

**DÀNH CHO NHÀ NGHIÊN CỨU TRẺ**

# **XÂY DỰNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG KẾT NỐI QUẢNG NINH - QUẢNG TÂY TRONG KHUÔN KHỔ HỢP TÁC HAI HÀNH LANG MỘT VÀNH ĐAI**

**NGÔ THỊ LAN PHƯƠNG**

*NCS Đại học KHXH và Nhân văn*

Trong cuộc gặp gỡ cấp cao Trung-Việt giữa Thủ tướng Ôn Gia Bảo và Thủ tướng Phan Văn Khải năm 2004, hai bên đã nhất trí hợp tác xây dựng “hai hành lang, một vành đai” (hành lang Nam Ninh - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, hành lang Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ. Đây là quy hoạch chung của hai nước trong hợp tác trung hạn và dài hạn, nhằm thúc đẩy sự liên kết mạnh mẽ giữa các tỉnh phía Nam Trung Quốc với các tỉnh phía Bắc Việt Nam đồng thời biến đây thành chiếc cầu nối trong hợp tác Trung Quốc -ASEAN

Khu vực hai hành lang một vành đai ngoài thế mạnh về tài nguyên thiên nhiên như khoáng sản, thủy hải sản và du lịch còn chứa đựng lợi thế địa-kinh tế to lớn. Nó gắn kết vùng Tây Nam Trung Quốc và bắc Việt Nam với Đông Á và thế giới (tiến đến triển vọng ra đời cộng đồng kinh tế Đông Á), đồng thời lại nằm ở

trung tâm khối liên kết Trung Quốc – ASEAN với việc xây dựng khu mậu dịch tự do ASEAN-Trung Quốc (ACFTA), trong tương lai nó sẽ trở thành vùng đệm nối liền Đông Á với Nam Á<sup>1</sup>. Với những ưu thế vượt trội đó cả Trung Quốc và Việt Nam với những tính toán lợi ích của mình đều ra sức hợp tác xây dựng mô hình này.

Xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới Đông Hưng (Quảng Tây) và Móng Cái (Quảng Ninh) chính là kênh liên kết quan trọng ở duyên hải vịnh Bắc Bộ. Hai địa phương với vị trí hết sức đặc biệt, vừa có đường biên giới trên bộ lại vừa có đường biên giới trên biển nên việc trao đổi thông thương và qua lại vô cùng tiện lợi. Đây thực sự là cánh cửa cực kỳ quan trọng của hai tỉnh và hai nước hướng ra bên ngoài, tiến tới hiện thực hóa và phát triển khu mậu dịch tự do ASEAN-Trung Quốc cũng như thúc đẩy quan hệ hợp tác hữu nghị Trung-Việt, hợp tác Trung Quốc-ASEAN.

Quảng Tây-với vị trí là địa phương nằm trong một vành đai và một hành lang đã đóng vai trò quan trọng trong chiến lược này, do đó chính quyền khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây đã tích cực chủ động liên lạc, xây dựng cơ chế, kế hoạch hợp tác với chính quyền các tỉnh có liên quan trong đó có Quảng Ninh (Việt Nam).

Thực tế những thành tựu to lớn từ hợp tác mọi mặt giữa hai tỉnh những năm gần đây là biểu hiện sinh động cho sự nỗ lực giữa hai tỉnh trong việc tích cực xây dựng “hai hành lang, một vành đai” kinh tế Việt-Trung. Trong thời gian tới hai tỉnh sẽ tiếp tục tăng cường hợp tác giao thông, du lịch, kinh tế cửa khẩu, đầu tư, đặc biệt là hợp tác trong lĩnh vực dịch vụ, cơ sở hạ tầng, thu xếp nguồn vốn và hợp tác kỹ thuật đối với các dự án xây dựng mạng lưới đường sắt, đường bộ, đường hàng không ... nhằm góp phần xây dựng hành lang kinh tế và vành đai kinh tế trên thành cầu nối của hợp tác Việt - Trung - ASEAN.

### **1. Ưu thế của Quảng Ninh - Quảng Tây trong vai trò là cầu nối hợp tác Việt-Trung**

#### ***\* Ưu thế của Quảng Ninh***

##### *-Về vị trí địa lý*

Với tổng diện tích 5938 km<sup>2</sup>, Quảng Ninh có 132,8km đường biên giới trên đất liền và 250 km biên giới trên biển với Trung Quốc<sup>2</sup>, trong đó thị xã Móng Cái là khu vực tiếp giáp trực tiếp với thị xã Đông Hưng thuộc tỉnh Quảng Tây, Trung Quốc. Cùng với Hải Phòng, Quảng Ninh giữ vai trò là cánh cổng lớn

mở ra biển cho toàn bộ vùng Bắc Bộ và là một tỉnh trọng điểm nằm trong tam giác tăng trưởng kinh tế phía Bắc Việt Nam (Hà Nội-Hải Phòng và Quảng Ninh). Trong khi đó bên kia Đông Hưng-Quảng Tây được xác định là thị xã mở cửa ven biên giới của Trung Quốc, là cửa ngõ thuận lợi duy nhất để Trung Quốc thông thương và mở rộng quan hệ với Đông Nam Á. Do đó có thể nói Quảng Ninh có ưu thế về địa lý rất thuận lợi để phát triển quan hệ đối ngoại khu vực biên giới, đưa khu vực này trở thành một trong những trung tâm thương mại Việt-Trung lớn của các tỉnh biên giới phía Bắc.

Bên cạnh đó, phía Bắc Quảng Ninh giáp với tỉnh Lạng Sơn, phía Tây giáp Bắc Ninh, Hải Dương, phía Nam giáp Hải Phòng. Những tỉnh láng giềng này là những vùng sản xuất hàng hóa lớn, tạo điều kiện cho Quảng Ninh có thể khai thác quỹ hàng hóa tiêu dùng, vật tư sản xuất...phục vụ nhu cầu trong tỉnh và xuất khẩu. Rộng hơn nữa trong quan hệ buôn bán với Trung Quốc, Quảng Ninh còn là cầu nối cho tất cả các tỉnh phía trong, từ các tỉnh đồng bằng cho đến các tỉnh trung du Bắc bộ; từ Đà Nẵng và các tỉnh miền Trung đến thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh miền Nam nước ta. Trong khoảng hơn hai chục năm qua, các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu của Việt Nam sang Trung Quốc như: cao su, gạo, hồ tiêu, hạt điều, dầu thực vật... chủ yếu qua cửa ngõ này. Ngược lại hàng nhập khẩu từ Trung Quốc cũng theo tàu biển và ô tô từ đây vào nội địa nước ta.

Ngoài nguồn hàng trong nước, Quảng Ninh cũng là nơi chuyển tải hàng hóa từ

nhiều nước Đông Nam Á và Đông Á đến thị trường Trung Quốc và ngược lại.

Đặc biệt, trong những năm gần đây, với chiến lược hợp tác Trung Quốc – ASEAN, Quảng Ninh được xác định là tỉnh nằm trong dự án xây dựng hai hành lang: Côn Minh-Lào Cai-Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh, Nam Ninh-Lạng Sơn-Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh và vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ đồng thời cũng nằm trong chiến lược xây dựng mô hình “Một trục, hai cánh” ở khu vực này, điều này một lần nữa khẳng định vai trò cầu nối quan trọng của Quảng Ninh trong hợp tác Việt-Trung cũng như hợp tác Trung Quốc - ASEAN.

*- Ưu thế về hệ thống cảng biển, cửa khẩu và các đường giao thông thủy bộ.*

Bên cạnh vị trí địa lý chiến lược, Quảng Ninh còn có hệ thống cảng biển, cửa khẩu và đường giao thông gồm cả đường thủy, đường sắt và đường bộ, thuận lợi cho việc thông thương không chỉ với các địa phương trong tỉnh, trong nước mà với cả nước ngoài, đặc biệt là với nước láng giềng Trung Quốc

Về hải cảng, bờ biển Quảng Ninh có địa hình, địa mạo độc đáo, nhiều vịnh, vịnh với hơn 2000 hòn đảo che chắn rất thuận tiện cho tàu thuyền neo đậu<sup>3</sup>. Vì vậy từ sớm vùng đất địa đầu Đông Bắc này đã hình thành những thương cảng nổi tiếng như Vân Đồn, Vạn Ninh. Dưới thời Pháp thuộc, ở Quảng Ninh có hai cảng lớn là cảng Hòn Gai và cảng Cửa Ông (Cẩm Phả), phục vụ cho nhu cầu thương mại và cho công nghiệp than, được duy trì và phát triển cho đến tận

ngày nay. Bên cạnh đó còn có nhiều cảng nhỏ dùng cho tàu chuyên chở khách và vận tải hàng hóa như Quảng Yên, Thọ Xuân, Dân Tiến, Mũi Ngọc, Vạn Hoa, Cái Rồng, Bạch Thái Bưởi... Những năm vừa qua một số cảng quan trọng được đầu tư xây dựng và đang phát huy thế mạnh như cảng Cái Lân, cảng Hòn Nét, Mũi Chùa. Cảng nước sâu Cái Lân mới được xây dựng nhưng có hiệu quả kinh tế cao. Ưu thế lớn nhất của cảng là nằm trong khu công nghiệp Cái Lân, liền kề quốc lộ 18 và đầu đường xe lửa Kép-Bãi Cháy, rất thuận tiện cho việc trung chuyển hàng hóa. Trên vịnh Bái Tử Long, cảng nổi Hòn Nét cũng mới được xây dựng, cho phép tàu trên dưới 10 vạn tấn có thể neo đậu an toàn và bốc chuyển hàng hóa thuận tiện. Nằm kề khu vực khai thác và chế biến than, vì vậy cảng này đặc biệt ưu thế cho xuất khẩu than. Ở cửa sông Tiên Yên, cảng Mũi Chùa mới được xây dựng đã ngày càng tỏ rõ tác dụng, làm đầu cầu nối các tỉnh miền núi phía Bắc qua quốc lộ 4 đồng thời đây cũng là luồng vận chuyển thuận tiện sang Trung Quốc qua cửa khẩu Hoàng Mô.

#### *Cửa khẩu*

Dưới thời nhà Nguyễn, trên tuyến biên giới giữa tỉnh Quảng Yên và Trung Quốc có tới 8 cửa ải. Đó là ải Quỷ Ma, Bắc Cương (thuộc châu Tiên Yên); Thác Mang, Bạch Thạch, Thôn Thiện, Hoàng Trúc, Bương, Li Lê (thuộc châu Vạn Ninh). Trong đó chỉ có hai ải là Thác Mang và Bắc Cương là có đặt thủ sở (đồn biên phòng, còn lại là đường tắt qua lại thăm viếng hoặc buôn bán của cư dân

hai bên biên giới. Hiện nay trên biên giới giữa hai tỉnh Quảng Ninh và Quảng Tây, có hai cặp cửa khẩu chính là Móng Cái-Đông Hưng và Hoàn Mô-Đông Tông, cùng một số điểm mở để làm thủ tục xuất nhập cảnh như khu chuyển tải Vạn Gia, Bắc Phong Sinh (Hải Hà), Lục Lâm, Ka Long (Móng Cái), Đồng Văn (Bình Liêu).

#### *Hệ thống đường giao thông*

Quảng Ninh là tỉnh có đường biển dài và có nhiều sông nên từ xa xưa đường thủy đã là đường giao thông chủ yếu. Đặc biệt ven bờ biển Quảng Ninh được che chắn bởi những dãy đảo chạy dài theo hướng Tây Bắc-Đông Nam tạo nên bức bình phong bảo vệ an toàn cho tàu thuyền đi lại. Tàu thuyền từ khắp nơi trên vùng Biển Đông đến vùng biển Quảng Ninh có thể qua sông Bạch Đằng rồi tới sông Đá Bạc, sông Kinh Thầy, từ đó có thể theo sông Cầu, sông Thương, sông Lục Nam vào sâu vùng trung du Bắc Bộ. Hoặc cũng có thể từ sông Bạch Đằng tiến về sông Cẩm, sông Luộc đi vào các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ. Với các bến cảng miền Trung, miền Nam hoặc đi xa hơn nữa lên phía Bắc, xuống phía Nam giao lưu với quốc tế, các luồng ở Quảng Ninh đều rất thuận lợi. Phần lớn than của Quảng Ninh bán cho các tỉnh bạn và xuất khẩu cùng với hàng nhập khẩu của tỉnh chủ yếu bằng đường thủy.

Trước đây, đường bộ ở Quảng Ninh đi lại rất khó khăn và chậm mở mang. Suốt một dải biên thù phía Bắc rừng núi trập trùng, vách đá cheo leo, hiểm trở, đường sá chỉ là những lối mòn xuyên

rừng hoặc ven suối. Những nơi đồng bằng ven biển, đường cái quan được xây dựng rất muộn và giản đơn. Theo sử cũ, cho đến thời nhà Nguyễn, con đường bộ huyết mạch thông thương quốc tế từ tỉnh Quảng Yên đến cửa ải Thác Mang (Móng Cái) để sang đồn phủ Đông Hưng nước Thanh phải mất 8 giờ đi bộ<sup>4</sup>

Thời Pháp thuộc do nhu cầu khai thác thuộc địa, chính quyền thực dân đã cho xây dựng đường sắt trước, đường ô tô sau. Đường sắt được xây dựng thời toàn quyền P.Duyme (1897-1902), đường bộ vào thời toàn quyền AnBe Xaro (1911-1919) với 3 loại đường thuộc địa, hàng xứ và hàng tỉnh. Đường hàng tỉnh là hệ thống đường nội bộ khu mỏ<sup>5</sup>. Tuyến đường bộ quan trọng nhất và sớm nhất ở Quảng Ninh là quốc lộ 18 mãi đến đầu thế kỉ XX mới được xây dựng. So với đường thủy, đường sắt, ở Quảng Ninh đường bộ có ý nghĩa kinh tế nhỏ hơn bởi cước phí vận chuyển bằng ô tô cao hơn các phương tiện vận tải khác

Ngày nay hệ thống đường bộ ở Quảng Ninh đã tương đối hoàn chỉnh đem lại lợi ích kinh tế thiết thực hơn. Trục đường 18 được cải tạo, nâng cấp với những cây cầu kiên cố, chạy xuyên suốt nối liền Quảng Ninh với thủ đô Hà Nội và các tỉnh phía Bắc. Đường 10,4A, 4B cũng được tu sửa nối liền 3 đỉnh của khu tam giác kinh tế Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh. Hệ thống đường bộ này cùng với tuyến đường sắt Hà Nội-Kép-Bãi Cháy và cây cầu Bãi Cháy mới được xây dựng trở thành huyết mạch giao thông quan yếu nối khu tam giác kinh tế phía Bắc với

tỉnh Lạng Sơn và Quảng Tây, Vân Nam (Trung Quốc)

Như vậy với ưu thế về vị trí địa lý, cảng biển, cửa khẩu và hệ thống đường giao thông, có thể nói Quảng Ninh là tỉnh có nhiều ưu thế hơn hẳn so với các tỉnh biên giới phía Bắc khác của Việt Nam trong phát triển quan hệ giao lưu mọi mặt Việt-Trung

**\* Ưu thế của Quảng Tây**

*- Ưu thế về vị trí địa lý*

Khu tự trị dân tộc Choang (Quảng Tây), nằm ở phía Nam Trung Quốc, về phía Đông Nam cao nguyên Vân Quý, phía Bắc giáp với tỉnh Quý Châu, Hồ Nam, phía Tây giáp tỉnh Vân Nam, phía Đông kề tỉnh Quảng Đông, còn phía Nam giáp với Việt Nam và vịnh Bắc Bộ. Thủ phủ khu là thành phố Nam Ninh. Khu tự trị được phân thành 14 thành phố địa khu bao gồm: Nam Ninh, Liễu Châu, Quý Lâm, Ngô Châu, Bắc Hải, cảng Phòng Thành, Khâm Châu, Quý Cảng, Ngọc Lâm, Hạ Châu, Bách Sắc, Hà Trì, Lai Tân, Sùng Tả.

Quảng Tây có ưu thế về vị trí địa lý ven biển, ven sông và ven biên giới, nằm ở chỗ giao nhau giữa vùng kinh tế Hoa Nam, vùng kinh tế Tây Nam và vùng kinh tế ASEAN, là con đường ra biển ngắn nhất cho vùng Tây Nam, thậm chí cả vùng Tây Bắc Trung Quốc, cũng là con đường trọng yếu liên kết Quảng Đông, Hồng Kông, Ma Cao với phía Tây. Đặc biệt là từ khi thành lập khu mậu dịch tự do Trung Quốc và ASEAN, Quảng Tây là đầu mối nối vùng Tây Nam, Hoa Nam, Trung Nam của Trung Quốc với thị trường ASEAN rộng lớn. Vị

vậy có thể nói Quảng Tây, với vị trí chiến lược của mình trở thành địa bàn có tầm quan trọng đặc biệt của Trung Quốc không chỉ trong việc phát triển quan hệ láng giềng mà còn trong phát triển quan hệ hợp tác của Trung Quốc với khu vực và quốc tế

*- Ưu thế cảng biển, cửa khẩu và hệ thống giao thông thủy bộ*

*Ưu thế cảng biển*

Quảng Tây có 21 cảng biển lớn nhỏ, trong đó có 5 cảng có năng lực cập bến từ 1 vạn tấn trở lên là Phòng Thành, Khâm Châu, Bắc Hải, Trân Châu và Thiết Sơn. Trong đó cảng Phòng Thành là cảng lớn thứ 3 của khu vực Hoa Nam, lượng hàng qua cảng hàng năm lên tới 20 đến 50 triệu tấn<sup>6</sup>. Những cảng biển Quảng Tây có những đặc điểm tự nhiên là nước sâu, tránh gió tốt, sóng nhỏ, đều kết nối với đường bộ và đường sắt trong nước, gần các cảng biển khu vực Đông Nam Á, Hồng Kông và Ma Cao. Cảng Bắc Hải cách cảng Hồng Kông 425 hải lý; cảng Phòng Thành cách vịnh Hạ Long 90 hải lý, cách cảng Hải Phòng 151 hải lý, cách Băng Cốc 1.439 hải lý; cảng Khâm Châu cách cảng Singapore 1.338 hải lý.

*Ưu thế cửa khẩu ven biên giới*

Tám huyện thị của Quảng Tây giáp với Việt Nam, hiện nay có 12 cửa khẩu biên giới, trong đó có 5 cặp cửa khẩu cấp quốc gia là: Đông Hưng-Móng Cái, Bằng Tường-Đồng Đăng, Hữu Nghị Quan, Thủy Khẩu- Tà Lùng, Long Bang-Trà Lĩnh, và 7 cặp cửa khẩu cấp II quốc gia. Ngoài ra còn có 27 điểm giao dịch (chợ vùng biên) giữa nhân dân hai bên biên giới<sup>7</sup>

*Ưu thế về hệ thống giao thông vận tải*

Hiện nay hệ thống giao thông vận tải của Quảng Tây đều hướng ra biển, hình thành việc lấy cảng biển làm đầu tàu, đường sắt Nam Ninh-Côn Minh làm nòng cốt, đường bộ, đường sông và đường hàng không cùng các công trình giao thông khác kết hợp với nhau một cách đồng bộ.

Về đường sắt Quảng Tây có 5 tuyến chính: Tương Quế (Hồ Nam-Quảng Tây), Nam Côn (Nam Ninh-Côn Minh), Kiềm Quế (Quý Châu-Quảng Tây), Tiêu Liễu (Tiêu Tác-Liêu Châu) và tuyến Quế Việt (Quảng Tây-Quảng Đông). Vùng Hoa Nam và Hoa Đông của Trung Quốc có thể thông qua tuyến Quế Việt và Quế Tương đi qua Nam Ninh, Bằng Tường và đi vào Việt Nam. Cùng với mạng lưới đường sắt liên Á đang xây dựng tuyến này sẽ đi qua Thái Lan, MaLaixia, Singapore và trở thành con đường thuận tiện nối Trung Quốc với các nước Đông Nam Á.

Về đường bộ, Quảng Tây có các tuyến quốc lộ cao tốc chính đi ngang như Trùng Khánh-Trạm Giang, Hoàn Dương-Côn Minh, nội Mông Cổ-Bắc Hải, Sán Vĩ-Thanh Thủy Hà... cùng với các đường cao tốc khác ngang dọc trong phạm vi Quảng Tây như Nam Ninh-Quảng Châu. Khu vực Tây Nam Trung Quốc qua các con đường trên thông qua Nam Ninh, Bằng Tường kết nối với đường quốc lộ 1 xuyên Bắc - Nam của Việt Nam

Đường hàng không có 5 cảng hàng không: là Nam Ninh, Quế Lâm, Bắc Hải, Liễu Châu, Ngô Châu với hơn 100 tuyến

bay nối các thành phố trong và ngoài nước<sup>8</sup>.

Như vậy, theo bước phát triển của hệ thống giao thông vận tải, Quảng Tây trở thành cầu nối giao lưu hợp tác giữa Trung Quốc và các nước trong khối ASEAN trong đó có Việt Nam, cũng như trở thành nơi đầu tư hấp dẫn cho các doanh nghiệp của nhiều nước. Vì vậy đẩy nhanh và mạnh hơn nữa việc xây dựng hệ thống giao thông kết nối giữa Quảng Tây (Trung Quốc) với Quảng Ninh (Việt Nam) sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc thiết lập quan hệ toàn diện giữa hai địa phương, từ đó thúc đẩy quan hệ láng giềng hữu nghị hợp tác và phát triển. Cảnh đó xây dựng hệ thống giao thông kết nối hai tỉnh trong những năm gần đây còn trở thành một trong những nội dung quan trọng của chiến lược hợp tác “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt-Trung”, bởi giao thông kết nối hai địa phương này phát triển còn mang một ý nghĩa to lớn trong việc thúc đẩy giao lưu kinh tế thương mại, du lịch, văn hóa...giữa hai nước Việt Nam và Trung Quốc với các nước trong cộng đồng Đông Nam Á rộng lớn.

**2. Thực trạng xây dựng hệ thống giao thông kết nối Quảng Tây - Quảng Ninh trong khuôn khổ hợp tác “Hai hành lang, một vành đai”**

Ý thức được tầm quan trọng của việc xây dựng hệ thống giao thông kết nối hai tỉnh Quảng Tây và Quảng Ninh, trong các cuộc gặp gỡ giữa hai bên, các nhà lãnh đạo đã dành những ưu tiên đặc biệt cho việc bàn bạc trao đổi và thống

nhất những kế hoạch có liên quan đến vấn đề này, đặc biệt là trong thời gian gần đây, vì vấn đề này có ảnh hưởng trực tiếp đến các lĩnh vực hợp tác khác như: đầu tư, giao thương, du lịch. Hơn nữa Quảng Ninh và Quảng Tây đều nằm trong dự án xây dựng “ hai hành lang một vành đai giữa Trung Quốc và Việt Nam”, do đó hai bên quan tâm hợp tác đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng là tiến trình tất yếu của quá trình hợp tác song phương giữa hai quốc gia, hợp tác khu vực Trung Quốc-ASEAN-Việt Nam.

Trong thời gian qua Quảng Tây và Quảng Ninh đặc biệt quan tâm đến việc nâng cấp, xây dựng cơ sở hạ tầng tại các khu kinh tế cửa khẩu của hai bên như: Nhà kiểm soát liên ngành cửa khẩu Hoàn Mô - Đồng Tông, nhà kiểm hóa và chợ nối liền đường vận chuyển hàng hóa tại cửa khẩu Bắc Phong Sinh, cặp cửa khẩu Móng Cái-Đông Hưng, cầu Bắc Luân 2. Đối với các tuyến đường giao thông ra biên giới, hai bên hợp tác khẩn trương cải tạo quốc lộ 18 đoạn Mông Dương-Móng Cái, quốc lộ 18c ra cửa khẩu Hoàn Mô, đường 340 ra cửa khẩu Bắc Phong Sinh, sân bay Vân Đồn, quốc lộ 4A-4B nối Cao Bằng-Lạng Sơn-Quảng Ninh, sân bay Vân Đồn, cảng Cái Lân, cụ thể:

*Đối với đường bộ*, theo Quyết định 412/QĐ-TTg ngày 11/4/2007<sup>9</sup> của Thủ tướng Chính phủ, tuyến cao tốc Hà Nội-Hải Phòng và Hạ Long sẽ được khởi công xây dựng vào năm 2008 bằng hình thức đầu tư BOT; tuyến Đông Hưng-Móng Cái-Hạ Long-Hải Phòng, phía Trung Quốc đã hoàn thành đoạn Nam Ninh-

Đông Hưng và đường cấp 2 Phòng Thành-Đông Hưng, vì vậy phía Chính phủ Việt Nam mà cụ thể là chính quyền Quảng Ninh sẽ đẩy nhanh tiến độ xây dựng tuyến cao tốc Hạ Long-Móng Cái dài 170km bằng vốn ODA của Trung Quốc, khởi công năm 2010 và sẽ hoàn thành trong vòng 5 năm.

*Về đường biển*, cảng Cái Lân được xây dựng thành cảng nước sâu lớn nhất miền Bắc, đóng vai trò là trung tâm trung chuyển hàng hóa cho hành lang Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh. Bên cạnh đó, hai bên còn hợp tác phát triển đường thủy nội địa như mở rộng cảng sông và khôi phục các tuyến đường sông nối liền Hà Nội-Quảng Ninh...Phía Quảng Tây thiết lập cảng bảo thuế Khâm Châu và cải tạo, nâng cao năng lực bốc dỡ của các cảng cửa khẩu lên 100 triệu tấn. Đồng thời hai bên đã tích cực hợp tác xây dựng cầu nối qua sông Bắc Luân, tạo điều kiện cho việc thông thương được thuận lợi giữa hai nước.

*Về đường hàng không*, dự án xây dựng sân bay quốc tế Vân Đồn (Quảng Ninh) và sân bay Nam Ninh (Quảng Tây)

*Về cửa khẩu, chợ biên giới*, hoàn thiện hệ thống chợ Móng Cái với 4 khu chợ khang trang hiện đại, nâng cấp cửa khẩu Móng Cái-Đông Hưng, Hoàn Mô-Đồng Tông, Bắc Phong Sinh-Lý Hỏa cùng các chợ ở các khu kinh tế cửa khẩu này.

*Đối với đường sắt*, nâng cấp tuyến đường sắt Kép-Hạ Long dài 134,55 km, sau đó hiện đại hoá hệ thống thông tin liên lạc; đồng thời xây dựng mới đoạn Yên Viên-Phả Lại-cảng Cái Lân dài 42

km để tăng cường năng lực vận tải hàng từ cảng này về Hà Nội<sup>10</sup>. Phía Quảng Tây tiếp tục hoàn thành xây dựng 21 tuyến đường sắt nối Quảng Tây với các tỉnh nội địa Trung Quốc và các tỉnh ven biên giới Việt Nam.

Qua đàm phán giữa Sở Giao thông Quảng Ninh và Ty Giao thông Quảng Tây, từ năm 2000 hai bên đã tiến hành khai thông các tuyến xe Tiên Yên-Phông Thành và Hạ Long-Bắc Hải-Nam Ninh... Từ năm 2006, hai bên đã tổ chức được trạm giao dịch vận tải quá cảnh hàng hóa và hành khách tại cặp cửa khẩu Móng Cái-Đông Hưng và tham gia chương trình sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ Việt-Trung. Quảng Tây và Quảng Ninh đã thành lập cơ quan quản lý vận tải đường bộ đặt tại khu vực cửa khẩu để quản lý, cấp phép, kiểm tra các phương tiện vận tải đường bộ qua lại hai bên biên giới. Tính trong năm 2008 đã có tới xấp xỉ 30 ngàn lượt phương tiện vận tải xuất nhập cảnh qua biên giới trong đó chủ yếu qua cửa khẩu Móng Cái - Đông Hưng.<sup>11</sup>

Thực hiện chương trình hợp tác “Hai hành lang, một vành đai” và trong khuôn khổ hợp tác đa phương giữa các tỉnh biên giới Bắc Việt Nam (Cao Bằng-Lạng Sơn-Hà Giang-Lào Cai-Quảng Ninh) với Quảng Tây-Trung Quốc, các bên đã cam kết đẩy nhanh xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đầu mối phục vụ cho hợp tác phát triển của mỗi địa phương. Tính đến năm 2010, phía Quảng Tây đã triển khai khá nhanh việc đầu tư xây dựng và nâng cấp hệ thống giao thông đầu mối từ sâu nội địa Trung

Quốc tới cửa khẩu Đông Hưng. Tuy nhiên phía Quảng Ninh hoạt động này triển khai còn chậm, vì vậy tình trạng chung về cơ sở hạ tầng giao thông của Quảng Ninh so với trước đổi mới có thay đổi song quy mô chưa lớn, chưa hiện đại và đồng bộ, nếu so sánh với phía Quảng Tây-Trung Quốc thì là một sự khập khiễng lớn do vậy ảnh hưởng không nhỏ đến hiệu quả hợp tác giữa hai địa phương.

Trong thời gian tới để đẩy nhanh chương trình hợp tác “Hai hành lang, một vành đai”, hai tỉnh Quảng Tây và Quảng Ninh cần phải đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án về giao thông vận tải phục vụ hợp tác giao lưu mọi mặt giữa hai địa phương. Dưới đây là một số giải pháp tác giả đưa ra trên cơ sở thực tế và thu thập tham khảo tài liệu địa phương, góp phần thúc đẩy quan hệ hợp tác giữa hai tỉnh và hai nước Việt-Trung ngày càng phát triển

### **3. Một số giải pháp phát triển giao thông kết nối hai tỉnh Quảng Tây và Quảng Ninh trong khuôn khổ “Hai hành lang, một vành đai”**

Qua tìm hiểu thực trạng xây dựng giao thông kết nối hai địa phương Quảng Ninh và Quảng Tây, có thể nói rằng hai bên đã có nhiều hoạt động hợp tác tích cực và có hiệu quả, song do cơ sở hạ tầng giao thông giữa hai bên phát triển chưa cân xứng (Quảng Ninh kém phát triển hơn) cho nên để thiết lập được hệ thống giao thông hiện đại, đồng bộ, hai bên cần có sự quan tâm đầu tư hơn nữa đặc biệt là đối với Quảng Ninh, và càng cần có sự



chung tay góp sức cùng nhau đẩy mạnh xây dựng hệ thống đường kết nối này giữa hai tỉnh, có như vậy thì trước hết là việc đi lại, thông thương sau là các hoạt động hợp tác khác mới có điều kiện thuận lợi để phát triển. Muốn vậy hai địa phương cần chủ động tích cực thực hiện một số giải pháp sau:

Các bên cần tăng cường hợp tác trong các lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng kĩ thuật, hạ tầng công nghiệp dịch vụ; tăng cường hợp tác trong việc thu xếp nguồn vốn và hợp tác kĩ thuật đối với các dự án liên kết mạng lưới đường sắt, đường bộ, thúc đẩy phát triển hợp tác trong khuôn khổ “hai hành lang, một vành đai”; tạo cơ chế chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp và nhà đầu tư các bên tham gia dự án và kinh doanh.

Đối với Quảng Ninh, trong thời gian tới cần có các chính sách thu hút, kêu gọi các nhà đầu tư, các tập đoàn kinh tế có kinh nghiệm, có khả năng tài chính của Quảng Tây đầu tư xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng và các khu công nghiệp của các địa phương

Hai bên cần nghiên cứu, đề nghị cấp trên sớm sửa đổi, bổ sung Hiệp định vận tải đường bộ và Nghị định thư hướng dẫn thực hiện phù hợp với tình hình thực tế đồng thời hai địa phương cần đẩy nhanh tốc độ hợp tác xây dựng hệ thống giao thông kết nối hai tỉnh với nhau và với nội địa hai nước.

Hiện nay, công tác phân giới cắm mốc đã hoàn thành, hai bên sớm thống nhất về chủ trương, thiết bị kĩ thuật và phương án thi công đầu nối các đường bộ

qua biên giới tại các cặp cửa khẩu, chợ biên giới để tạo thuận lợi cho nhân dân hai bên qua lại giao lưu, buôn bán.

Nếu thực hiện thành công các giải pháp trên, trong một tương lai không xa tốc độ phát triển không chỉ trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng mà tốc độ hợp tác trên mọi lĩnh vực giữa hai tỉnh sẽ rất mạnh mẽ và hứa hẹn sẽ đạt nhiều thành tựu rực rỡ hơn nữa.

#### CHÚ THÍCH:

<sup>1</sup> Trần Đình Thiên: *Giá trị chiến lược của hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt-Trung*, NCTQ số 2 (66)-2006, tr.35-36

<sup>2</sup> Lịch sử hải quan QN (2005), tr.6-7

<sup>3</sup> Lịch sử hải quan QN, tr.14

<sup>4</sup> Lịch sử hải quan QN, tr.11

<sup>5</sup> Lịch sử hải quan QN, tr.12

<sup>6</sup> Vi Thụ Tiên: *Đẩy nhanh xây dựng đường kết nối Quảng Tây-Việt Nam, thúc đẩy hợp tác Trung Quốc- ASEAN*, Trung tâm nghiên cứu KT-CT Đông Nam Á-Quảng Tây

<sup>7</sup> Vi Thụ Tiên (2005): *Đẩy nhanh xây dựng đường kết nối Quảng Tây-Việt Nam*, Trung tâm nghiên cứu KT-CT Đông Nam Á-Quảng Tây

<sup>8</sup> Trang web Quảng Tây - Wikipedia tiếng Việt: [http://vi.wikipedia.org/wiki/Quảng\\_Tây](http://vi.wikipedia.org/wiki/Quảng_Tây)

<sup>9</sup> Nguyễn Bá Ân (2008): *Đẩy mạnh hợp tác xây dựng cơ sở hạ tầng, giải pháp quan trọng để thúc đẩy phát triển hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt-Trung*, NCTQ số 1, tr.44

<sup>10</sup> Nguyễn Bá Ân (2009): *Đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng, giải pháp quan trọng phát triển hợp tác hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt-Trung*, NCTQ số 1, tr.47

<sup>11</sup> UBND tỉnh Quảng Ninh, Báo cáo kết quả hợp tác giữa Quảng Ninh với khu tự trị dân tộc Choang-Quảng Tây, ngày 10/9/2010