



HỢP TÁC ASEAN - TRUNG QUỐC TRONG PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI

TS. PHẠM THANH BÌNH - TS. LÊ TỔ HOA

Viện Kinh tế và Chính trị thế giới

Đại học Kinh tế quốc dân

Để tiến tới một cộng đồng kinh tế ASEAN khá đồng đều và có sức cạnh tranh cao, hội nhập đầy đủ vào nền kinh tế toàn cầu, không thể không coi trọng hợp tác với các nước, khu vực. Trong rất nhiều nước và tổ chức đối thoại từng hợp tác, ASEAN có mối quan hệ chặt chẽ hơn với Trung Quốc, đặc biệt là trong lĩnh vực giao thông vận tải. Nhờ lợi thế của mình về vị trí địa lý thuận lợi - do ASEAN nằm ở ngã ba Đông - Tây, và nhằm gia tăng tính hiệu quả các dịch vụ cầu cảng và giao nhận hàng hải,... qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh trong thương mại của khu vực - ASEAN đã và đang rất tích cực hợp tác nhằm phát triển giao thông vận tải.

I. ĐIỀU KIỆN THUẬN LỢI THÚC ĐẨY HỢP TÁC GIAO THÔNG VẬN TẢI ASEAN - TRUNG QUỐC

Cùng với tiến trình toàn cầu hóa và liên kết kinh tế ngày càng tăng, thương

mại nội khối cũng đóng vai trò ngày càng quan trọng trong thúc đẩy tăng trưởng của ASEAN. Do vậy, đặt ra nhu cầu lớn hơn cho sự phát triển cơ sở hạ tầng, nâng cao tính hiệu quả của giao thông vận tải và dịch vụ hậu cần. Cầu đầu tư vào phát triển cảng tăng sẽ lôi cuốn sự tham gia của khu vực tư nhân, giảm tối đa sự đầu tư lãng phí và bảo đảm đầu tư có hiệu quả cho các dự án phát triển cảng.

Thúc đẩy phát triển hợp tác kinh tế đặt ra yêu cầu phải gia tăng hợp tác lĩnh vực hậu cần, trong đó giao thông vận tải chiếm vai trò quan trọng. Trên thực tế lĩnh vực hậu cần của ASEAN đã hội tụ được *những điều kiện thuận lợi* để đẩy mạnh phát triển hơn:

Thứ nhất, ASEAN là một trong những khu vực kinh tế năng động với những bước tăng trưởng tích cực và ổn định nhất thế giới. Tăng trưởng kinh tế trong các năm 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 và 2008 đạt tương ứng là 4,5%;

5,5%; 5%; 5,8% và 5,9% và 6,8% bất chấp những biến cố ở một số nước trong khu vực cũng như hậu quả của thiên tai. Dự báo tốc độ tăng trưởng kinh tế của ASEAN sẽ đạt trung bình khoảng 6%/năm trong giai đoạn 2007-2011.

Thứ hai, ASEAN là một thị trường tiêu dùng rộng lớn. Với dân số gần 600 triệu người, ASEAN sẽ mở ra một thị trường tiêu thụ hàng hóa và dịch vụ lớn. Các nước Đông Nam Á đang đứng trước cơ hội phát triển kinh tế mạnh mẽ với tốc độ tăng trưởng đứng thứ 2 châu Á (sau Trung Quốc); ASEAN cũng là trung tâm hậu cần của khu vực châu Á - Thái Bình Dương, là thị trường liên kết thế giới.

Thứ ba, ASEAN vừa quyết định rút ngắn 5 năm thời hạn thành lập Cộng đồng kinh tế từ 2020 xuống 2015. Quyết định của các nhà lãnh đạo ASEAN về việc đẩy nhanh tiến trình thành lập Cộng đồng kinh tế ASEAN sớm hơn 5 năm sẽ thúc đẩy nhanh liên kết nội khối, đẩy mạnh sự hợp tác và tạo thuận lợi cho phát triển dịch vụ hậu cần trong khu vực.

Thứ tư, bản thân ASEAN cũng nhận thức rõ được nhiệm vụ quan trọng hiện nay là tăng cường hợp tác khu vực để thúc đẩy hơn nữa các hoạt động đầu tư nước ngoài. ASEAN là bến đỗ thu hút lớn nguồn vốn đầu tư nước ngoài của các công ty. Việc thành lập khu vực đầu tư ASEAN (AIA) không chỉ đảm bảo nguồn vốn đầu tư chảy vào khu vực ngày càng nhiều, mà còn khai thác đầy đủ những cơ hội thuận lợi nhờ tối ưu hóa hiệu quả kinh tế của các nước. ASEAN đang có bước tăng trưởng ổn định trong việc

cung cấp hàng hóa chế tạo của khu vực cho thị trường toàn cầu. Cùng với việc tăng mạnh đầu tư nước ngoài trong khu vực ASEAN, xu hướng tăng trưởng nhu cầu thị trường hậu cần bên 3 (3PL-Third Party Logistics) sẽ rất mạnh trong tương lai. Sự chuyển hướng đầu tư của rất nhiều công ty chế tạo toàn cầu hướng vào khu vực ASEAN chứng tỏ rằng 3PL sẽ trụ lại tại khu vực này.

Những yếu tố thuận lợi trên đã thúc đẩy sự phát triển nhanh của các công ty giao nhận, vận chuyển ở khu vực ASEAN thời gian gần đây. Với những lợi thế đó, ASEAN được đánh giá là khu vực có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao so với các khu vực khác và cũng là tổ chức khu vực thành công nhất của các nước đang phát triển. Cùng với xu hướng gia tăng đầu tư nước ngoài vào ASEAN, giao thông vận tải ASEAN sẽ phát triển mạnh.

Sự tăng trưởng nhanh của Trung Quốc, bên cạnh sự cạnh tranh đang diễn ra quyết liệt thì cũng có rất nhiều thuận lợi cho sự hợp tác. Đặc biệt từ khi gia nhập WTO (2001), một số lĩnh vực giao thông vận tải và hậu cần của Trung Quốc đã được mở cửa cho sự tham gia trực tiếp của nước ngoài. Ngày càng có nhiều công ty nước ngoài dịch chuyển các hoạt động của mình tới thị trường Trung Quốc. Trung Quốc có hơn 18.000 công ty dịch vụ hậu cần. 70% các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần Trung Quốc trung bình đã tăng được hơn 30% mức hoạt động kinh doanh trong giai đoạn 5 năm (2002 - 2007).

Sự tăng trưởng mạnh của ngành kinh doanh hậu cần Trung Quốc, trong đó giao

thông vận tải chiếm hơn 80% xuất phát từ những nhân tố thuận lợi cơ bản như:

Thứ nhất, nhờ sự tăng trưởng nhanh, mạnh và ổn định về kinh tế của Trung Quốc.

Thứ hai, đầu tư trực tiếp nước ngoài và nhu cầu nguồn lực về dịch vụ hậu cần, vận chuyển của Trung Quốc ngày càng tăng.

Thứ ba, thương mại cùng khối lượng vận chuyển hàng hóa đã tăng gấp đôi. Dự đoán thương mại xuất nhập khẩu của Trung Quốc sẽ tăng từ mức 400 tỉ USD (2007) lên 600 tỉ USD (2010).

Thứ tư, xu hướng các nguồn lực trong các ngành giao thông vận tải, quản lý nhà kho, lưu trữ hàng hóa cũng tăng nhằm đáp ứng nhu cầu của các công ty trong nước.

Thứ năm, do sự liên kết giữa các khu vực đã thúc đẩy, tạo điều kiện phát triển dịch vụ giao thông vận tải. Chẳng hạn, giao thông vận tải Trung Quốc phát triển mạnh trên cơ sở phải đảm bảo sự liên kết giữa 3 khu vực kinh tế quan trọng, đó là Khu vực Vịnh Bột Hải (Bohai Bay Region), Vùng châu thổ sông Dương Tử (Yangtze River Delta) và châu thổ sông Chu Giang (Pearl River Delta). Ba khu vực này chiếm tới 85% hoạt động dịch vụ hậu cần của Trung Quốc.

Sự tăng trưởng kinh tế nhanh của ASEAN và Trung Quốc và khối lượng trao đổi thương mại giữa 2 bên ngày càng lớn đã thúc đẩy tiến trình hợp tác ASEAN – Trung Quốc trong phát triển giao thông vận tải. Hàng năm, Hội nghị Bộ trưởng giao thông vận tải ASEAN -

Trung Quốc họp định kỳ một lần, hội nghị các quan chức giao thông vận tải ASEAN - Trung Quốc họp mỗi năm hai lần. Hợp tác giao thông vận tải giữa ASEAN - Trung Quốc tập trung vào giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không.

1. Hợp tác ASEAN – Trung Quốc trong phát triển giao thông vận tải

Giao thông vận tải là 1 trong 11 lĩnh vực hợp tác phát triển ASEAN – Trung Quốc. Giao thông vận tải là một trong các yếu tố cơ bản của môi trường đầu tư, nó đóng vai trò quan trọng trong quyết định lựa chọn địa điểm đầu tư. Theo kết quả điều tra về môi trường đầu tư của Ngân hàng thế giới (WB) năm 2005 được thực hiện tại 58 nước đang phát triển và các nước có nền kinh tế chuyển đổi, giao thông vận tải được các doanh nghiệp cho là yếu tố thứ 3 có ảnh hưởng lớn nhất đến hoạt động kinh doanh.

Vận tải đường bộ: Vận tải đường bộ là phương thức vận tải phổ biến ở mọi quốc gia, có khả năng cung cấp dịch vụ vận tải một cách nhanh chóng và độ tin cậy khá cao. Ưu điểm nổi bật của phương thức này là có tính linh hoạt cao, khá hiệu quả, nhất là ở các quốc gia có hệ thống đường sá, cầu cống và phương tiện vận tải đường bộ hiện đại như Singapore, Trung Quốc .

Trong cuộc Hội thảo ASEAN – Trung Quốc bàn về “*Công nghệ ứng dụng và quản lý giao thông đường bộ*” tại Quảng Tây (Trung Quốc) tháng 10/2002 với sự tham gia của hơn 30 khách mời từ ASEAN, các nước ASEAN thống nhất việc phát triển mạng lưới đường bộ cho 22

đoạn tuyến dài 3.157km chạy qua các nước Thái Lan, Lào, Campuchia, Malaysia, Việt Nam và áp dụng nhiều chính sách ưu tiên đầu tư cho cơ sở hạ tầng đường bộ, đặc biệt là đường cao tốc. Năm 2005, hợp tác xây dựng mạng lưới đường bộ xuyên Á kết nối Trung Quốc với 5 quốc gia Đông Nam Á (Singapore, Malaysia, Lào, Thái Lan và Việt Nam) được triển khai. Đây được coi là mạng lưới giao thông đường bộ tích hợp tính nhanh chóng, hiệu quả và đáng tin cậy nhất. Mạng lưới đường bộ xuyên Á được xây dựng dựa trên nền tảng 35 năm kinh nghiệm của việc quản lý và vận hành hệ thống đường bộ liên Âu rộng lớn, xuyên khắp châu Âu. Mạng lưới đường bộ xuyên Á giúp tiết kiệm đến 30% chi phí so với đường hàng không và nhanh gấp 3 lần đường biển. Nhờ có hệ thống mạng lưới đường bộ xuyên Á, khối lượng giao dịch thương mại giữa Trung Quốc và ASEAN dự báo sẽ đạt tới 250 tỉ USD (2010) so với mức 160 tỉ USD (2006) và mức tăng trưởng kinh tế hai chữ số với hàng loạt các giao nhận an toàn, hiệu quả về chi phí tạo thuận lợi cho phát triển thương mại trong khu vực.

Vận tải đường sắt: Nếu như trước đây, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển chiếm ưu thế về giá cước và khối lượng chuyên chở lớn, thì hiện nay, với những tiến bộ trong lĩnh vực công nghiệp đường sắt như sức kéo, tốc độ, tải trọng chuyên chở của cầu đường và toa xe, hệ thống điều khiển, mức độ an toàn và hơn hết là với mối quan hệ chính trị được cải thiện thì quá cảnh hàng hóa bằng đường sắt trong tương lai sẽ ngày càng có vai trò quan trọng hơn.

Vận tải đường sắt được Trung Quốc ưu tiên hàng đầu, bởi vì: *Thứ nhất*, Trung Quốc là quốc gia phụ thuộc nặng nề vào giao thông đường sắt. Cầu chu chuyển bằng đường sắt đã vượt hơn nhiều so với cung (khoảng 160.000 carloads mỗi ngày). Trong khi đó ngành đường sắt chỉ đáp ứng được 90.000 carloads; *Thứ hai*, chi phí cho việc làm đường sắt không đắt bằng đường bộ và được coi là phương pháp vận chuyển tới các vùng rừng núi phía Tây đạt hiệu quả nhất. Song song với đó, giao thông đường bộ cũng được triển khai.

Trong hợp tác giao thông đường sắt ASEAN – Trung Quốc, không thể không kể đến dự án đường sắt Singapore – Côn Minh (SKRL), dự án tuyến đường sắt xuyên Á (TAR - Trans Asian Railways). Dự án tuyến đường sắt Singapore - Côn Minh đi qua 7 nước trong khu vực ASEAN đó là Singapore, Malaysia, Thái Lan, Campuchia, Lào, Việt Nam và nối liền với Trung Quốc, với độ dài là 550 km. Để hoàn thành dự án đường sắt của ASEAN nối Singapore với thành phố Côn Minh của Trung Quốc phải cần tới 2 tỉ USD. Đây được xem là tuyến đường chủ chốt trong dự án hợp tác phát triển ASEAN – lưu vực sông Mê Công mà ASEAN coi là rất cần thiết, giúp hội nhập nền kinh tế của các thành viên nghèo nhất với các thành viên giàu nhất trong ASEAN.

Dự án xây dựng tuyến đường sắt xuyên Á TAR xuất phát từ hai nhân tố cơ bản sau:

Thứ nhất, sự hình thành các liên minh kinh tế khu vực như Cộng đồng

kinh tế châu Âu (EU) ở châu Âu, khu mậu dịch tự do của các nước Đông Nam Á (AFTA) và sự chuẩn bị hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc, ASEAN - Nhật Bản, ASEAN - Ấn Độ... trong xu thế hội nhập khu vực và toàn cầu.

Thứ hai, Trung Quốc - một đối tác thương mại - kinh tế đầy tiềm năng với các nước châu Âu, châu Á có sự tăng trưởng kinh tế cao và ổn định liên tục trong hơn hai thập kỷ qua và đang trở thành một thị trường to lớn cả hai mặt tiêu thụ và xuất khẩu hàng hóa ở cả châu Âu và châu Á.

Những yếu tố trên đòi hỏi nhu cầu giao lưu không thể thiếu và ngày càng trở nên bức thiết, quan trọng về việc vận chuyển hàng hóa nối giữa hai châu lục Á - Âu nói chung và giữa các nước trong khu vực nói riêng. Tại hội nghị Bộ trưởng Giao thông - Vận tải các nước ASEAN lần thứ 7 nhấn mạnh tầm quan trọng của dự án đường sắt Singapore – Côn Minh (SKRL) vì nó là một phần trong dự án thiết lập mạng lưới đường sắt xuyên Á (TAR- Trans Asian Railway) còn được gọi là "Con đường tơ lụa sắt". Ba đoạn của tuyến đường sắt phía Đông thuộc dự án xây dựng SKRL đang chờ được xây dựng ở Campuchia và Việt Nam. Đoạn đường sắt dài 45 km nối Thái Lan-Campuchia được khởi công xây dựng vào đầu năm 2007 và dự kiến hoàn tất vào cuối năm 2008. Hệ thống các đường ray do Malaysia cung cấp, Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) chu cấp tài chính với khoản tài trợ 1 triệu USD dự án kỹ thuật trong vốn vay ODA. Sau

khi hoàn tất, con đường này sẽ khai thông tuyến đường sắt chạy từ Singapore đến thủ đô Phnôm Pênh của Campuchia.

Đến nay, 18 nước châu Á đã ký thỏa thuận mang tính bước ngoặt xây dựng tuyến đường sắt xuyên Á (TAR) dài 8.135 km, nối liền các thủ đô, cảng biển và khu công nghiệp của 28 nước châu Á đến châu Âu. Hệ thống đường sắt đầy tham vọng này sẽ kết nối với Nga và Mông Cổ ở phía Bắc, Malaysia và Indonesia ở phía Nam và Hàn Quốc ở phía Đông và Thổ Nhĩ Kỳ ở phía Tây.

Dự án tuyến đường sắt xuyên Á dự kiến hoàn thành vào năm 2015, trên cơ sở khôi phục nâng cấp hệ thống đường sắt hiện có và xây dựng một số đoạn mới, tổng giá trị đầu tư khoảng 2.5 tỉ USD. Việc thực hiện hiệu quả các chương trình và dự án trên sẽ nâng cao vai trò hợp tác và vị thế của Việt Nam trong ASEAN. Từ vị thế này, Việt Nam sẽ có nhiều thuận lợi trong hợp tác giao thông vận tải song phương với các nước như Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc, Ấn Độ... Trung Quốc nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt đô thị số 5 (Nam Thăng Long – Láng Hòa Lạc) cho Việt Nam.

Vận tải đường thủy: Cảng biển và vận chuyển hàng hóa qua cảng biển giữa Trung Quốc – ASEAN giữ vai trò quan trọng trong quá trình hợp tác. Thương mại song phương giữa 2 khu vực thông qua vận tải đường biển đạt 100 tỉ USD năm 2007, chiếm hơn một nửa tổng khối lượng thương mại. Trung Quốc có hơn 1400 cảng biển và đã ký kết hợp đồng vận chuyển với Việt Nam, Singapore,

Malaysia, Thái Lan và Indônêsi-a. Tháng 11/2007, Trung Quốc chính thức khởi công xây dựng thương cảng Trung Quốc – ASEAN tại Vân Nam với mức chi phí đầu tư khoảng 1,15 tỉ USD.

Vận tải đường thủy đặc biệt quan trọng đối với các nước ASEAN – khu vực được thiên nhiên ưu đãi với một mạng lưới sông ngòi chằng chịt, kết hợp với một hệ thống hải cảng lớn nhỏ khác nhau do con người tạo dựng nên, tàu bè có thể dễ dàng tiếp cận với các trung tâm dân cư lớn.

ASEAN được coi là một trong những khu vực có tiềm năng rất lớn về hoạt động khai thác kinh tế biển bởi với bờ biển dài, có nhiều vịnh, cửa sông nối liền với Thái Bình Dương rất thuận tiện cho việc xây dựng hệ thống cảng biển, và thực hiện các loại hình dịch vụ hàng hải thương mại khác. Vận tải biển hiện vẫn là ngành vận tải chủ đạo với 80-90% khối lượng hàng hoá trong việc trao đổi thương mại giữa các quốc gia trong khu vực và có mức tăng trưởng bình quân năm là 8-9%. Giao thông vận tải đường biển có mức chi phí thấp do vậy giữ vai trò quan trọng trong hợp tác kinh tế khu vực.

Tháng 11/ 2004, ASEAN và Trung Quốc đã ký Bản thỏa thuận về hợp tác giao thông vận tải tại Viêng Chăn, Lào. Bản thỏa thuận này nhằm tăng cường việc trao đổi chính sách và thông tin giữa hai bên, cũng như thực hiện các dự án và hoạt động trong các lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng, tạo thuận lợi cho giao thông vận tải, an toàn và an ninh hàng hải, vận tải hàng không, phát triển nguồn nhân lực. Hàng năm, Trung Quốc

tổ chức một số khóa đào tạo ngắn hạn cho các nước ASEAN trong lĩnh vực quản lý giao thông, phát triển cảng biển, tìm kiếm cứu nạn... Tháng 11/2007 các Bộ trưởng giao thông vận tải ASEAN – Trung Quốc đã ký thỏa thuận hợp tác trong lĩnh vực giao thông vận tải biển tại Singapore nhằm tạo điều kiện thuận lợi và thúc đẩy sự hợp tác để cải thiện các điều kiện liên quan đến việc vận chuyển hành khách và hàng hóa bằng đường biển giữa các cảng của khối ASEAN và Trung Quốc.

Tháng 5/2009, Hội nghị các quan chức cấp cao giao thông vận tải ASEAN lần thứ 27 họp và đề xuất xây dựng chiến lược giao thông vận tải ASEAN giai đoạn 2011-2015. Hội nghị đánh giá việc triển khai các dự án đường bộ tại các nước thành viên nằm trong mạng lưới đường bộ ASEAN; Thảo luận với đối tác Trung Quốc về dịch vụ vận tải hàng không ASEAN-Trung Quốc; Dự thảo MOU về cơ chế tham vấn hàng hải giữa ASEAN-Trung Quốc và Danh mục các dự án ưu tiên nằm trong kế hoạch chiến lược giao thông vận tải ASEAN-Trung Quốc.

Quảng Tây là địa phương duy nhất của Trung Quốc có giao thông vận tải đường biển và đường bộ tiếp giáp với ASEAN, đồng thời cũng là con đường giao thông vận tải ngắn nhất giữa Trung Quốc và ASEAN. Năm 2008, kim ngạch buôn bán giữa Quảng Tây và ASEAN đạt tới 3,99 tỉ USD, tăng 37% so với năm 2007. Mục tiêu phát triển cảng biển Quảng Tây của Trung Quốc bao gồm: *Thứ nhất*, xây dựng các cảng ven biển phía Nam gồm 3 cảng lớn là cảng Khâm Châu, cảng Bắc Hải và cảng Phòng

Thành và các tuyến giao thông đường thủy, các bến đỗ có sức chứa lớn. Mục tiêu đến năm 2020 khả năng bốc dỡ của các cảng biển vượt 100 triệu tấn; *Thứ hai*, đẩy nhanh xây dựng các tuyến đường cao tốc, trọng tâm là tuyến đường Nam Ninh - Việt Nam, từ đó thông sang các nước ASEAN khác. Dự kiến năm 2020 sẽ hoàn thành và thông xe hơn 5000 km đường; *Thứ ba*, đẩy nhanh xây dựng các cảng hàng không quốc tế, xây dựng sân bay Nam Ninh thành sân bay quốc tế hướng tới các nước ASEAN.

Để triển khai các dự án hợp tác, hai bên đã lập Quỹ Hợp tác ASEAN - Trung Quốc (ACCF) dưới sự điều hành của Ban Thư ký ASEAN. Trung Quốc góp một triệu USD cho Quỹ Phát triển ASEAN (ADF) và sẽ tài trợ một triệu USD cho các dự án thuộc Sáng kiến Liên kết ASEAN (IAI).

2. Một số thách thức cản trở quá trình hợp tác giao thông vận tải ASEAN – Trung Quốc

Trung Quốc và ASEAN hiện đang xúc tiến đẩy nhanh việc giảm thuế quan để tạo thuận lợi cho việc thành lập khu vực thương mại tự do Trung Quốc – ASEAN (CAFTA). Mức thuế quan trung bình Trung Quốc áp dụng đối với hàng hóa nhập khẩu của ASEAN sẽ được giảm từ mức 5,8% (2008) xuống còn 2,4% (2009). Trung Quốc và ASEAN 5 sẽ áp dụng mức thuế 0% đối với tất cả hàng hóa vào năm 2010 và với các nước ASEAN còn lại vào năm 2015.

Giao thông vận tải có vai trò rất lớn trong vận chuyển xuất – nhập hàng hóa giữa các nước. Mặc dù kinh tế ASEAN

tăng trưởng nhanh và ổn định, được coi là khu vực có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất thế giới, song hệ thống giao thông vận tải ASEAN (trừ Singapore) không thể so sánh được với quốc gia đất rộng, người đông như Trung Quốc. Trung Quốc đang đầu tư rất mạnh để cải tạo hệ thống đường cao tốc. Hiện Trung Quốc có 53.600 km đường cao tốc (đứng thứ 2 thế giới, sau Mỹ về số km đường cao tốc) và 3.57 triệu km đường bộ, trong đó có 35.000 km thuộc hệ thống đường quốc lộ gồm 5 trục đường Bắc – Nam và 7 trục đường Đông – Tây đã được hoàn thành, sớm hơn 13 năm so với kế hoạch đề ra. Năm 2007, Trung Quốc làm được 8.300 km đường cao tốc, nâng tổng chiều dài các tuyến đường cao tốc xây dựng ở Trung Quốc trong vòng 5 năm qua lên 28.000 km, tương đương với chiều dài các tuyến đường cao tốc ở Canada và Đức cộng lại. Năm 2008, Trung Quốc có kế hoạch xây dựng thêm ít nhất 5000 km đường cao tốc, nâng tổng chiều dài đường cao tốc trên toàn quốc lên khoảng 60.000 km vào cuối năm và xây mới, nâng cấp khoảng 270.000 km đường ở vùng nông thôn. Trung Quốc phấn đấu đến năm 2020 sẽ xây dựng được 85.000 km đường cao tốc, gần bằng độ dài của các tuyến đường cao tốc ở Mỹ hiện nay là 89.000 km. Tuy nhiên, tiến trình hợp tác giao thông vận tải ASEAN – Trung Quốc cũng đang gặp một số những thách thức cần phải vượt qua, đó là:

Thách thức đầu tiên là cơ sở hạ tầng còn nhiều hạn chế. Để tiến trình hợp tác ngày càng phát triển thì cơ sở hạ tầng

của ASEAN như đường sá, giao thông, cảng và các sân bay cần phải được nâng cấp, mở rộng với quy mô thích hợp. Trong thời gian qua, các quốc gia thuộc ASEAN đã có đầu tư lớn cho phát triển cơ sở hạ tầng, song so với các quốc gia phát triển khác thì rõ ràng hạ tầng ASEAN còn thua kém và hạn chế.

Thách thức thứ hai là thiếu nguồn nhân lực có kỹ năng và công nghệ. Đội ngũ nhân viên nghiệp vụ không chuyên, đội ngũ công nhân lao động trực tiếp có trình độ học vấn thấp, chưa được đào tạo tác phong làm việc chuyên nghiệp. Trong vận tải đa phương thức, các hình thức tổ chức vận tải đường biển, đường bộ, đường hàng không ... chưa kết hợp một cách hiệu quả.

Thách thức thứ ba là sự tăng giá nguyên nhiên liệu và thị trường phân hóa cao. ASEAN không thể tránh được tác động tiêu cực của sự bất ổn của giá dầu. Giá dầu tăng cao và biến động mạnh đã gây ra những hiệu ứng xấu đối với nhiều nước trong khu vực như Thái Lan, Philippin. Ngay cả những quốc gia xuất khẩu dầu mỏ như Indônêsi-a, Malaysia hay Việt Nam cũng bị ảnh hưởng đáng kể vì nguồn lợi thu được từ giá dầu cao phần lớn đều được dùng để trợ giá nhiên liệu trong nước.

Hợp tác giao thông vận tải ASEAN - Trung Quốc trong bối cảnh Trung Quốc đang vươn lên trở thành một cường quốc trên thế giới là một vấn đề lớn, có tính chiến lược và rất nhạy cảm. Năm 2008 có nhiều hoạt động, chương trình hợp tác quan trọng liên quan đến Trung Quốc, bao gồm: Kế hoạch chiến lược hợp tác giao thông vận tải ASEAN - Trung Quốc;

Diễn đàn hợp tác phát triển cảng biển ASEAN - Trung Quốc với Cơ chế làm việc chung về hợp tác cảng biển; Cơ chế tham vấn hàng hải ASEAN - Trung Quốc với việc chuẩn bị nâng cấp lên thành một thỏa thuận kiểm tra nhà nước với cảng biển (MOU). Vì vậy, việc tham gia vào các hoạt động, chương trình hợp tác này đòi hỏi sự quan tâm đặc biệt, sự chỉ đạo sát sao của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành liên quan của cả hai bên.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. *China – ASEAN Cooperation sees remarkable improvements.* Chinadaily ngày 1/1/2008.
2. Phạm Thị Thanh Bình (2008), *Hậu cần Trung Quốc: Đặc điểm và xu hướng phát triển.* Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc N 2 (81), Tháng 3-2008.
3. Phạm Thị Thanh Bình (2008), *Hậu cần Việt Nam: Mục tiêu và giải pháp.* Tạp chí Nghiên cứu Châu Phi và Trung Đông. N 7 (35), Tháng 7/2008.
4. Phạm Thị Thanh Bình(2008), *Ngành hậu cần Trung Quốc sau 5 năm gia nhập WTO.* Tạp chí Những vấn đề Kinh tế và Chính trị Thế giới N 9, tháng 9/ 2008.
5. *China's Logistics Industry continues to accelerate.*
6. Phạm Hùng Nghị (2008), *Thay đổi mô hình cảng biển: Quy hoạch phát triển cảng biển trước yêu cầu mới,* Bào Thời báo kinh tế Việt Nam, số 217 ngày 9 tháng 9.
7. Các báo Nhân dân số ra ngày 26/3/2008 và 26/4/2008. Báo Sài Gòn Giải Phóng, số ra ngày 2/1/2009.

