



ĐẨY MẠNH HỢP TÁC XÂY DỰNG CƠ SỞ HẠ TẦNG

- Giải pháp quan trọng để thúc đẩy phát triển

“Hai hành lang một vành đai kinh tế Việt - Trung”

TS. NGUYỄN BÁ ÂN

*Viện Chiến lược phát triển
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư*

Hợp tác phát triển hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam - Trung Quốc là kết quả của sự quan tâm sâu sắc của hai nước Việt Nam – Trung Quốc và là động lực quan trọng tăng cường sự hợp tác phát triển giữa Tây Nam Trung Quốc và Trung du miền núi phía Bắc Việt Nam. Việc thúc đẩy hợp tác xây dựng “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt – Trung” sẽ đem lại lợi ích không chỉ về mặt kinh tế, mà còn mang lại cả lợi ích về mặt chính trị và xã hội. Việc hợp tác phát triển “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam - Trung Quốc” đã và đang được các cơ quan chức năng của hai

nước cụ thể hoá để triển khai thực hiện nhằm:

(1) Tăng cường hơn tình hữu nghị thân thiện, hiểu biết lẫn nhau giữa hai nước theo phương châm 16 chữ “láng giềng hữu nghị, hợp tác toàn diện, ổn định lâu dài, hướng tới tương lai”.

(2) Góp phần tăng cường, mở rộng và nâng cao hơn nữa quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại giữa hai nước; thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong khu vực hành lang và kinh tế chung của mỗi nước;

(3) Góp phần củng cố hoà bình và an ninh trong khu vực vì sự hợp tác trên không chỉ giới hạn giữa hai quốc gia, mà

còn lan tỏa tới nhiều nước trong khu vực. Việc liên kết, bổ sung lẫn nhau của các nền kinh tế trong khu vực trong khuôn khổ hợp tác “hai hành lang, một vành đai kinh tế” sẽ góp phần tạo ra sự ổn định chính trị và an ninh cho cả khu vực;

(4) Giúp gìn giữ an ninh, ổn định xã hội vùng biên giới hai nước.

Mục tiêu hợp tác phát triển “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam-Trung Quốc” là:

1. Tập trung xây dựng và phát triển “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam-Trung Quốc” trở thành những khu vực động lực phát triển trong mối quan hệ hợp tác kinh tế mật dịch giữa Việt Nam và Trung Quốc.

2. Khai thác các tiềm năng và lợi thế của khu vực “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam-Trung Quốc” để thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực này và phát triển quan hệ hợp tác đa phương.

3. Xây dựng định hướng về hợp tác phát triển và tổ chức không gian kinh tế - xã hội theo hai hành lang một vành đai kinh tế làm căn cứ cho việc xây dựng các kế hoạch, chương trình hợp tác phát triển dài hạn và trung hạn giữa hai nước và giữa các địa phương trong hai hành lang một vành đai của hai nước;

4. Giúp các cấp lãnh đạo và quản lý ở trung ương và địa phương của hai nước có thêm các căn cứ khoa học để đề ra các chủ trương, chính sách, giải pháp hữu hiệu trong chỉ đạo, điều hành quá trình

phát triển kinh tế - xã hội trên lãnh thổ hai hành lang một vành đai;

5. Cung cấp cho các nhà đầu tư của hai nước và các nhà đầu tư nước ngoài khác những thông tin về tiềm năng, cơ hội đầu tư, kinh doanh trên lãnh thổ hai hành lang một vành đai kinh tế.

Thuận lợi lớn nhất của hợp tác là vị trí địa lý và hệ thống giao thông làm cho con đường ra biển, xâm nhập vào thị trường bên ngoài được rút ngắn. Từ thủ phủ tỉnh Vân Nam (Côn Minh) nếu đi bằng đường sắt qua Lào Cai ra cảng biển Hải Phòng chỉ dài 854 km, trong khi tuyến đường sắt nội địa ngắn nhất đi ra cảng Phòng Thành thuộc tỉnh Quảng Tây cũng dài hơn 1.800 km. Tuyến đường bộ Côn Minh-Lào Cai-Hà Nội-Hải Phòng cũng là tuyến ngắn nhất trong vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu quá cảnh từ Vân Nam đi Việt Nam tới các nước thứ ba.

Về quan điểm và nguyên tắc hợp tác phát triển “Hai hành lang một vành đai kinh tế Việt - Trung”, hai bên thống nhất dựa trên phương châm lớn đã được hai nước xác định bằng 16 chữ: “*Láng giềng hữu nghị, hợp tác toàn diện, ổn định lâu dài, hướng tới tương lai*”. Việc hợp tác phát triển “Hai hành lang một vành đai kinh tế” dựa trên nguyên tắc cơ bản “*bình đẳng, cùng có lợi và không ảnh hưởng đến môi trường đầu tư, sự tác và quan hệ của mỗi nước với nước thứ ba. Đồng thời góp phần tích cực thúc đẩy các quan hệ hợp tác đa phương khác của mỗi nước. Tiến hành từng bước vững chắc, vấn đề nào cần thiết, chín muồi, có*

hiệu quả thiết thực thì làm trước, sau đó mở rộng dần ra các lĩnh vực khác. Đảm bảo giữ vững ổn định chính trị, quốc phòng, an ninh và môi trường sinh thái của mỗi nước”

Hữu nghị, bình đẳng, cùng có lợi, cùng tìm cách phát triển trên cơ sở điều kiện đặc thù và trình độ phát triển của mỗi nước; đảm bảo sự bền vững kinh tế - xã hội - an ninh - môi trường của mỗi bên; đảm bảo phù hợp với chiến lược, quy hoạch và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của mỗi nước.

Giải pháp quan trọng hàng đầu để thúc đẩy phát triển “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt-Trung” là phải đẩy nhanh hợp tác xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, bao gồm xây dựng đường cao tốc, đường sắt, đường bộ, cảng biển, nhà máy điện, viễn thông, cấp thoát nước, xử lý nước thải, hạ tầng các khu cửa khẩu v.v...

Về phát triển đường bộ, cần ưu tiên phối hợp cùng xây dựng các tuyến đường cao tốc Côn Minh-Lào Cai-Hà Nội-Hải Phòng; Nam Ninh-Lạng Sơn-Hà Nội và Hà Nội-Hải Phòng-Hạ Long-Móng Cái. Các tuyến đường này được xây dựng hướng tới tiêu chuẩn đường cao tốc, rút ngắn thời gian di chuyển giữa các tỉnh.

a- Tuyến Côn Minh-Lào Cai- Hà Nội-Hải Phòng: tuyến đường bộ cao tốc Côn Minh-Lào Cai-Hà Nội- Hải Phòng có tổng chiều dài là 793 km, trong đó, đoạn Côn Minh- Hà Khẩu ở Trung Quốc dài 467 km, đoạn Lào Cai-Hà Nội-Hải Phòng dài 326km. Cho đến thời điểm này, cầu Kim Thành nối Việt Nam với

Trung Quốc đã được khởi công xây dựng tại địa phận tỉnh Lào Cai.

Phía Trung Quốc: đoạn Côn Minh-Mông Tự đã và đang cơ bản hoàn thành việc xây dựng 2 tuyến đường cao tốc Côn Minh-Ngọc Khê- Mông Tự 4-6 làn xe; tuyến thứ 2 Côn Minh-Thạch Lâm-MiLô-Khai Viễn-Mông Tự 4-6 làn xe cũng đã cơ bản hoàn thành. Đoạn Mông Tự-Hà Khẩu, đang tiếp tục triển khai xây dựng tuyến cao tốc Mông Tự-Hà Khẩu 4 làn xe và MiLô-Vân Sơn đến cửa khẩu Thiên Bảo-Thanh Thủy (Hà Giang) đã hoàn thành cơ bản nền đường và dự kiến hoàn thành vào năm 2008.

Tuyến cao tốc Hà Nội -Lào Cai: giai đoạn I tổng mức đầu tư 1.217 triệu USD, tương đương khoảng 20 nghìn tỷ đồng được đầu tư bằng các nguồn vốn vay của ADB (vay ưu đãi ADF và vay tín dụng thông thường OCR) và vốn đối ứng từ ngân sách nhà nước (NSNN). Đoạn Nội Bài -Yên Bái (123 km) 4 làn xe, đoạn Yên Bái-Lào Cai (121 km) 2 làn xe đang được hoàn thành thủ tục cuối cùng để có thể khởi công vào quý 3 năm 2008.

Giai đoạn II dự kiến đầu tư 19 km còn lại đoạn Bến Đền-cầu Kim Thành (cầu Kim Thành đã được khởi công bằng vốn NSNN, tổng mức khoảng 96,52 tỷ đồng, dự kiến hoàn thành vào quý 2 năm 2008). Đồng thời đoạn Nội Bài-Lào Cai sẽ được mở rộng toàn tuyến 4-6 làn xe.

Quốc lộ 70 sử dụng vốn trái phiếu Chính phủ để nâng cấp toàn tuyến, sẽ khởi công trong năm 2007.

Tuyến đường cao tốc Hà Nội-Lào Cai đi qua 3 trung tâm lớn của 3 tỉnh là

thành phố Việt Trì, thành phố Yên Bái và thành phố Lào Cai sẽ có 3 nút giao khác mức trực thông để nối từ đường cao tốc với các trung tâm kinh tế, chính trị của các tỉnh trong khu vực này. Tuyến đấu nối vào thành phố Việt Trì tại nút giao đầu cầu Đức Bác, vào thành phố Yên Bái tại nút giao quốc lộ 37 và tuyến thành phố Lào Cai tại nút giao nối vào đường Trần Hưng Đạo (thành phố Lào Cai). Ngoài 3 nút giao khác mức trực thông vào 3 trung tâm kinh tế lớn của vùng sẽ có 10 nút giao khác mức liên thông cắt các quốc lộ 2, đường Hồ Chí Minh, quốc lộ 32C (2 điểm km 34 và km 68), đường Ngòi Lao, quốc lộ 70 (2 điểm qua cầu Mậu A với khu đô thị Văn Yên và cầu Phố Lu với thị trấn Phố Lu), quốc lộ 279, quốc lộ 4D và nối vào cầu Kim Thành.

Đoạn Hà Nội-Hải Phòng và Hạ Long.
Theo Quyết định 412/QĐ-TTg, ngày 11 tháng 4 năm 2007 của Thủ tướng Chính phủ, tuyến cao tốc Hà Nội-Hải Phòng sẽ được đầu tư bằng hình thức BOT và dự định khởi công vào năm 2008.

Quốc lộ 18 cũ từ thành phố Bắc Ninh đến cửa khẩu Bắc Luân (Móng Cái) đi qua các tỉnh Bắc Ninh, Hải Dương, Quảng Ninh có chiều dài 309 km. Đoạn Bắc Ninh - Cửa Ông đã nâng cấp với quy mô đường cấp III, 2 làn xe, đoạn Bãi Cháy - Cẩm Phả có quy mô đường thành phố 4 làn xe, trong đó có cầu Bãi Cháy. Năm 2010, nâng cấp tiếp đoạn Cửa Ông - Móng Cái đạt tiêu chuẩn cấp III.

Quốc lộ 5 từ Hà Nội đến Hải Phòng (cảng Chùa Vẽ) dài 106 km đã

hoàn thành nâng cấp với tiêu chuẩn cấp I, có 4 - 6 làn xe. Nhưng hiện nay do quy hoạch sử dụng đất của các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nên tuyến đường đi qua chưa được hợp lý, tình trạng các khu công nghiệp nằm sát dọc theo tuyến đường đang phát triển với tốc độ cao, nhưng lại thiếu các đường gom gây tắc nghẽn cục bộ và tai nạn nghiêm trọng, ảnh hưởng lớn đến chất lượng phục vụ của tuyến. Trong tương lai, nhu cầu vận tải của tuyến ngày càng cao cùng với tốc độ công nghiệp hoá và đô thị hoá dọc tuyến, về cơ bản quốc lộ 5 vẫn giữ nguyên quy mô của tuyến đường hiện tại kết hợp với việc cải tạo các hành lang dọc tuyến và các công trình hỗ trợ phục vụ an toàn vận tải, nâng cao chất lượng phục vụ của tuyến.

b- Tuyến Nam Ninh-Lạng Sơn- Hà Nội-Hải Phòng.

Phía Trung Quốc đã hoàn thành tuyến cao tốc Nam Ninh- Hữu Nghị Quan và đang xây dựng nhánh đi cửa khẩu Tà Lùng (Cao Bằng).

Phía Việt Nam sẽ đẩy nhanh tiến độ xây dựng tuyến cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn (đoạn Bắc Ninh-Lạng Sơn 140 km 6 làn xe) bằng hình thức BOT hoặc vốn ODA Trung Quốc và dự kiến sẽ khởi công vào trước năm 2010 và hoàn thành vào trước năm 2015.

c- Tuyến Đông Hưng-Móng Cái-Hạ Long-Hải Phòng.

Phía Trung Quốc đã hoàn thành tuyến cao tốc từ Nam Ninh, Hải Nam đến Đông Hưng.

Phía Việt Nam sẽ đẩy nhanh tiến độ xây dựng tuyến cao tốc Hạ Long-Móng Cái dài 170 km 4-6 làn xe bằng hình thức BOT hoặc vốn ODA Trung Quốc và dự kiến sẽ khởi công vào trước năm 2010 và hoàn thành vào trước năm 2015.

d- Phương hướng phát triển các tuyến đường bộ khác trong tuyến trục giao thông hai hành lang, một vành đai kinh tế

Bên cạnh việc phát triển các tuyến trục cao tốc chính của hai hành lang, một vành đai kinh tế, hai nước phối hợp phát triển các tuyến đường thông thương giữa các địa phương hai bên biên giới. Xây dựng các tuyến đường xương cá dọc theo tuyến biên giới phục vụ nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hoá của dân cư.

Nhanh chóng thực hiện các dự án xây dựng và nâng cấp các tuyến đường bộ nối liền quốc gia và nối với cảng Hải Phòng. Nâng cấp, mở rộng tuyến đường quốc lộ dẫn đến các cửa khẩu chính, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hoá từ các tỉnh biên giới đến các trung tâm kinh tế tại thị trường nội địa của hai nước như Côn Minh, Nam Ninh (Trung Quốc); Hà Nội, Hải Phòng (Việt Nam), tạo điều kiện cho hàng quá cảnh tiếp cận nhanh chóng với hệ thống cảng biển Hải Phòng.

Phát triển hệ thống đường bộ bao gồm trục chính nối các điểm trên hành lang kinh tế, các tuyến xương cá liên kết với trục giao thông này là điều kiện quan trọng nhất để phát triển hai hành lang và vành đai kinh tế.

- Quốc lộ 70 bắt đầu từ Đuan Hùng (địa phận tỉnh Phú Thọ) qua làng Đát (địa phận tỉnh Yên Bái), Phố Ràng và kết thúc tại Bản Phiệt (thuộc địa phận tỉnh Lào Cai) dài 190 km đang được nâng cấp mặt đường, mở rộng một số đoạn cua trong giai đoạn 2006-2010;

- Quốc lộ 2: đoạn từ Phù Lỗ đến cửa khẩu Thanh Thủy (Hà Giang) có tổng chiều dài 317 km, qua các tỉnh/thành phố: Hà Nội, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Tuyên Quang, Hà Giang. Đến năm 2010, đoạn Phù Lỗ - Việt Trì đạt tiêu chuẩn đường cấp I, với 4 làn xe; đoạn Việt Trì - Tuyên Quang đạt tiêu chuẩn đường cấp III, 2 làn xe và đoạn Tuyên Quang - Hà Giang đã được nâng cấp đạt tiêu chuẩn đường cấp IV, với 2 làn xe. Đến năm 2010, đoạn Phù Lỗ - Đuan Hùng đạt tiêu chuẩn đường cấp I, với 4 làn xe; đoạn Đuan Hùng - Tuyên Quang đạt tiêu chuẩn đường cấp III, với 2 làn xe.

- Quốc lộ 32A; 32B và 32C từ Cầu Giấy (Hà Nội) qua thị xã Sơn Tây, Phú Thọ, Yên Bái và điểm cuối là Bình Lư tỉnh Lai Châu, dài 404km. Đến năm 2010, đoạn Mai Dịch - Sơn Tây đạt tiêu chuẩn cấp I, với 4 làn xe; đoạn Sơn Tây - Trung Hà đã nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp III, với 2 làn xe và đoạn Trung Hà - Bình Lư đạt tiêu chuẩn cấp IV, với 2 làn xe (Một số đoạn khó khăn đạt tiêu chuẩn cấp V, với 1 làn xe).

- Đường Hồ Chí Minh từ Cao Bằng qua Thái Nguyên tới phía Nam thị xã Tuyên Quang theo quốc lộ 2 tới Đuan Hùng, gần ngã ba Phú Hộ rẽ phải qua thị xã Phú Thọ, vượt sông Thao tại bến

phà Ngọc Tháp, sau đó đi về ngã ba Cổ Tiết và theo quốc lộ 32 qua cầu Trung Hà nối vào đường 21, quốc lộ 21 đoạn Hòa Lạc-Cầu Sỏi sau năm 2010 xây dựng đoạn Sơn Tây - Miếu Môn thành đường cao tốc nối liền chuỗi đô thị phía Tây Hà Nội. Khoảng 2/3 tuyến đường Hồ Chí Minh sau năm 2020 sẽ xây dựng thành đường cao tốc.

- Quốc lộ 4A và 4B Cao Bằng-Lạng Sơn-Quảng Ninh đang được nâng cấp.

Ngoài các tuyến quốc lộ chính, mạng lưới giao thông đường bộ còn có các tỉnh lộ, huyện lộ tạo nên một mạng lưới giao thông liên hoàn, phục vụ phát triển kinh tế-xã hội, phục vụ đi lại của nhân dân ngày càng tăng, đồng thời củng cố an ninh và quốc phòng của khu vực.

Dự kiến sẽ xây dựng cầu Bắc Luân II (Quảng Ninh), Tà Lùng II (Cao Bằng) qua biên giới hai nước.

đ- Về phát triển tuyến đường sắt.

Hiện tại tuyến đường sắt Lào Cai-Hà Nội có khổ đường 1.000 mm và tuyến đường Đồng Đăng-Yên Viên là tuyến đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm. Công suất các tuyến đường này rất thấp, nhất là tuyến Lào Cai-Hà Nội do độ dốc và bán kính đường cong nhỏ.

Hợp tác về phát triển đường sắt. Hai bên thống nhất hợp tác cải tạo tuyến đường sắt Hà Nội - Vân Nam và Hà Nội - Nam Ninh theo chuẩn 1.435 mm và kết nối với các tuyến khác hướng tới xây dựng tuyến đường sắt xuyên Á trong tương lai. Ngành đường sắt hai nước đã gặp gỡ để thống nhất các tiêu chuẩn kỹ

thuật chung về đường ray nhằm cải tạo toàn tuyến thành đường ray tiêu chuẩn chung. Mở rộng kết nối của các tuyến Hà Nội-Vân Nam và Nam Ninh- Hà Nội với các tuyến chủ yếu khác.

Ngành đường sắt hai nước đang hợp tác tổ chức liên vận quốc tế trên cả hai tuyến. Trung Quốc cũng nhận vận chuyển hàng quá cảnh từ Việt Nam đến nước thứ ba theo tinh thần Nghị định thư giữa Bộ Giao thông vận tải Việt Nam và Bộ Đường sắt Trung Quốc ký kết hàng năm và các hiệp định của Tổ chức Hợp tác Đường sắt (OSZD) mà Việt Nam và Trung Quốc cùng là thành viên. Việc cải tạo kỹ thuật đối với tuyến đường sắt Hà Nội- Côn Minh và Hà Nội-Lạng Sơn phải được đặt trong khuôn khổ quy hoạch tổng thể hệ thống đường sắt toàn châu Á.

- Đoạn Côn Minh - Hà Khẩu, ngoài việc nâng cấp tuyến đường sắt khổ 1.000 mm Côn Minh - Hà Khẩu, đang xây dựng một tuyến đường mới khổ 1.435 mm đạt tiêu chuẩn quốc tế từ Côn Minh đi Mông Tự, đến năm 2011 sẽ hoàn thành tuyến này đến Hà Khẩu.

- Đoạn Lào Cai-Yên Viên sử dụng vốn vay ODA của ADB và Pháp đến năm 2010 hoàn thành nâng cấp để đưa tuyến về đúng cấp kỹ thuật (khổ 1.000 mm) để nâng cao năng lực vận tải có thể đạt công suất vận chuyển 3 triệu tấn/năm. Hiện nay, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã xây dựng dự án đường sắt hành lang Đông-Tây nối liền Lào Cai- Hải Phòng- Quảng Ninh (theo tính toán, vận

chuyển bằng đường sắt của các tuyến trục Hành lang Đông-Tây chiếm 50% về hàng hoá và 40% về hành khách so với tổng sản lượng bình quân toàn ngành trong 5 năm trở lại đây). Dự án sẽ hoàn thành giai đoạn 1 vào năm 2008 với năng lực vận chuyển 3 triệu tấn/năm.

Sẽ xây dựng tuyến đường sắt cao tốc, khổ 1.435 mm đường đôi Lào Cai-Hà Nội- Hải Phòng theo tuyến hữu ngạn sông Hồng về Hà Nội bằng nguồn vốn ODA Trung Quốc để tăng năng lực vận chuyển của tuyến này.

Nâng cấp và xây dựng đường sắt đôi, khổ 1.435 mm Đông Đăng-Hà Nội bằng nguồn vốn ODA Trung Quốc.

Nâng cấp đường sắt Kép - Hạ Long dài 134,55 km, đoạn Chí Linh - Hạ Long khổ 1.435 mm dài 69 km, sau đó hiện đại hệ thống thông tin liên lạc. Song nhu cầu vận chuyển của tuyến hành lang này rất lớn, tuyến đường sắt hiện nay dù có nâng cấp cũng không thể đáp ứng được nhu cầu vận chuyển. Do đó hai bên cần hợp tác đẩy nhanh tiến độ xây dựng mới tuyến đường sắt này thành tuyến đường đôi với khổ đường 1.435 mm, có tốc độ cao, được điện khí hoá đạt tiêu chuẩn quốc tế đáp ứng nhu cầu vận tải của tuyến hành lang. Nguồn vốn cho tuyến đường này được huy động bằng nhiều hình thức, trước hết đề nghị phía Trung Quốc đưa vào danh mục Việt Nam vay ưu đãi vốn ODA của Chính phủ Trung Quốc, đồng thời huy động các nguồn vốn khác bằng nhiều hình thức ưu đãi đầu tư.

- Đang cải tạo và xây dựng mới đoạn Yên Viên - Phả Lại - cảng Cái Lân để tăng cường năng lực vận tải hàng từ cảng Cái Lân về Hà Nội, tuyến này dài 42 km bằng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ.

e- Về phát triển cảng biển.

Cụm cảng Hải Phòng bao gồm 4 cảng: Hoàng Diệu, Vệt Cách, Chùa Vẽ và Đoạn Xá, là thương cảng tổng hợp quan trọng nhất ở khu vực phía Bắc. Đến năm 2010, tập trung chỉnh trị, nạo vét luồng vào cảng, bảo đảm loại tàu 1 vạn DWT ra vào cảng thường xuyên; tập trung đầu tư chiều sâu đổi mới trang thiết bị bốc xếp và tiếp tục xây dựng các bến container để nâng công suất cảng Hải Phòng đạt quy mô 12-15 triệu tấn vào năm 2010 và dừng lại ở quy mô 15 triệu tấn/năm.

Mở rộng nâng cấp cảng Hải Phòng, xây dựng các bến container, các bãi container nội địa, đồng thời phát triển vận tải đa phương thức chủ yếu là đường bộ và đường sắt.

Xây dựng cảng cửa ngõ phía Bắc tại Lạch Huyện (bao gồm cả cầu Đình Vũ), dự kiến khởi công vào năm 2008.

Cảng Cái Lân đã được xây dựng thành thương cảng nước sâu ở phía Bắc cho cỡ tàu tới 50.000DWT vào làm hàng; cảng Cái Lân sẽ đóng vai trò là cảng trung tâm, là cửa ngõ chính cho hành lang Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Tuy nhiên, phát triển cảng Cái Lân hết sức lưu ý bảo vệ cảnh quan, môi trường

khu du lịch và di sản thiên nhiên Hạ Long và vùng Bái Tử Long. Dự kiến đẩy nhanh tiến độ xây dựng 3 bến tiếp theo, tiếp nhận tàu tới 5-8 vạn DWT, nâng công suất của cảng lên 10 triệu tấn/năm vào năm 2010 và đạt 20 triệu tấn/năm năm 2020.

Hợp tác về phát triển cảng biển, đường biển: cả hai nước đều có lợi thế bờ biển dài rất thuận lợi cho việc phát triển giao thông đường biển. Trước mắt hai bên sẽ hợp tác nâng cấp các cầu cảng biển nhằm nâng khả năng tiếp nhận tàu hàng và giảm thời gian bốc dỡ hàng hoá.

Hợp tác phát triển đường thủy nội địa: mở rộng cảng sông và cải tạo các tuyến đường sông nối liền Hà Nội - Quảng Ninh. Nghiên cứu mở các tuyến mới và nâng cấp các tuyến hiện tại nhằm khai thác tối đa các ưu điểm của loại hình vận tải đường thủy như tải trọng lớn, chi phí thấp...

g- Về đường hàng không,

Phát triển sân bay quốc tế Nội Bài thành điểm trung chuyển hành khách, hàng hóa có sức cạnh tranh trong khu vực, đạt tiêu chuẩn quốc tế với năng lực thông qua 15 triệu hành khách/năm. Xây dựng ga quốc tế mới chuyển đổi ga khách quốc tế đến hiện tại thành ga khách nội địa sau khi hoàn thành ga khách quốc tế mới.

Nâng cấp sân bay quốc tế Cát Bi (Hải Phòng).

Xây dựng sân bay quốc tế Vân Đồn (Quảng Ninh).

Phía Trung Quốc đang chuẩn bị xây dựng sân bay quốc tế tại Mông Tự (châu Hồng Hà).

Hiện nay tuyến đường không Hà Nội-Côn Minh đã được khai thông. Phối hợp với phía Trung Quốc nhanh chóng nâng cao tiêu chuẩn đường bay Côn Minh- Hà Nội.

Hợp tác trong lĩnh vực hàng không: Tăng cường và tạo thuận lợi cho việc khai thác của các hãng hàng không hai nước. Hiện nay, tuyến bay từ Hà Nội đi Côn Minh máy bay của Việt Nam vẫn phải bay vòng qua Nam Ninh. Phía Việt Nam đề nghị phía Trung Quốc tạo điều kiện để máy bay của Việt Nam có thể bay thẳng từ Hà Nội tới Côn Minh.

h- Hợp tác phát triển các khu kinh tế cửa khẩu, các trung tâm thương mại và các chợ biên giới: để phát triển mạnh hơn nữa hoạt động thương mại vùng biên hai nước, việc xây dựng và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu, trung tâm thương mại và hệ thống chợ vùng biên là xu thế tất yếu.

Hợp tác về phát triển hệ thống kho vận là vấn đề đặc biệt cần quan tâm vì hàng hoá xuất khẩu từ Việt Nam phần lớn là hàng nông sản (hoa quả, thực phẩm), rất dễ bị hư hỏng, thối rữa. Phương hướng hợp tác là một mặt, hai bên cần tiếp tục thúc đẩy hơn nữa các biện pháp rút ngắn thời gian thông quan, mặt khác cần hình thành một hệ thống kho bảo quản hàng hoá chờ thông quan hiện đại (kho lạnh) nhằm giúp kéo dài thời gian bảo quản hàng hoá./.