

HÀNH LANG KINH TẾ CÔN MINH - LÀO CAI - HÀ NỘI - HẢI PHÒNG TRONG LỊCH SỬ VÀ NHỮNG BÀI HỌC

TRẦN HỮU SƠN*

Hiện nay, hai nước Việt Nam và Trung Quốc đang xây dựng hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Nhưng hành lang kinh tế này đã manh nha hình thành từ thời cổ đại. Đặc biệt từ khi đường sắt Điện Việt (Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng) hình thành thì hành lang kinh tế đã định hình và phát triển. Tìm hiểu sự hình thành hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng là vấn đề quan trọng nhằm cung cấp những thông tin, bài học kinh nghiệm trong lịch sử đối với vấn đề hoạch định chính sách xây dựng hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng hiện nay.

I. QUAN HỆ KINH TẾ TRÊN TUYẾN SÔNG HỒNG

Đường giao thông từ Vân Nam qua Lào Cai đến Hà Nội hình thành từ bao giờ? Một số nhà sử học ở Vân Nam dựa vào sách “Thủy Kinh chú” cho rằng: “Từ thời Đông Hán, niên hiệu Kiến Vũ đã có con đường dọc sông Hồng nối liền thành Ly Lãnh (Mê Linh, Vĩnh Phúc hiện nay)

đi sang Trung Vương Quốc (vùng phía Nam Vân Nam)”⁽¹⁾.

Phàn Xước - một viên quan nhà Đường làm việc ở Tống Bình (Hà Nội) đã viết tác phẩm “Man Thu” vào đầu niên hiệu Hàm Thông đời Đường Y Tông (860). Tác phẩm nổi tiếng “Man Thu” của Phàn Xước có 10 quyển. Trong đó quyển I viết về đường xá ở Vân Nam có ghi rõ nhật trình từ Tống Bình (Hà Nội) đến Vân Nam: “Từ An Nam đi đường thủy lên Phong Châu 2 ngày, Đăng Châu 2 ngày, đến Trung Thành Châu 3 ngày, đến Đa Lợi Châu 2 ngày, đến Kỳ Phú Châu 2 ngày, đến Cam Đường 2 ngày, đến Hạ Bộ 3 ngày, đến sách Lê - Vũ - Bôn 4 ngày, đến Cổ Dũng - Bộ 5 ngày. Trở lên cộng 25 ngày đều là đường thủy”⁽²⁾. Như vậy con đường huyết mạch nối liền Vân Nam và đồng bằng Bắc Bộ qua Lào Cai đã phát triển khá mạnh từ thời Đường. Quốc gia Nam Chiếu Đại Lý nhờ có tuyến giao thông huyết mạch qua sông Hồng đã góp phần thông thương với vùng biển Đông Nam Á.

* TS. Sở Văn hóa - Thông tin Lào Cai

Trước hết, qua sông Hồng, hàng hoá của Giao Chỉ đã vận chuyển cung cấp cho Nam Chiếu, Đại Lý quốc các mặt hàng chủ yếu là muối, vỏ sò, ngọc ngà, châu báu, các sản phẩm của biển... Vỏ sò là sản phẩm quý hiếm trở thành tiền tệ dùng trong trao đổi (bảo bối). Vỏ sò được dùng làm tiền tệ kéo dài suốt từ Trung hậu kỳ của quốc gia Nam Chiếu đến thời kỳ Đại Lý⁽³⁾. Qua vùng sông Hồng, muối ăn của Giao Chỉ (Việt Nam) và các quốc gia Đông Nam Á khác được vận chuyển qua sông Hồng đến Vân Nam. Do giá trị của muối ăn nên nó đã trở thành một loại tiền tệ đặc biệt, dùng cả trong sinh hoạt, trao đổi hàng hoá. Lượng muối vận chuyển qua sông Hồng đến Vân Nam khá lớn, nó chỉ hạn chế vào năm 1885. Hàng hoá của Nam Chiếu, Đại Lý vào Lào Cai và xuống vùng đồng bằng Việt Nam chủ yếu là các mặt hàng, đồ sắt (vũ khí, đồ sinh hoạt...) và tơ lụa. Mặt khác Vân Nam là cửa ngõ thông thương với các quốc gia Ấn Độ với vùng Trung Nguyên Trung Quốc nên hàng hoá của người Tây Á, Trung Á, Trung Quốc giao lưu qua sông Hồng khá phổ biến. Trên tuyến biên giới lưu vực sông Hồng, các triều đại phong kiến Việt Nam, Trung Quốc đều xây dựng một số trung tâm buôn bán lớn. Thời nhà Lý đến thời Lê ở Việt Nam chú trọng phát triển các chợ đường biên, đồng thời dành riêng một số khu vực trên sông Hồng xây dựng thành trung tâm thương mại như vùng Bảo Thắng (Lào Cai), Tam Kỳ (vùng Bạch Hạc - Việt Trì), Trúc Hoa (vùng Phú Thọ)... Nước Nam Chiếu còn lập một cơ

quan chuyên quản lý mậu dịch là “Hoà Sảng”. Đến thời Nguyên, Minh, Thanh, các triều đại phong kiến đều có cơ quan chuyên trách buôn bán. Ở Việt Nam, dưới triều Nguyễn đã có 2 cơ quan phụ trách buôn bán là Ty hành Nhân và Ty tào Chính.

Các chợ đường biên, nhân dân 2 bên biên giới trao đổi buôn bán mạnh mẽ. Năm 1012, người Nam Chiếu đem hàng vận ngựa sang buôn bán ở các huyện vùng biên⁽⁴⁾. Các chợ Bảo Thắng (Lào Cai), Mạn Hảo (Mông Tự) chợ Bách Lãm (Yên Bái)... đều trở thành trung tâm buôn bán khá sầm uất. Nhiều thuyền buôn tấp nập neo đậu ở bến sông. Cuối thế kỷ 18, đầu thế kỷ 19, gần các chợ này còn hình thành các khu buôn bán, xưởng sản xuất tàu, thuyền. Một số thương nhân người Hoa còn xin cư trú ngay gần chợ, lập nên các phố buôn bán sầm uất của người Minh, người Thanh. Đầu thế kỷ 19, ở Thủy Vĩ có 69 người, Văn Bàn có 4 người Minh, Thanh (người Hoa). Họ đều phải đóng thuế, chấp hành luật lệ của nhà Nguyễn. Mỗi năm người Minh, người Thanh ở Thủy Vĩ đóng thuế là 85 lạng bạc. Cửa quan Bảo Thắng giữa thế kỷ 18 thu thuế buôn muối được 180 hốt bạc. Cuối thế kỷ 18 thu 1000 lạng bạc thuế muối. Hàng tơ lụa, thuốc nổ... cũng nhập về Việt Nam qua vùng biên giới Lào Cai.

Trao đổi kinh tế Vân Nam - Lào Cai - Hà Nội qua lưu vực sông Hồng phát triển khá mạnh. Năm Gia Long thứ 18 (1819), các cửa quan trên dọc sông Hồng đều có mức thu thuế cao nhất toàn quốc.

cửa quan Trinh Xá (Sơn Tây) thu 86.150 quan (mức thu cao nhất toàn quốc); cửa quan Mễ Sở (Hà Nội) thu 78.320 quan (mức thu đứng thứ hai toàn quốc); cửa quan Bảo Thắng thu 43.000 quan (đứng thứ 3 toàn quốc⁽⁵⁾). Đến giữa thế kỷ 19, đường giao thông từ Côn Minh đến Mông Tự - Mạn Hảo (đường ngựa) và từ Mạn Hảo qua Lào Cai về Hà Nội (đường thủy), trở thành tuyến đường quan trọng trao đổi buôn bán giữa Vân Nam và Bắc Bộ Việt Nam. Hàng xuất khẩu của các tỉnh Bắc Bộ Việt Nam sang Vân Nam chủ yếu là muối, thuốc lá, hàng tiêu dùng và nhập khẩu chủ yếu chè, thiếc, đồng, thuốc nổ, vũ khí, thuốc phiện... Mỗi năm trên tuyến sông Hồng có khoảng 1500 đến 2000 thuyền buôn vận chuyển hàng hoá ngược xuôi.

Khi thực dân Pháp đánh chiếm Việt Nam, tuyến giao thông từ Côn Minh đến Lào Cai và Hà Nội bị đình trệ. Mãi đến năm 1885, sau khi ký hiệp ước Trung - Pháp, Vân Nam mở cửa, quan hệ buôn bán kinh tế trên tuyến đường Côn Minh - Mạn Hảo - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng được khôi phục và phát triển mạnh mẽ. Triều đình nhà Thanh và chính quyền Pháp bước đầu đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng trên tuyến giao thông huyết mạch này. Những năm 1886 đến 1890, người Pháp đã chi hàng vạn Franc nạo vét dòng sông Hồng, phá bỏ các dải đá ngầm. Năm 1889, Mông Tự thành lập hải quan và lập chi nhánh hải quan tại bến thuyền lớn Mạn Hảo. Ngày 20-5-1889 hoà mạng điện báo giữa Pháp và Trung Quốc tại Mông Tự. Ngày 24-7-

1889 chuyển tàu chạy bằng hơi nước đầu tiên trên tuyến sông Hồng được tổ chức an toàn. Trước khi có tàu hơi nước, chỉ bằng thuyền buồm, từ 18 đến 25 ngày, thuyền từ Mạn Hảo đã đến được cửa biển Hải Phòng. Cả đường bộ, đường thủy, hàng vận chuyển qua tuyến sông Hồng đến Hương Cảng chỉ mất 30 ngày, gần hơn con đường Việt Quế 11 ngày. Nhưng từ khi chạy bằng tàu hơi nước, từ Mạn Hảo qua Lào Cai và Hải Phòng chỉ mất 7 ngày⁽⁶⁾. Nhờ vậy, vận chuyển hàng hoá qua tuyến Mông Tự - Mạn Hảo - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Hương Cảng trở thành con đường huyết mạch. Trao đổi buôn bán qua tuyến sông Hồng từ năm 1890 đến năm 1910 là giai đoạn phát triển mạnh nhất.

Đầu thập kỷ 90 của thế kỷ 19, khi mới mở cửa, thuyền buôn qua lại trên sông Hồng hàng năm trên 1000 chiếc, vận chuyển khoảng 3000 tấn hàng hoá. Nhưng đến năm Quang Tự 23, nhà Thanh (1897) đã có 5553 chuyến thuyền buôn qua lại bến Mạn Hảo, lượng hàng hoá vận chuyển giữa Việt Nam và Trung Quốc qua sông Hồng là 12.922 tấn. Đến năm Quang Tự 33 (1907) có 18.431 chuyến thuyền vận chuyển 57.369 tấn hàng hoá⁽⁷⁾. Như vậy sau 17 năm mở cửa ở biên giới Vân Nam - Lào Cai, số lượng hàng hoá trao đổi qua lưu vực sông Hồng tăng gấp trên 19 lần. Cơ cấu mặt hàng từ Hồng Kông, Hải Phòng quá cảnh Lào Cai sang Vân Nam chủ yếu là các mặt hàng nhiên liệu, hàng tiêu dùng, hải sản. Đặc biệt từ khi khởi công xây dựng tuyến đường sắt Điền - Việt, khối lượng

rất lớn về vật tư trang thiết bị đều được vận chuyển trên tuyến đường thuỷ bộ dọc sông Hồng đến Mông Tự - Côn Minh. Còn hàng từ Vân Nam qua cảnh Lào Cai về Hà Nội, Hải Phòng đi Hồng Kông chủ yếu là thiếc, chè, lâm thổ sản. Trong đó mặt hàng thiếc ở Cá Cựu chiếm hàng đầu.

Nhờ mở cửa, trao đổi hàng hoá phát triển, hệ thống giao thông nối liền Côn Minh - Mông Tự - Lào Cai - Hà Nội cũng không ngừng được mở rộng. Tuyến đường cổ giữa Trung Quốc và Việt Nam hình thành từ cổ đại đến cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20 càng được tu bổ, trở thành tuyến đường huyết mạch, trao đổi hàng hoá rất tấp nập nhộn nhịp. Đội thuyền buôn từ Hà Nội ngược sông Hồng qua Phú Thọ - Yên Bái lên Lào Cai qua Hà Khẩu cập thương cảng Mạn Hảo. Từ Mạn Hảo hàng được 5 đến 6000 con ngựa, la thồ đi Mông Tự, Cá Cựu ngược lên Kiến Thủy, Thông Hải, Giang Xuyên đến thủ phủ Vân Nam là Côn Minh. Theo thống kê của Hải quan Mông Tự, từ năm Quang Tự thứ 13, mỗi năm có trên 1 vạn lượt ngựa vận chuyển hàng xuất khẩu. Đến năm Quang Tự 32 (1906) có 29 vạn 5 nghìn ba trăm lượt ngựa vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu⁽⁸⁾. Hàng từ Vân Nam vận chuyển đường bộ đến Mạn Hảo xuôi thuyền về Hà Nội và đến cảng biển Hải Phòng. Từ đây hàng được vận chuyển đến Hồng Kông và đi các nước công nghiệp châu Âu.

Bên cạnh tuyến đường chính này, còn hình thành một hệ thống đường biên giới

như đường từ Lào Cai ngược sông Nậm Thi đến Nam Khê lên phủ Khai Hoá. Hoặc từ Lào Cai đi Mường Khương - Pha Long đến Mã Quan. Các tuyến đường bộ đều là đường ngựa thồ hàng - phương tiện vận chuyển chủ chốt ở biên giới.

Nhờ mở cửa, trao đổi buôn bán Việt - Trung phát triển đã nhanh chóng hình thành các trung tâm buôn bán sầm uất. Đó là Lào Cai - Trung tâm buôn bán phía Tây Bắc của Việt Nam. Lào Cai vào thập kỷ 60, 70 của thế kỷ 19 đã là một khu phố khá sầm uất, đến năm 1904, đô thị Lào Cai đã được quy hoạch mở rộng gấp 5 lần. Trung tâm đô thị không chỉ bó hẹp trong thành cổ mà còn phát triển mạnh sang hữu ngạn sông Hồng (khu vực Cốc Lếu) và phía Nam (khu vực Phố Mới). Năm 1886, dân số chỉ vài trăm người, năm 1907 tăng lên gần 2000 người. Đô thị Lào Cai thực sự trở thành một trung tâm kinh tế - văn hoá, chính trị của toàn tỉnh Lào Cai, có hệ thống dịch vụ đáp ứng nhu cầu mở cửa, trao đổi buôn bán với Vân Nam.

Ở Vân Nam, Mạn Hảo và Mông Tự cũng nhanh chóng trở thành một trung tâm buôn bán sầm uất trên đường liên vận Việt - Trung. Do địa hình phức tạp, sông Hồng từ Mạn Hảo ngược lên phía Bắc rất dốc, lắm thác ghềnh, thuyền bè không đi lại buôn bán được. Vì vậy, Mạn Hảo - một tiểu trấn của Trung Quốc cách Lào Cai gần 100 km trở thành đầu mối giao thông đường thuỷ trọng yếu. Hàng hoá của Vân Nam đều theo đường bộ đổ về Mạn Hảo. Từ Mạn Hảo, các thuyền chuyên chở sang Lào Cai, đi Hà Nội, Hải

Phòng. Năm 1853, bia ký Mạn Hảo có ghi, bến thuyền Mạn Hảo chỉ có 16 hộ gia đình “Thuỷ Phu”. Nhưng sau khi mở cửa vào thập kỷ 90 của thế kỷ 19, người Quảng Đông, Quảng Tây ồ ạt kéo đến xây cửa hàng, lập các đội thuyền buôn, mở xưởng đóng tàu thuyền. Thời kỳ đông nhất, tiểu trấn Mạn Hảo có hơn một vạn người. Ở đây còn có đại diện buôn bán của 5 nước Nhật, Đức, Ý, Pháp, Mỹ. Năm 1889, hải quan Mông Tự mở một chi nhánh ở Mạn Hảo. Các hiệu buôn, đại diện các công ty cũng mọc lên san sát. Mạn Hảo trở thành chốn phồn hoa đô hội. Từ năm Thanh Quang Tự thứ 18 (năm 1892) đến năm Tuyên Thống Nguyên Niên (1909) có hàng vạn thuyền buôn cập bến Mạn Hảo. Bình quân trong 18 năm (1892-1909), mỗi năm có 11.481 thuyền vận chuyển hàng hoá trên bến Mạn Hảo⁽⁹⁾. Hàng ngày có hàng nghìn con ngựa nhận hàng chuyên chở đến Mông Tự, Cá Cự, Côn Minh. Đặc biệt trong những năm xây dựng đường sắt Diên - Việt, lượng thiết bị, vật tư từ Việt Nam chuyển sang Vân Nam tăng rất nhanh. Do đó lượng ngựa thồ cũng tăng nhiều. Năm 1905 từ Mạn Hảo có hơn 3 vạn con ngựa chuyên chở thiết bị, vật tư đến các tuyến thi công đường sắt⁽¹⁰⁾.

Từ năm 1889, Hải quan Mông tự chính thức mở cửa đến năm 1909 (trước khi thông xe đường sắt Diên Việt), Mông Tự trở thành trung tâm buôn bán của tỉnh Vân Nam. Đồng thời Mông Tự cũng trở thành cánh cửa mở quan trọng nhất, mở ra ngoại quốc của tỉnh Vân Nam. Từ năm 1889 đến năm 1896 toàn tỉnh Vân Nam

mới chỉ có hải quan Mông Tự, nên tổng ngạch ngoại thương mậu dịch theo thống kê của hải quan Mông Tự đều chiếm tỷ lệ 100% toàn tỉnh. Ngày 2-3-1896 Vân Nam thiết lập trạm hải quan Tư Mao. Nhưng nguồn xuất nhập khẩu qua Mông Tự từ năm 1897 đến năm 1901 vẫn chiếm từ 93,3 đến 96,7% tổng mức xuất nhập khẩu mậu dịch của tỉnh Vân Nam. Từ năm 1902 đến năm 1910, xuất khẩu đi nước ngoài qua đường Mông Tự - Mạn Hảo - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng vẫn chiếm tỷ lệ từ 77% đến 89,7% tổng kim ngạch xuất khẩu của Vân Nam⁽¹¹⁾. Trước khi mở cửa, dân số Mông Tự chỉ có mấy nghìn người đến năm 1896, dân số thị trấn Mông Tự tăng lên 12.000 người, năm 1906 tăng lên 40.000 người. Mông Tự còn là nơi tập trung các công ty, hiệu buôn trong nước và nước ngoài. Mông Tự có 20 công ty lớn của nước ngoài: 6 công ty của Pháp, 5 công ty của nước Anh, 3 công ty của Đức, 3 công ty Hy Lạp, 1 công ty của Ý, 1 công ty của Nhật, 1 công ty của Mỹ). Mông Tự có 48 hiệu buôn trong đó có 8 hiệu buôn lớn nhất gọi là “Bát Đại hiệu”⁽¹²⁾. Các công ty nước ngoài và hiệu buôn Trung Quốc chuyên kinh doanh xuất nhập khẩu, hàng tiêu dùng, vận tải, dịch vụ... Còn đường vận chuyển hàng hoá của các công ty, hiệu buôn đối với nước ngoài chủ yếu theo hành lang Mông Tự - Mạn Hảo - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

Như vậy từ năm 1886, sau hiệp định Thiên Tân, trao đổi kinh tế, giao lưu văn hoá Lào Cai - Vân Nam diễn ra mạnh mẽ. Đường thuỷ sông Hồng, đường bộ chạy ngựa trở thành tuyến đường huyết mạch thúc đẩy giao lưu kinh tế văn hoá, hình thành các

trung tâm thương mại, các thương cảng sầm uất. Hành lang kinh tế Côn Minh - Mông Tự - Mạn hảo - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng đã định hình.

II. HÀNH LANG ĐƯỜNG SẮT ĐIỂN VIỆT

Nhằm tăng cường khai thác Bắc Bộ (Việt Nam), vớ vét tài nguyên khoáng sản của Vân Nam (Trung Quốc) và phục vụ các mục đích chính trị, quân sự, từ cuối thế kỷ 19, thực dân Pháp tập trung nghiên cứu xây dựng tuyến đường sắt Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Vân Nam (đường sắt Điện - Việt). Thực dân Pháp đầu tư tuyến Hải Phòng Lào Cai là 250.900.000 Phrăng, tuyến đường sắt Lào Cai - Vân Nam được đầu tư là 164.500.000 Phrăng⁽¹³⁾. Ngày 16 - 02 - 1902, đoạn đường sắt Hải Phòng - Hà Nội được đưa vào khai thác. Ngày 01 - 02 - 1906 đoạn đường sắt Hà Nội - Lào Cai được khai thác, ngày 11 - 04 - 1910 toàn tuyến đường sắt Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh được thông xe. Sau gần 10 năm thi công, xương máu của người dân Việt Nam, Trung Quốc đã thấm đẫm từng thanh đường ray Điện - Việt. Nhưng đường sắt Điện - Việt thông xe cũng là thành quả lao động kỳ diệu của người dân hai nước Việt - Trung.

Tuyến đường sắt Điện - Việt thông xe càng mở rộng tuyến kinh tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh. Hàng hoá được vận chuyển theo đường sắt từ cửa biển Hải Phòng qua Lào Cai đến Côn Minh chỉ mất ba ngày rưỡi, so với vận chuyển đường thuỷ bộ xưa kia đã giảm

được 26 ngày rưỡi. Thực sự đây là một cuộc cách mạng về giao thông thời cận đại, góp phần hình thành và phát triển tuyến kinh tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh. Nhờ giao thông đường sắt thuận lợi nên giao lưu văn hoá, trao đổi kinh tế giữa Vân Nam - Lào Cai được đẩy mạnh. Năm 1910, sau khi đường sắt Điện - Việt được thông xe toàn tuyến, tổng mức xuất nhập khẩu của Vân Nam đạt 11.464.929 quan bình lương⁽¹⁴⁾ Tổng ngạch xuất khẩu năm 1910 so với năm 1890 tăng 11,36 lần. Mặt hàng chủ lực trong kinh tế xuất khẩu của Vân Nam thời kỳ đó là thiếc. Lượng xuất khẩu thiếc đã tăng đột biến sau khi có đường sắt Điện - Việt. Năm 1907, xuất khẩu thiếc chủ yếu qua đường sông Hồng mới đạt 3456 tấn. Nhưng đến năm 1909, xuất khẩu thiếc chủ yếu qua đường sắt, sản lượng thiếc xuất khẩu tăng rất nhanh, năm 1910 Vân Nam xuất khẩu gần 6000 tấn thiếc. Đường sắt Điện Việt trở thành tuyến đường vận chuyển hàng hoá nhiều nhất của người Pháp ở Đông Dương. Năm 1934, tuyến đường đã vận chuyển 263.397 tấn hàng hoá. Năm 1938, tuyến đường đã vận chuyển tăng nhanh lên 378.626 tấn hàng hoá. Trên tuyến đường sắt này, sự trao đổi hàng hoá diễn ra mạnh mẽ. Năm 1938, hàng xuất khẩu từ Hải Phòng vận chuyển qua Lào Cai đến Côn Minh là 51.670 tấn hàng hoá, còn hàng từ Côn Minh qua Lào Cai đến Hải Phòng là 15.518 tấn hàng hoá. Năm 1938, hàng hoá xuất khẩu từ Bắc Kỳ (Việt Nam) sang Vân Nam là 9.702 tấn, hàng xuất khẩu từ Vân Nam sang Bắc Kỳ là 2.536 tấn⁽¹⁵⁾.

Sự trao đổi kinh tế phát triển, giao thông đường sắt được tăng cường góp phần thúc đẩy mở rộng thị trường và lưu thông hàng hoá giữa các vùng có tuyến đường sắt đi qua, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế ở mỗi địa phương. Ngay tại Lào Cai, các mặt hàng thảo quả, gỗ Pơ mu, cánh kiến... xuất sang Vân Nam và Hồng Kông tăng mạnh. Năm 1931, xuất khẩu được 75 tấn thảo quả, năm 1940 xuất khẩu 504 tấn thảo quả. Vân Nam xuất khẩu sang Bắc Kỳ các loại gia súc, bao bì, thuốc chữa bệnh, rau quả khô và tươi (riêng năm 1938 Vân Nam xuất sang Việt Nam 495 tấn rau quả, 1461 tấn bao bì, 53 tấn thuốc chữa bệnh...). Các sản phẩm than, xi măng, hàng dệt may (ở Nam Định), sản phẩm sơn, hoá học... của Bắc Kỳ cũng là các mặt hàng quen thuộc xuất khẩu sang Vân Nam. Thông qua hệ thống đường sắt, các tỉnh ở Bắc Kỳ, các địa phương ở Vân Nam cũng đẩy mạnh trao đổi hàng hoá. Năm 1912, các địa phương nội tỉnh Vân Nam trao đổi hàng hoá qua đường sắt đạt 37.612 tấn, đến năm 1917 đạt 95.713 tấn đến năm 1927 đạt 126.275 tấn, đến năm 1938 đạt 165.342 tấn⁽¹⁶⁾. Như vậy là tốc độ trao đổi hàng hoá ở các vùng của Vân Nam tăng rất nhanh. Ngay các tỉnh ở lưu vực sông Hồng (Việt Nam), kinh tế còn mang nặng tính chất khép kín, tự cung tự cấp nhưng trao đổi hàng hoá qua đường sắt năm 1938 đã đạt 89.581 tấn. Như vậy, thông qua trao đổi hàng hoá, ngành vận tải đường sắt đã bước đầu “tấn công”, góp phần từng

bước phá vỡ nền kinh tế tự cung, tự cấp khép kín của vùng lưu vực sông Hồng.

Trao đổi hàng hoá giữa Vân Nam - Lào Cai và các tỉnh Việt Nam phát triển mạnh cũng góp phần thúc đẩy sự phát triển các khu công nghiệp, hình thành các nhà máy, xưởng sản xuất ở nhiều vùng. Ở Lào Cai, ngay sau khi đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng thông xe (01 - 02 - 1906) cả một làn sóng ồ ạt thăm dò, khai thác mở nổi lên. Từ năm 1906 đến năm 1914 có 185 đơn xin khai thác mỏ, năm 1929 có 408 đơn và đến năm 1932 có 714 đơn xin thăm dò khai mỏ khoáng sản⁽¹⁷⁾. Một loạt mỏ liên tiếp được xây dựng khai thác như mỏ đồng ở Làng Nhón Cam Đường, mỏ phan chì (Graphit) ở ven sông Nậm Thi gần đô thị Lào Cai, mỏ Mi Ca ở Làng Múc,... Đặc biệt mỏ Apatit Lào Cai được xây dựng và khai thác từ năm 1939. Trong 4 năm (1939 - 1942) mỏ Apatit đã khai thác được 249.014 tấn, xuất khẩu 151.908 tấn. Ở Vân Nam, thời kỳ này hàng loạt các xí nghiệp đã ra đời và phát triển. Đặc biệt nhà máy thiếc Cá Cự đã khai thác và xuất khẩu lượng hàng rất lớn. Năm 1910, thông xe đường sắt Điện - Việt, lượng thiếc xuất khẩu tăng lên 6000 tấn, so với năm 1909, mức tăng rất lớn là 26,5%. Từ năm Tuyên Thống thứ hai (1910) đến năm Dân Quốc thứ 29 (1940), bình quân mỗi năm lượng thiếc xuất khẩu đạt 7589,7 tấn. Năm cao nhất là năm 1917, sản lượng thiếc xuất khẩu đạt 11.070 tấn - sản lượng cao nhất trong 1 năm của mỏ thiếc Cá Cự⁽¹⁸⁾.

Bên cạnh nhà máy thiếc, Vân Nam còn xây dựng nhiều xí nghiệp nhà máy mới, tạo

tiên đề phát triển cho công nghiệp ở một tỉnh Tây Nam - Trung Quốc.

Sự trao đổi kinh tế qua tuyến đường sắt Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh đã góp phần thúc đẩy sự ra đời các đô thị mới, các trung tâm thương mại, buôn bán sầm uất. Cảng biển Hải Phòng nhờ có tuyến đường sắt đã trở thành cửa biển của cả vùng Tây Nam Trung Quốc. Dọc tuyến đường sắt, xuất hiện nhiều ga mới, điểm đỗ đã phát triển thành các thị xã tỉnh lỵ trong thời kỳ này như thị xã Phúc Yên, Vĩnh Yên, Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai. Nhiều nhà ga trước kia chỉ là khu phố nhỏ, sau khi có đường sắt chạy qua đã trở thành đô thị mới sầm uất.

Từ kinh nghiệm mở cửa, xây dựng hành lang kinh tế Côn minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng trong thời cận đại (thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20), ta đã rút ra một số bài học lịch sử.

Bài học thứ nhất là xây dựng hành lang Côn minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng là một nhu cầu tất yếu của nhân dân 2 nước Việt Nam – Trung Quốc. Nhu cầu này đã hình thành trong truyền thống lịch sử và càng trở thành nhu cầu cấp thiết trong công cuộc mở cửa, hội nhập kinh tế hiện nay. Đồng thời, xây dựng hành lang kinh tế này không chỉ nhằm đáp ứng lợi ích của các địa phương có tuyến giao thông chạy qua mà là lợi ích của cả quốc gia, lợi ích của cả khối ASEAN và Trung Quốc. Vì vậy về quan điểm nhận thức, xây dựng hành lang

kinh tế Côn minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng là vấn đề chiến lược, là nhiệm vụ quan trọng của 2 quốc gia và của cả khối ASEAN và Trung Quốc.

Bài học thứ hai, là muốn xây dựng hành lang kinh tế Côn minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng thì vấn đề hàng đầu là phải xây dựng, nâng cấp hệ thống giao thông. Khi mới mở cửa Vân Nam – Lào Cai (1886-1910), hệ thống đường cổ Trung Việt đóng vai trò xương sống trong trao đổi kinh tế. Hàng hoá từ Côn Minh vận chuyển bằng đường ngựa qua Mông Tự đến Mạn Hảo. Và từ Mạn Hảo hàng được chuyên chở qua đường sông Hồng về Lào Cai - Hà Nội – Hải Phòng. Tuy nhiên thời kỳ đầu, quan hệ trao đổi kinh tế còn hạn chế. Nhưng khi đường sắt Địch Việt được xây dựng đã thực sự chắp cánh cho hành lang kinh tế ngày phát triển. Tốc độ trao đổi hàng hóa tăng nhanh. Vì vậy hiện nay muốn phát triển hành lang kinh tế Côn minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng phải cải tạo lại hệ thống đường sắt, xây dựng hệ thống đường cao tốc và khôi phục phát triển đường sông, xây dựng các sân bay (sân bay Lào Cai, Hồng Hà, Văn Sơn).

Bài học thứ ba là vì lợi ích toàn cục lâu dài của quan hệ kinh tế qua hành lang Côn minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, hai quốc gia cần xem xét lại chiến lược phát triển bền vững, đôi bên cùng có lợi, giảm tình trạng nhập siêu quá lớn cho phía Việt Nam. Đồng thời cũng dành quyền chủ động, phân cấp

trong quan hệ kinh tế cho chính quyền địa phương vùng biên giới các giải pháp phát triển kinh tế hành lang.

Bài học thứ tư, là các địa phương ở hành lang kinh tế cần phải chủ động đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế, phát huy lợi thế so sánh đạt hiệu quả cao trong hợp tác, trao đổi kinh tế. Thời cận đại, Vân Nam có 4 năm suất siêu nhờ đẩy mạnh khai thác xuất khẩu thiếc và hàng nông sản. Vì vậy với lợi thế về tài nguyên biển, nông sản nhiệt đới, Việt Nam sẽ đẩy mạnh xuất khẩu các mặt hàng thuỷ sản, nông sản, khoáng sản. Đồng thời coi trọng việc xây dựng các cơ sở khai khoáng, chế biến thuỷ hải sản, nông sản xuất khẩu vào vùng Tây Nam Trung Quốc.

Như vậy, hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng có lịch sử lâu đời, manh nha hình thành từ đời cổ đại, định hình trong thời cận đại. Phát huy các bài học lịch sử, chắc chắn công cuộc xây dựng hành lang kinh tế hiện nay sẽ gặt hái được nhiều thành công.

CHÚ THÍCH:

(1) *Cá Cựu thị chí*, Nxb Nhân dân Văn Nam, năm 1998, tr. 216.

(2) *Man Thư hiệu chú*, quyển I, tư liệu Khoa Sử Đại học KHXH và nhân văn Hà Nội

(3) Chiêm Toàn Hữu: *Văn hoá Nam Chiếu - Đại Lý*, Nxb Văn hoá Thông tin, Hà Nội, 2004, tr.213 – 214.

(4) *Đại Việt sử ký toàn thư*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1998, tr. 243.

(5) *Nội các triều Nguyễn - Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập 4, Nxb Thuận Hoá, Huế, 1993, tr. 445 – 446 – 449.

(6). E.Franquet: *Tầm quan trọng của sông Hồng - đường vào Trung Hoa*, Nxb quân đội Pa-ri năm 1896 (tài liệu lưu trữ Thư viện quốc gia Hà Nội, ký hiệu M. 13857).

(7) *Hồng Hà Châu Chí*, quyển 3, 1997, tr.361.

(8) *Hồng Hà Châu Chí*, quyển 3, tr. 359

(9) (10) Đoàn Tích, Vương Phi Hân , Từ Xuân Dịch: *Ánh Thiếc ngàn năm*, Nxb Dân tộc Bắc Kinh, 2003, tr. 228

(11) (12) *Hồng Hà Châu Chí*, tr.373

(13) Liên hiệp đường sắt Việt Nam: *Lịch sử đường sắt Việt Nam*, Nxb Lao động, Hà Nội, 1994, tr. 23.

(14) Quan Bình Lương là đơn vị tiền tệ dùng trong xuất nhập khẩu trước năm 1928. Từ năm 1928 , thống nhất lấy đơn vị Nguyên (đồng) là đơn vị tiền xuất khẩu.

(15) Lưu trữ Viện thông tin Khoa học xã hội Việt Nam, hồ sơ ký hiệu 4° 1554 (năm 1942).

(16) *Hồng Hà Châu Chí*, quyển 3, tr.376, 377.

(17) Trần Hữu Sơn (chủ biên): *Lịch sử công nghiệp Lào Cai*, xuất bản 2004, tr. 41.

(18) *Cá Cựu thị chí*, Nxb nhân dân Văn Nam, quyển thượng, tr.378