

2.3 Cơ cấu vùng

2.3.1 Liên kết giao thông với các nước láng giềng

Nền kinh tế thế giới đã và đang tìm kiếm các đối tác thương mại mạnh để phát triển nền kinh tế với sự đảm bảo của thị trường rộng lớn hơn và khả năng tiếp cận với các nguồn nhân lực được đào tạo tốt và có khả năng cạnh tranh về mức lương cũng như các công nghệ và vốn. Chính sách này đã dẫn đến sự ra đời của các kế hoạch khác nhau để khuyến khích sự liên kết kinh tế toàn cầu. Những hình thức phổ biến nhất là các khu vực tự do hoá thương mại như Liên minh Châu Âu (EU), Khu mậu dịch tự do Bắc Mỹ (NAFTA), Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA), và các hiệp định mậu dịch tự do.

Sự tham gia của Việt Nam vào các kế hoạch hội nhập/hợp tác kinh tế này sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải quốc tế và tự do hoá các dịch vụ vận tải trên mạng lưới đường bộ, đường hàng không hay vận tải biển.

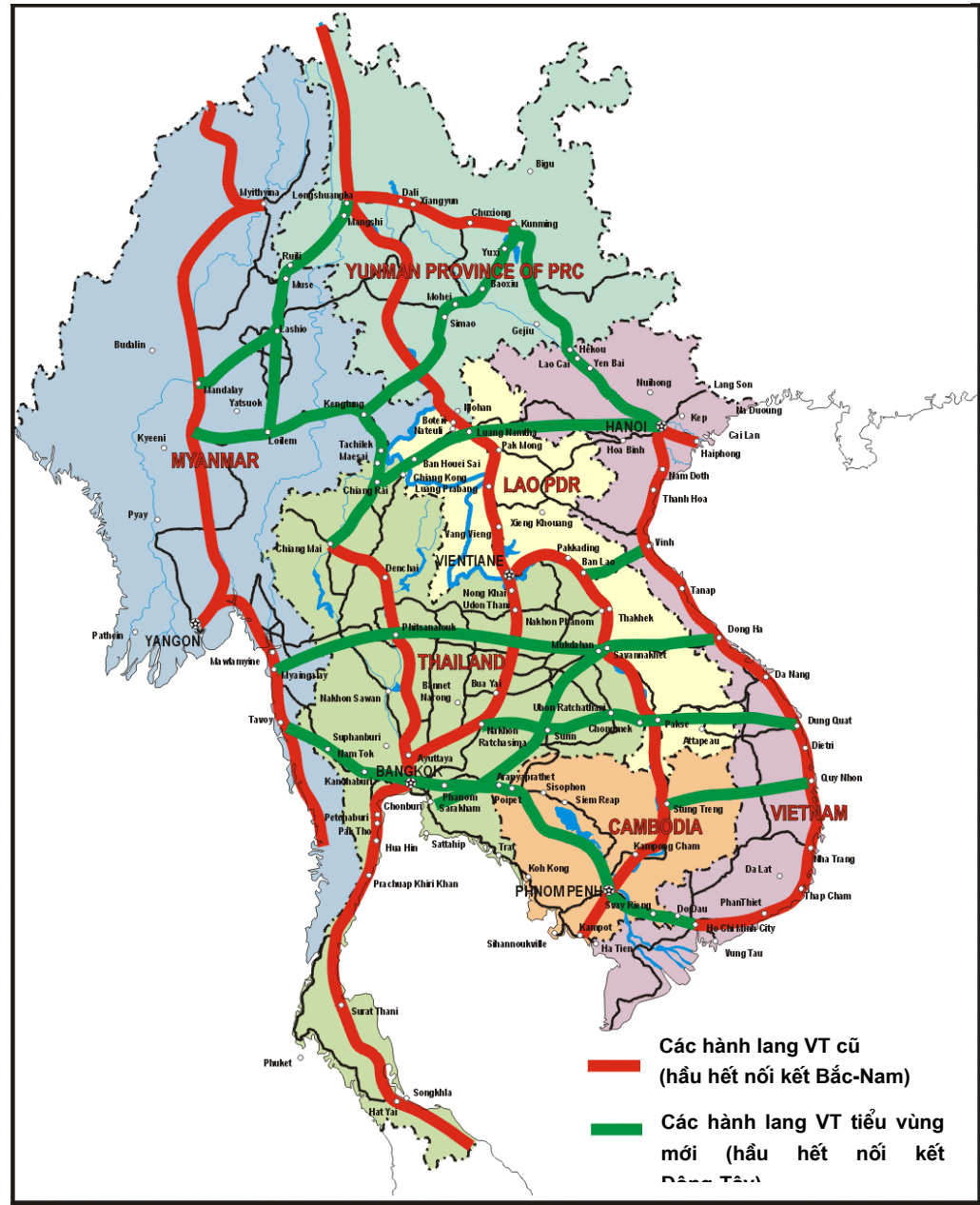
Đặc trưng của Việt Nam và các nước láng giềng anh em là có những dãy núi trùng điệp và hệ thống sông kênh chạy theo hướng Bắc-Nam. Lãnh thổ của Việt Nam và các nước này đều theo cùng một hướng. Cho đến nay, các tuyến đường sông và ven biển đóng vai trò là các hành lang chính vận chuyển nông sản và các mặt hàng phục vụ sinh hoạt hàng ngày, nhưng vẫn chưa có tuyến nối đông-tây đi qua các dãy núi này. Tuy nhiên, chương trình tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng và các sáng kiến của ASEAN chẳng hạn như Dự án mạng lưới đường bộ ASEAN và dự án tuyến đường sắt Singapore - Côn Minh, làm nổi bật các tuyến nối Đông - Tây xuyên qua các dãy núi, sông ngòi và biên giới. Khác với những hành lang Bắc-Nam thông thường, các hành lang giao thông Đông - Tây dự kiến sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải qua biên giới và hỗ trợ cho việc hội nhập kinh tế tiểu vùng. (Tham khảo Hình 2.3.1 và 2.3.2).

Các hành lang giao thông mới này sẽ ảnh hưởng đến hệ thống giao thông vận tải quốc gia Việt Nam trên một phạm vi rộng. Sự gia tăng nhanh chóng của vận tải qua biên giới sẽ góp phần làm cho nền kinh tế địa phương của các tỉnh biên giới Việt Nam, những tỉnh có nền kinh tế tụt hậu và chưa được hưởng tốc độ tăng trưởng kinh tế đạt được trong những năm 90 trở nên năng động hơn (Tham khảo Bảng 2.3.1). Đó được coi là một biến hoá mới đối với Việt Nam để thúc đẩy sự phát triển của khu vực. Vì các hành lang Bắc Nam tăng cường sự thống nhất của đất nước và khuyến khích nền kinh tế địa phương tri tri ở khu vực miền Trung, nên các hành lang Đông-Tây sẽ cung cấp nhiều cơ hội kinh tế hơn cho các tỉnh biên giới và vận chuyển hàng hoá quá cảnh đến/từ các cảng biển Việt Nam.

Hình 2.3.1 Khung Tiểu vùng



Hình 2.3.2 Hành lang Tiểu vùng
(Xây dựng hiện tại và đang được quy hoạch)



Bảng 2.3.1

Các tỉnh biên giới ở Việt Nam

Khu vực	Diện tích (km ²)	Dân số 1997 (000)	GDP 1997 (tỷ VND)	GDP theo đầu người (triệu VND)
6 tỉnh biên giới Trung Quốc ¹⁾	53.525	4.029	9.118	2,26
10 tỉnh biên giới CHDCND Lào ²⁾	91.231	13.924	28.898	2,08
8 tỉnh biên giới Cam-pu-Chia ³⁾	64.136	10.033	32.084	3,20
Tổng số 24 tỉnh biên giới (A)	208.892	27.986	70.100	2,50
Tổng cộng toàn quốc (B)	330.992	75.665	273.966	3,62
(A)/(B)	63,1%	37,0%	25,6%	69,1%

Nguồn: TCTK

Chú thích:1) Cao Bằng, Lạng Sơn, Quảng Ninh, Lào Cai, Hà Giang, Lai Châu.

2) Sơn La, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Kon Tum.

3) Gia Lai, Đắk Lắk, Bình Phước, Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp, An Giang, Kiên Giang.

2.3.2 Mạng lưới giao thông quốc gia

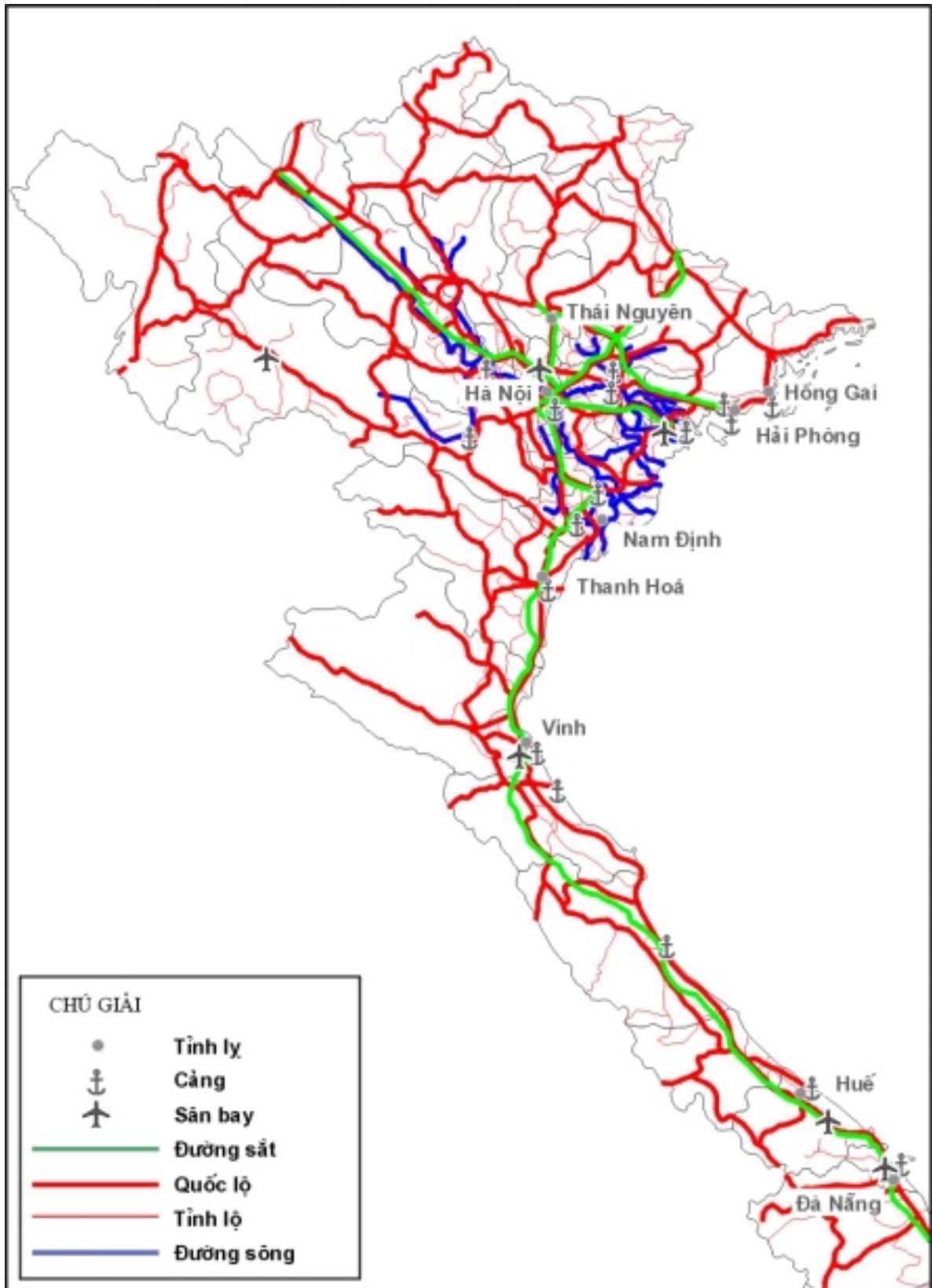
Sự tổ chức về mặt không gian lãnh thổ của Việt Nam tập trung vào hai đầu mối ở hai đầu đất nước.

Ở miền Bắc, các chức năng kinh tế được phân chia giữa thành phố cảng Hải Phòng và thủ đô của cả nước là Hà Nội nằm ở trung tâm đồng bằng Sông Hồng. Hà Nội là đầu mối của mạng lưới giao thông ở miền Bắc Việt Nam gồm các tuyến đường bộ, thủy nội địa, đường sắt. Tại miền Nam, TP Hồ Chí Minh, nằm giữa đồng bằng miền Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long, vừa là trung tâm kinh tế quan trọng và vừa là thành phố cảng chính. Nối hai đầu mối này bằng đường bộ, đường sắt và đường biển là hành lang vận tải chính yếu Quốc lộ 1 kéo dài từ Trung Quốc đến Cam-pu-chia và chạy qua khu vực miền Trung dọc đường bờ biển đóng vai trò quan trọng trong việc phân cực tăng trưởng dân số ở các thành phố chính của miền Trung.

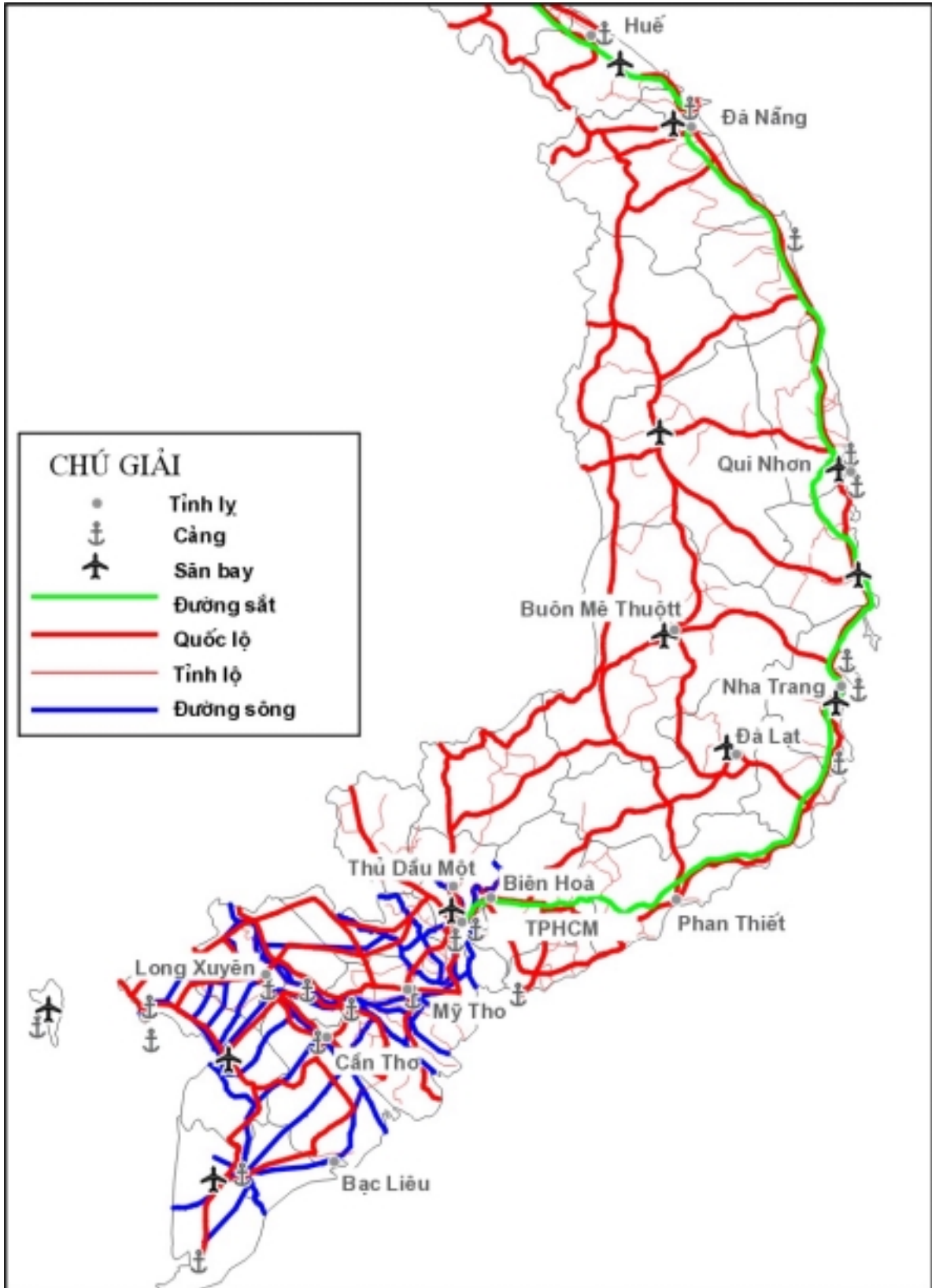
Mật độ của mạng lưới giao thông theo vùng rất khác nhau. Vùng miền Bắc có mạng lưới đường bộ dày đặc nhất được kết hợp với mạng lưới đường thủy nội địa tốt trong khi ở miền Nam, hệ thống GTVT chủ yếu lại chính là mạng lưới đường thủy nội địa đan xen nhau. Mật độ đường bộ ở vùng miền Trung tương đối thấp so với các vùng khác. Tình hình yếu kém này đang tăng lên bởi thực tế là (i) hầu hết các tỉnh lộ và huyện lộ đều là đường đất không thể thông xe vào một số thời điểm nào đó trong năm (ii) các tuyến đường thủy ngắn và không liên hoàn.

Cả nước có rất nhiều cảng biển, cảng sông, trong số đó có 8 cảng biển chính nằm cách nhau trung bình khoảng 350 km. Vì hầu hết các cảng được phân bố dọc các sông kênh, nên các cảng nước sâu và cảng ven biển bị hạn chế. Ngoài ra do những nguyên nhân về kỹ thuật, các vị trí thích hợp để xây dựng cảng rất ít ở miền Bắc cũng như miền Nam. Các địa điểm thích hợp tập trung nhiều ở miền Trung nhưng các cảng ở khu vực này được xây dựng rất rải rác.

Hình 2.3.3-a
Mạng lưới giao thông quốc gia: Từ miền Bắc đến miền Trung



Hình 2.3.3 - b
Mạng lưới giao thông quốc gia: Từ miền Trung đến miền Nam



Mạng lưới đường sắt Việt Nam kéo dài từ biên giới Trung Quốc đến TP Hồ Chí Minh ở phía nam. Ở khu vực miền Bắc có 3 tuyến nhánh. Cả nước có 18 sân bay dân dụng, trong đó có 3 sân bay tiếp nhận các chuyến bay quốc tế thường xuyên.

Bảng 2.3.2

Mật độ và chiều dài đường bộ theo khu vực (1995)

Khu vực	Chiều dài đường theo thẩm quyền quản lý (km)				Diện tích (km ²)	Mật độ đường (km/km ²)
	Quốc gia	Tỉnh	Huyện	Tổng số		
Bắc	6.667	7.364	17.656	31.687	115.550	0,274
Trung	5.956	6.992	14.235	27.183	152.540	0,178
Nam	2.087	3.527	7.382	12.995	62.950	0,206
Tổng	14.710	17.883	39.273	71.866	331.040	0,217

Nguồn: Bộ GTVT và Viện CLPTGTVT-TDSI

2.3.3 Các trung tâm đô thị

Các thành phố và thị xã có chức năng kinh tế, dân số và các chức năng đô thị khác như là các trung tâm văn hoá, giáo dục của các vùng, tỉnh và huyện. Chính phủ vẫn tiếp tục thực hiện chính sách giảm dân để tránh sự tập trung dân cư quá đông ở những thành phố lớn được lựa chọn và hình thành một số trung tâm đô thị quy mô từ nhỏ đến vừa.

Trước đây, Chính phủ cũng đã cố gắng thực hiện chính sách giảm dân này. Đầu những năm 60, Chính phủ đã khuyến khích dân cư ở khu vực đồng bằng sông Hồng di cư lên những khu vực miền núi phía Bắc Việt Nam để khai hoang cũng như phát triển kinh tế và văn hoá. Tuy nhiên khi đất nước được tái thống nhất vào năm 1975, sự di cư từ miền Bắc vào miền Nam đã diễn ra mặc dù không phải tất cả dân di cư (khoảng 2-3 triệu người) đều định cư lâu dài ở khu vực này.

Hiện nay, có khoảng 50% dân đô thị của Việt Nam đang sinh sống tại Hà Nội và TP Hồ Chí Minh. Tốc độ đô thị hoá bình quân của 2 thành phố này là 4-5% hàng năm trong khi tỷ lệ tăng trưởng kinh tế khoảng 16-18% mỗi năm. Quá trình đô thị hoá diễn ra mà không có sự kiểm soát nghiêm ngặt về việc sử dụng đất cũng như các biện pháp quản lý khác. Quá trình đô thị hoá không phải là hiện tượng rõ ràng trên cả nước mặc dù sự chênh lệch về thu nhập của dân cư đô thị và nông thôn lớn hơn từ 5 lần (1990) lên 8 lần (1997).

Hiện có tổng số 86 trung tâm đô thị, không kể các trung tâm huyện, bao gồm 2 trung tâm quốc gia, 7 trung tâm vùng, 12 trung tâm địa phương chính và 65 trung tâm tỉnh (xem Bảng 2.3.3 và Hình 2.3.4).

Bảng 2.3.3

Phân loại các trung tâm đô thị

Phân loại	Dân số (triệu người)	Số trung tâm đô thị
Trung tâm quốc gia	2,5 - 5,0	2
Trung tâm khu vực	0,2 - 1,7	7
Trung tâm chính của địa phương	0,1 - 0,3	12
Trung tâm tỉnh	0,01- 0,2	65

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

Hình 2.3.5
Phân cấp hiện tại của các trung tâm đô thị

