

TS. PHẠM VĂN LINH

**CÁC KHU KINH TẾ CỦA KHẨU  
BIÊN GIỚI VIỆT - TRUNG  
VÀ TÁC ĐỘNG CỦA NÓ TỚI SỰ PHÁT TRIỂN  
KINH TẾ HÀNG HÓA Ở VIỆT NAM**

( SÁCH THAM KHẢO )



NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA

**TS. PHẠM VĂN LINH**

**CÁC KHU KINH TẾ CỦA KHẨU  
BIÊN GIỚI VIỆT - TRUNG  
VÀ TÁC ĐỘNG CỦA NÓ TỚI SỰ PHÁT TRIỂN  
KINH TẾ HÀNG HÓA Ở VIỆT NAM**

( SÁCH THAM KHẢO )

**NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA  
HÀ NỘI - 2001**

## LỜI NHÀ XUẤT BẢN

Việt Nam và Trung Quốc là hai quốc gia láng giềng có quan hệ hữu nghị, truyền thống và giao lưu kinh tế - thương mại lâu đời. Từ khi hai quốc gia giành được độc lập và thiết lập quan hệ ngoại giao đến nay, các mối quan hệ đó không ngừng mở rộng, phát triển. Triển vọng quan hệ kinh tế - thương mại giữa hai nước trong thời gian tới là rất to lớn, và điều này phù hợp với lợi ích của mỗi nước, phù hợp với xu thế hội nhập, mở cửa hiện nay của các quốc gia trên thế giới cũng như chiến lược phát triển kinh tế đối ngoại của cả Việt Nam và Trung Quốc. Những năm qua, nhiều hình thức hợp tác, liên kết kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc đã được thiết lập như: hình thành các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao..., và gần đây xuất hiện một mô hình kinh tế mới là mô hình khu kinh tế cửa khẩu. Thực tế cho thấy rằng, phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung là một yêu cầu khách quan.

Nhằm giúp bạn đọc có tài liệu tham khảo, nghiên cứu mô hình kinh tế mới mẻ này, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia xuất bản cuốn sách ***Các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung và tác động của nó tới sự phát triển kinh tế hàng hoá ở Việt Nam*** của TS. Phạm Văn Linh.

Cuốn sách đi sâu phân tích vị trí, tầm quan trọng của khu kinh tế cửa khẩu trong quá trình phát triển kinh tế hàng hoá, hội nhập và mở cửa kinh tế; thực trạng quá trình hình thành, phát triển và tác động của 4 khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung đã được phép thành lập (Lạng Sơn, Quảng Ninh, Cao Bằng và Lào Cai); trên cơ sở đó đề xuất các quan điểm và giải pháp chủ yếu nhằm phát huy tác dụng tích cực của mô hình kinh tế mới này.

Đây là vấn đề còn khá mới mẻ nên chắc chắn cuốn sách không tránh khỏi thiếu sót. Nhà xuất bản xin giới thiệu cuốn sách và mong nhận được ý kiến đóng góp của bạn đọc.

*Tháng 8 năm 2001*

**NHÀ XUẤT BẢN CHÍNH TRỊ QUỐC GIA**

## MỤC LỤC

	<i>Trang</i>
<i>Chương I: Khu kinh tế cửa khẩu và tác động của nó tới sự phát triển kinh tế hàng hoá</i>	9
I. Khu kinh tế cửa khẩu - mô hình kinh tế, sự tác động và các nhân tố ảnh hưởng	9
II. Kinh nghiệm của một số quốc gia, lãnh thổ trong việc phát triển khu kinh tế cửa khẩu, đặc khu kinh tế; tác động của nó tới phát triển kinh tế hàng hoá và bài học đối với Việt Nam	42
<i>Chương II: Thực trạng quá trình hình thành, phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung và tác động của nó tới sự phát triển kinh tế hàng hoá ở nước ta từ 1996 đến nay</i>	61
I. Quan hệ kinh tế - thương mại Việt-Trung và quá trình hình thành, phát triển các khu kinh tế cửa khẩu	61

II. Đánh giá bước đầu về tác động của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đối với việc phát triển kinh tế hàng hoá ở nước ta sau một thời gian thực hiện thí điểm	95
<i>Chương III: Các quan điểm và giải pháp chủ yếu nhằm phát huy tác động của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung đến phát triển kinh tế hàng hoá ở nước ta trong thời gian tới</i>	133
I. Các quan điểm cơ bản và phương hướng phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung	134
II. Các giải pháp chủ yếu nhằm phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung	145
<i>Kết luận</i>	163

## CHƯƠNG I

# KHU KINH TẾ CỬA KHẨU VÀ TÁC ĐỘNG CỦA NÓ TỚI SỰ PHÁT TRIỂN KINH TẾ HÀNG HOÁ

### I. KHU KINH TẾ CỬA KHẨU - MÔ HÌNH KINH TẾ, SỰ TÁC ĐỘNG VÀ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG

#### 1. Khái niệm khu kinh tế cửa khẩu và các phạm trù liên quan

Thuật ngữ khu kinh tế cửa khẩu mới được dùng ở Việt Nam trong một số năm gần đây, khi quan hệ kinh tế - thương mại Việt Nam - Trung Quốc đã có bước phát triển mới, đòi hỏi phải có mô hình kinh tế phù hợp nhằm khai thác các tiềm năng, thế mạnh kinh tế của hai nước thông qua cửa khẩu biên giới. Trong lịch sử, việc trao đổi hoạt động kinh tế - thương mại giữa Việt Nam và các quốc gia có chung đường biên giới đã diễn ra từ lâu, song chủ yếu là các dạng thông thường như: xuất, nhập khẩu chính ngạch, tiểu ngạch, trao đổi, mua bán thông qua các

chợ biên giới v.v.. Tuy nhiên, mô hình kinh tế trong đó chúng ta chủ động áp dụng một số cơ chế, chính sách đặc thù nhằm nâng cao hiệu quả trao đổi kinh tế - thương mại giữa hai quốc gia thông qua cửa khẩu biên giới còn rất hạn chế.

Việt Nam là một quốc gia có đường biên giới trên bộ tiếp giáp với ba nước: Trung Quốc, Lào, Campuchia. Trong đó, Trung Quốc là đất nước rộng lớn, có nhiều nét tương đồng với nước ta trong phát triển kinh tế và xã hội, một thị trường hơn một tỉ dân, có tốc độ phát triển cao từ nhiều năm nay. Lào và Campuchia, tuy là các quốc gia nhỏ, còn nhiều khó khăn về kinh tế, nhưng lại có vị trí hết sức quan trọng, nằm trong tiểu vùng Mêkông (bao gồm Việt Nam, Lào, Campuchia và Thái Lan, cửa ngõ thông ra các nước trong khối ASEAN). Hiện nay, giữa các quốc gia thuộc tiểu vùng sông Mêkông đang có nhiều dự án xây dựng cầu, đường thúc đẩy phát triển kinh tế theo tuyến hành lang Đông - Tây trên cơ sở dòng chảy tự nhiên của sông Mêkông. Tất cả các điều kiện thuận lợi trên chỉ có thể phát huy tốt nếu có các mô hình kinh tế thích hợp, trong đó phải kể đến khu kinh tế cửa khẩu.

Về khái niệm, khu kinh tế cửa khẩu được hình thành trên cơ sở hàng loạt khái niệm có liên quan. Trước hết phải kể đến khái niệm "*giao lưu kinh tế qua biên giới*", trong phạm vi hẹp, nó bao gồm các hoạt động



trao đổi thương mại, trao đổi hàng hoá giữa các cư dân, các doanh nghiệp nhỏ đóng tại các địa bàn biên giới xác định, thường là nơi có các cửa khẩu biên giới. Trên thực tế, những hình thức này có thể được thực hiện ở các cặp chợ biên giới, thậm chí ở các đường mòn biên giới, với một khối lượng hàng hoá và giá trị xác định theo quy định của nhà nước hoặc chính quyền địa phương nơi có cửa khẩu, chợ hoặc đường mòn biên giới... Với nhiều mức độ khác nhau, giao lưu kinh tế biên giới theo nghĩa hẹp, là hình thức diễn ra phổ biến ở tất cả các khu vực dân cư biên giới giữa các quốc gia có đường biên giới chung trong điều kiện hoà bình. Tuy nhiên, có một thực tế dễ thấy là quy mô, mức độ hoạt động kinh tế - thương mại diễn ra rất khác nhau giữa các vùng, miền, khu vực biên giới trong cả nước. Điều này phụ thuộc vào nhiều nguyên nhân khác nhau, như: trình độ phát triển kinh tế; điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý; chính sách biên mậu; các tiềm năng, thế mạnh tại chỗ; sự ổn định về an ninh - chính trị v.v.. Do đó, xuất hiện một nội dung rộng hơn, bao quát hơn, hay nói khác đi, giao lưu kinh tế qua biên giới theo nghĩa rộng là tất cả các hoạt động kinh tế - thương mại, đầu tư, khoa học và công nghệ qua các cửa khẩu biên giới, giữa các quốc gia có đường biên giới chung.

Như vậy, nội dung của giao lưu kinh tế qua biên giới theo nghĩa rộng, không chỉ đơn thuần là buôn bán, trao đổi hàng hoá thông thường, mà nó còn bao hàm cả

các hoạt động về hợp tác khoa học và công nghệ, đầu tư lẫn nhau, hoạt động xuất, nhập khẩu, liên doanh phát triển kết cấu hạ tầng, du lịch qua biên giới... Rõ ràng rằng, giao lưu kinh tế qua biên giới được phát triển từ hình thức trao đổi hàng hoá đơn giản, trở thành các hoạt động hợp tác sản xuất kinh doanh đa dạng. Kinh nghiệm của một số nước như Trung Quốc, Thái Lan cho thấy, đây chính là tiền đề, một hướng phát triển quan trọng để thành lập các khu mậu dịch tự do biên giới, khu hợp tác kinh tế tiểu vùng, khu kinh tế cửa khẩu, một hướng đi tích cực chuẩn bị cho sự hội nhập, mở cửa với kinh tế khu vực và thế giới.

Trong lịch sử, các hình thức hợp tác kinh tế song phương hoặc đa phương giữa các quốc gia có đường biên giới chung, hoặc giữa các quốc gia trong khu vực đã có nhiều hình thức liên kết kinh tế thông thường, với những cấp độ khác nhau, như:

- Khu vực thương mại tự do;
- Liên minh thuế quan;
- Thị trường chung;
- Liên minh kinh tế;
- Liên minh tiền tệ.

Bên cạnh đó, tại những vùng, địa phương với những điều kiện khác nhau, đã xuất hiện nhiều hình thức, mô hình kinh tế cụ thể, đó là:

+ Các vùng tăng trưởng kinh tế, là hình thức hợp tác kinh tế giữa các vùng nằm kề nhau về địa lý của các

nước láng giềng, thậm chí ở một số địa phương trong một quốc gia, cho phép khai thác những thế mạnh, hỗ trợ lẫn nhau để đạt mục tiêu tăng trưởng nhanh hơn về thời gian, thấp hơn về chi phí. Hơn nữa, chúng còn cho phép tận dụng những ưu điểm, bổ sung lẫn nhau trong mỗi thành viên để đạt hiệu quả kinh tế với quy mô lớn.

+ Một hình thức khác cũng hay được nhiều quốc gia sử dụng, là các thoả thuận về thương mại miễn thuế giữa các quốc gia, thực hiện các quy định về miễn trừ thuế quan cho một số loại hàng hoá được trao đổi giữa các nước thành viên, là cơ sở để phát triển tới hình thức liên kết cao hơn, đó là liên minh thuế quan. Hình thức này đã được phát triển ở một số nước như Trung Quốc, Nepal, Ấn Độ và một số nước khác...

+ Các đặc khu kinh tế như khu công nghiệp, khu chế xuất... được áp dụng ở một số nước như Trung Quốc, các nước ASEAN... trong vài thập kỷ gần đây.

Tính đa dạng trong các loại hình và yếu tố quyết định cho sự lựa chọn một mô hình cụ thể phụ thuộc vào trình độ phát triển kinh tế, những điều kiện cần và đủ để quyết định hình thức này, hay hình thức kia phù hợp hơn, có hiệu quả hơn.

Như vậy, thông qua các hình thức, các cấp độ phát triển khác nhau của liên kết kinh tế, căn cứ theo đặc điểm của một loại hình kinh tế gắn với cửa khẩu, cho phép áp dụng những chính sách riêng trong một phạm vi không gian và thời gian xác định mà ở đó đã có giao

lưu kinh tế biên giới phát triển... sẽ hình thành khu kinh tế cửa khẩu. Vậy, *khu kinh tế cửa khẩu là một không gian kinh tế xác định, gắn với cửa khẩu, có dân cư hoặc không có dân cư sinh sống và được thực hiện những cơ chế, chính sách phát triển riêng, phù hợp với đặc điểm ở đó nhằm đưa lại hiệu quả kinh tế- xã hội cao hơn, do chính phủ hoặc thủ tướng chính phủ quyết định thành lập*. Nội hàm của khái niệm về khu kinh tế cửa khẩu đã đề cập ở trên cho ta thấy, nó có một số điểm giống và khác hơn so với một số mô hình kinh tế như khu công nghiệp, khu chế xuất...

Để thấy rõ hơn về khu kinh tế cửa khẩu, ta xem xét nó trong sự so sánh với khu công nghiệp, khu chế xuất. Trước hết về khái niệm:

*Đặc khu kinh tế* là một khu vực không gian kinh tế, mà ở đó thiết lập một chế độ ưu tiên riêng, do chính phủ hoặc thủ tướng chính phủ thành lập. Chế độ ưu tiên này được hình thành nhờ một loạt các điều kiện ưu đãi nhất định (như được miễn giảm các loại thuế, nới lỏng quy tắc thuế quan và ngoại hối...), nhằm thúc đẩy các hoạt động sản xuất, kinh doanh hoặc nghiên cứu khoa học trong khu vực.

*Khu công nghiệp* là khu tập trung các doanh nghiệp chuyên sản xuất hàng công nghiệp và thực hiện các dịch vụ cho sản xuất công nghiệp, có ranh giới địa lý xác định, không có dân cư sinh sống, được hưởng một số chế độ ưu tiên của chính phủ hay địa phương, do chính

phủ hoặc thủ tướng chính phủ quyết định thành lập.

*Khu chế xuất* là khu công nghiệp tập trung các doanh nghiệp chuyên sản xuất hàng xuất khẩu, thực hiện các dịch vụ cho sản xuất hàng xuất khẩu và hoạt động xuất khẩu, có ranh giới xác định, không có dân cư sinh sống, được hưởng một số chế độ ưu tiên đặc biệt của chính phủ, do chính phủ hoặc thủ tướng chính phủ quyết định thành lập.

*Khu công nghệ cao* là khu tập trung các doanh nghiệp công nghiệp kỹ thuật cao và các đơn vị hoạt động phục vụ cho phát triển công nghệ cao, gồm nghiên cứu - triển khai khoa học - công nghệ, đào tạo và các dịch vụ có liên quan, có ranh giới địa lý xác định, được hưởng một số chế độ ưu tiên nhất định, do chính phủ hoặc thủ tướng chính phủ quyết định thành lập.

Như vậy, khu công nghiệp, khu chế xuất và khu công nghệ cao là ba loại hình của đặc khu kinh tế, chúng có những đặc điểm khác nhau xuất phát từ sự khác nhau về mục đích, đối tượng tham gia hay mối liên kết của chúng đối với nền kinh tế. Đối với khu công nghiệp, thường được thành lập ở những vùng đình trệ về kinh tế, nơi có nhiều người thất nghiệp, nhưng lại có một số ưu thế phát triển như nguồn tài nguyên, vị trí địa lý thuận lợi. Được nhận một sự ưu tiên nhất định từ phía chính quyền địa phương và chính phủ, với vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế vùng (địa phương), khu công nghiệp bao gồm những doanh nghiệp trong nước

và doanh nghiệp nước ngoài. Như vậy, so với khu công nghiệp thì khu chế xuất cũng được xác định là khu công nghiệp nhưng tập trung những doanh nghiệp chuyên sản xuất, chế biến các hàng xuất khẩu, được sự ưu tiên đặc biệt của chính phủ, có vai trò then chốt trong việc chuyển từ nền kinh tế khép kín sang nền kinh tế mở. Còn đối với khu công nghệ cao, điểm khác biệt chính là ở mục đích phát triển công nghệ kỹ thuật cao, thu hút công nghệ nước ngoài, tiếp thu và chuyển giao công nghệ cao và nâng cao năng lực công nghệ trong nước...

Những đặc điểm cơ bản của các loại hình kinh tế trên cho thấy, khu kinh tế cửa khẩu có những điểm giống và khác cơ bản so với chúng:

- *Những điểm giống nhau*, trước hết về tư cách pháp nhân, chúng được thành lập do quyết định của chính phủ hoặc thủ tướng chính phủ được hưởng một số chế độ ưu đãi của chính phủ hoặc chính quyền địa phương, có một không gian kinh tế hay một vị trí xác định. Ngoài ra, các hình thức kinh tế này đều nhằm mục đích nâng cao hiệu quả, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng (địa phương), thông qua việc phát huy đặc điểm hoạt động của từng loại hình này đối với vùng (địa phương), hay kinh tế cả nước.

- *Điểm khác nhau* dễ thấy giữa khu kinh tế cửa khẩu với các hình thức kinh tế này, là ở vị trí và điều kiện hình thành. Để thành lập khu kinh tế cửa khẩu trước hết phải gắn với vị trí cửa khẩu, đây là khu vực có

*dân hoặc không có dân sinh sống*, có các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài. Hơn nữa, mục đích thành lập khu kinh tế cửa khẩu nhằm ưu tiên phát triển thương mại, xuất nhập khẩu, dịch vụ, du lịch và công nghiệp. Trong đó, quan trọng nhất là hoạt động thương mại, dịch vụ, bao gồm: hoạt động xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất, vận chuyển hàng hoá quá cảnh, kho ngoại quan, cửa hàng miễn thuế, hội chợ triển lãm, cửa hàng giới thiệu sản phẩm, các cơ sở sản xuất, gia công hàng xuất khẩu và các chi nhánh đại diện các công ty trong nước và nước ngoài, chợ cửa khẩu. Như vậy, nguồn hàng hoá trong trao đổi ở đây có thể là tại chỗ, hoặc là từ nơi khác đưa đến, khác với khu công nghiệp và khu chế xuất. Chính vì vậy, các chính sách ưu tiên cũng khác nhau, phù hợp với đặc thù của chúng, và địa phương (vùng) nơi các loại hình kinh tế này được thành lập.

Một vấn đề cần lưu ý là mối quan hệ giữa các loại hình kinh tế này. Khu kinh tế cửa khẩu, do đặc điểm của nó, đặt lên hàng đầu là các hoạt động về thương mại - dịch vụ, gắn với cửa khẩu và chịu tác động mạnh mẽ của khu vực kinh tế, chính sách biên mậu của các nước láng giềng có đường biên giới chung. Do đó, nguồn hàng hoá, dịch vụ tại chỗ và từ nơi khác (các vùng kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất) là rất quan trọng để đảm bảo hiệu quả hoạt động của nó. Mặt khác, hoạt động của khu kinh tế cửa khẩu còn liên quan nhiều đến

thông lệ quốc tế, vấn đề chủ quyền và an ninh biên giới, các chính sách chung của hai nước thông qua cặp cửa khẩu và hệ thống các đường giao thông... Vì vậy, một số nhà nghiên cứu Việt Nam đã đưa ra những mô hình cụ thể về khu kinh tế cửa khẩu, trên cơ sở đó tùy điều kiện từng nơi có thể áp dụng cho thích hợp:

*a) Mô hình không gian:*

Đây là mô hình đòi hỏi được xây dựng trên cơ sở một số nguyên tắc cơ bản, như tôn trọng chủ quyền, lãnh thổ, vùng trời, vùng biển, thêm lục địa, các hiệp định và quy ước quốc tế; đảm bảo sự phối hợp tốt tất cả các yếu tố để các quốc gia có đường biên giới chung cùng có lợi, đảm bảo về môi trường, sự phối hợp các nguồn lực khi triển khai; tìm kiếm các yếu tố tương đồng, các vị trí để tạo ra khả năng phát triển đối xứng. Mặt khác, có mối liên hệ tốt trong nội địa để bù đắp sự thiếu hụt về nguồn lực và trao đổi hàng hoá, cũng như tránh các vị trí bất lợi có thể xảy ra tranh chấp, lấn chiếm hoặc nơi chứa chấp các hoạt động tội phạm. Trong mô hình không gian có một số loại hình cụ thể:

- *Mô hình đường thẳng (Hình 1)*, đây là mô hình có ưu điểm là một mặt giảm sự tập trung cao về biên giới, mặt khác, có thể sử dụng được kênh hàng hoá xuất khẩu và hàng hoá nhập khẩu trên cơ sở đường giao thông. Vì thế nó phải có các tuyến đường sắt, đường bộ, hoặc đường sông, kèm theo đó là các khu công nghiệp,



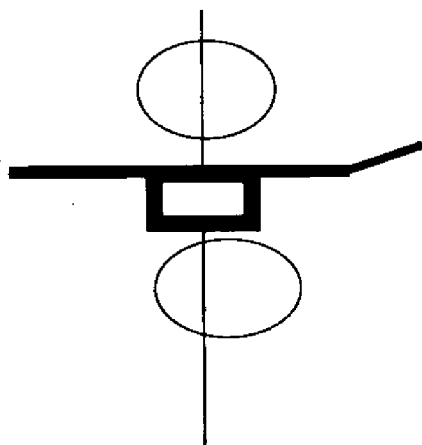
đô thị, cảng biển ở mỗi bên với một cự ly hợp lý. Thông thường, mô hình này được lựa chọn ở những nơi, từ những lối mòn dân cư hai bên qua lại, do nhu cầu trao đổi tăng, giao thông phát triển trở thành cửa khẩu. Đây là mô hình cơ sở của các mô hình khác.

- *Mô hình quạt giao nhau ở cán (Hình 2)*, là mô hình dựa trên cơ sở hai bên đã có hàng loạt các đô thị, khu công nghiệp, các vùng sản xuất nông nghiệp có khoảng cách thích hợp với đường biên giới, khoảng cách này được hình thành tự nhiên hoặc do quy ước giữa hai bên, việc trao đổi hàng hoá được tập trung về khu kinh tế theo đường giao thông gần nhất. Đây là mô hình có tính tập trung cao về thương mại, có thể gọi là khu thương mại tự do.

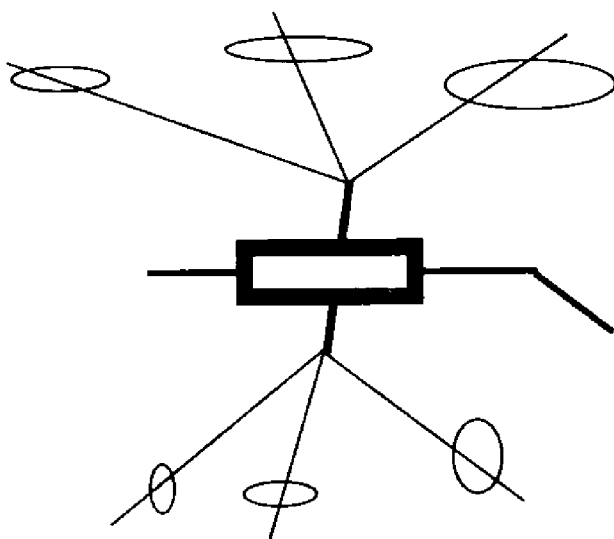
- *Mô hình quạt giao ở cánh (Hình 3)*, là mô hình được xây dựng dựa trên cơ sở các khu đô thị, khu công nghiệp tập trung, hàng hoá ở hai bên trao đổi phân tán ở nhiều cặp chợ biên giới, nó thích hợp với những nơi biên giới có địa hình bằng phẳng, đông dân cư.

- *Mô hình lan toả (Hình 4)*, là mô hình được sử dụng thích hợp dựa trên cơ sở tập quán sinh hoạt của dân cư, thích hợp với các cặp chợ, thị trấn ven đường biên giới. Sử dụng mô hình này có thể tận dụng được các yếu tố tự nhiên, các công trình kết cấu hạ tầng sẵn có hoặc do hai bên cùng hợp tác xây dựng.

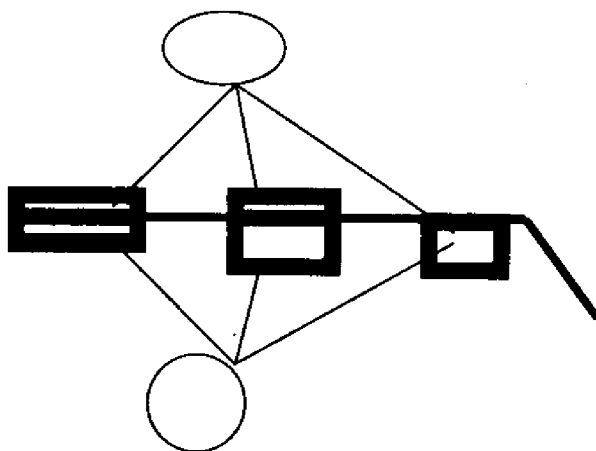
## SƠ ĐỒ BIỂU THỊ CÁC MÔ HÌNH



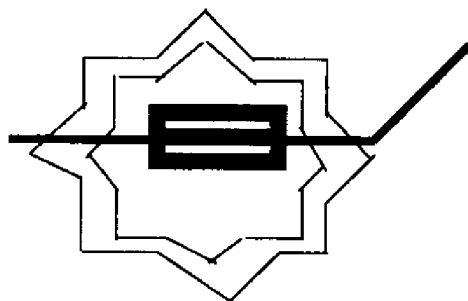
**Hình 1. Mô hình đường thẳng**



**Hình 2. Mô hình quạt giao nhau ở cán**



**Hình 3. Mô hình quạt giao ở cánh**



**Hình 4. Mô hình lan tỏa**

*Chú thích:*

Khu kinh tế cửa khẩu



Đường giao thông đô thị

Đường biên giới



Khu công nghiệp



*b) Mô hình một khu kinh tế cửa khẩu:*

Mô hình này phải đảm bảo một số nguyên tắc cơ bản như: thuận lợi cho việc kiểm soát các phương tiện, người và hàng hoá qua lại, được thiết kế chi tiết như hai khu đô thị giáp nhau, trên cơ sở đó được phối hợp, hỗ trợ các công trình công cộng như điện, nước, chiếu sáng, cây xanh, môi trường, đảm bảo dịch vụ tốt cho người lưu trú, hàng hoá và phương tiện quá cảnh... Đối với loại này có 2 mô hình cụ thể:

- *Mô hình đối xứng*, được xây dựng trên cơ sở thoả thuận của địa phương của hai nước có đường biên giới và cặp cửa khẩu đối diện nhau, cũng như hai nhà nước. Mỗi bên xây dựng khu kinh tế cửa khẩu độc lập, cạnh tranh cùng phát triển, do đó chúng có những điểm bố trí tương đồng với nhau về kết cấu, bao gồm: khu dân cư; khu thương mại và dịch vụ; khu vui chơi giải trí; khu sản xuất và khu hành chính.

*Sơ đồ mô hình khu kinh tế cửa khẩu đối xứng*

Khu sản xuất	Các cửa kiểm soát	Khu hành chính	Khu thương mại và dịch vụ
--------------	-------------------	----------------	---------------------------

*Dải phân cách*

Khu sản xuất	Các cửa kiểm soát	Khu hành chính	Khu thương mại và dịch vụ
--------------	-------------------	----------------	---------------------------

- Mô hình đặc biệt, là mô hình liên kết giữa hai quốc gia, tạo ra vùng lãnh thổ đặc biệt, sự liên kết này có thể dựa trên hiệp ước, theo đó chỉ ra vùng lãnh thổ

hợp lý, có hàng rào, không có dân cư sinh sống. Đây là mô hình có nhiều điểm tích cực khi hai bên cùng phối hợp tốt, có khả năng thu hút đầu tư quốc tế, tuy nhiên cơ chế quy định trách nhiệm và lợi ích mỗi bên cần rõ ràng để tránh mâu thuẫn.

### ***Sơ đồ khu kinh tế cửa khẩu đặc biệt***

Khu sản xuất (công ty liên doanh đầu tư phát triển và kinh doanh hạ tầng thuê đất )	Các cửa kiểm soát	Khu hành chính	Khu thương mại và dịch vụ
--	----------------------	----------------	------------------------------

### **Đường phân cách**

Khu sản xuất (công ty liên doanh đầu tư phát triển và kinh doanh hạ tầng thuê đất )	Các cửa kiểm soát	Khu hành chính	Khu thương mại và dịch vụ
--	----------------------	----------------	------------------------------

### ***c) Mô hình thể chế:***

Đây là phương thức để nhà nước soạn thảo chính sách, phù hợp với thực tế hoạt động của khu kinh tế cửa khẩu của các quốc gia có đường biên giới chung. Việc xây dựng thể chế, chính sách phải đảm bảo phù hợp với thông lệ quốc tế, các hiệp định, thoả thuận song phương hoặc đa phương, truyền thống và tập quán, bản

sắc văn hoá của mỗi quốc gia; đảm bảo giữ gìn hoà bình, cùng có lợi, bảo vệ môi trường và phát triển bền vững; chủ động cùng trao đổi với nhau những vấn đề còn đang tồn tại, vướng mắc, tạo điều kiện tốt nhất cho các doanh nghiệp, cư dân mỗi nước tham gia hoạt động sản xuất kinh doanh.

Những thông tin về tình hình xây dựng cơ chế, chính sách phát triển khu kinh tế cửa khẩu mỗi nước cần được trao đổi thường xuyên, cùng phối hợp điều chỉnh và thực hiện cho phù hợp. Các nhóm thông tin cơ bản cần được trao đổi thường xuyên, đó là:

- Khảo sát thực tế nguồn lực trong khu vực hai bên cùng quy ước, như điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội, văn hoá, dân tộc và tập quán, các thế mạnh và những hạn chế cần được bổ sung.

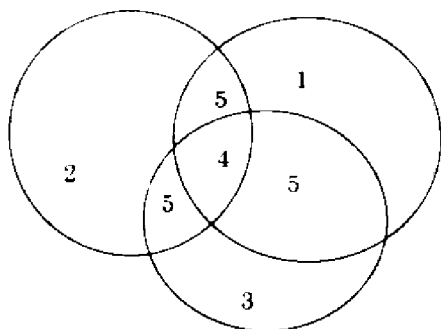
- Những vấn đề về cơ chế, chính sách chung, như: đường lối, chủ trương, chính sách của nhà nước trung ương và địa phương, những văn bản pháp lý gắn với việc xây dựng và phát triển khu kinh tế cửa khẩu, cũng như những hiệp định và thoả ước liên quan.

- Các thông tin về chính sách thực hiện cụ thể trong hoạt động xuất nhập khẩu, các biểu thuế và thủ tục hải quan, thủ tục xuất nhập cảnh đối với người và phương tiện; những văn bản quy định về đầu tư trong nước và đầu tư nước ngoài vào khu vực này, cũng như tất cả các biện pháp bảo vệ an ninh, môi trường cho sự phát triển khu kinh tế cửa khẩu.

- Cuối cùng là những văn kiện dự kiến đưa ra trao đổi, thoả thuận và phân cấp hợp tác giữa hai bên, các dự án phối hợp tiến hành cùng với những đối tác trực tiếp tham gia.

Do đặc điểm của khu kinh tế cửa khẩu, nhà nước khoanh vùng một số khu dân cư, cho phép thí điểm một số cơ chế, chính sách nhằm tạo điều kiện để có một khu vực phát triển nhanh hơn, được trung ương phân cấp quản lý và trực tiếp chịu tác động của cơ chế, chính sách kinh tế biên mậu của quốc gia đối diện có chung đường biên giới. Do đó, ở đây có sự giao thoa về cơ chế, chính sách giữa trung ương, địa phương và nước bạn. Các thể chế, chính sách ở đây vì thế cần được xác định rõ ràng, công khai, tránh mâu thuẫn và triệt tiêu lợi ích của nhau. Trong điều kiện kết cấu hạ tầng còn nhiều yếu kém, đầu tư của nhà nước hạn chế, nhưng yêu cầu về sự phát triển kinh tế ở đây đòi hỏi phải được đẩy mạnh hơn. Vì thế, trong một số năm đầu, những nguồn thu từ thuế, lệ phí và các nguồn khác cần được dành lại một phần thích đáng để đầu tư phát triển tại chỗ. Sau này, khi điều kiện và khả năng cho phép, sẽ tăng dần sự đóng góp của khu kinh tế cửa khẩu cho ngân sách nhà nước.

Sự giao thoa thể chế, chính sách tại khu kinh tế cửa khẩu có thể được biểu diễn dưới dạng mô hình như sau:



- Trong đó: 1: Chính sách quốc gia  
 2: Quy định của địa phương  
 3: Chính sách của nước láng giềng  
 có đường biên giới chung  
 4: Thể chế kinh tế cửa khẩu  
 5: Chính sách hỗ trợ khu kinh tế cửa khẩu.

## **2. Cơ sở lý luận về sự tác động của các khu kinh tế cửa khẩu đến sự phát triển kinh tế hàng hoá trong nước**

Xét về mặt lý thuyết, các khu kinh tế cửa khẩu được hình thành nhằm mục đích phát huy lợi thế về quan hệ kinh tế - thương mại của khẩu biên giới, thu hút các kênh hàng hoá, đầu tư, thương mại, dịch vụ và du lịch từ các nơi trong cả nước và từ nước ngoài vào nội địa thông qua các cơ chế, chính sách ưu đãi tại khu kinh tế cửa khẩu. Chính sự thu hút này đã làm cho các ngành, các địa phương trong cả nước, tùy theo quy mô, sự hấp dẫn của cơ chế chính sách ưu đãi thực hiện sự chuyển dịch sản xuất, lưu thông hàng hoá cho phù hợp.



Trong điều kiện của Việt Nam, nông nghiệp hàng hoá đang cần mở rộng thị trường đầu ra, cần sự đầu tư và trình độ khoa học - công nghệ tiên tiến, những nhu cầu này sẽ được đáp ứng tốt nếu biết sử dụng, khai thác có hiệu quả mô hình kinh tế cửa khẩu. Hơn nữa, trong các lĩnh vực công nghiệp, dịch vụ và du lịch cũng có những đòi hỏi tương tự, cần phải mở rộng quan hệ hợp tác quốc tế để nhanh chóng hội nhập với các nước trong khu vực và trên thế giới. Điều này càng có ý nghĩa đối với nền kinh tế hàng hoá chậm phát triển, thị trường nhỏ hẹp, sức mua thấp, khả năng cạnh tranh trước mắt của nền kinh tế còn thấp kém như Việt Nam.

Khu kinh tế cửa khẩu là nơi tiếp giáp, cửa ngõ của mỗi quốc gia với bên ngoài. Trong điều kiện hoà bình hữu nghị, đây thường là nơi qua lại, thăm thân nhân và diễn ra trao đổi, buôn bán giữa dân cư biên giới hai nước. Bên cạnh đó, khi môi trường kinh tế phát triển thuận lợi, đây cũng là nơi thể hiện sự giao thoa về các chính sách kinh tế đối ngoại của các quốc gia có đường biên giới chung, vì vậy, những nhu cầu về kinh tế cả cho sản xuất và tiêu dùng trong phạm vi hẹp, trực tiếp phục vụ cho nhu cầu tại chỗ của địa phương, vùng lân cận; trong phạm vi rộng, nó sẽ trực tiếp đáp ứng nhu cầu của các địa phương, các vùng trong cả nước thông qua sự luân chuyển các kênh hàng hoá từ khu kinh tế cửa khẩu đến các nơi và ngược lại, theo sự vận động của quan hệ cung - cầu và sự mạch bảo của giá cả trên thị

trường đối với các chủng loại hàng hoá trao đổi ở đây. Do đó, nếu phạm vi ảnh hưởng lớn, khu kinh tế cửa khẩu càng phát triển, nó sẽ trực tiếp tác động tới việc chuyển dịch cơ cấu kinh tế, thúc đẩy phân công lao động, làm cho thị trường được thông suốt trong cả nước, khai thác tối đa những tiềm năng, thế mạnh của từng vùng thông qua lợi thế về vị trí, cơ chế, chính sách ưu đãi, nhờ đó thúc đẩy kinh tế hàng hoá phát triển. Trong những giai đoạn đầu, đối với một số tỉnh miền núi, biên giới phía Bắc nơi có khu kinh tế cửa khẩu, nó còn góp phần đẩy nhanh xu hướng đô thị hoá, hình thành những thị trấn, thị tứ, các khu thương mại dịch vụ...

Các ưu thế đảm bảo cho khả năng tác động của khu kinh tế cửa khẩu đối với sản xuất hàng hoá trong nước, trước hết ở chức năng riêng có của nó. Khu kinh tế cửa khẩu được hình thành bao giờ cũng phải gắn với cửa khẩu. Tuy nhiên, không phải cửa khẩu nào cũng có thể thành lập được khu kinh tế cửa khẩu, đó phải là những cửa khẩu thuận tiện về đường giao thông, nằm ở nơi kinh tế phát triển và có kết cấu hạ tầng tốt hơn các nơi khác. Ngoài ra, đây cũng là khu vực mà phía bạn cũng có những điều kiện thuận lợi, môi trường thích hợp để phát triển giao lưu kinh tế - thương mại. Do vậy, các cơ chế, chính sách ưu tiên ở đây phải hướng vào thúc đẩy trao đổi thương mại, dịch vụ, du lịch, một số nơi còn có ưu đãi để phát triển thêm cả công nghiệp hoặc nông nghiệp. Thực tế này cho thấy đây là mô hình kinh tế

mới được hình thành ở Việt Nam nên để nâng cao khả năng tác động của khu kinh tế cửa khẩu đối với sự phát triển kinh tế hàng hoá trong nước, đòi hỏi phải phát triển bản thân mô hình này, làm cho nó phát huy đầy đủ chức năng, hiệu quả của các cơ chế, chính sách ưu đãi. Trong đó, yêu cầu trước hết là phải định hình rõ mô hình kinh tế mới, với các chức năng, nhiệm vụ cụ thể, đầu tiên là các cơ chế, chính sách thí điểm, tiếp đó là khẳng định trên thực tế hiệu quả và tính đúng đắn của nó để thực hiện lâu dài việc ưu đãi trên cơ sở đó thúc đẩy mối quan hệ giữa phát triển kinh tế hàng hoá với phát triển khu kinh tế cửa khẩu. Khu kinh tế cửa khẩu phát triển sẽ trực tiếp tạo ra nhu cầu, khơi thông và đưa ra các tín hiệu để thông tin, giúp cho các kênh hàng hoá, dịch vụ, du lịch trong cả nước phát triển, nhờ đó kinh tế hàng hoá được mở rộng. Ngược lại, kinh tế hàng hoá phát triển sẽ tạo ra nhiều chủng loại hàng hoá phong phú, giá thành rẻ, khả năng cạnh tranh cao, đáp ứng nhu cầu giao lưu kinh tế - thương mại của khẩu, từ đó quy mô, vị trí và tỉ trọng thương mại kinh tế của khẩu cũng tăng lên, là cơ sở để khu kinh tế cửa khẩu phát triển. Mối quan hệ này gắn bó chặt chẽ, hữu cơ với nhau, cùng thúc đẩy nhau phát triển nếu trong quá trình thực hiện biết xác định đúng mục tiêu, khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế và đảm bảo sự hỗ trợ trực tiếp, kịp thời về mặt pháp lý của nhà nước các cấp từ trung ương đến địa phương.

### **3. Các nhân tố ảnh hưởng đến sự hình thành và phát triển khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung**

#### *3.1. Nhân tố tự nhiên - xã hội và trình độ phát triển kinh tế*

Đến nay, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt, cho phép xây dựng và phát triển 4 khu kinh tế cửa khẩu biên giới trên bộ phía Bắc Việt Nam là: Lạng Sơn, Quảng Ninh, Cao Bằng và Lào Cai. Trong đó, khu kinh tế cửa khẩu được hình thành đầu tiên là ở Móng Cái (Quảng Ninh). Việc lựa chọn xây dựng các khu kinh tế cửa khẩu, trước hết căn cứ vào điều kiện tự nhiên - xã hội, đó phải là nơi có những thuận lợi về vị trí địa lý, phù hợp với giao lưu kinh tế - thương mại biên giới, là cầu nối giữa kinh tế trong nước với bên ngoài. Về vị trí địa lý, hầu hết 6 tỉnh biên giới phía Bắc đều có địa hình núi non hiểm trở, giao thông đi lại khó khăn, nhưng các cửa khẩu lại ở những nơi có địa hình tương đối thuận lợi, các khu kinh tế cửa khẩu thường nằm ở các thị trấn, thị tứ và đầu mối giao thông như quốc lộ 1A dài 168 km từ Hà Nội đến Hữu Nghị, đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng dài 163 km; đường sắt Côn Minh - Lào Cai... Đây được coi là những yếu tố có vai trò hết sức quan trọng cho sự tồn tại và phát triển lâu dài của khu kinh tế cửa khẩu. Bởi vì, do đặc điểm của nó, hoạt động thương mại - dịch vụ là một trong những nội dung cơ bản trong sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu,

muốn vậy phải có nguồn hàng hoá, dịch vụ từ nội địa được vận chuyển đến để trao đổi qua cửa khẩu biên giới; đồng thời, phải có hệ thống giao thông thuận lợi để đưa hàng hoá nhập khẩu từ bên ngoài vào trong nước. Hơn nữa, do nhiều nét tương đồng về khí hậu, môi trường sinh thái, trình độ phát triển, cho nên đòi hỏi phải có một chủng loại hàng hoá đáp ứng được nhu cầu trao đổi, có loại được sản xuất tại chỗ, có loại được khai thác trong nội địa theo nguyên tắc xuất những hàng hoá mà thị trường bạn cần mà ta có lợi thế và nhập những hàng hoá chúng ta chưa có khả năng đáp ứng cho thị trường trong nước. Chính vì thế, yếu tố địa lý là rất quan trọng.

Ngoài ra, các vấn đề về xã hội, trình độ dân trí, phong tục tập quán, cũng ảnh hưởng nhiều đến sự phát triển khu kinh tế cửa khẩu. Đối với các tỉnh vùng núi phía Bắc, các khu kinh tế cửa khẩu nhìn chung nằm ở những nơi đô thị hoá, có trình độ phát triển cao hơn so với những nơi khác trong vùng. Tuy nhiên, nhìn tổng thể thì đây vẫn là khu vực khó khăn, với khoảng hơn 8 triệu dân của hơn 30 dân tộc cùng sinh sống, đông nhất là dân tộc Kinh (chiếm 39,5%), còn lại là người Tày, Thái, Mường...

Trình độ dân trí ở đây nhìn chung còn rất thấp, tỉ lệ mù chữ chiếm tới 22,7%, còn 10 dân tộc trong số 12 dân tộc trong cả nước chưa có người đạt trình độ đại học và cao đẳng, trong đó 5 dân tộc chưa có người tốt nghiệp

phổ thông trung học. Số lao động qua đào tạo chỉ chiếm 5% lực lượng lao động của vùng, đáng chú ý là trong số này chủ yếu là giáo viên và bác sĩ. Tuy là nơi có mật độ dân số không cao, khoảng 100 người/km<sup>2</sup> (cả nước là 220 người/km<sup>2</sup>), nhưng dân cư ở đây chủ yếu sống dựa vào nông nghiệp, khoảng 87%, trong đó 89,9% là số hộ nông nghiệp, số hộ làm dịch vụ thương mại chỉ chiếm 0,6%. Do trình độ lao động thấp, chủ yếu là lao động giản đơn, dựa vào kinh nghiệm là chính, không qua đào tạo nên năng suất lao động thấp, giá trị cá biệt của hàng hoá cao nhưng chất lượng sản phẩm còn hạn chế, vì thế khả năng cạnh tranh của sản phẩm sẽ rất khó khăn khi trao đổi hàng hoá qua cửa khẩu. Tính đến năm 1995, theo số liệu của Uỷ ban Dân tộc và Miền núi, 4 tỉnh biên giới được phép thành lập khu kinh tế cửa khẩu, tuy có cơ cấu kinh tế tiến bộ hơn so với nhiều tỉnh khác trong vùng, nhưng nhìn chung vẫn còn rất lạc hậu và mất cân đối, cơ cấu kinh tế của một số tỉnh này là: Cao Bằng: nông - lâm nghiệp: 58,5%; công nghiệp- xây dựng cơ bản: 7,6%; dịch vụ: 33,9%; Lào Cai có tỉ lệ tương tự là: 51,0%; 27,0%; 22,0%; Lạng Sơn: 58,5%; 8,1%; 33,4%; Quảng Ninh: 20,0%; 35,0%; 45%. Theo số liệu điều tra tháng 4-1999 của Tổng cục Thống kê thì mức sống của vùng núi phía Bắc vẫn là thấp nhất trong cả nước, thu nhập bình quân đầu người của cả nước đạt 295 nghìn đồng thì khu vực này chỉ đạt 210 nghìn đồng, mặc dù đã tăng 6,5% so với năm 1996. Tỉ lệ

nghèo đói đã giảm từ 20,14% năm 1996 xuống còn 17,07% năm 1999. Nếu theo cách tính của Liên hợp quốc quy định quốc gia có mức thu nhập bình quân đầu người là 1 USD/ngày bị xếp vào diện nghèo đói thì Việt Nam hiện nay bình quân chỉ đạt 0,5-0,7 USD/người/ngày, đó là mức quá thấp. Vì vậy, đối với các tỉnh vùng núi phía Bắc, vấn đề này càng trở nên khó khăn hơn. Kinh tế nghèo, đói sẽ dẫn đến hàng loạt khó khăn khác như: đời sống văn hoá tinh thần không được bảo đảm, hiện nay, trừ các vùng trung tâm, nhiều xã ở vùng núi phía Bắc còn chưa có điện, điện thoại, tivi, sách báo... Do đó, họ ít có điều kiện tiếp xúc, học tập kinh nghiệm các vùng kinh tế khác trong cả nước, thiếu các thông tin ngoài vùng, các kiến thức về sản xuất, lưu thông hàng hóa, về kinh tế thị trường hiện đại... Ngoài ra, do đời sống thấp kém, vùng này vẫn còn nhiều bệnh tật còn chưa kiểm soát được như: suy dinh dưỡng, bệnh sốt rét, bấu cổ, giảm trí nhớ, đau mắt hột ... Đây là những khó khăn cho việc phát triển giao lưu kinh tế qua cửa khẩu biên giới, trong đó có việc hình thành và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu.

### *3.2. Bầu không khí chính trị của các nước trong khu vực và trực tiếp là quan hệ hữu nghị thân thiện giữa Việt Nam và Trung Quốc*

Đây là nhân tố có tính khách quan, quy định sự hình thành và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu nói

chung và biên giới phía Bắc nói riêng, không chỉ hiện nay mà cả trong tương lai. Một Đông Nam Á hoà bình, hữu nghị và hợp tác sẽ là môi trường tốt để đẩy mạnh giao lưu, hợp tác kinh tế giữa Việt Nam và các nước. Trong các quan hệ này, Trung Quốc có vị trí trực tiếp và ảnh hưởng to lớn tới các quan hệ khác. Việt Nam và Trung Quốc là hai quốc gia có truyền thống hữu nghị lâu đời, đều lựa chọn con đường phát triển theo định hướng xã hội chủ nghĩa dưới sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản, nhân dân hai nước, đặc biệt là cư dân sinh sống ở khu vực biên giới từ lâu đã có quan hệ tốt đẹp, qua lại thăm thân, trao đổi hàng hoá tiểu ngạch thông qua cửa khẩu, qua đường mòn biên giới. Ngoài vấn đề chính trị - xã hội, trong phát triển kinh tế, Việt Nam và Trung Quốc còn có nhiều điểm tương đồng về trình độ phát triển, cùng trong quá trình chuyển từ kinh tế kế hoạch tập trung sang kinh tế thị trường. Cơ cấu hàng hoá, tập quán tiêu dùng cũng có nhiều điểm có thể bổ sung cho nhau. Hơn nữa, điều quan trọng hơn là cùng có nhu cầu mở rộng hợp tác để phát triển. Do đó, việc hai nước ký được Hiệp định phân chia đường biên giới trên bộ và được Quốc hội hai nước phê chuẩn vào đầu năm 2000, là môi trường tốt để đẩy mạnh hợp tác toàn diện giữa hai quốc gia.

Đo đặc điểm của mô hình khu kinh tế cửa khẩu, sự hình thành và phát triển của nó phụ thuộc chặt chẽ vào sự ổn định chính trị, an ninh biên giới trong từng nước,



giữa các nước có đường biên giới chung và các nước trong khu vực. Đây là một thực tế giải thích vì sao mô hình này ở một số nước đã thực hiện rất thành công, nhưng ở Việt Nam mãi đến năm 1996 mới tiến hành thí điểm. Hơn nữa, thực tiễn lịch sử Việt Nam cũng đã chứng kiến nhiều thời kỳ, khi quan hệ giữa hai nước lắng xuống, khu vực biên giới trở thành điểm nóng về an ninh, chính trị, trật tự - an toàn xã hội, phải đóng cửa hàng loạt các cửa khẩu biên giới, và khi đó trao đổi thương mại hầu như không có. Vì vậy, vấn đề này không chỉ có vai trò quan trọng sống còn, có ý nghĩa quyết định đối với sự hình thành và phát triển khu kinh tế cửa khẩu mà trong tương lai, khi quy mô của loại hình này mở rộng, các hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu, tạm nhập, tái xuất, hoạt động dịch vụ du lịch, trao đổi thông tin, tư vấn, hội chợ phát triển thì sự liên kết không phải chỉ trực tiếp giữa hai quốc gia, mà đòi hỏi sự tham gia có tính chất khu vực, nơi đây sẽ thực sự là cầu nối, là kênh quan trọng hỗ trợ cho nền kinh tế hội nhập, mở cửa trong xu thế toàn cầu hoá và cạnh tranh diễn ra gay gắt giữa các nước, các nền kinh tế trong khu vực và thế giới.

### *3.3. Tác động của chính sách kinh tế đối ngoại và quan hệ kinh tế Việt Nam - Trung Quốc*

Sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu phụ thuộc trực tiếp vào chính sách kinh tế đối ngoại của

Đảng và Nhà nước ta. Từ khi thực hiện chính sách đổi mới năm 1986 đến nay, đường lối đối ngoại rộng mở của chúng ta là: “Việt Nam muốn là bạn với tất cả các nước”, trên nguyên tắc: Bình đẳng, cùng có lợi; tôn trọng chủ quyền và không can thiệp vào công việc nội bộ của nhau; giữ vững độc lập, chủ quyền dân tộc; kiên định sự lựa chọn con đường đi lên chủ nghĩa xã hội... Trên những định hướng cơ bản đó, chúng ta chủ trương giữ vững các thị trường truyền thống, đồng thời tìm kiếm và mở rộng thị trường ra các nước, các khu vực khác trên thế giới. Trong đó, Trung Quốc được coi là thị trường truyền thống, có nhiều tiềm năng, là thị trường lớn với hơn 1,2 tỉ dân, có nhiều nét tương đồng với Việt Nam. Việc thực thi một chính sách đối ngoại đa phương hoá, đa dạng hoá các hình thức kinh tế đối ngoại cho phép Việt Nam tìm kiếm nhiều mô hình, hình thức kinh tế đa dạng, năng động. Trong đó, bên cạnh các hoạt động xuất, nhập khẩu; hoạt động hợp tác, đầu tư nước ngoài; hoạt động chuyển giao công nghệ; hoạt động tài chính, tiền tệ quốc tế; hoạt động dịch vụ, du lịch thu ngoại tệ..., các hình thức này kết hợp đa dạng, đan xen với nhau, hỗ trợ nhau cùng phát triển. Từ đó, nhiều mô hình kinh tế mới ra đời, kết hợp được nhiều ưu điểm trong tổ chức, hoạt động của các hình thức kinh tế đối ngoại, như khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao, khu kinh tế cửa khẩu... Điều quan trọng

hơn, với chính sách kinh tế đối ngoại rộng mở, nên kinh tế thực sự chuyển động theo xu hướng hội nhập, mở cửa nhiều hơn đối với các nước láng giềng, các nước trong khu vực, cũng như nhiều nơi khác trên thế giới. Việt Nam đã dần tạo lập được khoảng 10 mặt hàng mũi nhọn, có lợi thế từ đặc điểm truyền thống của kinh tế trong nước, nhưng có khả năng thâm nhập vào thị trường quốc tế. Tuy năng lực cạnh tranh của các sản phẩm trong nước còn đang hạn chế, nhưng điểm yếu này đang từng bước được khắc phục. Chính sách kinh tế đối ngoại hiện nay được coi là tiền đề tốt để hỗ trợ cho việc hình thành và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu nói chung và các khu kinh tế cửa khẩu trên tuyến biên giới đường bộ phía Bắc nói riêng.

Mặt khác, sự hình thành và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu phía Bắc còn phụ thuộc trực tiếp vào quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung những năm gần đây và trong tương lai. Đến giữa năm 2000, Việt Nam và Trung Quốc đã ký với nhau ngót 20 văn bản thoả thuận, trong đó có các hiệp định tạo hành lang pháp lý cơ bản cho quan hệ thương mại giữa hai nước như: Hiệp định thương mại, Hiệp định biên mậu, Hiệp định về thành lập Uỷ ban hợp tác kinh tế và thương mại, Hiệp định về hợp tác kinh tế, Hiệp định về thanh toán, Hiệp định về giao thông đường sắt, đường bộ, đường hàng không... Chính phủ Việt

Nam cũng đã ban hành các văn bản chỉ đạo hoạt động buôn bán qua biên giới với Trung Quốc như: Quy chế tạm thời về tổ chức và quản lý chợ biên giới Việt - Trung, các văn bản pháp lý cho phép 4 tỉnh Quảng Ninh, Lạng Sơn, Lào Cai và Cao Bằng thực hiện một số chính sách thí điểm tại khu kinh tế cửa khẩu... Nhờ những nỗ lực đó của hai nhà nước, quan hệ mọi mặt, trong đó có quan hệ kinh tế Việt - Trung, đã không ngừng phát triển, tập trung chính ở 3 lĩnh vực: thương mại, đầu tư và hợp tác phát triển. Mục tiêu là đến năm 2000, đưa tổng buôn bán hai chiều Việt - Trung lên đến 2 tỉ đôla Mỹ. Về lâu dài, các chuyên gia và doanh nghiệp hai nước sẽ thúc đẩy việc hợp tác theo hướng phù hợp với các nguyên tắc thương mại tự do (AFTA) của ASEAN và các nguyên tắc của WTO, khi Việt Nam và Trung Quốc cùng tham gia. Rõ ràng rằng, đây vừa là cơ sở pháp lý, vừa là điều kiện thực tế để việc hình thành và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam có điều kiện mở rộng và từng bước phát triển trong thời gian tới.

#### *3.4. Mức độ mở rộng quan hệ thị trường trong nước và áp lực cạnh tranh quốc tế*

Đây cũng là nhân tố có tác động không nhỏ tới sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu. Thực tế những năm từ 1996 đến nay, việc thí điểm một số chính sách tại các khu kinh tế cửa khẩu cũng phản ánh rõ điều

này. Trên tuyến biên giới phía Bắc, trong 4 khu kinh tế cửa khẩu được phép xây dựng thì Móng Cái (Quảng Ninh) và Lạng Sơn có quy mô và mức độ phát triển cao hơn so với Cao Bằng và Lào Cai. Tình hình này do nhiều nguyên nhân, nhưng có một nguyên nhân quan trọng là ở Lạng Sơn và Quảng Ninh, trình độ phát triển kinh tế, các quan hệ hàng hoá - tiền tệ phát triển hơn những nơi khác. Hơn nữa, các sản phẩm hàng hoá trao đổi ở hai cửa khẩu này cũng phong phú hơn, khả năng cạnh tranh cao hơn so với khu vực còn lại.

Mặt khác, về lý thuyết, việc hình thành và phát triển khu kinh tế cửa khẩu có mối quan hệ chặt chẽ, tác động qua lại đối với việc phát triển kinh tế hàng hoá, mức độ và quy mô mở rộng các quan hệ thị trường cũng là môi trường quan trọng để khu kinh tế cửa khẩu tồn tại và phát triển, đến lượt nó, khu kinh tế cửa khẩu ra đời sẽ đóng vai trò là cầu nối, tác động trở lại đối với việc phát triển kinh tế hàng hoá trong nước, là cửa ngõ để nền kinh tế hội nhập với khu vực và thế giới. Vì vậy, nói đến việc mở rộng các quan hệ thị trường ở Việt Nam trong điều kiện hiện nay, trước hết là việc hình thành đầy đủ và đồng bộ các loại thị trường, tạo ra khuôn khổ pháp lý để thị trường hoạt động đúng với vai trò và chức năng của nó trong nền kinh tế. Đối với những khu vực kinh tế kém phát triển như các tỉnh vùng núi phía Bắc, việc mở rộng

quan hệ thị trường kết hợp với sự hỗ trợ của Nhà nước cho phép thúc đẩy mạnh mẽ kinh tế hàng hoá phát triển trong nông nghiệp, nông thôn, loại hình kinh tế trang trại với quy mô mở rộng, tính chất chuyên canh kết hợp với đa dạng hoá sản phẩm trong một khu vực, sẽ tạo ra nhiều chủng loại hàng hoá phong phú. Đồng thời, do tác động của các quan hệ thị trường có điều tiết của Nhà nước, đòi hỏi người sản xuất phải quan tâm nhiều hơn tới chất lượng sản phẩm, tính cạnh tranh và nhu cầu thị trường. Nhờ đó, kênh hàng hoá cung cấp cho trao đổi thương mại qua khu kinh tế cửa khẩu phong phú hơn, thay dần việc xuất hàng thô và nhập những mặt hàng không có lợi cho nền kinh tế.

Hiện nay và những năm tiếp theo, khi xu hướng toàn cầu hoá thâm nhập nhiều hơn, Việt Nam tham gia đầy đủ hơn vào các tổ chức thương mại khu vực và quốc tế, tham gia nhiều hơn vào các thị trường của các quốc gia phát triển, thì áp lực cạnh tranh đối với sản xuất và trao đổi thương mại quốc tế, trong đó có khu kinh tế cửa khẩu càng trở nên gay gắt. Bởi vì, xét về bản chất trong quan hệ kinh tế quốc tế, hiệu quả kinh tế chỉ đạt được khi trao đổi diễn ra bình đẳng, mỗi quốc gia chỉ xuất những hàng hoá nào mà thị trường quốc tế cần, những hàng hoá mà trong nước có lợi thế, đưa lại giá trị cá biệt thấp hơn, có khả năng cạnh tranh. Ngược lại, nếu chỉ xuất hàng thô,

hàng được sản xuất với công nghệ lạc hậu, thị trường quốc tế không cần thì hoặc là thua thiệt, hoặc là hàng hoá ứ đọng, ảnh hưởng đến sản xuất trong nước, thậm chí biến thị trường trong nước trở thành nơi tiêu thụ hàng hoá ế thừa của các quốc gia phát triển hơn. Khi đó, vai trò và hiệu quả của việc hình thành khu kinh tế cửa khẩu sẽ mất tác dụng.

Trong quan hệ kinh tế quốc tế, trình độ phát triển kinh tế thị trường, khả năng cạnh tranh của mỗi nước cũng được phản ánh thông qua quan hệ thương mại. Thông qua hoạt động này, nhà nước sẽ điều chỉnh các chính sách phát triển nông nghiệp, công nghiệp và dịch vụ trong nước cho phù hợp. Bởi vì, đây cũng là kênh quan trọng phản hồi những thông tin của thị trường quốc tế đối với nền kinh tế mỗi nước. Đối với quan hệ thương mại qua các cửa khẩu biên giới Việt - Trung, những đặc điểm này cũng được phản ánh đầy đủ cả về phạm vi và tính chất trong trao đổi thương mại giữa hai nước. Áp lực cạnh tranh gay gắt của hàng hoá Trung Quốc đối với hàng hoá của Việt Nam, đòi hỏi chúng ta phải không ngừng nâng cao sức sản xuất trong nước, khả năng cạnh tranh của các sản phẩm cùng loại. Mặt khác, trong thời gian đầu, khả năng cạnh tranh của sản phẩm nội địa kém cùng với những hạn chế về quản lý, chống buôn lậu và gian lận thương mại, đã gây thiệt hại không nhỏ cho nền kinh tế, trong đó có trao đổi hàng hoá qua các khu kinh tế cửa khẩu.

## II. KINH NGHIỆM CỦA MỘT SỐ QUỐC GIA, LÃNH THỔ TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN KHU KINH TẾ CỦA KHẨU, ĐẶC KHU KINH TẾ; TÁC ĐỘNG CỦA NÓ TỚI PHÁT TRIỂN KINH TẾ HÀNG HOÁ VÀ BÀI HỌC ĐỐI VỚI VIỆT NAM

### 1. Kinh nghiệm của một số quốc gia, lãnh thổ trong việc phát triển khu kinh tế cửa khẩu, đặc khu kinh tế và tác động của nó tới phát triển kinh tế hàng hoá

Trước hết cần phải thấy rằng, hầu hết các quốc gia có sử dụng các loại hình kinh tế này, đều nhận thấy vai trò to lớn của nó trong thúc đẩy phát triển kinh tế hàng hoá nhờ tính đặc thù về cơ chế, chính sách của từng mô hình kinh tế. Mức độ ảnh hưởng và phạm vi tác động thường tỉ lệ thuận với quy mô phát triển của từng loại mô hình này về giá trị, tỉ trọng đóng góp trong GDP cũng như hiệu quả toàn diện về mặt kinh tế - xã hội do phát triển các loại hình kinh tế này mang lại. Sự tác động của các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế cửa khẩu tới việc phát triển kinh tế hàng hoá có được là nhờ các chức năng đặc thù về ưu đãi xuất, nhập khẩu, các cơ chế, chính sách khuyến khích về công nghiệp, nông nghiệp và dịch vụ, du lịch. Phát triển các loại hình này cũng đồng nghĩa với việc thúc đẩy xuất, nhập



khẩu, công nghiệp, nông nghiệp, du lịch và dịch vụ phát triển, đây là cơ sở để kinh tế hàng hoá trong nước phát triển.

Từ xa xưa, con người đã khai thác những vị trí thuận lợi về tự nhiên, địa hình để tạo nên các khu vực, các tuyến đường qua lại để trao đổi, buôn bán qua biên giới. Trong đó, thương nhân là những người khởi xướng, tự tạo ra các quy ước, tập quán thương mại và được các nhà chức trách địa phương xem xét, hợp thức hoá. Lịch sử đã ghi nhận con đường tơ lụa nổi tiếng thời cổ đại Trung Quốc (thời Hán Vũ đế), vận chuyển tơ lụa từ châu Á sang châu Âu, qua biên giới nhiều quốc gia, hình thành các thành phố thông thương với nước ngoài. Con đường Varagian - Hy Lạp, nối liền biển Ban Tích đến Biển Đen, qua các dòng sông và thành phố châu Âu thịnh hành từ thế kỷ IX đến thế kỷ XII. Ngoài ra, còn phải kể đến các phiên chợ ở Trung Đông, chợ Champion ở Pháp, là nơi thu hút các thương gia buôn bán đường dài từ châu Âu, châu Á sang châu Phi, làm cho các châu lục càng xích lại gần nhau, tăng cường sự giao lưu, hiểu biết.

Từ thế kỷ XVI, ở một số nước, hàng hải phát triển, đã làm thay đổi phương thức buôn bán, kinh doanh giúp cho giao lưu thương mại được mở rộng qua các đại dương, từ đó hình thành các thành phố, hải cảng, cửa khẩu, mở rộng không gian kinh tế qua

biên giới. Ở đây cần phải thấy rằng, giao lưu kinh tế biên giới, thoạt đầu là những trao đổi hàng hoá, qua lại thăm thân giữa các cư dân sống ở khu vực biên giới, có những nét tương đồng về kinh tế, văn hoá, xã hội và tập quán, có mối quan hệ lâu đời từ thế hệ này qua thế hệ khác. Sau đó, các hoạt động trao đổi được mở rộng, thu hút nhiều ngành kinh tế trong nước tham gia và dần được thể chế hoá bằng pháp luật.

Trong sự phát triển các hình thức buôn bán qua biên giới, thực tiễn đã ghi nhận nhiều tác động tích cực của nó tới phát triển kinh tế của mỗi quốc gia, nhưng cũng đồng thời nhắc đến các tệ nạn xã hội, cướp bóc, xung đột biên giới, các dịch bệnh... là bài học quý giá cho thế hệ sau cần phải biết khai thác mặt tích cực, đồng thời hạn chế những mầm mống tiêu cực có thể xuất hiện, gây tác hại về mặt kinh tế - xã hội đối với mỗi nước.

*\* Về khu vực Tây Âu và Bắc Mỹ*

Hình thức quan hệ thương mại qua biên giới đã được một số nước sử dụng thành công. Ở Bắc Mỹ, lợi dụng những điểm khác biệt về chế độ thuế giữa Mỹ và Canada, Mỹ đã chủ động mở nhiều điểm bán hàng giữa biên giới hai nước, khai thác những điểm hạn chế về thuế quan để thu lợi cho mình. Hơn nữa, trong quan hệ hai nước, Mỹ và Canada đã phối hợp xây dựng hàng

loạt các xí nghiệp gia công, chế tác theo hình thức liên doanh trên tuyến biên giới. Một số nước khác cũng sử dụng hình thức này, như quan hệ Mêhicô và Mỹ, với nhiều thị trường tự do được xây dựng, trong đó có những ưu đãi về cơ chế chính sách, thuế và mậu dịch, tạo điều kiện thúc đẩy quan hệ kinh tế - thương mại qua cửa khẩu biên giới.

Đối với các nước Tây Âu, có đặc điểm về lãnh thổ là các nước tiếp giáp nhau có khoảng cách qua lại gần. Trên cơ sở những chính sách chung của khối EEC, nhiều quốc gia đã xây dựng những chính sách nhằm phối hợp chặt chẽ hơn về kinh tế và thương mại. Năm 1992, theo thống kê của Cộng đồng chung châu Âu, kim ngạch buôn bán biên giới tăng 550 tỉ mác Đức so với năm 1980. Nước Pháp, một nền kinh tế phát triển mạnh ở châu Âu cũng chủ trương khai thác những thế mạnh trên các tuyến biên giới trong trao đổi kinh tế - thương mại. Pháp đã xây dựng nhiều khu kinh tế mở ở biên giới phía Đông, biến khu vực này trở thành trung tâm kinh tế phát triển.

#### *\* Thái Lan*

Chủ trương phát triển kinh tế biên giới được chính phủ Thái Lan rất coi trọng, nhờ đó quốc gia này đã khai thác được nhiều lợi thế trong trao đổi kinh tế - thương mại của cửa khẩu biên giới. Thái Lan có 1730 km đường biên giới với Lào, có các cặp cửa khẩu Thái - Lào như:

Chiang khong; Huai Kone Thali; Chiang Khan; Sri Chiang-mai; Tha bo; Nong khai; Bang Kan; Tha U Thaen; Na KhonPhanom; That Phanom; Mukdahan; Khenrmarat và Phiboonmungahan. Đối với Campuchia, Thái Lan có 725 km biên giới, có các cửa khẩu là: Cong Chom; Aranyaprathet và Klong Yai (Nguồn: Sunant Gliengpradit, Cục đường bộ Thái Lan năm 1999). Có thể thấy rằng, thông qua việc khai thác lợi thế thương mại của cửa khẩu biên giới, hàng hoá của Thái Lan đã xâm nhập rất mạnh sang các nước láng giềng. Hàng mậu dịch phi chính thức của Thái Lan nhiều hơn từ 1/3 đến 1 lần so với giá trị thương mại chính thức Thái-Lào, gấp 2 lần so với thương mại chính thức Thái-Mianma, Thái-Malaixia. Các hàng hoá theo con đường không chính thức từ Thái Lan sang các nước có đường biên giới chung gồm: đá quý, lương thực thực phẩm, nguyên liệu sơ chế, đồ điện gia dụng, băng đĩa hình, linh kiện điện tử, thuốc lá, hoá mỹ phẩm, rượu, gia súc và nông sản. Trong đó, có nhiều hàng hoá được sản xuất từ các nước thứ ba, tạm nhập qua Thái Lan để rồi lại qua con đường thương mại phi chính thức sang các nước có đường biên giới chung.

Trong quá trình phát triển giao lưu kinh tế biên giới, hình thức tổ chức kinh tế biên mậu của Thái Lan khá đa dạng và phong phú, nhà nước tạo nhiều điều kiện thông thoáng cho hàng ra. nhiều thủ tục

hải quan được đơn giản hoá, các cửa hàng miễn thuế tại khu vực cửa khẩu có quy mô lớn, với nhiều ưu đãi khác đã thu hút rất đông khách du lịch, họ được mua hàng hoá với giá rẻ và thuận tiện trong các thủ tục, hàng hoá không nhằm mục đích thương mại thì không phải khai báo... Quá trình sử dụng các hình thức thương mại cửa khẩu biên giới đem lại nhiều lợi ích trong việc thúc đẩy quan hệ kinh tế - thương mại giữa các quốc gia có đường biên giới chung. Do đó, các nước Thái Lan, Lào, Mianma, Trung Quốc đang hoàn tất dự thảo kế hoạch tự do hoá việc trao đổi sản phẩm và đi lại của dân cư sống trong vùng có sông Mêkông chảy qua của 4 nước này.

Ngoài ra, còn nhiều thoả thuận ở cấp quốc gia trong việc phát triển quan hệ thương mại biên giới, theo hướng khai thác tốt hơn những đặc điểm kinh tế - xã hội của khu kinh tế cửa khẩu, tìm kiếm các mô hình kinh tế linh hoạt với các cơ chế chính sách cởi mở để thông qua đó, trọng tâm là đẩy mạnh trao đổi hàng hoá biên giới, kéo theo việc phát triển các loại hình dịch vụ, du lịch, các hình thức hội chợ, hội thảo giữa các quốc gia... Trên cơ sở đó, hình thành một số vùng kinh tế gắn với các cửa khẩu, có điều kiện phát triển nhanh hơn để lôi kéo các khu vực khác cùng phát triển.

**Bảng 1: Thống kê tăng trưởng mậu dịch biên giới giữa Thái Lan với bốn nước: Lào, Campuchia, Mianma và Malaixia**

*Đơn vị : triệu bath*

Năm	Lào		Campuchia		Mianma		Malaixia	
	Tổng kim ngạch	Cán cân thương mại	Tổng kim ngạch	Cán cân thương mại	Tổng kim ngạch	Cán cân thương mại	Tổng kim ngạch	Cán cân thương mại
1988	1882	264	15	13	797	-21	5684	1400
1989	2793	459	91	-87	1468	-408	8799	3071
1991	2904	-254	...	...	2671	1693	...	...
1992	2770	412	2791	-2053	4069	-867	50035	...
1993	4128	608	3700	24	5468	1264	54252	...
1994	6511	2603	3914	477	7945	2781	66261	31272
1995	10284	6060	6398	4	5906	3602	38779	24265
1997	12893	8893	8271	477				

*Nguồn:* Văn phòng thư ký thường trực Bộ Thương mại Thái Lan.

*\* Kinh nghiệm của Trung Quốc trong việc xây dựng và phát triển đặc khu kinh tế, khu kinh tế cửa khẩu*

- Về đặc khu kinh tế:

Từ những năm 1978-1979, khi bắt đầu thực hiện cải cách, mở cửa, Trung Quốc đã coi trọng tìm kiếm những mô hình kinh tế, để thông qua đó thu hút nhiều vốn đầu tư, phát triển hàng hoá xuất khẩu, tiếp thu công nghệ mới... nhằm giúp cho nền kinh tế ra khỏi thời kỳ trì trệ. Với hơn 57 triệu Hoa kiều sống ở nước ngoài, hơn 1 tỉ dân trong nước, thị trường rộng lớn với nhiều nhu cầu của quốc gia đang phát triển này thực sự hấp dẫn rất nhiều nhà đầu tư nước ngoài. Vì vậy, từ tháng 7-1979 đến tháng 10-1980, Trung Quốc đã lần lượt quyết định xây dựng 4 đặc khu kinh tế là Thâm Quyến, Sán Dầu, Chu Hải (thuộc tỉnh Quảng Đông) và Hạ Môn (thuộc tỉnh Phúc Kiến). Đến tháng 10-1988, Trung Quốc quyết định xây dựng thêm một đặc khu kinh tế mới là Hải Nam (nằm toàn bộ trên diện tích của đảo Hải Nam). Hiện nay, 5 đặc khu kinh tế của Trung Quốc có tổng diện tích trên 35.000 km<sup>2</sup> với số dân là 10,2 triệu người, đây thực sự là những điểm sáng về kinh tế, có tốc độ phát triển nhanh hơn các khu vực khác trong cả nước.

**Bảng 2 : Vị trí và diện tích của các đặc khu  
kinh tế của Trung Quốc**

*Đơn vị: km<sup>2</sup>*

TT	Tên đặc khu	Tỉnh	Diện tích	
			<i>Ban đầu</i>	<i>Mở rộng</i>
1	Thâm Quyến	Quảng Đông	327,5	327,5
2	Sán Dấu	Quảng Đông	6,1	15,2
3	Chu Hải	Quảng Đông	1,6	52,6
4	Hạ Môn	Phúc Kiến	2	131,0
5	Hải Nam	Hải Nam	34.500	34.500

+ Đặc khu kinh tế Thâm Quyến, là đặc khu nằm sát Hồng Kông, chỉ cách một con sông nhỏ. Từ năm 1980, Thâm Quyến được thành lập như một thí điểm đầu tiên về chính sách cải cách và mở cửa của Trung Quốc, lúc đó Hồng Kông chưa trở về với Trung Quốc. Sau 19 năm phát triển, Thâm Quyến ngày nay đã trở thành một thành phố hiện đại, dẫn đầu trong số 616 đô thị lớn của Trung Quốc. Nhờ thực hiện những chính sách thí điểm, từ khi thành lập đến cuối năm 1996, Thâm Quyến luôn đạt tốc độ tăng trưởng trên 34%/năm, riêng công nghiệp gần 54%. Hiện nay, Thâm Quyến có gần 14.000 xí nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài đang hoạt động, trên 60% số sản phẩm làm ra được xuất khẩu sang 70 nước và khu vực. Năm 1996, kim ngạch xuất khẩu của đặc khu này là 39 tỉ USD, chiếm 20% tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước.



+ Đặc khu Sán Dầu, nằm ở phía Đông Bắc thành phố Sán Dầu, là một đặc khu nhỏ nhất trong số 5 đặc khu của Trung Quốc, vốn là một hải cảng thuộc tỉnh Quảng Đông. Tuy có diện tích nhỏ, nhưng nhờ khai thác được những thuận lợi về địa lý, thực hiện chính sách ưu đãi trong phát triển của chính phủ Trung Quốc, đặc khu đã thu hút được rất nhiều vốn đầu tư nước ngoài, đứng thứ tư trong năm đặc khu, và đứng thứ hai về xuất khẩu trong số năm đặc khu này. Đến nay, hải cảng cũng không ngừng được mở rộng với quy mô lớn và hiện đại, tàu 35.000 tấn có thể ra vào, kết cấu hạ tầng ngày càng phát triển, tạo tiền đề tốt cho kinh tế khu vực và cả nước trong hội nhập và mở cửa với bên ngoài.

+ Đặc khu kinh tế Chu Hải, nằm ở phía đông nam tỉnh Quảng Đông, thuộc tả ngạn sông Châu Giang, cách Hồng Kông 36 hải lý về phía đông, nằm kề với mỏ dầu Nam Hải. Tuy có diện tích nhỏ, nhưng chính quyền ở đây rất chú ý tới việc phát triển kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hệ thống giao thông thủy, bộ, cầu cống, kho bãi... tạo điều kiện để giao lưu kinh tế với bên ngoài và với các khu vực khác trong nước. Ở đặc khu kinh tế Chu Hải, các công ty nước ngoài chiếm một tỉ trọng đáng kể trong hoạt động kinh tế của đặc khu, chỉ riêng tiền thu thuế đối với các công ty này chiếm tới 26% tổng thu thuế của đặc khu, năm 1996, mức thuế thu được đạt khoảng 72 triệu USD.

+ Đặc khu kinh tế Hạ Môn, là một thành phố tiếp giáp với Đài Loan, thuộc tỉnh Phúc Kiến. Nhà nước Trung Quốc chủ trương khai thác nguồn vốn đầu tư, quan hệ kinh tế - thương mại với Đài Loan nên đặc khu này được hưởng một số chính sách ưu tiên và quy chế điều hành trực tiếp từ nhà nước trung ương. Năm 1992, đặc khu cho xây dựng khu Tập Mỹ dành riêng cho người Đài Loan đầu tư. Đến nay, khu vực này đã được mở rộng gấp đôi. Hơn nữa, các doanh nghiệp nước ngoài được miễn thuế từ 2-3 năm đầu, với mức thuế suất khi đến hạn nộp chỉ bằng 50% nơi khác. Ngay từ đầu Hạ Môn rất chú trọng đến việc phát triển các ngành sử dụng công nghệ cao, bảo vệ môi trường. Trong đó có 4 ngành trụ cột là: điện tử, máy móc công nghiệp nặng, điện lực và dệt. Tốc độ tăng trưởng kinh tế ở đây luôn đạt ở mức cao, 5 năm trở lại đây đạt mức 25%/năm. Năm 1996, thu nhập bình quân đầu người đạt 3000 USD.

+ Đặc khu kinh tế Hải Nam, là đặc khu kinh tế lớn nhất của Trung Quốc, có đường biển gần nhất nối Trung Quốc với châu Âu, Nam Á, châu Đại Dương. Do có vị trí đặc biệt như vậy, Hải Nam có vai trò quan trọng trong công cuộc đổi mới hiện nay và những năm tiếp theo của Trung Quốc. Trước khi trở thành đặc khu kinh tế, đảo Hải Nam là một vùng chậm phát triển so với nhiều nơi khác ở Trung Quốc, kinh tế chủ yếu dựa vào nông - lâm - ngư nghiệp. Đến nay, đặc khu kinh tế này đã đạt mức phát triển cao, trở thành trung tâm

kinh tế - thương mại lớn trên thế giới, một nơi có sức thu hút mạnh mẽ các nhà đầu tư nước ngoài.

Theo đánh giá của UNCTAD thì các đặc khu kinh tế của Trung Quốc được xây dựng tương đối thành công. Thực vậy, với ưu thế của nước đi sau, cộng với sự quyết tâm, táo bạo của nhà nước trung ương, các tỉnh, địa phương và nhân dân, Trung Quốc đã đạt được kết quả to lớn trong việc biến các làng chài, thị trấn nhỏ bé thành các đặc khu kinh tế, từ đó hình thành và phát triển những thành phố hiện đại với kinh tế phát triển. Trong những biến đổi chung của nền kinh tế, các đặc khu kinh tế trở nên nổi bật với những ưu thế về tốc độ phát triển kinh tế, về sử dụng vốn nước ngoài, phát triển các xí nghiệp liên doanh, về khả năng xuất khẩu, thu ngoại tệ nhanh v.v.. Năm 1996, các đặc khu kinh tế của Trung Quốc đã tạo ra được giá trị sản lượng là 315 tỉ USD (bằng 32% giá trị tổng sản lượng cả nước); xuất khẩu đạt khoảng 30 tỉ USD (bằng 20,3% tổng kim ngạch xuất khẩu cả nước); khu vực này cũng thu hút hàng nghìn dự án đầu tư nước ngoài với số vốn đăng ký là 60,4 tỉ USD, vốn đã thực hiện là 26,5 tỉ USD. Ngoài ra, các đặc khu kinh tế còn là nơi thu hút nhiều khách du lịch trong nước và quốc tế, đóng góp quan trọng vào sự phát triển của ngành du lịch, dịch vụ và thương mại của đất nước. Trong quá trình phát triển các đặc khu kinh tế vừa qua ở Trung Quốc, có thể thấy, đây là nơi thí điểm nhiều chủ trương, chính sách, biện pháp mới

trong cải cách kinh tế, từ đó có đầy đủ cơ sở khoa học về lý luận và thực tiễn để thúc đẩy cải cách kinh tế sâu rộng trong toàn quốc. Hơn nữa, các đặc khu kinh tế còn là nơi đào tạo cán bộ quản lý giỏi, tuyển chọn lực lượng lao động chặt chẽ, thích ứng với kinh tế thị trường v.v.. Trong quá trình phát triển, các đặc khu kinh tế đã xây dựng được một kết cấu hạ tầng tương đối lớn và hiện đại, như các bến cảng, sân bay, hệ thống thông tin, đường sá..., góp phần tăng nhanh tiềm lực kinh tế, kỹ thuật cho cả nước.

- Về khu kinh tế cửa khẩu:

Là một đất nước có đường biên giới trên bộ tiếp giáp với 12 nước, với chiều dài 2.2 vạn kilômét đường biên giới, Trung Quốc rất chú trọng việc phát triển kinh tế biên mậu. Chính phủ trung ương đã khảo sát tổng hợp tình hình biên giới với các nước và nhận thấy sự khác nhau rất lớn về tài nguyên, vị trí địa lý, trình độ phát triển kinh tế - xã hội tại những khu vực có đường biên giới chung. Trên cơ sở đó, thông qua việc phát triển kinh tế - thương mại biên giới để rút ngắn sự chênh lệch về tốc độ tăng trưởng giữa các vùng trong nước, giúp cho nền kinh tế Trung Quốc hội nhập với bên ngoài nhanh chóng hơn, đồng thời khai thác được các lợi thế về tự nhiên, nguồn nhân lực trong cạnh tranh quốc tế.

Điều 42 của Luật Mậu dịch và đối ngoại của Trung Quốc năm 1994 quy định "Đối với mậu dịch giữa các thành phố và thị trấn biên giới với các thị trấn và

thành phố tiếp giáp biên giới quốc gia, và mậu dịch của chợ biên giới, Nhà nước áp dụng các biện pháp linh hoạt, tạo điều kiện ưu tiên thuận lợi, phương pháp cụ thể của Điều luật này do chính phủ quy định”.

Một số điều khoản khung của Luật Mậu dịch và đối ngoại đã tạo khung pháp lý cho việc đẩy mạnh sự ra đời các hình thức kinh tế biên mậu. Tư tưởng chung của nhà nước Trung Quốc về vấn đề này được thể hiện ở các chính sách “Duyên biên khai phóng”, “Hỗ thị dân biên”, “Thấp sáng đường biên”... Theo *Đại Từ điển Kinh tế thị trường* của Trung Quốc do Viện nghiên cứu và phổ biến tri thức bách khoa xuất bản 1998 (trang 85), thì “Cái gọi là duyên biên khai phóng chính là muốn phát huy đầy đủ những ưu thế của địa lý tự nhiên, nguồn tài nguyên phong phú và con người của các khu, tỉnh miền biên cương nội địa, lấy những thành thị có công nghiệp nội địa phát đạt làm chỗ dựa, lấy sự phát triển mậu dịch biên cương làm khởi điểm, lợi dụng triệt để nhiều hình thức mậu dịch kinh tế đối ngoại, thông qua việc ra sức phát triển mối quan hệ kinh tế đối ngoại, cải thiện kết cấu kinh tế, sáng tạo hoàn cảnh đầu tư, thúc đẩy giao lưu hai chiều, về cơ bản cải biến bộ mặt nghèo nàn, lạc hậu của khu vực này... Mở cửa vùng biên giới sẽ phá tan tình trạng kinh tế đóng cửa của các tỉnh vùng biên cương nội địa, đẩy mạnh sự phát triển và chấn hưng kinh tế của các khu vực biên giới và các vùng phụ cận. Mở cửa miền biên giới, sau khi mở cửa miền duyên hải

là một bước quan trọng của việc nước ta mở rộng cửa đối với nước ngoài". Trên cơ sở đó, các cửa khẩu biên giới trên bộ của Trung Quốc được khuyến khích phát triển quan hệ kinh tế - thương mại, lấy đa dạng hoá thương mại làm khởi điểm để tích lũy phát triển hạ tầng đô thị biên giới. Xây dựng và mở rộng phạm vi hoạt động của một số xí nghiệp công nghiệp địa phương một cách năng động, linh hoạt hướng mạnh về lắp ráp, sơ chế, bảo quản... tạo ra nhiều chủng loại hàng hoá phù hợp với nhu cầu trao đổi hàng hoá chính ngạch và tiểu ngạch qua biên giới, qua đó nhằm thực hiện "tam khứ nhất bổ", tức là xuất khẩu ba thứ: hàng hoá, lao động và thiết bị kỹ thuật để lấy về một thứ bổ là mặt hàng thiếu và khan hiếm. Với chính sách này, Trung Quốc đã thực hiện tương đối thành công việc phát triển kinh tế biên mậu. Ở các thành phố, tỉnh biên giới nơi có cửa khẩu, chợ, đường mòn biên giới với các nước láng giềng, hàng hoá do những xí nghiệp địa phương của Trung Quốc đã xâm nhập mạnh mẽ sang các nước với giá rẻ, cạnh tranh gay gắt với hàng hoá nội địa của các quốc gia này, trong nhiều trường hợp đã áp đảo, chiếm lĩnh thị trường, gây đình đốn sản xuất, đặc biệt là các mặt hàng như xe đạp, vải, xe máy, phích nước, máy móc, công cụ phục vụ nông nghiệp... Mặt khác, Trung Quốc cũng nhập nhiều hàng hoá, nguyên liệu mà nhu cầu phát triển kinh tế trong nước cần.

Những thành công trong việc đẩy mạnh trao đổi

hàng hoá biên mậu góp phần làm tăng trưởng nhanh chóng kinh tế - xã hội ở những địa phương có đường biên giới chung với các nước láng giềng, điển hình như: thành phố Tuy Phần Hoà chỉ có 30 nghìn dân, trong 2 tháng của năm 1992 đã thu hút các nhà đầu tư đổ vốn về với kim ngạch đã ký, thể hiện trên hiệp định là 500 triệu NDT; năm 1991, Châu Đức Hồng thuộc tỉnh Vân Nam cũng thành công đáng kể nhờ thực hiện chủ trương này, thu nhập tài chính thông qua kinh tế biên mậu chiếm 50% tổng thu nhập của địa phương; thành phố Uyển Đình cũng có kim ngạch buôn bán biên giới chiếm tới 99,3% tổng thu nhập của địa phương, v.v..

Trước năm 1987, thành phố Mãn Châu Lý luôn phải nhận trợ cấp của nhà nước, mỗi năm bình quân 6 triệu NDT, nhưng từ năm 1989 trở đi, nhờ đẩy mạnh trao đổi kinh tế qua biên giới, địa phương này không phải xin trợ cấp từ trung ương, thu nhập thông qua hoạt động kinh tế- thương mại của khẩu đã đạt tới 15 triệu NDT. Ngoài ra, tác động của kinh tế biên mậu cũng làm thay đổi điều kiện sinh hoạt của cư dân khu vực biên giới, làm đẩy nhanh xu hướng đô thị hoá, thay đổi giá cả của một số tư liệu sinh hoạt, nhà cửa, đất đai v.v.. Điển hình là thị trấn Thụy Lê thuộc tỉnh Vân Nam, đầu năm 1992 giá đất thấp, hầu như ít người quan tâm, nhưng chỉ đến cuối năm, khi quan hệ kinh tế - thương mại phát triển hơn, thì giá đất khu vực này tăng vọt lên hơn 250.000 NDT/mẫu.

Đối với khu vực biên giới Trung Quốc với Cộng hoà Liên bang Nga, tình hình cũng như vậy, tình trạng chợ sáng, chợ chiều ở thành phố Hắc Hà diễn ra thường xuyên, hàng hoá trao đổi sầm uất, mức bán lẻ hàng hoá tăng từ 1,65 triệu NDT năm 1987 lên 150 triệu NDT năm 1990. Chính quyền thành phố lợi dụng việc trao đổi hàng hoá biên giới để nhập khẩu phân bón, máy nông nghiệp của Liên bang Nga và xuất khẩu lao động sang nước này, làm cho giá trị sản xuất nông nghiệp tăng từ 50 triệu lên 76 triệu NDT, thu nhập của nông dân tăng lên 2 triệu NDT.

Đối với Trung Quốc, trong những năm vừa qua, nhờ biết khai thác lợi thế của kinh tế biên mậu, đã góp phần giải quyết việc làm, tăng thu nhập cho hàng triệu lao động, nhiều văn phòng, xí nghiệp biên mậu được hình thành, xu hướng đô thị hoá được đẩy nhanh, giúp cho nhiều nơi thu hẹp khoảng cách giàu nghèo giữa miền núi, vùng sâu, vùng xa với đồng bằng, duyên hải và các đô thị.

Qua thực tế xây dựng các đặc khu kinh tế và phát triển kinh tế biên mậu của Trung Quốc có thể thấy, với các chính sách ưu đãi hợp lý, biết khai thác lợi thế về địa lý, điều kiện tự nhiên, lao động, kỹ thuật, Trung Quốc đã biến những vùng lạc hậu trở thành nơi phát triển, không những thế, các khu vực này còn trở thành những vùng động lực tăng trưởng kinh tế có mức tăng bình quân cao hơn nhiều so với mức trung bình của cả



nước. Đối với Trung Quốc, chủ trương phát triển và những thành công trước hết là mở rộng và phát triển các đặc khu kinh tế, phát triển kinh tế vùng duyên hải, phát triển "duyên giang khai phóng" và "duyên biên khai phóng"... Các mô hình kinh tế này không chỉ tạo thêm nguồn hàng hoá cung cấp cho nội địa và xuất khẩu, mà còn là nơi đào tạo cán bộ quản lý, công nhân lành nghề, là nơi tiếp thu các thành tựu khoa học - công nghệ của nước ngoài, thu hút vốn đầu tư từ bên ngoài, và đặc biệt hơn, nơi đây thực hiện việc thí điểm một số cơ chế, chính sách kinh tế đặc thù và thí điểm các mô hình kinh tế cụ thể.

## **2. Một số bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam**

Kinh nghiệm thành công của một số quốc gia, vùng, lãnh thổ về phát triển các đặc khu kinh tế và khu kinh tế cửa khẩu cho thấy, sự thành công trước hết bắt nguồn từ sự nhạy cảm, đón trước xu hướng phát triển kinh tế, xu hướng hội nhập với khu vực và quốc tế, từ đó đưa ra được các mô hình kinh tế cụ thể, năng động, không dập khuôn, máy móc. Quy mô của các mô hình kinh tế cụ thể tùy thuộc vào khả năng, các điều kiện đảm bảo và các môi trường phát triển khác. Hơn nữa, trong quá trình hình thành và phát triển các loại hình kinh tế này, cần phải đặt lợi ích về lâu dài, tổng thể lên trên lợi ích trước mắt, lợi ích cục bộ để tránh tình trạng manh mún, chắp vá, lợi cho địa phương trước mắt,

nhưng hại cho nền kinh tế cả nước về lâu dài... Các cơ chế, chính sách thí điểm ở đây phải đảm bảo tính linh hoạt nhưng nhất quán, thông thoáng, đặc biệt là các chính sách về thương mại, đầu tư, đất đai, thuế quan, lợi nhuận... Chủ trương của nhà nước là khuyến khích phát triển nhưng không phải với bất cứ giá nào. Cơ chế, chính sách thí điểm vừa đảm bảo khai thác lợi thế về địa lý, lao động kỹ thuật, thu hút đầu tư để tạo ra nhiều hàng hoá phục vụ tiêu dùng trong nước và xuất khẩu, giải quyết những khó khăn trước mắt về kinh tế, vừa phải tạo ra khung pháp lý để thúc đẩy sản xuất kinh doanh lành mạnh theo hướng văn minh, hiện đại của kinh tế tri thức sau này. Cần có sự phân định hợp lý giữa trung ương và địa phương trong quản lý các mô hình kinh tế này, đồng thời phải biết khai thác thế mạnh và hạn chế những thiếu sót, nhược điểm của nó khi áp dụng.

## CHƯƠNG II

# THỰC TRẠNG QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH, PHÁT TRIỂN CÁC KHU KINH TẾ CỦA KHẨU BIÊN GIỚI VIỆT- TRUNG VÀ TÁC ĐỘNG CỦA NÓ TỚI SỰ PHÁT TRIỂN KINH TẾ HÀNG HOÁ Ở NƯỚC TA TỪ 1996 ĐẾN NAY

## I. QUAN HỆ KINH TẾ - THƯƠNG MẠI VIỆT - TRUNG VÀ QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH, PHÁT TRIỆU CÁC KHU KINH TẾ CỦA KHẨU

### 1. Quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung từ năm 1991 đến nay và xu hướng phát triển

Trong lịch sử, Việt Nam và Trung Quốc là hai quốc gia có mối quan hệ hữu nghị, truyền thống và giao lưu kinh tế - thương mại lâu đời. Từ khi hai quốc gia giành được độc lập và thiết lập quan hệ ngoại giao (18-1-1950), đến nay vừa tròn 50 năm, các mối quan hệ đó không ngừng mở rộng và phát triển lên một tầm cao mới: "*Láng giềng hữu nghị, hợp tác toàn diện, ổn định*

*lâu dài, hướng tới tương lai"*, đó là cam kết giữa hai Tổng bí thư của hai nước thể hiện trong 16 chữ, nhân chuyến thăm Trung Quốc của Tổng Bí thư Lê Khả Phiêu vào tháng 2-1999. Đây là cơ sở pháp lý quan trọng nằm trong nỗ lực chung của hai Đảng, hai Nhà nước nhằm tiếp tục phát triển quan hệ hữu nghị, truyền thống nói chung và quan hệ kinh tế - thương mại giữa hai nước nói riêng, trước mắt cũng như trong tương lai, cho tương xứng với tiềm năng vốn có của mỗi nước.

Trung Quốc hiện nay có quan hệ kinh tế đối ngoại với 220 quốc gia trên thế giới, là một thị trường rộng lớn với trên 1,2 tỉ dân, một nền kinh tế đang phát triển năng động, có mức tăng trưởng kinh tế cao, ổn định suốt từ năm 1978 đến nay. Trong bối cảnh quốc tế đang diễn ra xu hướng toàn cầu hoá, hội nhập quốc tế và khu vực, các nền kinh tế cạnh tranh gay gắt, nhưng cũng có nhiều cơ hội để đạt được tốc độ tăng trưởng cao, bền vững. Phương châm chiến lược trong lĩnh vực kinh tế đối ngoại của Trung Quốc là đa dạng hoá, đa phương hoá. Tiến tới thế kỷ XXI, Trung Quốc tiếp tục mở cửa kinh tế với nước ngoài theo hai khuynh hướng chủ yếu: *Thứ nhất*, phương thức mở cửa đối ngoại, bao quát cả việc nâng cao và hoàn thiện lĩnh vực xuất, nhập khẩu mậu dịch, chuyển từ coi trọng về tốc độ và số lượng sang coi trọng kết cấu, chất lượng và hiệu quả. *Thứ hai*, mở cửa toàn diện, nhưng có trọng điểm, bao gồm: tăng

cường mở cửa kinh tế với các quốc gia phát triển (Mỹ, Nhật Bản và Tây Âu), vì Trung Quốc nhìn thấy tiềm năng to lớn ở các quốc gia này về vốn, kỹ thuật, nhân tài quản lý và thị trường tiêu thụ..., là những mặt Trung Quốc đang thiếu và yếu. Đối với khu vực châu Á-Thái Bình Dương, Trung Quốc cũng chủ trương đẩy mạnh quan hệ hợp tác, mở cửa, tự do mậu dịch và đầu tư, nhằm khai thác các lợi thế trong quan hệ kinh tế với khu vực này. Từ tháng 4-1996, Trung Quốc bắt đầu thực hiện việc giảm 30% thuế nhập khẩu để kích thích việc trao đổi, buôn bán giữa các nước ...

Đối với Việt Nam, Trung Quốc luôn là một bạn hàng lớn trong tổng số hơn 140 nước có quan hệ kinh tế - thương mại với Việt Nam. Với phương châm Việt Nam muốn là bạn với tất cả các nước, thực hiện đa dạng hóa, đa phương hoá quan hệ kinh tế đối ngoại, coi trọng các bạn hàng truyền thống, Việt Nam và Trung Quốc có nhiều nét tương đồng trên nhiều mặt trong quá trình phát triển, đặc biệt là trong lĩnh vực kinh tế. Trong quá trình xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, Việt Nam quan tâm mở rộng quan hệ hợp tác, đầu tư với nước ngoài, nhằm nhanh chóng thu hẹp dần khoảng cách tụt hậu với các nước trong khu vực và các quốc gia khác trên thế giới.

Từ năm 1991 trở lại đây, Việt Nam và Trung Quốc đã ký khoảng 30 hiệp định và thoả thuận cấp nhà nước, trong đó có khoảng 20 hiệp định và thoả thuận về hợp

tác kinh tế - thương mại. Nhiều văn bản quan trọng nhằm tạo khung pháp lý trong quan hệ kinh tế giữa 2 nước không chỉ cho thời điểm hiện nay, mà còn định hướng trong những năm tiếp theo, những năm đầu của thiên niên kỷ mới. Các hiệp định kinh tế - thương mại song phương có thể kể đến là: Hiệp định thương mại (ngày 7-11-1991); Hiệp định tạm thời về giải quyết các công việc trên vùng biên giới (tháng 11-1991); Hiệp định về hợp tác kinh tế - kỹ thuật (tháng 2-1992); Hiệp định hợp tác hàng không, hàng hải, bưu điện (tháng 1-1992); Thoả thuận về uỷ thác giám định hàng hoá xuất, nhập khẩu (tháng 11-1992); Hiệp định về thanh toán và hợp tác ngân hàng giữa hai nước (tháng 5-1993); Thoả thuận về hỗ trợ và hợp tác hải quan (tháng 11-1993); Hiệp định về hợp tác du lịch (tháng 4-1994); Hiệp định về quá cảnh hàng hoá (tháng 4-1994); Hiệp định về thành lập Uỷ ban hợp tác kinh tế - thương mại Việt Nam- Trung Quốc (tháng 12-1994); Hiệp ước về biên giới trên đất liền Việt Nam - Trung Quốc ký ngày 30-12-1999 ... Bên cạnh đó, hàng loạt các văn bản của các Bộ, ngành và địa phương cũng được ký kết. Hàng năm, hai nước có khoảng trên 100 đoàn lãnh đạo các cấp sang thăm hỏi, trao đổi trên các lĩnh vực, góp phần tăng cường sự hiểu biết, mở rộng quan hệ nhiều mặt giữa Đảng, Nhà nước và nhân dân hai nước.

Sự quyết tâm của các cấp lãnh đạo Việt Nam và Trung Quốc và các văn bản pháp lý của các cơ quan

chức năng đã thực sự khơi nguồn cho quan hệ kinh tế - thương mại hai nước vốn đang mở rộng phát triển, càng phát triển mạnh. Một số hướng chính trong quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung từ năm 1991 đến nay có thể đề cập là:

*\* Về hợp tác kinh tế:*

Kể từ khi có Hiệp định thương mại năm 1991, Hiệp định hợp tác kinh tế - kỹ thuật năm 1992, Hiệp định về thành lập Ủy ban hợp tác kinh tế - thương mại năm 1994 và Hiệp định buôn bán biên giới năm 1998..., Trung Quốc và Việt Nam đã có nhiều hoạt động thiết thực nhằm cụ thể hoá những Hiệp định này, như: Trung Quốc cho Việt Nam vay 80 triệu NDT không lãi suất (1992), khoản vay này nhằm cải tạo, nâng cấp các công trình do Trung Quốc xây dựng trước đây; bên cạnh đó có: khoản vay ưu đãi 200 triệu NDT có trợ cấp lãi suất năm 1997; khoản viện trợ không hoàn lại 30 triệu NDT, trong đó 10 triệu NDT dành cho dự án "Xây dựng khu nhà học viên" của Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh và 20 triệu NDT dành cho việc đào tạo cán bộ cấp cao của Đảng và Nhà nước. Ngoài ra, các dự án về mở rộng Nhà máy gang thép Thái Nguyên, mở rộng và nâng cấp Nhà máy phân đạm Hà Bắc cũng đang được xúc tiến đàm phán.

Tuy mới triển khai được một số năm, nhưng tác động tích cực của các khoản cho vay này cũng dần được

phát huy cho dù quy mô, phạm vi còn nhỏ so với tiềm năng của mỗi nước. Trong quá trình triển khai, việc sử dụng các khoản vay của Trung Quốc còn gặp nhiều khó khăn do phương thức phối hợp thực hiện chưa thống nhất, khoản vay 80 triệu NDT không lãi suất từ năm 1992, sau 8 năm triển khai vẫn chưa giải ngân hết; khoản vay ưu đãi 200 triệu NDT năm 1997 được phân bổ cho 6 dự án (cải tạo và hiện đại hoá dây chuyền sản xuất glucoza, Nhà máy dệt Nam Định, Nhà máy gỗ nhân tạo Thái Nguyên, Công ty dệt Phú Thọ, Công ty dệt 19-5 Hà Nội, Công ty xây dựng công trình giao thông 6), các dự án này đang trong quá trình triển khai nhưng tốc độ còn chậm.

*\* Về đầu tư trực tiếp:*

Các nhà đầu tư Trung Quốc cũng bắt đầu chú ý nhiều đến thị trường Việt Nam vì: *Thứ nhất*, Việt Nam luôn mong muốn khôi phục, củng cố và phát triển quan hệ hợp tác toàn diện với Trung Quốc, một quốc gia có đường biên giới chung, có quan hệ hữu nghị truyền thống lâu đời. *Thứ hai*, nhờ kết quả của công cuộc cải cách và mở cửa kinh tế, Trung Quốc có tăng trưởng kinh tế liên tục trong nhiều năm, hiện đang có khối lượng hàng hoá công nghiệp dồi dào, giá rẻ, hợp với nhu cầu và thị hiếu tiêu dùng của Việt Nam. *Thứ ba*, Việt Nam và Trung Quốc là hai quốc gia cùng lựa chọn con đường đi lên chủ nghĩa xã hội, vốn có mối quan hệ hợp tác, hữu nghị truyền thống,



khá nhiều công trình do Trung Quốc giúp đỡ trước kia, nay cần được đổi mới trang thiết bị. *Thứ tư*, theo các nhà đầu tư Trung Quốc thì thị trường Việt Nam với gần 80 triệu dân, một thị trường nhiều tiềm năng, đang thu hút nhiều nhà đầu tư của các nước trên thế giới, có nhiều nét tương đồng với Trung Quốc về môi trường, thể chế, văn hoá... phù hợp với khả năng và các hướng quan tâm của doanh nghiệp Trung Quốc. Do cả hai phía đều có nhu cầu và tích cực xúc tiến các hoạt động nhằm tăng cường đầu tư, cho nên từ năm 1991 đến nay, số các dự án đầu tư trực tiếp tăng liên tục.

**Bảng 3: Số dự án đầu tư trực tiếp của Trung Quốc tại Việt Nam và vốn theo các năm**

Năm	Số dự án	Số vốn theo giấy phép
1991	1	200.000 USD
1992	10	3.044.143 USD
1994	22	24.000.000 USD
1995	33	60.000.000 USD
1998	61	120.000.000 USD
1999	76	130.000.000 USD

*Nguồn: Trần Độ, Tình hình đầu tư trực tiếp của Trung Quốc tại Việt Nam (11/1991 -12/1999), Báo cáo tại Hội thảo 50 năm thiết lập quan hệ ngoại giao Việt Nam- Trung Quốc.*

Đến cuối năm 1999, đã có nhiều tỉnh, thành phố của Trung Quốc có dự án đầu tư vào Việt Nam, đó là: Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, Quảng Đông (Thâm Quyến, Chu Hải), Hải Nam, Vân Nam, Hà Bắc, Giang Tô, Sơn Đông, Bắc Kinh v.v.. Trong số này, Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây là nơi có số dự án đầu tư trực tiếp vào Việt Nam nhiều hơn cả. Có thể thấy rằng, quá trình thực hiện đầu tư trực tiếp của Trung Quốc vào Việt Nam có một số điểm cần lưu ý:

*Trước hết*, đại đa số các dự án đầu tư trực tiếp của Trung Quốc vào Việt Nam đều được thực hiện dưới hình thức liên doanh, trong đó, một số dự án có cả tư bản Hồng Kông tham gia.

*Thứ hai*, lĩnh vực tập trung nhiều các dự án đầu tư trực tiếp của Trung Quốc vào Việt Nam trong thời gian vừa qua chủ yếu là khách sạn, nhà hàng, công nghiệp nhẹ và hàng tiêu dùng với số vốn đầu tư ít, quy mô kinh doanh và phạm vi hoạt động nhỏ, kỹ thuật và công nghệ sản xuất thuộc loại trung bình của thế giới, kém xa so với sản phẩm cùng loại của các nước tiên tiến như Nhật Bản, Mỹ và các quốc gia phát triển khác.

*Thứ ba*, việc triển khai các dự án thường diễn ra chậm, quy mô của các dự án nói chung là nhỏ, trên dưới khoảng 1,5 triệu USD cho một dự án. Bên cạnh đó, thời gian hoạt động của các dự án nhìn chung là ngắn, đa số từ 10 đến 15 năm, thậm chí có dự án thực hiện trong thời gian dưới 10 năm. Điều này cho thấy, sự hợp tác

trong lĩnh vực này còn khiêm tốn hơn nhiều so với tiềm năng vốn có của hai nước. Hiện tại, sau 9 năm thực hiện đầu tư của Trung Quốc vào Việt Nam, đến cuối năm 1999, tổng số vốn đầu tư theo giấy phép chỉ đạt 130 triệu USD, chỉ chiếm 0,36% tổng số vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Việt Nam thời kỳ này. Do đó, Trung Quốc mới chỉ đứng thứ 20 trong tổng số 60 quốc gia, lãnh thổ có đầu tư trực tiếp ở Việt Nam. Đến nay, Việt Nam đã cấp giấy phép cho 76 dự án đầu tư của Trung Quốc, trong đó dự án có vốn đầu tư lớn nhất của Trung Quốc là xây dựng khu chế xuất Linh Trung ở thành phố Hồ Chí Minh với vốn đầu tư của cả hai bên là 14 triệu USD, tiếp đó là Nhà máy thép Hải Phòng với số vốn đầu tư là 9,7 triệu USD.

*\* Về thương mại:*

Kim ngạch buôn bán tăng bình quân khoảng 20% một năm, từ 226 triệu USD năm 1992 lên khoảng 1,5 tỷ USD năm 1999. Tuy vậy, so với tiềm năng của hai bên thì con số đó còn quá khiêm tốn. Kim ngạch buôn bán hai chiều giữa hai nước chiếm chưa đầy 1% tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu của Trung Quốc và khoảng 10% kim ngạch xuất, nhập khẩu của Việt Nam. Nếu chỉ tính riêng khối lượng và giá trị hàng chính ngạch thì tổng giá trị thương mại chính ngạch hai chiều chỉ chiếm khoảng 7% tổng kim ngạch thương mại của Việt Nam, và bằng 0,4% tổng kim ngạch thương mại của Trung Quốc.

Từ năm 1991 đến năm 2000, trao đổi thương mại Việt - Trung nổi lên một số điểm chính là:

- Tốc độ tăng về trao đổi thương mại tuy có được thúc đẩy, với giá trị tuyệt đối thương mại chính ngạch giữa hai nước tăng mạnh, nhưng không đều giữa các năm, thực tế này là do cơ cấu hàng hoá trao đổi theo nhu cầu tiêu dùng và sản xuất được điều chỉnh thích ứng với thị trường và sản xuất trong nước.

- Trong quan hệ thương mại Việt- Trung, cán cân thương mại thường không cân bằng, Việt Nam thường là nhập siêu. Tính trung bình, giá trị hàng hoá nhập khẩu của Việt Nam thường gấp 2,4 lần giá trị hàng hoá xuất khẩu sang Trung Quốc. Nguyên nhân cơ bản của tình hình này là do cơ cấu hàng hoá xuất khẩu của chúng ta thường đơn điệu, tỉ lệ hàng sơ chế cao, có giá trị thấp và thường bị tác động của cạnh tranh trên thị trường quốc tế theo hướng bất lợi với giá trị giảm do sản phẩm làm ra sử dụng nhiều lao động và công nghệ lạc hậu. Trong khi đó, những hàng hoá mà Việt Nam nhập của Trung Quốc thường là những mặt hàng có giá trị cao hơn, có khả năng cạnh tranh, đặc biệt là rất phù hợp với nhu cầu và sức mua của thị trường trong nước.

- Hàng hoá trong trao đổi thương mại Việt - Trung trong những năm vừa qua vừa bổ sung lẫn nhau, nhưng lại cạnh tranh rất gay gắt với nhau. Trung Quốc xuất khẩu sang Việt Nam một số linh kiện, máy móc nhỏ, hàng tiêu dùng phổ thông và một số nguyên liệu

dùng cho công nghiệp. Ngược lại, Việt Nam xuất sang Trung Quốc chủ yếu là các sản phẩm nông nghiệp và nguyên liệu. So với một số quốc gia phát triển thì Trung Quốc chưa thể đạt đến trình độ tiên tiến cả về công nghệ, giá trị sử dụng và khả năng cạnh tranh, tuy nhiên so với Việt Nam, tuy có nét tương đồng trên một số mặt, nhưng nhìn chung, một số hàng hoá Trung Quốc có khả năng cạnh tranh và chiếm lĩnh thị trường mạnh hơn ngay chính thị trường nội địa của Việt Nam.

- Trong quan hệ thương mại Việt - Trung, một điểm đáng lưu ý là quan hệ thương mại tiểu ngạch, do đặc điểm về biên giới Việt - Trung dài 1463 km, qua 159 xã với khoảng 25 cửa khẩu chính thức được ký kết mở cửa giữa hai Nhà nước, nhiều chợ, đường mòn biên giới. Cho nên, thương mại tiểu ngạch tác động không nhỏ tới thương mại chính ngạch. Ở nhiều nơi trên tuyến biên giới, trao đổi hàng hoá tiểu ngạch sôi động, phức tạp và rất khó kiểm soát. Hiện tượng trao đổi hàng hoá tiểu ngạch không thông qua ngân hàng đã gây ra nhiều lộn xộn, tạo điều kiện cho buôn lậu phát triển, các doanh nghiệp lớn không muốn tham gia. Hàng hoá trong trao đổi tiểu ngạch có hai đặc điểm, trước hết là giá cả hàng hoá rẻ do trốn thuế và hàng hoá thông qua trao đổi tiểu ngạch thường là những hàng hoá không được kiểm định, do vậy chất lượng thường không đảm bảo, gây tác động không tốt cho tâm lý người tiêu dùng, cũng như sản xuất xã hội.

**Bảng 4: Kim ngạch thương mại chính ngạch  
Việt - Trung 1991-1999**

*Đơn vị : Triệu USD*

Năm	Thương mại chính ngạch	Tỉ lệ tăng (%)
1991	32,23	340
1992	179,07	454,4
1993	398,64	122,6
1994	532,82	34,1
1995	1052,19	97,4
1996	1150,63	9,3
1997	1435,64	24,6
1998	1560,00	8,7
1999	~ 1,5 tỉ USD	

*Nguồn: Phạm Hoàng Chương: Tăng cường thúc đẩy sự phát triển của quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung. (Hội thảo Quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung lần thứ hai, Hà Nội, 1999).*

**\* Về du lịch:**

Việt Nam và Trung Quốc đã ký Hiệp định hợp tác du lịch ngày 8-4-1994. Hiệp định này là kết quả của sự phát triển toàn diện về kinh tế - thương mại, cũng như các quan hệ giữa hai Đảng, Nhà nước từ sau khi hai nước bình thường hoá. Đồng thời, nó cũng là cơ sở pháp lý để thúc đẩy sự hợp tác du lịch giữa hai nước. Nội dung cơ bản của Hiệp định này là:

- Khuyến khích phát triển và hợp tác du lịch giữa hai nước, quan tâm giúp đỡ các doanh nghiệp du lịch

hai nước thiết lập và phát triển quan hệ nghiệp vụ.

- Khuyến khích các doanh nghiệp du lịch tiến hành hợp tác du lịch và đầu tư theo quy định của luật pháp mỗi nước.

- Ủng hộ các công ty du lịch mỗi nước tổ chức khách du lịch của nước mình và nước thứ ba đi du lịch tại nước kia.

Đến nay, Trung Quốc đã có 7 dự án đầu tư vào lĩnh vực khách sạn, du lịch ở Việt Nam, với tổng số vốn là 28,5 triệu USD. Nếu tính chung cả các dự án của Hồng Kông thì số dự án lên tới 34 và số vốn tổng cộng là 452,9 triệu USD. Lượng khách Trung Quốc vào Việt Nam có chiều hướng tăng liên tục, theo số liệu của Tổng cục Du lịch Việt Nam thì năm 1993 có 17.000 lượt người; năm 1997 khoảng 400.000 lượt người; năm 1998 là 420.000 lượt người; năm 1999 đạt hơn 480.000 lượt người. Ngược lại, số người Việt Nam đi thăm Trung Quốc cũng ngày một tăng, trung bình hàng năm là vài chục nghìn lượt người. Có thể thấy rằng, do điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý giữa hai nước, đặc biệt là quan hệ hữu nghị truyền thống, lâu đời giữa nhân dân hai nước thì đây còn là lĩnh vực nhiều tiềm năng, còn có thể phát triển mạnh trong thời gian tới. Tuy nhiên, trong thời gian trước mắt, tỉ lệ khách Trung Quốc vào Việt Nam vẫn chiếm một tỉ lệ cao trong tổng số khách du lịch quốc tế vào Việt Nam qua các năm từ 1993-1999. Điều đó thể hiện trên bảng 5:

**Bảng 5: Khách quốc tế đến Việt Nam**

Năm	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
1	2	3	4	5	6	7	8
Tổng số khách đến	600.438	1018.244	1351296	1607155	1715637	1520128	1783.000
<b><i>1. Quốc tịch</i></b>							
Đài Loan	96.257	185.067	224.127	175.486	156.068	138.529	
Nhật Bản	31.320	67.596	119.540	118.310	124.862	95.258	
Pháp	61.883	111.657	118.044	73.559	81.513	83.371	
Mỹ	102.892	152.176	57.515	43.171	147.892	176.578	
Anh	20.231	39.237	52.820	40.692	47.491	39.631	
Hồng Kông	16.845	24.223	21.133	14.981	11.573	8.573	
Thái Lan	16.695	23.838	23.117	19.626	18.526	16.474	
<u>Trung Quốc</u>	17.509	14.381	62.640	377.555	405.389	420.743	480.000
Việt Kiều	152.672	194.055	261.300	196.907		540.971	
Quốc tịch khác	84.134	206.041	411.060	546.891	730.462	873.690	515.437



1	2	3	4	5	6	7	8
<b>2. Phương tiện đến</b>							
Đường không	528.372	940.707	1206799	939.635	1033743	489.274	277.484
Đường bộ	53.652	46.522	122.752	505.653	550.414	157.164	104.473
+ Vùng biên giới			89.112	469.821			
Đường biển	18.414	31.015	21.745	161.867	131.480	598.930	
<b>3. Mục đích đến</b>							
Du lịch, nghỉ ngơi	242.867	475.825	610.647	661.716	691.402	300.985	
Thương mại	141.004	263.420	308.015	364.896	403.175	328.348	
Thăm thân nhân	141.368	210.064	202.694	273.784	371.849		
Mục đích khác	75.199	68.935	229.940	306.759	249.211		

*Nguồn: Nguyễn Văn Xuân: Tình hình du lịch Trung Quốc và bước đầu hợp tác du lịch Việt - Trung. (Hội thảo kỷ niệm 50 năm thiết lập quan hệ ngoại giao Việt Nam - Trung Quốc tại Trung tâm Khoa học Xã hội và Nhân văn quốc gia).*

*\* Triển vọng phát triển quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung trong thời gian tới:*

Từ thực tế hiện nay và những cam kết của hai Đảng, Nhà nước Việt Nam - Trung Quốc trong thời gian tới, có thể khẳng định rằng, triển vọng của quan hệ kinh tế - thương mại giữa hai nước là rất to lớn. Điều này phù hợp với lợi ích của mỗi nước, phù hợp với xu thế hội nhập, mở cửa hiện nay của các quốc gia trên thế giới. Hơn nữa, xét về chiến lược phát triển kinh tế đối ngoại của hai nước thì cả trước mắt và lâu dài, phát triển kinh tế - thương mại sẽ vẫn là một lĩnh vực mà mỗi bên vẫn hết sức coi trọng.

Đối với Trung Quốc, chủ trương phát triển kinh tế đối ngoại với ba vùng tam giác được xác định rất cụ thể, trước hết là tiểu tam giác (chỉ Trung Quốc đại lục, Hồng Kông và Đài Loan), trung tam giác (chỉ các nước láng giềng ASEAN và Hàn Quốc), và đại tam giác (chỉ Mỹ, Nhật Bản và các nước phát triển về kinh tế khác). Trung Quốc xác định rõ chiến lược: thúc đẩy quan hệ kinh tế với tiểu tam giác, liên hợp với trung tam giác và quan hệ với đại tam giác. Việt Nam không chỉ là nước láng giềng đã có quan hệ hữu nghị, truyền thống từ lâu đời, là quốc gia giống Trung Quốc trong việc lựa chọn định hướng xã hội chủ nghĩa trong phát triển kinh tế mà Việt Nam còn là một thị trường đầy tiềm năng, có nhiều nét tương đồng với Trung Quốc về trình độ phát triển, tập

quán, sức mua hàng hoá... Trong một số năm gần đây và trong tương lai, vai trò của Việt Nam trong cộng đồng các quốc gia ASEAN, cũng như trên các diễn đàn khu vực và quốc tế không ngừng được nâng lên. Thực tế này khẳng định, nhu cầu và mục tiêu lâu dài của Trung Quốc coi trọng phát triển mọi mặt, trong đó có việc mở rộng quan hệ kinh tế - thương mại với Việt Nam là hiện thực.

Đối với Việt Nam, chủ trương nhất quán của chúng ta là "Việt Nam muốn là bạn với tất cả các nước", đã được khẳng định và thực hiện triệt để từ Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ VI đến nay. Trong kinh tế đối ngoại, thực hiện đa phương hoá và đa dạng hoá các hình thức kinh tế đối ngoại, tiếp tục mở rộng và tìm kiếm thị trường mới, nhưng rất coi trọng thị trường truyền thống, trong đó có Trung Quốc. Phát triển quan hệ kinh tế - thương mại với Trung Quốc giúp Việt Nam tranh thủ được sự giúp đỡ của nước bạn, đẩy nhanh quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước, khai thác được lợi thế trong nước nhằm thích ứng và hội nhập nhanh hơn trong xu thế toàn cầu hoá kinh tế hiện nay..., tạo điều kiện cho công cuộc đổi mới đất nước đi đến thắng lợi. Vì vậy, để pháp lý hoá chiến lược này, Việt Nam và Trung Quốc đã ký với nhau nhiều văn bản, hiệp định, trong đó có Hiệp định về kinh tế - thương mại. Từ tháng 12-1992, hai bên đã ký Hiệp định khuyến khích và

bảo hộ đầu tư nhằm thúc đẩy hơn nữa quan hệ hợp tác, đầu tư, tiếp đó năm 1995, Ủy ban hợp tác kinh tế - thương mại Việt - Trung được thành lập; đến tháng 10-1998, hai nước đã ký Hiệp định về mậu dịch biên giới, nhằm chấn chỉnh các hiện tượng không lành mạnh trong trao đổi hàng hoá qua biên giới, như trốn, lậu thuế, tạo điều kiện cho thương mại chính ngạch phát triển.

Bên cạnh những văn bản pháp lý đó, các nhà lãnh đạo hai Đảng, hai Nhà nước cũng thường xuyên quan tâm, chỉ đạo việc tổ chức thực hiện. Thủ tướng của hai nước đã cam kết đưa kim ngạch trao đổi thương mại Việt - Trung lên 2 tỉ USD trong năm 2000. Những nỗ lực chung đó của hai nước đã cho thấy, triển vọng to lớn của sự phát triển kinh tế - thương mại Việt - Trung trong những năm sắp tới, những năm đầu của thế kỷ XXI.

## **2. Thực trạng quá trình hình thành và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung từ 1996 đến nay**

Chủ trương xây dựng các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung cũng nhằm đón trước triển vọng to lớn của quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung trong thời gian tới. Bởi vì, hiệu quả của khu kinh tế cửa khẩu chỉ phát huy được khi quan hệ kinh tế - thương mại được hai nước thực sự quan tâm và phát triển ở

mức độ nhất định. Hơn nữa, khi các quan hệ này càng phát triển thì khu kinh tế cửa khẩu sẽ đóng vai trò là khu kinh tế mở, vùng động lực kinh tế để kéo các khu vực xung quanh phát triển, góp phần thúc đẩy nhanh hơn nữa quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá ở các tỉnh vùng núi phía Bắc Việt Nam nói riêng và cả nước nói chung.

Nhìn tổng thể, Việt Nam có đường biên giới trên đất liền tiếp giáp với 3 nước: Trung Quốc, Campuchia và Lào qua 23 tỉnh biên giới với 89 huyện, 385 xã của Việt Nam. Trong đó có 8 cửa khẩu quốc tế và các cửa khẩu quốc gia và địa phương. Với Trung Quốc, sau chỉ thị số 98/CT ngày 27-3-1992 về mở cửa khẩu trên tuyến biên giới, theo đó có 21 cặp cửa khẩu chính thức với Việt Nam được khai thông. Đối với Lào, theo điều 18 Hiệp định biên giới Việt Nam và Lào thì có 10 cửa khẩu chính thức và 6 cửa khẩu phụ, trong đó trước mắt có 2 cửa khẩu quốc tế là Cầu Treo (Hà Tĩnh) và Lao Bảo (Quảng Trị), dự kiến tới đây, cửa khẩu Nậm Cắn (Nghệ An) cũng sẽ là cửa khẩu quốc tế. Đối với Campuchia, theo điều 12 Hiệp định về quy chế biên giới giữa Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Cộng hoà nhân dân Campuchia ký ngày 20-7-1983, hai nước có 8 cửa khẩu chính thức, trong đó có cửa khẩu Mộc Bài (Tây Ninh) và cửa khẩu Vĩnh Xương - Thường Phước - (An Giang - Đồng Tháp) là cửa khẩu quốc tế; ngoài ra, còn khoảng 30 cửa khẩu phụ qua các tỉnh Kon Tum: 3;

Gia Lai: 1; Đắc Lắc: 2; Bình Phước: 3; Tây Ninh: 6; Long An: 4; Đồng Tháp: 6; An Giang: 2; Kiên Giang: 3.

Tuy nhiên, số lượng cửa khẩu và vùng địa lý được phép xây dựng khu kinh tế cửa khẩu chung trên các tuyến biên giới đất liền của cả nước, cho đến hiện nay mới chỉ là 10, mặc dù hiện nay một số địa phương đang tiếp tục đề nghị được Chính phủ cho phép xây dựng khu kinh tế cửa khẩu. Các tỉnh biên giới phía Bắc Việt Nam có 6 tỉnh giáp với Trung Quốc là: Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng, Hà Giang giáp với Quảng Tây-Trung Quốc và Lào Cai, Lai Châu giáp với Vân Nam-Trung Quốc. Tuy đường biên giới phía Bắc trải dài qua 159 xã, với chiều dài là 1463 km, nhưng mức độ và quy mô quan hệ kinh tế - thương mại qua các cửa khẩu rất khác nhau. Do đó, tại đây có 4 khu vực địa lý được Chính phủ chính thức cho phép xây dựng khu kinh tế cửa khẩu, đó là các khu kinh tế cửa khẩu ở các tỉnh Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng và Lào Cai. Điểm đáng lưu ý là, các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam cũng là các khu kinh tế cửa khẩu được xây dựng đầu tiên ở nước ta, với tư cách là thí điểm một mô hình kinh tế mới.

Nội dung các vấn đề thí điểm tại các khu kinh tế cửa khẩu là:

- Quy định về mặt địa bàn của các khu kinh tế cửa khẩu trên cơ sở khai thác ưu thế về địa lý, kinh tế, xã hội của cửa khẩu.

**Bảng 6: Các vùng địa lý biên giới phía Bắc Việt Nam được phát triển khu kinh tế cửa khẩu**

Khu vực cửa khẩu	Phạm vi hành chính các địa phương thuộc khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam	Cửa khẩu phía Trung Quốc
1. Móng Cái (Quảng Ninh)	- Thị xã Móng Cái; - Các xã: Hải Xuân, Hải Hoà, Bình Ngọc, Trà Cổ, Ninh Dương, Vạn Ninh, Hải Yến, Hải Đông, Hải Tiến, Vinh Trung, Vinh Thực	Đông Hưng, tỉnh Quảng Tây - Trung Quốc
2. Lạng Sơn	- Cửa khẩu Đồng Đăng (đường sắt); - Cửa khẩu Hữu Nghị (đường bộ), gồm thị trấn Đồng Đăng và xã Bảo Lâm-huyện Cao Lộc; - Cửa khẩu Tân Thanh: gồm xã Tân Thanh, Tân Mỹ - huyện Văn Lãng.	Hữu Nghị Quan - Quảng Tây - Trung Quốc  Pò Chải
3. Cao Bằng	- Cửa khẩu quốc gia Tà Lùng và xã Tà Lùng- huyện Quảng Hà. - Cửa khẩu Hùng Quốc và xã Hùng Quốc huyện Trà Lĩnh. - Cửa khẩu Sóc Giang và xã Sóc Hà- huyện Quảng Hà	Thủy Khẩu  Long Bằng- Quảng Tây Bình Mãng
4. Lào Cai	- Cửa khẩu quốc tế Lào Cai gồm: phường Lào Cai, Phố Mới, Cốc Lếu, Duyên Hải; xã Vạn Hoà, thôn Lục Cầu, xã Đông Tuyển (thị xã Lào Cai), thôn Na Mo xã Bản Phiệt- huyện Bảo Thắng. - Cửa khẩu Mường Khương: gồm toàn bộ xã Mường Khương.	Hà Khẩu- Vân Nam - Trung Quốc  Kiểu Dâu

*Nguồn:* Tổng hợp theo các Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, từ năm 1996 đến nay.

- Cho phép phát triển đồng bộ các loại hình hoạt động trong ngành thương mại.

- Phát triển du lịch với thủ tục xuất, nhập cảnh phù hợp với đặc điểm vùng biên.

- Quy định cơ chế đầu tư ngân sách nhà nước cho khu kinh tế cửa khẩu.

- Quy định khuôn khổ các chính sách khuyến khích đầu tư vào khu kinh tế cửa khẩu.

- Quy định một số chính sách về tài chính, tiền tệ phù hợp với đặc điểm vùng biên.

- Quy định khuôn khổ các vấn đề về quản lý nhà nước đối với khu kinh tế cửa khẩu.

Các cơ chế chính sách ưu đãi này được thể hiện cụ thể đối với từng khu kinh tế cửa khẩu, tùy theo đặc điểm về điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý, những lợi thế so sánh của từng địa phương.

\* Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái - Quảng Ninh được thành lập theo Quyết định 675/TTg, ngày 18-9-1996 của Thủ tướng Chính phủ trên một diện tích bao gồm thị trấn Móng Cái và 11 xã thuộc tỉnh Quảng Ninh, với mục đích hình thành một khu vực thí điểm áp dụng một số chính sách ưu tiên phát triển thương mại, xuất khẩu, nhập khẩu, dịch vụ, du lịch và công nghiệp theo luật pháp Việt Nam và phù hợp với thông lệ quốc tế. Tiếp đó, Thủ tướng Chính phủ lại ra Quyết định 103/1998/QĐ-TTg, ngày 4-6-1998, bổ sung cho Quyết định số 675/TTg một số chính sách về phát triển thương



mại, du lịch, dịch vụ cũng như chính sách về đầu tư và xây dựng cơ sở hạ tầng. Điều đáng lưu ý là, chủ trương xây dựng khu kinh tế cửa khẩu ở đây được sự chuẩn bị rất đồng bộ từ định hướng phát triển chung của tỉnh Quảng Ninh, cũng như những nội dung cụ thể của các chính sách ưu tiên thí điểm. Theo Quyết định số 988/TTg ngày 30-12-1996 của Thủ tướng Chính phủ, phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế- xã hội tỉnh Quảng Ninh thời kỳ 1996-2000, với mục tiêu đưa tỉnh Quảng Ninh trở thành trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, du lịch và là một trong những “cửa mở” lớn của phía Bắc. Bên cạnh đó là những nhiệm vụ cụ thể nhằm đẩy mạnh phát triển công nghiệp, nông- lâm nghiệp, thủy sản.

Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2010 của tỉnh rất chú trọng đến việc phát triển thương mại, dịch vụ, du lịch, đưa ra kế hoạch cụ thể để khai thác lợi thế về điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý của địa phương trong tam giác tăng trưởng kinh tế phía Bắc, cũng như trong quan hệ kinh tế - thương mại với Trung Quốc. Quy hoạch cũng đã xác định rõ: Sớm hình thành hai trung tâm thương mại lớn ở Hạ Long và Móng Cái, trong tương lai gần, khu vực Móng Cái phải được phát triển thành khu kinh tế cửa khẩu quan trọng..., phấn đấu đến năm 2010 tỉnh có thể thu hút từ 1,2 đến 1,3 triệu khách du lịch quốc tế. Quá trình hình thành và phát triển khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái đã thúc đẩy

mạnh việc đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng ở đây. Theo Báo cáo tổng kết hai năm thực hiện Quyết định 675-TTg của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh thì đã có 56 dự án phát triển khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái với tổng số vốn 201 tỉ đồng, chủ yếu đầu tư vào các ngành giao thông vận tải, điện, cấp thoát nước và các công trình phúc lợi khác. Đến nay, nhờ áp dụng các chính sách thí điểm trong khu kinh tế cửa khẩu có hiệu quả, nên đã thúc đẩy kinh tế - xã hội của tỉnh phát triển nhanh, như đã đưa vào sử dụng 10 cầu trên quốc lộ 18A (Móng Cái-Tiên Yên), hai cảng, một bến xe, 55 km đường bộ; 173 km đường dây cao áp 0,4 KV và 125 trạm biến áp các loại, 83 km đường dây tải điện 22 KV, cấp điện cho sản xuất kinh doanh và sinh hoạt tại khu kinh tế cửa khẩu. Tỉnh đã đưa vào sử dụng một nhà máy nước công suất 5.400 m<sup>3</sup>/ngày để cung cấp nước cho thị xã Móng Cái, xây mới 5000 m<sup>2</sup> nhà cấp 2- cấp 3 cho các cơ quan chính quyền và cơ quan quản lý khu kinh tế cửa khẩu.

Những thay đổi quan trọng đó về kết cấu hạ tầng, cơ chế chính sách đã đưa Móng Cái trở thành khu vực phát triển mạnh với cơ cấu kinh tế được chuyển biến một cách quan trọng. Năm 1998, thương mại - dịch vụ chiếm 78% GDP của huyện so với 48% năm 1989. Tỷ lệ nghèo đói giảm từ 17% trước đó xuống còn 14% vào năm 1998. Chỉ tính riêng sau 2 năm thực hiện chính sách thí điểm từ 1996 đến 1998, GDP bình quân đầu

người đã tăng từ 360 USD lên 420 USD. Tại khu kinh tế cửa khẩu hiện nay đã có 5 dự án đầu tư nước ngoài với tổng số vốn dự kiến lên đến 30 triệu USD, ngoài ra còn có 20 doanh nghiệp trong nước đang làm thủ tục thuê đất để tiến hành kinh doanh.

\* Khu kinh tế cửa khẩu Lạng Sơn được thành lập theo Quyết định số 748/TTg, ngày 11-9-1997 của Thủ tướng Chính phủ, bao gồm các cửa khẩu: Đồng Đăng (đường sắt), Hữu Nghị (đường bộ), Tân Thanh và một số khu vực địa lý khác (xem Bảng 6). Quá trình xây dựng và phát triển khu kinh tế cửa khẩu ở Lạng Sơn đã được thể chế hoá thực hiện với khoảng 20 văn bản cụ thể của Chính phủ, các Bộ, ngành và địa phương, như Quyết định số 740/TTg ngày 06-9-1997 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt khu kinh tế đô thị Đồng Đăng-Lạng Sơn đến 2010; Thông tư 08/1998/TT-BTC ngày 15-1-1998 của Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện chế độ chính sách; Quyết định số 1152 UB/QĐ-NC ngày 17-9-1997 của Ủy ban nhân dân tỉnh về việc thành lập Ban chỉ đạo thực hiện Quyết định 748/TTg; Quy hoạch bổ sung điều chỉnh quy hoạch ở Tân Thanh, Đồng Đăng, Hữu Nghị. Quyết định số 1027 QĐ/UB-XD ngày 27-7-1998 của Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng thị trấn Đồng Đăng, huyện Cao Lộc; Quyết định số 37-1999/QĐ-UB ngày 13-7-1999 của Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng cửa khẩu Hữu Nghị...

Mặc dù thời gian quyết định xây dựng khu kinh tế cửa khẩu ở Lạng Sơn đúng vào thời điểm diễn ra khủng hoảng tài chính khu vực, nhưng các hoạt động kinh tế - thương mại vẫn phát triển. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng được coi trọng, đã có 54 dự án được phê duyệt với tổng số vốn đầu tư là 292.201 triệu đồng. Trong đó, các danh mục dự án đầu tư vào giao thông là 15, với số vốn 138.547 triệu đồng, chiếm 47,4%; dự án điện, nước có 10 danh mục, với số vốn là 36.374 triệu đồng, chiếm 12,5%; dự án về giáo dục-y tế có 5 danh mục, với số vốn 24.797 triệu đồng, chiếm 8,5%; các công trình công cộng và quản lý nhà nước có 24 danh mục, với số vốn 92.483 triệu đồng, chiếm 31,6%. Bên cạnh đó, tỉnh cũng đã chú trọng đầu tư một số dự án đảm bảo quốc phòng- an ninh khu vực, dự án kết hợp kinh tế với quốc phòng... nhằm phát triển toàn diện kinh tế với an ninh quốc phòng biên giới. Có được những thay đổi nhanh chóng về kết cấu hạ tầng cho khu vực kinh tế cửa khẩu nói riêng và thị xã Lạng Sơn nói chung, là do có chủ trương đúng đắn của Chính phủ trong việc ưu tiên đầu tư hàng năm từ năm 1997 đến năm 2000, không dưới 50% tổng thu ngân sách trong năm trên địa bàn khu vực Đông Đăng, Hữu Nghị, Tân Thanh.

Trong năm 2000, theo Báo cáo số 11 BCD/BC của Ban chỉ đạo thực hiện Quyết định 748 Lạng Sơn,

ngày 09-01-2000, kế hoạch vốn cho các dự án năm 2000 là 84 tỉ đồng, nhằm thực hiện xây dựng cơ bản các công trình chuyển tiếp là 24 dự án, khởi công mới là 11 dự án. Đồng thời đề nghị với Trung ương cho phép để lại ngân sách địa phương theo Quyết định 748/TTg 70% gồm cả phần thuế giá trị gia tăng hàng nhập khẩu; cửa khẩu có số thu dưới 20 tỉ đồng/năm thì để lại 100%. Quy mô và tốc độ xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng được tăng dần qua các năm, nhờ đó các hoạt động kinh tế - thương mại cũng được mở rộng. Tính đến hết tháng 12-1998, tức là sau một năm thực hiện Quyết định 748/TTg, số khách xuất nhập cảnh qua lại khu vực thí điểm là 622.160 lượt người, tăng 13,5% so với cùng kỳ năm 1997. Về du lịch, đến hết năm 1998, đã thực hiện được 14.550 lượt khách, tăng 292,9% so với năm 1997. Ở các cửa khẩu của tỉnh Lạng Sơn, việc thực hiện một bước cơ chế, chính sách thí điểm được áp dụng chủ yếu ở cửa khẩu Tân Thanh - Pò Chài, vốn là cửa khẩu tiểu ngạch. Nhờ những nỗ lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và các bên tham gia, năm 1998, kim ngạch xuất, nhập khẩu qua khu vực thí điểm đạt trên 3500 tỉ đồng Việt Nam, chiếm trên 97,2% kim ngạch xuất, nhập khẩu của toàn tỉnh. Tất cả những hoạt động này đã đem về cho ngân sách nguồn thu trên 154 tỉ đồng, bằng 108% so với số dự toán. Những kết quả bước đầu sau một thời gian thực hiện thí điểm cơ chế,

chính sách đặc thù tại một số cửa khẩu ở Lạng Sơn, đã cho thấy triển vọng tốt đẹp của mô hình thí điểm này trong thời gian tới.

\* Khu kinh tế cửa khẩu ở Cao Bằng được thành lập theo Quyết định số 171/1998/QĐ-TTg ngày 9-9-1998 của Thủ tướng Chính phủ, bao gồm 3 khu vực: khu vực kinh tế cửa khẩu Tà Lùng rộng 500 ha; khu vực kinh tế cửa khẩu Hùng Quốc rộng 30 ha; khu vực kinh tế cửa khẩu Sóc Giang rộng 58 ha và một số xã (xem Bảng 6), được phép ưu tiên phát triển thương mại, đầu tư, xuất, nhập khẩu, dịch vụ, du lịch, công nghiệp và nông nghiệp theo luật pháp của Việt Nam và phù hợp với thông lệ quốc tế. Thực trạng quá trình triển khai thực hiện Quyết định 171/1998/QĐ-TTg của Thủ tướng đã được Tỉnh uỷ, Hội đồng nhân dân và Uỷ ban nhân dân tỉnh Cao Bằng triển khai rất tích cực, coi đây là cơ hội để khai thác tiềm năng, thế mạnh của một tỉnh biên giới. Ngay từ ngày 19-12-1998, Uỷ ban nhân dân đã ra Quyết định số 2461/QĐ-UB thành lập Ban chỉ đạo triển khai thực hiện Quyết định 171/1998/TTg, bên cạnh đó còn có khoảng 14 văn bản khác của các cấp từ Trung ương đến địa phương để triển khai thực hiện, như Quyết định phê duyệt tổng thể và quy hoạch chi tiết các cửa khẩu Tà Lùng, Hùng Quốc và Sóc Giang; Quyết định số 122/1999/QĐ-UB ngày 5-2-1999 giao chỉ tiêu kế hoạch năm 1999, nguồn thu để lại các cửa khẩu là 14

ti đồng để đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng theo đề án; Công văn số 7747/BKH/ĐP, ngày 26-11-1999 về việc thoả thuận dự án đầu tư các khu vực kinh tế của khẩu Cao Bằng với tổng mức vốn là 8.087 triệu đồng; Công văn số 14/CV-UB ngày 11-1-2000 của Chủ tịch Uỷ ban nhân dân tỉnh Cao Bằng đề nghị Thủ tướng Chính phủ để lại 100% tổng số thu ngân sách hàng năm trên địa bàn các khu vực kinh tế của khẩu của tỉnh...

Cao Bằng là một tỉnh vùng cao biên giới có tổng diện tích tự nhiên là 6.387 km<sup>2</sup>, trong đó diện tích đất canh tác chỉ gần 8,8%, còn lại là sông, núi, đồi: 80%, ở đây có 311 km đường biên giới với 8 dân tộc anh em sinh sống. Là một địa phương nghèo so với mặt bằng chung của cả nước, trong những năm vừa qua, bên cạnh sự phát triển các ngành kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh, Cao Bằng rất quan tâm đầu tư xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng các khu kinh tế cửa khẩu, coi đây là biện pháp quan trọng vừa có ý nghĩa trước mắt, vừa có ý nghĩa lâu dài trong việc khai thác lợi thế của địa phương, thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển. Trước mắt, việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu giúp tỉnh từng bước quản lý được các nguồn thu qua khu vực này, tạo điều kiện thông thoáng cho quan hệ kinh tế - thương mại hai nước được thuận lợi. Về lâu dài, kết cấu hạ tầng khi đã hoàn chỉnh cùng với các chính sách thí điểm phát

huy tác dụng chắc chắn sẽ là môi trường tốt để tạo ra bước chuyển đổi căn bản trong cơ cấu kinh tế hiện nay của tỉnh. Theo hướng đó, riêng năm 1999, theo Báo cáo 70/BC-UB ngày 14-2-2000 của Ủy ban nhân dân tỉnh, tức là sau một năm thực hiện Quyết định 171/1998 của Thủ tướng Chính phủ, tỉnh đã đầu tư 4 tỉ đồng cho 8 dự án phát triển kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu, như: bãi đỗ xe Tà Lùng: 1,716 tỉ đồng; cải tạo, nâng cấp trạm kiểm soát liên hợp Tà Lùng: 851 triệu đồng; bãi đỗ xe Hùng Quốc: 200 triệu đồng; đường 205 (đoạn cửa khẩu): 291 triệu đồng; đường dây 35 KV Đôn Chương - Sóc Giang: 100 triệu đồng; trạm kiểm soát liên hợp Sóc Giang: 330 triệu đồng...

Quá trình phát triển các khu kinh tế cửa khẩu ở Cao Bằng mới thí điểm được ngót hai năm mà thời gian đầu chủ yếu tập trung vào việc xây dựng kết cấu hạ tầng tại chỗ. Do điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý của Cao Bằng nằm sâu trong nội địa, thông thương chủ yếu bằng đường bộ - là một hạn chế lớn trong việc thực hiện chính sách phát triển kinh tế hàng hoá, hội nhập, mở cửa với bên ngoài, nên để có thể phát huy được hiệu quả của các khu kinh tế cửa khẩu, cần thiết phải nâng cấp các tuyến giao thông trực tiếp nối với các khu kinh tế cửa khẩu. Chính vì vậy, Ủy ban nhân dân tỉnh Cao Bằng đã đề nghị với Chính phủ đẩy nhanh tiến độ nâng cấp đường quốc lộ 3, quốc lộ 34, quốc lộ 4A và xây dựng sân bay Cao Bằng, coi đó là



những tiền đề không thể thiếu được để phát huy hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu ở đây.

\* Các khu kinh tế cửa khẩu ở Lào Cai được thành lập sau mô hình này ở Lạng Sơn một năm và cùng thời gian với các khu kinh tế cửa khẩu ở Cao Bằng, đó là thời điểm ra đời Quyết định 100/1998/QĐ-TTg, ngày 26-5-1998 của Thủ tướng Chính phủ, theo đó các khu kinh tế cửa khẩu có phạm vi hành chính bao gồm: Cửa khẩu quốc tế Lào Cai và 4 phường, 3 xã, 2 thôn khác; cửa khẩu Mường Khương và xã Mường Khương (xem Bảng 6). Ngoài phạm vi hành chính trên, Quyết định 100/1998/QĐ-TTg cũng chỉ rõ, ở đây được ưu tiên phát triển một số chính sách như thương mại, xuất khẩu, nhập khẩu, dịch vụ, du lịch và công nghiệp theo pháp luật của Việt Nam và phù hợp với thông lệ quốc tế.

Các khu kinh tế cửa khẩu ở Lào Cai được đặt trong một phạm vi của một tỉnh có vị trí địa lý tương đối thuận lợi, là tỉnh mới được tách từ tháng 10-1991 với diện tích tự nhiên: 8.049,54 km<sup>2</sup> bao gồm 2 thị xã và 8 huyện, trong đó có 5 huyện vùng cao và 5 huyện, thị xã có chung biên giới với Trung Quốc. Lào Cai có 203,5 km đường biên giới với Trung Quốc, trong đó 59,2 km trên đất liền qua địa phận của 26 xã, phường thuộc 5 huyện, thị xã và 144,3 km đường biên được hình thành tự nhiên bởi sông Hồng, sông Nậm Thi và suối. Hiện tại, tỉnh có 3 cửa khẩu biên giới: Cửa khẩu

quốc tế ở thị xã Lào Cai và 2 cửa khẩu quốc gia ở Bát Xát và Mường Khương, ngoài ra ở nhiều điểm khác của các huyện giáp biên có thể mở được cửa khẩu giao lưu kinh tế với Trung Quốc. Bên cạnh đó phải kể đến 8 chợ biên giới họp hàng ngày và họp phiên vào các ngày chủ nhật trong tuần: Chợ Mường Khương, Bản Lầu, Bản Quẩn, Phố Mới, Cốc Lếu, Bản Qua, Bản Vược, Trinh Tường. Đây là điều kiện rất thuận lợi để kích thích sản xuất, giao lưu trao đổi hàng hoá.

Sau khi có Quyết định 100/1998/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ và Thông tư số 125/1998/TT-BTC của Bộ Tài chính, hướng dẫn chế độ tài chính áp dụng thí điểm tại một số khu vực cửa khẩu biên giới tỉnh Lào Cai, tỉnh đã nhận thức rõ được lợi thế về nhiều mặt trong việc thí điểm xây dựng mô hình kinh tế này, cho nên địa phương đã có nhiều nỗ lực trong việc thể chế hoá chủ trương của Chính phủ, khai thác tốt hiệu quả của khu kinh tế cửa khẩu. Trên cơ sở các văn bản pháp lý của Trung ương, các Bộ, Ban, ngành, tỉnh Lào Cai đã ra Quyết định thành lập Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu; ban hành Quyết định số 23/1999/QĐ-UB ngày 21-1-1999, đưa ra các quy định tạm thời về quản lý đầu tư trực tiếp nước ngoài trên địa bàn tỉnh; các văn bản quy định về thương mại, dịch vụ, du lịch...

Lào Cai là một địa phương có nhiều tiềm năng về kinh tế, với nhiều tuyến đường sắt, đường bộ, đường thủy và khả năng phát triển đường hàng không, có

tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai đã được nối thông với Côn Minh - Trung Quốc. Hơn nữa, nơi đây còn có ưu thế về tiềm năng khoáng sản với 31 loại khoáng sản, 130 điểm mỏ, trong đó một số mỏ có trữ lượng lớn, dễ khai thác, vận chuyển, tiêu thụ trên thị trường trong nước và quốc tế như: Apatít, sắt, đồng, cao lanh... Lào Cai còn nổi tiếng là nơi nhiều tiềm năng phát triển du lịch với những danh lam thắng cảnh: Sapa, Bắc Hà... Tuy nhiên, đến nay Lào Cai vẫn là tỉnh nghèo, cơ cấu kinh tế là nông, lâm nghiệp - công nghiệp, xây dựng - thương mại, du lịch. Trong cơ cấu này, xu hướng giảm dần tỉ trọng nông, lâm nghiệp được duy trì liên tục hàng năm, tỉ trọng ngành nông, lâm nghiệp từ 70,5% năm 1991 xuống còn 48% năm 1998; công nghiệp, xây dựng tăng từ 16% năm 1991 lên 21% năm 1998, thương mại, du lịch tăng từ 12% năm 1991 lên 26% năm 1998.

Việc thí điểm một số cơ chế, chính sách đối với khu kinh tế cửa khẩu ở đây đã góp phần thúc đẩy mạnh mẽ quan hệ kinh tế - thương mại của Lào Cai với Vân Nam - Trung Quốc. Sau gần 2 năm thực hiện Quyết định 100/1998/QĐ-TTg, cơ sở hạ tầng của khu kinh tế cửa khẩu đã được nâng cấp với nhiều dự án. Theo Báo cáo số 08/BC-UB, ngày 25-1-2000 của Ủy ban nhân dân tỉnh Lào Cai, thì năm 1998 thực hiện khởi công 35 danh mục dự án, 28 danh mục thiết kế quy hoạch, chuẩn bị đầu tư. Đã hoàn thành bàn giao trong năm 18 công trình, 17 công trình chuyển tiếp.

nguồn vốn đã thực hiện là 23,322 tỉ đồng. Năm 1999, tình giao tổng mức vốn đầu tư là 20,64 tỉ đồng để thực hiện 33 danh mục dự án và 12 danh mục thiết kế quy hoạch chuẩn bị đầu tư và đến hết năm 1999, đã hoàn thành 83,12% kế hoạch được giao. Nhờ những đầu tư này, mạng lưới giao thông khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai cơ bản đã hoàn thiện theo quy hoạch, đã xây dựng xong 4 chợ kinh tế cửa khẩu và tiếp tục xây dựng 4 chợ khác theo quy hoạch, xây dựng và kè xong giai đoạn một kè sông biên giới với tổng số vốn là 27 tỉ đồng; khởi công xây dựng cầu Hồ Kiều II và cầu Phố Mới vào cuối năm 1999. Rõ ràng rằng, nhờ những nỗ lực trên, kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu đã hoàn thiện, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Về thực hiện thí điểm một số cơ chế chính sách, tỉnh đã tích cực chỉ đạo, phối hợp chặt chẽ với các ngành để triển khai Luật thương mại, cơ chế, chính sách ưu đãi trong hoạt động thương mại, xuất, nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu. Hơn nữa, một số biện pháp ưu đãi như trợ giá, trợ cước vận chuyển và những đổi mới trong công tác quản lý xuất, nhập cảnh đã làm cho giao lưu kinh tế qua cửa khẩu biên giới trở nên thông thoáng hơn. Cơ chế được để lại không dưới 50% nguồn thu ngân sách từ khu kinh tế cửa khẩu đã góp phần cải tạo, nâng cấp cơ sở hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu...

## II. ĐÁNH GIÁ BƯỚC ĐẦU VỀ TÁC ĐỘNG CỦA CÁC KHU KINH TẾ CỦA KHẨU BIÊN GIỚI PHÍA BẮC ĐỐI VỚI VIỆC PHÁT TRIỂN KINH TẾ HÀNG HOÁ Ở NƯỚC TA SAU MỘT THỜI GIAN THỰC HIỆN THÍ ĐIỂM

Các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam tuy được hình thành sớm nhất trong 10 khu kinh tế cửa khẩu của cả nước, nhưng nơi sớm nhất như ở Quảng Ninh cũng mới chỉ được 4 năm, còn lại là từ 2 đến 3 năm, điều đó cho thấy còn quá sớm để đánh giá hiệu quả của một mô hình kinh tế. Tuy nhiên, từ khi Việt Nam và Trung Quốc bình thường hoá quan hệ, khai thông các cửa khẩu trên tuyến biên giới tháng 12-1991, khu vực 6 tỉnh biên giới phía Bắc vẫn được coi là nơi quan hệ kinh tế - thương mại phát triển, 4 trong 6 địa phương đó có mức độ trao đổi kinh tế - thương mại phát triển nhất được Thủ tướng Chính phủ cho phép xây dựng khu kinh tế cửa khẩu.

### 1. Thực trạng tác động của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đối với phát triển kinh tế hàng hoá trong nước

Việc hình thành và phát triển các khu kinh tế

cửa khẩu, trước hết nhằm đẩy mạnh hơn nữa giao lưu kinh tế qua cửa khẩu giữa hai nước có đường biên giới chung, thông qua đó nhằm đẩy mạnh phát triển kinh tế hàng hoá trong nước, trực tiếp là sản xuất và thị trường hàng hoá. Ở đây cần nhìn nhận tác động này không chỉ trong thời gian trước mắt, mà còn về lâu dài khi mô hình này hoàn thiện, sẽ có mức phát triển nhanh hơn, trở thành những vùng động lực kinh tế, để kéo các vùng khác chậm phát triển hơn như kinh nghiệm của một số nước đã làm.

### *1.1. Về quy mô và tỉ trọng*

Trong quan hệ kinh tế - thương mại của Việt Nam với các nước có đường biên giới chung là Trung Quốc, Lào, Campuchia, xét về quy mô và triển vọng phát triển, thì kể từ khi Việt Nam và Trung Quốc bình thường hoá quan hệ (từ năm 1991 đến nay), tỉ trọng hàng hoá trao đổi Việt - Trung vẫn cao hơn so với các nước khác. Điều này cho thấy, trong 10 khu kinh tế cửa khẩu trải dài từ Bắc đến Nam với Trung Quốc, Lào, Campuchia thì 4 khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc luôn có vai trò, vị trí quan trọng đáng kể so với 3 khu kinh tế cửa khẩu với Lào và 3 khu kinh tế cửa khẩu với Campuchia (xem Bảng 7). Tất nhiên, mỗi khu kinh

tế cửa khẩu sẽ có những lợi thế riêng. Hiện nay, Lào và Campuchia, tuy là những thị trường với số dân và nhu cầu tiêu thụ còn hạn chế, trình độ phát triển kinh tế hàng hoá xét trên tổng thể còn kém hơn so với Việt Nam, kết cấu hạ tầng kinh tế - kỹ thuật chung kém phát triển, cơ cấu, chủng loại hàng hoá sản xuất nội địa nghèo nàn, quy mô và khối lượng hàng hoá nhỏ, chủ yếu là hàng hoá chưa qua chế biến; nhưng lại có những thế mạnh cần khai thác phục vụ cho phát triển kinh tế trong nước, như Campuchia và Lào là nơi có đường biên giới chung với Thái Lan, cửa ngõ thông thương với các nước trong khối ASEAN, là các nước nằm trong tiểu vùng sông Mêkông, trong tuyến hành lang Đông - Tây, thu hút nhiều sự quan tâm của các nhà đầu tư quốc tế; hơn nữa, đây lại là các thị trường dễ tính, phù hợp với chủng loại hàng hoá và trình độ phát triển mà sản xuất trong nước có thể đáp ứng được. Ở Lào và Campuchia còn nhiều cơ sở kinh tế trước đây Việt Nam giúp, nhiều dự án mà hiện nay các doanh nghiệp Việt Nam đang đầu tư, hoặc tham gia đấu thầu các gói thầu quốc tế... Đặc biệt là Việt Nam và Lào là hai quốc gia có mối quan hệ hữu nghị đặc biệt, Lào lại không có biển nên giao thông đường biển phải thông qua Việt Nam.

**Bảng 7: Thương mại Việt Nam với Trung Quốc,  
Lào và Campuchia**

*Đơn vị: Triệu USD*

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
<b>Trung Quốc</b>								
Xuất khẩu	7,8	19,3	95,6	136	295,7	362	340,2	475
Nhập khẩu	4,6	18,4	31,8	85,5	144,2	330	329	404
Tổng kim ngạch	12,4	37,7	127,4	221	439,9	692	669,2	879
Cân cân thương mại	3,2	0,9	63,8	50,3	151,5	32,2	11,2	69,7
<b>Lào</b>								
Xuất khẩu	16	3,6	16	14,4	20,9	20,6	24,9	30,4
Nhập khẩu	3,9	3,3	7,7	41,9	102,9	84	68,1	52,7
Tổng kim ngạch	19,9	6,9	23,7	56,3	123,8	105	93	83,1
Cân cân thương mại	12,1	0,3	8,3	-28	-82	-63,4	-43,2	-22,3
<b>Campuchia</b>								
Xuất khẩu	9,1	6,3	6,4	96,2	77,3	94,6	99	109
Nhập khẩu	7,7	5,2	6,7	7,6	17,7	23,5	17,9	24,7
Tổng kim ngạch	16,8	11,5	13,1	104	95	118	116,9	134
Cân cân thương mại	1,4	1,1	-0,3	88,6	59,6	71,1	81,1	84,2
<b>Tổng kim ngạch ba nước cả nước(%)</b>	<b>0,95</b>	<b>1,27</b>	<b>3,21</b>	<b>5,52</b>	<b>6,67</b>	<b>6,72</b>	<b>4,78</b>	<b>5,27</b>

*Nguồn: Niên giám Thống kê, 1994, 1996, 1998.*



Buôn bán hai chiều Việt - Lào năm 1999 tăng 1,5 lần so với năm 1998, hiện Việt Nam có 6 dự án đầu tư sang Lào, tổng số vốn đăng ký là 9,2 triệu USD.

Đối với Trung Quốc, là một thị trường rộng lớn với 1,2 tỉ dân, còn nhiều tiềm năng để phát triển kinh tế - thương mại giữa hai nước. Bảng 7 cho thấy tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu giữa Việt Nam và Trung Quốc năm 1997 là 879 triệu USD, trong khi đó tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu Việt - Lào năm 1997 là 83,1 triệu USD, với Campuchia là 84,2 triệu USD. Tuy vậy, hiện nay các tính toán thống kê về tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu Việt - Trung còn chưa thống nhất. Chẳng hạn, theo Tạp chí nghiên cứu Trung Quốc tháng 1-2000, lấy nguồn thống kê từ Bộ Thương mại thì thương mại chính ngạch Việt - Trung có tổng kim ngạch năm 1997 là 1445 triệu USD, năm 1998 là 1506 triệu USD..., hoặc theo nguồn từ Bộ Thương mại, Hải quan và Báo cáo đề tài khoa học của Viện Quản lý Kinh tế Trung ương tháng 6-2000, thì tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu của riêng 6 tỉnh biên giới phía Bắc, kể cả nguồn tiểu ngạch là 1597,19 triệu USD. Cho dù cách tính không thống nhất, nhưng những số liệu có được từ các nguồn đều cho thấy, thương mại Việt - Trung luôn có quy mô và tỉ trọng lớn hơn nhiều so với kim ngạch

thương mại với Lào và Campuchia. Hơn nữa, xét về tốc độ thì kim ngạch thương mại Việt - Trung cũng tăng đều hàng năm.

Bảng 7 cũng cho thấy, tổng kim ngạch thương mại Việt Nam với 3 nước so với tổng kim ngạch thương mại của cả nước từ năm 1990 đến 1997 là: 1990: 0,95%; 1991: 1,27%; 1992: 3,21%; 1993: 5,52%; 1994: 6,67%; 1995: 6,72%; 1996: 4,78% và 1997: 5,27%. Như vậy, trong thời kỳ 1990-1997 thì năm ít nhất là 1990 chỉ chiếm 0,95%, còn năm cao nhất 1995 là 6,72%. Tuy tỉ lệ này còn khiêm tốn, chưa tương xứng với tiềm năng của mỗi nước, đặc biệt là quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung như cam kết của hai Thủ tướng là đưa kim ngạch thương mại năm 2000 lên 2 tỉ USD; chắc chắn rằng, ngay từ những năm đầu của thế kỷ XXI, quan hệ thương mại giữa Việt Nam và các nước sẽ được đẩy lên một chất lượng mới.

Nói đến quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung, là nói đến thương mại của 6 tỉnh biên giới phía Bắc, bởi vì, chỉ riêng kim ngạch hai chiều của các cửa khẩu đã chiếm một con số gần như tuyệt đối so với kim ngạch ngoại thương của mỗi nước.

**Bảng 8: Thương mại 6 tỉnh biên giới Việt -  
Trung từ 1991 đến 1996**

*Đơn vị: Triệu USD*

<b>Chỉ tiêu</b>	<b>1991-1996</b>
<b><i>Xuất khẩu</i></b>	<b><i>864,68</i></b>
- Chính ngạch	731,3
- Tiểu ngạch	133,38
<b><i>Nhập khẩu</i></b>	<b><i>732,51</i></b>
- Chính ngạch	460,89
- Tiểu ngạch	271,62
<b><i>Tổng kim ngạch</i></b>	<b><i>1597,19</i></b>
<b><i>Cán cân thương mại</i></b>	<b><i>132,17</i></b>
- Cán cân chính ngạch	270,41
- Cán cân tiểu ngạch	-138,24
Kim ngạch bình quân/cả nước (%)	2,8

*Nguồn:* Bộ Thương mại, Hải quan và Báo cáo đề tài khoa học cấp bộ của Viện Quản lý Kinh tế Trung ương tháng 6-2000.

Lấy mốc năm 1996 để thống kê tổng kim ngạch thương mại Việt-Trung vì khu kinh tế cửa khẩu đầu tiên được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào tháng 9-1996 là Móng Cái, 3 khu kinh tế cửa khẩu còn lại ở khu vực miền núi biên giới phía Bắc được thành lập vào năm 1997, 1998. Do đó, một số cơ chế, chính sách thí

điểm mới được thực hiện ở nơi nhiều đến nay mới ngót 4 năm, nơi ít mới chỉ khoảng 2 năm, mà một vài năm đầu chủ yếu tập trung xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng nên các cơ chế, chính sách thí điểm còn hạn chế tác dụng. Đó là những điểm cần lưu ý khi xem xét tác dụng tích cực của khu kinh tế cửa khẩu đối với nền kinh tế chung của cả nước mặc dù triển vọng của mô hình kinh tế này là sáng sủa như đã phân tích ở trên.

**Bảng 9 : Xuất nhập khẩu và thu ngân sách ở các khu kinh tế cửa khẩu năm 1999**

Khu vực cửa khẩu	Xuất khẩu (triệu USD)	Nhập khẩu (triệu USD)	Tổng kim ngạch (triệu USD)	Doanh thu nội địa (tỉ VND)	Tổng thu ngân sách (tỉ VND)
Móng Cái	-		381***		500***
Lạng Sơn	204	128	332	858	413*
Cao Bằng	10,3	7,5	17,8	-	17,9
Lào Cai	10,2	47,1	57,3	-	96,8**

*Ghi chú:* \* Không bao gồm phí

\*\* Chỉ tính thu thuế xuất, nhập khẩu

\*\*\* Chưa kể chuyển khẩu

*Nguồn:* Tổng hợp từ các Báo cáo của các khu kinh tế cửa khẩu tháng 01-1999.

(Lạng Sơn: 11 BCD/BC 1/2000; Cao Bằng: 70/BC-UB; Lào Cai: 08/BCUB; Móng Cái: 1196/TT-UB).

So sánh số liệu tổng kim ngạch thương mại thời kỳ 1991-1996 của cả 6 tỉnh biên giới phía Bắc và năm 1999 của 4 khu kinh tế cửa khẩu sau một thời gian thực hiện mô hình khu kinh tế cửa khẩu, ta thấy tuy số liệu tổng hợp chưa đầy đủ, nhưng tổng kim ngạch thương mại với Trung Quốc thực hiện qua 4 khu kinh tế cửa khẩu là 788,1 triệu USD; trong khi đó tổng kim ngạch thương mại qua 3 khu kinh tế cửa khẩu với Lào là 334,5 triệu USD; qua 2 khu kinh tế cửa khẩu với Campuchia là 30,38 triệu USD. Cần phải thấy rằng, thương mại hai chiều của các cửa khẩu theo ước tính của các nhà kinh tế, chiếm trên 60-90% kim ngạch thương mại mỗi nước, điều này cho thấy ý nghĩa quan trọng của quy mô, tỉ trọng và vị trí của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc trong quá trình đẩy mạnh phát triển kinh tế hàng hoá hiện nay ở nước ta. Đặc biệt riêng 6 tháng đầu năm 2000, kim ngạch hai chiều Việt - Trung đã đạt 950 triệu USD và cả năm 2000 là 2 tỉ USD, như thông báo trong kết quả chuyến thăm Trung Quốc ngày 25-9-2000 của Thủ tướng nước ta Phan Văn Khải. Trong số đó có phần đóng góp đáng kể của 4 khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam.

### *1.2. Tác động đối với sản xuất trong nước*

Trung Quốc là một quốc gia rộng lớn, có quan hệ kinh tế đối ngoại với 220 quốc gia trên thế giới, trong đó Việt Nam mặc dù kim ngạch xuất, nhập khẩu mới chỉ

đạt khoảng 0,4% tổng kim ngạch thương mại của Trung Quốc, nhưng có vị trí khá quan trọng, là đối tác thứ 27 của bạn. Ngược lại, Việt Nam có quan hệ kinh tế đối ngoại với khoảng 165 quốc gia trên thế giới, trong đó Trung Quốc là một trong 10 bạn hàng lớn nhất của Việt Nam, kim ngạch thương mại năm 2000 ước đạt khoảng 8% tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu của Việt Nam và những năm tiếp theo, tỉ trọng này chắc chắn sẽ cao hơn. Điều này cho thấy, tác động của các khu kinh tế cửa khẩu đối với sản xuất của Việt Nam hiện tại và trong tương lai sẽ rất lớn bởi vì, trong tỉ trọng chung đó thì tỉ trọng trao đổi thông qua các khu kinh tế cửa khẩu chiếm khoảng từ 60%- 90% tổng giá trị.

Tác động của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đối với sản xuất trong nước, trước hết phải kể đến khối lượng và cơ cấu chủng loại hàng hoá xuất, nhập khẩu được thực hiện qua các khu kinh tế cửa khẩu. Các chủng loại hàng hoá này trực tiếp đáp ứng một phần rất quan trọng cho sản xuất trong nước, cả tiêu thụ sản phẩm cho sản xuất, lẫn bổ sung các yếu tố đầu vào cần thiết.

- Xét trên bình diện chung, cơ cấu hàng xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc gồm: Hàng nông sản và nguyên liệu thô như dầu dừa công nghiệp, dầu vỏ hạt điều, xà phòng, thủ công mỹ nghệ, cà phê, cao su, dầu thô, gạo, hải sản, dệt may, giấy dếp, hàng điện tử, rau quả, hạt điều, than đá. Cụ thể hơn, cơ cấu xuất các ngành hàng:

+ Hàng thủy sản: Cá ướp đá, cá muối, cá khô và một số loại thủy sản khác.

+ Hàng nông - lâm sản: Chè, gạo tẻ, gốc rữ tơ tằm, hạt điều, hồ tiêu, lạc nhân, vừng, rau quả vùng nhiệt đới,...

+ Khoáng sản: Dầu mỏ, than, quặng kim loại các loại...

Nhìn chung, cơ cấu và chủng loại hàng xuất khẩu của Việt Nam đang tăng dần. Cơ cấu các hàng chế biến cũng được cải thiện.

- Về hàng nhập khẩu của Việt Nam từ Trung Quốc, có thể chia làm mấy loại:

+ Hoá dược: dược liệu và dược phẩm, hoá chất và hoá phẩm, nguyên liệu, phân bón, thuốc bảo vệ động, thực vật.

+ Nhóm máy móc thiết bị: gồm các loại thiết bị lẻ, thiết bị y tế, thiết bị ngành dệt, phương tiện vận tải, bình cứu hoả, cần trục thuỷ lực, động cơ nổ, máy cán cao su, máy bào, máy cày tay, máy dệt len, máy định hình lưu hoá, máy kéo, máy nông nghiệp và phụ tùng, máy ủi, thiết bị chế biến bột giấy vệ sinh, thiết bị in và phụ tùng, thiết bị khai khoáng và phụ tùng, thiết bị lắp đặt hệ thống nước sinh hoạt, tổng đài điện thoại...

+ Thiết bị toàn bộ: nhà máy đường, nhà máy xi măng lò đứng.

+ Vật liệu công nghiệp: dây điện thoại, gạch chịu lửa, giấy cáp thông tin, giấy bóng kính, giấy các loại,

mica tấm, nam châm vĩnh cửu, sạn ma nhê, van nước, vật liệu xây dựng, vôi cứu hoả...

+ Nhóm nguyên, nhiên liệu: sản phẩm dầu mỏ, hoá chất, sắt, thép, thuốc trừ sâu...

+ Nhóm hàng lương thực, thực phẩm: bột mì, hoa quả, dầu thực vật...

+ Nhóm hàng tiêu dùng: gồm hàng điện tử, thuốc chữa bệnh, hàng may mặc, giày dép, đồ dùng gia đình như xe đạp, xe máy, phích nước, đồ chơi trẻ em...

Cần phải thấy rằng, các chủng loại hàng hoá này được nhập khẩu qua các khu kinh tế cửa khẩu chiếm một tỉ trọng lớn. Cho đến nay, theo tính toán của các nhà chuyên môn, số lượng hàng hoá mà Việt Nam nhập từ Trung Quốc khoảng 200 mặt hàng và xuất sang Trung Quốc khoảng 100 mặt hàng. Điều này cho thấy tác động không nhỏ trong trao đổi thương mại hàng hoá Việt - Trung đối với sản xuất trong nước, thể hiện ở những điểm sau:

*Một là*, do điều kiện thuận lợi về địa lý, các cửa khẩu là kênh quan trọng cho trao đổi hàng hoá. Hơn nữa, việc vận chuyển bằng đường bộ, đường sắt giữa Trung Quốc và Việt Nam rất thuận lợi, tạo điều kiện cung ứng nhanh các yếu tố đầu vào cần thiết cho sản xuất.

*Hai là*, Việt Nam rất cần sự bổ sung nhiều máy móc, thiết bị, vốn, kinh nghiệm ở một số ngành, lĩnh vực mà trước đây Trung Quốc giúp ta xây dựng. Đồng



thời, cũng cần thiết thông qua thị trường Trung Quốc để tiêu thụ một số hàng hoá mà Việt Nam sản xuất.

Những tác động này được thể hiện cụ thể ở các ngành, lĩnh vực khác nhau, trên các khía cạnh về vốn, công nghệ, thiết bị cũng như việc tìm kiếm thị trường tiêu thụ sản phẩm trong nước sản xuất ra.

- Đối với sản xuất công nghiệp:

Hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu cũng kích thích các nhà đầu tư Trung Quốc quan tâm nhiều hơn đến thị trường Việt Nam, trong đó có nhiều dự án nâng cao năng lực sản xuất ngành công nghiệp Việt Nam, như dự án nâng cấp Nhà máy gang thép Thái Nguyên, Nhà máy phân đạm Hà Bắc, Xí nghiệp liên doanh kính Long Giang, một số dự án về sản xuất xi măng, sản xuất đường, dự án 100% vốn của doanh nghiệp Trung Quốc sản xuất và lắp ráp máy nông nghiệp như Công ty Giang Đông tại Đà Nẵng. Một số dự án sản xuất đồ điện, xây dựng, chế biến, khách sạn của các doanh nghiệp Trung Quốc cũng hoạt động tích cực không chỉ miền Bắc, miền Trung mà cả ở miền Nam Việt Nam. Các nguyên liệu phục vụ cho sản xuất công nghiệp cũng được nhập khẩu nhiều thông qua các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc như: sản phẩm dầu mỏ, hoá chất, sắt, thép, dây điện thoại, dây cáp thông tin, gạch chịu lửa, vật liệu xây dựng, mica tấm... Có thể thấy rằng, tác động trong trao đổi kinh tế - thương mại Việt - Trung đối với sản xuất công nghiệp rất đa dạng, một số

lĩnh vực đã thu được kết quả tốt, tiếp thu được nhiều kinh nghiệm thông qua hợp tác với bạn. Đồng thời, hoạt động của các dự án trong lĩnh vực công nghiệp, xây dựng, nhà hàng, khách sạn cũng góp phần giảm bớt khó khăn trong nước; một số lĩnh vực hoạt động đã tạo ra động lực kích thích sản xuất trong nước phát triển như các ngành sản xuất bia, xe đạp, xe máy, bóng đèn, phích nước, đồ sứ gia dụng... Trong những năm đầu, các sản phẩm này của Trung Quốc tràn vào Việt Nam đã gây khó khăn lớn cho sản xuất trong nước, nhưng đã buộc nhiều mặt hàng sản xuất trong nước phải tăng dần khả năng cạnh tranh. Một số mặt hàng công nghiệp tiêu dùng của Việt Nam dần chiếm lại được thị trường, xuất khẩu trở lại Trung Quốc như: xà phòng giặt, đồ mỹ nghệ, hàng may mặc, giày dép... Tuy không trực tiếp, nhưng hoạt động kinh tế - thương mại qua các khu kinh tế cửa khẩu cũng thúc đẩy các hoạt động về nghiên cứu, đào tạo, như hợp tác khoa học kỹ thuật trong lĩnh vực môi trường, hợp tác nghiên cứu để quản lý, sử dụng có hiệu quả các nguồn tài nguyên thiên nhiên. Đặc biệt, hoạt động của các doanh nghiệp công nghiệp, các doanh nghiệp của nhà nước, các doanh nghiệp vừa và nhỏ của Việt Nam cũng giúp chúng ta có thêm kinh nghiệm quý báu về đổi mới, nâng cao hiệu quả của doanh nghiệp nhà nước. Chẳng hạn, trong đổi mới và cải cách doanh nghiệp nhà nước ở Trung Quốc, Chủ tịch Giang Trạch Dân nêu trong Nhật báo Nhân

dân Trung Quốc ngày 13-8-1999 là: “Kiên định lòng tin, đi sâu cải cách, mở ra cục diện mới cho cải cách và phát triển doanh nghiệp nhà nước”, theo đó có 6 biện pháp thúc đẩy đi sâu cải cách doanh nghiệp nhà nước ở Trung Quốc, đó là: 1) điều chỉnh chiến lược bố cục khu vực kinh tế nhà nước và đi sâu cải cách doanh nghiệp nhà nước; 2) Kiên trì phương hướng cải cách theo chế độ xí nghiệp hiện đại; 3) Tăng cường cải tiến quản lý xí nghiệp; 4) Thiết thực giải quyết các vấn đề nổi bật và khó khăn của các doanh nghiệp; 5) Nhanh chóng thúc đẩy tiến bộ khoa học kỹ thuật và nâng cấp ngành nghề; 6) Xây dựng đội ngũ quản lý kinh doanh có tố chất cao. Cũng giống như Trung Quốc, Việt Nam hiện nay cũng đang đẩy mạnh quá trình đổi mới, nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp nhà nước mà trước hết là các doanh nghiệp công nghiệp.

- Đối với sản xuất nông - lâm nghiệp:

Các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc cũng là nơi thực hiện các hoạt động trao đổi thương mại các sản phẩm nông nghiệp giữa hai nước. Điều đáng nói ở đây là các sản phẩm nông nghiệp được trao đổi giữa Việt Nam và Trung Quốc đã có lịch sử từ lâu. Vốn là hai quốc gia có nhiều nét tương đồng trong phát triển nông nghiệp, từ thiên niên kỷ thứ nhất, theo sách *Nam phương thảo mộc trạng* của Kê Hàm chép lại, nông nghiệp nước ta đã có nhiều loại sản phẩm trong trồng trọt, chăn nuôi, tươi sống và chế biến như voi thuần

chúng, gà gáy tiếng dài, một số gia súc, gia cầm, nông sản chế biến như tơ lụa, sa the, đường mật, rượu, giấy được "xuất khẩu" sang Trung Quốc dưới hình thức cống nạp, thông qua cửa khẩu biên giới giữa hai nước. Trong thiên niên kỷ thứ hai, dưới các triều Đinh, Lê, Lý, Trần, Nguyễn của Việt Nam và Tống, Nguyên, Minh, Thanh của Trung Quốc, thì theo sách *Tùng san Phúc Kiến thông chí* thời nhà Minh, đã có một số giống ngô, khoai lang, lúa mì, lúa mạch, lúa nước đã được du nhập sang nhau, một số đoàn sứ bộ của Việt Nam cũng có điều kiện tìm hiểu, khảo sát kinh nghiệm sản xuất nông nghiệp, tiểu thủ công nghiệp của Trung Quốc để bổ sung và phát triển kỹ thuật trong nước. Từ khi hai nước giành được độc lập cho đến những năm đầu của thập kỷ 90, lĩnh vực nông nghiệp vẫn là nơi tạo ra nhiều chủng loại hàng hoá để trao đổi cũng như trao đổi kinh nghiệm, kỹ thuật giữa hai nước. Nhiều giống cây trồng, vật nuôi của Trung Quốc được đưa vào thử nghiệm ở nước ta, như một số giống lúa, ngô, khoai lang, đỗ tương, rau, cây thuốc, lạc, bông, mía, lợn, gà, vịt, v.v., trong đó, một số loại đã thích ứng và được phát triển rộng, phổ biến như giống đỗ tương, một số giống lúa, vịt Bắc Kinh... Đồng thời, chúng ta cũng nhập một số máy cày, máy kéo nhỏ hai bánh Đông Phong, máy kéo xích Đông Phương Hồng, máy bơm Thiết Ngưu, bình bơm thuốc trừ sâu thủ công của Trung Quốc để phục vụ cho sản xuất nông nghiệp trong nước.

Do điều kiện về địa lý thuận lợi, đặc biệt từ khi hai nước bình thường hoá quan hệ, khai thông các cửa khẩu trên tuyến biên giới phía Bắc, và từ năm 1996 đến nay khi 4 khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, Lào Cai, Lạng Sơn và Cao Bằng được Thủ tướng Chính phủ Việt Nam cho phép thành lập, đã thúc đẩy mạnh hơn nữa các hoạt động trao đổi, giao lưu kinh tế hai nước, trong đó lĩnh vực nông nghiệp có vị trí hết sức quan trọng. Tuy chưa tương xứng với tiềm năng nông nghiệp của hai nước, nhưng trong thời gian vừa qua, thông qua các khu kinh tế cửa khẩu, Việt Nam đã xuất sang Trung Quốc một số mặt hàng nông, lâm sản như: chè, gạo tẻ, hạt điều, hồ tiêu, lạc nhân, vừng, dầu dừa công nghiệp, dầu vỏ hạt điều, cà phê, cao su, rau quả nhiệt đới... và nhập của Trung Quốc các mặt hàng như bột mì, hoa quả, dầu thực vật... và một số sản phẩm cơ khí nhỏ, thuốc trừ sâu, bảo vệ thực vật, một số giống lúa, hoa quả có năng suất cao. Đặc biệt là hai tỉnh Quảng Tây và Vân Nam là hai địa phương của Trung Quốc có đường biên giới chung với Việt Nam đã trao đổi nhiều giống cây trồng, hoa quả nhiệt đới, ôn đới như mận, đào, cam, quýt, ... với Việt Nam. Tất cả các hoạt động này cho thấy, thông qua các khu kinh tế cửa khẩu, chủng loại hàng hoá, sản phẩm nông nghiệp được trao đổi giữa hai nước không ngừng tăng lên, trực tiếp góp phần thúc đẩy sản xuất nông nghiệp trong nước phát triển.

### *1.3. Tác động đến thị trường nội địa*

Trên suốt chiều dài đất nước, Việt Nam có 2 địa phương có ngã ba biên giới, đó là Lai Châu có ngã ba biên giới Việt Nam - Trung Quốc - Lào và Kon Tum có ngã ba biên giới Việt Nam - Lào - Campuchia nhưng hiện nay chỉ Kon Tum là có khu kinh tế cửa khẩu Bờ Y-Ngọc Hồi, còn Lai Châu đến nay chưa được thành lập khu kinh tế cửa khẩu. Hiện nay, lưu lượng hàng hoá trao đổi ở 4 khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc chưa có sự liên kết trực tiếp giữa ba thị trường Việt Nam, Trung Quốc và Lào thông qua ngã ba biên giới phía Bắc, mà các kênh hàng hoá chủ yếu được thực hiện trực tiếp thông qua các khu kinh tế cửa khẩu, đi thẳng vào thị trường nội địa từ Bắc đến Nam. Trong tương lai, nếu khai thác tốt yếu tố này, chắc chắn sẽ tạo điều kiện nâng cao hiệu quả, bổ sung các lợi thế giữa các thị trường, tạo ra nhiều chủng loại hàng hoá trao đổi một cách phong phú hơn.

Một trong những chính sách thí điểm được ưu tiên hàng đầu ở khu kinh tế cửa khẩu là lĩnh vực thương mại, dịch vụ, phục vụ cho các hoạt động xuất, nhập khẩu qua biên giới của Việt Nam. Thực hiện thí điểm chính sách này, trước hết nhằm thúc đẩy các hoạt động trao đổi hàng hoá, dịch vụ giữa hai nước, bổ sung những hàng hoá mà thị trường trong nước còn thiếu, đồng thời mở rộng thị trường tiêu thụ hàng hoá Việt Nam sang Trung Quốc, giúp phát triển sản xuất trong

nước. Hàng hoá Việt Nam và Trung Quốc trong trao đổi thương mại có một số nét tương đồng về trình độ phát triển. Tuy một số mặt hàng, Trung Quốc hơn ta về năng suất, công nghệ và trình độ phát triển, nhưng nhìn chung đây vẫn là quốc gia đang phát triển, cần nhiều thị trường để tiêu thụ các hàng hoá có trình độ công nghệ trung bình với giá thành rẻ để phát triển sản xuất trong nước. Do vậy, Việt Nam là một thị trường hấp dẫn, có lợi thế về vị trí, khoảng cách địa lý, giao thông, là thị trường dễ tính, có tập quán tiêu dùng phù hợp với Trung Quốc. Hơn nữa, Việt Nam hiện còn là quốc gia nông nghiệp đang trong quá trình đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá theo hướng phát triển nền kinh tế tri thức, nên hiện nay, nhiều chủng loại hàng hoá tiêu dùng cho sản xuất và sinh hoạt của dân cư mà sản xuất trong nước vẫn chưa đáp ứng được, sức mua trong nước thấp, đặc biệt là các tỉnh vùng núi phía Bắc. Vì vậy, việc thúc đẩy quan hệ thương mại thông qua cửa khẩu biên giới, trực tiếp sẽ làm giảm bớt khó khăn của mỗi nước trong sản xuất và tiêu dùng trước mắt, cũng như trên con đường hội nhập, mở cửa và phát triển kinh tế sau này.

Để thấy được tác động của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đối với thị trường trong nước, trước hết phải thấy được cơ cấu và tỉ trọng giá trị chung về hàng hoá xuất, nhập khẩu Việt - Trung trong thời gian gần đây. Hơn nữa, cần có một thống kê cụ thể về

lưu lượng và các chủng loại hàng hoá được thực hiện qua từng khu kinh tế cửa khẩu sau một số năm triển khai thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù ở Móng Cái, Lạng Sơn, Cao Bằng và Lào Cai. Đó sẽ là căn cứ chính để đánh giá tác động của các khu kinh tế cửa khẩu phía Bắc đối với thị trường trong nước thời gian vừa qua.

**Bảng 10: Cơ cấu, chủng loại và giá trị một số hàng hoá xuất, nhập khẩu Việt - Trung (6 tháng đầu năm 1999)**

<i>Cơ cấu hàng hoá của Trung Quốc xuất khẩu sang Việt Nam (triệu USD)</i>		<i>Cơ cấu hàng hoá của Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc (triệu USD)</i>	
- Sợi dệt và các sản phẩm dệt	34,60	- Dầu thô	43,3
- Hoa quả	10,25	- Cao su	10,80
- Ngũ cốc	7,62	- Gỗ tròn	1,43
- Quần áo may sẵn	5,50	- Quặng sắt	1,43
- Giày dép	5,40	- Gỗ xẻ	0,70
- Trứng gà	4,31	- Chất dẻo	0,47
- Nhôm và các sản phẩm	2,51	- Gỗ dán	0,42
- Sản phẩm nhựa	2,48		

*Nguồn: TS. Nguyễn Minh Hằng: Quan hệ thương mại Việt Nam và Trung Quốc những năm gần đây: Vài nét chấm phá. (Hội thảo kỷ niệm 50 năm thiết lập quan hệ ngoại giao Việt Nam - Trung Quốc tại Trung tâm Khoa học Xã hội và Nhân văn quốc gia tháng 2-2000).*



Bảng 10 mới chỉ thống kê được một số mặt hàng, trong đó Việt Nam nhập từ Trung Quốc 8 mặt hàng và xuất 7 mặt hàng. Theo thống kê trên đây thì hàng nhập khẩu của Việt Nam nhiều nhất là dệt và các sản phẩm dệt, trong 6 tháng đầu năm 1999 là 34,6 triệu USD. Hàng xuất khẩu nhiều nhất của Việt Nam cũng trong khoảng thời gian này là dầu thô: 43,3 triệu USD. Thống kê trên đây còn thiếu vắng nhiều mặt hàng chủ lực khác như: xe đạp, xe máy, hàng điện tử, đồ chơi trẻ em, một số hàng tiêu dùng trong gia đình... Đặc biệt là hiện nay mặt hàng xe máy của Trung Quốc có ưu thế giá rẻ, mẫu mã đẹp rất giống hàng của Nhật, nhưng giá chỉ bằng 1/2, thậm chí 1/3 giá xe cùng loại đang tràn ngập trên thị trường xe máy từ Bắc đến Nam từ loại bình thường đến chất lượng cao, đã đáp ứng một phần quan trọng nhu cầu tiêu dùng của thị trường trong nước, góp phần hạ cơn sốt, hạ giá nhiều loại xe máy khác hiện có trên thị trường. Trong khi đó, tại các cửa khẩu biên giới phía Bắc, đặc biệt là các khu kinh tế cửa khẩu, rất nhiều các chủng loại hàng hoá của Việt Nam sản xuất, hoặc của nước thứ ba, xếp hàng dài để chờ xuất sang phía Trung Quốc, đó là cao su, hạt điều, kẹo, bánh, ốc, ếch, gà, chó, hàng thuỷ sản, gạo... thậm chí cả ô tô... Các hình thức trao đổi ở đây chủ yếu là thương mại: chính ngạch, tiểu ngạch, dân gian, tạm nhập tái xuất... Năm 1998, kim ngạch thương mại hai chiều Việt - Trung đạt khoảng 1,54 triệu USD, tăng hơn 50 lần so với năm

1991; năm 1999 ước đạt xấp xỉ 1,5 tỉ USD và năm 2000 đạt khoảng 2 tỉ USD. Tuy tỉ trọng chung về kinh tế - thương mại qua các cửa khẩu biên giới Việt - Trung còn thấp so với cả nước, nhưng một số chủng loại hàng hoá lại chiếm thị phần rất lớn ở thị trường nội địa Việt Nam, như đã thống kê ở trên. Thực tế này cho thấy đặc điểm và tầm quan trọng của thương mại Việt - Trung đối với thị trường trong nước.

Đối với các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc, tuy tác động và ảnh hưởng chung như vậy, nhưng mỗi khu kinh tế cửa khẩu lại có ảnh hưởng khác nhau. Đến nay, sau một số năm thí điểm, kết quả về giá trị và cơ cấu chủng loại hàng hoá trao đổi qua các khu kinh tế cửa khẩu tác động vào thị trường nội địa ở Việt Nam thể hiện như sau:

- Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, trước kia cũng như từ khi được Thủ tướng Chính phủ cho phép thành lập khu kinh tế cửa khẩu, vẫn được coi là địa điểm giao lưu thương mại, buôn bán sầm uất nhất trong số các cửa khẩu và khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc nhờ vị trí thuận lợi về giao thông, tiếp giáp với cửa khẩu Đông Hưng - Trung Quốc cũng là nơi kinh tế hàng hoá phát triển, nhà nước Trung Quốc có nhiều chính sách ưu đãi, thúc đẩy giao lưu thương mại biên giới hai nước.

Theo Báo cáo tổng kết hai năm thực hiện Quyết định 675/TTg của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh

ngày 10-3-1999, tổng kim ngạch hàng hoá xuất nhập khẩu bình quân hàng năm tăng 27%, trong đó hàng xuất khẩu tăng 34%, hàng nhập khẩu tăng 6%. Hàng chuyển khẩu, tạm nhập, tái xuất, kho ngoại quan tăng 129%. Kim ngạch xuất khẩu ở đây chiếm tới hơn 70% tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hoá trên địa bàn tỉnh.

**Bảng 11: Xuất, nhập khẩu qua cửa khẩu  
Móng Cái**

*Đơn vị: Triệu USD*

<i>Thời kỳ</i>	<i>1994- 1996</i>	<i>Bình quân 1994- 1996</i>	<i>1996- 1998</i>	<i>Bình quân 1996- 1998</i>	<i>So sánh cùng kỳ</i>
<i>Kim ngạch</i>					
Tổng kim ngạch XNK, trong đó:	288.182	114.091	290.628	145.314	+ 27(%)
- Xuất khẩu	174.364	87.182	234.496	117.248	+ 34 (%)
- Nhập khẩu	53.819	29.906	56.131	28.066	+ 6 (%)
- Chuyển tải, tạm nhập, tái xuất	153.362	76.681	351.399	175.699	+ 129 (%)

*Nguồn:* Báo cáo tổng kết hai năm thực hiện Quyết định 675/TTg của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh, số: 10/ BC-UB.

Cơ cấu các mặt hàng nhập khẩu từ Trung Quốc vào Việt Nam qua cửa khẩu Móng Cái là: máy móc thiết bị

điện lực, xe máy các loại, sắt thép, xi măng, mía đường, dẹt, xăng dầu, vật liệu xây dựng, máy móc nông nghiệp, thiết bị điện tử, phân bón, dược phẩm, đồ chơi... Trong số này có nhiều chủng loại hàng hoá chiếm một thị phần đáng kể đối với thị trường nội địa Việt Nam, như: xe máy, vật liệu xây dựng, thiết bị điện tử, đồ chơi trẻ em... Hàng hoá Việt Nam xuất sang thị trường Trung quốc qua khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái là cao su, chè, gạo, hải sản, dầu thô, than, quặng các loại, một số hàng hoá tạm nhập, tái xuất như: ô tô con đã qua sử dụng, một số hàng hoá, thiết bị khác...

Rõ ràng rằng, từ khi khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái thực hiện thí điểm các cơ chế, chính sách đặc thù, các chủng loại hàng hoá đã trở nên phong phú hơn, được quản lý hướng vào việc đáp ứng nhu cầu thiết thực của thị trường nội địa, trao đổi hàng hoá thanh toán qua ngân hàng tăng lên, tạo điều kiện bình ổn thị trường một số loại hàng hoá.

Việc thực hiện một số chính sách thí điểm tại đây đã tạo môi trường thông thoáng hơn, thúc đẩy các hoạt động xuất nhập cảnh phát triển. Chỉ tính đến tháng 11-1998, đã có trên 73.000 người Trung Quốc vào Quảng Ninh bằng giấy thông hành xuất nhập cảnh, tăng 479% so với thời kỳ 1994-1995. Đồng thời, cũng có khoảng 35000 người Việt Nam sang Đông Hưng - Trung Quốc tham quan, du lịch và quan hệ kinh tế. Nhiều hoạt động kinh tế - thương mại phát triển cũng

làm tăng thu ngân sách qua cửa khẩu Móng Cái, trong đó khoảng 70% mức tăng thu thuế từ nội địa là do áp dụng thí điểm cơ chế, chính sách mới từ năm 1996.

- Đối với khu kinh tế cửa khẩu Lạng Sơn, theo Báo cáo số 11- BCD/BC, ngày 09-1- 2000 của Ủy ban nhân dân tỉnh Lạng Sơn, mặc dù thời gian triển khai thực hiện cơ chế, chính sách thí điểm, diễn ra trong bối cảnh khủng hoảng tài chính khu vực, nhưng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hoá qua khu vực thí điểm, thời kỳ 1997-1998, tức là sau 2 năm thí điểm đã đạt 7.066,9 tỉ đồng, tăng 15,1% so với giai đoạn 1995-1996. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu chiếm 59,1% và tăng 34,4%, các mặt hàng xuất, nhập khẩu truyền thống chiến lược vẫn được duy trì. Đặc biệt khu vực cửa khẩu Lạng Sơn luôn xuất siêu: năm 1997, giá trị xuất khẩu/giá trị nhập khẩu là 205 triệu USD/128 triệu USD, bằng 160%; năm 1998 tỉ lệ này là 174 triệu USD/145 triệu USD, bằng 120%; năm 1999: 204 triệu USD/128 triệu USD, bằng 159%. Tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu qua địa bàn năm 1999 đạt 332 triệu USD, trong đó xuất khẩu 204 triệu USD, đạt 106,25% kế hoạch và bằng 117,24% so với năm 1998; nhập khẩu 128 triệu USD, đạt 80,5% kế hoạch và bằng 88,28% so với năm 1998. Điều này cho thấy, ngoài khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái thì ở Lạng Sơn, giá trị hàng hoá xuất, nhập khẩu qua cửa khẩu cũng góp phần quan trọng đối với thị trường hàng hoá trong nước, đặc biệt là các tỉnh phía Bắc.

Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu qua Lạng Sơn là: cao su, dầu dừa, hải sản, hồ tiêu, hoa quả tươi và khô, xà phòng, bánh kẹo, giày dép, đồ thủ công mỹ nghệ và các hàng nông - lâm sản khác... Ngược lại, các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu qua khu vực này là: máy móc thiết bị, nguyên, vật liệu phục vụ sản xuất công - nông - ngư nghiệp, xây dựng và một số mặt hàng thiết yếu khác...

Báo cáo của Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu cho thấy: Việc thực hiện các chính sách ưu tiên phát triển hoạt động thương mại, dịch vụ, du lịch, hoàn thiện cơ chế quản lý điều hành và chính sách định hướng cho xây dựng mô hình khu kinh tế cửa khẩu, đã thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động giao lưu kinh tế - thương mại, du lịch, đầu tư tại đây. Không những thế, nó còn thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế của tỉnh, kéo theo sự phát triển sản xuất một số mặt hàng xuất khẩu tại nhiều địa phương khác, nhanh chóng tạo ra sự sôi động của thị trường vùng Đông Bắc. Theo đó, tổng mức lưu chuyển hàng hoá bán lẻ năm 1998 đạt 820 tỉ đồng, tăng 15,8% so với năm 1997; hai năm 1997-1998 đạt 1528 tỉ đồng, tăng 36,5% so với hai năm 1995-1996; năm 1999 đạt 858 tỉ đồng, đạt 88,4% kế hoạch năm và bằng 104,63% so với cùng kỳ năm trước; năm 1996 có 240 doanh nghiệp trong cả nước tham gia hoạt động xuất, nhập khẩu, năm 1998 là 268 và năm 1999 là 300 doanh nghiệp. Số lượng khách du lịch, người qua lại cửa khẩu làm ăn, buôn bán ngày càng tăng, năm 1998 có 622.160

lượt người qua lại biên giới, tăng 13,5% so với năm 1997; hai năm 1997-1998 có 1.169.984 lượt người, tăng 84,7% so với 2 năm 1995-1996. Năm 1999 có 683.703 lượt người qua lại, bằng 118% so với năm 1998. Doanh thu từ hoạt động du lịch, dịch vụ hai năm 1997-1998 đạt 128 tỉ đồng, tăng 12,1% so với hai năm 1995-1996. Năm 1999, đạt 62 tỉ đồng, đạt 88,7% kế hoạch năm và bằng 98% so với năm 1998...

- Khu kinh tế cửa khẩu Cao Bằng, tuy là nơi quy mô và lưu lượng hàng hoá trao đổi qua biên giới giữa hai nước chưa cao, nhưng từ khi thực hiện chính sách thí điểm, thời gian đầu đã hứa hẹn khả năng phát triển tốt, ảnh hưởng ngày càng nhiều hơn tới thị trường trong nước. Tại khu kinh tế cửa khẩu Cao Bằng, sau hai năm thí điểm cơ chế, chính sách theo Quyết định 171-1998/TTg của Thủ tướng Chính phủ, trong báo cáo số 70/BC-UB ngày 14 tháng 2 năm 2000 của Ủy ban nhân dân tỉnh: Tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu năm 1998 là 15,555 triệu USD, trong đó, xuất khẩu đạt 6,827 triệu USD, nhập khẩu 8,728 triệu USD. Năm 1999, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu là 17,764 triệu USD, tăng 114,2% so với năm 1998, trong đó xuất khẩu là 10,306 triệu USD, nhập khẩu là 7,458 triệu USD. Năm 2000, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu sẽ đạt khoảng 20 triệu USD (bao gồm cả chính ngạch và tiểu ngạch).

Cơ cấu hàng hoá trao đổi qua khu kinh tế cửa khẩu

Cao Bằng ảnh hưởng đến thị trường trong nước chủ yếu là các chủng loại hàng hoá như: Năm 1998, về xuất khẩu chính ngạch là: quặng sắt nguyên khai, quặng mangan, quặng titan, quặng kẽm, nước hoa, dầu gội đầu, xà phòng giặt các loại; về xuất khẩu tiểu ngạch là: chít bông, củ khúc khắc, cây dược liệu, mật rỉ đường. Ngược lại, phía Việt Nam nhập khẩu chính ngạch chủ yếu các chủng loại hàng: bình và vòi cứu hoả, nguyên liệu cám 151, thuốc thú y các loại, than cốc, ô tô vận tải; Năm 1999, hàng xuất khẩu chính ngạch là: quặng sắt nguyên khai, quặng mangan, quặng kẽm, mật rỉ đường, sợi tổng hợp, cao su; hàng xuất khẩu tiểu ngạch là: xi công nghiệp, củ thiên niên kiện, dây huyết đằng, khúc khắc, bách lộ, sắn lát khô, chít cây khô, hoa quả tươi. Trong khi đó, chủng loại hàng nhập khẩu chính ngạch là: nguyên liệu cám 151, bình và vòi cứu hoả, nhôm thanh, loa giấy rời, kính mẫu xây dựng, than cốc..., và nhập khẩu tiểu ngạch là: nhôm thanh, gạch nung trắng men, kính xây dựng, đỗ xanh hạt, bột đá xây dựng, vòi cao su, hoa quả tươi...

Một số nhóm hàng nhập khẩu ở trên đã xuất hiện nhiều trên thị trường nội địa từ Bắc đến Nam ở nước ta như: hoa quả tươi, trứng gia cầm, gạch men, kính xây dựng và thông qua xuất khẩu cũng làm giảm bớt sự căng thẳng trên thị trường về một số hàng hoá khác như: các loại quặng, cao su, xà phòng giặt các loại...

- Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, được thành lập



theo Quyết định 100/1998/QĐ-TTg, tháng 8-1998, đến nay mới được 2 năm. Tuy ảnh hưởng của các chủng loại hàng hoá trao đổi qua khu kinh tế này đối với thị trường nội địa vẫn còn ở mức khiêm tốn, nhưng đã hứa hẹn một triển vọng phát triển tốt khi các cơ chế, chính sách ưu tiên phát huy tác dụng. Theo Báo cáo số 08/BC-UB ngày 25 tháng 1 năm 2000 của Ủy ban nhân dân tỉnh Lào Cai thì tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu năm 1998 đạt 613,7 tỉ đồng, trong đó xuất khẩu là 49,370 tỉ đồng và nhập khẩu là 564,330 tỉ đồng; năm 1999 tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu là 803,0 tỉ đồng, trong đó xuất khẩu là 143,234 tỉ đồng và nhập khẩu là 659,766 tỉ đồng. Điều đáng lưu ý là trong nhiều năm liên, khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai luôn có giá trị hàng hoá nhập khẩu cao hơn từ 5-10 lần so với giá trị hàng hoá xuất khẩu. Hai năm 1998 và 1999, do ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế trong khu vực, nên tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu năm 1998 chỉ bằng 75% so với năm 1997 (817,362 tỉ đồng), năm 1999, tổng giá trị kim ngạch xuất, nhập khẩu lại tăng 30,8% so với năm 1998 v.v.. Đến hết năm 1999 đã có trên 100 doanh nghiệp hoạt động kinh doanh xuất, nhập khẩu qua cửa khẩu Lào Cai. Mặt hàng nhập khẩu chủ yếu là: hoá chất các loại, thiết bị máy móc, rau quả tươi, bột gạo, hàng may mặc sẵn... Mặt hàng xuất khẩu chủ yếu là: quặng các loại, bàn ghế nhựa, cao su nguyên liệu, cà phê, bánh kẹo, bột giặt, thảo quả, hoa quả tươi và một số hàng

hoá khác... Các cơ chế, chính sách mới được ưu tiên triển khai tại khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đã thúc đẩy trao đổi hàng hoá ở đây thêm nhộn nhịp, thường xuyên có 8 chợ biên giới họp hàng ngày, họp phiên vào các ngày thứ bảy và chủ nhật. Năm 1999, Bộ Thương mại và tỉnh Lào Cai phối hợp tổ chức Hội chợ quốc tế Thương mại - Du lịch xuân 1999 từ ngày 20 đến ngày 27-1-2000 tại khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, thu hút 46 doanh nghiệp trong nước và 10 doanh nghiệp Trung Quốc tham gia. Tiếp đó, Hội chợ Thương mại- Du lịch xuân 2000 cũng được tổ chức ở đây từ ngày 10 đến ngày 17-1-2000 thu hút 47 doanh nghiệp Việt Nam và 15 doanh nghiệp Trung Quốc tham gia. Rõ ràng rằng, khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai tuy đang trong thời gian thí điểm nhưng đã có những bước phát triển đáng kể, tác động nhiều mặt đến sự phát triển của thị trường nội địa hiện nay và những năm tiếp theo.

## **2. Một số thành công và vấn đề đặt ra cần giải quyết trong quá trình xây dựng, phát triển khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc thời gian vừa qua**

Thực tế cho thấy, sự hình thành và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đã mang lại nhiều chuyển biến tích cực đối với sản xuất và tiêu dùng trong nước. Có thể chỉ ra ở một số thành công chính như sau:

*Thứ nhất*, sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, Lạng Sơn, Lào Cai và Cao Bằng đã thúc đẩy kinh tế địa phương tiến bộ rõ rệt. Nhờ những cơ chế, chính sách thí điểm bước đầu phát huy tác dụng, nên đã làm cho hoạt động kinh tế - thương mại sôi động hơn, trực tiếp tạo ra môi trường thuận lợi cho kinh tế của địa phương, vùng phát triển cũng như tác động đến sản xuất của cả nước phát triển, GDP bình quân của 4 tỉnh có khu kinh tế cửa khẩu từ 1998 đến nay tăng bình quân từ 8-10%, cao hơn rất nhiều so với các địa phương khác trong vùng, cũng như so với bản thân từng tỉnh khi chưa thành lập khu kinh tế cửa khẩu. Cơ cấu kinh tế được chuyển biến theo hướng tăng dần tỉ trọng công nghiệp, thương mại - dịch vụ, giảm đáng kể tỉ trọng nông nghiệp trong GDP. Cơ cấu các thành phần kinh tế cũng nhờ đó mà biến đổi theo, kinh tế nhà nước không ngừng được củng cố, hỗ trợ, dẫn dắt các thành phần kinh tế khác cùng phát triển. Đời sống của người dân ngày càng được cải thiện.

*Thứ hai*, sự phát triển khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đã có tác động lan toả, dần từng bước trở thành những điểm sáng, trước mắt là những đầu tàu, vùng động lực nhỏ thúc đẩy khu vực kinh tế miền núi, biên giới phía Bắc phát triển. Vị thế của các địa phương có khu kinh tế cửa khẩu không ngừng được nâng lên so với các tỉnh khác trong vùng và ngay trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội chung của cả nước. Điều này

thể hiện rõ nhất ở sự tác động của các chủng loại hàng hoá xuất, nhập khẩu tại những nơi này đã trực tiếp tạo ra những thay đổi trong chuyển dịch cơ cấu kinh tế trong vùng, đáp ứng một phần quan trọng về một số chủng loại hàng hoá phục vụ nhu cầu tiêu dùng và sản xuất trong nước. Hơn nữa, thu ngân sách của các địa phương này nhờ khu kinh tế cửa khẩu cũng không ngừng tăng. Theo báo cáo của các cơ quan chuyên môn, năm 1999 tổng số thu ngân sách trên địa bàn của cả 9 khu kinh tế cửa khẩu đạt hơn 1450 tỷ đồng. Trong đó, lớn nhất là cửa khẩu Cầu Treo (540 tỷ đồng), thấp nhất là cửa khẩu Mộc Bài (gần 1 tỷ đồng). Đối với các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc thì Lạng Sơn đạt 412,850 tỉ đồng, riêng khu vực thí điểm cơ chế, chính sách đạt 276,704 tỷ đồng. Lào Cai đạt 96,852 tỷ đồng, tăng gần 4 lần so với năm 1997 (27,487 tỉ đồng) khi chưa có khu kinh tế cửa khẩu; Cao Bằng đạt 22,159 tỷ đồng, trong đó khu kinh tế cửa khẩu chiếm tới 77%.

*Thứ ba*, kết cấu hạ tầng được thay đổi đáng kể. Đây cũng chính là kết quả của sự đầu tư đúng hướng của Trung ương và địa phương trong thời gian qua. Ngay trong các Quyết định thành lập cũng ghi rõ, đối với khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, Lạng Sơn từ khi thành lập đến năm 2000, được để lại không dưới 50% thu ngân sách để đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, còn lại, các khu kinh tế cửa khẩu Cao Bằng, Lào Cai thì chủ trương này được thực hiện đến 2001 và 2002. Bên cạnh đó còn phải

kể đến các cơ chế, chính sách thí điểm đã thu hút nhiều nhà đầu tư trong và ngoài nước, bỏ vốn đầu tư vào sản xuất, vào kết cấu hạ tầng phục vụ cho phát triển dịch vụ, thương mại và du lịch. Nhà nước đã quan tâm nhiều hơn tới phát triển giao thông huyết mạch, các đường quốc lộ, tỉnh lộ, đường sắt và dần từng bước là đường hàng không từ các nơi khác đến khu kinh tế cửa khẩu, tạo điều kiện cho giao lưu kinh tế - thương mại được thuận lợi v.v..

*Thứ tư*, sự phát triển mô hình kinh tế mới này đã dần tạo ra sự thích ứng của các cơ quan chức năng, chính quyền các cấp từ Trung ương đến địa phương, nâng cao năng lực quản lý nhà nước trong điều kiện mới. Việc xây dựng và hoàn thiện mô hình khu kinh tế cửa khẩu đòi hỏi Nhà nước, Chính phủ Trung ương có những chủ trương, định hướng đúng đắn từ thị trường, khả năng hội nhập và các cơ chế, chính sách thích ứng. Đối với các chính quyền địa phương, năng lực cần thiết ở đây là khả năng tổ chức, thực hiện chủ trương, cơ chế chính sách thí điểm, đảm bảo trật tự an toàn cho mô hình kinh tế mới hoạt động; đồng thời biết khơi dậy tiềm năng tại chỗ, phối hợp với sự chỉ đạo của Trung ương để phát triển kinh tế địa phương. Thực tế cho thấy, sự vận hành của khu kinh tế cửa khẩu đòi hỏi các nhà quản lý, chỉ đạo thực tiễn phải năng động, kịp thời phát hiện ra cái mới để bổ sung, hoàn chỉnh, tổng kết để

kiến nghị những cơ chế chính sách thích ứng, đảm bảo phát triển kinh tế có lợi cả trước mắt và lâu dài.

*Thứ năm*, việc thí điểm cơ chế, chính sách tại các khu kinh tế cửa khẩu không làm phức tạp hơn tình hình buôn lậu, gian lận thương mại vốn là những vấn đề nhức nhối, là điểm nóng tại các cửa khẩu trong thời gian trước đây. Kết quả của việc áp dụng thí điểm các cơ chế, chính sách này có tác động rất lớn đến ổn định sản xuất và lưu thông hàng hoá trong nước, đảm bảo kịp thời phục vụ nhu cầu tiêu dùng của dân cư nhưng dựa trên sự bảo vệ và phát triển sản xuất trong nước. Rõ ràng rằng, việc khoanh vùng một khu vực với những cơ chế, chính sách thí điểm để xây dựng khu kinh tế cửa khẩu cũng đồng nghĩa với việc đưa các hoạt động kinh tế - thương mại ở đây vào môi trường có sự quản lý, tránh tự do vô tổ chức và không có sự kiểm tra, kiểm soát hoặc quản lý hình thức như trước đây. Điều đặc biệt là, với mô hình kinh tế mới, các hoạt động kinh tế - thương mại được quản lý ngay từ đầu và trong suốt quá trình hoạt động cũng như kết quả cuối cùng của nó, có người chủ quản lý cụ thể. Chẳng hạn, ở khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai năm 1999, các cơ quan chống buôn lậu, gian lận thương mại đã phát hiện và xử lý 1991 vụ hàng hoá vi phạm, ước khoảng 3 tỷ đồng, giảm 44% số vụ vi phạm so với năm 1998. Trong đó, vi phạm trong khu vực biên giới là 1029 vụ, nội địa là 962 vụ. Một

số khu kinh tế cửa khẩu khác cũng có những chuyển biến tương tự.

*Thứ sáu*, góp phần giữ vững an ninh - quốc phòng biên giới, tạo ra môi trường kinh tế - xã hội ổn định, tăng cường hợp tác hữu nghị láng giềng, cùng có lợi giữa Việt Nam và Trung Quốc. Việc xây dựng khu kinh tế cửa khẩu nhằm mục đích đẩy mạnh quan hệ kinh tế - thương mại qua biên giới giữa hai nước, đáp ứng lợi ích chính đáng về kinh tế - xã hội; đồng thời, qua đó thúc đẩy và gắn bó chặt chẽ hơn tình hữu nghị truyền thống, lâu đời giữa hai dân tộc. Khác với quan hệ trao đổi, buôn bán tự do qua biên giới trước đây, khu kinh tế cửa khẩu là một mô hình mới, linh hoạt, cởi mở và khuyến khích các hoạt động kinh tế - thương mại được pháp luật hai nước cho phép, phù hợp với thông lệ quốc tế, nằm trong quy hoạch về kinh tế - xã hội của địa phương và Trung ương, đảm bảo các điều kiện về an ninh - quốc phòng và trật tự, ổn định biên giới. Mặt khác, nó còn giúp chính quyền địa phương và cơ quan quản lý ngăn ngừa tốt hơn tình trạng buôn lậu, gian lận thương mại cũng như các hoạt động gây mất trật tự, vi phạm an ninh biên giới. Điều này đã được chứng minh trong thực tế thời gian vừa qua, khi 4 khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc được thành lập và thí điểm những cơ chế, chính sách mới.

Từ khi thành lập các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đến nay, bên cạnh những thành công đã

đạt được, quá trình quản lý và phát triển mô hình kinh tế mới này cũng bộc lộ không ít vướng mắc, cần được tổng kết, bổ sung và hoàn thiện, để có giải pháp phát huy những tác động tích cực của nó tới phát triển kinh tế hàng hoá nói riêng và kinh tế - xã hội trong vùng cũng như cả nước nói chung. Những yêu cầu đặt ra cần tiếp tục giải quyết đó là:

- Một số cơ chế, chính sách thí điểm đối với các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc cần được áp dụng chính thức để tạo lòng tin, đặc biệt là những chính sách ưu đãi về thương mại - dịch vụ nhằm khơi thông các kênh hàng hoá và đầu tư. Chẳng hạn, chính sách về những hàng hoá xuất xứ từ nội địa Việt Nam đưa vào khu kinh tế cửa khẩu để bán, để gia công, tái chế, lắp ráp khi xuất khẩu được miễn thuế xuất khẩu hoặc được hưởng mức thuế suất ưu đãi; doanh nghiệp hoạt động tại khu kinh tế cửa khẩu được miễn thuế thu nhập trong 4 năm đầu, trong thời gian 4 năm tiếp theo được giảm 50% số thuế phải nộp... Thực chất những ưu đãi này nhằm tạo cơ hội khuyến khích và phát triển sản xuất, trao đổi hàng hoá qua khu kinh tế cửa khẩu, thu hút và tạo các nguồn hàng hoá ổn định trong và ngoài nước qua đây.

- Cần định hình rõ hơn chức năng của các khu kinh tế cửa khẩu. Trong Quyết định thành lập, các khu kinh tế cửa khẩu được ưu tiên phát triển thương mại, xuất nhập khẩu, dịch vụ, du lịch và công nghiệp; chỉ riêng



khu kinh tế cửa khẩu Cao Bằng có thêm chính sách ưu tiên cho nông nghiệp. Đặc điểm chính của các khu kinh tế cửa khẩu là tập trung ưu tiên vào một số lĩnh vực, đặc biệt là thương mại, dịch vụ. Tuy nhiên, tùy theo đặc điểm kinh tế - xã hội và lợi thế so sánh ở từng nơi mà xác định thêm chức năng, nhiệm vụ nhưng không nên quá chung chung và dàn trải.

- Một vấn đề cũng đang đặt ra hiện nay là hoàn thiện tổ chức, quản lý nhà nước đối với khu kinh tế cửa khẩu. Thực tiễn một số năm qua đã đặt ra yêu cầu hoàn thiện cả về tổ chức và cơ chế quản lý đối với các cơ quan quản lý từ Trung ương đến địa phương. Nên chăng cần có một đầu mối tập trung ở Trung ương và phân cấp hợp lý về cơ chế, chính sách cũng như tổ chức thực hiện cho địa phương trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ theo quy định của các văn bản pháp quy. Cơ cấu của ban quản lý, thẩm quyền ra các quyết định về đầu tư, sử dụng kinh phí từ ngân sách để lại cho tái đầu tư, xử lý các quan hệ đối nội, đối ngoại khác của địa phương v.v. cũng cần được xác định rõ.

- Một số vấn đề về cấp phép xuất, nhập cảnh tạm thời và cho phép dân cư không phải là cư dân khu vực biên giới xuất cảnh bằng chứng minh thư; thực hiện các tour du lịch bằng thẻ v.v. nhằm khuyến khích việc qua lại, tham quan du lịch không chỉ trong các khu kinh tế cửa khẩu, mà còn khai thác tối đa tiềm năng du lịch của các tỉnh vùng núi phía Bắc cũng như trong cả nước.

Bên cạnh đó, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho công dân Việt Nam sang tham quan, du lịch Trung Quốc, thắt chặt thêm tình hữu nghị truyền thống giữa hai nước.

- Cần tiếp tục đầu tư, hoàn thiện kết cấu hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu, xây dựng, nâng cấp các tuyến đường giao thông v.v.. Trong những năm vừa qua, nhờ chủ trương đúng của Trung ương, sự phối hợp thực hiện có hiệu quả của các cấp, các ngành, đã làm cho bộ mặt của khu kinh tế cửa khẩu định hình và ngày càng khang trang, hiện đại; trong thời gian tới, cần nhanh chóng hoàn thiện để đưa vào sử dụng, khai thác, v.v..

- Vấn đề thanh toán trong các giao dịch ở khu kinh tế cửa khẩu cũng cần được thống nhất quản lý: việc thanh toán tiền, hàng còn nhiều vướng mắc cả về tính pháp lý và hình thức thực hiện. Bên cạnh đó, sự phối hợp giữa các cơ quan chức năng để ngăn ngừa, quản lý có hiệu quả hơn vấn đề buôn lậu, gian lận thương mại và các hoạt động khác tại khu kinh tế cửa khẩu nói riêng và biên giới giữa hai nước nói chung cũng cần được hoàn thiện về cơ cấu tổ chức, trang thiết bị đặc chủng.

### CHƯƠNG III

## CÁC QUAN ĐIỂM VÀ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU NHẪM PHÁT HUY TÁC ĐỘNG CỦA CÁC KHU KINH TẾ CỦA KHẨU BIÊN GIỚI VIỆT - TRUNG ĐẾN PHÁT TRIỂN KINH TẾ HÀNG HOÁ Ở NƯỚC TA TRONG THỜI GIAN TỚI

Mở rộng quan hệ kinh tế với các nước trên thế giới là đường lối chiến lược cơ bản, lâu dài của Đảng và Nhà nước ta, trong đó đặc biệt chú ý đến mối quan hệ với các nước láng giềng và khu vực. Việt Nam - Trung Quốc là hai nước láng giềng có mối quan hệ lịch sử lâu đời. Sự phát triển các mối quan hệ mà trước hết là quan hệ kinh tế Việt - Trung có tác động lớn đến sự phát triển kinh tế của mỗi nước. Thực tế cho thấy, trong thời gian qua, quan hệ kinh tế giữa hai nước tuy đã đạt được nhiều thành tựu tích cực, nhưng cũng tồn tại không ít những mặt hạn chế cản trở khắc phục và củng cố. Hơn nữa, kết quả của mối quan hệ kinh tế đạt được vừa qua chưa đáp ứng được yêu cầu, tiềm năng của mỗi nước. Để củng cố, tăng cường và phát triển các mối quan hệ kinh tế giữa hai nước trong thời gian tới, nhằm thúc

đẩy quá trình phát triển kinh tế hàng hoá nước nhà, vấn đề đặt ra là phải xác định được các quan điểm cơ bản và tìm ra được các giải pháp hữu hiệu thúc đẩy sự phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc nước ta.

## I. CÁC QUAN ĐIỂM CƠ BẢN VÀ PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN CÁC KHU KINH TẾ CỬA KHẨU BIÊN GIỚI VIỆT - TRUNG

### 1. Các quan điểm cơ bản

*1.1. Coi phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung là một chủ trương chiến lược lâu dài, một trong những yếu tố hết sức quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế hàng hoá ở nước ta*

Trong điều kiện hiện nay, khi cách mạng khoa học và công nghệ trên thế giới đang phát triển như vũ bão, làm cho lực lượng sản xuất mang tính quốc tế hoá cao, thì việc mở rộng quan hệ kinh tế với các nước trên thế giới là một tất yếu khách quan đối với mọi quốc gia không kể nước đó giàu hay nghèo. Thực tế những năm qua cho thấy, nước nào thực hiện nền kinh tế "đóng" thì không thể phát triển được. Xét về lịch sử và lôgích, mở rộng quan hệ kinh tế với các nước láng giềng có tầm quan trọng đặc biệt. Từ cuối thế kỷ XVI, Thomas (1571-1641), nhà kinh tế học người Anh thuộc trường phái

trọng thương, đã nói rằng: trong phát triển thương mại phải chiếm lĩnh, mở rộng thị trường, trước hết là các nước láng giềng và thuộc địa.

Việt Nam và Trung Quốc là hai quốc gia láng giềng núi liền núi, sông liền sông. Trung Quốc là một thị trường rộng lớn (trên 1,2 tỉ dân), là thị trường có nhu cầu đa dạng, thị trường gần kề "dễ tính", chưa đòi hỏi cao về chất lượng, chủng loại hàng hoá, là thị trường có quan hệ truyền thống lâu đời với Việt Nam, lại có lợi thế về khoảng cách địa lý (gần) nên lưu thông hàng hoá thuận tiện, chi phí thấp. Hơn nữa, Trung Quốc cũng sẽ là cường quốc kinh tế trong tương lai gần... Tất cả những đặc điểm nói trên cho thấy thị trường Trung Quốc đã, đang và sẽ có ảnh hưởng to lớn đến sự phát triển kinh tế hàng hoá ở nước ta. Thực tế thời gian qua đã chứng minh rõ ảnh hưởng có tính hai mặt của nó. Vì vậy, việc không nhận thức rõ vai trò quan trọng của thị trường này có thể sẽ dẫn đến những hậu quả khó lường trước, đặc biệt là trong điều kiện hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế ngày càng cao hiện nay.

Tuy nhiên, việc mở rộng quan hệ kinh tế giữa các nước trên thế giới còn tùy thuộc vào các đặc điểm cụ thể để xác định vị trí quan trọng của đường bộ, đường sắt, đường thuỷ hoặc đường hàng không. Do đặc điểm địa lý, nên việc mở rộng quan hệ kinh tế giữa nước ta và Trung Quốc theo đường bộ có vai trò đặc biệt quan trọng. Vì vậy, phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên

giới phía Bắc là chủ trương chiến lược lâu dài, một trong những yếu tố hết sức quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế hàng hoá ở nước ta. Đây là quan điểm rất cơ bản trong phát triển kinh tế hàng hoá và tiến tới mở rộng mối quan hệ "láng giềng hữu nghị, hợp tác toàn diện, ổn định lâu dài, hướng tới tương lai". Đây là thời cơ và điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng quan hệ kinh tế với các nước khác trong khu vực và quốc tế. Cần xác định rõ quan điểm này, làm cơ sở để lập các kế hoạch, chính sách, giải pháp để phát triển các khu kinh tế cửa khẩu, tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế các tỉnh miền núi phía Bắc nói riêng và kinh tế cả nước nói chung.

*1.2. Phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung phải trực tiếp thúc đẩy kinh tế hàng hoá phát triển, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế nước ta theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hóa, trước hết là công nghiệp hoá, hiện đại hoá nông nghiệp và nông thôn*

Nền kinh tế nước ta chưa phát triển, lao động thủ công là chủ yếu, lao động trong nông nghiệp, nông thôn còn chiếm tới 80%, thiết bị, kỹ thuật, máy móc lạc hậu, năng suất lao động thấp, chi phí sản xuất cao, khả năng cạnh tranh của các sản phẩm hàng hoá kém ... Do đó, khoảng cách phát triển giữa nước ta với các nước trong khu vực và quốc tế chênh lệch cao. Muốn rút ngắn khoảng cách phát triển đó, không còn con đường

nào khác là phải đẩy mạnh quá trình công nghiệp hoá gắn liền hiện đại hoá nền kinh tế quốc dân, phải mở rộng và phát triển kinh tế hàng hoá. Điều này đòi hỏi toàn Đảng, toàn dân, mọi thành phần kinh tế cùng nỗ lực thực hiện, trong đó chính sách phát triển kinh tế đối ngoại sẽ phải góp phần quan trọng... Do vậy, phát triển khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc cũng không ngoài mục đích đó.

Quan điểm này đòi hỏi trong quá trình phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc, chúng ta phải biết tận dụng những thế mạnh của phía Trung Quốc, đó là nhập khẩu những thiết bị, máy móc tiên tiến với quy mô vừa và nhỏ, trước hết phục vụ cho sản xuất nông nghiệp, vận tải, chế biến nông sản phục vụ cho xuất khẩu, và thu hút được đầu tư từ phía Trung Quốc. Đồng thời, thông qua các cơ chế, chính sách ưu đãi để thu hút các doanh nghiệp trung ương và địa phương nâng cao năng lực cạnh tranh, khai thác tiềm năng tại chỗ để tạo ra nhiều chủng loại hàng hoá xuất khẩu với chất lượng cao, thu hẹp dần khoảng cách chênh lệch về xuất, nhập khẩu giữa Việt Nam và Trung Quốc. Phát triển các khu công nghiệp cần gắn chặt với kế hoạch, quy hoạch các vùng dân cư, khu công nghiệp, thị trấn, thị tứ, các vùng cây trồng vật nuôi để đảm bảo việc cung ứng hàng hoá xuất, nhập khẩu hợp lý. Gắn việc phát triển sản xuất hàng hoá theo vùng, tiểu vùng cũng như các ngành nghề với việc mở rộng thị trường

nội địa thông suốt trong cả nước, thúc đẩy sản xuất phát triển đi đôi với việc tạo ra những tiền đề cần thiết cho việc đẩy mạnh sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá nông nghiệp, nông thôn.

*1.3. Phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc phải bảo đảm mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội cao*

Chúng ta chủ trương phát triển nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa với tốc độ tăng trưởng kinh tế cao nhằm thực hiện mục tiêu dân giàu, nước mạnh, xã hội công bằng, dân chủ, văn minh. Quan điểm này đòi hỏi việc phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc vừa phải thúc đẩy quá trình tăng trưởng và phát triển kinh tế, vừa có tác động tích cực tới phát triển xã hội. Đây cũng là một trong những tiền đề thực hiện tính định hướng xã hội chủ nghĩa của nền kinh tế nước ta.

Muốn vậy, trong quá trình phát triển các khu kinh tế cửa khẩu phía Bắc phải biết khai thác và phát huy được lợi thế so sánh của nước ta, tận dụng tối đa những thế mạnh của nước bạn, nhằm thúc đẩy phát triển sản xuất và trao đổi hàng hoá của nền kinh tế nước nhà. Quá trình phát triển các khu kinh tế cửa khẩu phải làm thay đổi bộ mặt xã hội, trước hết là của các tỉnh miền núi phía Bắc, nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân, giải quyết việc làm, tăng thu nhập,



góp phần nhanh chóng xoá sổ hộ đói, giảm số hộ nghèo; phát triển thương nghiệp văn minh; chống khai thác cạn kiệt, lạm dụng tài nguyên, huỷ hoại môi trường, mất cân bằng sinh thái; giữ vững an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội trong khu vực cửa khẩu, trong các tỉnh biên giới nói riêng và cả nước nói chung.

Việc đề cao tính hiệu quả trong phát triển các khu kinh tế cửa khẩu không chỉ ngăn ngừa việc mở rộng tràn lan, không có mục đích, trọng tâm rõ ràng, hoặc chỉ chạy theo lợi nhuận thuần tuý, cục bộ, mà còn được thể hiện tổng hợp cả về kinh tế và xã hội, kinh tế phát triển đồng thời dân trí phải được nâng lên: đào tạo được nhiều cán bộ am hiểu kinh tế thị trường, thích ứng với điều kiện mới, bên cạnh đó, từng bước quan tâm, tạo ra môi trường thuận lợi cho cộng đồng các dân tộc cư trú tại chỗ thích nghi dần với kinh tế thị trường, ngăn ngừa phân hoá thu nhập, giàu nghèo quá mức, phát triển kinh tế đi đôi với bảo vệ môi trường sinh thái, bảo vệ tài nguyên thiên nhiên một cách bền vững.

*1.4. Phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc phải có sự tham gia của toàn dân, của mọi thành phần kinh tế, dưới sự lãnh đạo của Đảng và điều hành quản lý của Nhà nước*

Do tầm quan trọng về vai trò, vị trí của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc, nên việc phát triển các khu kinh tế cửa khẩu ở đây không chỉ là nhiệm vụ của từng tỉnh, từng vùng, từng khu vực, từng thành

phần kinh tế ... mà đòi hỏi mọi thành phần kinh tế đều phải tham gia, mọi địa phương cùng góp sức.

Sự phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc được thực hiện một cách có tổ chức, có kế hoạch, phát huy những kết quả tích cực, hạn chế, loại bỏ những ảnh hưởng tiêu cực đến nền kinh tế, sẽ góp phần đưa nền kinh tế nước ta phát triển theo đúng mục tiêu đã định. Và điều đó chỉ đạt được khi nó được thực hiện dưới sự lãnh đạo của Đảng và sự điều hành quản lý của Nhà nước.

Khu kinh tế cửa khẩu - mô hình kinh tế mới cho phép huy động mọi tiềm năng không chỉ của kinh tế nhà nước, kinh tế hợp tác mà còn của các thành phần kinh tế khác. Thông qua chức năng của khu kinh tế cửa khẩu về phát triển thương mại, du lịch, dịch vụ, công nghiệp, Nhà nước từ Trung ương đến địa phương cần có cơ chế, phương thức quản lý thích hợp để huy động được dân cư và các thành phần kinh tế tham gia một cách có tổ chức, có kế hoạch, phát huy được tiềm năng, thế mạnh của từng đối tượng. Đồng thời, có biện pháp ngăn ngừa tình trạng vô tổ chức, vô chính phủ, tranh mua, tranh bán, nâng giá, ép giá gây lũng đoạn thị trường để kiếm lợi cá nhân, tạo ra môi trường không lành mạnh cho buôn lậu, gian lận thương mại hoặc mất trật tự, an ninh xã hội phát triển. Có chính sách khuyến khích đầu tư nước ngoài, đặc biệt là các nhà đầu tư của Trung Quốc đầu tư vào khu kinh tế cửa khẩu.

*1.5. Phát triển các khu kinh tế cửa khẩu phải đảm bảo gìn giữ, phát huy truyền thống tốt đẹp, tình hữu nghị lâu đời giữa Việt Nam và Trung Quốc, đồng thời phải đảm bảo an ninh, chủ quyền quốc gia*

Đây là quan điểm cần được quán triệt trong suốt quá trình xây dựng, phát triển khu kinh tế cửa khẩu hiện nay và những năm tiếp theo. Xét về mục đích, việc xây dựng và phát triển khu kinh tế cửa khẩu không chỉ nhằm khai thác lợi thế, tiềm năng, thế mạnh của các địa phương có cửa khẩu, thúc đẩy kinh tế hàng hoá phát triển, mà còn là cơ sở phát triển quan hệ, giao lưu kinh tế, văn hoá giữa khu vực dân cư hai nước nói riêng và hai dân tộc Việt - Trung nói chung. Hơn nữa, từ trước đến nay, không chỉ riêng Việt Nam mà các nước trên thế giới có đường biên giới chung đều rất coi trọng vấn đề lựa chọn những hình thức hợp tác phù hợp để vừa thúc đẩy kinh tế phát triển, vừa đảm bảo gìn giữ tình hữu nghị cũng như an ninh - quốc phòng biên giới.

Kinh nghiệm lịch sử cho thấy, các cửa khẩu, đường biên giới quốc gia thường là những nơi phức tạp cả trong thời bình và thời chiến về an ninh - quốc phòng. Trong thời bình, nhiều khu vực cửa khẩu thường là nơi bọn tội phạm, buôn lậu lợi dụng để ẩn náu, là trạm trung chuyển hoạt động nội địa và xuyên quốc gia, do đó cần phải được quản lý một cách chặt chẽ. Trong thời chiến, tính chất phức tạp về chủ quyền an ninh quốc gia tại các cửa khẩu, đường biên giới còn ở mức cao hơn.

Thực tế đã cho thấy, không phải bất cứ khu vực cửa khẩu biên giới nào cũng có thể phát triển thành khu kinh tế cửa khẩu. Vì vậy, các cửa khẩu, đường biên giới thường nằm trong quy hoạch về quốc phòng - an ninh trong chiến lược phòng thủ chung của một quốc gia. Và trong phát triển khu kinh tế cửa khẩu không phải chỉ coi trọng khía cạnh kinh tế một chiều, duy nhất mà phải quan tâm đúng mức tới an ninh - quốc phòng vùng biên giới nói riêng và chủ quyền quốc gia nói chung. Việc lựa chọn các mô hình cụ thể để xây dựng, phát triển khu kinh tế cửa khẩu cần căn cứ vào đặc điểm cụ thể về địa chính trị, địa kinh tế của vùng biên giới, căn cứ vào việc xây dựng, củng cố an ninh - quốc phòng trong mọi tình huống nhằm tạo ra môi trường trật tự, an toàn cho các nhà đầu tư, các doanh nghiệp và dân cư sinh sống tại chỗ làm ăn, phát triển kinh tế.

## **2. Phương hướng phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung trong thời gian tới**

Trong những năm qua, các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung, tuy đã có sự phát triển nhất định nhưng tốc độ còn quá chậm và còn nhiều yếu kém, chưa đáp ứng được nhu cầu quan hệ kinh tế giữa hai nước, chưa tương xứng với tiềm năng của cả đôi bên. Do đó, sự tác động tích cực của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đến sự phát triển của nền kinh tế hàng hoá nước ta còn nhiều hạn chế.

Quá trình phát triển nền kinh tế hàng hoá ở nước ta, đặc biệt trong điều kiện khu vực hoá và quốc tế hoá kinh tế, đòi hỏi phải phát triển mạnh hơn nữa các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc. Phải phát triển và đổi mới cả về nội dung, quy mô, phạm vi, hình thức, chất lượng các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc với tốc độ cao hơn nhiều lần so với những năm qua thì mới đáp ứng được nhu cầu quan hệ kinh tế của cả đôi bên, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế hợp lý, nhằm thúc đẩy nhanh quá trình phát triển kinh tế hàng hoá các tỉnh biên giới phía Bắc nói riêng và nền kinh tế quốc dân nói chung.

Phát triển các khu kinh tế cửa khẩu bên cạnh mục tiêu về hiệu quả kinh tế, phải coi trọng nhiệm vụ về củng cố an ninh - quốc phòng, giữ gìn truyền thống hợp tác, hữu nghị lâu đời giữa hai dân tộc. Trong điều kiện hiện nay, hai nước có những điểm chung về môi trường và mục tiêu phát triển, đó là:

- Cả hai quốc gia đều cần môi trường hoà bình, ổn định để thực hiện công cuộc đổi mới, cải cách và mở cửa.

- Đều là những nước đang phát triển, có nhu cầu hội nhập, mở cửa, cùng có những nguy cơ và thách thức giống nhau trong quá trình toàn cầu hoá, phát triển nền kinh tế tri thức.

- Là hai quốc gia lựa chọn mục tiêu xây dựng chủ nghĩa xã hội phù hợp với đặc điểm của mỗi nước, đều có

chung những áp lực, âm mưu của các thế lực thù địch muốn chống, phá hòng xoá bỏ chủ nghĩa xã hội.

- Trong nền kinh tế mỗi nước đều có nhiều nhân tố bổ sung, hỗ trợ nhau trong quá trình phát triển...

Vì vậy, phương hướng phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc hiện nay và trong thời gian tới vừa được bắt đầu từ những yêu cầu trên, lại vừa là những hình thức kinh tế cụ thể đảm bảo mục tiêu phát triển kinh tế của mỗi nước. Hơn nữa, việc phát triển mô hình kinh tế mới này phải thống nhất, không được mâu thuẫn với những nguyên tắc chung đã được lãnh đạo hai nước thống nhất, trong nỗ lực chung về phát triển kinh tế - thương mại, đó là: *Xác định hạn ngạch trao đổi một số mặt hàng mà hai bên có tiềm năng và nhu cầu, thực hiện tốt Hiệp định mậu dịch biên giới giữa hai nước và thanh toán qua ngân hàng, hợp tác giữa hải quan hai nước trong việc chống buôn lậu, nhằm thúc đẩy buôn bán phát triển.*

Ngoài ra, việc phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc phải đảm bảo khai thác tối đa lợi thế so sánh của địa phương, vùng cũng như cả nước trong phát triển kinh tế- thương mại với Trung Quốc, nó là nhân tố quan trọng để thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, thúc đẩy kinh tế hàng hoá phát triển, thực hiện xoá đói, giảm nghèo, tạo ra những tiền đề thuận lợi để thực hiện thắng lợi sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá theo mục tiêu đề ra của từng tỉnh cũng

như cả nước, góp phần thu hẹp khoảng cách giữa miền núi biên giới với miền xuôi, giữa nước ta với các nước trong khu vực và trên thế giới.

## II. CÁC GIẢI PHÁP CHỦ YẾU NHẪM PHÁT TRIỂN CÁC KHU KINH TẾ CỬA KHẨU BIÊN GIỚI VIỆT - TRUNG

Để quan hệ kinh tế thương mại giữa hai nước Việt Nam - Trung Quốc phát triển nhanh, làm cơ sở thực hiện tốt chủ trương xây dựng mối quan hệ "láng giềng hữu nghị, hợp tác toàn diện, ổn định lâu dài, hướng tới tương lai" thì ngay từ bây giờ và trong những năm đầu của thế kỷ XXI, chúng ta cần thực hiện đồng bộ các giải pháp chủ yếu sau:

### *2.1. Ký kết và triển khai thực hiện các hiệp định kinh tế - thương mại song phương giữa hai nước*

Phát triển các khu kinh tế cửa khẩu đã đem lại nhiều mặt tích cực, thúc đẩy tăng trưởng và phát triển kinh tế xã hội của cả hai nước, trước hết là ở các tỉnh biên giới. Đối với phía Trung Quốc, sau khi khôi phục giao lưu buôn bán với Việt Nam, Trung Quốc đã mở được con đường thông thương cho khu vực Tây Nam rộng lớn, bao gồm các tỉnh Tứ Xuyên, Quảng Châu, Tây Tạng, Vân Nam, Quảng Tây và đi ra Biển Đông và với các nước Đông Nam Á. Trong đó, kinh tế của hai tỉnh có

biên giới chung với Việt Nam là Vân Nam và Quảng Tây, đều đã được cải thiện. Đặc biệt là tỉnh Quảng Tây, nơi chiếm tới 80% kim ngạch biên mậu thực hiện với Việt Nam, vốn là tỉnh miền núi biên giới phía nam Trung Quốc, kinh tế lạc hậu, thấp kém và tụt hậu xa so với các tỉnh khác trong nội địa, nhưng 10 năm trở lại đây, bộ mặt kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Tây đã thay đổi lớn, các tiềm năng kinh tế được khơi dậy, không còn là đối tượng trợ cấp của ngân sách nhà nước nữa. Các cửa khẩu của Quảng Tây chất đầy hàng hoá xuất khẩu sang Việt Nam. Nông thôn miền núi đã được điện khí hoá, việc làm được giải quyết tốt, thu nhập ngày càng tăng nhanh, đời sống kinh tế - xã hội khá giả, ổn định. Đáng chú ý là các cửa khẩu của tỉnh này không chỉ là hàng hoá do tỉnh sản xuất ra, mà còn thu hút nhiều hàng hoá từ các tỉnh khác. Vì vậy, các cửa khẩu của tỉnh Quảng Tây thực sự là một trạm trung chuyển hàng hoá của khu vực phía tây nam Trung Quốc, đã có tác dụng thúc đẩy sự phát triển kinh tế hàng hoá của cả các tỉnh lân cận... Thực hiện được tất cả những điều đó là do mở cửa biên giới với Việt Nam.

Những lợi ích do các khu kinh tế cửa khẩu đem lại là to lớn và không cần bàn cãi. Song sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu chưa đáp ứng được nhu cầu giao lưu kinh tế của hai nước, nhất là đối với Việt Nam. Một trong những nguyên nhân đó là do hai quốc gia còn quá ít các hiệp định kinh tế - thương mại song phương.



Nội dung các hiệp định đã ký còn hạn hẹp, gò bó, chưa đáp ứng được yêu cầu đòi hỏi của quan hệ hợp tác hiện tại và trong tương lai. Hơn nữa, việc triển khai thực hiện các hiệp định trên còn chậm.

Muốn phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới, chúng ta phải xây dựng được các chủ trương, chính sách, kế hoạch cụ thể, và tất cả những điều đó phải dựa trên cơ sở những hiệp định hợp tác ký kết giữa hai bên.

Thực tế những năm qua trong quan hệ kinh tế-thương mại với Trung Quốc, do hạn chế về ký kết và thực hiện các hiệp định, nên hoạt động thương mại qua biên giới Việt - Trung đối với chúng ta bấp bênh, không ổn định, lúc tăng lúc giảm gây nhiều bất lợi cho ta. Mặt khác, nguyên nhân này cũng làm cho các chính sách kinh tế của nước ta với Trung Quốc thiếu linh hoạt, uyển chuyển, bổ sung không kịp thời, các địa phương, doanh nghiệp thiếu tính chủ động trong trao đổi buôn bán, dẫn đến "mất trật tự" trong quan hệ buôn bán qua biên giới.

Trong những năm vừa qua, tuy cơ sở hạ tầng tại các khu kinh tế cửa khẩu đã được ưu tiên đầu tư thông qua việc trích lại không dưới 50% nguồn thu ngân sách tại chỗ để đầu tư lại vào việc phát triển cơ sở hạ tầng, nhưng so với yêu cầu phát triển thì đầu tư như vậy là chưa đủ, còn kém xa so với đòi hỏi thực tế, và xét về thực chất thì chúng ta chưa dám đầu tư mạnh vào hạ tầng cơ sở cho phát triển kinh tế của khẩu, chưa có các

kế hoạch cụ thể cho sự chuẩn bị nguồn hàng xuất khẩu... Tất cả đều có nguyên nhân sâu xa là thiếu các hiệp định, khung pháp lý cần thiết cho các hoạt động trên.

Giải pháp tăng cường ký kết các hiệp định kinh tế giữa hai bên là vô cùng quan trọng. Các hiệp định đó phải bảo đảm các nguyên tắc cùng có lợi, không làm thiệt hại cho bên đối tác, phải tuân theo các tập quán và thông lệ quốc tế.

### *3.2. Xây dựng và phát triển đồng bộ cơ chế, chính sách đối với các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc*

Thực tế những năm qua, Trung Quốc chủ động và khai thác tốt lợi ích từ giao lưu kinh tế qua biên giới Việt - Trung là vì các hoạt động biên mậu của Trung Quốc đã được thực hiện trên cơ sở khung pháp lý, đường lối đầy đủ và hoàn chỉnh bao gồm các luật, chỉ thị của Quốc vụ viện, các chính sách cụ thể phù hợp.

Ngược lại, Việt Nam thực hiện giao lưu kinh tế qua biên giới thường bị động, chưa tận dụng tốt những lợi thế và hiệu quả của kinh tế - thương mại cửa khẩu. Một trong những nguyên nhân gây nên tình trạng đó là chúng ta thiếu một khung pháp lý về cơ chế, chính sách cho các hoạt động cụ thể, phù hợp với đặc điểm, điều kiện tự nhiên cũng như khai thác một số lợi thế của những mô hình kinh tế mới. Chúng

ta mới chỉ có một số quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc áp dụng thí điểm cơ chế, chính sách ưu tiên tại một số khu vực cửa khẩu biên giới như: Móng Cái, Lạng Sơn, Lào Cai, Cao Bằng... Nhưng các doanh nghiệp tham gia hoạt động kinh tế ở biên giới còn thiếu khung pháp lý để hoạt động như: các văn bản, chỉ thị, các biện pháp hành chính, kinh tế, luật pháp, thiếu sự phối hợp có hiệu quả giữa các cơ quan luật pháp của Việt Nam với các cơ quan tương ứng phía Trung Quốc ... Hơn nữa, có những quy định pháp lý về buôn bán ở vùng biên giới không còn phù hợp, hạn chế và kìm hãm hoạt động kinh doanh trên biên giới lại không kịp thời bãi bỏ; các văn bản thực hiện không đồng bộ, ở một số nơi thời gian thí điểm những chính sách cụ thể kéo dài quá mức, dẫn tới kìm hãm và gây mất lòng tin cho các nhà đầu tư, các doanh nghiệp cũng như những người thực hiện ...

Vì vậy, xây dựng và phát triển đồng bộ cơ chế, chính sách để phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc là việc cần thiết, cấp bách. Các cơ chế, chính sách cụ thể nên xây dựng theo hướng sau:

*\* Về chính sách kinh tế - thương mại:*

- Nên có chính sách đa dạng hoá các hình thức giao lưu kinh tế qua các khu kinh tế cửa khẩu, tạo điều kiện thông thoáng và ưu đãi đối với những hoạt động kinh tế đáp ứng được yêu cầu, lợi ích của cả hai phía, thúc đẩy

kinh tế hàng hoá và hội nhập kinh tế của mỗi nước, phù hợp với thông lệ quốc tế.

Trước đây ta thường quan niệm giao lưu kinh tế qua cửa khẩu chỉ là hoạt động thương mại, trao đổi hàng hoá đơn thuần. Quan niệm và thực hiện như vậy là phiến diện, không khai thác có hiệu quả lợi thế của mỗi bên, không bảo đảm được mục tiêu hiệu quả kinh tế - xã hội. Vì vậy, cần phải hiểu hoạt động giao lưu kinh tế qua cửa khẩu biên giới một cách toàn diện, đầy đủ, bao gồm nhiều hoạt động trên nhiều lĩnh vực khác như: đầu tư, du lịch, vận tải chuyển khẩu, các dịch vụ tài chính, tiền tệ, tạm nhập, tái xuất, quá cảnh... Do đó, cần phải có những cơ chế, chính sách cụ thể về các hoạt động đa dạng đó.

- Cần xây dựng, ban hành cụ thể những quy chế về xuất khẩu, nhập khẩu hàng hoá và dịch vụ, du lịch, quá cảnh ở khu kinh tế cửa khẩu. Các quy chế này vừa phải bảo đảm tạo ra được một chính sách cơ cấu mặt hàng hợp lý, một cơ chế quản lý các đối tượng kinh doanh phù hợp cho từng giai đoạn, từng vùng vừa phải bảo đảm tuân thủ chính sách xuất, nhập khẩu chung của cả nước, phù hợp với các hiệp định đã ký kết giữa hai bên, đồng thời khuyến khích các thành phần kinh tế hăng hái tham gia vào hoạt động giao lưu qua khu kinh tế cửa khẩu.

- Cần có một chính sách cơ cấu mặt hàng phù hợp, cụ thể là, phải có quy định danh mục những loại hàng

hoá được phép kinh doanh, không được phép kinh doanh hoặc hạn chế kinh doanh của khu kinh tế cửa khẩu. Chính sách cơ cấu mặt hàng phải xây dựng theo hướng giảm tỉ trọng các hàng hoá xuất khẩu dưới dạng nguyên liệu, hàng thô và tăng tỉ trọng hàng hoá đã qua chế biến, có giá trị xuất khẩu cao. Tránh tình trạng như thời gian qua hàng hoá nguyên liệu, hàng thô của nước ta chiếm tới 70% tổng giá trị hàng hoá xuất khẩu sang Trung Quốc.

Đối với mặt hàng nhập khẩu, cần ưu tiên nhập hàng hoá trang thiết bị, công nghệ, kỹ thuật tiên tiến phục vụ sản xuất nông nghiệp, công nghiệp chế biến, đặc biệt là chế biến cho xuất khẩu.

- Nên có cả chính sách khuyến khích xuất khẩu tiểu ngạch hợp pháp, vì thực chất thương mại tiểu ngạch là phương thức mua bán hàng hoá rất linh hoạt, phong phú, thanh toán thuận lợi, và hiện còn đang thích hợp với trao đổi thương mại qua các khu kinh tế cửa khẩu phía Bắc của nước ta. Tăng cường hình thức này sẽ tăng việc tiêu thụ các sản phẩm chế biến tại chỗ hoặc sản phẩm truyền thống của nước ta. Thực tế những năm qua cho thấy Trung Quốc cũng chú trọng phát triển thương mại tiểu ngạch, vì vừa khai thác tốt tiềm năng tại chỗ, huy động được các thành phần kinh tế tham gia, vừa tạo ra cơ chế linh hoạt cho việc huy động các nguồn hàng, và kết quả là hàng hoá sản xuất tại địa phương của Trung Quốc thâm nhập vào thị

trường Việt Nam với giá rẻ, nên tiêu thụ được nhiều. Tuy nhiên, Việt Nam phát triển thương mại tiểu ngạch cũng cần phải quan tâm đầy đủ tới khả năng kiểm soát, không chỉ chú ý tới lợi ích trước mắt, lợi ích cục bộ mà còn phải quan tâm tới lợi ích lâu dài, lợi ích toàn cục. Ngăn ngừa có hiệu quả tình trạng buôn lậu, gian lận thương mại, nhập khẩu những hàng hoá kém phẩm chất với giá rẻ, phá hoại nền sản xuất trong nước.

- Có chính sách ưu tiên, ưu đãi hợp lý để khuyến khích các địa phương vùng biên giới tăng cường phát huy tính chủ động sáng tạo, linh hoạt nhằm tận dụng các lợi thế so sánh của các vùng trong quan hệ kinh tế - thương mại. Muốn vậy, phải mở rộng, tăng cường quyền tự chủ của các địa phương vùng biên giới có cửa khẩu về các khoản thu ngân sách, về đầu tư, quản lý vốn, quyền về cấp hạn ngạch xuất khẩu ...

*\* Về chính sách dịch vụ, du lịch:*

- Cần có các chính sách khuyến khích mở rộng, phát triển nhiều loại dịch vụ qua khu kinh tế cửa khẩu như: dịch vụ tạm nhập, tái xuất, dịch vụ quá cảnh, dịch vụ chuyển khẩu hàng hoá, dịch vụ giao nhận vận chuyển hàng hoá quá cảnh cho các nước láng giềng, dịch vụ kho ngoại quan và cửa hàng miễn thuế. Các hình thức này phải đa dạng, thuận tiện, phù hợp với xu hướng hội nhập, mở cửa hiện nay trên thế giới, nhưng đồng thời phải có sự quản lý, kiểm soát chặt chẽ, đảm

bảo an ninh biên giới, lợi ích quốc gia, đảm bảo giữ vững và gìn giữ mối quan hệ truyền thống, hữu nghị giữa hai nước.

Các loại dịch vụ trên cần được tổ chức quản lý có hiệu quả, được thực hiện theo đúng các điều kiện đã quy định. Phải tổ chức lại và quản lý tốt các dịch vụ bốc dỡ hàng hoá tại các bến bãi, các kho ngoại quan, các điểm giao nhận hàng hoá thuộc khu vực cửa khẩu biên giới. Các dịch vụ này phải được tổ chức có nền nếp, thực hiện văn minh thương nghiệp, xoá bỏ hình thức "cửu vạn" vô chính phủ, làm mất trật tự an toàn xã hội. Trong các hoạt động dịch vụ trên, cần lưu ý việc thực hiện các dịch vụ tạm nhập, tái xuất phải bảo đảm những điều đã thoả thuận với các doanh nghiệp của phía đối tác, thực hiện đúng các quy định về tạm nhập, tái xuất qua cửa khẩu, bảo đảm hai bên cùng có lợi.

- Có chính sách hợp lý để thu hút khách du lịch của Trung Quốc sang Việt Nam. Trước hết là du lịch ở vùng biên giới, các tỉnh biên giới và dần phát triển các tour du lịch theo tuyến đi sâu vào nội địa Việt Nam...

Muốn vậy, phải chú ý cả hai loại hình du lịch: du lịch sinh thái và du lịch văn hoá. Phải có chính sách ưu tiên đầu tư, tu bổ, tôn tạo các danh lam thắng cảnh, các di tích lịch sử, các công trình văn hoá và cơ sở hạ tầng của các khu du lịch, nâng cao năng lực đội ngũ phục vụ du lịch, bảo đảm các chuyến du lịch văn minh lịch sự, thoải mái, hấp dẫn. Cần lưu ý khuyến khích các doanh

ngiệp quốc doanh và ngoài quốc doanh cùng hoạt động trong lĩnh vực du lịch.

Gắn liền với việc thu hút khách du lịch qua cửa khẩu là chính sách quản lý xuất nhập cảnh. Mục tiêu của chính sách quản lý xuất nhập cảnh là tạo điều kiện tốt nhất cho người dân ở hai bên biên giới thăm viếng lẫn nhau, giao lưu kinh tế và cho khách du lịch thực hiện các chuyến du lịch tốt nhất.

Hiện nay, việc cấp giấy thông hành trong thị thực xuất nhập cảnh cho khách du lịch theo tour là nhanh gọn, đơn giản, thích hợp cần được nhân rộng; nên khai thác hợp lý, có hiệu quả hình thức du lịch theo thẻ. Tuy nhiên, việc quản lý xuất nhập cảnh phải tuân thủ nghiêm ngặt các điều kiện đã ký kết trong các hiệp định giữa hai quốc gia, vừa bảo đảm quyền tự do đi lại của người dân hai nước, vừa ngăn chặn và chống các hoạt động phi pháp có hiệu quả.

*\* Về chính sách thuế:*

Phải đổi mới, bổ sung và sửa đổi chính sách thuế ở các khu kinh tế cửa khẩu phía Bắc, nhất là biểu thuế xuất nhập khẩu, nhằm khuyến khích phát triển sản xuất trong nước để xuất khẩu, tránh làm ảnh hưởng xấu đến phát triển sản xuất trong nước, trước hết là các tỉnh có khu kinh tế cửa khẩu. Biểu thuế phải sát thực, linh hoạt, kịp thời, phải phát huy được lợi thế so sánh của từng vùng trong nước, của đất nước trong quan hệ



giao lưu kinh tế giữa hai nước và với khu vực. Vì vậy, việc xác định mức thuế cụ thể và cơ sở tính thuế nên phân cấp cho địa phương (có thể là cấp tỉnh), còn Trung ương chỉ quyết định về khung tính thuế. Cách làm này đã được Trung Quốc thực hiện từ lâu, nên chính sách thuế của nước bạn có tác dụng thúc đẩy lớn đối với sản xuất hàng hoá ở các tỉnh có cửa khẩu.

Để chống tệ nạn tham nhũng, thất thoát ngân sách nhà nước, tác động xấu đến hoạt động kinh tế - thương mại qua biên giới, cần tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra về thuế, có thưởng phạt nghiêm minh.

*\* Về chính sách tài chính - tiền tệ:*

Cần có chính sách tài chính thích hợp, ưu tiên cho phát triển cơ sở hạ tầng đối với các khu kinh tế cửa khẩu. Ưu tiên nguồn tài chính để tập trung phát triển sản xuất nguồn hàng xuất khẩu sang Trung Quốc và đầu tư cho phát triển du lịch.

Đã đến lúc hệ thống ngân hàng phải tham gia vào hoạt động giao lưu kinh tế ở các khu kinh tế cửa khẩu. Trong thời gian qua, ngân hàng chưa tham gia vào các hoạt động đó nên đã dẫn đến việc các đồng tiền trôi nổi tự do trên biên giới, trao đổi hàng hoá không thanh toán qua ngân hàng còn lớn, vừa ảnh hưởng xấu đến hoạt động xuất nhập khẩu, vừa ảnh hưởng không tốt đến sự kiểm soát đồng tiền Việt Nam, đặc biệt là nạn tiền giả từ biên giới vào nội địa, làm giảm sức mua và

độ tin cậy của đồng tiền Việt Nam, gây tác hại không nhỏ đến sản xuất, làm mất an ninh trật tự, an toàn xã hội. Cần phải xây dựng và thực hiện quy chế về hoạt động tiền tệ ở biên giới, khuyến khích các ngân hàng thương mại mở rộng quan hệ đại lý và các quan hệ thanh toán khác với ngân hàng phía Trung Quốc, dần tiến tới ngân hàng hoá thanh toán thương mại ở khu vực cửa khẩu biên giới. Xoá bỏ dần tình trạng buôn bán tiền tệ tự phát, xoá bỏ phương thức thanh toán trực tiếp.

### *2.3. Tăng cường đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cho các khu kinh tế cửa khẩu*

- Cơ sở hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng vật chất kỹ thuật, có vai trò đặc biệt quan trọng đối với hoạt động giao lưu kinh tế - thương mại ở các khu kinh tế cửa khẩu. Các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung có địa hình phức tạp, xa các thành phố lớn, xa các trung tâm kinh tế của đất nước. Vì vậy, việc phát triển cơ sở hạ tầng của các khu kinh tế cửa khẩu càng trở nên cấp thiết nhưng cũng gặp rất nhiều khó khăn.

Thực tế những năm qua Trung Quốc đã có sự chuẩn bị cho cơ sở hạ tầng ở khu vực cửa khẩu tốt hơn nước ta, do đó bạn luôn tạo được thế chủ động trong hoạt động kinh tế - thương mại ở các cửa khẩu biên giới, tạo điều kiện thuận lợi cho tăng trưởng, phát triển kinh tế ở các tỉnh có cửa khẩu với Việt Nam, cụ thể là sự phát triển

kinh tế nhanh ở hai tỉnh Quảng Tây và Vân Nam.

Riêng thị xã Bằng Tường có cửa khẩu Hữu Nghị với Việt Nam, từ năm 1992 đến năm 1996 đã đầu tư hơn 700 triệu NDT cho xây dựng cơ sở hạ tầng bao gồm giao thông vận tải, thông tin liên lạc, điện nước.

Cơ sở hạ tầng ở các cửa khẩu biên giới Việt - Trung hiện nay của chúng ta quá yếu kém, duy nhất chỉ có cửa khẩu Móng Cái mới được đầu tư bước đầu, trong đó đã xây dựng hệ thống đường sá (đại lộ Hoà Bình), xây dựng khu trung tâm thương mại với 3 khu chợ lớn giáp cửa khẩu Đông Hưng (Trung Quốc) với hơn 40% chủ sạp hàng là người Trung Quốc, xây dựng siêu thị, hơn 2000 hộ dân được cấp đất xây dựng cùng với hơn 40 văn phòng đại diện các cơ quan, tổ chức thương mại, 15 khách sạn, tôn tạo và tu bổ các di tích, danh lam thắng cảnh, thu hút hàng trăm lượt khách du lịch từ phía Trung Quốc mỗi ngày... Vì vậy, cửa khẩu Móng Cái là cửa khẩu sôi động nhất ở biên giới Việt - Trung hiện nay. Phát triển cơ sở hạ tầng của các khu kinh tế cửa khẩu phải toàn diện cả về giao thông vận tải (trước hết là đường bộ), thông tin liên lạc và điện nước.

Thực tế trong thời gian qua, chúng ta bị thua thiệt nhiều trong cạnh tranh kinh doanh với Trung Quốc trên nhiều lĩnh vực, một trong những nguyên nhân là sự yếu kém về cơ sở hạ tầng. Ví dụ như trong lĩnh vực thông tin kinh tế, chúng ta còn thiếu hiểu biết về công nghệ của một số chủng loại, dây chuyền sản xuất hàng

hoá, điển hình là Việt Nam đã đổ xô mua các nhà máy xi măng lò đứng của Trung Quốc, mà loại công nghệ này từ lâu nước bạn đã hạn chế, thậm chí chấm dứt sử dụng. Hậu quả là: mặc dù chi phí ban đầu cho nhà máy xi măng lò đứng thấp hơn nhà máy xi măng lò quay từ 1,5 đến 2 lần, song năng suất của lò đứng lại thấp hơn của lò quay từ 4-5 lần, do đó, giá thành của xi măng lò quay thấp hơn nhiều so với xi măng lò đứng, chất lượng xi măng lò quay cũng cao hơn xi măng lò đứng, và vì thế tính cạnh tranh của xi măng lò đứng cũng thấp hơn...

Phương châm hiện nay là nâng cấp cơ sở hạ tầng hiện có và xây dựng mới các cơ sở hạ tầng cần thiết tại các khu kinh tế cửa khẩu. Trước hết, cần nâng cấp các trục đường tại cửa khẩu và đi đến cửa khẩu. Khai thông và nâng cấp các tuyến vành đai biên giới và các tuyến đường phụ “ xương cá ” đi tới các cửa khẩu, các tụ điểm dân cư lớn, đồng thời xây dựng mới đường sá ở những nơi cần thiết. Cần xác định thứ tự ưu tiên trên các tuyến trục đường chính dẫn tới các cửa khẩu lớn, quan trọng như quốc lộ 1A, 18 và 70. Mục tiêu đến năm 2010 là sẽ nâng cấp tất cả các tuyến đường quốc lộ lên biên giới theo tiêu chuẩn trải nhựa, rộng đủ hai làn xe.

- Về bưu chính - viễn thông và các dịch vụ thông tin khác:

Cần cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới các tổng đài, mạng lưới thông tin ở các cửa khẩu, các khu du lịch,

bảo đảm nhu cầu thông tin liên lạc trong nước và quốc tế ngày càng cao. Xây dựng các trung tâm thông tin kinh tế, thương mại, dịch vụ nhằm cung cấp đầy đủ, chính xác, kịp thời các thông tin về thị trường trong nước, thị trường Trung Quốc và quốc tế. Hình thành và xây dựng các tổ chức hỗ trợ cho thương mại như: tư vấn thông tin thương mại, thị trường, pháp luật và kiến thức về thương mại, dịch vụ...

Đẩy mạnh việc cáp quang hoá mạng viễn thông từ Trung ương đến các tỉnh biên giới phía Bắc, tăng cường việc sử dụng thông tin vệ tinh, mở rộng mạng lưới thông tin công cộng quốc gia đến từng cửa khẩu, từng cụm xã biên giới ...

Muốn phát triển cơ sở hạ tầng như trên, đòi hỏi một lượng vốn lớn. Vì vậy, phải có giải pháp khai thác, huy động, khuyến khích đầu tư từ nhiều nguồn, phải cụ thể hoá thêm các điểm trong một số cơ chế, chính sách được thí điểm tại khu cửa khẩu biên giới về xây dựng cơ sở hạ tầng, cụ thể là:

+ Nhà nước đã đầu tư riêng qua ngân sách tỉnh với tỷ lệ không dưới 50% tổng thu ngân sách tại các khu vực cửa khẩu. Tuy nhiên, cần phải có tỷ lệ đầu tư cao hơn thì những cửa khẩu có nguồn thu ít mới xây dựng, nâng cấp cơ sở hạ tầng được, mà phát triển cơ sở hạ tầng cần phải đi trước kinh doanh.

+ Chúng ta đã thí điểm các chính sách: giảm giá thuê đất, miễn giảm thuế lợi tức cho các chủ đầu tư ở

các ngành được ưu tiên, chủ đầu tư mới được ưu tiên nộp thuế chuyển lợi nhuận ra nước ngoài ở mức thấp nhất... Tuy nhiên, cần phải cụ thể hoá hơn với từng mức độ, từng loại với tỷ lệ bao nhiêu để khuyến khích đầu tư vào khu kinh tế cửa khẩu.

Điều này chúng ta có thể tham khảo kinh nghiệm mà phía Trung Quốc đã thực hiện như: giảm thuế thu nhập cho đầu tư nước ngoài 24%, giảm 1/2 thuế lợi tức trong vòng 5 năm, miễn thuế 3 năm đầu và giảm thuế 1/2 trong 2 năm tiếp theo cho đầu tư nước ngoài.

#### *2.4. Tăng cường đổi mới quản lý nhà nước ở các khu kinh tế cửa khẩu*

Để đẩy mạnh hoạt động giao lưu kinh tế - thương mại tiến tới "hợp tác đầu tư toàn diện, ổn định lâu dài", rút kinh nghiệm từ thực tế thực hiện thí điểm về khu kinh tế cửa khẩu trong vài năm qua, trong thời gian tới, cần tiếp tục tăng cường đổi mới cơ chế phối hợp về quản lý nhà nước giữa các cơ quan Trung ương và địa phương đối với các khu kinh tế cửa khẩu, theo hướng sau:

- Đối với Trung ương, cần thiết thành lập một cơ quan thuộc Chính phủ để đảm nhiệm vai trò là cơ quan chủ trì sự phối hợp giữa tất cả các cơ quan ngành dọc hoạt động quản lý nhà nước tại khu kinh tế cửa khẩu. Cơ quan này phải được quy định đầy đủ, cụ thể về các chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm để trực

tiếp giúp Chính phủ tổ chức, lãnh đạo, chỉ đạo, điều hành sự phối hợp giữa các cơ quan Trung ương và địa phương thực hiện tốt quản lý nhà nước đối với các khu kinh tế cửa khẩu.

- Đối với địa phương:

Ở mỗi khu kinh tế cửa khẩu cần thành lập một ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu, bao gồm sự tham gia đầy đủ của các ban ngành hữu quan như: hải quan, công an, biên phòng, thuế vụ, quản lý thị trường, uỷ ban nhân dân huyện, xã, thị trấn sở tại... Ban quản lý này do Uỷ ban nhân dân tỉnh quyết định thành lập và cử người lãnh đạo; được quy định quyền hạn, chức năng, nhiệm vụ cụ thể, chịu sự lãnh đạo trực tiếp của cơ quan ngành dọc của Trung ương và Uỷ ban nhân dân tỉnh.

Cần thiết thành lập một công ty phát triển cơ sở hạ tầng ở mỗi cửa khẩu theo tinh thần Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về thí điểm các khu kinh tế cửa khẩu, nhằm phát huy tối đa hiệu quả nguồn vốn đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng tại các khu kinh tế cửa khẩu. Cần chú ý vừa có sự phối hợp nhịp nhàng nhưng vừa phân định rõ chức năng quản lý nhà nước và chức năng kinh doanh trong xây dựng, phát triển cơ sở hạ tầng. Ban quản lý thực hiện chức năng quản lý nhà nước, còn công ty phát triển cơ sở hạ tầng thực hiện chức năng kinh doanh trong xây dựng và dịch vụ hạ tầng cho các hoạt động kinh tế - xã hội ở khu kinh tế cửa khẩu. Tăng cường hơn nữa sự phân cấp cho địa

phương, nơi có khu kinh tế cửa khẩu về thẩm quyền, chức năng quản lý, có trách nhiệm và lợi ích cụ thể đối với toàn bộ sự phát triển khu kinh tế cửa khẩu tại địa phương.

Tóm lại, trên đây là một số giải pháp chủ yếu nhằm đẩy nhanh sự phát triển các khu kinh tế cửa khẩu ở biên giới Việt - Trung, đáp ứng yêu cầu hợp tác toàn diện giữa hai nước trong thời gian tới. Các giải pháp này cần được triển khai thực hiện đồng bộ, không nên coi nhẹ giải pháp nào trong quy trình thực hiện, có như vậy hiệu quả chung của việc phát triển khu kinh tế cửa khẩu ở các tỉnh biên giới phía Bắc trong thời gian tới mới đạt được kết quả mong muốn.



## KẾT LUẬN

1. Phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc là một yêu cầu tất yếu trong quá trình phát triển kinh tế hàng hoá ở miền núi biên giới phía Bắc nói riêng và cả nước nói chung. Đây là một mô hình mới hứa hẹn khả năng phát triển tốt trong thời gian tới, đồng thời đòi hỏi các nhà quản lý từ Trung ương đến địa phương phải tổng kết, rút kinh nghiệm, đặc biệt là những cơ chế, chính sách thí điểm phù hợp để triển khai thực hiện. Cuốn sách đã đi sâu phân tích, đưa ra khái niệm về khu kinh tế cửa khẩu, phân tích và so sánh những đặc điểm khác biệt đối với loại hình khu chế xuất, đặc khu kinh tế, khu công nghiệp, từ đó chỉ ra tính đặc thù của mô hình kinh tế này, cũng như những ưu thế riêng có của nó cần khai thác một cách có hiệu quả. Đây là cơ sở để xây dựng các mô hình cụ thể của khu kinh tế cửa khẩu.

2. Nhận thức rõ vị trí, tầm quan trọng của khu kinh tế cửa khẩu trong quá trình phát triển kinh tế hàng hoá, quá trình chủ động hội nhập kinh tế, trong lịch sử cũng như hiện nay, nhiều quốc gia đã phát huy tốt hiệu quả của mô hình kinh tế này. Cuốn sách

đã trình bày cụ thể kinh nghiệm và bài học của một số vùng, một số quốc gia như Trung Quốc, Thái Lan về việc khai thác lợi thế kinh tế biên mậu để phát triển kinh tế. Từ những kinh nghiệm đó, đặc biệt là kinh nghiệm về tổng kết, lựa chọn mô hình dựa vào những lợi thế tự nhiên, vị trí địa lý, tạo ra cơ chế, chính sách ưu đãi để thu hút vốn đầu tư, công nghệ, kỹ thuật từ bên ngoài để biến những vùng lạc hậu, chậm phát triển trở thành nơi phát triển nhanh, những "đầu tàu nhỏ về kinh tế", tạo ra những vùng động lực, những "điểm sáng đường biên" trong phát triển kinh tế, góp phần xoá đói, giảm nghèo và lôi kéo các vùng khác cùng phát triển.

3. Để làm rõ hơn vị trí của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc hiện nay và trong tương lai, cuốn sách đã nêu bật bức tranh tổng thể về quan hệ kinh tế - thương mại Việt - Trung từ khi hai nước bình thường hoá quan hệ đến nay. Những nội dung được trình bày ở đây nhằm nhấn mạnh nhu cầu từ hai phía, những điểm tương đồng về lịch sử, tập quán, trình độ phát triển cũng như triển vọng quan hệ kinh tế - thương mại hai nước trong thời gian tới. Qua đó cho thấy, việc phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc là một mô hình kinh tế thích hợp nhằm khai thác tốt hơn tiềm năng kinh tế mỗi nước, thắt chặt hơn nữa tình hữu nghị truyền thống, lâu đời giữa hai dân tộc, hai nước Việt Nam và Trung Quốc trong thế kỷ XXI.

4. Thông qua việc khái quát lại quá trình hình thành, phát triển của cả 10 khu kinh tế cửa khẩu của cả nước nói chung và 4 khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc nói riêng, cuốn sách đi sâu phân tích tác động của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc đối với việc phát triển kinh tế hàng hoá ở nước ta những năm vừa qua, đó là những tác động về kim ngạch xuất, nhập khẩu trong kim ngạch thương mại chung của cả nước, tác động của cơ cấu, chủng loại hàng hoá trao đổi qua các khu kinh tế cửa khẩu đối với sản xuất, đối với thị trường nội địa. Những tác động bước đầu từ khi thực hiện một số cơ chế, chính sách thí điểm, ưu đãi được phản ánh rất cụ thể qua số liệu thống kê của từng khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc. Đồng thời, qua đó cũng cho thấy những tồn tại, hạn chế cần khắc phục để khai thác tốt hơn nữa hiệu quả của mô hình kinh tế này đối với việc phát triển kinh tế hàng hoá ở nước ta thời gian tới.

5. Trên cơ sở những vấn đề lý luận chung, về thực trạng hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc, cuốn sách đã đưa ra một số quan điểm cơ bản và các giải pháp chủ yếu nhằm thúc đẩy sự phát triển của mô hình kinh tế mới này, và phát huy tác dụng của nó tới việc phát triển kinh tế hàng hoá ở các tỉnh vùng núi phía Bắc nói riêng cũng như cả nước nói chung. Các giải pháp được đưa ra cần có sự

thực hiện đồng bộ, nhất quán từ Trung ương đến địa phương, có như vậy mới mang lại hiệu quả cao. Hơn nữa, đây là nội dung vừa mới vừa khó, chắc chắn còn cần được bổ sung, phát triển.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Báo cáo tình hình thực hiện Quyết định 748/TTg của UBND tỉnh Lạng Sơn, ngày 09 tháng 01 năm 2000.
2. Báo cáo về việc áp dụng thí điểm một số chính sách tại khu vực kinh tế cửa khẩu tỉnh Cao Bằng, UBND tỉnh Cao Bằng, ngày 14 tháng 2 năm 2000.
3. Báo cáo sơ kết 2 năm thực hiện Quyết định 100/1998/QĐ-TTg của UBND tỉnh Lào Cai, ngày 25 tháng 01 năm 2000.
4. Báo cáo tình hình nhiệm vụ công tác năm 1999 và phương hướng nhiệm vụ công tác năm 2000 của UBND tỉnh Cao Bằng.
5. Biện pháp quản lý mậu dịch tiểu ngạch biên giới và hợp tác kinh tế đối ngoại vùng biên giới của Trung Quốc.
6. Chuyên đề Khu kinh tế cửa khẩu của Viện NCQLKT Trung ương, Hà Nội, 3/2000.
7. Chính sách tám điều ưu huệ của khu hợp tác kinh tế đối ngoại của chính quyền nhân dân thị trấn Bằng Tường.
8. Đề tài khoa học cấp Bộ: Những vấn đề lý luận và thực tiễn trong xây dựng cơ chế chính sách và các biện pháp quản lý kinh tế đặc thù đối với khu vực cửa khẩu trên bộ phía Bắc

*Việt Nam*; Chủ nhiệm đề tài: Ths. Nguyễn Thị Kim Dung, Viện NCQLKT Trung ương 6/1999.

9. *Đại Từ điển Kinh tế thị trường*, Viện nghiên cứu và phổ biến tri thức bách khoa, Hà Nội, 1998.

10. *Hiệp định thương mại giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hoà nhân dân Trung Hoa*.

11. Nguyễn Mạnh Hùng: *Khuyến khích đầu tư- Thương mại vào các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam*, NXB Thống kê, Hà Nội, 2000.

12. Nguyễn Mạnh Đức, Lê Quang Anh: *Hướng dẫn đầu tư vào các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao ở Việt Nam*, NXB Thống kê, Hà Nội, 2000.

13. Phạm Văn Linh, Tô Đức Hạnh: *Quan hệ kinh tế thương mại của khẩu biên giới Việt- Trung với việc phát triển kinh tế hàng hoá các tỉnh vùng núi phía Bắc*, NXB Thống kê, Hà Nội, 1999.

14. *Thống kê văn bản ưu đãi đầu tư tại Lào Cai*, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Lào Cai 1999.

15. Tờ trình đề nghị Thủ tướng Chính phủ cho áp dụng chính sách ưu đãi tại khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, UBND tỉnh Quảng Ninh, ngày 22 tháng 9 năm 1999.

16. *Quan hệ kinh tế- văn hoá Việt Nam- Trung Quốc, hiện trạng và triển vọng*, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, Hà Nội, 2000.

**Chịu trách nhiệm xuất bản**

**TRẦN ĐÌNH NGHIÊM**

**Biên tập: TS. LÊ MINH NGHĨA**

**PHẠM THỊ KIM HUẾ**

**Trình bày, bìa: CAO QUÝ**

**Sửa bản in: BAN KINH TẾ**