

VỊ TRÍ, VAI TRÒ CỦA LÀO CAI TRONG TUYẾN HÀNH LANG KINH TẾ CÔN MINH - LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG

NGUYỄN NGỌC KIM*

I. VỊ TRÍ ĐỊA LÝ

Lào Cai là tỉnh vùng cao biên giới nằm ở phía Bắc Việt Nam, được tái lập năm 1991, cách Thủ đô Hà Nội 296 km theo đường sắt và 345 km theo đường bộ, có 203 km đường biên giới với 1 cửa khẩu quốc tế, 1 cửa khẩu quốc gia và 5 lối mở với tỉnh Vân Nam, Trung Quốc. Diện tích tự nhiên 6.357 km², có 8 huyện, 1 thị xã, 163 xã, phường, thị trấn. Dân số đến năm 2004 là 567.000 người, với 25 dân tộc, trong đó dân tộc thiểu số chiếm 64%. Tháng 11-2004, thị xã tỉnh lỵ Lào Cai được Chính phủ nâng cấp lên Thành phố Lào Cai trực thuộc tỉnh Lào Cai.

II. MỘT SỐ TIỀM NĂNG VÀ LỢI THẾ PHÁT TRIỂN CỦA TỈNH LÀO CAI

1. Tiềm năng phát triển công nghiệp:

Là một tỉnh giàu tài nguyên khoáng sản, có 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 và trữ lượng lớn hàng đầu Việt Nam như: Apatit, đồng, sắt, graphit, nguyên liệu gốm, sứ, thủy tinh và tiềm năng phát triển thủy điện.

2. Lợi thế về phát triển du lịch với các

loại hình: Nghỉ dưỡng, sinh thái, leo núi, văn hoá gắn với các địa danh: Sa Pa, Bắc Hà, Bát Xát, trong đó Khu du lịch Sa Pa nổi tiếng trong nước và quốc tế và là một trong những trọng điểm du lịch quốc gia. Năm 2004 vừa qua, được sự giúp đỡ thực hiện của Vùng Aquitaine, CH Pháp, khu du lịch nổi tiếng này đã được qui hoạch lại với qui mô, chất lượng cao.

3. Lợi thế về phát triển thương mại:

Lào Cai là tâm điểm của tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, với cửa khẩu Quốc tế Lào Cai – Hà Khẩu là cửa ngõ thông thương lớn nhất ở phía Bắc nối Việt Nam, các nước ASEAN với miền Tây rộng lớn của Trung Quốc (bao gồm 12 tỉnh, thành phố, diện tích hơn 5 triệu km², với dân số xấp xỉ 400 triệu người).

4. Về tình hình phát triển thương mại, du lịch qua Cửa khẩu Quốc tế Lào Cai – Hà Khẩu từ năm 1991 đến 2004: Trong những năm qua, nhờ chủ trương chính sách phát triển kinh tế cửa khẩu của Chính phủ Việt Nam và chính sách kinh

* Phó Chủ tịch UBND tỉnh Lào Cai.

tế biên mậu của Chính phủ Trung Quốc, giá trị kim ngạch XNK hai chiều qua cửa khẩu quốc tế Lào Cai tăng nhanh và vững chắc, tăng bình quân từ 30 – 50% năm: nếu như năm 1991 đạt 1,4 triệu USD, thì đến năm 2004 đã tăng lên 347 triệu USD, gấp 247 lần so với năm 1991. Tổng thu ngân sách từ hoạt động XNK đạt 230 tỷ đồng, tăng 5 lần so với năm 2000. Hàng hoá của Trung Quốc xuất khẩu qua cửa khẩu này chủ yếu là vật tư, kim khí, hoá chất, than cốc, thạch cao, máy móc thiết bị, phân bón và các loại giống chất lượng cao phục vụ sản xuất trong nước. Hàng Việt Nam xuất khẩu qua cửa khẩu này chủ yếu là nguyên liệu (quặng các loại, cao su, sắn khô, hạt điều), nông sản, hoa quả tươi, hải sản, hàng tiêu dùng (đồ nhựa, giấy, dép bitis, cà phê, chè, bánh kẹo...). Tổng khối lượng hàng hoá XNK năm 2004 đạt 1,8 triệu tấn gấp 4,5 lần năm 2000.

Bên cạnh đó, lượng khách du lịch XNC tăng khá, năm 2004 đạt 1,2 triệu lượt người, tăng hơn 10 lần so với năm 2000; số các doanh nghiệp tham gia XNK của cửa khẩu này ngày càng nhiều, chủ yếu là các doanh nghiệp các tỉnh, thành phố lớn như Hà Nội, Hải Phòng, Thành phố Hồ Chí Minh.

Lào Cai - nơi con sông Hồng chảy vào đất Việt - trong lịch sử trước đây cũng như hiện nay, Lào Cai luôn giữ vị trí, vai trò quan trọng trong giao lưu văn hoá, kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc. Ngay từ thế kỷ XIII các triều đại phong kiến Trung Quốc và Việt Nam đã biết khai thác sông Hồng và tuyến đường bộ này để giao lưu buôn bán. Bảo

Thắng quan trước đây, nay là Cửa khẩu Quốc tế Lào Cai hội đủ các yếu tố thuận lợi về vị trí, giao thông cho sự phát triển thương mại, du lịch giữa hai nước Việt – Trung, mà nay chúng ta đang khôi phục lại sự hưng thịnh của nó, bởi vị trí đặc biệt của cặp cửa khẩu này:

1. Là “cửa ngõ” với hành trình ngắn nhất nối Việt Nam, các nước ASEAN với miền Tây rộng lớn của Trung Quốc và ngược lại.

- Nếu đi bằng đường sắt từ TP. Côn Minh (thủ phủ của tỉnh Vân Nam) qua Lào Cai về Cảng biển Hải Phòng (Việt Nam) dài 854km, trong khi đó tuyến đường sắt nội địa ngắn nhất đi từ Côn Minh ra Cảng Phòng Thành tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc) dài hơn 1.800km (gấp 2 lần).

- Tuyến đường bộ hành lang Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng cũng là con đường ngắn nhất, thuận lợi nhất trong việc chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu quá cảnh từ Vân Nam đi Việt Nam, ra các nước thứ 3 và ngược lại. Tuy nhiên, hiện nay cước phí vận chuyển, phí cảng biển, phí dịch vụ trên 1 tấn/km của phía Việt Nam còn cao hơn so với vận chuyển từ Côn Minh đến Cảng Phòng Thành, nên chưa hấp dẫn đối với các doanh nghiệp Trung Quốc.

2. Đây là cặp cửa khẩu duy nhất giữa Việt Nam và Trung Quốc hội đủ tất cả các loại hình vận tải: đường sắt, đường bộ, đường sông và trong tương lai gần là cả đường không.

- Tuyến đường sắt Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng dài 854km được hoàn thành năm 1910, là tuyến

đường vận tải ngắn nhất và hiện nay đã được xác định là tuyến đường sắt xuyên Á: Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Thành phố Hồ Chí Minh.

- Tuyến đường bộ hành lang Côn Minh – Hải Phòng đi qua cửa khẩu quốc tế Lào Cai đã và đang là tuyến huyết mạch vận chuyển hàng hoá giữa hai nước Việt – Trung.

- Tuyến đường sông Hồng, con sông cái của vùng đồng bằng Bắc Bộ Việt Nam được bắt nguồn từ tỉnh Vân Nam Trung Quốc qua Lào Cai về Hà Nội, Hải Phòng (Việt Nam) cũng là tuyến đường giao thông quan trọng.

3- Đây là cửa khẩu duy nhất ở phía Bắc Việt Nam nằm trong lòng một thành phố trẻ đầy tiềm năng với hơn 10 vạn dân, có cả một hệ thống hạ tầng cơ sở và dịch vụ phục vụ cho nhu cầu giao lưu thương mại, xuất nhập khẩu, quá cảnh và du lịch giữa hai nước.

Như vậy, có thể khẳng định, Lào Cai có vị trí "cửa ngõ" và giữ vai trò "cầu nối" quan trọng trong tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng và Khu vực mậu dịch tự do ASEAN + Trung Quốc. Đặc biệt là trong việc xúc tiến thương mại, du lịch và đầu tư giữa Việt Nam và Trung Quốc.

Nhận thức được vị trí, vai trò của mình, những năm qua, mặc dù còn rất nhiều khó khăn, nhưng chúng tôi đã làm hết mình nhằm cải thiện hạ tầng cơ sở khu KTCK Lào Cai và cửa khẩu Quốc tế Lào Cai để đóng góp vào việc tăng giá trị trao đổi thương mại hai chiều giữa hai nước và phát triển tuyến hàng lang kinh

tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng. Đó là:

1. Thiết lập mối quan hệ hợp tác toàn diện với tỉnh Vân Nam trên tinh thần hợp tác, hữu nghị, cùng phát triển. Hai bên đã thống nhất nhiều giải pháp để thúc đẩy mạnh mẽ giao lưu kinh tế, văn hoá, tư pháp, cùng phối hợp nâng cấp hiện đại hoá cặp cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu, đem lại lợi ích chung cho hai tỉnh. Cùng nhau chuẩn bị điều kiện để xây dựng "vùng đệm" cho Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN. Đồng thời mở rộng quan hệ với một số tỉnh, thành phố khác của Trung Quốc.

Với sáng kiến của tỉnh Lào Cai tháng 9 năm 2004 vừa qua, 5 tỉnh, thành phố dọc tuyến hành lang: Hà Nội, Hải Phòng, Lào Cai, Quảng Ninh (Việt Nam) và tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) đã họp tại Hà Nội, để cùng nhau thiết lập các cơ chế hợp tác đa phương và song phương với nhiều nội dung quan trọng, thiết thực. Năm 2005, sẽ họp tại Côn Minh để đánh giá kết quả thực hiện các nội dung đã cam kết và định hướng hợp tác cho thời gian tới.

2. Về cơ sở hạ tầng:

- Năm 2002 đã thực hiện sáp nhập thị xã Cam Đường vào thị xã Lào Cai (nay là thành phố Lào Cai) và di chuyển hơn 100 cơ quan hành chính cấp tỉnh về khu đô thị mới (cách cửa khẩu 8km) để mở rộng không gian Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Đồng thời xây dựng 2 cụm công nghiệp: Đông Phố Mới (rộng 146 ha) và Bắc Duyên Hải (rộng 265 ha), để cho các doanh nghiệp đầu tư sản xuất, lắp ráp, gia công, tái chế... hàng hoá xuất,

nhập khẩu. Xây dựng Khu thương mại Kim Thành (250 ha): đây là khu thương mại biệt lập, là vùng đệm trung gian, không có dân cư, nhằm tạo điều kiện thuận lợi nhất cho các doanh nghiệp của Trung Quốc và Việt Nam xúc tiến thương mại, trao đổi, giới thiệu sản phẩm. Hàng hoá của hai bên được tự do đưa vào Khu thương mại này mà chưa tính thuế, chỉ khi xuất ra khỏi Khu thương mại mới phải chịu thuế theo qui định của mỗi nước. ở đây, được Chính phủ Việt Nam cho phép áp dụng những cơ chế hết sức thông thoáng, mang tính chất như một khu thương mại tự do.

- Mở rộng và nâng cấp cửa khẩu quốc tế Lào Cai nhằm tạo cho cửa khẩu có cơ sở hạ tầng đồng bộ, thuận lợi, văn minh, hiện đại để đáp ứng nhu cầu không ngừng tăng lên của các hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá và xuất nhập cảnh. Gồm: Trung tâm quản lý cửa khẩu quốc tế Lào Cai với trang thiết bị hiện đại, đã khánh thành tháng 12-2004; Trung tâm thương mại Quốc tế Lào Cai (đã khởi công xây dựng từ tháng 12-2002 do Bitis làm chủ đầu tư, qui mô 4 khối nhà, từ 4 đến 17 tầng); Khu kiểm hoá qui mô hơn 2 ha.

- Nâng cấp ga hành khách quốc tế Lào Cai và đã lập Dự án xây mới ga hàng hoá Lào Cai. Hợp tác với Cảng Hải Phòng và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam xây dựng cảng cạn ICD Lào Cai với công suất 1.000 container/ngày, bắt đầu hoạt động vào cuối năm 2005. Tổ chức đội tàu chuyên tuyến chở container tốc hành từ Hải Phòng – Lào Cai, đã làm

giảm thời gian lưu toa xe từ 7 ngày xuống còn 1 ngày.

- Hợp tác với Hiệp hội xúc tiến phát triển Tây Nam của tỉnh Vân Nam trao đổi thông tin kinh tế đối ngoại hai chiều nhằm hỗ trợ cho các doanh nghiệp trao đổi, buôn bán hiệu quả. Năm 2003, phối hợp với Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) xây dựng một Ngân hàng dữ liệu về thị trường Tây Nam Trung Quốc đăng tải trên website Lào Cai (www.laocai.gov.vn hoặc www.vsdclink.com).

Trong thời gian qua, Lào Cai đã tập trung đầu tư hạ tầng công nghệ thông tin. Năm 2004, đã khai trương mạng Intranet/Internet dùng chung của Lào Cai, thuê riêng một đường truyền và miễn phí truy nhập Internet cho doanh nghiệp và nhân dân. Hiện nay chúng tôi đang phối hợp với VCCI xây dựng sàn giao dịch điện tử (cửa khẩu ảo) tại cửa khẩu Quốc tế Lào Cai; phối hợp với Công ty Điện toán và truyền số liệu (VDC) xây dựng Cổng giao tiếp điện tử (portal). Tất cả nhằm hỗ trợ thông tin mọi mặt một cách kịp thời và thuận lợi nhất cho nhân dân và doanh nghiệp của hai bên.

- Đề nghị Chính phủ chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ nâng cấp quốc lộ 70, cải tạo tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội và lập dự án xây dựng sân bay Lào Cai.

- Cuối quý I/2005, tỉnh Lào Cai và Vân Nam sẽ khởi công một cây cầu mới qua sông Hồng nối Khu thương mại Kim Thành với Khu thương mại Hà Khẩu (Trung Quốc), với qui mô mặt cầu 21,5 m,

dài 300m. Khi cây cầu này hoàn thành sẽ tăng nhanh trao đổi hàng hoá giữa hai nước.

3. Về tạo môi trường kinh doanh, cải tiến, đơn giản hoá qui trình thủ tục XNK, XNC và dịch vụ cho các doanh nghiệp và khách du lịch.

- Về thanh toán: Từ năm 2003, UBND tỉnh Lào Cai đã chỉ đạo các ngân hàng thương mại Lào Cai hợp tác với các ngân hàng thương mại tỉnh Vân Nam, Trung Quốc tổ chức thanh toán quốc tế với hình thức L/C bằng đồng bản tệ, nhằm tạo điều kiện thuận lợi, đảm bảo cho hoạt động buôn bán an toàn, tránh rủi ro cho các doanh nghiệp. Từ sáng kiến này của Lào Cai, Ngân hàng nhà nước đã chỉ đạo tất cả ngân hàng thương mại trên tuyến biên giới Việt – Trung áp dụng hình thức thanh toán này.

- Thực hiện kéo dài thời gian mở cửa khẩu tất cả các ngày trong tuần : đường bộ từ 7h00 đến 22h00, đường sắt 24/24h. Thực hiện cấp visa cho khách du lịch của nước thứ 3 tại cửa khẩu quốc tế Lào Cai. Từ tháng 11 năm 2004, tỉnh Lào Cai thực hiện cấp Giấy phép vận tải quốc tế (loại C) có giá trị đi lại nhiều lần trong thời hạn 30 ngày (thay vì cấp theo lượt như trước đây)

- Hợp tác với tỉnh Vân Nam cho phép xe ô tô của Việt Nam được chở hàng hoá đi và về trong toàn bộ phạm vi châu Hồng Hà (cách Lào Cai 300km). Đối với xe chở hàng hoá tươi sống được chở đến TP Côn Minh (Sở Giao thông Vận tải

Lào Cai và Ty Giao thông Vân Nam đã qua 2 phiên họp, đang thống nhất thủ tục để thực hiện).

- Đề nghị Bộ Tài chính, Tổng cục Hải quan cho phép Hải quan Lào Cai hợp tác với Hải quan Trung Quốc thực hiện thí điểm kiểm tra hàng hoá 1 lần tại cửa khẩu và công nhận kết quả kiểm tra của nhau. Đây là điều kiện hết sức thuận lợi cho các doanh nghiệp nâng cao hiệu quả kinh doanh XNK.

- Đẩy mạnh hợp tác tư pháp phục vụ cho giao lưu kinh tế, văn hoá giữa hai nước.

Qua trao đổi với lãnh đạo tỉnh Vân Nam, chúng tôi được biết, hiện nay Chính phủ Trung Quốc đang thực hiện chính sách Đại khai phát miền Tây, trong đó lấy Vân Nam làm trung tâm tạo ra các hiệu ứng phát triển lan toả cho cả vùng, với nhiều chủ trương, chính sách ưu đãi, đặc biệt là Chính phủ Trung Quốc rất quan tâm đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng mở rộng cửa khẩu Quốc tế Hà Khẩu – Lào Cai.

Về phía tỉnh Vân Nam: Vân Nam rất quan tâm và coi trọng tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, do đó, từ năm 2000 trở lại đây, tỉnh Vân Nam đã và đang tập trung đầu tư mạnh cơ sở hạ tầng giao thông từ Côn Minh – Hà Khẩu.

Về qui hoạch đô thị: Qui hoạch mở rộng TP Côn Minh tăng diện tích lên 2 lần, với 4 khu chức năng chính: khu công nghiệp, khu văn hoá - thể thao, khu dân

cư và khu công nghệ cao. Tháng 11-2003, đã chuyển thủ phủ châu Hồng Hà từ TP Cô Cầu về TP Mông Tự (cách Lào Cai 200km), giai đoạn 2006 – 2010 sẽ hợp nhất 3 thành phố Cô Cầu – Khai Viễn – Mông Tự thành một thành phố.

Về giao thông: Xây mới và nâng cấp 2 tuyến:

* Đường bộ: Tuyến 1: Côn Minh – Cô Cầu – Hà Khẩu (4 làn xe, đã hoàn thành quý I/2004); Tuyến 2: Côn Minh – Thạch Lâm – Mông Tự (8 làn xe, dài 200 km, đã hoàn thành 100 km), Mông Tự – Hà Khẩu (6 làn xe chạy dọc sông Hồng, đã khởi công từ tháng 8-2004)

* Đường sắt: Xây mới tuyến đường sắt khổ 1,4 m từ Côn Minh – Ngọc Khê (đã thi công xong) – Thông Hải – Kiến Thủy – Mông Tự – Hà Khẩu (đến năm 2007 thi công xong)

* Hàng không: Năm 2005 Vân Nam sẽ khởi công xây mới sân bay Quốc tế Côn Minh với 40 – 50 đường bay quốc tế và một số sân bay vệ tinh ở các châu của tỉnh Vân Nam.

Có thể nói, Chính phủ Trung Quốc và tỉnh Vân Nam đang tích cực chuẩn bị cho khai thác mạnh mẽ tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Hải Phòng.

Thời gian tới, Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO), Khu mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc đang được khẩn trương hình thành, theo đó các rào cản thuế quan và phi thuế quan được giảm thiểu, sẽ tạo ra động lực thúc đẩy quan hệ kinh tế, nhất là XNK hàng hoá phát triển mạnh.

Riêng về nhu cầu vận tải hàng hoá của Miền tây Trung Quốc qua tuyến đường sắt Côn Minh – Hải Phòng, tại cuộc làm việc với tỉnh Lào Cai tháng 1 năm 2004, Đại sứ Đặc mệnh toàn quyền Trung Quốc tại Việt Nam Tề Kiến Quốc cho biết: Năm 2005 từ 3-4 triệu tấn, đến năm 2010 khoảng 7-8 triệu tấn. Đó là chưa kể nhu cầu vận tải nội địa bằng đường sắt từ Lào Cai về Hà Nội, Hải Phòng khoảng 2,0 – 2,5 triệu tấn/năm (quặng apatit cho nhà máy phân lân DAP Đình Vũ và các nhà máy phân lân; quặng sắt, than cốc cho Khu liên hợp Gang thép Thái Nguyên,...)

Nhận thức sâu sắc được vai trò, vị trí của Lào Cai đối với sự phát triển của hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, Lào Cai đã và đang làm hết sức mình, nhưng cũng không thể làm hết được mọi việc, chúng tôi rất mong nhận được sự hỗ trợ mạnh mẽ, hiệu quả của các Bộ, ngành Trung ương, sự chia sẻ của bè bạn trong và ngoài nước, để cùng nâng cấp, cải tạo cơ sở hạ tầng cũng như đổi mới môi trường kinh doanh trên tuyến hành lang kinh tế quan trọng này. Trước hết là nhanh chóng hoàn thành Dự án nâng cấp quốc lộ 70, cải tạo nâng cấp tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội – Lào Cai. Đồng thời nghiên cứu lập dự án xây dựng mới tuyến đường bộ, đường sắt cao tốc Hà Nội – Lào Cai bên hữu ngạn sông Hồng. Đó là nền tảng không chỉ cho hôm nay mà cho cả tương lai mai sau.