất giảm thuế cho các công ty đầu tư vào phát triển nguồn nhân lực.

Thúc đẩy nền kinh tế số và các công nghệ đổi mới

Bắt chước thành công to lớn của dự án vùng biên phía Đông, cần phải thừa nhận có một số thiếu sót khi nhắc tới tác động về xã hội và môi trường đối với các công nghệ đổi mới. Các cấp quốc gia, vấn đề làm thế nào để thúc đẩy nền kinh tế số trong tiến trình phát triển của đất nước từ lâu đã là một thách thức nghiêm trọng. Mọi chính quyền trong quá khứ đều phải đối phó với số chênh lệch thu nhập ngày càng lớn trong nước và giữa các khu vực kinh tế.

Trong trường hợp của EEC, câu hỏi thường được đặt ra là liệu những người dân thường có thể sử dụng lợi ích từ các siêu dự án và tất cả các ngành công nghiệp S-Curve hay không? Mặc dù có sự đồng thuận chung rằng hệ thống cơ tầng trường mới được những người ủng hộ EEC tán thành, những công nghệ có một số lo ngại rất chính đáng trong dân chúng và các chính quyền địa phương về sự tham gia của các công nghệ đổi mới và vấn đề chênh lệch kinh tế ngày càng tăng mà đang cơ tầng trường trên sự mang lại. Về khía cạnh này, cần lưu ý rằng EEC là một khu vực phát triển đặc biệt chứ không phải một khu công nghiệp hay một đặc khu kinh tế riêng biệt như nhiều quốc gia khác trong khu vực. Vì lý do đó, cần khuyến khích những người dân thường tham gia nhiều hơn trong việc định hướng cho EEC theo cách đảm bảo rằng tất cả mọi người đều được lợi ích từ sự tăng trưởng và thịnh vượng. Như Tổng thống Prayut đã nhiều lần cho biết, “không ai bỏ lại phía sau”.

làm được điều này, chính phủ đã công bố một kế hoạch nhiều mặt nhằm để giải quyết sinh kế cho các công dân địa phương trong EEC. Trong đó bao gồm các sáng kiến kết nối ngành nông nghiệp với các ngành công nghiệp mặt như công nghệ sinh học và kinh tế sinh học, nhằm thúc đẩy du lịch địa phương và công cụ các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng như các doanh nghiệp mặt đầu kinh doanh, sao cho họ có thể tiến lên trên chuỗi giá trị của khu vực và toàn cầu. Các công cụ việc làm mặt sẽ thu hút thêm nhiều người, công nhân Thái Lan làm việc ngoài, tại làm việc và sinh sống tại EEC. Các kế hoạch phát triển đô thị tập trung vào việc xây dựng các thành phố mặt, thông minh và thân thiện với môi trường.

Kết luận

Ở nhiều khía cạnh, EEC và kế hoạch Thái Lan 4.0 đã có bước tiến dài về khái niệm hóa cho đến thời điểm hiện tại. Chính phủ đã vạch ra nhiều kế hoạch để nhân rộng mô hình EEC ở phía Nam và các khu vực khác của đất nước. Trong tương lai, Thái Lan mặt làm nòng cốt của những giao lưu quan trọng, và con đường phía trước sẽ phụ thuộc rất nhiều vào việc liệu quá trình chuyển đổi kinh tế và chính trị của Thái Lan sẽ hội tụ hay phân rã.

Trong phân tích cuối cùng, việc phục hồi nền kinh tế Thái Lan để đáp ứng các thách thức của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4 cũng đòi hỏi phải đưa nền chính trị Thái Lan trở lại đúng hướng. Với cuộc bầu cử năm 2019, các đảng lớn cho nền chính trị Thái Lan đã thay đổi, bước vào một địa hạt chưa từng được khai phá. Nền chính trị đảng phái là không thể tránh khỏi. Không chỉ kinh tế mà chính trị cũng cần phải được xử lý khéo léo và sáng suốt để đảm bảo rằng EEC trở thành một mục tiêu trong quá trình quốc gia nhằm được sự đồng thuận mạnh mẽ.

Sihesak Phuangketkeow, cựu Thứ ký thường trực Bộ Ngoại giao Thái Lan, cố vấn cho Ủy ban Hành lang Kinh tế phía Đông (EEC). Bài viết được đăng trên [ISEAS](#)

Minh Anh (gt)