

TAM GIÁC TĂNG TRƯỞNG INDÔNÊXIA - MALAIXIA - XINGAPO: NHỮNG KINH NGHIỆM CHO TAM GIÁC PHÁT TRIỂN VIỆT NAM - LÀO - CAMPUCHIA

NGUYỄN THU MỸ*

Tam giác tăng trưởng (growth triangle - GT) là một cách tiếp cận hợp tác kinh tế khu vực mới của ASEAN và được chính thức thừa nhận là một hình thức hội nhập kinh tế khu vực tại Hội nghị Thượng đỉnh ASEAN lần thứ 4 họp tại Xingapo tháng Giêng 1992. Tại Hội nghị này, các nhà lãnh đạo ASEAN đã thoả thuận thiết lập và thúc đẩy hợp tác kinh tế tiểu vùng giữa các nước ASEAN và giữa các thành viên ASEAN với bên ngoài. Những thoả thuận như vậy là một hiện tượng mới trong hợp tác nội bộ của ASEAN. Mục đích của hình thức hợp tác này là đa dạng hoá liên kết kinh tế tiểu vùng và góp phần thúc đẩy liên kết kinh tế trên bình diện toàn khu vực Hiệp hội.

Hợp tác phát triển dưới hình thức các tam, tứ giác tăng trưởng sẽ tạo cơ hội cho các bên tham gia phát huy những lợi thế so sánh của mình và làm cho quá trình phân công lại lao động trong khu vực trở nên hợp lý hơn. Những tam, tứ giác tăng trưởng hiện có của ASEAN đã trở thành

địa bàn đầu tư hấp dẫn của các nhà đầu tư nước ngoài. Nhờ đó, các nước ASEAN đã có thêm nguồn vốn và công nghệ cần thiết để đẩy sự phát triển ở các địa phương tham gia vào tam giác tăng trưởng nói riêng, cả nước nói chung

Ngoài lợi ích kinh tế, các tam, tứ giác tăng trưởng trên còn tạo điều kiện cho nhân dân các nước trong vùng tăng cường giao lưu với nhau. Trên cơ sở đó, những tình cảm khu vực sẽ nảy mầm và phát triển. Chính những tình cảm này mới là chất keo gắn kết lâu bền các nước trong khu vực với nhau.

Bài viết này sẽ góp phần cung cấp một số kinh nghiệm từ việc nghiên cứu quá trình xây dựng và phát triển tam giác tăng trưởng Indônêxia- Malaixia- Xingapo cho việc triển khai tam giác phát triển Campuchia - Lào - Việt Nam (CLV- DT)

1. Quá trình xây dựng và phát triển của Tam giác tăng trưởng Indônêxia - Malai xia - Xingapo (IMS-GT)

* PGS.TS. Nguyễn Thu Mỹ, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á

IMS- GT là tam giác tăng trưởng đầu tiên được thành lập ở Đông Nam Á⁽¹⁾. Tam giác này được Xingapo chính thức đề xuất lần đầu tiên vào tháng 12 năm 1989 và được các nhà lãnh đạo Malaixia và Indônêxia tán thành vào tháng 6/1990⁽²⁾.

1.1. Quá trình thành lập IMS-GT

Thỏa thuận xây dựng IMS - GT phát triển này bắt đầu từ 2 thỏa thuận song phương. Một nối Xingapo với Riau; một nối Xingapo với Joho. Sau đó, chính phủ 3 nước thỏa thuận thiết lập một khung hợp tác tiểu vùng lúc đầu được gọi là SIJORI. Bản Ghi nhớ về hợp tác kinh tế giữa ba bên được chính thức ký kết vào tháng 12 năm 1994, đánh dấu sự ra đời của SIJORI.

Tháng 5/1995, tỉnh Tây Sumatra chính thức nằm trong tam giác phát triển, tam giác này được gọi là Tam giác tăng trưởng

Indônêxia- Malaixia- Xingapo (IMS- GT). Bảng 1.

Sự phát triển của IMS - GT do khu vực tư nhân dẫn đường và theo quy luật thị trường. Các chính phủ hỗ trợ, khuyến khích và tạo thuận lợi cho dòng chảy của hàng hoá, dịch vụ, đầu tư và con người.

Để xúc tiến và quản lý các hoạt động hợp tác trong IMS- GT, các bên tham gia đã thỏa thuận lập ra các thể chế hợp tác bao gồm:

Ở cấp độ quốc gia: thành lập cơ quan điều phối quốc gia bao gồm các Bộ trưởng kinh tế, Thương mại và công nghiệp

Ở cấp độ Tam giác tăng trưởng:

+ Hội nghị cấp bộ chung có nhiệm vụ để xem xét sự tiến bộ và giải quyết các vấn đề về chính sách

+ 6 Nhóm công tác về các lĩnh vực công nghiệp, dịch vụ, nông nghiệp, hạ tầng cơ

BẢNG 1: NHỮNG CHỈ SỐ CƠ BẢN VỀ TAM GIÁC TĂNG TRƯỞNG IMS, 1994

Các chỉ số	Johor	Xingapo	Riau a	Tây Xumato ra a	Tổng cộng
Diện tích (km ²)	18.914	641	94.562	49.778	163.895
Dân số (triệu người)	2,3	2,9	3,7	4,2	13,1
GDP (triệu USD)	4.338	70.200	3.320	2.836	80.694
GNP trên đầu người (USD)	2.192	24.245	897b	675 b	
Tăng trưởng (%)	6,3	10,1	12,1c	9,4 c	

Ghi chú: a: Số liệu 1993 ; b: GDP trên đầu người; c: tốc độ tăng trưởng giai đoạn 1987-1991

Nguồn: Chia Siow Yue & Lee Tsao Yuan (1993) Johor Economic Planning Unit (1995) Asia- Pacific Economic Group (1995), Indonesian National Development Information Office

sở, phát triển nguồn nhân lực và du lịch

+ Hội nghị các quan chức cao cấp hoạt động như cơ quan liên lạc giữa

+ Hội nghị Bộ trưởng chung và Các Nhóm công tác

+ Hội đồng kinh doanh chung của khu vực tư nhân

1.2. Tình hình hợp tác trong Tam giác tăng trưởng IMS

1.2.1. Những biện pháp thúc đẩy hợp tác của chính phủ 3 nước

Sự ra đời của IMS- GT đã thúc đẩy hơn nữa các hoạt động hợp tác cả trên cơ sở song phương lẫn đa phương giữa Indônêxia- Xingapo và Malaixia. Nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động hợp tác, chính phủ các nước trên đã ban hành nhiều chính sách quan trọng.

Indônêxia:

Ngay từ trước khi IMS- GT được thành lập, trong năm 1990, Indônêxia đã ban bố một chính sách để thu hút đầu tư vào Ban Tam. Theo chính sách này:

- Trong 5 năm đầu tiên, cổ phần của người nước ngoài có thể lên tới 100%, nhưng sau đó, 5% phải dành cho người Indônêxia (nếu công ty xuất khẩu 100% sản phẩm, sẽ không bị rút bớt thêm phần trăm cổ phần theo quy định trên).

- Đơn giản hoá các thủ tục đầu tư. Chính quyền Ban Tam, chứ không phải Cục điều phối đầu tư quốc gia (BKPM) ở Giacacta xem xét các đơn đầu tư. Tuy nhiên, việc phê chuẩn dự án đầu tư thuộc về BKPM.

- Khu vực tư nhân có thể lập các bất

động sản công nghiệp ở Ban Tam.

Ngoài ra, các công ty đầu tư vào Ban Tam còn được hưởng các ưu đãi đầu tư rộng rãi như: không phải đóng thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng, giá thuê đất có tính cạnh tranh và dịch vụ “một cửa” giúp các nhà đầu tư tiềm năng về trong quá trình làm đơn, phê chuẩn đầu tư, các thủ tục nhập cư lao động

Ban Tam cũng được hưởng những lợi thế từ quy định mới về thuê đất. Từ 1/4/1995, các nhà đầu tư nước ngoài đáp ứng được các yêu cầu đầu tư bình thường có thể thuê đất trong 80 năm. Các nơi khác lúc đầu chỉ được thuê 30 năm, sau đó làm đơn thuê thêm 50 năm. Nhưng quy định mới này nhằm làm yên lòng các nhà đầu tư dài hạn của Xingapo⁽³⁾. Ban Tam và Bintan đều có các quan chức cao cấp (Bộ trưởng Habibie đối với Ban Tam, Bộ trưởng Hartarto đối với Bintan) đứng đầu nhằm đảm bảo cam kết chính trị cao và tạo thuận lợi cung cấp vốn cho xây dựng hạ tầng cơ sở.

Không chỉ dành ưu đãi cho các nhà đầu tư vào Ban Tam, chính phủ Indônêxia còn cộng tác chặt chẽ với chính phủ Xingapo để phát triển Ban Tam. Xingapo và Indônêxia đã có những hiệp định song phương về cùng phát triển Riau và bảo hộ đầu tư. Cả hai nước đã tiến hành các chuyến thăm xúc tiến đầu tư tới Nhật bản, các NIES và thiết lập một uỷ ban cấp bộ để dự báo và tạo thuận lợi cho sự phát triển của Riau. Hai bên còn lập ra một Ban phối hợp lâm thời. Ban này bao gồm những đại diện của các cơ quan đầu tư và phát triển của khu vực Riau và Ban Phát

triển kinh tế Xingapo để giúp đỡ cho các công ty đầu tư vào Riau. Hai bên cũng nỗ lực phi hợp và hài hoà các quy định và thủ tục giữa Indônêxia và Xingapo

Để thúc đẩy các hoạt động hợp tác, Xingapo và Indônêxia đã thoả thuận thiết lập đường bay trực tiếp từ Xingapo tới 5 địa phương ở Indônêxia là Lombok, Menado, Ujung Pandung, Solo, Padang. Xingapo cũng thiết lập lãnh sự ở thủ phủ Pekabaru của Riau để đánh giá các dự án và tăng cường liên kết Xingapo - Riau. Ngược lại, Riau và Nam Xumatora sẽ lập văn phòng tại Xingapo

Malaixia

Sự tham gia của chính phủ Malaixia vào IMS-GT không mạnh mẽ như Xingapo hoặc Indônêxia. Điều này có thể là do trong thực tế, đã tồn tại một số liên doanh giữa Xingapo và Malaixia ở cấp độ chính thức. Do vậy, nhu cầu về các sáng kiến từ chính phủ bị giảm bớt. Tuy nhiên, Bộ trưởng Công nghiệp và Thương mại quốc tế của Malaixia Rafidat Aziz đã kêu gọi khu vực tư nhân của Xingapo tiến hành các bước cụ thể hơn để xúc tiến các dự án hợp tác công nghiệp có tính bổ sung cho nhau⁽⁴⁾.

Chính phủ Malaixia cũng đưa ra một số biện pháp bao gồm nới lỏng các

quy định, các nguyên tắc đầu tư nước ngoài từ 1986 để khuyến khích đầu tư vào Joho. Về phần mình, chính quyền bang Joho đã thúc đẩy mạnh mẽ các mối liên kết giữa Xingapo và Joho ngay từ trước khi thiết lập IMS-GT thông qua các biện pháp sau:

* Tăng số lượng bất động sản công nghiệp và cải thiện các tiện ích công nghiệp để khuyến khích di chuyển các cơ sở công nghiệp tới các khu vực nông thôn.

* Tăng mức độ sẵn sàng về lao động lành nghề ở Joho thông qua các cơ sở và các chương trình đào tạo mới

* Nâng cấp hạ tầng vận tải, đặc biệt là đường xá và cảng.

* Hợp lý hoá các thủ tục hải quan, nâng cấp và mở rộng các phương tiện di cư và hải quan, bao gồm cả việc đưa vào thực hiện smart card (thẻ nhanh) để làm thủ tục di cư giữa Xingapo và Joho⁽⁵⁾.

Xingapo

Những thay đổi chính sách của Xingapo đã đóng góp vào sự phát triển của IMS-GT. Từ năm 1993, chính phủ đã cố gắng xây dựng các “cánh bên ngoài” cho nền kinh tế Xingapo, bằng việc khuyến khích các công ty đầu tư ra hải ngoại, đặc biệt là vào các khu vực gần và đang tăng trưởng nhanh như Joho và Riau. Chính phủ Xingapo cũng gia tăng việc tuyển dụng công nhân nước ngoài và khuyến khích chuyển các ngành công nghiệp tập trung lao động ra nước ngoài. Một số người Xingapo xem IMS-GT như là “bước đệm khởi đầu” cho chiến lược khu vực hoá của đất nước vì nó cung cấp cho các công ty Xingapo cơ hội để hiểu môi trường văn hoá và kinh doanh ở các nước lân cận

1.2.2. Thực trạng phát triển trong IMS-GT

Dưới tác động của các chính sách ưu đãi của các chính phủ, liên kết kinh tế giữa các bên trong IMS-GT phát triển rất

manh mẽ.

a. Liên kết Xingapo- Riau

Đầu tư của Xingapo, kể cả của các MNCs có trụ sở ở Xingapo là nguồn FDI chính ở Ban Tam. Hiện có hơn 400 nhà máy ở Ban Tam, 70% có liên quan tới Xingapo.

Các tập đoàn kinh doanh Xingapo đã tích cực hợp tác với các doanh nghiệp tư nhân Indônêxia để phát triển hạ tầng cơ sở, kể cả bất động sản công nghiệp và các khu nghỉ dưỡng ở Ban Tam và Bintan. Bảng 2.

Nhờ gia tăng đầu tư, cơ sở hạ tầng ở Ban Tam đã được cải thiện rõ rệt. Sân bay quốc tế Ban Tam (Hang Nadim) đã mở cửa vào 1995, với đường chạy 4000 m và có thể tiếp nhận được máy bay 747. Các kế hoạch xây dựng cảng Châu á để cải thiện các dịch vụ côngtơng và giảm sự phụ thuộc vào Xingapo đã được thúc đẩy. Năng lực vận chuyển bằng tàu lên tới 150.000dwT.

Vào năm 1997, 6 chiếc cầu đã được xây để nối Ban Tam với các đảo Rampang và Galang của Indônêxia. Như vậy diện tích để phát triển và cơ sở du lịch đã được mở rộng. Khu vực này rộng hơn 1,15 lần Xingapo. BIDA đã đầu tư để nâng cấp đường và các dự án cung cấp điện, nước. Năm 2000, 570 km đường đã được hoàn thành.

Cùng với việc đầu tư vào hạ tầng cơ sở, các công ty Xingapo và các MMCs còn đầu tư vào nhiều dự án công nghiệp và du lịch. Tính tới năm 2000, có 4 dự án chủ chốt là Vườn công nghiệp Ban Tamindo, Bất động

sản Công nghiệp Bintan; Khu nghỉ dưỡng quốc tế bãi biển Bintan ; Tổ hợp công nghiệp và hải dương Karimun. Những dự án này thu hút 4 tỷ đô la FDI và tạo việc làm cho hơn 100.000 người Indônêxia, đưa lại nguồn thu 2,5 tỷ vào năm 2000⁽⁶⁾.

Ngoài 4 dự án lớn trên, giữa Xingapo và Indônêxia còn có một số dự án như Dự án cung cấp nước cho Xingapo, Dự án cấp khí ga tự nhiên, dự án cung cấp thực phẩm cho Xingapo

b. Liên kết kinh tế Xingapo - Joho

Xingapo và Joho được nối với nhau bằng con hai tuyến đường bộ, phà và đường sắt. Joho là đối tác mậu dịch lớn thứ ba của Xingapo sau Mỹ, Nhật, chiếm 1/ 2 tổng buôn bán của nước này với Malaixia và 60% đầu tư trực tiếp của Xingapo ở Malaixia.

Đầu tư của Xingapo vào Joho lên tới 85 tỷ RM với 662 dự án chế tạo Hầu hết các hãng Xingapo là các công ty vừa và nhỏ. Joho cũng là nguồn cung cấp lớn khách du lịch đường bộ từ Malaixia tới Xingapo. Ngược lại, Xingapo là một cửa ngõ cho khách du lịch vào Malaixia bằng đường bộ. Năm 2000, 2 triệu khách đã vào Joho từ Xingapo, trong số đó số khách người Xingapo chiếm 70%. Với việc xây dựng đường cao tốc Bắc -Nam của Malaixia, Joho đã trở thành cửa ngõ cho người Xingapo đi thăm khắp bán đảo Mã lai. Theo thống kê của các điểm kiểm tra iuat nhập cảnh, trung bình mỗi tháng có 800.000 người Xingapo, đi qua đường bộ tới Joho⁽⁷⁾.

Nhằm tạo thuận lợi hơn nữa cho các

BẢNG 2: CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ DỰ ÁN HẠ TẦNG CHUNG GIỮA XINGAPO VÀ INDÔNÊXIA Ở TỈNH RIAU

Dự án	Triệu đô la Mỹ
Khu nghỉ dưỡng quốc tế bãi biển Bintan	2.000
Tổ hợp biển Karimun	1.000
Dự án nước ngọt Bintan	950
Bất động sản Công nghiệp Karimun	600
Bất động sản công nghiệp Bintan	350
Làng công nghiệp Ban Tam	350
Làng Hành chính (Executive village)	60

Nguồn: AFTA Monitor (1994)

hoạt động du lịch và hợp tác kinh tế giữa hai bên, một tuyến đường bộ thứ hai nối Xingapo và Joho đã được chính phủ Xingapo và Tập đoàn Renong hợp tác xây dựng.

Từ 7/1999, các phương tiện kiểm tra di dân ở điểm kiểm tra Woodlands đã được trang bị thiết bị kiểm tra hiện đại để đảm bảo kiểm soát biên giới chặt chẽ. Vào lúc khai trương điểm kiểm tra mới này đã có 118.000 người bao gồm lái xe vận tải, lái ô tô và những người khác đi qua.

Từ năm 1967-1999, người Xingapo đi qua đường bộ có thể sử dụng hộ chiếu hạn chế của Xingapo (SRP) hoặc hộ chiếu quốc tế, nhưng từ sau 1999, SRP của Xingapo được thay bằng thẻ Smartcard.

Về phần mình, Chính phủ Malaixia cũng xúc tiến nhiều hoạt động nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế giữa Joho và Xingapo. Một trong những hoạt động đó là kế hoạch xây dựng Cổng quốc tế phía nam bao gồm một chiếc cầu mới dài 1,5 km có khả năng cho 200.000 xe đi qua mỗi ngày và nối đường cao tốc của Xingapo với đường cao

tốc Bắc- Nam của Malaixia.

Cũng như Ban Tam, Joho là nguồn cung cấp nước ngọt quan trọng cho Xingapo. Mỗi ngày tiểu bang này cung cấp cho Xingapo 214 triệu ga lon nước thô, đáp ứng hơn một nửa nhu cầu về nước của Xingapo⁽⁸⁾. Ngược lại, mỗi ngày Joho mua trung bình 37 triệu gallon nước đã qua xử lý từ Xingapo cho nhà máy nước ở Joho.

c. Liên kết giữa Indônêxia và Malaixia

Mối liên kết giữa Joho và Riau còn hạn chế do thiếu khả năng bổ sung cho nhau về kinh tế giữa hai khu vực này. Cho tới gần đây, mới chỉ có vài dự án lớn như dự án như:

- Công viên công nghiệp Padang rộng 616 ha ở Tây Xumatơra do Công ty Joho và chính quyền tỉnh Tây Xuma tóra hợp tác xây dựng vào năm 1997. Chi phí đầu tư khoảng 225 triệu RM.

- Liên doanh vườn công nghiệp thứ hai ở Dumai, tỉnh Riau.

- Dịch vụ vận chuyển bằng phà giữa

Pasir Gudang - Ban Tam, Pasir Gudang - Tanjung Pinang (thuộc Bintan).

Ngoài ra, Malaixia còn đầu tư vào trồng cọ dầu ở Nam Xumatora và Riau.

2. Một số kinh nghiệm từ thực tế xây dựng ASEAN GTs cho việc triển khai xây dựng Tam giác phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia (CLV- DT)

Nghiên cứu quá trình hình thành và phát triển của tam giác tăng trưởng Indônêxia- Malaixia - Xingapo có thể rút ra nhiều kinh nghiệm hữu ích đối với việc triển khai CLV-DT. Để đảm bảo thành công cho một tam giác tăng trưởng thì sự gần cận về địa lý, ý chí chính trị của các nhà lãnh đạo, tình cảm láng giềng gần gũi là chưa đủ. Ngoài những nhân tố trên, còn cần tới một loạt nhân tố khác như:

1) Việc qua lại trên các đường biên giới quốc gia phải dễ dàng tiếp cận đối với nhau, tốt nhất là phải mở cửa cho nhau. Điều này đòi hỏi các nước thành viên tham gia vào tam giác tăng trưởng bớt nhạy cảm về chủ quyền quốc gia. Hiện nay, với việc xây dựng thành công Cộng đồng ASEAN vào năm 2015, các tam giác tăng trưởng của A SEAN nói chung, CLV-DT nói riêng, đang có thêm một điều kiện thuận lợi để phát triển trong những năm sắp tới.

2) Phải có ít nhất một trung tâm mạnh có khả năng phát triển những hiệu quả lan toả về mậu dịch và đầu tư đối với các khu vực tham gia tam giác. Một trong những nguyên nhân thành công của IMS-GT chính là có được Xingapo với tư cách là

trung tâm như vậy.

3) Các bên tham gia phải có quan hệ bổ sung các nguồn lực cho nhau. Sự thành công của IMS-GT cho thấy khả năng bổ sung nguồn lực cho nhau là nhân tố quan trọng nhất để đảm bảo thành công cho một GT. Ngay trong IMS-GT, những khu vực có khả năng bổ sung nhiều nhất cho nhau là những khu vực phát triển nhanh nhất. Liên kết kinh tế giữa Xingapo - Riau, giữa Xingapo- Joho mạnh hơn liên kết giữa Riau và Joho. Bởi vì khả năng bổ sung lẫn cho nhau giữa Xingapo với Riau và Joho lớn hơn khả năng bổ sung cho nhau giữa Riau và Joho.

4) Khu vực tư nhân phải là động lực trong tam giác tăng trưởng. Để thúc đẩy khu vực tư nhân tham gia vào phát triển tiểu vùng, rất cần tự do hoá mậu dịch, lao động và tư bản

5) Hạ tầng cơ sở phải phát triển tốt.

6) Các mối quan hệ văn hoá xã hội là các nhân tố đầu tiên cho việc thiết lập một GT thành công.

7) Mức độ cam kết chính trị cao đối với khái niệm GT của các bên tham gia. Cam kết chính trị là tuyệt đối cần thiết để đảm bảo khung thể chế cho hợp tác giữa chính quyền trung ương và địa phương, khu vực tư nhân và dân cư sống trong tam giác

8) Hợp tác trong GT phải là hợp tác cùng thắng. IMS-GT đã góp phần quyết định vào việc thúc đẩy đầu tư vào cơ sở hạ tầng và phát triển nguồn lực tự nhiên và phát triển các ngành công - thương nghiệp hướng vào xuất khẩu. Nhờ đó, các bên đều gia tăng thu nhập, thay đổi cơ

cấu kinh tế, tạo việc làm, phát triển kỹ năng và chuyển giao công nghệ giữa mỗi bên tham gia.

Tuy nhiên, tác động tới Riau là lớn hơn. Từ năm 1989, các mối liên kết kinh tế với Xingapo và Malaixia đã chuyển hoá nền kinh tế Riau. Hiệu quả này thể hiện qua các chỉ số phát triển kinh tế và gia tăng dân số. Sự phát triển cũng lan sang các hòn đảo khác trong tỉnh. Được khích lệ bởi các kết quả tham gia vào IMS-GT, Indônêxia đã quyết định không chỉ tham gia vào các tam giác tăng trưởng khác của ASEAN mà còn thiết lập tam giác tăng trưởng với các đối tác ngoài khu vực, trước hết là với Australia.

Tham gia vào IMS-GT, bang Joho của Malaixia đã được lợi lớn từ sự đầu tư cao của Xingapo và các nước Đông á. Sự tăng trưởng và phát triển kinh tế nhanh chóng của Xingapo với tư cách là một trục vận tải và liên lạc quốc tế quan trọng đã lan toả tới Joho. Joho đang trở thành trung tâm tăng trưởng quan trọng của miền Nam Malaixia khi liên kết với sức mạnh kinh tế nội địa. Mặc dù không thể nói rằng sự phát triển của Joho hiện nay là tham gia vào IMS -GT (vì các lực lượng thị trường đã thúc đẩy các mối liên kết này từ trước khi tam giác được thành lập), nhưng IMS- GT đã đóng góp thêm vào sự năng động của tiểu bang này.

IMS- GT đã tạo cơ hội cho Xingapo đẩy mạnh đầu tư ra bên ngoài để đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu công nghiệp từ các ngành tập trung lao động sang các ngành công nghiệp và dịch vụ có giá trị gia tăng cao và tập trung tư bản. Việc đầu tư ra

bên ngoài đã giúp Xingapo khắc phục tình trạng thiếu đất, lao động, giảm chi phí sản xuất và duy trì khả năng cạnh tranh quốc tế cho các ngành công nghiệp tập trung lao động của Xingapo. Đầu tư ra bên ngoài cũng làm gia tăng nhu cầu về hàng hoá, tư bản, các nguyên liệu đầu vào trung gian và các chức năng dịch vụ của Xingapo, tăng cường vai trò của Xingapo với tư cách là một trục của khu vực. IMS-GT đảm bảo sự tiếp cận của Xingapo tới các nguồn lực chủ chốt như nước ngọt, các tiện ích giải trí và sáng tạo. Tuy nhiên, khi so sánh việc phân phối lợi ích hợp tác trong IMS-GT, Malaixia dường như ít thu được lợi hơn. Có lẽ vì vậy, Kuala Lumpua không thật nhiệt tình tham gia vào IMS- GT. Ưu tiên trong hợp tác tiểu vùng của họ được dành cho IMT-GT và EAGA.

Mặc dù được lợi nhiều từ việc tham gia vào IMS- GT, không ít người Indônêxia vẫn không hài lòng về sự phân phối lợi ích trong tam giác tăng trưởng này. Họ cho rằng Xingapo được lợi nhiều nhất từ IMS-GT. Theo họ, việc phát triển những ngành công nghiệp không dựa trên tài nguyên và hướng ra xuất khẩu với một hàm lượng nhập khẩu cao chỉ đưa tới giá trị gia tăng nội địa nhỏ và ít liên kết với kinh tế Indônêxia và Malaixia.

Ngoài ra, còn có một sự nhạy cảm về vai trò của mỗi khu vực trong tam giác tăng trưởng. Indônêxia không muốn bị coi như là đáy của sự phân công lao động trong tiểu vùng, khi cung cấp lao động không lành nghề và giá rẻ. Joho không muốn bị coi chỉ như địa điểm đầu tư các công nghiệp công nghệ trung bình và bán

kỹ năng. Về phần mình, Xingapo, cũng có những quan ngại về tác động của sự gia tăng đầu tư hướng ra bên ngoài đối với cơ cấu công nghiệp hoặc về “lỗ hổng” trong nền tảng công nghiệp của Xingapo. Một số công ty nhỏ và vừa lo mất cơ hội làm ăn do các khách hàng lớn chuyển ra nước ngoài.

9) Để đảm bảo thành công cho một tam giác tăng trưởng, chính phủ mỗi nước tham gia cần nỗ lực để có được sự đồng thuận xã hội. Kinh nghiệm của Ban Tam trong IMS - GT nhắc nhở điều này.

IMS - GT góp phần tạo nên giữa các vùng, các bang ở Indônêxia và Malaixia. Mâu thuẫn nảy sinh từ sự e ngại rằng việc các chính phủ tập trung nguồn lực cho các khu vực trong tam giác phát triển có thể làm thiệt hại tới các vùng, các bang khác. Một số người ở Indônêxia đã đặt vấn đề về tính hữu ích và công bằng của việc chi tiêu lớn cho hạ tầng cơ sở ở Riau. Theo họ, việc đầu tư như vậy chỉ đưa lại lợi ích cho giới chóp bu Indônêxia và giới kinh doanh Xingapo. Còn nếu đầu tư cho các khu vực khác sẽ đem lại lợi ích chủ yếu cho người Indônêxia.

Trong bối cảnh như vậy, chính phủ các nước tham gia vào các GTs cần nỗ lực để tạo ra sự đồng thuận xã hội về sự cần thiết tham gia vào GT cũng như sự cần thiết phải tập trung các nguồn lực phát triển cho các địa phương tham gia vào hợp tác tiểu vùng. Lợi ích của việc tập trung nguồn lực quốc gia trong một thời gian nhất định là tạo ra được một cực tăng trưởng mới. Sau khi hình thành, cực tăng trưởng đó phát huy tác động lan toả tới các khu vực xung quanh, tạo nên

những làn sóng đầu tư và dòng thương mại mới cho các khu vực ngoại vi của tam giác tăng trưởng./.

CHÚ THÍCH

1. Tam giác này được biết dưới các tên khác nhau như SIJORI (kết hợp hai chữ đầu trong tên của các bên tham gia: Singapore, Johor; Riau) theo cách gọi của Bộ trưởng Bộ Khoa học công nghệ Indônêxia Habibie) hoặc JSR-GT (Tam giác tăng trưởng Johor- ingapore - Riau), hoặc Nusa-Tiga, một thuật ngữ do Thủ hiến Johor dùng, hoặc IMS - GT (Tam giác tăng trưởng Indônêxia - Xingapo - Malaixia).
2. *Singapore Straits Times Weekly Edition*, 5 June 1990.
3. Indonesia - Malaysia - Singapore Growth Triangle, xem tại <http://www.fas.nus.edu.sg/ecs/pub/wp-scape/0606.pdf>.
4. *Singapore Straits Times Edition*, 27 May 1995. P.18.
5. Kumar, Sree 1994, “Johor - Singapo- Riau Growth Triangle: A model of Subregional Cooperation. P.180.
6. Dẫn theo: Chia Siow Yue, Director, ISEAS (Singapore): Indonesia - Malaysia-Singapore Growth Triangle. www.cpu.gov.hk/english/documents/conference/e-synchia.rtf (Outline of presentation).
7. Những số liệu về quan hệ kinh tế, du lịch giữa Xingapo và Jo ho, Malaixia được đề cập ở đây, dẫn theo bài của TS.Chia Siou You. Bài đã dẫn.
8. Xingapo mua nguyên liệu nước thô theo 2 hiệp định ký vào năm 1961 và 1962. Hai hiệp định này sẽ hết hạn vào năm 2011 và 2061.