

# HỢP TÁC PHÁT TRIỂN CÁC TUYẾN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ PHỤC VỤ DU LỊCH GIỮA THÁI LAN VÀ CÁC NƯỚC TIỂU VÙNG SÔNG MEKONG MỞ RỘNG

NGUYỄN QUẾ THƯƠNG \*

**Tóm tắt:** Phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ du lịch là một trong những chiến lược quan trọng mà các nước Tiểu vùng sông Mekong hiện đang tập trung thực hiện nhằm hỗ trợ tăng trưởng cho ngành du lịch. Chiến lược này hướng đến các tiện ích về giao thông, cơ sở vật chất và tiện nghi cho khách du lịch, an toàn và an ninh cho du khách, trong đó nổi bật nhất vẫn là những hợp tác phát triển giao thông, đặc biệt là giao thông đường bộ. Từ năm 2000 đến nay, các nước Tiểu vùng sông Mekong mở rộng (GMS) đã và đang thực hiện 3 dự án quan trọng liên quan đến Thái Lan 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.

**Từ khóa:** du lịch, giao thông vận tải, hợp tác tiểu vùng sông Mekong, Thái Lan.

## Mở đầu

Ngay từ năm 1992, khi tham gia vào các 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 nhau 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. Đặc biệt, với Thái Lan, 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

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

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 thương mại và du lịch.

### 1. Hợp tác xây dựng Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC)

Hành lang này dựa trên một tuyến giao thông đường bộ dài 1.450 km, có cực Tây là thành phố cảng Mawlamyine (Myanmar), đi qua bang Kayin (Myanma), các tỉnh: Tak, Sukhothai, Kalasin, Phitsanulok, Khon Kaen, Yasothon, 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 Myanmar, Chiang Mai - Bangkok của Thái Lan, quốc lộ 13 của Lào và quốc lộ 1A của Việt Nam. Mục tiêu mà EWEC hướng tới là phát triển hợp tác kinh tế và du lịch khu vực, 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.

Việc hoàn thành xây dựng cơ sở hạ tầng quan trọng dọc theo Hành lang 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 hoạt động trong Hành lang Đông Tây bao gồm ba thủ đô lớn là Hà Nội, Bangkok, Vientiane 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.

Trong tuyến Hành lang 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 ngày 3/9/2003 đến cuối năm 2005 đã được đưa vào sử dụng<sup>(1)</sup>. 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 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 Đông Tây đã chính thức thông tuyến.

Với Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC), Thái Lan có thể hợp tác vận tải quá cảnh, hỗ trợ các vùng địa phương sâu trong nội địa mở đường ra biển. 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.

## 2. Hợp tác xây dựng Hành lang kinh tế phía Nam (SEC)

Hành lang này nối liền ba quốc gia Thái Lan, Campuchia và Việt Nam, bao gồm sáu tỉnh ở vùng đông Thái Lan là Bangkok, Chonburi, Rayong, Chantaburi, Trat và Sakaew; bốn vùng ở Campuchia: Phnom penh, Tonle Sap (Bantey 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 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, du lịch dọc hành lang.

Để tham gia phát triển Hành lang 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, mỗi năm lượng hàng hóa trao đổi qua cửa khẩu này lên tới 1 tỷ USD tương đương khoảng 62% tổng giá trị hàng hóa trao đổi qua biên giới giữa hai nước và khoảng 3 triệu lượt khách du lịch đi qua cửa khẩu này<sup>(2)</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.

Ngày 14/8/2020, Hội nghị lần thứ 6 về Hành lang du lịch phía Nam các nước GMS đã được tổ chức tại khách sạn Mường Thanh, thành phố Cần Thơ. Tổng cục Du lịch Việt Nam tổ chức với sự tham gia của đại diện cơ quan du lịch quốc gia các nước Campuchia, Myanmar, Thái Lan, Văn phòng Điều phối du lịch Mekong, cơ quan quản lý du lịch và doanh nghiệp thuộc các tỉnh Hành lang du lịch phía Nam của 4 nước.

Hành lang du lịch phía Nam là 1 trong 11 tuyến du lịch chủ đạo của các nước Tiểu vùng. Từ năm 2015 đến nay, Thái Lan và các tỉnh thuộc Hành lang du lịch phía Nam đã nỗ lực hợp tác, liên kết phát triển sản phẩm, xúc tiến quảng bá, hỗ trợ nhau tập huấn nâng cao năng lực, kiến nghị các ngành liên quan tạo thuận lợi đi lại nhằm chuyển đổi hành lang giao thông thành hành lang du lịch, hình thành tuyến du lịch liên quốc gia chất lượng cao, mang lại trải nghiệm phong phú, hấp dẫn du khách. Tại Hội nghị lần này, các nước đã cùng kiểm điểm kết quả hợp tác từ Hội nghị lần thứ 5, thảo luận điều kiện phát triển du lịch mới, các sản phẩm, dịch vụ du lịch mới, các chính sách mới về tạo thuận lợi đi lại cho khách du lịch đến với tuyến du lịch hành lang phía Nam. Đồng thời, Hội nghị thảo luận và đi đến thống nhất các hoạt động hợp tác giữa các nước, các cơ quan du lịch địa phương, các doanh nghiệp trong năm 2020 và các năm tiếp theo.

## 3. Hợp tác xây dựng Hành lang kinh tế Bắc Nam (NSEC)

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 khách du lịch dọc tuyến hành lang.

Hành lang 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 và du lịch giữa ASEAN với Trung Quốc.

Các kết nối của Hành lang 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 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<sup>(3)</sup>;

- 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>(4)</sup>.

Sau khi thiết lập 3 tuyến Hành lang quan trọng trong Tiểu vùng Mekong nói trên, các nước có liên quan, đặc biệt là Thái Lan đã đi đến thỏa thuận nhiều vấn đề để thúc đẩy hoạt động của các hành lang này, trước hết là mở rộng về giao thông vận tải trên các hành lang. 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. 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, ba 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 khách du lịch và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng sông Mekong

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, Khonkaen (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 Vientiane (Lào), Hà Nội, Hải Phòng (Việt Nam), Bangkok và cảng Laem Chabang (Thái Lan) và đã được các bên nhất trí. Ngày 27/10/2012, 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. Ngày 21/2, tại Hà Nội, diễn ra Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải Việt Nam - Lào - Thái Lan. Bộ trưởng Giao thông Vận tải ba nước đã thảo luận và thống nhất các nước sẽ sớm hoàn thành thủ tục nội bộ để ký Bản ghi nhớ giữa Chính phủ ba nước về việc bổ sung

quốc lộ 8 và Quốc lộ 12 trên lãnh thổ Việt Nam và Lào vào Nghị định thư số 1 của Hiệp định tạo thuận lợi vận chuyển người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng sông Mekong mở rộng. Đồng thời, thống nhất kế hoạch hành động nhằm thực hiện Thỏa thuận giữa Chính phủ ba nước về vận tải du lịch bằng đường bộ. Bộ trưởng Giao thông Vận tải ba nước thay mặt Chính phủ đã ký Bản sửa đổi Bản ghi nhớ về việc thực hiện bước đầu Hiệp định tạo thuận lợi vận chuyển người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng sông Mekong mở rộng trên Hành lang kinh tế Đông - Tây giữa Chính phủ Việt Nam, Lào và Thái Lan. Bản ghi nhớ này sẽ mở rộng phạm vi hoạt động cho phương tiện của các bên từ tuyến Hành lang kinh tế Đông - Tây đến các thành phố Hà Nội và Hải Phòng (Việt Nam), Vientiane (Lào) và Bangkok, LemChabang (Thái Lan).

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 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 và du lịch 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.

Trong 2 ngày 12-13/3/2019 tại Siem Reap, Campuchia đã diễn ra cuộc họp Ủy ban Hỗn hợp lần thứ 7 (JC 7) thực hiện Hiệp định Tạo thuận lợi vận chuyển người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước Tiểu vùng Mekong mở rộng (Hiệp định GMS - CBTA). Cuộc họp lần này nhằm kiểm điểm triển khai kết quả của Hội nghị Ủy ban Hỗn hợp lần thứ 6 tổ chức ngày 14-15/3/2018 tại Hà Nội và xây dựng kế hoạch tổ chức thực hiện Bản ghi nhớ “thu hoạch sớm” thực hiện Hiệp định GMS-CBTA. Cuộc họp cũng chứng kiến Lễ ký kết Bản ghi nhớ giữa Myanmar và Thái Lan về thực hiện ban đầu Hiệp định GMS-CBTA. Cuộc họp JC7 đã thông qua Tuyên bố chung, trong đó có việc thống nhất các nước cùng hoàn thành kế hoạch, chuẩn bị các nội dung liên quan để triển khai hoạt động vận tải GMS trong thời gian sớm nhất.

Ngày 9/9/2021, Thái Lan và các nước Tiểu vùng sông Mekong đã tổ chức Hội nghị Thượng đỉnh trực tuyến. Trong Hội nghị các nước đã đánh giá cao kết quả hợp tác trong khuôn khổ GMS giai đoạn vừa qua, đặc biệt là tổ chức thực hiện hoạt động đầu tư trong lĩnh vực phát triển cơ sở hạ tầng khu vực sông Mekong giai đoạn 2018 - 2022. Thái Lan khẳng định nhiều dự án đã được tổ chức triển khai theo đúng tiến độ, đem lại nhiều lợi ích để phát triển kinh tế và du lịch, góp phần quan trọng giúp nâng cao vai trò là trung tâm vận chuyển - kết nối khu vực và là mắt xích mạng lưới sản xuất của khu vực và quốc tế. Ngoài ra, Thái Lan và các nước GMS cũng tiếp tục tăng cường hợp tác và phối hợp trong công tác phòng ngừa, kiểm soát đại dịch COVID-19, đảm bảo việc nhanh chóng mở cửa khẩu biên giới để có thể tạo

điều kiện thuận lợi cho việc đi lại, từng bước thúc đẩy hoạt động du lịch kiểu mới và tiến tới bình thường hóa hoạt động du lịch trong khu vực Tiểu vùng sông Mekong.

#### 4. Một vài nhận xét và kết luận

Có thể thấy, Thái Lan là nước rất coi trọng đầu tư vào cơ sở hạ tầng trong nước cũng như hợp tác quốc tế trong giao thông đường bộ nhằm phục vụ đời sống và du lịch. Thái Lan vốn có một quá trình đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng từ rất lâu, nhờ vậy mà du lịch của họ phát triển thuận lợi. Về cơ bản, đường giao thông của Thái Lan đều được quy hoạch có hệ thống và rất hiện đại. Do vậy, việc vận chuyển trong du lịch thường ít gặp khó khăn. Đường sá tốt, tốc độ di chuyển của các phương tiện giao thông cao, vì vậy rút ngắn được thời gian trên ô tô của du khách, du khách sẽ có nhiều thời gian hơn để thăm quan, để mua sắm và để tiêu tiền. Hơn nữa, do đường tốt nên khách du lịch không thấy mệt dù đi quãng đường dài. Chính điều này, đã tạo điều kiện cho nhiều đối tượng khách du lịch có thể đến du lịch tại Thái Lan.

Trong một chiến lược lâu dài, Thái Lan từ lâu đã tìm cách khai thác lợi thế địa lý của mình, đó là cửa ngõ vào khu vực sông Mekong. Vị trí này sẽ được tăng cường mở rộng hơn nữa trong tương lai trở thành mối liên kết giao thông vận tải của khu vực. Việc nâng cấp đường giao thông khu vực sông Mekong, sân bay, bến cảng, cầu và đường thủy, tất cả các yếu tố quan trọng của phát triển kinh tế tổng thể, sẽ có lợi cho ngành du lịch.

Từ năm 2010 đến nay, Thái Lan không ngừng thúc đẩy phát triển hơn nữa ngành “công nghiệp không khói” này. Nếu trước năm 2010, Thái Lan đón 14,5 triệu lượt khách năm 2008, 14,1 và 15,9 triệu lượt

khách các năm 2009, 2010 với doanh thu hơn 16 tỷ USD<sup>(5)</sup> thì tới năm 2019 số khách quốc tế du lịch tới Thái Lan đã tăng lên 39,8 triệu lượt khách và doanh thu 92,6 tỷ USD<sup>(6)</sup>. Năm 2020 và 2021 do ảnh hưởng nặng nề của dịch bệnh COVID -19, du lịch các nước Tiểu vùng sông Mekong phần lớn bị đóng băng, tuy nhiên Thái Lan vẫn thu hút được lượng khách du lịch quốc tế năm 2020 là 6,7 triệu lượt với doanh thu gần 10 tỷ USD và năm 2021 là 180 nghìn lượt khách, doanh thu 300 triệu USD<sup>(7)</sup>.

Theo xếp hạng Thành phố điểm đến toàn cầu 2019 (Global Destination Cities Index) mới được Mastercard Inc công bố, thủ đô Bangkok của Thái Lan là điểm đến số một toàn cầu và khu vực châu Á - Thái Bình Dương năm 2019 khi thu hút hơn 22 triệu lượt khách quốc tế ở qua đêm trong năm này. Đây là năm thứ tư liên tiếp Bangkok chiếm được vị trí hàng đầu trong chỉ số toàn cầu, xếp hạng các thành phố về số lượng khách du lịch qua đêm quốc tế, chỉ tiêu xuyên biên giới và các yếu tố khác và cũng là năm thứ chín liên tiếp Bangkok giữ vị trí hàng đầu ở châu Á - Thái Bình Dương. Năm 2021, theo đánh giá của Tập đoàn nghiên cứu thị trường Euromonitor International, Bangkok đứng vị trí thứ 3 ở Châu Á - Thái Bình Dương (sau Tokyo và Beijing). Ngoài Bangkok, hai điểm đến khác của Thái Lan là Phuket và Pattaya năm 2020 cũng lọt vào top 10 điểm đến ở khu vực châu Á - Thái Bình Dương cho du khách quốc tế, hai thành phố này lần lượt đứng ở vị trí thứ 7 và thứ 8 với 9,9 triệu và 9,4 triệu khách quốc tế qua đêm và Thái Lan cũng là quốc gia duy nhất có ba thành phố trong top 10 điểm đến khu vực châu Á - Thái Bình Dương<sup>(8)</sup>.

Như vậy, cùng với thế mạnh về vị trí địa lý như là một cửa ngõ vào khu vực sông

Mekong, vị trí này sẽ được tăng cường mở rộng hơn nữa trong tương lai, Thái Lan đang ngày càng khẳng định vị thế là mối liên kết giao thông vận tải của cả khu vực. Thái Lan giữ vai trò là cầu nối, là trung tâm du lịch của khu vực do hạ tầng cơ sở du lịch của Thái Lan có chất lượng vượt trội, nhất là về hạ tầng giao thông và thủ tục nhập cảnh thông thoáng, hiện đại.

Trong hợp tác du lịch của Thái Lan với các nước Tiểu vùng sông Mekong, Thái Lan có vai trò dẫn dắt, kết nối và hỗ trợ cho khu vực và đặc biệt các nước trong khu vực cần học hỏi những kinh nghiệm du lịch quý báu từ Thái Lan để đẩy mạnh phát triển ngành du lịch của từng nước nói riêng và của cả khu vực nói chung./.

## CHÚ THÍCH

1. “สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2” (Cầu hữu nghị Thái - Lào 2), <https://th.wikipedia.org>, truy cập ngày 2/10/2020.
2. Chuen Krainara: “การค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน” (“Thương mại biên giới giữa Thái Lan và các nước láng giềng”), Lampang, 29/10/2019
3. Wichai Pattanaphon (2014), “ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” (hành lang kinh tế Tiểu vùng Mekong) <http://www.siamintelligence.com/gmc-economic-corridors/>, truy cập ngày 8/4/2020.
4. Wichai Pattanaphon (2014), tldd.
5. PGS.TS Hà Văn Hội (2011): “Chính sách phát triển du lịch của Thái Lan: một số bài học kinh nghiệm cho Việt Nam”. Tạp chí Những vấn đề kinh tế và chính trị thế giới, số 3 (179)/2011.
6. Bộ văn hóa, thể thao và du lịch - Tổng cục du lịch Việt Nam (cập nhật ngày 21/4/2020)
7. Ngọc Quang (P/V TTXVN Tại Bangkok): “Ngành du lịch Thái Lan phát đi những dấu hiệu khả quan” (12/11/2021)
8. Phương Linh, “Bangkok tiếp tục là điểm du lịch hút khách nhất thế giới”, Báo VnEconomy, ngày 5/9/2019 và “100 điểm đến đô thị tốt nhất thế giới”, Báo nhandan.vn, ngày 15/12/2021.