

VÀNH ĐAI KINH TẾ VỊNH BẮC BỘ - THỰC TRẠNG, VẤN ĐỀ VÀ GIẢI PHÁP

PGS. TS. BÙI TẮT THẮNG
Viện Chiến lược phát triển

I. VÀNH ĐAI KINH TẾ VỊNH BẮC BỘ - CƠ SỞ HÌNH THÀNH VÀ THỰC TRẠNG

1. Cơ sở hình thành vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ

Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ là một bộ phận trong sáng kiến “Hai hành lang, một vành đai” do Thủ tướng Việt Nam Phan Văn Khải đưa ra trong cuộc hội đàm với Thủ tướng Trung Quốc Ôn Gia Bảo (5-2004) và đã được phía Trung Quốc nhiệt tình hưởng ứng. Bản Thông cáo chung đã ghi nhận việc hai bên nhất trí thành lập tổ công tác thuộc Ủy ban Hợp tác kinh tế liên chính phủ để xúc tiến vấn đề này. Cho đến nay, hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đã bước đầu được triển khai, trong khi việc xúc tiến những công việc cần thiết để triển khai hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ vẫn ở mức rất khiêm tốn.

Khác với hai tuyến hành lang lấy các tuyến giao thông đường bộ giữa hai nước

làm trục liên kết, vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ lấy dải ven bờ vòng quanh Vịnh Bắc Bộ để kiến tạo với sự trợ giúp rất đặc lực của hệ thống giao thông đường biển.

Vịnh Bắc Bộ là một trong những vịnh lớn của thế giới, có diện tích khoảng 126.250 km² (36.000 hải lý vuông), chiều ngang nơi rộng nhất khoảng 310 km (176 hải lý), nơi hẹp nhất ở cửa Vịnh rộng khoảng 207,4 km² (112 hải lý). Bờ Vịnh Bắc Bộ thuộc 10 tỉnh, thành phố của Việt Nam với tổng chiều dài khoảng 763 km và bờ biển thuộc hai tỉnh Quảng Tây, Hải Nam của Trung Quốc với tổng chiều dài khoảng 695 km. Vịnh có hai cửa: eo biển Quỳnh Châu nằm giữa bán đảo Lôi Châu và đảo Hải Nam với bề rộng khoảng 35,2 km² (19 hải lý) và cửa chính của Vịnh từ đảo Côn Cỏ (Việt Nam) tới đảo Hải Nam (Trung Quốc) rộng khoảng 207,4 km² (112 hải lý). Phần Vịnh phía Việt Nam có khoảng 2.300 đảo, đá ven bờ, đặc biệt có đảo Bạch Long Vĩ nằm cách đất liền Việt

Nam khoảng 110 km, cách đảo Hải Nam Trung Quốc khoảng 130 km. Phía Trung Quốc có một số ít đảo nhỏ ở phía Đông Bắc Vịnh như đảo Vị Châu, Tà Dương. Vịnh Bắc Bộ có vị trí chiến lược quan trọng đối với Việt Nam và Trung Quốc cả về kinh tế lẫn quốc phòng, an ninh. Vịnh là nơi chứa đựng nhiều tài nguyên thiên nhiên, đặc biệt là hải sản và dầu khí. Trong Vịnh có nhiều ngư trường lớn, cung cấp nguồn hải sản quan trọng cho đời sống của nhân dân hai nước. Các dự báo cho thấy đáy biển và lòng đất dưới đáy của Vịnh có tiềm năng về dầu mỏ và khí đốt. Vịnh là cửa ngõ giao lưu từ lâu đời của Việt Nam ra thế giới, có tầm quan trọng đặc biệt đối với sự nghiệp phát triển kinh tế, thương mại quốc tế cũng như quốc phòng an ninh của nước ta. Đối với khu vực phía Nam Trung Quốc, Vịnh cũng có vị trí quan trọng. Vì vậy, cả hai nước đều rất coi trọng việc quản lý, sử dụng và khai thác Vịnh⁽¹⁾.

Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ là tuyến liên kết kinh tế giữa các tỉnh Quảng Tây, Quảng Đông và đảo Hải Nam của Trung Quốc với các tỉnh Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình và Quảng Trị của Việt Nam. Sự hình thành vành đai kinh tế này tuy chưa có cơ sở để hình dung tới một mô hình “hai quốc gia, một nền kinh tế”, nhưng không chỉ là sự trông đợi của các bên liên quan, mà thực tiễn phát triển kinh tế đang có những yêu cầu thúc đẩy mạnh mẽ. Đó là:

- Việc xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ có vai trò quan trọng thúc đẩy hợp tác kinh tế giữa khu vực ven biển miền Nam Trung Quốc với các tỉnh ven bờ Vịnh Bắc Bộ của Việt Nam. Hơn thế nữa, khởi động xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ còn trực tiếp tác động tới việc nhanh chóng hình thành hai vành đai kinh tế Việt - Trung một cách đồng bộ, vì không chỉ khoảng cách từ ven bờ Vịnh Bắc Bộ tới cửa khẩu Hữu Nghị (Lạng Sơn) và cửa khẩu Lào Cai (Lào Cai) không xa, mà đoạn Hải Phòng - Móng Cái (Quảng Ninh) còn trùng khớp giữa “hai hành lang” với “một vành đai”.

- Sự hình thành vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ sẽ góp phần mở rộng các lĩnh vực hợp tác giữa hai nước, bao gồm không chỉ các lĩnh vực kinh tế thương mại, đầu tư, du lịch, giao thông vận tải... mà còn cả các lĩnh vực giao lưu văn hoá, bảo vệ môi trường, khai thác và bảo vệ nguồn tài nguyên Vịnh Bắc Bộ...

- Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ khi hình thành sẽ trở thành một trong những chiếc “cầu nối” rất quan trọng để mở rộng giao thương kinh tế, thương mại và du lịch giữa Trung Quốc và các nước ASEAN, đặc biệt khi Khu vực Mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (CAFTA) có hiệu lực. Về triển vọng dài hạn, sự phát triển của vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ không chỉ còn bó gọn trong khuôn khổ giữa các vùng có liên quan của hai quốc gia, mà trở thành “vùng kinh tế” có ý nghĩa khu vực (đa quốc gia) rõ rệt. Diễn đàn Hợp tác kinh tế vùng Vịnh Bắc Bộ

diễn ra tại thành phố Nam Ninh (Trung Quốc) ngày 21- 22 tháng 7 năm 2006 vừa qua cũng đạt được sự nhất trí với ý tưởng xây dựng vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ thành một cực tăng trưởng mới trong khuôn khổ hợp tác xây dựng khu vực kinh tế tự do ASEAN - Trung Quốc (CAFTA). Bởi lẽ, từ vành đai này, chiếc cầu nối giữa các nước ASEAN khu vực ven biển Đông với vùng đồng bằng sông Châu Giang, vùng đồng bằng sông Dương Tử cũng như các tỉnh nằm sâu trong nội địa của Trung Quốc đang vươn dậy trong Chương trình Khai phát miền Tây của Trung Quốc sẽ được nối thông, tạo cơ hội chưa từng có cho sự phát triển mạnh mẽ của tất cả các nền kinh tế trong khu vực⁽²⁾.

Hiện tại, theo thống kê của Trung Quốc, quan hệ kinh tế - thương mại giữa Trung Quốc với 6 nước ASEAN quanh Vành đai Vịnh Bắc Bộ (gồm Việt Nam, Singapore, Malaysia, Philippines, Indonesia và Brunei) đang khởi sắc. Trong lĩnh vực thương mại hàng hóa, nếu năm 2001, quan hệ thương mại song phương giữa Trung Quốc và 6 nước ASEAN quanh Vành đai Vịnh Bắc Bộ là 33,6 tỷ USD (trong đó Trung Quốc xuất khẩu 15,3 tỷ USD và nhập khẩu 18,3 tỷ USD), thì đến năm 2005 tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đã đạt 106,4 tỷ USD (trong đó Trung Quốc xuất khẩu 45,9 tỷ USD và nhập 60,7 tỷ USD). Như vậy, tốc độ tăng trưởng kim ngạch ngoại thương bình quân hàng năm giai đoạn 2001 - 2005 giữa Trung Quốc và 6 nước ASEAN

quanh Vành đai Vịnh Bắc Bộ là 25,9%/năm (trong đó Trung Quốc xuất khẩu 24,6% và nhập khẩu 26,9%/năm).

Trong lĩnh vực đầu tư, đến cuối năm 2004, FDI từ 6 nước ASEAN nêu trên vào Trung Quốc là gần 64,8 tỷ USD, trong đó có 32,5 tỷ đã thực sự đầu tư. Trung Quốc cũng đã bắt đầu đầu tư vào các nước ASEAN. Đến cuối 2005, đầu tư của Trung Quốc vào tất cả các nước ASEAN là hơn 1 tỷ USD.

2. Thực trạng và nhu cầu phát triển vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ

Cũng như việc hình thành các hành lang kinh tế, sự hình thành của vành đai kinh tế cũng phải dựa trên những điều kiện khách quan và chủ quan, điều kiện cần và đủ đến độ chín muồi nhất định. Nếu như yếu tố quyết định đối với “hành lang” phải là những tuyến giao thông huyết mạch đủ lớn, thì với “vành đai” (như trong trường hợp của Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ), là những trung tâm kinh tế đã phát triển ở mức cần thiết (hoặc dự kiến được xây dựng với quy mô đủ lớn) nằm trên vành đai. Nói cách khác, để xúc tiến xây dựng Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, cần thiết phải xem xét hiện trạng phát triển kinh tế trên vành đai cũng như mức độ sẵn sàng thúc đẩy sự hình thành “vành đai” của cả hai phía vào thời điểm hiện nay.

a. Hiện trạng phát triển kinh tế trên vành đai Vịnh Bắc Bộ

Nằm trên Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ có các trung tâm kinh tế chủ chốt là:

♦ Về phía Trung Quốc, chỉ tính riêng Khu kinh tế Quảng Tây ven Vịnh Bắc Bộ đã có 3 hải cảng lớn là Bắc Hải, Khâm Châu và Phòng Thành.

- Cảng Bắc Hải là cửa khẩu thông thương đối ngoại sớm nhất của Trung Quốc và là một trong những khởi điểm của “con đường tơ lụa trên biển”. Trong lịch sử, Bắc Hải là một trong những nơi tập kết hàng hoá chủ yếu của các tỉnh Vân Nam, Quý Châu, Tứ Xuyên, Quảng Tây, Hồ Nam và An Huy để tiến hành mậu dịch hải ngoại, vị trí địa lý rất quan trọng. Toàn cảng Bắc Hải có đường bờ biển dài hơn 500 km (trong đó đường bờ biển đất liền hơn 468 km, đường bờ biển quanh đảo là 32 km), gồm mấy khu cảng như khu cảng Thạch Bộ Lĩnh, khu cảng Thiết Sơn và khu cảng Đại Phong Giang. Toàn cảng có 43 bến đậu, trong đó có 7 bến đậu trên vạn tấn, năng lực ăn nhả hàng theo thiết kế là 7,1 triệu tấn/năm. Giao thông giữa cảng Bắc Hải với kinh tế nội địa rất thuận lợi, bao gồm hệ thống đường bộ và đường sắt, trong đó tuyến đường sắt Nam Ninh - Phòng Thành nối liền với đường sắt Nam Ninh - Côn Minh, Hồ Nam, Quảng Tây và Quý Châu.

- Cảng Phòng Thành nằm trên bờ Bắc của Vịnh Bắc Bộ, là một trong 12 cảng đầu mối trong số 24 bến cảng chủ yếu vùng ven biển Trung Quốc, kết nối với 210 bến cảng của hơn 70 nước và khu vực. Cảng Phòng Thành hiện có 29 cầu tàu, trong đó có 14 cầu tàu nước sâu trên vạn tấn, diện tích kho bãi bến cảng là 1,8 triệu mét vuông, khả năng ăn nhả

hàng thực tế trên 25 triệu tấn/năm, trong đó khả năng bốc xếp container là 25 vạn TEU, bến cảng xây nhiều kho chuyên dùng và hệ thống bốc xếp tàu giành riêng cho quặng sắt, lưu huỳnh, lương thực, xi măng và phân hóa học, có năng lực bốc xếp và kho vận trung chuyển nhiều mặt hàng đóng kiện, hàng rời, container, sản phẩm hóa dầu... Tuyến đường sắt Nam Ninh - Phòng Thành hòa mạng với đường sắt cả nước, thông suốt với các tuyến đường Nam Ninh - Côn Minh, Bắc Kinh - Quảng Châu, Lê Đường - Trạm Giang, Hồ Nam - Nam Ninh đến tận Hữu Nghị Quan - Bằng Tường, nối liền với đường sắt Việt Nam.

- Cảng Khâm Châu là cảng nước sâu hiếm có trong cả nước Trung Quốc, 3 bề là núi, phía Nam là biển, địa hình cảng vịnh kín đáo mà rộng rãi, điều kiện chắn gió rất tốt. Bờ biển nước sâu dài 68 km, quy hoạch xây dựng 5 khu cảng với 12 khu tác nghiệp, có thể xây hơn 200 bến tàu từ 1 đến 30 vạn tấn, sau khi xây xong có thể hình thành năng lực ăn nhả hàng trên trăm triệu tấn mỗi năm. Cảng Khâm Châu giao thông thuận lợi, đường cao tốc Quế Lâm - Bắc Hải, đường sắt Nam Ninh - Côn Minh, đường sắt Lê Đường - Khâm Châu đã tạo nên mạng lưới giao thông lập thể, thông suốt và nhanh chóng.

- Ngoài các thành phố cảng lớn nêu trên, trên vành đai phía Trung Quốc còn có các trung tâm kinh tế, thương mại quan trọng khác như Đông Hưng, Trạm Giang (Quảng Tây), Hải Khẩu, Tam Á (Hải Nam) ...

♦ *Về phía Việt Nam*, trên vành đai có các trung tâm kinh tế sau:

- Hải Phòng là trung tâm kinh tế lớn nhất của Việt Nam nằm trên vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, là thành phố cảng lớn nhất miền Bắc Việt Nam, là cửa ngõ thông ra biển của toàn bộ khu vực phía Bắc đất nước. Cụm cảng Hải Phòng có tổng chiều dài cầu cảng trên 5.000m, có khả năng tiếp nhận tàu trên vạn tấn, có 10 cảng chuyên dụng hàng lỏng (xăng, dầu, khí hoá lỏng...), 5 cầu cảng container... Hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt rất thuận lợi, nối thông với Hà Nội, Lào Cai, Lạng Sơn. Hải Phòng là điểm nút nằm trên cả “hai hành lang, một vành đai” kinh tế. Ngoài ra, Hải Phòng còn có đường hàng không nối với các thành phố khác của Việt Nam.

- Hạ Long (Quảng Ninh) là một trong những trung tâm kinh tế lớn trên vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ của Việt Nam, có hệ thống cảng biển lớn như Cái Lân, Cửa Ông... có cầu tàu nước sâu trên vạn tấn. Đây cũng là khu vực có công nghiệp khai thác than lớn nhất đất nước, với tổng trữ lượng 3,5 tỷ tấn, cho phép khai thác 30 - 40 triệu tấn/năm (ít nhất cũng khoảng 25 triệu tấn/năm). Đặc biệt, Hạ Long là một trung tâm du lịch rất nổi tiếng, Vịnh Hạ Long được UNESCO công nhận là di sản thiên nhiên thế giới, hàng năm đón hàng triệu lượt khách trong nước và quốc tế đến tham quan, nghỉ mát.

- Ngoài ra, còn có các trung tâm kinh tế, thương mại quan trọng khác như Móng Cái, Thanh Hoá, Vinh, Đông Hà.

Chính phủ Việt Nam cũng đã phê duyệt quy hoạch phát triển các khu kinh tế Vân Đồn (Quảng Ninh) và Vũng Áng (Hà Tĩnh). Sự phát triển của những khu kinh tế này sẽ góp phần tạo ra chuỗi đô thị trên vành đai ven bờ Vịnh Bắc Bộ.

Nhìn chung, các trung tâm kinh tế nằm trên Vành đai ở phần lãnh thổ Việt Nam có quy mô nhỏ hơn nhiều so với phía Trung Quốc. Điều kiện về cơ sở hạ tầng (nhất là giao thông đường bộ và đường sắt) cũng kém phát triển hơn. Tình hình này có nguyên nhân khách quan là kinh tế Việt Nam kém phát triển hơn, nguồn vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng rất thiếu.

b. Nhu cầu thúc đẩy hình thành Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ

Quan hệ kinh tế thương mại giữa hai nước Việt - Trung đang trên đà khởi sắc. Trong khoảng thời gian từ 1991 - 2005, kim ngạch thương mại 2 chiều giữa Việt Nam và Trung Quốc đã tăng lên 231 lần, từ mức 37,7 triệu USD năm 1991 lên 8,74 tỷ USD năm 2005, vượt xa chỉ tiêu dự kiến là đến năm 2005, kim ngạch thương mại giữa hai nước đạt 5 tỷ USD. Từ năm 2004, Trung Quốc trở thành bạn hàng lớn nhất của Việt Nam, với tổng kim ngạch xuất - nhập khẩu chiếm trên 12% của cả nước. Nếu tốc độ gia tăng của kim ngạch thương mại hai chiều giữa hai nước duy trì được mức gần 83%/năm như thời kỳ 2000-2005 (gấp hơn 4,5 lần tốc độ tăng trưởng ngoại thương của cả nước) thì hoàn toàn có cơ sở để tin rằng, mục tiêu dự kiến đến

năm 2010 đạt 10 tỷ USD sẽ lại vượt trước thời gian.

Theo Bộ Thương mại Trung Quốc, đến năm 2010, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của nước này có thể đạt mức 1.800 tỷ USD, trong đó nhập khẩu có thể đạt 850 tỷ USD. Như vậy, dung lượng thị trường vẫn rất lớn và là một trong những thị trường nhập khẩu hàng đầu. Đây sẽ là điều kiện thuận lợi cho xuất khẩu của Việt Nam trong những năm sắp tới, trong đó trao đổi thương mại biên mậu có vai trò quan trọng trong việc tăng nhanh xuất khẩu nhiều mặt hàng⁽³⁾.

Cũng từ khi sáng kiến “Hai hành lang một vành đai kinh tế” được ghi nhận (2004), công tác nghiên cứu thúc đẩy sự hình thành “Hai hành lang một vành đai” đã bước đầu được triển khai. Hai bên đã thành lập Tổ chuyên gia hợp tác thương mại và đã tổ chức một số phiên họp chung. Với hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, phía Việt Nam đang tiến hành nghiên cứu xây dựng Quy hoạch tổng thể phát triển tuyến hành lang thời kỳ đến 2020. Đề án xây dựng tuyến đường cao tốc Hà Nội - Lào Cai cũng vừa được Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) tài trợ 6 triệu USD để khảo sát lập dự án ban đầu. Theo tiến trình này, toàn bộ tuyến đường cao tốc dài 300km Hà Nội - Lào Cai với tổng số vốn 600 triệu USD (dự kiến vay ưu đãi của ADB) cũng sẽ được xây dựng.

Riêng với Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, các nguồn tin cho biết, tháng 3-2006, phía Trung Quốc đã quyết định thành

lập Ủy ban Quản lý quy hoạch xây dựng Khu kinh tế Quảng Tây ven Vịnh Bắc Bộ, bao gồm khu vực hành chính của các thành phố Bắc Hải, Khâm Châu và cảng Phòng Thành ở vùng ven biển cũng như thành phố Nam Ninh của Quảng Tây. Diện tích khu kinh tế là 42,5 nghìn km², chiếm 17,9% tổng diện tích khu tự trị, tổng diện tích vùng biển là 129,3 nghìn km². Đây là nơi kết nối giữa Trung Quốc với ASEAN, là điểm gắn nối Khu kinh tế châu thổ sông Châu Giang với Khu kinh tế ASEAN, Đông Á và Đông Nam Á, cũng là cửa ngõ quan trọng để vùng Tây Nam Trung Quốc đẩy mạnh liên hệ với thị trường ASEAN và thế giới. Theo đánh giá của các chuyên gia Trung Quốc, vùng ven biển Quảng Tây đã có đủ tiềm năng tác động lôi kéo kinh tế toàn khu tự trị phát triển⁽⁴⁾.

II. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VÀNH ĐAI KINH TẾ VỊNH BẮC BỘ

Khung khổ chung có ý nghĩa chỉ đạo phương hướng phát triển Vành đai Kinh tế Vịnh Bắc Bộ đã được ghi nhận trong các bản *Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc*, qua các lần thăm viếng lẫn nhau của các nhà lãnh đạo cấp cao nhất của hai nước. Trong *Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc* nhân chuyến thăm chính thức nước CHND Trung Hoa của Chủ tịch nước CHXHCN Việt Nam Trần Đức Lương từ ngày 18 đến ngày 22-7-2005, có đoạn: “Hai bên đánh giá tích cực tình hình thực hiện Hiệp định phân định và Hiệp định hợp tác nghề cá ở Vịnh Bắc Bộ. Hai bên nhất trí tiếp tục

thực hiện nghiêm túc hai hiệp định này, cùng nhau bảo vệ an ninh trên biển và trật tự sản xuất nghề cá, sớm khởi động hợp tác về thăm dò khai thác cấu tạo dầu khí vắt ngang đường phân định Vịnh Bắc Bộ; từ nay đến cuối năm 2005 tiến hành điều tra liên hợp nguồn lợi thủy sản trong vùng đánh cá chung ở Vịnh Bắc Bộ, sớm triển khai tuần tra chung giữa hải quân hai nước ở Vịnh Bắc Bộ và khởi động đàm phán phân định khu vực ngoài cửa Vịnh Bắc Bộ”.

Phương hướng nêu trên lại được nhắc lại trong *Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc* nhân chuyến thăm chính thức nước CHXHCN Việt Nam của Chủ tịch nước CHND Trung Hoa Hồ Cẩm Đào từ ngày 31-10 đến 2-11-2005. “Hai bên hài lòng về sự phát triển quan hệ kinh tế thương mại giữa hai nước trong những năm gần đây. Hai bên nhất trí phấn đấu thực hiện trước thời hạn mục tiêu đưa kim ngạch thương mại hai nước đạt 10 tỷ USD vào năm 2010”.

Hai bên bày tỏ mong muốn thúc đẩy quan hệ kinh tế thương mại giữa hai nước phát triển hơn nữa, thực hiện bổ sung ưu thế cho nhau, hai bên cùng có lợi, cùng thắng. Trên tinh thần tích cực, thực tế, hai bên nhất trí mở rộng hơn nữa quy mô thương mại, đồng thời cùng có biện pháp thúc đẩy thương mại song phương phát triển cân đối; hai bên phối hợp chặt chẽ, tích cực thúc đẩy những dự án hợp tác kinh tế lớn giữa hai nước; cùng khuyến khích và thúc đẩy doanh nghiệp hai nước tiến hành hợp tác lâu dài, tích cực triển khai đầu tư hai chiều

và hợp tác kinh tế cùng có lợi với nhiều hình thức; tăng cường phối hợp cùng tạo điều kiện thuận lợi cho sự hợp tác giữa doanh nghiệp hai nước. Hai bên bày tỏ hài lòng trước những tiến triển đạt được trong việc nghiên cứu về hợp tác kinh tế “hai hành lang, một vành đai” và hết sức tin tưởng vào triển vọng hợp tác của dự án này.

Hai bên đánh giá tích cực tình hình thực hiện Hiệp định phân định và Hiệp định Hợp tác nghề cá Vịnh Bắc Bộ, đồng ý tiếp tục thực hiện nghiêm túc hai Hiệp định này; cùng giữ gìn an ninh trên biển và trật tự sản xuất nghề cá; tích cực triển khai điều tra liên hợp nguồn lợi thủy sản trong vùng đánh cá chung ở Vịnh Bắc Bộ; khởi động hợp tác thăm dò khai thác các cấu tạo dầu khí vắt ngang đường phân định; sớm thực hiện việc tuần tra chung giữa Hải quân hai nước ở Vịnh Bắc Bộ. Hai bên đồng ý sớm bắt đầu đàm phán về phân định vùng biển ngoài cửa vịnh và trao đổi về vấn đề hợp tác cùng phát triển ở khu vực này.

Mới đây, trong chuyến thăm hữu nghị chính thức Trung Quốc của Tổng Bí thư Ban Chấp hành Trung ương ĐCS Việt Nam Nông Đức Mạnh từ ngày 22 đến 26-8-2006 theo lời mời của Tổng Bí thư Ban Chấp hành Trung ương ĐCS Trung Quốc, Chủ tịch nước CHND Trung Hoa Hồ Cẩm Đào, hai bên đã ra thông cáo chung, trong đó nhấn mạnh:

- “Hai bên quyết tâm nắm lấy thời cơ hai nước thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm tới của mình, với

tin thần “bổ sung thế mạnh cho nhau, hai bên cùng có lợi, cùng thắng”, mở rộng hơn nữa quy mô hợp tác kinh tế - thương mại; có biện pháp thúc đẩy phát triển cân bằng thương mại; cùng nỗ lực thực hiện trước thời hạn mục tiêu nâng kim ngạch thương mại giữa hai nước lên 10 tỷ USD vào năm 2010; tích cực ủng hộ và thúc đẩy các doanh nghiệp hai nước tiến hành hợp tác lâu dài trong các lĩnh vực: xây dựng cơ sở hạ tầng, phát triển công nghiệp chế tạo, nguồn nhân lực, năng lượng, chế biến khoáng sản và các ngành quan trọng khác. Hai bên sẽ tiếp tục cùng thúc đẩy tiến trình xây dựng “hai hành lang, một vành đai” và khu Mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc.

- “Hai bên đánh giá tích cực tình hình thực hiện Hiệp định phân định và Hiệp định hợp tác nghề cá ở Vịnh Bắc Bộ cũng như việc triển khai tuần tra chung giữa Hải quân hai nước ở Vịnh Bắc Bộ; đồng ý đẩy nhanh tiến độ hợp tác thăm dò, khai thác các cấu tạo dầu khí vắt ngang đường phân định và các lĩnh vực hợp tác khác ở Vịnh Bắc Bộ. Hai bên sẽ thúc đẩy một cách vững chắc việc đàm phán về phân định vùng biển ngoài cửa Vịnh Bắc Bộ và tích cực trao đổi ý kiến về vấn đề hợp tác cùng phát triển ở khu vực này”.

Để cụ thể hoá các phương hướng trên, trong thời gian tới, hai bên nên xem xét các dự án và các lĩnh vực hợp tác cụ thể sau đây:

a. Trục giao thông

- Xây dựng tuyến đường bộ cao tốc dọc ven bờ Vịnh Bắc Bộ, từ thành phố Trạm

Giang qua Bắc Hải, Khâm Châu, cảng Phòng Thành, Đông Hưng sang Việt Nam, đoạn từ Móng Cái đến Quảng Trị (dài khoảng 550km). Bên phần đất Việt Nam đoạn từ Móng Cái qua Hạ Long đến Hải Phòng đã trùng với tuyến hai hành lang Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Đoạn này đã có sẵn đường trục ven biển, có thể nâng cấp và nắn lại một số đoạn, nhất là từ Hạ Long đi Móng Cái. Có lẽ trước mắt nên tập trung ưu tiên cho đoạn từ Hải Phòng qua Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình đến Thanh Hóa, vì đây là tuyến giao thông trục ven biển nằm ở đáy của tam giác châu thổ Sông Hồng, hiện chưa có nhưng lại hết sức quan yếu khi đặt vấn đề thúc đẩy nhanh hơn sự hình thành của vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ. Việc xây dựng con đường cao tốc này sẽ không chỉ tạo điều kiện cho vùng đồng bằng sông Hồng vươn ra biển, mà còn lợi dụng được sự hỗ trợ mạnh mẽ từ phía sau để phát triển kinh tế của Vành đai Vịnh Bắc Bộ.

- Xây dựng tuyến đường sắt Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai nối với Trung Quốc (Hà Khẩu - Côn Minh). Phía Trung Quốc đã hoàn thành xây dựng đường sắt tiêu chuẩn quốc tế (rộng 1.435mm) từ Côn Minh đi Mông Tự. Phần bên phía Việt Nam đã có sẵn tuyến đường cũ, khổ rộng 1m. Đã có ý kiến đề xuất áp dụng mô hình nâng cấp cải tạo kết hợp với xây dựng mới đường sắt tốc độ cao đối với tuyến Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai theo

tiêu chuẩn quốc tế (khổ đường: 1435mm; quy mô: đường đôi - điện khí hóa; tốc độ: đối với tàu khách: 160 - 200km/h, đối với tàu hàng: 80 - 120km/h; loại ray: > 60 kg/m không mối nối; tà vẹt: bê tông dự ứng lực liên khối, liên kết đàn hồi; hệ thống điều khiển: COMTRAC (kết hợp giữa người và máy tính, điều khiển tuyến theo chương trình, xử lý số liệu bằng máy tính, điều khiển tự động). Thời gian triển khai được đề xuất là thời kỳ 2010 - 2015 cho đoạn Hà Nội - Hải Phòng và sau năm 2020 cho tuyến Hà Nội - Lào Cai. Suất đầu tư (gồm cả phương tiện) khoảng 20 triệu USD/1 km⁽⁵⁾.

Trên cơ sở ý kiến đề xuất như trên, chúng tôi cho rằng cần đẩy nhanh hơn về mặt thời gian việc thực thi tuyến đường sắt tốc độ cao này và xem việc xây dựng tuyến đường bộ cao tốc dọc ven bờ Vịnh Bắc Bộ và tuyến đường sắt tốc độ cao từ Hải Phòng đi Lào Cai như những dự án ưu tiên nằm trong khuôn khổ xây dựng “hai hành lang, một vành đai” kinh tế Việt Nam - Trung Quốc.

b. Các trung tâm kinh tế

Xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái (Việt Nam) - Đông Hưng (Trung Quốc). Móng Cái và Đông Hưng là vùng đất liên kết quan trọng ở duyên hải Vịnh Bắc Bộ, vừa có đường biên giới trên bộ, vừa có đường biên giới biển nên khu hợp tác kinh tế biên giới của hai thành phố này rất có điều kiện phát triển. Việc hình thành khu hợp tác kinh

tế biên giới này không những thúc đẩy phát triển thương mại trên vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ, mà còn thúc đẩy “hai hành lang” phát triển nhanh hơn. Đối với Việt Nam, việc đặt vấn đề xây dựng khu kinh tế mở Móng Cái (trong đó hạt nhân là thị xã Móng Cái, đang được nâng cấp lên thành thành phố cửa khẩu Móng Cái) như điểm khởi đầu của vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ trên phần đất Việt Nam sẽ có ý nghĩa quan trọng không chỉ đối với tỉnh Quảng Ninh, khu vực Đông Bắc và đồng bằng Sông Hồng, mà còn có ý nghĩa quốc gia và quốc tế.

Tại khu vực cửa khẩu Móng Cái, cần mở rộng không gian cửa khẩu, bằng cách xây dựng cầu Bắc Luân mới và áp dụng thông quan điện tử nhằm giảm thời gian cần thiết trong việc kiểm tra thông quan.

c. Các lĩnh vực hợp tác

- Hợp tác cùng khai thác và bảo vệ nguồn tài nguyên Vịnh Bắc Bộ (bao gồm cả nguồn lợi thủy sản và bảo vệ môi trường vùng Vịnh) nhằm không chỉ khai thác thủy sản một cách bền vững, mà còn phát triển du lịch. Cần thành lập một tổ công tác hỗn hợp để phối hợp điều tiết và xây dựng cơ chế hợp tác trong khai thác các nguồn lợi thủy sản và bảo vệ môi trường vùng Vịnh.

- Hợp tác trong lĩnh vực dự báo thời tiết, bảo vệ an ninh vùng biển, tìm kiếm cứu hộ cứu nạn... nhằm bảo đảm điều kiện an toàn và thuận lợi cho các hoạt động kinh tế trên biển.

- Hợp tác phát triển du lịch ở vùng Vịnh Bắc Bộ.

- Khởi động hợp tác thăm dò khai thác các cấu tạo dầu khí vắt ngang đường phân định Vịnh Bắc Bộ;

- Tiến hành thực hiện việc tuần tra chung giữa hải quân hai nước ở Vịnh Bắc Bộ.

- Khởi động đàm phán về phân định vùng biển ngoài cửa vịnh và nghiên cứu các hình thức hợp tác cùng phát triển ở khu vực này.



CHÚ THÍCH:

1. Nguồn: <http://www.mofa.gov.vn/cs>.
2. Xem thêm: The Secretariat of the Organizing Committee of the Forum on Economic Cooperation of Beibu Gulf Rim: Comprehensive Presentation of the Forum on Economic Cooperation of Beibu Gulf Rim, July, 2006).
3. VietNamNet 20/07/2005 (GMT+7) Trung Quốc - đối tác thương mại số 1 của Việt Nam).
4. Xem: Xây dựng Khu kinh tế Quảng Tây ven Vịnh Bắc Bộ: Mùa xuân vang lên tiếng tù và thổi thúc 北部湾 (广西) 经济区系列 报道之开篇: 春天里吹响的嘹亮号角 今日广西【字体: 大 中 小】【颜色: 红 绿 蓝 黑】<http://219.159.68.112/foreignradio/news.asp>

5. Xem: Hướng phát triển của đường sắt Việt Nam-Phúc đáp ý kiến cử tri về đường sắt cao tốc. TS. Nguyễn Hữu Bằng, Tổng giám đốc Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam. VietnamNet. 00:46' 25/06/2006 (GMT+7).

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- The Secretariat of the Organizing Committee of the Forum on Economic Cooperation of Beibu Gulf Rim: Comprehensive Presentation of the Forum on Economic Cooperation of Beibu Gulf Rim, July, 2006).

- Hướng phát triển của đường sắt Việt Nam - Phúc đáp ý kiến cử tri về đường sắt cao tốc. TS. Nguyễn Hữu Bằng, Tổng giám đốc Tổng Công ty đường sắt Việt Nam. VietnamNet. 00:46' 25/06/2006 (GMT+7).

- Hiệp định phân định Vịnh Bắc Bộ và Hiệp định Hợp tác nghề cá giữa Việt Nam - Trung Quốc trong Vịnh Bắc Bộ. Tạp chí Cộng sản, số 2/2001.

- Bộ trưởng Ngoại giao Nguyễn Di Niên trả lời phỏng vấn về Hiệp định phân định Vịnh Bắc Bộ (http://www.mofa.gov.vn/vi/cs_doingoi/)

- Nguyễn Văn Lịch: Hai hành lang và một vành đai kinh tế - Từ ý tưởng đến hiện thực. (http://www.tapchicongsan.org.vn/show_content.pl)

- Trần Đình Thiên: Giá trị chiến lược của "Hai hành lang một vành đai" kinh tế Việt - Trung. Nghiên cứu Trung Quốc, số 2/2006.