

HỢP TÁC GIAO THÔNG VẬN TẢI VIỆT NAM - CAMPUCHIA TRONG GIAI ĐOẠN HIỆN NAY

TRẦN XUÂN HIỆP *

Trong giai đoạn hiện nay, quan hệ hợp tác Việt Nam - Campuchia có những bước phát triển mạnh mẽ và đạt được nhiều thành tựu, góp phần to lớn vào công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa của mỗi nước, cũng như tăng cường hơn nữa mối quan hệ truyền thống tốt đẹp vốn có giữa hai nước. Để đáp ứng những yêu cầu của quá trình đổi mới đất nước và hội nhập quốc tế, Việt Nam và Campuchia đã và đang tăng cường, nâng cấp và mở rộng hệ thống cơ sở hạ tầng, đặc biệt là giao thông vận tải. Bài viết nhằm làm rõ hơn những thành tựu hợp tác giữa hai nước trong lĩnh vực giao thông vận tải, qua đó đưa ra một số nhận xét bước đầu mang tính gợi mở.

1. Tiên đề hợp tác giao thông vận tải Việt Nam - Campuchia

Thứ nhất, Việt Nam và Campuchia là hai nước láng giềng có mối quan hệ lịch sử truyền thống lâu đời, điều này tạo điều kiện cho nhân dân hai nước có những mối liên hệ gắn kết từ rất sớm. Bên cạnh đó, những nét tương đồng về văn hóa, xã hội, dân tộc cũng là nền tảng quan trọng cho hai quốc gia có thể mở rộng hợp tác trên nhiều lĩnh vực, kể cả hợp tác du lịch. Đặc biệt, sự gần kề về địa lý giữa hai quốc gia đã giúp nhân dân hai nước giao lưu, trao đổi qua lại lẫn nhau, trên cơ sở đó hợp tác trong lĩnh vực giao thông vận tải không ngừng được củng cố và phát triển.

Thứ hai, Việt Nam và Campuchia đang tiến hành công cuộc đổi mới xây dựng đất nước, thực hiện quan hệ hợp tác toàn diện theo phương châm 16 chữ vàng *Hợp tác láng giềng tốt đẹp, đoàn kết hữu nghị*

truyền thống, ổn định lâu dài. Để thực thi nhiệm vụ này, cả hai quốc gia cần có sự phối hợp, tích cực giúp đỡ lẫn nhau trên mọi phương diện từ chính trị, kinh tế, văn hóa - xã hội. Hiện nay, phát triển kinh tế - xã hội và hợp tác để phát triển là nhiệm vụ trọng tâm của mỗi quốc gia, trong đó có Việt Nam và Campuchia. Tuy nhiên, để đảm bảo quá trình quan hệ kinh tế được thông suốt, mỗi bên cần tích cực triển khai các chiến lược chính sách phù hợp trong quan hệ, đặc biệt, hai nước cần phải xây dựng hệ thống giao thông vận tải nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Chính vì thế, hợp tác trên lĩnh vực giao thông vận tải giữa Việt Nam và Campuchia trong giai đoạn hiện nay càng trở nên bức thiết hơn, đảm bảo sự phát triển nội tại của mỗi nước và thúc đẩy mở rộng quan hệ với bên ngoài. Ngoài ra, hợp tác giao thông vận tải cũng góp phần tăng cường mối quan hệ toàn diện Việt Nam - Campuchia, đáp ứng nguyện vọng của nhân dân mỗi nước.

Thứ ba, trong bối cảnh hội nhập quốc tế và khu vực, cả Việt Nam và Campuchia ngày càng tham gia nhiều hơn vào những liên kết, tổ chức trong khu vực và tiểu khu vực. Tuy nhiên, để phát triển hơn nữa nền kinh tế và đảm bảo quá trình hội nhập thành công, Chính phủ hai nước cần phải triển khai đồng bộ, đi vào chiều sâu nhằm đảm bảo vững chắc sự phát triển kinh tế - xã hội của hai quốc gia, cũng như góp phần đẩy mạnh liên kết kinh tế quốc tế.

* NCS Sử học, Giảng viên Đại học Duy Tân - Đà Nẵng.

Bên cạnh đó, là hai quốc gia đang phát triển, việc phối hợp trong lĩnh vực giao thông vận tải là điều cần thiết và tất yếu để tạo điều kiện cho Việt Nam - Campuchia giao lưu học hỏi lẫn nhau, góp phần nâng cao trình độ dân trí, phục vụ công cuộc đổi mới và giàu mạnh của mỗi nước, đặc biệt là ở những địa phương giáp ranh còn kém phát triển.

2. Những thành tựu về hợp tác giao thông vận tải Việt Nam - Campuchia

Để phát triển kinh tế - xã hội trong điều kiện liên kết hội nhập, lĩnh vực giao thông vận tải luôn được cả hai nước Campuchia và Việt Nam chú ý đầu tư xây dựng. Hiện nay, hợp tác giao thông vận tải Campuchia - Việt Nam đã và đang ngày càng thu được nhiều kết quả khả quan, góp phần mang lại nhiều lợi ích đối với quá trình đổi mới, công nghiệp hóa, hiện đại hóa của mỗi nước. Trong những năm qua, hai nước đã có sự hợp tác ngày càng chặt chẽ trong các lĩnh vực giao thông đường bộ, đường thủy và đường hàng không, trong đó giao thông đường bộ được đặc biệt chú trọng. Năm 1998 là năm sự hợp tác giao thông vận tải Campuchia - Việt Nam được chuyển sang một mốc mới, đó là việc ký Hiệp định vận tải đường bộ giữa nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia vào ngày 1/6/1998 tại Thủ đô Hà Nội, với 19 điều khoản liên quan đã tạo cơ sở pháp lý cho hai nước thực hiện “thúc đẩy việc vận chuyển hàng hóa và hành khách (kể cả khách du lịch) bằng đường bộ giữa hai nước”⁽¹⁾. Nội dung của Hiệp định tập trung vào quy định cụ thể các vấn đề về thủ tục hành chính trong quá trình lưu thông như: cấp phép, giấy tờ, xuất trình giấy tờ, đường lưu thông, xử lý sự cố, những quy định pháp luật sở tại khi các phương tiện tham gia giao thông đi lại trong lãnh thổ ở mỗi nước, nhằm tạo điều kiện thuận lợi

cho việc trao đổi, giao lưu giữa nhân dân hai nước. Tại Điều 1 của Hiệp định đã nêu rõ: “Hai bên ký kết đồng ý tiến hành vận chuyển hàng hóa và hành khách (kể cả khách du lịch) qua lại giữa hai nước theo đường bộ qua các cửa khẩu biên giới được hai Bên thỏa thuận. Hai bên ký kết có quyền và cơ hội ngang nhau trong việc vận chuyển hàng hóa và hành khách (kể cả khách du lịch) song phương giữa hai nước. Những vấn đề khác liên quan đến vận tải đường bộ giữa hai nước như tổ chức và hình thức vận tải, tuyến đường, giao nhận, kho bãi, phí giao thông và các thứ phí khác sẽ do cơ quan có thẩm quyền của hai bên ký kết thỏa thuận”⁽²⁾. Trong Điều khoản chung của Hiệp định này, Campuchia và Việt Nam đã hướng tới sự hợp tác có lợi và mang tính lâu dài giữa hai bên, trong đó cả hai đều “có quyền lợi ngang nhau” trong quá trình hợp tác giao thông bằng đường bộ. Đồng thời, tại Điều 14 quy định về giải quyết tranh chấp: “Trong quá trình thực hiện Hiệp định, nếu có tranh chấp xảy ra do áp dụng hoặc hiểu sai, thì cơ quan có thẩm quyền của hai bên ký kết trao đổi bàn bạc để giải quyết bằng đường ngoại giao. Tranh chấp xảy ra giữa những người tham gia vận tải liên quan tới việc thực hiện hợp đồng thì sự tranh chấp này do người tham gia vận tải bàn bạc và tự giải quyết. Trường hợp không nhất trí được giải quyết theo pháp luật hiện hành ở nơi xảy ra tranh chấp. Nếu vẫn không nhất trí, thì được giải quyết theo trọng tài quốc tế”⁽³⁾. Theo Hiệp định

⁽¹⁾ Hiệp định vận tải đường bộ giữa nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia ngày 1/6/1998 tại thủ đô Hà Nội, tr.1.

⁽²⁾ Hiệp định vận tải đường bộ giữa nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia ngày 1/6/1998 tại thủ đô Hà Nội, tr.1.

⁽³⁾ Hiệp định vận tải đường bộ giữa nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia ngày 1/6/1998 tại thủ đô Hà Nội, tr. 5.

này, số lượng phương tiện thương mại (cả hành khách và hàng hóa) được phép qua lại hai nước mỗi bên là 300 xe thông qua 7 cặp cửa khẩu. Tuy nhiên, hiện nay do điều kiện cơ sở vật chất tại một số cửa khẩu không đảm bảo, phương tiện thương mại liên vận chỉ mới qua lại được tại 4 cặp cửa khẩu gồm: Mộc Bài (Tây Ninh) - Pa vet (Svrieng); Xa Mát (Tây Ninh) - Trapeang Phlong (Kongpong Cham); Tịnh Biên (An Giang) - Phnom Den (Takeo); Hà Tiên (Kiên Giang) - Prek Chak (Kampot). Những năm tiếp theo, cho phép phương tiện qua lại các cặp cửa khẩu còn lại, đó là: Lệ Thanh (Gia Lai) - OYadav (Rattanakiri); Bon Nuê (Bình Phước) - Trapeang Sre (Kratie); Bu Prang (Đắk Nông) - O Raing (Mundulkiri). Sau khi thông xe, các phương tiện vận tải hành khách và hàng hóa bằng đường bộ của hai nước có thể đi sâu vào lãnh thổ của nhau mà không phải dừng lại ở biên giới để chuyển tải như trước đây⁽⁴⁾. Như vậy, với những điều khoản cụ thể, Hiệp định vận tải đường bộ là văn bản pháp quy cao nhất thể hiện được ý chí thống nhất giữa hai Nhà nước trong những nỗ lực, cố gắng của cả hai phía để củng cố và phát triển mối quan hệ bền vững trên lĩnh vực giao thông vận tải giữa hai quốc gia có chung đường biên giới và có những lợi ích tương đồng.

Cùng với việc ký Hiệp định vận tải đường bộ, Campuchia và Việt Nam đã triển khai nhiều chương trình, dự án giao thông trọng điểm, trong đó Việt Nam là nước hỗ trợ, giúp đỡ cho Campuchia xây dựng và hoàn thiện nhiều công trình giao thông quan trọng. Đặc biệt, dự án cải tạo, nâng cấp quốc lộ 78 của Campuchia bằng vốn vay của Việt Nam theo Hiệp định tín dụng VC-01 ngày 10 tháng 10 năm 2005, có tổng trị giá không quá 25,8 triệu USD. Đây là một công trình trọng điểm có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với Campuchia

và cả quan hệ hai nước. Phát biểu tại buổi lễ khởi công đường 78, Phó Thủ tướng Việt Nam Trương Vĩnh Trọng khẳng định: “Việc hai nước tổ chức lễ khởi công dự án này có ý nghĩa hết sức sâu sắc, đánh dấu nỗ lực, quyết tâm cao của chính phủ và nhân dân hai nước, thể hiện tình cảm và truyền thống hợp tác hữu nghị vốn có giữa hai nước... tuyến đường sau khi hoàn thành sẽ mang lại nhiều lợi ích cho nhân dân Campuchia và cho khu vực tam giác phát triển (Lào - Việt Nam - Campuchia), bởi lẽ sau khi hoàn thành tuyến đường này sẽ tạo ra thêm một tuyến hành lang kinh tế Đông - Tây, liên kết tỉnh Rattanakiri của Campuchia với các tỉnh thuộc khu vực Tây Nguyên và các cảng biển ở duyên hải miền Trung Việt Nam”⁽⁵⁾. Ngày 18/3/2010 dự án nâng cấp, cải tạo Quốc lộ 78 đã được hoàn thành và đưa vào hoạt động nối liền thành phố Banlung, tỉnh Rattanakiri (Campuchia) tới cửa khẩu quốc tế O Yadav (Campuchia) - Lệ Thanh (Việt Nam) với tổng chiều dài 69,569 km⁽⁶⁾. Công trình đường 78 đi vào hoạt động không chỉ góp phần đem lại điều kiện thuận lợi thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước Campuchia mà còn mở ra cơ hội hợp tác thương mại, dịch vụ, giao lưu văn hóa, giúp tăng cường vận chuyển người, hàng hóa và phương tiện qua lại giữa hai nước. Đồng thời, Quốc lộ 78 là điểm kết nối miền Trung của Thái Lan, Đông Bắc Campuchia với vùng Tây Nguyên của Việt Nam, đóng góp vào phát triển giao thông vận tải, tiền đề cho xóa đói, giảm nghèo, phát triển kinh tế của các tỉnh nằm trong khu vực Tam giác phát triển Việt Nam - Lào - Campuchia.

⁽⁴⁾ Bộ Kế hoạch và Đầu tư: *Báo cáo tình hình hợp tác giữa Việt Nam - Campuchia giai đoạn 2001 - 2010*, tr. 8.

⁽⁵⁾ <http://vietbao.vn/Xa-hoi/Campuchia-khoi-cong-cai-tao-nang-cap-quoc-lo-78-noi-voi-bien-gioi-VietNam/45226430/157/>.

⁽⁶⁾ Bộ ngoại giao, số 1237.BC-BNG-ĐNA-m, Hà Nội ngày 11/8/2010.

Bên cạnh đó, Campuchia và Việt Nam còn hợp tác triển khai đầu tư xây dựng cầu Long Bình - Chrey Thom theo dạng Hiệp định cho vay ưu đãi. Ngay từ đầu tháng 7 năm 2006, Bộ Giao thông vận tải hai nước đã thành lập Nhóm nghiên cứu để tiến hành khảo sát và thiết kế kỹ thuật cho dự án. Theo Hiệp định, tổng mức đầu tư của dự án được duyệt là 624.105 tỷ đồng tương đương 36.82 triệu USD (tính theo tỷ giá của ngân hàng Nhà nước Việt Nam tại thời điểm lập dự án 1 USD = 16.952VNĐ). Trong đó, tổng mức đầu tư phía bờ Việt Nam tính từ điểm hợp long cầu là 275.08 tỷ đồng tương đương 16.23 triệu USD, tổng mức đầu tư phía bờ Campuchia tính từ điểm hợp long cầu đến điểm cuối dự án là 349.02 tỷ đồng tương đương 20.59 triệu USD⁽⁷⁾. Hai bên cũng đã thống nhất về mặt kỹ thuật việc xây dựng Cầu biên giới Đắc Đăng trên tuyến đường nối tỉnh Đắc Nông (Việt Nam) và Mondulakiri (Campuchia), xây dựng cầu vượt Sở Hạ nối Cửa khẩu quốc tế Dinh Bà (Đồng Tháp) với Bontiachak Cray (Prey Veng). Ngoài ra, cùng với sự hỗ trợ từ Chính phủ, các tỉnh biên giới hai nước cũng đã quan tâm, hỗ trợ lẫn nhau trong việc xây dựng hệ thống cầu, đường, đặc biệt là các tuyến đường nối liền đến cửa khẩu biên giới Việt Nam - Campuchia nhằm tạo điều kiện dễ dàng cho việc lưu thông hàng hóa, trao đổi và giao lưu của nhân dân giáp biên. Tiêu biểu phải kể đến các dự án như xây dựng tuyến đường trải đá, tráng nhựa liên tỉnh số 312 kết nối với tuyến đường DT-101 của Việt Nam với tổng chiều dài 28,7 km từ cửa khẩu quốc tế Bontiachak Cray (tỉnh Prey Veng) - Dinh Bà (tỉnh Đồng Tháp) nối liền Quốc lộ 1 tại khu dân cư Phorsa Loria, huyện Prey Xodéch, tỉnh Prey Veng (Campuchia). Mặc dù còn nhiều khó khăn, song các địa

phương hai bên biên giới đã có nhiều cố gắng để thúc đẩy hợp tác giao thông vận tải có hiệu quả, trong đó phải kể đến tỉnh Bình Phước đã giúp phía bạn làm đường, nâng cấp đoạn đường rộng 9m, dài 31km và xây dựng cầu sắt dài 49m từ cửa khẩu Tonlecham, huyện Mê Mốt, tỉnh Kongpongcham đến Quốc lộ 7 (Campuchia); tỉnh Kandan (Campuchia) và tỉnh An Giang (Việt Nam) đã nhất trí xây dựng đê bao chống sạt lở sông khu vực cửa khẩu quốc tế Komxomno - Vĩnh Xương; tỉnh Long An (Việt Nam) giúp xây cầu hữu nghị qua sông Tano, xã Krua, huyện Svay Chrum, tỉnh Svay Rieng (Campuchia) dài 62,60m, rộng 9m nhằm tạo điều kiện, giúp nhân dân đi lại thuận tiện⁽⁸⁾. Mặt khác, Việt Nam cũng tích cực giúp đỡ Campuchia đẩy mạnh tiến độ xây dựng tuyến đường bộ xuyên á đoạn từ Phnom Penh đi thành phố Hồ Chí Minh; Hà Nội cũng đã tài trợ 300 nghìn USD để xây dựng con đường mang tên Hà Nội tại Thủ đô Phnom Penh (Campuchia) vào tháng 7/2004. Một số công ty Việt Nam cũng sang thực hiện các công trình giao thông ở Campuchia như Công ty xây dựng dầu khí (Bộ Xây dựng), Tổng Công ty xây dựng Công trình giao thông số 5 và 6 thi công quốc lộ 3, Công ty phát triển kinh doanh nhà Cửa Long thi công quốc lộ 33⁽⁹⁾.

Mặc dù các công trình hợp tác giao thông vận tải giữa hai nước chưa đáp ứng

⁽⁷⁾ Bộ Giao thông vận tải: Đề án chiến lược hợp tác Việt Nam - Campuchia giai đoạn 2011 - 2020, Hà Nội, tháng 2/2011, tr. 3.

⁽⁸⁾ Bộ Ngoại giao, số 1237/BC-BNG-ĐNA-m, Hà Nội ngày 11/8/2010; Hội nghị Hợp tác và phát triển các tỉnh biên giới Campuchia - Việt Nam lần thứ 6, Thủ đô Phnom Penh, ngày 2-3 tháng 8 năm 2010: *Báo cáo chung về tình hình hợp tác các tỉnh biên giới Campuchia - Việt Nam từ Hội nghị lần thứ 5 đến nay.*

⁽⁹⁾ Phạm Đức Thành (2004), *Quan hệ Việt Nam - Campuchia*, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á: Báo cáo chuyên đề về quan hệ Việt Nam - Campuchia - thực trạng và triển vọng, Thư viện ĐNA, TL 1589.

yêu cầu mong muốn của Chính phủ, nhân dân hai nước, song với những thành tựu bước đầu đã chứng minh được năng lực thực tế và hiệu quả của quá trình hợp tác này. Chính vì vậy, trong Thông cáo chung tại Hội nghị Hợp tác và Phát triển các tỉnh biên giới Việt Nam - Campuchia lần thứ 6 diễn ra từ ngày 2-3/8/2010 tại Thủ đô Phnom Penh (Campuchia), Chính phủ hai nước tiếp tục “đánh giá cao kết quả hợp tác trong lĩnh vực giao thông, xây dựng và cải tạo cơ sở hạ tầng, tạo thuận lợi cho nhân dân qua lại, trao đổi hàng hóa, vận chuyển và hoạt động thương mại biên giới; nhất trí tiếp tục thực hiện dự án xây dựng và cải tạo đường, cầu và các công trình hạ tầng khác trong khả năng của các tỉnh liên quan của hai nước. Hai bên khuyến khích các tỉnh biên giới hai nước tiếp tục hỗ trợ nhau trong việc xây dựng và sửa chữa đường, cầu kết nối khu vực biên giới hai nước. Hai bên tiếp tục xây dựng quy hoạch tổng thể về xây dựng và kết nối mạng lưới giao thông giữa các tỉnh biên giới Campuchia - Việt Nam”⁽¹⁰⁾. Campuchia và Việt Nam cũng đã ký Nghị Định Thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ CHXHCN Việt Nam và Hoàng gia Campuchia vào ngày 10 tháng 10 năm 2005 tại Thủ đô Hà Nội (Việt Nam), đây là văn bản được hai bên ban hành nhằm cụ thể hóa những vấn đề liên quan đã được nêu trong Hiệp định Vận tải đường bộ ngày 1 tháng 6 năm 1998. Nội dung Nghị Định Thư chia làm 13 phần gồm 93 điều và các phụ lục đính kèm theo, trong đó có quy định về việc đăng ký và loại phương tiện cơ giới; yêu cầu đối với phương tiện cơ giới; tạm nhập và tái xuất phương tiện cơ giới; bảo hiểm bắt buộc đối với phương tiện cơ giới; vận chuyển người qua biên giới; chế độ trách nhiệm của người vận tải trong vận tải

hành khách qua biên giới; vận tải hàng hóa biên giới; chế độ trách nhiệm của người vận tải trong vận tải hàng hóa qua biên giới; tiêu chí cấp phép cho người kinh doanh vận tải thực hiện vận tải qua biên giới; thủ tục Hải quan, kiểm dịch động, thực vật; quy định các cặp cửa khẩu biên giới; các loại phí và lệ phí liên quan đến vận tải qua biên giới; những điều khoản cuối cùng⁽¹¹⁾. Có thể khẳng định, việc Hiệp định Vận tải đường bộ 1998 và Nghị Định Thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ 2005 giữa Chính phủ CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia đi vào thực thi đã mở ra cơ hội và triển vọng hợp tác sâu rộng trên lĩnh vực giao thông vận tải giữa hai nước. Trên cơ sở những nội dung được ký kết, Campuchia - Việt Nam có thể cùng chia sẻ những vấn đề quan tâm, đồng thời giải quyết những vấn đề vướng mắc bằng văn bản có giá trị pháp lý cao nhất là Hiệp định, đảm bảo sự công bằng và thuận lợi cho hoạt động của phương tiện vận tải và nhân dân giữa hai nước trong quá trình trao đổi, giao lưu và buôn bán.

Cùng với sự phát triển của giao thông đường bộ, hợp tác giao thông đường hàng không giữa hai nước cũng không ngừng được mở rộng và đạt tín hiệu khả quan. Trong những năm gần đây, nhờ những nỗ lực của Chính phủ, các Bộ ngành liên quan, hợp tác hàng không hai nước bắt đầu đi vào hiện thực hóa. Hiệp định giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Vương quốc Campuchia về vận

⁽¹⁰⁾ Thông cáo chung tại Hội nghị Hợp tác và phát triển các tỉnh biên giới Việt Nam - Campuchia lần thứ 6, Thủ đô Phnom Penh ngày 2-3/8/2012, tr.3.

⁽¹¹⁾ PROTOCOL for Implementation of the Agreement between The Government of The Socialist Republic of Vietnam and The Royal Government of Cambodia on Road Transportation.

tải hàng không ký ngày 19 tháng 4 năm 1996 tại Hà Nội đã mở ra cơ hội hợp tác trong lĩnh vực hàng không dân dụng. Đồng thời, Hiệp định đã được bổ sung, sửa đổi theo các nguyên tắc hợp tác tự do hóa và được ghi nhận tại thỏa thuận thành lập tiểu vùng hợp tác vận tải hàng không giữa Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam ký ngày 14 tháng 1 năm 1998⁽¹²⁾. Hiệp định đã tạo điều kiện cơ bản để cho Campuchia và Việt Nam thực hiện việc tổ chức các chuyến bay thường nhật nối liền lãnh thổ hai nước. Trong đó, Tổng công ty Hàng không Việt Nam - Vietnam Airlines là hãng có số chuyến bay đến Campuchia nhiều nhất. Hiện nay, trên các tuyến bay từ Việt Nam sang Campuchia có ba hãng hàng không đang khai thác thường xuyên, đó là Vietnam Airlines của hàng không Việt Nam và hai hãng của Campuchia, đó là Progress Multitrade Air và Royal Khmer Airlines Ltd. Tổng công ty Hàng không Việt Nam thực hiện 77 chuyến bay/tuần giữa Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và Siem Reap, Phnom Penh trên tổng số 85 chuyến bay đi Lào và Campuchia; trong đó có 7 chuyến bay nối Đông Dương từ Hà Nội - Viêng Chăn (Lào) - Phnom Penh (Campuchia) - thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam)⁽¹³⁾. Ngược lại, các hãng hàng không Campuchia thực hiện 17 chuyến bay/tuần từ Siem Reap đi Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam)⁽¹⁴⁾. Hàng ngày có 10 chuyến bay kết nối giữa hai nước, gồm 6 chuyến bay từ Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh đi Siem Reap và 4 chuyến bay đi Phnom Penh, trong đó có 2 chuyến của Royal Khmer Airlines. Vào thời gian cao điểm, mỗi ngày có 14 chuyến bay của hãng Hàng không Việt Nam qua Campuchia chuyên chở hành khách và hàng hóa giữa hai nước. Để đáp ứng tốt hơn nhu cầu đi lại của nhân dân hai nước,

Tổng công ty Hàng không Việt Nam đang có phương án tăng tần suất chuyến bay, nâng cao chất lượng phục vụ và mở thêm tuyến bay mới để phát triển du lịch ba nước Đông Dương và Tiểu vùng sông Mê Kông. Đặc biệt, sau những nỗ lực cố gắng hợp tác, vào ngày 26/7/2009 Hiệp định thành lập hãng Hàng không Quốc gia Campuchia (Cambodia Angkor Air) giữa Việt Nam và Campuchia được ký kết. Theo những thỏa thuận đạt được, Vietnam Airlines sẽ hợp tác toàn diện và hỗ trợ tối đa cho Cambodia Angkor Air trong quá trình triển khai hoạt động, mở rộng và phát triển, trong đó, Vietnam Airlines nắm giữ tỷ lệ 49% vốn điều lệ ban đầu⁽¹⁵⁾. Có thể nói, sự giúp đỡ của Việt Nam trong quá trình hình thành và phát triển ngành hàng không Campuchia là một nỗ lực lớn lao của cả hai phía, tạo tiền đề quan trọng để Campuchia có thể hội nhập sâu hơn vào đời sống kinh tế - xã hội khu vực và thế giới. Tính đến hết năm 2010, Vietnam Airlines đã chuyển giao cho Cambodia Angkor Air 8 máy bay gồm 4 Airbus A321-200 và 4 ATR 72-500. Theo kế hoạch, đến năm 2015, Cambodia Angkor Air sẽ khai thác một đội bay gồm 12 chiếc với độ tuổi máy bay trung bình trẻ nhất trong khu vực⁽¹⁶⁾. Vietnam Airlines cũng cam kết hỗ trợ Campuchia Angkor Air trong việc bảo dưỡng, sửa chữa, hợp tác thương mại với

⁽¹²⁾ Bộ Giao thông vận tải: Đề án chiến lược hợp tác Việt Nam - Campuchia giai đoạn 2011 - 2020, Hà Nội, tháng 2/2011, tr. 2.

⁽¹³⁾ Bộ Kế hoạch và đầu tư, Báo cáo tình hình thực hiện các thỏa thuận về Hợp tác kinh tế, văn hóa, KHKT với Campuchia năm 2010 và kế hoạch hợp tác năm 2011, phần II. Hợp tác với Campuchia, tr. 10.

⁽¹⁴⁾ Chhouet Sopeak (2009), Hợp tác Campuchia - Việt Nam từ năm 1993 đến nay, luận văn thạc sỹ, Học viện Ngoại giao, HN, tr. 44.

⁽¹⁵⁾ Bộ Kế hoạch và Đầu tư: Báo cáo tình hình hợp tác giữa Việt Nam - Campuchia giai đoạn 2001 - 2010, tr.7.

⁽¹⁶⁾ Bộ Kế hoạch và Đầu tư: Báo cáo tình hình hợp tác giữa Việt Nam - Campuchia giai đoạn 2001 - 2010, tr.7.

nhiều ưu đãi. Thời gian đầu, Việt Nam sẽ giúp Campuchia về nguồn lực cán bộ quản lý, phi công, tiếp viên, kỹ sư, thợ kỹ thuật giàu kinh nghiệm để Campuchia Angkor Air hoạt động có hiệu quả, đảm bảo an toàn. Mặt khác, Vietnam Airlines sẽ giúp phía Campuchia đào tạo đội ngũ cán bộ hàng không đủ năng lực làm chủ công nghệ, quản lý một hãng hàng không hiện đại theo tiêu chuẩn quốc tế.

Theo đánh giá của lãnh đạo hai nước, việc thành lập hãng hàng không liên doanh giữa hai quốc gia sẽ mở đường cho sự phát triển mới trong mối quan hệ hợp tác giữa Việt Nam và Campuchia, đặc biệt là các lĩnh vực hàng không, đầu tư tài chính, ngân hàng... Đây là dấu mốc quan trọng trong sự hợp tác về kinh tế, chính trị giữa hai nước. Thủ tướng Chính phủ Vương quốc Campuchia Hun Sen cho rằng, sự hợp tác này đúng vào thời điểm đang đẩy mạnh hơn nữa mối quan hệ giữa hai nước. Việt Nam và Campuchia đã và đang cùng nhau hành động, đảm bảo thời cơ này phải được sử dụng để phục vụ sự phát triển của đất nước và nhân dân hai quốc gia. “Cambodia Angkor Air, với sự đóng góp của Vietnam Airlines, sẽ góp phần mở rộng chính sách mở cửa chân trời của Campuchia để phục vụ nhân dân, khách du lịch của chúng tôi. Sự thành công của các chuyến bay sẽ góp phần mang lại niềm tự hào dân tộc cho Campuchia”⁽¹⁷⁾. Đồng thời, về hợp tác hàng không dân dụng, qua các biên bản thỏa thuận kỳ họp của Ủy ban Hỗn hợp Campuchia - Việt Nam về Hợp tác kinh tế, văn hóa, khoa học kỹ thuật “Hai bên nhất trí khuyến khích việc thiết lập các tuyến hàng không kết nối giữa các địa điểm du lịch nổi tiếng tại Việt Nam và Campuchia; Theo đề nghị của phía Campuchia, phía Việt Nam đồng ý xem xét giúp đào tạo nghiệp vụ hàng

không dân dụng cho cán bộ Campuchia; Theo đề nghị của phía Việt Nam, phía Campuchia nhất trí tạo thuận lợi cho Tổng công ty Bay dịch vụ Việt Nam hợp tác bay dịch vụ tại Campuchia; Hai bên nhất trí đàm phán ký Hiệp định về việc phối hợp và hỗ trợ tìm kiếm, cứu nạn cũng như cung cấp dịch vụ xử lý dữ liệu tìm kiếm và cứu nạn qua vệ tinh (COSPAS-SARSAT); Hai bên nhất trí duy trì hoạt động của trạm vệ tinh VSAT tại Phnôm Pênh để đảm bảo thông tin liên lạc thông suốt giữa hai Trung tâm kiểm soát khu vực (ACC) Phnôm Pênh và Trung tâm Kiểm soát khu vực (ACC) thành phố Hồ Chí Minh”⁽¹⁸⁾.

Về hợp tác giao thông đường thủy, Campuchia và Việt Nam đã ký Hiệp định vận tải đường thủy đầu tiên vào năm 1998. Tuy nhiên, để đáp ứng yêu cầu hội nhập và phát triển giữa hai nước, ngày 17/12/2009 tại Thủ đô Phnom Penh (Campuchia) *Hiệp định giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy* được ký kết thay thế cho Hiệp định năm 1998, với 5 chương gồm 39 điều khoản quy định. Hiệp định là văn bản pháp quy cao nhất giữa hai nước về hợp tác giao thông vận tải bằng đường thủy trong thời kỳ mới, tạo điều kiện thuận lợi hơn cho quá trình đi lại, giao lưu của các phương tiện và nhân dân hai bên, nhất là sự di chuyển trên dòng sông Mê Kông nối liền biên giới hai quốc gia. Trong 39 điều khoản của Hiệp định, Campuchia và Việt Nam đã thống nhất quyền hạn và trách nhiệm của mỗi bên tham gia giao thông đường thủy, tập trung quy định các

⁽¹⁷⁾ <http://niemtin.free.fr/angkorair.htm>.

⁽¹⁸⁾ Biên bản thỏa thuận kỳ họp lần thứ 11 Ủy ban Hỗn hợp CPC-VN về Hợp tác kinh tế, văn hóa, khoa học kỹ thuật tại Pre Xihanúc, ngày 4 tháng 12 năm 2009.

khoản về tự do giao thông đường thủy (các tuyến đường, cửa khẩu, cảng bến); quản lý kỹ thuật đường thủy; thực hiện tự do giao thông thủy; phí, lệ phí và thuế; nhóm tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông thủy trên sông Mê Công; giải quyết tranh chấp và một số điều khoản chung, các phụ lục đính kèm. Tại Điều 9 (chương II) của Hiệp định quy định rõ “các bên ký kết có quyền và các cơ hội ngang nhau về tự do giao thông thủy; mỗi bên ký kết không đưa ra bất cứ biện pháp nào phân biệt đối xử với tàu của bên ký kết kia trong việc tham gia vận tải giữa hai nước; các bên ký kết cùng áp dụng chế độ đãi ngộ tối huệ quốc cho tàu thuyền của bên ký kết kia trong các thủ tục đến và rời cảng, thủ tục hải quan và các thủ tục khác, sử dụng cầu tàu để xếp, dỡ hàng, sử dụng các ụ tàu, bến và nhà kho cũng như các trang thiết bị khác của cảng, kể cả các nguồn cung ứng nguyên vật liệu”. Nội dung này đáp ứng nhu cầu vận chuyển của tàu thuyền qua lại hai nước, đồng thời thể hiện được tính công bằng, bình đẳng giữa hai bên trong khi tham gia giao thông vận tải bằng đường thủy. Hiệp định nêu rõ: □“Các tàu sử dụng quyền tự do giao thông thủy với mục đích quá cảnh và vận tải thủy qua biên giới phải đi qua cửa khẩu Vĩnh Xương - Thường Phước (Việt Nam) - Cam Samno (Campuchia)” [Điều 6]. Bộ trưởng Giao thông và vận tải Campuchia Tram Im Tek cho rằng Hiệp định này khi được thi hành sẽ giúp giảm bớt cước phí vận chuyển và rút ngắn thời gian giao hàng giữa hai nước. Với Hiệp định này, các tàu vận tải hàng hóa của hai nước theo đường sông Mê Kông và Tonle Bassac sẽ chỉ xin giấy phép và làm thủ tục hải quan ngay tại các trạm kiểm soát trên biên giới hai nước, thay vì phải xin giấy phép Bộ Thương mại mỗi nước

như trước đây với thời gian từ 4-5 ngày⁽¹⁹⁾. Cũng theo Hiệp định, tàu thuyền của Campuchia có thể đi thẳng tới cảng Cái Mép của Việt Nam. Trong đó, Việt Nam đặc biệt ưu tiên cho các tàu thuyền từ cảng Phnom Penh và từ năm 2010, cảng Phnom Penh đã phục vụ vận tải hơn một triệu tấn hàng hóa qua lại Việt Nam. Hai bên cũng tạo mọi điều kiện và biện pháp để nâng cao hiệu quả hoạt động và đảm bảo an toàn cho tàu thuyền sử dụng các cảng của Việt Nam và Campuchia⁽²⁰⁾. Sự kiện đánh dấu hiện thực hóa Hiệp định vận tải đường thủy giữa Việt Nam và Campuchia là tháng 9/2010, tàu du lịch đường sông RV La Marguerite đã khởi hành chuyến đầu tiên tại cảng Sài Gòn, thành phố Hồ Chí Minh, đưa khách du lịch đi trên tuyến đường sông từ Việt Nam đến Siem Reap, Campuchia. Có thể khẳng định, Hiệp định đã tạo ra khung pháp lý chặt chẽ điều chỉnh hoạt động vận tải thủy giữa hai nước, đồng thời tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải thủy của Việt Nam (chiếm trên 90% tàu chở hàng giữa hai nước) thuận lợi trong quá trình vận chuyển hàng hóa, bốc dỡ nguyên vật liệu, đẩy mạnh buôn bán và phát triển quan hệ thương mại với Campuchia. Như vậy, có thể thấy rằng lợi ích của cả Campuchia và Việt Nam thông qua ký Hiệp định vận tải đường thủy là rất lớn, không chỉ tạo điều kiện cho hai nước xích lại gần nhau trong quan hệ kinh tế mà còn đẩy mạnh sự hợp tác, hội nhập thương mại giữa hai nước với cộng đồng các nước trong khu vực và quốc tế.

⁽¹⁹⁾ TTXVN, *Kim ngạch thương mại Việt Nam - Campuchia tăng mạnh - Quốc hội Campuchia phê chuẩn Hiệp định vận tải đường thủy với Việt Nam*, ngày 11/5/2010.

⁽²⁰⁾ Bộ Kế hoạch và Đầu tư: *Báo cáo tình hình hợp tác giữa Việt Nam và Campuchia giai đoạn 2001-2010 và những vấn đề đặt ra trong giai đoạn 2011-2020*.

Bên cạnh những hợp tác cụ thể nêu trên, Campuchia và Việt Nam còn phối hợp trong thực hiện việc thỏa thuận về địa điểm nối ray đường sắt giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia đã được ký ngày 4 tháng 11 năm 2008. Theo thỏa thuận, địa điểm nối tuyến đường sắt hai nước sẽ đi qua khu vực cửa khẩu quốc tế Hoa Lư (tỉnh Bình Phước, Việt Nam) và cửa khẩu Trapeang Srea (xã Pithnou, huyện Snoul, tỉnh Kratie, Campuchia). Đây sẽ là cơ sở để hai nước tiến hành nghiên cứu, xây dựng đường sắt từ Phnom Penh (Campuchia) đi thành phố Hồ Chí Minh (Việt Nam). Cũng theo dự kiến của hai phía, hợp tác trên lĩnh vực giao thông vận tải Campuchia - Việt Nam sẽ được đẩy mạnh vào các vấn đề liên quan đến giao thông đường bộ, đường sắt, đường sông và đường hàng không. Trong đó, tập trung xây dựng, nâng cấp các tuyến đường bộ nằm trong mạng đường bộ châu Á, ASEAN và Tiểu vùng Mê Kông nối với Campuchia, cụ thể: Nâng cấp tuyến đường Vũng Tàu - thành phố Hồ Chí Minh - cửa khẩu Mộc Bài - Phnom Penh đạt tiêu chuẩn đường cấp I; nâng cấp tuyến đường Hành lang ven biển phía Nam: Năm Căn - Cà Mau - Hà Tiên - Kampot - Koh Kong tối thiểu đạt tiêu chuẩn đường cấp III; nâng cấp tuyến cảng Quy Nhơn - Quốc lộ 19 - Playku - Lệ Thanh - Oyadav - Rattanakiri - Stung Treng - Siem Reap đạt tiêu chuẩn đường cấp III, xây dựng cầu Long Bình - Chrey Thom, cầu Đăk Đang. Tăng cường hợp tác nhằm thực hiện tốt các Hiệp định vận tải đường bộ, đường thủy, phối hợp hỗ trợ về hàng không, trong đó, Việt Nam tiếp tục trợ giúp để Campuchia sớm thành lập Hãng hàng không quốc gia Campuchia trên cơ sở Hãng hàng không Angkor Air⁽²¹⁾. Đồng thời, hai nước cũng tích cực

phối hợp với các quốc gia trong khu vực để triển khai có hiệu quả các dự án giao thông vận tải như dự án xuyên Á, Hành lang kinh tế phía Nam, Tam giác phát triển, chủ động tham gia thực hiện Hiệp định GMS, Hiệp định tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh ASEAN, Hiệp định tạo thuận lợi cho vận tải đường sắt trong Tiểu vùng và ASEAN.

3. Nhận xét

Thứ nhất, trong bối cảnh hội nhập và phát triển nhanh chóng của khu vực và quốc tế, hợp tác giao thông vận tải Việt Nam - Campuchia đã và đang góp phần không nhỏ vào công cuộc xây dựng và đổi mới đất nước. Bên cạnh những lĩnh vực hợp tác quan trọng khác, hợp tác trên lĩnh vực giao thông vận tải giữa hai nước đã triển khai được nhiều chương trình, dự án, mang lại giá trị ý nghĩa thiết thực để phát triển kinh tế - xã hội mỗi nước và gắn kết hơn nữa mối quan hệ truyền thống tốt đẹp Việt Nam - Campuchia.⁽²¹⁾

Thứ hai, hợp tác giao thông vận tải Việt Nam - Campuchia trong thời gian qua đã đạt được nhiều thành tựu khả quan, đáp ứng được một số yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập quốc tế của mỗi nước. Tuy nhiên, trên thực tế hợp tác giao thông vận tải Campuchia - Việt Nam còn mang tính chất một chiều, chủ yếu là Việt Nam hỗ trợ giúp đỡ về vốn và kỹ thuật cho Campuchia, do đó mức độ đầu tư xây dựng các công trình chưa lớn, nhiều dự án chỉ dừng lại trên các biên bản thỏa thuận, mang tính hành chính giấy tờ và không được triển khai thật triệt để hoặc chậm tiến độ. Điều này gây ảnh hưởng không nhỏ tới lợi ích mỗi nước cũng như tạo ra

⁽²¹⁾ Bộ Giao thông vận tải: *Đề án Chiến lược hợp tác Việt Nam - Campuchia giai đoạn 2011-2020*, Hà Nội tháng 2/2011.

nhiều trở ngại cho cả hai nước trong quá trình mở rộng hợp tác giao thông vận tải.

Thứ ba, hợp tác giao thông vận tải là một vấn đề lâu dài mang tính chiến lược. Vì vậy, Việt Nam và Campuchia cần phải có những phương thức, chính sách ưu tiên trong hợp tác nhằm đưa lại hiệu quả kinh tế - xã hội lớn hơn nữa. Bên cạnh những hợp tác mang tính song phương trong lĩnh vực giao thông vận tải, hai nước cần tiến hành mở rộng việc phối hợp với các quốc gia trong khu vực để đẩy mạnh xây dựng, cải tiến và hiện đại mạng lưới giao thông liên vùng, liên khu vực, tạo động lực để phát triển kinh tế nội vùng, qua đó góp phần thông thương kinh tế, nâng cao đời sống nhân dân, đảm bảo an ninh quốc phòng cho mỗi nước, cũng như góp phần xây dựng khu vực thịnh vượng chung.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Biên bản thỏa thuận ký hợp lần thứ 11 Ủy ban Hỗn hợp CPC-VN về Hợp tác kinh tế, văn hóa, khoa học kỹ thuật tại Pre Xihanúc, ngày 4 tháng 12 năm 2009.
2. Bộ Giao thông vận tải, V/v: *Đề án Chiến lược hợp tác Việt Nam - Campuchia giai đoạn 2011-2020, Hà Nội tháng 2/2011.*
3. Bộ Ngoại giao, số 1237/BC-BNG-ĐNA-m, Hà Nội ngày 11/8/2010; Hội nghị Hợp tác và phát triển các tỉnh biên giới Campuchia - Việt Nam lần thứ 6, Thủ đô Phnom Penh, ngày 2-3 tháng 8 năm 2010: *Báo cáo chung về tình hình hợp tác các tỉnh biên giới Campuchia - Việt Nam từ Hội nghị lần thứ 5 đến nay.*
4. Bộ Kế hoạch và Đầu tư: *Báo cáo tình hình hợp tác giữa Việt Nam và Campuchia giai đoạn 2001-2010 và những vấn đề đặt ra trong giai đoạn 2011-2020.*
5. Bộ Kế hoạch và Đầu tư: *Báo cáo tình hình thực hiện các thỏa thuận về Hợp tác kinh tế, văn hóa, khoa học kỹ thuật với Campuchia năm 2010 và kế hoạch hợp tác năm 2011, phần II. Hợp tác với Campuchia.*
6. Bộ Kế hoạch và Đầu tư: *Báo cáo tình hình hợp tác giữa Việt Nam và Campuchia giai đoạn 2001-2010 và những vấn đề đặt ra trong giai đoạn 2011-2020.*
7. Hiệp định vận tải đường bộ giữa nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia vào ngày 1/6/1998 tại Thủ đô Hà Nội.
8. PROTOCOL for Implementation of the Agreement between The Government of The Socialist Republic of Vietnam and The Royal Government of Cambodia on Road Transportaton.
9. Chhouet Sopeak (2009), *"Hợp tác Campuchia - Việt Nam từ năm 1993 đến nay"* luận văn thạc sỹ, Học viện Ngoại giao, HN.
10. TTXVN, *Kim ngạch thương mại Việt Nam - Campuchia tăng mạnh - Quốc hội Campuchia phê chuẩn Hiệp định vận tải đường thủy với Việt Nam*, ngày 11/5/2010.
11. Phạm Đức Thành (2004), *Quan hệ Việt Nam - Campuchia*, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á: Báo cáo chuyên đề về quan hệ Việt Nam - Campuchia - thực trạng và triển vọng, Thư viện ĐNA, TL1589.
12. Thông cáo chung tại Hội nghị Hợp tác và Phát triển các tỉnh biên giới Việt Nam - Campuchia lần thứ 6, Thủ đô Phnom Penh, ngày 2-3/8/2010.
13. Việt Nam, Campuchia ký hiệp định vận tải đường thủy, *Nguồn: Phnompenh Post, Thanh Nien Online, <http://www.voatiengviet.com/content/a-19-2009-12-18-voa12-82744522/837049.html>.*
14. <http://niemtin.free.fr/angkorair.htm>.
15. <http://vietbao.vn/Xa-hoi/Campuchia-khoi-cong-cai-tao-nang-cap-quoc-lo-78-noi-voi-bien-gioi-VietNam/45226430/157/>.