

HÀNH LANG KINH TẾ CÔN MINH - LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG VAI TRÒ CỦA TỈNH LÀO CAI

NGUYỄN NGỌC KIM*

Từ xa xưa giao thương giữa Việt Nam và Trung Quốc dọc tuyến sông Hồng đã hình thành và phát triển, đến thời kỳ nhà Đường phát triển khá mạnh mẽ và đặc biệt từ sau hiệp ước Pháp – Thanh có tới 90% hàng xuất nhập khẩu của Vân Nam ngược xuôi theo tuyến sông Hồng. Thời nhà Nguyễn của quan Bảo Thắng thuộc tỉnh Hưng Hóa (tỉnh Lào Cai ngày nay) là cửa quan lớn thứ ba của Việt Nam. Khoảng một thế kỷ trước, với mục đích mở rộng giao thương giữa hai nước Việt - Trung, nhiều sự kiện quan trọng đã diễn ra trên mảnh đất Lào Cai: Năm 1898, khánh thành cây cầu lớn bằng gạch qua sông Nậm Thi (cầu Hồ Kiều); năm 1901, khai trương khu chợ lớn; năm 1903 hoàn thành chợ Cốc Lếu; năm 1906, xây dựng xong ga Lào Cai; năm 1910 khánh thành tuyến đường sắt từ Hải Phòng – Hà Nội đến Lào Cai và từ Lào Cai đi Vân Nam Trung Quốc, nhờ vậy khối lượng hàng hóa qua cửa khẩu đã tăng lên rất nhanh. Như vậy từ Bảo Thắng quan trước kia, đến cửa khẩu Lào Cai những năm đầu của thế kỷ XX nơi đây đều sầm uất trên

bến dưới thuyền, thực sự trở thành cánh cửa lớn, là một trong những trạm trung chuyển hàng hóa của Việt Nam đến với thế giới bên ngoài.

Ngày nay, Chính phủ hai nước Việt Nam và Trung Quốc đang tích cực khôi phục lại sự hưng thịnh của cặp cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu thông qua chiến lược phát triển “hai hành lang một vành đai”, trong đó đặc biệt ưu tiên hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng.

I. KHÁI QUÁT VỀ HÀNH LANG KINH TẾ CÔN MINH – LÀO CAI – HÀ NỘI – HẢI PHÒNG

1. Tình hình chung

Hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng là khu vực nằm trên tuyến đường sắt, đường bộ từ Côn Minh đến Hải Phòng dọc theo lưu vực sông Hồng.

Diện tích toàn hành lang là 130.049 km², dân số 26, 944 triệu người. Trong đó: phía tỉnh Vân Nam Trung Quốc bao gồm 4 đơn vị hành chính là: thành phố Côn Minh, thành phố Ngọc Khê, châu

* Phó Chủ tịch UBND tỉnh Lào Cai

Hồng Hà, châu Vân Sơn, có diện tích 101.100 km², dân số 14, 494 triệu người, với 16 dân tộc. Phía Việt Nam gồm 9 tỉnh, thành phố: Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng, Quảng Ninh, diện tích 29.049 km², dân số 12,5 triệu người, với 26 dân tộc. Nếu tính cả vùng lân cận có liên quan trực tiếp đến hành lang thì tổng diện tích hành lang mở rộng là 452.876,5 km², dân số 61,98 triệu người. trong đó phía Trung Quốc là toàn bộ tỉnh Vân Nam có diện tích 394.000 km², dân số 44,152 triệu người. Phía Việt Nam bao gồm 15 tỉnh, thành phố (mở rộng thêm 6 tỉnh: Lai Châu, Hoà Bình, Thái Bình, Tuyên Quang, Hà Giang và Bắc Ninh có diện tích 58.846,5 km², dân số 17,828 triệu người.

2. Tiềm năng

2.1. Tài nguyên thiên nhiên

a. *Tài nguyên khoáng sản:* Nhìn chung hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng là khu vực giàu có khoáng sản cả về số lượng, chất lượng và trữ lượng. Tỉnh Vân Nam được coi là “vương quốc kim loại” với 92 kim loại khác nhau. Đoạn hành lang phía Việt Nam cũng có tới trên 40 loại khoáng sản với khoảng 500 điểm mỏ có giá trị công nghiệp. Điều này cho phép các tỉnh trong hành lang có thể hợp tác phát triển mạnh công nghiệp khai thác và chế biến khoáng sản.

b. *Tài nguyên sinh vật và đa dạng sinh học:* Hành lang này trải dọc lưu vực sông Hồng và nằm trên các khu vực địa hình chia sẻ phức tạp nên sở hữu nhiều vùng

thổ nhưỡng và khí hậu khác nhau, do đó có thảm động thực vật rất đa dạng và phong phú. Vì vậy nơi đây có khả năng phát triển nền nông lâm nghiệp đa ngành, đa sản phẩm hết sức độc đáo và đặc trưng.

2.2. Tài nguyên du lịch: Với cảnh quan thiên nhiên hùng vĩ và kỳ bí cùng với nền văn hóa bản địa đa sắc tộc vô cùng phong phú và đặc sắc tạo nên sức hấp dẫn mạnh mẽ với du khách.

2.3. Nguồn nhân lực: Toàn hành lang có xấp xỉ 62 triệu người, là nguồn cung cấp lao động dồi dào, chất lượng khá cao nhưng giá thành lại thấp.

3. Cơ sở hạ tầng

3.1. Hệ thống giao thông: Tuyến giao thông trên hành lang này đã được hình thành khá hoàn chỉnh, có lợi thế vận chuyển đa phương thức, gồm: Đường sắt, đường bộ, đường thủy và đường hàng không.

- *Đường bộ* (tuyến trong khuôn khổ hợp tác GMS mở rộng).

Phía Trung Quốc, đã khởi công xây dựng đường cao tốc đoạn từ Côn Minh đi Hà Khẩu, dự kiến hoàn thành vào năm 2007.

Phía Việt Nam, hiện nay đang tiến hành cải tạo đường bộ hiện có từ Lào Cai đến Hà Nội (Quốc lộ 70), hoàn thành vào năm 2007. Năm 2007 khởi công xây dựng mới đường cao tốc Lào Cai - Hà Nội phía hữu ngạn sông Hồng, dự kiến hoàn thành vào năm 2010.

- *Đường sắt xuyên Á*

Phía Trung Quốc: Đang xây dựng đường sắt 1,4 m đạt tiêu chuẩn quốc tế

từ Côn Minh đi Hà Khẩu sẽ hoàn thành vào năm 2007. Phía Việt Nam đã có kế hoạch cải tạo, nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội – Lào Cai hiện có, phấn đấu đến năm 2007 năng lực vận tải vượt 4 triệu tấn. Đồng thời đang nghiên cứu xây dựng đường sắt mới 1,4m đạt tiêu chuẩn quốc tế từ Lào Cai đi cảng Hải Phòng, cảng Cái Lân và sẽ hoàn thành vào năm 2010. Năm 2006 đầu tư mở rộng ga quốc tế Lào Cai thành ga hành khách và ga hàng hóa Lào Cai. Xây dựng cảng cạn nội địa (ICD) tại Lào Cai.

- *Đường thủy*: Hai bên đang triển khai nghiên cứu thực hiện dự án cải tạo, khai thác tuyến đường thủy dọc sông Hồng theo tinh thần hiệp định hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông.

- *Đường hàng không*: Hiện nay đã có tuyến bay Côn Minh – Hà Nội. Trong tương lai sẽ nghiên cứu xây dựng sân bay Lào Cai để thành lập tuyến bay Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội.

3.2. Kết cấu hạ tầng phục vụ cho hoạt động thương mại đã được hình thành khá rõ nét.

Phía Việt Nam, với cảng biển nước sâu Hải Phòng, Cái Lân; các khu công nghiệp, khu chế xuất; khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai với hạ tầng tương đối đồng bộ: khu kiểm hóa, kho tàng, bến bãi, cảng cạn nội địa đang xây dựng và nâng cấp.

Phía Trung Quốc, với cụm công nghiệp Hồng Hà, Văn Sơn, khu mậu dịch biên giới Hà Khẩu đang xây dựng và mở rộng.

3.3. Hệ thống năng lượng: Trên toàn tuyến hành lang hệ thống tuyến truyền tải (với điện áp 110kv và 220kv) và phân phối điện khá đồng bộ và hoàn chỉnh; đã phân phối điện năng tới trên 80% xã phường, hương, trấn.

Từ năm 2004, Lào Cai – Vân Nam đã nối mạch 110kv (Hà Khẩu – Lào Cai), trong vài ba năm tới Việt Nam sẽ xây dựng đường dây 500kv Hà Nội – Lào Cai để nhập khẩu điện từ Vân Nam phục vụ cho phát triển kinh tế - xã hội trên tuyến hành lang.

3.4. Mạng lưới thông tin liên lạc: đã được ngành bưu chính, viễn thông hai bên hiện đại hóa nhanh chóng, các dịch vụ điện thoại, Fax đều đã được số hóa, mạng internet phát triển khá mạnh mẽ.

4. Tình hình kinh tế xã hội

Tình hình phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh, thành phố thuộc hành lang trong những năm gần đây đã có nhiều chuyển biến tích cực. Giai đoạn 2001-2005. tốc độ tăng trưởng GDP cao và tương đối ổn định với mức từ 8,5 – 14,7%/năm. Năm 2004, toàn hành lang đạt 167,5 tỷ USD (trong đó phía Trung Quốc đạt 166,5 tỷ USD, phía Việt Nam đạt 10 tỷ USD), đặc biệt là hai đầu hành lang có các trung tâm kinh tế lớn Côn Minh, Ngọc Khê, Hà Nội, Hải Phòng và Quảng Ninh thực sự là động lực thúc đẩy toàn hành lang phát triển.

Tình hình an ninh chính trị ổn định, tiềm năng về lao động, khoa học, công nghệ khá dồi dào là những nhân tố tích cực tạo môi trường lành mạnh cho các

hoạt động đầu tư, thương mại, dịch vụ trên hành lang phát triển bên vững.

II. HỢP TÁC PHÁT TRIỂN HÀNH LANG KINH TẾ CÔN MINH – LÀO CAI – HÀ NỘI – HẢI PHÒNG

1. Sự cần thiết hợp tác

- Do đòi hỏi khách quan của xu thế toàn cầu hoá và hội nhập kinh tế quốc tế.

- Do nhu cầu hợp tác khu vực mật dịch tự do Trung Quốc – ASEAN và hợp tác giữa các nước Tiểu vùng sông Mêkông (GMS)

- Phù hợp với nguyện vọng của nhân dân, chủ trương của hai Chính phủ, lợi ích của hai quốc gia Việt Nam và Trung Quốc.

2. Những thuận lợi và khó khăn

2.1. Thuận lợi

- Bối cảnh quốc tế và khu vực thuận lợi để hai nước triển khai hợp tác phát triển hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng cũng như hiệp định khung về hợp tác toàn diện ASEAN – Trung Quốc, hợp tác Tiểu vùng sông Mêkông mở rộng (GMS), mặt khác Trung Quốc đã tham gia Tổ chức Thương mại thế giới (WTO). Còn Việt Nam đang tích cực đàm phán để gia nhập tổ chức WTO.

- Quan hệ hợp tác giữa Việt Nam và Trung Quốc phát triển ngày càng toàn diện, bền chặt.

- Đây là hành lang kinh tế có độ mở lớn, có sức phát triển lâu dài và toàn diện.

- Tiềm năng phát triển dồi dào, tính bổ trợ lẫn nhau rất cao

- Hệ thống cơ sở hạ tầng tương đối đồng bộ và cơ bản đã được hình thành.

- Có nhiều điểm tương đồng về văn hóa, phong tục, tập quán

2.2. Khó khăn

- Vùng hành lang kinh tế đi qua chủ yếu là các khu vực miền núi, địa hình hiểm trở, kinh tế chưa phát triển, cơ sở hạ tầng còn thấp kém.

- Khả năng huy động vốn để xây dựng và nâng cấp kết cấu hạ tầng, đặc biệt là đường bộ, đường sắt khó khăn (nhất là đoạn hành lang phía Việt Nam).

- Trình độ phát triển của các tỉnh, thành phố thuộc hành lang khá cách biệt, chênh lệch lớn.

- Khi hàng lang phát triển chắc chắn sẽ xuất hiện những vấn đề phức tạp phải giải quyết như tội phạm, dịch bệnh, môi trường, an ninh,...

3. Mục tiêu của hành lang

- Phát huy tối đa lợi thế so sánh, tiềm năng của toàn hành lang vì sự phát triển của hai nước Việt – Trung

- Đưa hành lang trở thành cầu nối thúc đẩy tự do hóa kinh tế, giao lưu văn hóa giữa Việt Nam, ASEAN và Trung Quốc

- Thực hiện mục tiêu xóa đói giảm nghèo, phát triển kinh tế xã hội, giảm chênh lệch giữa các vùng trong hành lang và hành lang với các khu vực khác

4. Nội dung hợp tác

4.1. Hợp tác phát triển kết cấu hạ tầng

Cùng nhau hợp tác qui hoạch tổng thể và qui hoạch chuyên đề, đặc biệt là

thống nhất qui hoạch điểm nối các tuyến giao thông, các công trình hai bên cùng đầu tư và khai thác; cùng nhau xây dựng cơ chế hợp tác nhằm đẩy nhanh tiến độ và hiệu quả xây dựng cơ sở hạ tầng: giao thông, năng lượng, thông tin liên lạc, kết cấu hạ tầng thương mại, dịch vụ,... để làm nền tảng bền vững phát triển kinh tế cho toàn hành lang.

4.2. Hợp tác phát triển thương mại, dịch vụ, du lịch

Hợp tác xúc tiến thương mại bằng biện pháp tích cực tiện lợi hóa các thủ tục, dịch vụ,... để mở rộng trao đổi hàng hóa hai chiều. Chú trọng điều chỉnh cơ cấu sản xuất và thương mại phù hợp với nhu cầu của mỗi bên, đa dạng hóa hình thức mậu dịch biên giới như mậu dịch đổi hàng, mậu dịch quá cảnh, mậu dịch gia công, dịch vụ,... Tích cực khai thác các mặt hàng xuất khẩu chủ lực của hai bên. Đồng thời coi trọng việc đơn giản hóa thủ tục mậu dịch quá cảnh để hướng dẫn hàng hóa của nước thứ 3 chuyển khẩu qua hành lang.

Khuyến khích các công ty du lịch hai bên tiến hành hợp tác trên các lĩnh vực khai thác tài nguyên và sản phẩm du lịch, tuyên truyền quảng bá, xây dựng các tuyến du lịch, quản lý nghiệp vụ và đào tạo nhân lực du lịch... Hai bên có chính sách ưu đãi thu hút khách du lịch quốc tế.

Hợp tác phát triển ngành nghề dịch vụ như: dịch vụ ngân hàng, bảo hiểm, vận tải, kho bãi, thông tin, dịch vụ tư vấn, ...hợp tác xây dựng hệ thống thanh toán ngân hàng và trao đổi tiền tệ một

cách hiệu quả, thuận tiện, cùng có lợi; tăng cường hợp tác bảo hiểm tạo sự tin cậy lẫn nhau.

Luân phiên tổ chức hội chợ, triển lãm, hội thảo, hội nghị, diễn đàn doanh nghiệp để tạo sức hấp dẫn thu hút các doanh nghiệp, tập đoàn lớn, có thực lực đến hợp tác đầu tư, kinh doanh.

Tăng cường hợp tác trao đổi về kỹ thuật và đầu tư, căn cứ vào tiềm lực của mỗi bên nhằm tăng cường hợp tác kinh tế kỹ thuật, chuyển giao công nghệ,... đồng thời coi trọng việc đào tạo nguồn lực, đào tạo đội ngũ công nhân kỹ thuật.

Thường xuyên trao đổi thông tin hai bên về thị trường, hàng hoá, giá cả, chính sách đầu tư

4.3. Hợp tác đầu tư khai thác và sử dụng tài nguyên thiên nhiên.

Với nguồn tài nguyên thiên nhiên, khí hậu, thổ nhưỡng đa dạng, phong phú, tính đa dạng sinh học, bản sắc văn hóa hấp dẫn cho phép các tỉnh, thành phố trên tuyến hành lang hợp tác phát triển các lĩnh vực: công nghiệp khai thác, chế biến khoáng sản, sản xuất nông, lâm nghiệp, du lịch, hỗ trợ nhau qui hoạch các ngành nghề sản xuất thích hợp, khai thác, sử dụng hiệu quả, hợp lý nguồn tài nguyên thiên nhiên.

4.4. Hợp tác về văn hóa, xã hội

- Hợp tác đào tạo nguồn nhân lực có trình độ, đặc biệt về ngôn ngữ, kỹ thuật, quản lý.

- Hợp tác nghiên cứu, sưu tầm, bảo tồn và khai thác vốn kiến thức và văn hóa đặc sắc bản địa. Tăng cường giao lưu văn hoá, thể thao.

- Cùng nhau xây dựng cơ chế thông báo tình hình và phòng chống dịch bệnh lây lan qua biên giới; hợp tác về y tế để nâng cao trình độ khám chữa bệnh cho nhân dân.

- Hợp tác nghiên cứu, ứng dụng khoa học kỹ thuật, công nghệ; tăng cường trao đổi chuyên gia, công nhân có tay nghề cao.

- Hợp tác cùng nhau bảo vệ và sử dụng có hiệu quả tài nguyên nước, rừng, đất đai, khoáng sản, ngăn chặn và khắc phục tình trạng gây ô nhiễm môi trường.

- Hợp tác phòng chống tội phạm xuyên quốc gia

- Hợp tác tương trợ tư pháp để giải quyết các vấn đề phát sinh như tranh chấp thương mại, bảo hiểm, xử lý vi phạm, tội phạm.

5. Phương thức hợp tác

- Đồng thuận về phương hướng, qui hoạch tổng thể về phát triển kết cấu hạ tầng và kinh tế xã hội toàn hành lang

- Hợp tác đa phương, đa lĩnh vực, đa thành phần, nhiều tầng, nhiều nấc, từng giai đoạn sẽ xác định qui mô và nội dung hợp tác cụ thể.

- Các chương trình, dự án hợp tác phải được đưa vào kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội ngắn hạn và dài hạn của Chính phủ.

- Nguồn lực để xây dựng phát triển hành lang từ các nguồn: ngân sách Chính phủ, ODA từ cộng đồng quốc tế, tham gia của các thành phần kinh tế trong và ngoài hành lang.

6. Ý nghĩa của việc xây dựng hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng

- Đẩy nhanh tốc độ tăng trưởng, phát triển toàn diện của các vùng thuộc hành lang.

- Tăng cường quan hệ hợp tác hữu nghị, láng giềng giữa hai nước Việt Nam – Trung Quốc và tỉnh Lào Cai – Vân Nam một cách toàn diện, bền vững, lâu dài và tin cậy, góp phần đẩy nhanh quá trình hội nhập của Việt Nam và Trung Quốc với khu vực và thế giới

- Đóng góp tích cực vào việc phát triển “hai hành lang một vành đai”, khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc và hợp tác Tiểu vùng sông Mêkông mở rộng (GMS).

III. VAI TRÒ CỦA LÀO CAI TRONG HÀNH LANG KINH TẾ CÔN MINH – LÀO CAI – HÀ NỘI – HẢI PHÒNG

1. Vị trí địa kinh tế

Lào Cai có vị trí địa kinh tế đặc biệt trên hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, là tâm điểm tuyến giao thông Côn Minh – Hải Phòng, với lợi thế vận tải đa phương thức, gồm cả đường bộ, đường sắt, đường sông, cách thủ đô Hà Nội 296 km theo đường sắt và 345 km theo đường bộ, diện tích tự nhiên là 6.357 km², có 8 huyện, 1 thành phố, 164 xã, phường, thị trấn. dân số năm 2005 khoảng 60 vạn người (thành thị 12%), với 25 dân tộc, các dân tộc thiểu số chiếm 64%. Kinh tế Lào Cai phát triển nhanh và ổn định, tốc độ tăng trưởng bình quân 5 năm (2001 – 2005)

đạt 12%/năm; cơ cấu kinh tế theo GDP: nông lâm nghiệp chiếm 34,5% – công nghiệp và xây dựng chiếm 25,5% – dịch vụ chiếm 40%, GDP bình quân đầu người đạt 330 USD. Tài nguyên thiên nhiên của Lào Cai khá dồi dào và phong phú:

- Là một tỉnh giàu tài nguyên khoáng sản, Lào Cai có trên 35 loại khoáng sản khác nhau với trên 150 điểm mỏ có giá trị công nghiệp, trong đó có nhiều loại khoáng sản quý, có chất lượng cao, trữ lượng lớn hàng đầu Việt Nam như: Apatít, đồng, sắt, graphít, nguyên liệu gốm, sứ, thủy tinh, thủy điện, ngoài ra còn có nguồn tài nguyên rừng phong phú và đa dạng.

- Thổ nhưỡng phong phú và khí hậu đa dạng là điều kiện thuận lợi cho việc phát triển nhiều loại cây có giá trị kinh tế. Dãy núi Hoàng Liên có đỉnh Phan Xi Păng cao 3.143 m (cao nhất Đông Dương), với hệ sinh thái tự nhiên rất phong phú, có tính đa dạng sinh học cao, chiếm 50% số loài động, thực vật quý hiếm của Việt Nam.

- Lào Cai có nhiều danh lam thắng cảnh nổi tiếng gắn với các địa danh: Sa Pa, Bắc Hà, Bát Xát, Mường Khương. Lào Cai có 25 dân tộc, còn lưu giữ được bản sắc văn hóa dân tộc rất đa dạng, phong phú và độc đáo.

2. Tình hình quan hệ thương mại, văn hóa giữa Việt Nam – Trung Quốc qua cửa khẩu quốc tế Lào Cai trong thời gian qua.

Nhận thức được vai trò, vị trí là cầu nối của hành lang Côn Minh - Lào Cai -

Hà Nội - Hải Phòng, thời gian qua tỉnh Lào Cai và tỉnh Vân Nam đã thiết lập mối quan hệ hợp tác toàn diện, thiết thực, đem lại lợi ích cho nhân dân hai nước Việt - Trung.

- Hai bên thường xuyên phối hợp chặt chẽ từ cấp tỉnh đến cơ sở, giữa cơ quan hành chính (huyện, thành phố), các ngành chức năng, đã thu được nhiều thành quả tốt đẹp và tăng cường tình hữu nghị láng giềng giữa hai tỉnh, hai nước. Đặc biệt năm 2004 hai bên đã nâng mối quan hệ lên tầm cao mới, với việc hợp tác trên 8 lĩnh vực quan trọng: xúc tiến thương mại và đầu tư, vận tải quá cảnh, xây dựng khu kinh tế mở, khai thác và chế biến khoáng sản, đào tạo nhân lực, y tế, văn hoá thể thao, quản lý biên giới và quản lý cửa khẩu, cùng nhau chuẩn bị điều kiện thúc đẩy nhanh việc hình thành khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN.

- Hai bên đã tiến hành một số biện pháp cải tiến, đơn giản hoá và hài hoà các thủ tục, nâng cao khả năng phối hợp giữa các cơ quan chức năng tại cấp cửa khẩu quốc tế Lào Cai - Hà Khẩu, như: thực hiện kéo dài thời gian mở cửa khẩu, hợp tác thanh toán qua ngân hàng bằng đồng bản tệ; cấp visa cho khách du lịch nước thứ 3 tại cửa khẩu; xây dựng sàn giao dịch thương mại điện tử; cho xe ô tô được vào sâu nội địa của hai bên (xe Trung Quốc được vận tải người và hàng hoá đi và về trong phạm vi địa giới tỉnh Lào Cai, xe ô tô của Việt Nam được vận tải người và hàng hoá đi và về trong phạm vi địa giới châu Hồng Hà tỉnh Vân Nam),...

- Hợp tác liên kết đào tạo giữa trường đại học Vân Nam, học viện Hồng Hà đào tạo cho học sinh Lào Cai, cũng như một số tỉnh, thành phố trong nước, liên kết với học viện Hồng Hà, Trung Quốc thành lập Trung tâm Hán ngữ Lào Cai (khai trương 15/10/2005). hợp tác trao đổi các đoàn văn hóa, văn nghệ, thể thao, y tế,... để tăng cường mối quan hệ hợp tác toàn diện, hữu nghị.

- Về giao thương hàng hóa: Thực tế trong 10 năm qua, tốc độ gia tăng kim ngạch xuất nhập khẩu (xnk) qua cặp cửa khẩu quốc tế Lào Cai – Hà Khẩu khá cao và ổn định, bình quân tăng 33,5%/năm. Hàng hóa trao đổi hai chiều qua tuyến này có tính bổ trợ cho nhau. Các mặt hàng Việt Nam xuất khẩu chủ yếu là nông sản, thủy hải sản, rau hoa quả nhiệt đới, hàng tiêu dùng (bột giặt, đồ nhựa, giấy dép), đều là những mặt hàng Việt Nam khuyến khích xuất khẩu và cần có thị trường ổn định. Ngược lại, Vân Nam và miền Tây Trung Quốc đang cung cấp cho Việt Nam những mặt hàng phục vụ cho sản xuất mang tính đặc chủng như: than cốc/than mỡ cho sản xuất thép, thạch cao cho sản xuất xi măng, kim loại màu, hợp kim, máy móc thiết bị, hóa chất, giống cây trồng chất lượng cao (lúa lai, ngô lai, giống hoa quả ôn đới), đặc biệt là điện thương phẩm.

Hiện nay các doanh nghiệp của Trung Quốc, Việt Nam và ASEAN rất quan tâm đến việc vận chuyển hàng hoá, khách du lịch qua tuyến giao thông Côn Minh – Hải Phòng, gồm cả đường bộ,

đường sắt. Tuy nhiên kết cấu hạ tầng giao thông trên tuyến này chưa được cải thiện nhiều, chi phí vận tải lớn, đặc biệt đoạn trên lãnh thổ Việt Nam, đang là những khó khăn, bức xúc của các doanh nghiệp.

3. Vai trò của Lào Cai trên hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng

3.1. *Vai trò liên kết, cầu nối:* Lào Cai và tỉnh Vân Nam (trực tiếp là châu Hồng Hà) có vị trí địa kinh tế đặc biệt, có vai trò rất lớn trên hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, hội đủ những yếu tố cho phép phát triển thành những tâm điểm tăng trưởng, thúc đẩy các khu vực lân cận phát triển. Hơn 10 năm qua, nhận thức được vị trí, vai trò của mình, Lào Cai không chỉ thực hiện vai trò cầu nối trong giao lưu thương mại, dịch vụ mà còn xây dựng được mối quan hệ láng giềng, hữu nghị và tin cậy lẫn nhau, hai bên đã thường xuyên giao lưu, trao đổi về các lĩnh vực như đối ngoại, kinh tế, mậu dịch, du lịch, văn hóa, liên kết đào tạo nguồn nhân lực,... đồng thời đã thiết lập mối quan hệ liên kết giữa các tỉnh, thành phố dọc hành lang, thể hiện là hội nghị 5 tỉnh, thành phố (Lào Cai, Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh – Việt Nam và tỉnh Vân Nam – Trung Quốc), đã ký thỏa thuận hợp tác 5 tỉnh, thành phố. Ngoài ra, Lào Cai đã thiết lập cho hàng trăm đoàn của các tỉnh, thành Việt Nam sang giao lưu, hợp tác với Vân Nam Trung Quốc.

3.2. *Vai trò là nơi trung chuyển trao đổi hàng hóa:* Như đã phân tích ở trên, trong lịch sử nơi đây đã là một trung tâm trung chuyển hàng hóa lớn. Đến nay, thực tế hơn 10 năm qua, cặp cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu đã và đang khẳng định vai trò trung chuyển hàng hóa và dịch vụ trong xu thế toàn cầu hóa, hội nhập kinh tế quốc tế, khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc, hợp tác giữa các nước Tiểu vùng sông Mêkông mở rộng.

3.3. *Vai trò dịch vụ:* Với vị trí là tâm điểm của hành lang cho phép Lào Cai phát triển mạnh các ngành dịch vụ: vận tải, ngân hàng, bảo hiểm, dịch vụ thương mại,

4. Lào Cai đã và đang tích cực tham gia để phát triển hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng

4.1. *Tiếp tục nâng cao quan hệ hợp tác toàn diện với tỉnh Vân Nam* trên tinh thần hữu nghị, tin cậy lẫn nhau và cùng nhau phát triển, đem lại lợi ích cho hai tỉnh, nhân dân hai nước.

Trước mắt tập trung thực hiện tốt đề án khu hợp tác kinh tế Lào Cai (Việt Nam)–Hồng Hà (Trung Quốc) ký ngày 13/9/2005.

Mục đích của đề án là xây dựng khu hợp tác kinh tế Lào Cai – Hồng Hà trở thành khu vực trung chuyển hàng hoá lớn, thực hiện tốt chức năng “cầu nối” giữa Việt Nam, ASEAN với miền Tây Trung Quốc; tạo điều kiện cho các tỉnh, thành, doanh nghiệp Việt Nam và Trung

Quốc có điều kiện xúc tiến thương mại và đầu tư, tập kết hàng hoá, sản xuất gia công hàng hóa xuất nhập khẩu nhằm thúc đẩy mạnh mẽ giao lưu hàng hóa giữa Việt Nam, ASEAN với miền Tây Trung Quốc.

Nội dung hợp tác của đề án gồm 8 vấn đề quan trọng, thiết yếu:

- Hợp tác phát triển cơ sở hạ tầng (chủ yếu là thống nhất qui hoạch mạng lưới, các điểm nối trên biên giới của các tuyến giao thông chính, các công trình hai bên cùng đầu tư, khai thác).

- Hợp tác khai thác lợi thế, tài nguyên thiên nhiên của hai bên để phát triển sản xuất.

- Hợp tác hỗ trợ nhau để thực hiện chuyển dịch cơ cấu kinh tế, xóa đói giảm nghèo.

- Cùng nhau tạo môi trường thu hút đầu tư.

- Hợp tác nghiên cứu, ứng dụng khoa học kỹ thuật và chuyển giao công nghệ.

- Hợp tác tăng cường xúc tiến thương mại và đầu tư, xây dựng môi trường sản xuất kinh doanh thuận lợi.

- Hợp tác về lĩnh vực văn hóa – xã hội.

- Hợp tác tăng cường bảo vệ môi trường và tương trợ tư pháp.

Về tiến độ thực hiện được chia làm 3 giai đoạn thực hiện:

- *Giai đoạn 1* (giai đoạn khởi động, từ năm 2005 - 2007): Hợp tác xây dựng khu thương mại sông Hồng Việt – Trung (với diện tích 5,35km²). Qui mô hợp tác: khu thương mại Kim Thành (Việt Nam) và

khu Bắc Sơn cửa khẩu quốc tế Hà Khẩu (Trung Quốc) để cùng nhau xây dựng "khu thương mại tổng hợp Kim Thành (Việt Nam) - Bắc Sơn (Trung Quốc)", được nối với nhau bởi một cây cầu đường bộ qua sông Hồng. Khu thương mại này có chức năng chính là thương mại và dịch vụ, hoạt động theo cơ chế khu thương mại tự do.

- *Giai đoạn 2 (2007 – 2008):* Xây dựng khu hợp tác kinh tế Lào Cai - Hồng Hà. Phạm vi hợp tác, bao gồm: khu kinh tế cửa khẩu thành phố Lào Cai, khu công nghiệp Tầng Loỏng, khu khai thác mỏ sắt Quý Xa và khu Bắc Sơn cửa khẩu quốc tế Hà Khẩu, cụm công nghiệp Hồng Hà (bao gồm khu công nghiệp Khai Viễn, Cô Cầu, Mông Tự). Nội dung hợp tác giai đoạn 2 chủ yếu là:

+ Tiếp tục đẩy mạnh hợp tác thương mại, dịch vụ như giai đoạn 1.

+ Chuyển mạnh sang hợp tác sản xuất, gia công, chế biến, lắp ráp hàng xuất khẩu trên cơ sở kết nối các khu công nghiệp của hai bên nhằm phát huy tối đa lợi thế và khả năng hỗ trợ lẫn nhau.

- *Giai đoạn 3* mở rộng hợp tác theo lộ trình phát triển hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng.

Đây là một đề án hiệu quả, thiết thực, phù hợp với nội dung hợp tác của hiệp định khung ASEAN – Trung Quốc và dự án xây dựng “hai hành lang, một vành đai”; thoả thuận hợp tác giữa các nước Tiểu vùng sông Mêkông mở rộng (GMS), là cơ hội để Lào Cai thực hiện chủ trương của Chính phủ hai nước và mở

rộng quan hệ hợp tác toàn diện với tỉnh Vân Nam Trung Quốc.

4.2. *Tiếp tục đầu tư hiện đại hóa cửa khẩu quốc tế Lào Cai và hạ tầng cơ sở khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai*

- Tiếp tục đầu tư hiện đại hóa cửa khẩu quốc tế Lào Cai, hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, như: Trung tâm thương mại quốc tế (khu kiểm hóa, 2 cụm công nghiệp Bắc duyên hải, Đông phố mới, khu thương mại Kim Thành, mở rộng ga hành khách Lào Cai, xây mới ga hàng hóa, xây dựng cảng cạn nội địa (ICD) Lào Cai; sàn giao dịch thương mại điện tử cửa khẩu quốc tế Lào Cai,...

- Thực hiện di chuyển các cơ quan cấp tỉnh về khu hành chính mới để mở rộng không gian khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai phục vụ phát triển mạnh các ngành dịch vụ phục vụ cho phát triển thương mại, như: vận tải, ngân hàng, viễn thông, nhà hàng, khách sạn,....

Phấn đấu từ năm 2010 trở đi, cơ bản hình thành một trung tâm quốc tế lớn về thương mại, dịch vụ của khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc tại cửa khẩu quốc tế Lào Cai.

4.3. *Phối hợp chặt chẽ với các tỉnh, thành phố, Bộ, ngành Trung ương để đẩy nhanh tiến độ xây dựng tuyến giao thông từ Lào Cai – Hà Nội (đường sắt, đường bộ) và tuyến năng lượng Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng).*

- Nâng cấp tuyến đường bộ Hà Nội – Lào Cai hiện có (Quốc lộ 70), xây dựng

mới đường cao tốc Hà Nội – Lào Cai phía hữu ngạn sông Hồng; cải tạo, nâng cấp đường sắt Hà Nội – Lào Cai hiện có; xây dựng đường sắt mới từ Hà Nội đến Lào Cai theo tiêu chuẩn quốc tế (1,4m). Xúc tiến dự án xây dựng sân bay Lào Cai.

- Liên kết với các tỉnh, thành phố để phát triển kinh tế - xã hội và xúc tiến đầu tư, thương mại dọc hành lang. Đặc biệt là cơ chế phối hợp để cải thiện mạnh mẽ môi trường đầu tư, thủ tục hành chính để giảm chi phí vận chuyển, thời gian đi lại của các doanh nghiệp.

IV. KẾT LUẬN

Trong xu thế toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế, hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng có đầy đủ lợi thế để đón nhận cơ hội phát triển kinh tế - xã hội, góp phần xây dựng quan hệ giữa hai nước Việt – Trung phát triển toàn diện, bền vững.

Thời gian qua với khả năng của mình, Lào Cai đã và đang làm hết sức để tạo môi trường cho các tỉnh, thành phố, doanh nghiệp Việt Nam, ASEAN giao thương, buôn bán với Vân Nam và các tỉnh miền Tây Trung Quốc qua cửa khẩu Quốc tế Lào Cai. Điều này đã được Chính phủ hai nước Việt Nam – Trung Quốc thống nhất chỉ đạo sẽ tập trung đầu tư cho cửa khẩu Lào Cai trở thành cửa khẩu quốc tế lớn, hiện đại để phục vụ yêu cầu XNK hàng hoá, cũng như nhu cầu vận tải hàng quá cảnh từ Trung Quốc, Việt Nam và ASEAN và coi đây là

qui hoạch chung về hợp tác kinh tế trung, dài hạn của hai nước Việt - Trung.

Tuy nhiên để ý tưởng này trở thành hiện thực còn rất nhiều vấn đề cần được giải quyết và trong đó điều đầu tiên, quyết định nhất là giao thông vận tải. Do đó, việc nâng cấp và cải tạo các tuyến đường từ Hà Nội đi Lào Cai (trước mắt là đường bộ và đường sắt) là cần thiết. Ngoài ra, còn một số vấn đề khác như phát triển mạnh dịch vụ phục vụ các hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá (dịch vụ cảng biển, kho, bãi); cải cách thủ tục hành chính, giảm cước phí vận tải; phát triển nguồn nhân lực, vì một trong những rào cản lớn nhất của Lào Cai hiện nay là nguồn nhân lực có chất lượng, thiếu nhân lực cung ứng cho các doanh nghiệp đến làm ăn tại Lào Cai, chưa nói đến nhu cầu cung ứng nhân lực có khả năng quan hệ giao dịch với bạn hàng Trung Quốc. Vì vậy việc đa dạng hóa các loại hình đào tạo nguồn nhân lực là rất cần thiết và cấp bách. Như mô hình Lào Cai đã và đang liên kết đào tạo với Đại học Vân Nam, Học viện Hồng Hà Trung Quốc, đang đem lại hiệu quả thiết thực, cần được Chính phủ hai nước có chính sách hỗ trợ.

Tiềm năng, lợi thế và triển vọng của hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng là vô cùng sáng sủa, Lào Cai mong muốn bạn bè gần xa cùng đồng lòng góp sức xây dựng hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng trở thành “con đường tơ lụa” của thế kỷ XXI.