

# Tham gia của Thái Lan vào hợp tác Tiểu vùng Mekong mở rộng

NGUYỄN QUẾ THƯƠNG\*

**Tóm tắt:** Năm 1992, Thái Lan và năm quốc gia thuộc khu vực sông Mekong đã tham gia vào chương trình hợp tác tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS). Thái Lan nhận thức sâu sắc rằng phải phối hợp hợp tác và tăng cường liên kết với các nước trong khu vực thì mới có thể khai thác và sử dụng có lợi, có hiệu quả nhất các tiềm năng to lớn của tiểu vùng, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững. Mục tiêu của Thái Lan là tăng cường hợp tác và làm sâu sắc thêm sự hội nhập kinh tế tiểu vùng, thúc đẩy hợp tác, phát triển bền vững tiểu vùng cũng như từng bước cải thiện cơ sở kinh tế - xã hội ở các địa phương dọc hành lang GMS, góp phần củng cố quan hệ hợp tác hữu nghị và láng giềng thân thiện với các nước trong khu vực. Đặc biệt, Thái Lan rất tích cực trong việc tham gia vào thiết lập hành lang kinh tế và kết nối giao thông vận tải.

**Từ khóa:** Thái Lan, Hợp tác Tiểu vùng Mekong mở rộng.

## Mở đầu

Năm 2002, các nhà lãnh đạo các nước Tiểu vùng Mekong mở rộng đã tiến hành Hội nghị thượng đỉnh lần đầu tiên ở Phnôm Pênh (Campuchia) với Tuyên bố chung "Hiện thực hóa Chiến lược hợp tác chung vì mục đích công bằng, phổ biến và thịnh vượng trong GMS". Chương trình hợp tác GMS thời kỳ này có một số dự án và chương trình hợp tác chủ yếu là trong lĩnh vực giao thông vận tải với tổng vốn đầu tư khoảng 1 tỷ USD do ADB tài trợ. Ngoài ra, trong thời gian này, GMS nhấn

mạnh tầm quan trọng của việc thiết lập hành lang kinh tế và hợp tác giao thông vận tải. Ba dự án quan trọng liên quan đến Thái Lan thực hiện như Dự án xây dựng hành lang Đông Tây, dự án xây dựng hành lang duyên hải miền Nam (kết nối các tỉnh ven biển của Thái Lan - Campuchia với Việt Nam), dự án hành lang kinh tế Bắc Nam (Côn Minh - Chiang Rai - Bangkok). Những dự án này không chỉ nhằm tạo ra cơ sở hạ tầng thuận lợi cho việc đẩy mạnh thương mại, đầu tư mà còn góp phần vào việc phát triển văn hóa, du lịch giữa các nước GMS.

\* Ths. Nguyễn Quế Thương, Viện nghiên cứu Đông Nam Á

## 1. Thái Lan tham gia thiết lập các hành lang kinh tế

### 1.1. Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC)

Hành lang kinh tế Đông Tây là một trong những trụ cột của khuôn khổ hợp tác phát triển khu vực sông Mekong mở rộng. Hành lang này dựa trên một tuyến giao thông đường bộ dài 1.450 km, có cực Tây là thành phố cảng Mawlamyine (Myanma), đi qua bang Kayin (Myanma), các tỉnh: tỉnh Tak, tỉnh Sukhothai, tỉnh Kalasin, tỉnh Phitsanulok, tỉnh Khon Kaen, tỉnh Yasothon, tỉnh Mukdahan (Thái Lan), Savannakhet (Lào), Quảng Trị, Thừa Thiên-Huế và cực Đông là thành phố Đà Nẵng (Việt Nam). Hành lang sẽ giúp vùng Đông Bắc của Thái Lan và Lào tiếp cận với Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Hành lang này còn kết nối với các tuyến giao thông Bắc-Nam như Yangon - Dawei của Myanma, Chiang Mai - Bangkok của Thái Lan, quốc lộ 13 của Lào, và quốc lộ 1A của Việt Nam. Mục tiêu mà EWEC hướng tới khi được xây dựng là phát triển hợp tác kinh tế khu vực qua đó mở ra các cơ hội đầu tư và thời cơ làm ăn mới. Theo đó thúc đẩy đầu tư, thương mại và du lịch qua biên giới giữa các nước trong khu vực. EWEC cũng mang lại những cơ hội tăng trưởng hợp tác khu vực, nâng cao mức sống của người dân. Đặc biệt, các nhà kiến tạo hành lang kinh tế Đông Tây kỳ vọng qua EWEC tạo tiền đề vững chắc để doanh nghiệp có thể tiếp cận tốt hơn các nguồn nguyên liệu, đa dạng hóa hoạt động kinh tế và xuất khẩu, thu hút vốn đầu tư nước ngoài và tư nhân cũng như thực thi các chính sách kinh tế mới...

Việc hoàn thành xây dựng cơ sở hạ tầng quan trọng dọc theo hành lang kinh tế Đông Tây đã thúc đẩy Thái Lan mở rộng các tuyến giao thông kết nối giữa các thành phố trung tâm trong GMS. Theo đó, Thái Lan, Việt Nam và Lào đã cùng ký Bản ghi nhớ về việc mở rộng các tuyến đường trong hành lang kinh tế Đông Tây bao gồm ba thủ đô lớn là Hà Nội, Bangkok và Viêng Chăn và hai cảng biển sâu Laem Chabang và Hải Phòng. Với việc ký kết Bản ghi nhớ này, ba quốc gia trong đó có Thái Lan có thể tận dụng được cơ sở hạ tầng của tuyến hành lang Đông Tây một cách tối đa và hiệu quả<sup>(1)</sup>.

Trong tuyến hành lang kinh tế Đông Tây, Thái Lan và Lào còn tích cực tham gia xây dựng cây cầu hữu nghị số 2 bắc qua sông hai nước. Từ năm 2003, hai nước đã vay tiền từ ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản (JBIC) tiến hành xây dựng với tổng số tiền 4,7 tỷ Yên và phía Thái Lan đóng góp 2,3 tỷ Yên. Cầu hữu nghị số 2 được triển khai xây dựng từ 3/9/2003 đến cuối năm 2005 đã được đưa vào sử dụng. Cũng trong thời gian này, các con đường số 9 của Lào và của Việt Nam cũng được Nhật Bản và ADB hỗ trợ tiền để cải tạo và nâng cấp. Nhờ đó tới năm 2005, tuyến đường từ Mukdahan (Thái Lan) tới cực phía Đông (Đà Nẵng - Việt Nam) trong hành lang kinh tế Đông Tây về cơ bản đã được hoạt động thông suốt.

Cánh phía Tây trong hành lang kinh tế Đông Tây nối từ Mea Sot (tỉnh Tak - Thái Lan) đến thành phố cảng Mawlamyine (Myanmar) được chính phủ Thái Lan đầu tư nâng cấp đường giao thông trong địa

phận Thái Lan từ năm 2003, phần còn lại là vay của ngân hàng ADB. Ngày 20/12/2006, tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây đã chính thức thông tuyến<sup>(2)</sup>.

Đối với Thái Lan, khi hành lang kinh tế Đông Tây chính thức hoạt động sẽ tạo điều kiện cho ngành nông - ngư nghiệp của nước này phát triển nhanh, thúc đẩy việc xuất khẩu các sản phẩm chế biến sẵn, tạo ra một nguồn thu ngoại tệ đáng kể cho Thái Lan. Ngoài ra, các sản phẩm khác mà Thái Lan có thể xuất khẩu thông qua hành lang kinh tế này là: phân bón, thực phẩm chế biến sẵn và hàng tiêu dùng. Với việc hoàn thành cây cầu quốc tế thứ hai nối Thái Lan và Lào (cầu Hữu nghị 2) bắc qua sông Mekong, giao thông đường bộ của hành lang EWEC đã thông suốt và EWEC trở thành hành lang đi vào hoạt động đầu tiên trong tiểu vùng.

Với hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC) Thái Lan còn có thể hợp tác vận tải quá cảnh, hỗ trợ các vùng địa phương sâu trong nội địa mở đường ra biển, làm đầu mối cung cấp hàng hóa và nguyên nhiên vật liệu. Hạ tầng giao thông EWEC hiện nay đã kết nối 4 di sản văn hóa thế giới gồm Huế ở miền Trung Việt Nam và Sukhothai tại miền Bắc Thái Lan, cùng với Mỹ Sơn và Hội An biển ý tưởng “3 nước một điểm đến” thành hiện thực. Người dân ở khu vực này đã có thể ăn sáng trên đất Thái, ăn trưa ở Lào, tắm biển và ăn tối ở miền Trung Việt Nam.

### 1.2. Hành lang kinh tế phía Nam (SEC)

Hành lang kinh tế phía Nam nối liền ba quốc gia Thái Lan, Campuchia và Việt Nam, bao gồm sáu tỉnh ở vùng đông Thái

Lan (Băng Cốc, Chonburi, Rayong, Chantaburi, Trat và Sakaew); bốn vùng ở Campuchia: vùng Phnôm Pênh (Phnôm Pênh), Vùng Tonle Sap (Banteay Meanchey, Siem Reap), vùng Núi (Stung Treng, Rattanakiri) và vùng Duyên hải (Koh Kong và Kampot); bốn vùng ở Việt Nam: vùng Đông Nam (Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), Tây Nguyên (tỉnh Gia Lai), duyên hải Nam Trung Bộ (tỉnh Bình Định) và đồng bằng sông Cửu Long (tỉnh Kiên Giang và tỉnh Cà Mau); và sáu tỉnh ở miền Nam nước Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào (Khammouane, Savannakhet, Saravane, Champasack, Sekong và Attapeu). Hành lang kinh tế phía Nam được đánh giá là có tiềm năng lớn để phát triển vì nó có các yếu tố quan trọng cần thiết cho việc hội nhập các hoạt động kinh tế dọc hành lang. SEC đa dạng về cơ cấu kinh tế, tài nguyên thiên nhiên và thị trường lao động. Với tiềm năng về vật chất, nếu có thêm những chính sách và thể chế phù hợp, SEC rất có thể sẽ trở thành động lực chính để phát triển kinh tế trong GMS. Riêng đối với Thái Lan, phát triển tại khu vực này sẽ đem lại nhiều thuận lợi cho đất nước này như khai thác nguồn dầu thô tại vịnh Thái Lan, xây dựng các tuyến giao thông nối liền với vùng công nghiệp ở cảng biển phía Đông Thái Lan, đồng thời đẩy mạnh sự phát triển các ngành nông - ngư nghiệp Thái Lan.

Để tham gia phát triển hành lang kinh tế phía Nam, tháng 6/2012, Thái Lan bắt đầu thực hiện thí điểm “Cam kết về quyền chuyển giao giữa Thái Lan và Campuchia tại cửa khẩu Aranyaprathet-Poipet”. Đây là

một cửa khẩu rất quan trọng giữa hai nước Thái Lan và Campuchia, do mỗi năm lượng hàng hóa trao đổi qua cửa khẩu này lên tới gần 2 tỷ USD tương đương khoảng 62% tổng giá trị hàng hóa trao đổi qua biên giới giữa hai nước<sup>(3)</sup>. Cam kết này cho phép xe tải và xe khách hai nước có thể dễ dàng hoạt động dọc theo tuyến đường Bangkok - Aranyaprathet - Poipet - Siem Reap và các tuyến Bangkok - Aranyaprathet - Poipet - Phnom Penh, qua đó nối hai trung tâm của hành lang kinh tế phía Nam (SEC). Cụ thể, Campuchia có 30 giấy phép cho xe khách và 10 giấy phép cho xe tải; và ngược lại Thái Lan có 30 giấy phép cho xe tải và 10 giấy phép xe khách<sup>(4)</sup>.

Nhằm thúc đẩy xây dựng Hành lang kinh tế phía nam, trong phiên họp Nội các ngày 21/8/2014, chính phủ Thái Lan đã thông qua chương trình Hành lang kinh tế phía Nam. Trước hết, chính phủ Thái Lan sẽ xây dựng tỉnh Rayong thành tỉnh kết nối các nước ở phía tây Thái Lan gồm Myanmar, Ấn Độ, Sri Lanka và Bangladesh. Sau đó, nhằm kích thích kinh tế miền Nam tăng trưởng, chính phủ sẽ xây dựng tỉnh Suratthani và Nakhon Si Thammarat thành các tỉnh sản xuất và chế biến nông sản quan trọng, cuối cùng là thực hiện thúc đẩy kinh tế xã hội toàn miền Nam phát triển, nâng cao thu nhập của người dân địa phương.

Trước đó, Chính phủ Thái Lan đã khởi động việc xây dựng Hành lang kinh tế phía Đông xuyên các tỉnh Chachoengsao, Chonburi và Rayong, dự kiến xây dựng Hành lang kinh tế phía đông thành đầu mối giao thông đường bộ, đường biển và

đường hàng không, đồng thời thành lập đặc khu trên dọc hành lang thu hút đầu tư bằng một loạt chính sách ưu đãi, phát triển các ngành công nghệ cao và giá trị gia tăng cao, xây dựng Hành lang kinh tế phía đông thành trung tâm phân phối hàng hóa, kinh tế-thương mại và đầu tư trên bán đảo Đông Nam Á, góp phần cho Chiến lược 4.0 của Thái Lan thông qua ra sức phát triển một loạt cơ sở hạ tầng giao thông như đường sắt cao tốc, đường sắt đôi, cảng biển và cảng hàng không.

Dự án Hành lang kinh tế phía Nam mà Thái Lan đề xuất gần đây nhất có hiệu quả như Hành lang kinh tế phía Đông. Trước hết, việc xây dựng đặc khu kinh tế đều lấy cơ sở hạ tầng giao thông làm bước đi đầu tiên. Chính phủ Thái Lan sẽ ưu tiên xây dựng các bến cảng tại tỉnh Rayong, đồng thời nhanh chóng hoàn thiện cơ sở hạ tầng giao thông ở miền Nam, kết nối Hành lang kinh tế phía nam và phía đông bằng đường sắt.

### 1.3. Hành lang kinh tế Bắc - Nam (NSEC)

Dự án thứ 3 có sự tham gia của Thái Lan là dự án hành lang kinh tế Bắc Nam. Ngày 19-20/5/2011, các quan chức trung ương và địa phương trên tuyến hành lang này của 5 quốc gia Tiểu vùng Mekong mở rộng gặp nhau tại Côn Minh để thảo luận về những nội dung ưu tiên và phát triển tuyến hành lang này.

Hội nghị NSEC đem đến những cơ hội đầu tư rộng mở trong các lĩnh vực nông nghiệp, du lịch, năng lượng, dịch vụ vận tải và công nghiệp chế tạo. Từ đó, bổ sung cho các dự án cơ sở hạ tầng đang được hoàn

thiện và thúc đẩy việc di chuyển của các phương tiện vận tải, hàng hóa và người dọc tuyến hành lang.

Hành lang kinh tế Bắc - Nam bao gồm các tuyến hành lang Côn Minh - Chiêng Rai - Bangkok (cánh phía Tây), Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng (cánh trung tâm), Nam Ninh - Hà Nội (cánh phía Đông). Đây là tuyến đường thương mại trực tiếp giữa miền Nam Trung Quốc với miền Bắc Việt Nam và Bangkok. Hành lang có vị trí thuận lợi đóng vai trò là một cửa ngõ cho quan hệ thương mại giữa ASEAN với Trung Quốc.

Các kết nối của hành lang kinh tế Bắc Nam còn mở rộng ra phía bắc, vượt ra ngoài ranh giới của tỉnh Vân Nam và Quảng Tây tới các địa phương còn lại của Trung Quốc và mở rộng ra phía nam, vượt ra ngoài Thái Lan tới Malaysia, Singapore và các quốc gia khác trong ASEAN.

Để góp phần vào sự thiết lập của Hành lang kinh tế Bắc - Nam, Thái Lan đã có một số chương trình, kế hoạch như sau:

Đoạn đường Mesai - Chiang Tung (Thái Lan) - Côn Minh (Trung Quốc), Thái Lan đã góp đầu tư 38 triệu bạt (tương đương gần 1,2 triệu USD) để xây dựng cầu hữu nghị bắc qua sông giữa hai nước Thái Lan và Trung Quốc, đồng thời nâng cấp đoạn đường Mesai - Chiang Tung đến Côn Minh (Trung Quốc). Cầu hữu nghị này và đoạn đường Mesai - Chiang Tung được đưa vào hoạt động năm 2004

Đoạn đường Chiang Khong (Thái Lan) - Luang Namtha (Lào) - Xieng Hung (Trung Quốc) - Côn Minh (Trung Quốc) do Thái Lan, Trung Quốc và ADB cùng chung tiền

xây dựng và nâng cấp. Đoạn đường được hoàn thành năm 2005

Đoạn đường từ tỉnh Nan và Udomchay (Thái Lan) được Thái Lan xây dựng và nâng cấp dựa vào kinh phí do ADB tài trợ 840 triệu bạt (tương đương 26 triệu USD), trong đó 30% số tiền này ADB tài trợ không hoàn lại, 70% là cho vay lãi suất thấp. Đoạn đường này được hoàn thiện vào năm 2007 để nối tiếp với Trung Quốc và sau này sẽ nối tiếp sang Lào<sup>(5)</sup>.

## **2. Thái Lan tham gia hợp tác phát triển giao thông trên các tuyến hành lang kinh tế**

Sau khi thiết lập 3 tuyến Hành lang kinh tế quan trọng trong Tiểu vùng Mekong nói trên, các nước có liên quan, đặc biệt là Thái Lan đã sốt sắng đi đến thỏa thuận với nhau nhiều vấn đề để thúc đẩy hoạt động của các hành lang kinh tế này, trước hết là mở rộng về giao thông vận tải trên các hành lang kinh tế. Tháng 11/2007, Thái Lan thông qua kế hoạch mở thêm đường sắt nối với Campuchia và Việt Nam để kết nối tuyến đường sắt nối liền ASEAN với Côn Minh (Trung Quốc) dài 5.500 km<sup>(6)</sup>. Ngoài ra, Thái Lan còn có những cải tiến và nâng cấp các hành lang ven biển phía Nam nối Thái Lan, Campuchia và Việt Nam. Việc mở rộng cho thấy sự quan tâm của Chính phủ Thái Lan trong việc tạo ra mối liên kết lớn hơn với các nước láng giềng. Thái Lan sẽ trở thành một trung tâm giao thông vận tải của khu vực, đóng góp cho sự phát triển giao thông tích hợp, tận dụng được tối đa công suất của các hành lang kinh tế.

Năm 2009, 3 nước Việt Nam, Lào và Thái Lan đã ký Bản ghi nhớ về thực hiện bước đầu Hiệp định tạo thuận lợi cho vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS-CBTA) tại cặp cửa khẩu Lao Bảo (Việt Nam) - Dansavanh (Lào) và tại cặp cửa khẩu Savannakhet (Lào) - Mukdahan (Thái Lan). Các bên cũng đã ký thoả thuận du lịch giữa Lào, Thái Lan và Việt Nam về hoạt động vận tải du lịch đường bộ. Bản ghi nhớ quy định từ ngày 11/6/2009, xe Thái Lan có thể vận chuyển hàng hóa vào Việt Nam và xe của Việt Nam có thể vận chuyển hàng hóa vào Thái Lan trên tuyến hành lang Đông-Tây qua hai cặp cửa khẩu Lao Bảo-Dansavanh và Savannakhet-Mukdahan. Tuy nhiên, thời gian vừa qua, hoạt động vận tải trên tuyến hành lang này chưa thực sự hiệu quả, chưa thu hút được nhiều nhà kinh doanh vận tải hai nước quan tâm sử dụng do phương tiện vận tải của Thái Lan mới chỉ được phép vận chuyển hàng hóa đến Đông Hà, Huế, Đà Nẵng; phương tiện vận tải của Việt Nam chỉ được phép vận chuyển đến Mukdahan, Khon Ken (Thái Lan).

Đối với việc mở rộng phạm vi hoạt động của phương tiện trên hành lang Đông - Tây, ngày 9/6/2011, Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) đã tổ chức cuộc họp ba bên Việt Nam - Thái Lan - Lào tại Bangkok, Thái Lan xem xét khả năng mở rộng phạm vi hoạt động cho phương tiện từ tuyến EWEC tới Viêng Chăn (Lào), Hà Nội, Hải Phòng (Việt Nam), Bangkok và cảng Laem Chabang (Thái Lan) và đã được các bên nhất trí. Hiện nay, Việt Nam và Thái Lan đã hoàn thành các thủ tục nội bộ

sẵn sàng ký kết Bản sửa đổi Bản ghi nhớ, tuy nhiên phía Lào thông báo chưa hoàn thành thủ tục nội bộ. Tại cuộc họp Nội các chung Việt Nam - Thái Lan lần thứ hai, tổ chức tại Việt Nam ngày 27/10/2012, Việt Nam - Thái Lan đã nhất trí phối hợp với Lào tiếp tục thúc đẩy việc ký kết Bản Sửa đổi Bản ghi nhớ về thực hiện bước đầu Hiệp định GMS-CBTA tại cặp cửa khẩu Lao Bảo (Việt Nam) - Dansavanh (Lào) và tại cặp cửa khẩu Savannakhet (Lào) - Mukdahan (Thái Lan)<sup>(7)</sup>.

Ngày 14-15/12/2016 tại Chiang Mai, Thái Lan đã chủ trì cuộc họp Ủy ban Hỗn hợp thực hiện Hiệp định Tạo thuận lợi vận chuyển người và hàng hóa qua lại biên giới 6 nước Tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS-CBTA) lần thứ 5 nhằm xây dựng kế hoạch tổ chức thực hiện Hiệp định. Hiệp định GMS-CBTA rất quan trọng trong thúc đẩy hợp tác các nước Tiểu vùng Mekong mở rộng (Việt Nam, Campuchia, Trung Quốc, Lào, Thái Lan và Myanmar) cả về vận tải và thương mại. Với việc tham gia hiệp định, hạ tầng kết nối giao thông vận tải đã được cải thiện, cơ bản đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của các nước trong khu vực.

Tiếp đến, ngày 15/3/2018, Thái Lan đã tham gia Hội nghị Ủy ban Hỗn hợp lần thứ 6 thực hiện Hiệp định GMS-CBTA cấp Bộ trưởng tổ chức tại Hà Nội (Việt Nam). Với quyết tâm lớn từ các nước thành viên, hội nghị lần này đã ký kết Bản ghi nhớ "Thu hoạch sớm" và ấn định thời gian bắt đầu triển khai thực hiện kết nối vận tải xuyên biên giới trong tiểu vùng từ tháng 6/2018.

## Kết luận

Tóm lại, việc thiết lập hành lang kinh tế và kết nối giao thông vận tải được coi là ưu tiên hàng đầu trong hợp tác Tiểu vùng Mekong. Phát triển hạ tầng giao thông, kết nối vận tải sẽ góp phần tạo ra cơ sở hạ tầng thuận lợi cho việc đẩy mạnh thương mại, đầu tư, phát triển văn hóa, du lịch giữa các nước trong khu vực, đồng thời thúc đẩy Tiểu vùng Mekong thành khu vực thịnh vượng, hội nhập và phát triển bền vững. Chính vì vậy ngay từ khi bắt đầu tham gia hợp tác Tiểu vùng Mekong, Thái Lan đã rất tích cực trong việc thiết lập các hành lang kinh tế, kết nối giao thông và đã đạt được những thành tựu đáng kể nhất là trong lĩnh vực như thương mại và du lịch.

Nhờ hợp tác kinh tế tiểu vùng, đặc biệt là việc thiết lập các hành lang kinh tế mà các vùng quê nghèo phía Bắc và Đông Bắc Thái Lan đã có điều kiện hòa nhập với kinh tế khu vực. Trao đổi thương mại vùng biên năm 2000 khi Thái Lan chưa tham gia GMS chỉ đạt khoảng hơn 70 tỷ bạt thì trong những năm gần đây mỗi năm tăng từ 10 - 15%, tiêu biểu năm 2017 trao đổi thương mại vùng biên đạt 16 nghìn tỷ bạt, tăng 14% so với năm 2016<sup>(8)</sup>. Ngoài ra, kể từ khi tham gia hợp tác trong GMS, Thái Lan càng phát huy được những thế mạnh du lịch của mình, đồng thời hỗ trợ, giúp đỡ các nước khác trong tiểu vùng cùng phát triển. Năm 2003, Thái Lan mới đón được 10.004.453 lượt khách du lịch quốc tế thì năm 2015, 2016 lần lượt là 29.881.091 và 32.600.124 lượt khách. Đặc biệt năm 2017, lượng du khách đến Thái Lan là hơn 35 triệu lượt khách đã tăng so với năm 2016

khoảng 9%, doanh thu từ ngành du lịch tăng 8%, cao hơn hẳn mức tăng trung bình 3-5%/năm trong những năm trước. Trong đó, 30% khách du lịch đến Thái Lan là thuộc các nước trong khu vực ASEAN<sup>(9)</sup>.

## CHÚ THÍCH

1. Theo bản tin tại website Viện nghiên cứu Đông Nam Á, Viện Hàn lâm khoa học xã hội ngày 8/12/2016 [http://iseas.vass.gov.vn/noidung/tintuc/Lists/KinhTeXaHoi/View\\_Detail.aspx?ItemID=92](http://iseas.vass.gov.vn/noidung/tintuc/Lists/KinhTeXaHoi/View_Detail.aspx?ItemID=92)
2. Theo bản tin tại website Bộ Ngoại giao Thái Lan ngày 11/3/2007 [http://www.dft.moc.go.th/the\\_files/\\$59/level4/gms.htm](http://www.dft.moc.go.th/the_files/$59/level4/gms.htm)
3. Bùi Cần (2010), *Thái-lan và Cam-pu-chia mở thêm cửa khẩu biên giới*, báo Nhân dân ngày 23/12/2010.
4. Theo bản tin tại website Viện nghiên cứu Đông Nam Á, Viện Hàn lâm khoa học xã hội ngày 8/12/2016.
5. Narut Charoensi (2012), “การร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” (*Hợp tác kinh tế tiểu vùng Mekong*), khoa Nhà nước và Hành chính công - Trường Đại học Chiang Mai, Bangkok 2012 (tr.27-28).
6. Nguyễn Thị Hoàn (2015), “*Thực trạng, cơ hội và thách thức đối với Việt Nam trong hợp tác phát triển Tiểu vùng sông Mekong*”, Hà Nội 2015 (tr.304).
7. *Thông tin về cuộc họp Nội các chung Việt Nam - Thái Lan lần thứ hai (27/10/2012)*, Báo Giao thông vận tải ngày 1/12/2012.
8. Ved Nucharon (2018), *Thương mại vùng biên Thái Lan và cơ hội cho các Doanh nghiệp Thái*, Báo Kinh tế Bangkok ngày 28/3/2018.
9. Theo thời báo kinh tế Thái Lan số 38, ra ngày 1-4/4/2018, tr.10.