

HAI HÀNH LANG, MỘT VÀNH ĐAI KINH TẾ VIỆT - TRUNG: NHÌN LẠI, VẤN ĐỀ VÀ TRIỂN VỌNG

TS. NGUYỄN BÁ ÂN

*Viện Chiến lược phát triển
Bộ Kế hoạch và đầu tư*

Những năm gần đây, sự hợp tác kinh tế trong khu vực diễn ra hết sức mạnh mẽ. Cùng với việc thành lập Khu vực mậu dịch tự do ASEAN, hình thành Hợp tác các nước Tiểu vùng Mê Kông mở rộng (GMS), Hợp tác Trung Quốc - ASEAN, Hợp tác phát triển hệ thống đường xuyên Á..., các hợp tác song phương và đa phương giữa Việt Nam với Trung Quốc và các nước trong khu vực ASEAN ngày càng phát triển. Đặc biệt Trung Quốc đang xúc tiến mạnh mẽ chiến lược "một trục, hai cánh" nhằm hình thành một vành đai tăng trưởng mới ở bờ Tây Thái Bình Dương, thúc đẩy hợp tác toàn diện Trung Quốc - ASEAN, trong đó "Hai hành lang một vành đai" được coi là có vai trò hết sức quan trọng của chiến lược "một trục, hai cánh".

Hợp tác xây dựng hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt Nam - Trung Quốc đã và đang được triển khai trên thực tế,

tạo cơ sở tiền đề và điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng hợp tác giữa các nước trong khu vực Hành lang kinh tế và với các nước liên quan khác.

Những định hướng chủ yếu hợp tác phát triển về hai hành lang, một vành đai kinh tế đã thỏa thuận và tình hình thực hiện.

Về hợp tác phát triển thương mại, hai bên thống nhất phấn đấu tổng kim ngạch xuất khẩu của các tỉnh phía Việt Nam tăng bình quân trên 20%/năm. Tổng mức lưu chuyển hàng hoá bán lẻ và doanh thu dịch vụ tiêu dùng giai đoạn đến năm 2020 phấn đấu đạt mức tăng trưởng bình quân 20%/năm. Thực tế đã đạt, thậm chí vượt về tổng kim ngạch xuất nhập khẩu, song cán cân nhập siêu của Việt Nam không được thu hẹp, thậm chí còn trầm trọng hơn.

Hiện nay, mức thâm hụt thương mại của Việt Nam với Trung Quốc là khá lớn

và ngày càng gia tăng, từ 2,7 tỷ USD năm 2005 lên hơn 12,71 tỷ USD năm 2010 (mức thâm hụt thương mại của Việt Nam với các nước ASEAN năm 2010 gần 6,1 tỷ USD). Hàng hóa từ Trung Quốc với cơ cấu đa dạng, mẫu mã phong phú, giá cả cạnh tranh hơn, dễ dàng thâm nhập và chiếm lĩnh thị trường Việt Nam. Nếu hàng hóa và dịch vụ của Việt Nam không đủ sức cạnh tranh để thâm nhập vào thị trường Trung Quốc thì mức thâm hụt thương mại sẽ rất lớn (dự báo có thể gấp 5 - 6 lần tổng giá trị hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc), tác động không nhỏ đối với sự phát triển của các địa phương dọc hành lang kinh tế nói riêng và cả nước nói chung. Thời gian qua quan hệ hợp tác thương mại giữa Việt Nam với Trung Quốc phát triển mạnh mẽ. Hai bên không ngừng mở rộng quy mô và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu của hai nước phát triển hợp tác lâu dài. Có thể nói, đến nay quan hệ kinh tế thương mại Việt Nam - Trung Quốc đã bước vào giai đoạn phát triển mới. Theo số liệu thống kê, kim ngạch mậu dịch song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc năm 2000 mới đạt 2,96 tỷ USD, đến năm 2005 tăng lên 8,74 tỷ USD (xuất khẩu 2,96 tỷ USD, nhập khẩu 5,78 tỷ USD) và năm 2007 đạt 15,86 tỷ USD, hoàn thành trước thời hạn 3 năm mục tiêu mà lãnh đạo hai nước đề ra là đến năm 2015 kim ngạch song phương sẽ đạt 15 tỷ USD.

Đặc biệt trong 3 năm gần đây buôn bán ngoại thương giữa Việt Nam và Trung Quốc có bước đột phá. Năm 2008,

kim ngạch mậu dịch song phương giữa hai nước đạt 19,5 tỷ USD (chưa kể đặc khu hành chính Hồng Kông); năm 2009 đạt 21 tỷ USD và năm 2010 tăng lên 27,3 tỷ USD (Việt Nam: 7,3 tỷ USD; Trung Quốc: 20,0 tỷ USD) tăng 25,6 %/năm bình quân thời kỳ 2006 - 2010. Đến nay, Trung Quốc đã trở thành một trong số 10 nước bạn hàng lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch xuất nhập khẩu chiếm hơn 17% tổng kim ngạch ngoại thương của Việt Nam. Hàng hóa của Trung Quốc xuất khẩu sang Việt Nam chủ yếu là từ 3 tỉnh Quảng Đông, Quảng Tây và Vân Nam (chiếm hơn 90% giá trị xuất khẩu của Trung Quốc sang Việt Nam); đồng thời đây cũng là 3 tỉnh nhập khẩu nhiều nhất hàng hóa của Việt Nam, chiếm hơn 85% giá trị xuất khẩu từ Việt Nam sang Trung Quốc.

Hiện nay Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc hơn 100 mặt hàng các loại, gồm 4 nhóm hàng chính sau:

- *Hàng nhiên nguyên liệu*: Dầu thô, than đá, quặng kim loại, các loại hạt có dầu, dược liệu (cây làm thuốc).

- *Hàng nông sản*: Lương thực (gạo, sắn khô), rau củ quả (đặc biệt là các loại hoa quả nhiệt đới như: Chuối, xoài, vải thiều, chôm chôm, thanh long), cao su, cà phê, chè, hạt điều...

- *Hàng thủy sản*: Thủy sản tươi sống, thủy sản đông lạnh, một số loại mang tính đặc sản như: Rắn, rùa, ba ba tự nhiên hoặc được nuôi thả.

- *Hàng tiêu dùng*: Hàng thủ công mỹ nghệ, giày dép, đồ gỗ cao cấp, bột giặt, bánh kẹo.

Các hàng hoá Việt nam nhập khẩu từ Trung Quốc bao gồm: Các sản phẩm công nghiệp chế tạo, công nghiệp chế biến, xăng dầu, sắt thép, máy móc thiết bị, phụ tùng, máy vi tính, sản phẩm điện tử và linh kiện, phân bón, hoá chất, vải các loại và nguyên phụ liệu dệt, may, da, giày...

Đặc biệt, hoạt động thương mại, dịch vụ tại các cửa khẩu, các khu vực biên giới hai nước phát triển rất sôi động với sự tham gia của nhiều thành phần kinh tế khác nhau như: doanh nghiệp Nhà nước, các công ty TNHH, công ty liên doanh, doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài, các tập thể và cá nhân..., đóng góp tích cực vào phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh vùng biên và tác động mạnh đến thị trường cả nước. Kinh tế cửa khẩu phát triển đã góp phần thúc đẩy một số ngành sản xuất, dịch vụ phát triển, tạo ra nhiều việc làm mới, tăng nguồn thu ngân sách cho địa phương, tăng nguồn vốn đầu tư hạ tầng, thúc đẩy quá trình đô thị hóa vùng biên giới và nâng cao mức sống cho nhân dân...

Đối với khu vực Hành lang kinh tế, do có lợi thế rất lớn về vị trí địa lý, về các cửa khẩu, cửa biển và cơ sở hạ tầng... nên những năm gần đây giao thương hàng hoá giữa các địa phương của Việt Nam và Trung Quốc (*mà chủ yếu là tỉnh Quảng Tây*) phát triển rất nhanh chóng. Trong đó, Quảng Tây là tỉnh duy nhất của Trung Quốc có chung đường biên giới cả trên đất liền và trên biển với Việt Nam nên mối quan hệ hợp tác giữa Quảng Tây với Việt Nam luôn được củng cố và phát triển trong nhiều lĩnh vực

như: Thương mại, du lịch, giao thông vận tải, năng lượng... Ngoài những văn kiện ký kết chung giữa Chính phủ hai nước, tỉnh Quảng Tây cũng đã thoả thuận và ký kết nhiều văn bản hợp tác khác với các ngành và địa phương liên quan của Việt Nam, tạo điều kiện tốt đẹp cho sự hợp tác phát triển hai hành lang, một vành đai kinh tế.

Việc tăng cường công tác xúc tiến thương mại, quảng bá thương hiệu sản phẩm, mà trước hết là xây dựng thương hiệu cho các sản phẩm nông sản; đẩy mạnh và ứng dụng rộng rãi các biện pháp quản lý chất lượng hàng hóa, dịch vụ như các tiêu chuẩn ISO, các tiêu chuẩn về vệ sinh an toàn thực phẩm (tạo điều kiện cho hàng hóa Việt Nam dễ dàng thâm nhập thị trường Trung Quốc) gần như không có nhiều tiến triển. Việc gắn kết phát triển thương mại với hoạt động sản xuất, hoạt động đầu tư trong và ngoài khu vực hành lang. Khuyến khích các doanh nghiệp trong các tỉnh tiến hành hợp tác đầu tư sản xuất, khai thác tài nguyên, nuôi trồng thuỷ sản, bao thầu công trình..., thiếu các chương trình, nội dung và dự án cụ thể nên sự chuyển biến cũng chậm.

Việc hợp tác cùng nhau xây dựng các cơ chế thuận lợi nhằm thúc đẩy thương mại giữa hai nước theo các hành lang về thuế xuất nhập khẩu, xuất nhập cảnh, thủ tục hải quan, kiểm dịch hàng hóa, thủ tục đi lại của các phương tiện vận tải... cũng đang rất khó khăn, chưa có cơ chế, giải pháp cụ thể để thực hiện.

Hai bên đã hợp tác phát triển mậu dịch biên giới, duy trì tính ổn định và

tính liên tục của chính sách mật dịch biên giới hiện hành, tăng cường xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ tại cửa khẩu... Tuy nhiên, chưa thiết lập được cơ chế làm việc định kỳ, gặp gỡ trao đổi thường xuyên nhằm giải quyết kịp thời các vấn đề nảy sinh trong mật dịch biên giới, tạo môi trường thông thoáng và bình đẳng cho mật dịch biên giới phát triển liên tục, lành mạnh và ổn định.

Việc hai bên thỏa thuận hợp tác cùng tiện lợi hoá thông quan, thực hiện kiểm tra một lần đối với hàng hoá xuất nhập khẩu, áp dụng cơ chế này cho tất cả các cửa khẩu của tuyến hành lang đến nay vẫn chưa thực hiện được.

Việc xây dựng Khu hợp tác kinh tế biên giới Đồng Đăng-Bàng Tường; Bắc Sơn - Hà Khẩu (Vân Nam)-Khu thương mại Kim Thành (Lào Cai)... là khu hợp tác kinh tế tổng hợp nhất thể hoá về gia công xuất khẩu, lưu thông hàng hoá và giao thương quốc tế, là điểm khởi đầu cho sự hợp tác phát triển của tuyến hành lang kinh tế đang còn nhiều vướng mắc cả nội dung và cơ chế hợp tác.

Về hợp tác phát triển hệ thống kho vận, hai bên cũng đã thống nhất thúc đẩy hơn nữa các biện pháp rút ngắn thời gian thông quan, 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. Tuy nhiên, hệ thống kho vận tại khu vực biên giới Đồng Đăng-Bàng Tường và Hà Khẩu-Lào Cai cũng chưa được quy hoạch và xây dựng.

Về hợp tác đầu tư: Đầu tư của Trung Quốc tại Việt Nam cũng đang có xu thế phát triển tốt. Nếu năm 2000 phía Trung Quốc chỉ có 02 dự án đầu tư tại Việt Nam với tổng số vốn 15,35 triệu USD, thì đến năm 2009 đã tăng lên hơn 700 dự án với tổng số vốn hơn 2,6 tỷ USD. Tính đến cuối tháng 11-2010, số dự án đầu tư trực tiếp của Trung Quốc vào Việt Nam còn hiệu lực là 749 dự án với tổng vốn đăng ký là 3,18 tỷ USD (*nếu tính cả vốn thâu khoán là gần 8 tỷ USD*), đứng thứ 16 trong số các nước và vùng lãnh thổ đầu tư vào Việt Nam. Các dự án đầu tư của Trung Quốc tại Việt Nam chủ yếu tập trung vào các lĩnh vực: công nghiệp chế biến, chế tạo, điện lực và khai khoáng (*chiếm 70% số dự án và gần 60% tổng vốn đăng ký*), tiếp đến là dịch vụ, kinh doanh bất động sản, nông lâm nghiệp, chế biến thuỷ sản, dịch vụ y tế, giáo dục... Các tỉnh khu vực Nam Trung Quốc cũng là những đối tác đầu tư lớn nhất vào các tỉnh phía Bắc Việt Nam. Trong đó, riêng tỉnh Quảng Tây có hơn 100 dự án với tổng số vốn đăng ký gần 500 triệu USD. Nhìn chung, các dự án đầu tư của Trung Quốc tại Việt Nam đều có quy mô nhỏ, trung bình chỉ khoảng 4 triệu USD/dự án.

Đặc biệt gần đây nhiều dự án lớn đã được ký kết và triển khai thực hiện tại các địa phương thuộc khu vực Hành lang kinh tế. Ngoài ra, thành phố Đông Hưng (Quảng Tây) cũng đang triển khai hợp tác với Việt Nam trong các lĩnh vực: điện lực, khai khoáng, sản xuất vật liệu

xây dựng, chế biến nông thủy sản, vận chuyển và lưu thông hàng hoá... Phòng Thành là thành phố cảng lớn nhất của Quảng Tây cũng đang dự định triển khai hợp tác với Việt Nam trong các lĩnh vực công nghiệp hoá dầu, đóng mới và sửa chữa tàu biển, nuôi trồng và chế biến thủy sản...

Hiện nay cả phía Việt Nam và Trung Quốc đang tích cực đẩy nhanh việc triển khai các dự án đã ký kết, đồng thời tiếp tục tìm kiếm các dự án mới thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau như xây dựng cơ sở hạ tầng, công nghiệp chế biến, điện lực, hóa chất..., nhằm tăng tổng số vốn đầu tư lên vài tỷ USD trong giai đoạn tới. Phía Trung Quốc khẳng định mong muốn hợp tác với Việt Nam trong các dự án lớn thuộc các lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng, công nghiệp, năng lượng, điện tử, giao thông... Trong đó đáng chú ý có Hiệp định khung về việc Trung Quốc cấp khoản tín dụng ưu đãi 550 triệu NDT cho các dự án hiện đại hóa thông tin tín hiệu đường sắt; Hợp đồng về tham gia xây dựng một số nhà máy điện và bán điện cho 6 tỉnh miền Bắc Việt Nam... Đồng thời, tỉnh Quảng Tây cũng đang có kế hoạch tăng cường hơn nữa hợp tác với Việt Nam trong các lĩnh vực: Xây dựng tuyến cao tốc từ Hữu Nghị Quan đi Hà Nội và đường sắt từ Hà Nội đi Đồng Đăng, Lạng Sơn; phát triển điện lực, công nghiệp đóng tàu, chế tạo ô tô, sản xuất máy móc nông nghiệp, chế biến khoáng sản, dệt may, chế biến nông thủy sản, sản xuất giống, phát triển nông nghiệp...; hợp tác về cảng và vận tải biển, nhất là hợp tác giữa các cảng Khâm

Châu, Phòng Thành, Bắc Hải với cảng Hải Phòng, Cái Lân và một số cảng khác của Việt Nam.

Về hợp tác phát triển du lịch theo hướng phát triển du lịch “mở” của hai hành lang, một vành đai kinh tế quốc tế cho phép tổ chức hệ thống tuyến, điểm du lịch với nhiều loại hình du lịch và các sản phẩm du lịch hấp dẫn, tương xứng với tầm vóc phát triển và vị trí du lịch của lãnh thổ trong chiến lược phát triển du lịch chung của cả nước cũng đang được xúc tiến. Hai bên đã tích cực tham gia Chương trình hợp tác phát triển du lịch trong khuôn khổ hai hành lang, một vành đai kinh tế. Các công ty du lịch lớn hành của hai nước, nhất là của Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh với Quảng Tây (Trung Quốc) và gần đây với tỉnh Hải Nam, đã phối hợp khá chặt chẽ nên lượng khách du lịch ngày càng tăng. Năm 2006 khách du lịch Trung Quốc vào Việt Nam đạt 516,3 ngàn lượt người và năm 2008 đạt 643,3 ngàn lượt người, chiếm 15,2% tổng số lượt khách quốc tế đến Việt Nam (*riêng năm 2009, một phần do ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế thế giới và nhất là do phía Trung Quốc thay đổi chính sách quản lý xuất nhập cảnh ở các cửa khẩu biên giới nên khách du lịch Trung Quốc đến Việt Nam giảm mạnh, chỉ còn 518,9 ngàn lượt người, giảm hơn 35 ngàn lượt người so với năm 2008*).

Trong tổng số khách du lịch Trung Quốc đến Việt Nam, số khách thông qua tỉnh Quảng Tây hàng năm chiếm hơn 70%. Khách du lịch Việt Nam sang Trung Quốc hàng năm cũng có gần 200

ngàn lượt người, trong đó phần lớn là đến Quảng Tây. Tuyến du lịch theo đường bộ hàng ngày có 3 chuyến xe khách đi trực tiếp từ Hà Nội sang Nam Ninh qua cửa khẩu Đồng Đăng. Tuyến du lịch đường biển Bắc Hải - Hải Phòng đã được thiết lập, mỗi tuần có 01 chuyến tàu du lịch với sức chở khoảng 2.000 khách đến Việt Nam. Hai bên cũng đang đẩy mạnh hợp tác về phát triển du lịch an toàn, du lịch tuyên truyền, thúc đẩy tiêu dùng, đồng thời thiết lập cơ chế gặp gỡ giữa các ban, ngành quản lý du lịch và đang được triển khai có hiệu quả.

Về hợp tác phát triển công nghiệp theo hướng đẩy mạnh xúc tiến đầu tư vào các lĩnh vực: Công nghiệp chế biến thực phẩm, công nghiệp khai thác và chế biến sâu khoáng sản, công nghiệp sản xuất hàng tiêu dùng, công nghiệp cơ khí, công nghiệp sản xuất hàng thủ công mỹ nghệ, công nghiệp kỹ thuật cao (sinh học, vật liệu mới...) nhìn chung quy mô còn rất nhỏ.

Hợp tác về năng lượng: Hợp tác về năng lượng cũng là một lĩnh vực được Trung Quốc quan tâm. Hiện nay Trung Quốc đã xây dựng xong lưới điện cao áp từ Phòng Thành đến Lào Cai (Việt Nam), hàng năm cung cấp khoảng 500 triệu KWh điện cho các tỉnh biên giới phía Bắc của Việt Nam. Đồng thời, hàng năm tỉnh Quảng Tây cũng nhập khẩu một khối lượng lớn than của Việt Nam để cung cấp cho các cơ sở sản xuất điện trong tỉnh. Ngoài ra hai bên cũng đang triển khai hợp tác xây dựng một số nhà máy nhiệt điện lớn tại các tỉnh thuộc khu vực hành lang kinh tế.

Về hạ tầng giao thông trong khu vực, nhân tố quyết định đối với việc vận hành và phát triển hai hành lang kinh tế.

Tại khu vực hai hành lang kinh tế đã hình thành các tuyến giao thông quan trọng, cả theo trục dọc và trục ngang, về cơ bản đáp ứng phần nào yêu cầu vận hành và phát triển của hai hành lang kinh tế.

a) Các tuyến trục dọc: Trong khu vực hai hành lang kinh tế đã và đang hình thành các tuyến trục giao thông quan trọng là Quốc lộ 1A và đường Hồ Chí Minh, quốc lộ 70, quốc lộ 32, quốc lộ 2... đã và đang được nâng cấp và đang hình thành các tuyến ven biển và các tuyến đường cao tốc Hà Nội-Lào Cai và Hà Nội-Lạng Sơn.

- *Quốc lộ 1A* là tuyến giao thông chính của Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore trên lãnh thổ Việt Nam. Đây là tuyến trục giao thông Bắc - Nam quan trọng nhất, có vai trò quyết định đối với sự phát triển của Việt Nam nói chung và khu vực hành lang kinh tế nói riêng. Tuyến bắt đầu từ cửa khẩu Hữu Nghị Quan (Lạng Sơn) chạy dọc đất nước từ Bắc xuống Nam đi qua hơn 30 tỉnh, thành phố, kết nối thủ đô Hà Nội với hơn 20 đô thị lớn và Thành phố Hồ Chí Minh, là trung tâm kinh tế, thương mại lớn nhất của cả nước.

Trong đó đoạn phía Bắc, từ Lạng Sơn qua các tỉnh Bắc Giang, Bắc Ninh đến Hà Nội (khoảng 170 km) là khởi đầu của hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh cũng như hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore (*thuộc phía Việt Nam*), đồng

thời cũng là một nhánh của đường xuyên Á phía Bắc, được kết nối với thành phố Nam Ninh bằng đường cao tốc Hữu Nghị Quan - Nam Ninh, từ đó hoà chung vào mạng cao tốc của Trung Quốc nên có vai trò hết sức quan trọng trong việc giao lưu hàng hoá và hành khách giữa Việt Nam với Trung Quốc và giữa Trung Quốc với các nước ASEAN lục địa. Hiện nay, tuyến này mới được nâng cấp mở rộng nên có chất lượng khá tốt, trong đó đoạn từ Lạng Sơn đến hết tỉnh Bắc Giang đạt cấp III đồng bằng (2 làn xe) và đoạn Bắc Ninh - Hà Nội đạt cấp I với 4 - 6 làn xe.

- *Tuyến trục dọc phía Tây (đường Hồ Chí Minh)*: Đường Hồ Chí Minh có tổng chiều dài gần 2.000 km, bắt đầu từ tỉnh Cao Bằng ở phía Bắc đi qua các tỉnh: Bắc Cạn, Thái Nguyên, Vĩnh Phúc, Hà Nội, Hoà Bình, Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam, Gia Lai, Kon Tum, Đắc Lắc và kết thúc ở Bình Phước. Toàn bộ tuyến này nằm ở khu vực đồi núi, địa hình kém bằng phẳng. Nhưng đây là tuyến xuyên Việt thứ hai, có vai trò quan trọng để giảm bớt lưu lượng vận tải trên quốc lộ 1A, đồng thời góp phần phát triển kinh tế – xã hội các huyện miền núi, vùng sâu, vùng xa và bảo đảm an ninh quốc phòng.

Hiện nay, đường Hồ Chí Minh đã được thông xe giai đoạn 1 từ Hoà Lạc (Hà Nội) đến Plei Kần (Kon Tum) dài khoảng 1.000 km và đang tiếp tục xây dựng hoàn chỉnh. Toàn tuyến đạt cấp kỹ thuật III, IV miền núi và cấp IV đồng bằng, chủ yếu 2 làn xe; kết cấu mặt bê

tông xi măng, bê tông nhựa và láng nhựa chất lượng khá tốt, đi lại khá thuận lợi. Tuy nhiên do tuyến này nằm ở khu vực miền núi dân cư thưa thớt, kinh tế chưa phát triển, đồng thời còn thiếu các công trình hạ tầng dịch vụ cần thiết như hệ thống các trạm xăng dầu, trạm sửa chữa và các trạm dừng chân, ăn, nghỉ cho khách... nên hiện nay lưu lượng xe qua lại rất ít, kém hiệu quả.

- *Tuyến Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng*: Đây là một hợp phần quan trọng của Hợp tác hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt - Trung. Phần trên lãnh thổ Trung Quốc đã hoàn thành đường cao tốc từ Côn Minh đến cửa khẩu với Việt Nam, phần trên lãnh thổ Việt Nam đang xây dựng đường cao tốc Lào Cai-Hà Nội và Hà Nội - Hải Phòng 4 - 6 làn xe. Ngoài tuyến đường cao tốc đang được xây dựng, còn có Quốc lộ 70 bắt đầu từ cửa khẩu Lào Cai qua Yên Bái, Phú Thọ rồi đầu nối với quốc lộ 2 về Hà Nội (khoảng 330 km); và từ Hà Nội theo Quốc lộ 5 đến Hải Phòng (khoảng 110 km). Nhìn chung tuyến này có chất lượng khá tốt, bước đầu đáp ứng được yêu cầu lưu thông hàng hoá và hành khách trong khu vực. Trong đó đoạn từ Lào Cai đến Hà Nội chủ yếu đạt tiêu chuẩn cấp III (*riêng đoạn Lào Cai - Yên Bái đang nâng cấp nên chất lượng thấp*); và đoạn Hà Nội - Hải Phòng (Quốc lộ 5) đạt cấp II đồng bằng chất lượng tốt, nhưng do lưu lượng vận tải quá lớn, đồng thời đi qua nhiều khu dân cư nên bị hạn chế tốc độ.

Ngoài tuyến trên, trong khu vực còn có Quốc lộ 18 (*một phần của Hành lang*

kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh) dài 342 km, đạt cấp III đồng bằng, kết nối Hà Nội và hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore với Quảng Ninh - Móng Cái. Thời gian tới, trong khuôn khổ Hợp tác hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt - Trung, sẽ xây mới đường cao tốc tạo điều kiện rất thuận lợi cho việc lưu thông hàng hoá từ các tỉnh miền núi phía Bắc Việt Nam và khu vực Tây Nam Trung Quốc ra cảng Hải Phòng và Cái Lân (Quảng Ninh).

Các tuyến đường sắt thuộc hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt - Trung gồm: Đồng Đăng - Hà Nội dài khoảng 160 km đã được xây dựng đường sắt khổ lồng (1.000 mm và 1.435 mm), kết nối thuận tiện với đường sắt Hữu Nghị Quan - Nam Ninh (Trung Quốc), tuyến Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Hải Phòng và Kép - Bãi Cháy. Trong đó, tuyến Hà Nội - Hải Phòng đóng vai trò quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của Hà Nội và các tỉnh phía Bắc qua cảng biển Hải Phòng, đồng thời vận chuyển một phần hàng quá cảnh của tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) thông qua Hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Tuyến có chiều dài 106 km, khổ 1.000 mm, hệ thống thông tin, tín hiệu bán tự động. Hiện nay tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng đang có kế hoạch nâng cấp, điện khí hoá, trong đó nhánh nối từ Cam Lộ đến cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng đang được triển khai nghiên cứu xây dựng nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển trong khu vực.

Tuyến Kép - Hạ Long dài 105 km; khổ lồng (1.000 mm và 1.435 mm); hệ thống thông tin, tín hiệu bán tự động. Tuy nhiên, tuyến này được xây dựng từ những năm 70 của thế kỷ trước và ít được đầu tư bảo dưỡng nên rất cũ và lạc hậu, không đáp ứng được yêu cầu vận tải hiện đại. Mặt khác tuyến chưa kết nối với cảng Cái Lân nên hiệu quả khai thác thấp, đồng thời hạn chế tính hấp dẫn của cảng. Hiện nay tuyến đường sắt đơn khổ lồng (1.000 mm và 1.435 mm) Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân đang được triển khai xây dựng nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá đi và đến cảng Cái Lân.

Tóm lại, mạng đường sắt trong khu vực hai hành lang, một vành đai kinh tế còn hạn chế; sự kết nối giữa các tuyến chưa cao do tồn tại nhiều khổ đường khác nhau. Mặt khác các tuyến đường sắt đều là đường một chiều, khổ hẹp, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, cơ sở hạ tầng và hệ thống thông tin tín hiệu còn lạc hậu, thiếu đồng bộ... nên độ an toàn và hiệu quả khai thác không cao, Thời gian tới, để bảo đảm vận hành hành lang kinh tế một cách thông suốt cần phải nâng cấp tiêu chuẩn hoá, hiện đại hoá đường sắt để kết nối liên thông với mạng đường sắt của các nước trong khu vực, đồng thời nâng cao tốc độ và năng lực vận tải dọc hành lang kinh tế.

Về hệ thống cảng biển theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt thì chỉ tính riêng các cảng có quy mô từ 5 triệu tấn trở lên có 15 cảng và cụm cảng gắn nối trực tiếp

với Hành lang kinh tế với tổng năng lực thông qua năm 2015 khoảng 285 - 350 triệu tấn và năm 2020 đạt 550 - 625 triệu tấn. Trong đó có một số cảng quy mô khu vực và quốc tế như: Cảng Cái Lân, cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện. Từ năm 2000 đến nay, hầu hết các cảng trong khu vực đều được đầu tư nâng cấp mở rộng và xây dựng bến mới cho các cảng Cái Lân, Chùa Vẽ, Đình Vũ, Lạch Huyện với công nghệ khá tiên tiến. Năm 2010 công suất toàn bộ hệ thống cảng trong khu vực tăng gấp gần 3 lần so với 2000.

Nhìn chung, hệ thống cảng biển Việt Nam đã cơ bản đáp ứng được yêu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, phục vụ tích cực cho quá trình phát triển kinh tế xã hội cả nước và từng khu vực. Tuy nhiên, nhìn tổng thể hệ thống cảng biển của Việt Nam nói chung và trong khu vực hành lang kinh tế nói riêng vẫn còn tồn tại:

(1) Số lượng cảng nhiều nhưng hầu hết có quy mô nhỏ bé, thiếu các cảng nước sâu cho tàu lớn ra vào làm hàng, đặc biệt là thiếu bến cho tàu container. Thiết bị, công nghệ bốc xếp của các cảng còn lạc hậu và thiếu đồng bộ (trừ một số bến cảng mới xây dựng), năng suất xếp dỡ thấp hơn nhiều so với các nước trong khu vực; trung bình chỉ đạt 2.000 - 3.000 T/mét cầu tàu đối với hàng tổng hợp (bằng hơn 50% năng suất bốc dỡ của các cảng trong khu vực) và khoảng 12 - 25 lần nâng hạ/giờ/1thiết bị đối với hàng container (chỉ bằng 40 - 50% so với các cảng lớn trong khu vực).

(2) Cơ cấu cảng biển chưa hợp lý, số cầu cảng có thể tiếp nhận tàu lớn có

trọng tải trên 50.000 DWT rất ít, chỉ chiếm khoảng 1,4% và chủ yếu cho tàu chuyên dụng; cầu cho tàu trọng tải 30.000 - 50.000 DWT chiếm 11,9%; cầu cho tàu 20.000 - 30.000 DWT chiếm 9,5%; cầu cho tàu 10.000 - 20.000 DWT chiếm 38,7% và cầu cho tàu dưới 10.000 DWT chiếm 38,5%. Các bến chuyên dùng cho hàng container có tỷ lệ rất thấp, trong khi đó nhu cầu vận tải hàng container là rất cao.

(3) Phần lớn các cảng có luồng tàu hạn chế, độ sâu trước bến thấp. Một số cảng lớn như Hải Phòng nằm sâu trong sông, luồng ra vào hẹp và bị sa bồi nặng chưa đáp ứng được yêu cầu. So với một số cảng trong khu vực ASEAN cho thấy, cảng Hải Phòng là một trong số các cảng biển chính của Việt Nam nhưng độ sâu trước bến cũng chỉ đạt 8 - 10 mét (*trừ 2 bến nước sâu mới xây dựng*), thấp hơn hầu hết các cảng ở Brunei, Indonesia, Philippine, Thái Lan, Malaysia và Singapore.

(4) Giao thông kết nối cảng biển với hệ thống giao thông quốc gia còn nhiều bất cập, thiếu đồng bộ. Hầu hết các cảng chỉ có đường ô tô kết nối với hệ thống đường bộ quốc gia, tuy nhiên hệ thống đường bộ còn yếu về năng lực vận tải, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp chưa phù hợp cho vận tải container. Mặt khác, phần lớn các cảng đều ở gần các trung tâm dân cư nên tình trạng ách tắc giao thông thường xuyên xảy ra. Cảng lớn như Hải Phòng nằm ngay khu vực trung tâm thành phố, ô tô chỉ được phép hoạt động về ban đêm nên rút hàng chậm, năng lực

khai thác cảng bị hạn chế. Đặc biệt, hệ thống đường sắt nối các cảng biển với mạng đường sắt quốc gia hầu như chưa có, hạn chế rất lớn đến việc giải phóng tàu, hàng và hiệu quả khai thác cảng. Hiện nay, chỉ duy nhất cảng Hải Phòng có đường sắt, nhưng việc vận chuyển hàng hóa cũng chỉ được thực hiện vào ban đêm nên hiệu quả hỗ trợ cho hoạt động khai thác cảng không cao.

(5) Chất lượng dịch vụ tại các cảng biển còn thấp, thiếu đồng bộ. Hệ thống logistics và kết cấu hạ tầng phục vụ tại các cảng chưa phát triển. Sự kết nối dịch vụ cảng biển với các cảng cạn và các điểm làm thủ tục thông quan chưa thuận tiện; thủ tục hành chính, đặc biệt là thủ tục hải quan còn rườm rà, phức tạp so với các nước trong khu vực.

(6) Công tác quản lý, phối hợp giữa các ngành và giữa Trung ương với địa phương trong quy hoạch xây dựng cảng còn thiếu đồng bộ; tính tổng thể giữa phát triển cảng với phát triển các lĩnh vực liên quan khác trên cùng một địa bàn, cùng khu vực chưa cao, dẫn đến tình trạng phát triển cảng biển một cách tràn lan (*tỉnh nào cũng có cảng*), manh mún, kém hiệu quả.

Hợp tác trong các lĩnh vực khác: Hợp tác trong các lĩnh vực khác như nông nghiệp, thủy sản, điều tra cơ bản, khoa học công nghệ, y tế, giáo dục đào tạo... giữa các địa phương thuộc hai hành lang, một vành đai kinh tế cũng luôn được củng cố và phát triển. Đặc biệt trong lĩnh vực điều tra cơ bản Vịnh Bắc Bộ,

hai bên đã có quan hệ hợp tác lâu đời. Ngay từ những năm 1958 - 1960, Việt Nam và Trung Quốc (*mà trực tiếp là Phân viện Nghiên cứu biển Hải Phòng và Viện Hải dương học Quảng Tây*) đã thực hiện Chương trình hợp tác điều tra chung Vịnh Bắc Bộ. Qua đó đã thu được những số liệu rất cơ bản về điều kiện tự nhiên, môi trường và nguồn lợi hải sản của toàn bộ Vịnh Bắc Bộ. Và gần đây (năm 2008 - 2009), thực hiện các cam kết tại Hiệp định phân định Vịnh Bắc Bộ và Hiệp định Hợp tác nghề cá trên Vịnh Bắc Bộ, hai bên đã phối hợp điều tra nguồn lợi hải sản ở khu vực đánh cá chung, làm cơ sở khoa học cho việc quản lý và khai thác có hiệu quả nguồn lợi Vịnh Bắc Bộ.

Ngoài ra nhiều chương trình hợp tác khác liên quan trực tiếp đến Vịnh Bắc Bộ cũng đã được triển khai thực hiện như: Hợp tác giữa Tập đoàn Dầu khí quốc gia Việt Nam và Tập đoàn dầu khí Trung Quốc về thăm dò dầu khí ở Vịnh Bắc Bộ (2006 - 2008); Hợp tác giữa Cảnh sát biển Việt Nam với Cục Quản lý, giám sát ngư chính, ngư cảng khu Nam Trung Hải (Trung Quốc) tiến hành kiểm tra liên hợp nghề cá trong vùng đánh cá chung thuộc Vịnh Bắc Bộ (2007); Hợp tác giữa hải quân Việt Nam với hải quân Trung Quốc về tuần tra chung trong Vịnh Bắc Bộ; Hợp tác trong công tác bảo vệ môi trường, tìm kiếm cứu nạn, cảnh báo thiên tai; Hợp tác nghiên cứu, dự báo sóng, gió, thủy triều, nước dâng trong bão.

