

Việt Nam: Đẩy mạnh hợp tác phát triển cơ sở hạ tầng trung chuyển và các hành lang quá cảnh

Kính thưa Chủ tọa Hội nghị,

Thưa quý vị đại biểu,

Hợp tác về phát triển cơ sở hạ tầng trung chuyển và các hành lang vận tải quá cảnh là một trong những nội dung hợp tác quốc tế quan trọng về giao thông vận tải của Việt Nam trên các diễn đàn hợp tác song phương và đa phương.

Với mục tiêu thúc đẩy kết nối giao thông vận tải giữa Việt Nam và các nước trên thế giới, Việt Nam luôn chú trọng triển khai thực hiện đồng bộ các mục tiêu phát triển hệ thống GTVT quốc gia với các mục tiêu hội nhập quốc tế. Các chiến lược, quy hoạch phát triển GTVT quốc gia của tất cả các lĩnh vực đường bộ, đường sắt, hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được ban hành đều đảm bảo gắn kết, lồng ghép các mục tiêu hội nhập và kết nối hệ thống GTVT khu vực và thế giới. Vai trò trung chuyển của Việt Nam trong hệ thống giao thông vận tải của khu vực được thể hiện rõ trong các mục tiêu phát triển các hành lang vận tải quốc tế trên lãnh thổ Việt Nam với trọng tâm là phát triển hạ tầng giao thông kết nối với các nước láng giềng có chung đường biên giới gồm Trung Quốc, Lào và Campuchia.

Trong khuôn khổ hợp tác đa phương, Việt Nam đã tích cực tham gia, chủ động đề xuất, tham gia các sáng kiến, đưa ra những khuyến nghị mang tính xây dựng nhằm thực hiện vai trò thành viên tích cực, có trách nhiệm trong khuôn khổ các diễn đàn hợp tác GTVT ASEAN, APEC, ASEM, UNESCAP, GMS, CLV....

Trong thời gian qua Việt Nam đã tích cực tiến hành đàm phán, ký kết và thực hiện các điều ước quốc tế nhằm tạo thuận lợi cho vận tải qua biên giới nói chung và vận tải quá cảnh nói riêng trong đó đáng chú ý Việt Nam là thành viên của các Điều ước quốc tế quan trọng như:

- Công ước của Liên hiệp quốc về Luật Biển năm 1982;
- Hiệp định về tạo thuận lợi cho Vận tải qua biên giới giữa các nước Tiểu vùng Mê-công mở rộng (GMS);

- Hiệp định Khung ASEAN về tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT),

- Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi cho vận tải liên quốc gia (AFAFIST)

- Hiệp định Khung ASEAN về Vận tải Đa phương thức (AFAMT);

Việt Nam cũng là thành viên của Hiệp định đường bộ Xuyên Á, Hiệp định đường sắt Xuyên Á.

Bên cạnh các Hiệp định đa phương, Việt Nam cũng đã tham gia ký kết và thực hiện hàng loạt các Hiệp định vận tải đường bộ, hàng hải, hàng không, đường sắt, đường thủy nội địa song phương với các nước như Hiệp định Vận tải đường bộ qua biên giới giữa Việt Nam với Lào, Trung Quốc và Campuchia, Hiệp định Vận tải đường thủy Việt Nam - Campuchia, Hiệp định Vận tải đường sắt Việt Nam - Trung Quốc...

Thưa quý vị đại biểu,

Định hướng và kế hoạch phát triển GTVT của Việt Nam luôn gắn kết và hướng tới việc xây dựng hệ thống GTVT thông suốt với các nước láng giềng cũng như trong khu vực ASEAN, Tiểu vùng Mê công mở rộng (GMS) từ đó trực tiếp cũng như gián tiếp kết nối với các hệ thống GTVT Á - Âu và với các nước trên toàn thế giới. Trong thời gian qua, Việt Nam cũng đã tham gia phát triển các hành lang vận tải đa phương thức như:

+ Hoàn thiện phát triển hạ tầng hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC);

+ Thúc đẩy Hành lang Kinh tế Mê Kông - Ấn Độ (MIEC) thành cầu đường bộ;

+ Xác định và phát triển mạng lưới các cảng cạn ASEAN theo mạng lưới đường bộ ASEAN và tuyến đường sắt Xinh-ga-po - Côn Minh (SKRL).

Về phát triển logistics, Việt Nam cũng đã phê duyệt các Quy hoạch phát triển hệ thống kho hàng hóa tại các cửa khẩu khu vực biên giới Việt Nam-Trung Quốc, biên giới Việt Nam- Lào và biên giới Việt Nam- Campuchia đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035. Ngoài ra, quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn gắn với hệ thống cửa khẩu cảng biển, cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế cũng đang được triển khai xây dựng.

Trên cơ sở các quy hoạch, Việt Nam hiện đã và đang hoàn thiện nhiều công trình hạ tầng giao thông kết nối các hành lang kinh tế của đất nước với các nước láng giềng cũng như kết nối hệ thống đường bộ ASEAN, GMS. Việt Nam cũng tích cực kết nối vận tải khu vực thông qua cải cách hành chính

mạnh mẽ tại cửa khẩu theo mô hình “một cửa một lần dừng”; phối hợp với các nước mở các tuyến vận tải xuyên biên giới trong các khuôn khổ hợp tác song phương thông qua các Hiệp định vận tải cũng như đa phương như GMS, CLV, CLMV...

Ở góc độ trung chuyển, Việt Nam với vị trí địa lý thuận lợi và hơn 3000 km đường biển, là cửa ngõ ra Biển Đông của hàng hóa thương mại từ các khu vực Tây Nam và Đông Nam Trung Quốc, của lãnh thổ Lào và Đông Bắc Thái Lan, khu vực lãnh thổ Đông Bắc Campuchia thông qua các hành lang vận tải như hành lang Côn Minh- Lào Cai- Hà Nội- Hải Phòng, Quảng Ninh, hành lang Nam Ninh- Lạng Sơn- Hà Nội- Hải Phòng, Quảng Ninh (đây cũng chính là hai hành lang thuộc chương trình hợp tác “Hai hành lang, một vành đai hợp tác kinh tế Việt Nam- Trung Quốc”, hành lang Đông Tây (với Lào và Đông Bắc Thái Lan) và hành lang Phnôm pênh- TP.Hồ Chí Minh, Chính phủ Việt Nam luôn ưu tiên phát triển hạ tầng giao thông và tạo thuận lợi cho vận tải trên các hành lang này. Nhìn chung, các tuyến trục giao thông chính yếu kết nối các vùng lãnh thổ trên các tuyến hành lang nói trên đã và đang được đẩy mạnh đầu tư nâng cấp, kết hợp tăng cường công tác quản lý, bảo trì đáp ứng nhu cầu phát triển của đất nước trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế. Các tuyến quốc lộ đã cơ bản đưa vào cấp kỹ thuật qua đó giúp tăng cường năng lực thông qua đồng thời các tuyến kết nối với các nước láng giềng và khu vực cũng được đầu tư nâng cấp nhằm đảm bảo phục vụ đi lại của người dân cũng như nhu cầu giao lưu, hợp tác kinh tế thương mại giữa Việt Nam với các nước.

Thư quý vị đại biểu,

Mặc dù đã tích cực, chủ động và đạt được những kết quả bước đầu trong việc tăng cường kết nối giao thông vận tải, tuy nhiên việc vận tải qua biên giới và vận tải quá cảnh giữa Việt Nam và các nước vẫn còn một số thách thức như sau:

Hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam mặc dù đã được quan tâm đầu tư và có bước phát triển mạnh mẽ, nhưng xét về tổng thể vẫn còn một số tồn tại như:

+ Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phục vụ cho các tuyến vận tải quốc tế có chất lượng nhìn chung chỉ ở mức trung bình. Hệ thống cảng biển Việt Nam chưa được đầu tư đồng bộ với hệ thống hạ tầng giao thông kết nối đến cảng.

+ Thiếu hạ tầng và cơ sở pháp lý phục vụ cho khai thác hiệu quả vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics chất lượng cao như hệ thống cảng cạn,

trung tâm logistics, các trạm dừng nghỉ trên quốc lộ. Chưa hình thành được chuỗi dịch vụ logistics liên kết giữa các phương thức vận tải một cách hợp lý.

Trong khi đó nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông còn thiếu, chưa đáp ứng nhu cầu. Chính sách thu hút đầu tư từ khu vực tư nhân, chính sách PPP còn đang trong quá trình xây dựng hoàn thiện.

Bên cạnh đó, việc triển khai thực thi các Hiệp định về tạo thuận lợi vận tải trong ASEAN, GMS còn chậm, việc vận tải qua biên giới bằng đường bộ giữa các nước trong khu vực hiện nay vẫn chủ yếu dựa trên nền tảng của các Hiệp định vận tải song phương.

Ngoài ra, các vấn đề phức tạp nảy sinh mới trong quá trình vận tải qua biên giới như tội phạm xuyên quốc gia, gian lận thương mại, buôn lậu... đang ảnh hưởng không nhỏ đến việc phát triển vận tải qua biên giới giữa các nước, và đặt ra sự thách thức thực sự đối với các nước, đòi hỏi sự đoàn kết, nhất trí cao để có những giải pháp và sự phối hợp giải quyết hiệu quả.

Tuy nhiên, với sự hình thành của Cộng đồng Kinh tế ASEAN, cũng như hợp tác chặt chẽ giữa Việt Nam và các nước cũng như với các tổ chức quốc tế, Việt Nam tin tưởng rằng vận tải qua biên giới nói chung và vận tải quá cảnh sẽ tiếp tục được đẩy mạnh trong khu vực trong những năm sắp tới nhằm giảm chi phí vận tải, tạo ra một hệ thống vận tải đa phương thức xanh sạch, hiệu quả trong ASEAN, GMS cũng như thông qua đó tạo thuận lợi cho kết nối giao thông vận tải Á – Âu.

Xin cảm ơn sự chú ý lắng nghe của quý vị đại biểu.