

Bài cho Hội thảo Hè 2014 (Toulouse, 31/7-1/8/2014)

Đây là bản thảo, xin đừng trích dẫn, đăng lại.

Hoan nghênh ý kiến hoặc phê bình (mail address: tvttran@waseda.jp)

## **Kinh tế biên giới Việt Trung trước sự trỗi dậy của Trung Quốc Trần Văn Thọ**

Nội dung:

*Mở đầu*

*Vân Nam, Quảng Tây trỗi dậy và biên giới Việt Trung*

*Kinh tế biên giới Việt Trung: Hàm ý từ sự chênh lệch về quy mô và tốc độ.*

*Mấy vấn đề ngoài kinh tế: Những điều trông thấy từ mấy chuyến đi thực tế*

*Thay lời kết: Vài ý nghĩ về phương châm, chiến lược của Việt Nam*

### **I. Mở đầu:**

Về mặt kinh tế, sự trỗi dậy của Trung Quốc có 3 đặc tính. Thứ nhất, với quy mô dân số lên tới 1,3 tỉ người nhưng kinh tế phát triển rất nhanh kéo dài nhiều chục năm. Từ 1979 đến 2011, tổng sản phẩm trong nước (GDP) tăng bình quân mỗi năm gần 10%, từ năm 2010, Trung Quốc đã vượt Nhật Bản trở thành nền kinh tế lớn thứ hai trên thế giới. Thứ hai, trong quá trình đó, kinh tế ngày càng hướng ngoại. Tỷ lệ của xuất khẩu trên GDP chỉ có 7% vào năm 1980 nhưng tăng lên tới 33% năm 2008, sau đó có giảm nhưng vẫn duy trì ở mức gần 30%. Thứ ba, hàng công nghiệp Trung Quốc ngày càng ồ ạt tiến ra thị trường thế giới. Tỷ trọng của hàng công nghiệp trong tổng xuất khẩu tăng từ 50% năm 1980 lên trên 90% từ năm 2001.

Với các đặc tính đó, quá trình trỗi dậy của Trung Quốc đã tác động mạnh đến nhiều nước ở Á châu, nhất là những nước có trình độ phát triển còn thấp. Riêng đối với Việt Nam tôi đã có bài viết phân tích tác động đó, chủ yếu khảo sát cơ cấu mậu dịch.<sup>1</sup> Bài viết này bàn về kinh tế biên giới Việt Trung, phân tích sự trỗi dậy của Trung Quốc tại các tỉnh gần biên giới để thấy rõ hơn sự chênh lệch về quy mô

---

<sup>1</sup> Xem Trần Văn Thọ (2011). Gần đây sau khi Trung Quốc hạ đặt giàn khoan trong vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam, tôi có bàn về chiến lược chuyển trực quan hệ kinh tế Việt Trung (Trần Văn Thọ 2014).

và tốc độ phát triển của các tỉnh hai bên biên giới và từ lý thuyết về địa kinh tế thử suy nghĩ chiến lược đối phó của Việt Nam. Phần sau của bài viết sẽ bàn về vài khía cạnh ngoài kinh tế mà tác giả cảm nhận được qua 3 chuyến khảo sát tại các tỉnh hai bên biên giới.

Phần lớn các tư liệu sử dụng ở đây được thu thập qua 3 chuyến khảo sát ấy. Chuyến đi Nam Ninh (thủ phủ Quảng Tây) và Lạng Sơn tháng 3 năm 2010, chuyến đi Vân Nam và 3 thành phố lớn ven biển của Quảng Tây (Khâm Châu, Phòng Thành và Đông Hưng) tháng 3 năm 2012, và chuyến đi Quảng Ninh (tháng 9 năm 2012). Tình hình kinh tế có thay đổi trong vài năm qua nhưng bản chất của vấn đề vẫn như cũ. Vấn đề mới cần nói đến có lẽ là sau sự kiện xâm lược của Giàn khoan 981 (từ ngày 2/5 đến 15/7/2014), Việt Nam cần cảnh giác hơn đối với Trung Quốc trong việc triển khai các quan hệ hợp tác giữa hai nước, nhất là hợp tác ở các tỉnh gần biên giới.

## **II. Vân Nam, Quảng Tây trỗi dậy và biên giới Việt Trung:**

### *1. Tình hình chung:*

Sau Hội nghị Thành đô (tháng 9/1990), mâu dịch hai nước tăng nhanh và Việt Nam ngày càng nhập siêu với Trung Quốc. Buôn bán giữa các tỉnh biên giới cũng có cùng khuynh hướng đó. Từ thập niên 2000, hai nước thỏa thuận nhiều kế hoạch thúc đẩy giao lưu và phát triển kinh tế các tỉnh biên giới.

Hai tỉnh của Trung Quốc giáp giới với Việt Nam là Vân Nam và Quảng Tây. Dân số hai tỉnh cộng lại lên tới 97 triệu (Biểu 1), lớn hơn dân số cả nước Việt Nam. Cơ cấu GDP cho thấy công nghiệp hóa của hai tỉnh đã lên mức khá cao. Biểu 1 cũng cho thấy nhiều thông tin cơ bản về kinh tế của các thành phố lớn ở Quảng Tây và gần với Việt Nam như Nam Ninh, Bắc Hải, Khâm Châu và Phòng Thành. Do vị trí địa lý, hướng phát triển trong tương lai của các thành phố này sẽ tác động trực tiếp đến kinh tế Việt Nam.

Phía Việt Nam có 7 tỉnh tiếp giáp biên giới với Trung Quốc. Như Biểu 2 cho thấy, dân số cả 7 tỉnh cộng lại chỉ độ 5 triệu, và trừ Quảng Ninh, cả 6 tỉnh còn lại đều là vùng núi với ngành nông lâm khoáng sản chiếm vị trí áp đảo trong GDP. Do sự chênh lệch lớn về qui mô, quan hệ kinh tế giữa hai tỉnh của Trung Quốc với Việt Nam không giới hạn trong 7 tỉnh này mà mở rộng đến phần lớn miền Bắc bao gồm Hà Nội và Hải Phòng.

Năm 2002, theo đề khởi của hai thủ tướng Chu Dung Cơ và Phan Văn Khải, ý tưởng *Hai hành lang một vành đai* ra đời. Nhân chuyến thăm Việt Nam của Thủ

**Bảng 1: Kinh tế các tỉnh và thành phố Trung Quốc gần biên giới Việt-Trung (2009)**

	Vân Nam	Quảng Tây	Nam Ninh	Bắc Hải	Khâm Châu	Phòng Thành
Tổng dân số (vạn người)	4,597	5,159	707	150	365	100
GDP đầu người (USD)	2,330	3,046	3,869	3,672	2,089	4,825
Tăng trưởng GDP (2009-2010)	12.3	12.7	14.2	17.6	18.0	17.8
GDP (100 triệu USD)	1,090	1,435	272	60	76	48
Tỉ lệ Khu vực 1 (%)	15.3	17.6	13.5	22.0	26.3	14.9
Tỉ lệ Khu vực 2 (%)	44.7	47.5	36.3	42.2	40.8	51.6
Tỉ lệ Khu vực 3 (%)	40.0	35.9	50.2	35.8	32.9	33.5
Ngoại thương (100 triệu USD)	133.7	177.1	22.1	13.7	13.1	28
Tổng nhập (100 triệu USD)	57.6	81.0	6.2	5.3	9.9	20.2
Tổng xuất (100 triệu USD)	76.1	96.1	15.9	8.4	3.3	7.8
FDI vốn thực hiện (100 triệu USD)	16.6	9.1	2.8	1.0	3.2	0.4

*Tư liệu: Trích từ tư liệu Báo cáo phát triển Vịnh Bắc Bộ (2011), Báo cáo phát triển Vân Nam và Quảng Tây (2010)*

tướng Ôn Gia Bảo vào tháng 10 năm 2004, hai bên đã ra thông cáo chung về chiến lược hợp tác này. Năm sau, hội nghị chuyên gia đã được tổ chức để cụ thể hóa. Theo kế hoạch hợp tác này, hai hành lang sẽ được xây dựng: một từ Côn Minh (thủ phủ tỉnh Vân Nam) đến Hải Phòng đi ngang qua Lào Cai và Hà Nội, và một từ Nam Ninh đến Hải Phòng xuyên qua Lạng Sơn và Hà Nội, đồng thời xây dựng vành đai phát triển kéo dài từ Phòng Thành và Đông Hưng (thành phố phía Trung Quốc giáp giới với Móng Cái của Việt Nam) sang Hạ Long và Hải Phòng.<sup>2</sup> Để cụ thể hóa chiến lược này, hai bên có kế hoạch xúc tiến xây dựng các đường

<sup>2</sup> Về chi tiết, xem Đỗ Tiến Sâm và Kurihara (2012).

cao tốc hoặc/và đường sắt và đơn giản hóa thủ tục ở các cửa khẩu để hàng hóa di chuyển dễ dàng giữa hai nước.

<b>Bảng 2: Dân số và lao động 7 tỉnh giáp biên giới Việt-Trung</b>				
	Dân số (1000 người)	Tỉ lệ dân số đô thị (%)	Tỉ lệ lao động Khu vực 1 (%)	Tỉ lệ lao động Khu vực 2 (%)
Quảng Ninh	1,164	52.1	42.5	23.8
Lạng Sơn	741	19.2	76.9	3.4
Cao Bằng	515	17.1	78.4	4.3
Hà Giang	746	15.0	84.4	2.5
Lào Cai	638	21.3	73.2	4.7
Lai Châu	391	14.3	82.4	2.9
Điện Biên	512	15.0	82.5	1.8

Ghi chú: Dân số & Tỉ lệ phần trăm dân số đô thị là số liệu tháng 3/2012; các phần khác là số liệu tháng 3/2009

Tư liệu: *Niên giám thống kê Việt Nam*

Nhưng sau đó Trung Quốc phát biểu một chiến lược khác, hoành tráng hơn, nhằm nối kết Vân Nam và Quảng Tây với cả khối ASEAN, không phải chỉ với Việt Nam. Đó là chiến lược *Một trục hai cánh*, do Quốc vụ viện (Chính phủ) Trung Quốc công bố năm 2006, trong đó một trục là hành lang kinh tế dài 3.800 km, kéo dài từ Nam Ninh đến tận Singapore, xuyên qua Hà Nội, Vientian, Pnom Penh và Kuala Lumpur (trên cơ sở hợp tác với các nước liên quan, xây đường sắt và đường cao tốc nối các thành phố đó). Về *hai cánh*, một là vùng liên đới kinh tế khu vực sông Mekong (nối kết Vân Nam với các nước trong khu vực Mekong) và một là vùng liên đới kinh tế vịnh Bắc bộ mở rộng (nối kết vùng Hoa Nam gồm Quảng Đông, Quảng Tây, Hải Nam và Hong Kong với Việt Nam, Philippines, Brunei, Cambodia, Singapore, Malaysia và Indonesia). Chiến lược của Trung Quốc là muốn thông qua 3 tỉnh cực đông nam, nhất là tỉnh Quảng Tây, để đẩy mạnh quan hệ với ASEAN.<sup>3</sup> Như sẽ thấy dưới đây, từ cuối thập niên 2000 họ đã tích cực

<sup>3</sup> Năm 2006 Trung Quốc lập Ủy ban Quản lý Khu hợp tác Kinh tế vịnh Bắc bộ Quảng Tây. Từ đó Ủy ban này tổ chức hội nghị hằng năm với đại diện chính phủ các nước ASEAN. Trong hội nghị năm 2012 Trung Quốc đưa ra 7 chương trình phát triển và kêu gọi các nước ASEAN cùng hợp tác. Ở Nam Ninh có cả một tòa nhà dành cho việc triển lãm, giới thiệu hoạt động hợp tác giữa Quảng Tây

triển khai cụ thể chiến lược này.

## 2. Kinh tế tỉnh Vân Nam:

Trong 31 tỉnh của Trung Quốc, Vân Nam là một trong những tỉnh phát triển tương đối chậm, xếp thứ 20 tính theo GDP đầu người năm 2012. Nhưng do vị trí quan trọng về địa chính trị tại Á châu, gần đây Vân Nam được lãnh đạo Trung Quốc, cụ thể là sau chuyến thăm Côn Minh năm 2009 của Chủ tịch nước Hồ Cẩm Đào, quyết định biến Vân Nam thành trung tâm phát triển nổi kết Trung Quốc với Đông Nam Á và Tây Nam Á (Myanmar, Ấn Độ, ..). Sau quyết định này, Vân Nam được nhận những ưu đãi về vốn để xây dựng hạ tầng và các chương trình phát triển trọng điểm. Cụ thể, vào tháng 6 năm 2012, Côn Minh đã khánh thành sân bay quốc tế mới có quy mô lớn thứ tư tại Trung Quốc (sau Bắc Kinh, Thượng Hải và Quảng Châu). Đường sắt xuyên Á phía Trung Quốc cũng đã xây dựng xong (đoạn đường cuối cùng từ Mông Tự đến Hà Khẩu đã hoàn thành vào tháng 3 năm 2013). Từ nay, đoạn đường gần 500 km từ Côn Minh đến biên giới Việt Trung (Hà Khẩu) chỉ đi mất 4 tiếng bằng xe hơi.

Do phong thổ và khí hậu, trồng hoa, chế tạo dược phẩm và du lịch là những ngành trọng điểm của kinh tế Vân Nam. Nhưng Côn Minh (công nghiệp điện tử, tơ sợi) và một số thành phố ở phía nam, gần biên giới Việt Nam, như Khai Viễn (thép), Cá Cựu (gia công chì), Mông Tự (thuốc lá) công nghiệp cũng phát triển.

Về ngoại thương, hiện nay Việt Nam xếp thứ ba (sau Myanmar và Hong Kong) trong các nước buôn bán nhiều với Vân Nam. Như Biểu 3 cho thấy, có sự chênh lệch rất lớn giữa xuất và nhập của Việt Nam. Tỷ lệ nhập siêu của Việt Nam trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đối với Vân Nam lớn một cách bất bình thường.

Hàng xuất khẩu của Việt Nam sang Vân Nam chủ yếu là quặng sắt, quặng chì, hải sản và gạo. Nhập khẩu của Việt Nam từ tỉnh này là hàng công nghiệp như tơ sợi, vải, sản phẩm điện tử. Tại Hà Khẩu (tụ điểm của sông Hồng và sông Nam Khê), thị trấn phía Vân Nam ở cửa khẩu giao dịch Việt Trung, nổi bật sự hiện diện của nhiều cửa hàng đồ điện gia dụng và tơ sợi, vải vóc (bảng hiệu được viết cả hai thứ tiếng). Tại đây thương xuyên tấp nập nhiều thương nhân người Việt đến mua hàng và trở về trong cùng ngày.

Kim ngạch ngoại thương vừa khảo sát trên đây gồm buôn bán chính quy và mậu dịch biên giới (thường được gọi là biên mậu). So với buôn bán chính quy, biên mậu giữa Vân Nam với Việt Nam (qua Lào Cai) rất ít (xem Biểu 4). Có điều đặc biệt là xuất khẩu của Việt Nam sang Vân Nam chủ yếu là biên mậu, xuất khẩu

chính quy không đáng kể, trong khi nhập khẩu từ Vân Nam hầu hết là chính quy.



Bên cầu biên giới ở Hà Khẩu, bên kia là Lào Cai (tác giả chụp ngày 6/3/2012)

**Bảng 3: Mậu dịch giữa Việt Nam và Vân Nam (100 triệu USD)**

Năm	Tổng ngạch mậu dịch	Tỉ lệ trong tổng mậu dịch Vân Nam	Xuất từ Việt Nam	Nhập từ Việt Nam
2005	323	6.7	59	264
2006	507	8.1	133	375
2007	972	11	194	778
2008	645	6.7	152	493
2009	790	9.8	128	660
2010	949	7.1	161	789
2011	1,214	7.5	241	973

Chú: Cột 1 là tổng ngạch mậu dịch giữa Vân Nam và Việt Nam, và cột 2 là phần trăm của tổng ngạch ấy trong tổng mậu dịch của Vân

Tư liệu: Sở thương mại tỉnh Vân Nam

<b>Bảng 4: Mậu dịch biên giới giữa Việt Nam và Vân Nam (100 triệu USD)</b>				
Năm	Tổng ngạch mậu dịch	Tỉ lệ biên mậu (%)	Xuất từ Việt Nam	Nhập từ Việt Nam
2005	99	30.7	49	51
2006	169	33.2	125	44
2007	254	26.1	184	70
2008	194	30	126	68
2009	210	26.5	115	96
2010	216	14.4	111	105
2011	292	18	150	142
Ghi chú: 'Tỉ lệ biên mậu (%)' là tỉ lệ phần trăm trong tổng mậu dịch giữa Việt Nam và Vân Nam				
Tư liệu: Sở thương mại tỉnh Vân Nam				

Có hiện tượng này có lẽ là do năng lực cung cấp của Việt Nam rất yếu (hàng hóa ít và lượng xuất khẩu cũng nhỏ) lại thiếu tổ chức nên chủ yếu do cá nhân, tiểu thương mang sang Vân Nam bán. Tình trạng giao thông bất tiện giữa Lào Cai với Hà Nội và các tỉnh cũng là một nguyên nhân.<sup>4</sup>

Trong tương lai, với mạng lưới giao thông phía Trung Quốc đã được hoàn thiện, hàng hóa không phải chỉ của Vân Nam mà từ nhiều tỉnh khác có thể tiếp cận thị trường Việt Nam dễ dàng.

*3. Quảng Tây và chiến lược phát triển khu vực vịnh Bắc bộ của Trung Quốc:*

So với Vân Nam, điều kiện địa lý và kế hoạch phát triển hoành tráng của tỉnh Quảng Tây sẽ tác động mạnh đến Việt Nam hơn nhiều. Đặc biệt thủ phủ Nam Ninh và các thành phố ven vịnh Bắc bộ có vai trò quan trọng.

Thử xem mậu dịch giữa Nam Ninh và Việt Nam năm 2012:<sup>5</sup> Riêng thành phố này chiếm tới 30% tổng xuất khẩu của Trung Quốc sang Việt Nam. Nhập khẩu thì ít hơn (Nam Ninh chiếm 10% tổng nhập của Trung Quốc từ Việt Nam) vì hàng nhập từ Việt Nam tiêu thụ nhiều ở Quảng Đông hơn là Quảng Tây. Đối với ngoại thương của Nam Ninh, Việt Nam chiếm 67% xuất khẩu và chỉ có 6,5% nhập khẩu. Cũng trong năm 2012, Nam Ninh xuất sang Việt Nam 10,2 tỉ USD, lớn gấp 6 lần kim ngạch nhập khẩu từ nước ta (chỉ có 1,7 tỉ USD). Khảo

<sup>4</sup> Từ Lào Cai đến Hà Nội chỉ có 330km nhưng tàu điện chạy mất 9 tiếng và xe hơi mất 10 tiếng.

<sup>5</sup> Tham khảo Ikebe (2013), Bảng 6-2, p. 168.

sát cơ cấu xuất của Nam Ninh ta thấy quần áo, vải, tơ sợi chiếm 40%, các loại máy móc chiếm 20%. Cơ cấu nhập từ Việt Nam cho thấy nhiên liệu 42%, quặng 23%, hoa quả 15%, cao su 6%. Việt Nam nhập siêu nhiều và nhập từ Trung Quốc chủ yếu là hàng công nghiệp trong khi xuất sang Trung Quốc chủ yếu là nguyên nhiên liệu và nông sản phẩm. Đó là hiện tượng mà tác giả từng gọi là “tính chất bắc nam trong quan hệ kinh tế Việt Trung” (Trần Văn Thọ, 2002). Tính chất này càng đậm nét hơn trong quan hệ giữa Việt Nam với Nam Ninh.



Trên đường cao tốc từ Nam Ninh đến Phòng Thành (ảnh tác giả , 9/3/2012)

Một đặc điểm lớn của kế hoạch phát triển Quảng Tây là khai thác tiềm năng các thành phố vùng ven biển gần vịnh Bắc bộ và xây dựng mạng lưới giao thông nối các thành phố đó với những trung tâm kinh tế trong và ngoài tỉnh, kể cả các thành phố lớn ở Quảng Đông. Tháng 3 năm 2012, khi đi khảo sát vùng này, tôi thực sự choáng ngợp với hệ thống giao thông và kế hoạch phát triển đầy tham vọng. Sau khi làm việc ở Nam Ninh (gặp các chuyên gia ở Đại học Dân tộc Quảng Tây và Viện Khoa học xã hội Quảng Tây, và thăm Tổng lãnh sự



Việt Nam), tôi từ Nam Ninh đi xe hơi theo đường cao tốc đến thăm các thành phố ven vịnh Bắc bộ như Bắc Hải, Phòng Thành và Khâm Châu (Biểu 1 có ghi các chỉ tiêu kinh tế của các thành phố này). Sau khi chính phủ Trung Quốc quyết định xem các thành phố này là trọng điểm cho kế hoạch phát triển từ năm 2006, việc xây dựng hạ tầng được đẩy mạnh và các chương trình phát triển trong kế hoạch 10 năm (mục tiêu đến năm 2015) được triển khai nhanh.

Theo chương trình phát triển đó, từ năm 2006 đến 2015, sản xuất và xuất khẩu hàng công nghiệp sẽ được đẩy mạnh và sẽ tăng nhanh hơn giai đoạn trước năm 2006. Lúc người viết đi từ Nam Ninh đến bờ biển vịnh Bắc bộ, đường cao tốc đã được chỉnh trang, xe đi thông suốt với vận tốc đã trên 100 km/giờ. Nhưng với kế hoạch phát triển mới, thời gian di động sẽ còn rút ngắn hơn nữa. Theo mục tiêu phát triển của Kế hoạch 5 năm lần thứ 12 (2011-15) của Quảng Tây, chất lượng các đường cao tốc sẽ cải thiện thêm để rút ngắn thời gian từ Nam Ninh đến các thành phố ở vịnh Bắc bộ của tỉnh còn 1 tiếng (bây giờ là từ 1,5 đến 2 tiếng), từ Nam Ninh đến các thành phố lớn khác trong tỉnh (như Khuê Lâm, Liễu Châu) còn 2 tiếng, và từ Nam Ninh đến các thủ phủ của hai tỉnh lân cận là Quảng Châu (thuộc Quảng Đông) và Côn Minh (thuộc Vân Nam) còn 3 tiếng.

Phòng Thành là một trong những hải cảng lớn của Trung Quốc, tàu 20 vạn tấn có thể cập bến. Hàng hóa của khu vực miền tây (Vân Nam, Trùng Khánh, Tứ Xuyên, 1 phần Hồ Nam) xuất ra nước ngoài cũng qua cảng Phòng Thành. Cần nói thêm là nhà máy điện hạt nhân Trung Quốc đang xây dựng tại Phòng Thành, dự định hoàn thành năm 2016, chỉ cách Móng Cái có 60 km.

Bắc Hải đã có sân bay. Khâm Châu<sup>6</sup> có kho ngoại quan. Cùng với Phòng Thành, ba thành phố ở vịnh Bắc bộ này ngày càng kết hợp thành một quần thể phát triển công nghiệp lớn. Cho đến nay, Khu công nghiệp hóa dầu Khâm Châu, Khu công nghiệp ven cảng Phòng Thành, và Khu công nghiệp Bắc Hải đang được xây dựng. Theo kế hoạch 5 năm nói trên, cho tới năm 2015, Trung Quốc dự định xây dựng các khu công nghiệp lớn khác như Trung tâm gia công dầu, Trung tâm phát triển kim loại màu, Trung tâm công nghệ thông tin, Trung tâm chế xuất thiết bị cơ khí, và Trung tâm gia công nông sản phẩm. Những trung tâm này, với quy mô và tốc độ phát triển, khi đi vào sản xuất và xuất khẩu sẽ tác động lớn đến Việt Nam.

---

<sup>6</sup> Phòng Thành và Khâm Châu trước đây thuộc tỉnh Quảng Đông, từ năm 1965 tách ra sáp nhập với Quảng Tây. Tại Khâm Châu có đền thờ tướng Lưu Vinh Phúc, người chỉ huy quân Cờ Đen chống Pháp tại Việt Nam cuối thế kỷ 19. Tôi có đến thăm. Đền thờ rất lớn, hoành tráng.



Một bến cảng ở Phong Thành, Quảng Tây (ảnh của tác giả, 9/3/2012)



Cảng Khâm Châu của Quảng Tây (ảnh của tác giả, 10/3/2012)

Về mặt dịch giữa Quảng Tây và Việt Nam, ngoài các cửa khẩu biên giới như Đồng Đăng (Lạng Sơn) – Bàng Tường và Móng Cái (Quảng Ninh) – Đông Hưng,<sup>7</sup> hàng hóa còn di chuyển bằng đường biển giữa hai cảng Phòng Thành và Khâm Châu với Hải Phòng và Đà Nẵng. Với mạng lưới giao thông như đã nói, ngoài các cơ sở sản xuất tại Quảng Tây, hàng công nghiệp sản xuất ở Quảng Đông và các tỉnh khác của Trung Quốc cũng dễ dàng đến Việt Nam qua các cửa khẩu ở vịnh Bắc bộ.

### **III. Kinh tế biên giới Việt Trung: Hàm ý từ sự chênh lệch về quy mô và tốc độ:**

Như Biểu 2 cho thấy, 7 tỉnh biên giới phía Việt Nam chủ yếu là vùng sơn cước, dân số ít. Do đó, quan hệ hợp tác và ảnh hưởng kinh tế của Vân Nam và Quảng Tây không chỉ với 7 tỉnh mà kéo dài đến Hà Nội và Hải Phòng trong khuôn khổ *Hai hành lang một vành đai*. Để xúc tiến khuôn khổ hợp tác này, việc xây dựng hạ tầng giao thông là quan trọng nhất. Tuy nhiên, cho đến nay, chỉ có đường cao tốc của hành lang Nam Ninh-Lạng Sơn-Hà Nội-Hải Phòng là hoàn thành. Phía Trung Quốc xem như đã hoàn tất các tuyến đường cao tốc nối Côn Minh và Nam Ninh đến các điểm chính ở biên giới. Phía Việt Nam chủ yếu do thiếu vốn, do phải ưu tiên xây dựng tầng ở các nơi khác, việc đầu tư cho vùng này chưa tiến triển nhiều. Tuy nhiên, nhìn cả hai mặt kinh tế và chính trị, theo tôi, Việt Nam chưa nên vội hưởng ứng với Trung Quốc về việc triển khai kế hoạch *hai hành lang một vành đai*. Dưới đây ta sẽ trở lại vấn đề này.

Trong 7 tỉnh giáp biên giới, Quảng Ninh có dân số đông nhất, tình hình đô thị hóa và công nghiệp hóa cũng tiến triển (Biểu 2). Hơn nữa, vị trí địa lý cũng thuận lợi, có bờ biển dài, có danh thắng Hạ Long và lại ở gần thành phố cảng Hải Phòng. Do vị trí quan trọng này, lãnh đạo Việt Nam hiện nay đang kết hợp Quảng Ninh với Hà Nội và Hải Phòng làm thành một tam giác phát triển. Theo kết quả của hội nghị giữa Bộ Chính trị và lãnh đạo tỉnh Quảng Ninh vào tháng 9 năm 2012, phương hướng phát triển của Quảng Ninh sẽ gồm các nội dung sau:

Thứ nhất, kinh tế của Quảng Ninh hiện nay có than, đóng tàu, vật liệu xây dựng là 3 ngành chủ đạo nhưng tương lai sẽ chuyển dần trọng điểm sang các ngành du lịch, thương mại, công nghệ cao và nông lâm thủy sản. Thứ hai, hoàn thiện hạ tầng giao thông, đặc biệt xây các đường cao tốc để rút ngắn thời gian đi từ Hạ Long đến Hà Nội (từ 3 tiếng xuống còn 1,5 tiếng), từ Hạ Long đến Hải

---

<sup>7</sup> Ngoài những cửa khẩu lớn được xem là cửa khẩu quốc tế, còn có độ 20 cửa khẩu nhỏ, dùng cho buôn bán tiểu ngạch

Phòng (từ 1,5 tiếng còn 30 phút), và từ Hạ Long đến Móng Cái (từ 3 tiếng còn 1,5 tiếng). Thứ ba, xây dựng sân bay quốc tế tại Vân Đồn và nối Vân Đồn với Móng Cái thành một đặc khu kinh tế, trong đó sẽ có nhiều khu công nghiệp. Hiện nay đã có các khu công nghiệp Cái Lan (tư bản các nước Singapore, Malaysia, Hàn Quốc và Trung Quốc đầu tư sản xuất linh kiện các loại máy móc, gia công thực phẩm), Việt Hưng (tư bản Trung Quốc và Việt Nam đã đầu tư gia công sản phẩm gỗ và đất hiếm), Hải Yến (tư bản Hong Kong và Việt Nam sản xuất hàng may mặc), và Đông Mai (đang xây dựng, dự kiến kêu gọi nước ngoài đầu tư sản xuất linh kiện ô tô và thiết bị điện tử). Trong những năm tới sẽ xây dựng thêm Khu công nghiệp Hoàn Bồ (vật liệu xây dựng), Quan Triều (gia công thực phẩm), và Đầm Nhà Mạc (công nghệ thông tin).



Móng Cái (tỉnh Quảng Ninh) ở địa đầu biên giới (ảnh của tác giả, 9/2012)

Tuy nhiên đây mới chỉ là kế hoạch. Kế hoạch thành hiện thực hay không tùy thuộc vào tiến độ xây dựng và chất lượng hạ tầng sẽ cung cấp, cũng như khả năng khắc phục những nhược điểm hiện nay mà các nhà đầu tư nước ngoài thường nêu ra khi đánh giá về môi trường kinh tế của Quảng Ninh. Sau chuyến

thăm Quảng Ninh tháng 9 năm 2012, tôi có trao đổi với nhiều lãnh đạo doanh nghiệp Nhật Bản tại Hà Nội. Theo họ, hai nhược điểm của Quảng Ninh hiện nay là giá cho thuê đất quá cao và tiền lương của lao động cao hơn nhiều địa phương khác của Việt Nam<sup>8</sup>, và vì vậy, nếu tìm cứ điểm để đầu tư sản xuất và xuất khẩu sang Nhật hay Âu Mỹ thì họ không chọn Quảng Ninh. Vấn đề là tiền lương cao nhưng chưa thấy có triển vọng phát triển được những ngành có giá trị gia tăng cao tương ứng. Tính đến tháng 9 năm 2012, chỉ có 5 dự án có vốn Nhật Bản đầu tư tại Quảng Ninh trong ngành nuôi ngọc trai và chế biến đồ gỗ.

Như đã nói, Quảng Ninh là tỉnh tương đối phát triển và có nhiều tiềm năng tại biên giới Việt Trung. Các tỉnh khác khó khăn hơn nhiều. Nhìn toàn cục ta thấy có sự chênh lệch lớn về quy mô và tốc độ phát triển<sup>9</sup> giữa hai tỉnh phía Trung Quốc và 7 tỉnh phía Việt Nam. Phía Việt Nam, có thể kể cả Hà Nội, Hải Phòng, và các tỉnh đang phát triển mạnh gần đây như Bắc Ninh và Thái Nguyên khi phân tích tác động của phía Trung Quốc, nhưng ngược lại, lại phải xét đến ảnh hưởng của tỉnh Quảng Đông, một tỉnh phát triển mạnh mẽ nhất của Trung Quốc.

Bài này chưa có điều kiện phân tích định lượng hay đi sâu và chi tiết hơn vào những tác động cụ thể của Trung Quốc đối với Việt Nam xuyên qua biên giới phía Bắc. Ở đây chỉ suy nghĩ từ lý thuyết về địa kinh tế để rút ra vài hàm ý đối với Việt Nam. Hai từ khóa quan trọng nhất ở đây là *tính quy mô* và *tốc độ*. Từ khảo sát ở trên ta đã thấy sự chênh lệch về quy mô. Dân số của Vân Nam và Quảng Tây cộng lại lớn hơn dân số cả nước Việt Nam, GDP thì gấp rưỡi Việt Nam. Tốc độ xây dựng hạ tầng, tốc độ thực hiện các kế hoạch phát triển thì nhanh hơn Việt Nam nhiều. Tiết IV sẽ nói thêm về tốc độ, khi đề cập đến những mặt ngoài kinh tế như tinh thần trách nhiệm, nỗ lực khắc phục hậu quả của lãnh đạo và quan chức Trung Quốc, những ấn tượng mà người viết có được trong các cuộc điều tra thực địa trong 2 năm qua.

Lý thuyết địa kinh tế cho thấy khi hai nước hoặc hai vùng kinh tế có sự chênh lệch về quy mô và thời điểm phát triển sẽ dễ trở thành quan hệ giữa một bên là "trung tâm" (center) và một bên là "ngoại vi" (periphery). Nếu trung tâm phát triển với tốc độ nhanh hơn sẽ ngày càng kéo ngoại vi vào quỹ đạo của

---

<sup>8</sup> Thu nhập đầu người của Quảng Ninh xếp thứ 10 trong các tỉnh thành của Việt Nam.

<sup>9</sup> Giữa hai lần thăm Nam Ninh chỉ cách nhau có 2 năm tôi đã thấy được tốc độ phát triển của thành phố này. Nghe người hướng dẫn bản xứ kể chuyện về tiến độ xây dựng các đường cao tốc từ Côn Minh đến Hà Khẩu hay từ Nam Ninh đến các thành phố ven vịnh Bắc bộ tôi cũng rất ấn tượng về tốc độ xây dựng ở Trung Quốc. Đây cũng là điểm đặc biệt thường được các nhà đầu tư nước ngoài đánh giá về tốc độ xây dựng hạ tầng ở nước này. Tiết IV sẽ trở lại vấn đề này.

mình nếu khu vực ngoại vi không thay đổi được các điều kiện kinh tế để xác lập cho mình một trung tâm riêng. Khi có sự chênh lệch quá lớn về quy mô và về thời điểm cũng như tốc độ phát triển, các hoạt động sản xuất có khuynh hướng tập trung về trung tâm. Tính quy mô giúp cho vùng sản xuất với quy mô lớn có lợi thế ngay về chi phí sản xuất. Hàng Trung Quốc rẻ phần lớn là nhờ tinh quy mô. Thời điểm phát triển sớm hơn lại với tốc độ nhanh hơn cũng giúp nước (hoặc vùng) phát triển trước tạo lập được ưu thế về phí tổn sản xuất so với nước đi sau. Đó là sự nghiệt ngã của lịch sử, của tốc độ đối với nước đi sau.

Giữa trung tâm và ngoại vi, nếu hàng rào quan thuế và phí tổn giao thông đủ lớn sẽ làm yếu sức thu hút (lực dẫn) của trung tâm và các khu vực ngoại vi cũng có thể phát triển độc lập hoặc tạo dựng được sự phân công hợp lý với trung tâm. Nhưng với trào lưu tự do ngoại thương ngày nay và phí tổn giao thông không lớn do sự tiếp giáp địa lý giữa trung tâm và ngoại vi, nguy cơ lệ thuộc vào trung tâm của vùng ngoại vi có khả năng cao. Nguy cơ đó chỉ được khắc phục nếu lãnh đạo của vùng "ngoại vi" có ý thức độc lập và tìm mọi cách khắc phục lực dẫn từ "trung tâm".

Kinh nghiệm của Canada vào cuối thế kỷ 19 khi đối phó với sự trỗi dậy của miền đông bắc nước Mỹ là bài học gợi nhiều ý hay. Để miền đông nam của mình không bị cuốn vào quỹ đạo phát triển của miền đông bắc Mỹ là vùng đã phát triển trước với tốc độ nhanh, Canada đã khẩn trương xây dựng hạ tầng giao thông nối kết hai miền đông nam và tây nam tạo thành một nền kinh tế quốc dân thống nhất đủ mạnh để giảm ảnh hưởng của sự trỗi dậy từ phía Mỹ.<sup>10</sup>

Tiết V sẽ bàn về chiến lược cần có của Việt Nam.

#### **IV. Mấy vấn đề ngoài kinh tế: Những điều trông thấy từ mấy chuyến đi thực tế**

Phần này ghi lại mấy nhận xét của người viết trong 3 chuyến đi khảo sát các tỉnh hai bên biên giới Việt Trung. Ở đây nói về nhiều khía cạnh, không chỉ giới hạn về kinh tế, và kể cả chuyến thăm Quảng Đông (chủ yếu là Quảng Châu). Những điều trông thấy sẽ nói dưới đây giúp ta hiểu hơn về chất lượng thể chế ở Trung Quốc (tuy thể chế ở thượng tầng xã hội, chính trị thì không khác Việt Nam), và sẽ giạt mình thấy họ không những có ưu thế về quy mô mà còn mạnh về nhiều mặt liên quan đến thể chế và chính những mặt này làm cho tốc độ của

---

<sup>10</sup> Theo Elaine Burkberg, "Settling the prairies: Canada's national policy in the late 19<sup>th</sup> century," 1990 (mimeo, MIT), quoted in Krugman (1991). Tôi có viết thư cho Elaine Burkberg để xin đọc bản gốc nhưng được trả lời là luận văn ấy rất tiếc đã bị thất lạc.

họ đi nhanh. Dưới đây là vài hiện tượng, vài cảm nhận đánh ghi lại:

Thứ nhất, tôi bắt gặp nhiều trường hợp cho thấy Trung Quốc nỗ lực theo kịp các nước tiên tiến Âu Mỹ trong việc làm chủ công nghệ. Nhiều công nghệ trước phải nhập khẩu nhưng dần dần Trung Quốc tự chủ được. Chẳng hạn, lúc tôi thăm Nam Ninh (2012), họ đang khởi công xây tàu điện ngầm, được biết là bằng công nghệ của Trung Quốc. Trước đó tàu điện ngầm tại Bắc Kinh và Thượng Hải phải dựa vào công nghệ nhập khẩu nhưng bây giờ thì họ tự chủ. Tại Quảng Châu, lúc ở trong thang máy của một tòa nhà văn phòng, một người bạn Nhật làm việc nhiều năm ở đây cho biết thang máy đó do Trung Quốc chế tạo bằng công nghệ của mình, trước đây họ phải nhập công nghệ của Hitachi, công ty hàng đầu về công nghiệp nặng của Nhật.<sup>11</sup>

Thứ hai, những thành phố tôi đi qua đều tươm tất, phương tiện giao thông công cộng phát triển, xe máy rất ít và nhất là không có cảnh hợp chợ tràn lan bên lề đường. Đặc biệt nhiều khẩu hiệu trên đường phố kêu gọi mọi người sống có văn hóa, chấp hành luật lệ, không có khẩu hiệu liên quan đến Đảng Cộng sản hoặc hô hào theo một chủ nghĩa, một ý thức hệ. Ở Hà Khẩu, chỗ xuất nhập cảnh với Việt Nam, họ đặt hòm thư nhận ý kiến người dân về thái độ, năng suất phục vụ của quan chức phụ trách. Nhân đây nói thêm, trò chuyện với hai quan chức ở châu Hồng Hà, một châu của tỉnh Vân Nam tiếp giáp với biên giới Việt Nam, tôi được biết chính quyền ở đó cấm quan chức làm thêm, bị phát hiện sẽ bị tước mất khả năng thăng tiến. Tham nhũng thì bị phạt rất nặng. Họ cũng cho biết đó là quy định chung cho quan chức ở nhiều nơi khác, không phải riêng ở châu Hồng Hà.

Thứ ba, các đại học ở 3 tỉnh cực nam của Trung Quốc cũng để lại nhiều ấn tượng và bắt phải suy nghĩ về trường hợp của Việt Nam. Khuôn viên của Đại học Trung Sơn ở Quảng Châu, Đại học Dân tộc Quảng Tây và Đại học Vân Nam, những nơi tôi ghé thăm trong các chuyến khảo sát kinh tế biên giới, đều rộng rãi, hoành tráng, đầy cây xanh. Khuôn viên đại học làm nên vẻ đẹp và điểm nhấn đáng tự hào của một thành phố. Không cần nghiên cứu chi tiết nội dung giảng dạy và cách tổ chức, chỉ đến sân trường ta cũng có thể thấy sự phóng khoáng của các đại học này. Ngay cổng vào Đại học Vân Nam đã thấy ngay một tấm bảng lớn, xây bằng đá kiên cố, khắc hình của Einstein và một trong những câu nói nổi tiếng của nhà khoa học thiên tài này (xem hình). Tại Đại học Trung Sơn, tên của nhà cách mạng Tôn Dật Tiên, sự đóng góp của Hoa kiều rất

---

<sup>11</sup> Tàu điện cao tốc (shinkansen) là trường hợp nổi tiếng về nỗ lực tự chủ công nghệ của Trung Quốc.

thực tế và được trân trọng. Tòa nhà có tên Vĩnh Phương Đường do Hoa kiều Malaysia Diêu Vĩnh Phương xây dựng dùng làm trung tâm giảng dạy và nghiên cứu của khoa Sử. Tòa nhà văn phòng và tòa nhà giải trí cho sinh viên do một số Hoa kiều Hong Kong xây dựng.



Một góc trong khuôn viên Đại học Văn Nam (ảnh của tác giả, 5/3/2012)

Thứ tư, không chỉ về mặt kinh tế, các tỉnh Trung Quốc gần biên giới có vẻ ngày càng thu hút nhiều sinh viên Việt Nam sang du học, nhiều quan chức địa phương Việt Nam ở 7 tỉnh gần biên giới sang chữa bệnh hoặc du lịch. Hiện nay riêng tại Quảng Tây có tới hơn 3.000 du học sinh Việt Nam. Tuy thu nhập bình quân đầu người ở Nam Ninh hay Côn Minh lớn hơn Hà Nội nhưng giá nhà, giá sinh hoạt, dịch vụ y tế lại rẻ hơn. Nhiều người nước ngoài có nhận xét là vật giá ở Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh thường cao hơn hoặc tương đương với các thành phố của Trung Quốc và nhiều nước ASEAN mặc dù thu nhập đầu người thấp hơn nhiều. Nguyên nhân có lẽ do giá đất, giá thuê mặt bằng ở Việt Nam quá cao, và nhiều hoạt động cung cấp dịch vụ ở Việt Nam chịu nhiều phí tổn hành chính mà hậu quả là giá thành bị nâng lên cao. Đây là hiện tượng làm meos mó cơ cấu giá cả, cần phải giải quyết ngay nếu muốn tăng sức cạnh



tranh của nền kinh tế. Riêng trong văn cảnh ở đây, do sự méo mó giá cả ở Việt Nam, cùng với tác động về kinh tế, các tỉnh bên kia biên giới sẽ ngày càng trở thành trung tâm cung cấp dịch vụ giáo dục, y tế.

## **V. Thay lời kết: Vài ý nghĩ về phương châm, chiến lược của Việt Nam**

Kết quả khảo sát ở trên đã gợi mở một số vấn đề cơ bản của Việt Nam trước sự trỗi dậy của Trung Quốc. Phần này sẽ được viết kỹ hơn trong bản tu chính. Ở đây chỉ nêu vài ý kiến sơ bộ.

Thứ nhất, giữa Việt Nam và Trung Quốc có sự chênh lệch lớn về quy mô, về thời điểm và tốc độ phát triển. Chỉ xét riêng tỉnh Vân Nam và Quảng Tây cũng thấy quy mô kinh tế của Trung Quốc lớn hơn Việt Nam nhiều, họ lại phát triển trước và với tốc độ cao hơn. Kế hoạch phát triển tại các tỉnh thành gần biên giới đây tham vọng nhưng với khuynh hướng và nỗ lực của họ gần đây ta có thể đoán chắc là sẽ được thực hiện với tốc độ nhanh. Việt Nam phải ý thức về sự bất lợi này và tìm chiến lược bù trừ với bất lợi đó mới tránh được sức hút của phía Trung Quốc.

Thứ hai, Việt Nam phải khắc phục về mặt tốc độ (trong việc cải thiện môi trường đầu tư và thực hiện các chiến lược, chính sách phát triển), đặc biệt tại Quảng Ninh là nơi có tiềm năng, và tìm biện pháp "mua thời gian" trong quan hệ với Trung Quốc. Mua thời gian có nghĩa là trước khi củng cố nội lực chưa vội triển khai các chương trình hợp tác, chưa thúc đẩy các kế hoạch phát triển có yếu tố Trung Quốc. Chẳng hạn về việc xây dựng hạ tầng trong kế hoạch *hai hàng lang một vành đai* nên được hoãn lại.

Thứ ba, sau sự kiện Giàn khoan 981 xâm phạm vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam, vấn đề an ninh ở biên giới cần phải được quan tâm hơn. Các kế hoạch xây dựng hạ tầng giao thông, các dự án mà doanh nghiệp Trung Quốc có thể thắng thầu cần được lưu ý.

Thứ tư, tuy Trung Quốc và Việt Nam có cùng thể chế ở thượng tầng chính trị, xã hội, nhưng chất lượng thể chế ở hạ tầng cơ sở thì Trung Quốc hơn Việt Nam nhiều, thể hiện ở mặt quản lý bộ máy nhà nước chính quyền địa phương, ở khả năng tự chủ về công nghệ, ở việc xây dựng đại học, v.v. Việt Nam phải nhận rõ vấn đề này và khẩn trương khắc phục. Từ đó, trong dài hạn Việt Nam phải theo đuổi một chế độ chính trị tiến bộ hơn, tốt hơn Trung Quốc thì mới có thể đối phó hữu hiệu với sự trỗi dậy của nước láng giềng khổng lồ và đầy tham vọng này./.

### **Tư liệu tham khảo:**

Đỗ Tiến Sâm và Kurihara Hirohide, chủ biên (2012), *Hợp tác phát triển hai hành lang một vành đai kinh tế Việt Nam Trung Quốc trong bối cảnh mới*, NXB Khoa học xã hội, Hà nội.

Ikebe Ryo (2013), Higashi Ajia no Kokusaibungyo to "Kaetsu keizaiken" (Phân công quốc tế tại Đông Á và Vùng kinh tế Hoa Việt) , Tokyo: Shinchoron.

Krugman, Paul (1991), *Geography and Trade*, Cambridge: The MIT Press.

Nguyễn Đình Liêm, chủ biên (2012), *Quan hệ biên mậu giữa Tây Bắc Việt Nam với Vân Nam Trung Quốc*, NXB Từ điển Bách khoa, Hà nội.

Trần Văn Thọ (2002), Tính chất Bắc-Nam trong quan hệ kinh tế Việt Trung, *Thời báo kinh tế Saigon*, số Tết Nhâm Ngọ 2002.

Trần Văn Thọ (2010), Kinh tế Việt Nam trước sự trỗi dậy của Trung Quốc, *Thời đại mới* số 19 (tháng 7).

Trần văn Thọ (2014), Chuyển trục quan hệ kinh tế Việt Trung, *Thời báo kinh tế Saigon*, 19/6.

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh (2011), *Báo cáo về tình hình kinh tế xã hội và công tác chỉ đạo, điều hành của Ủy ban nhân dân tỉnh năm 2011; Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội năm 2012*, Quảng Ninh.

Ủy ban Quản lý Khu hợp tác kinh tế vịnh Bắc bộ Quảng Tây (2012), *Bảy chương trình hợp tác trong khuôn khổ hợp tác kinh tế vịnh Bắc bộ mở rộng*, (Nam Ninh, tư liệu không xuất bản).