

Hai tỉnh Vân Nam và Quảng Tây (Trung Quốc) trong hợp tác kinh tế biên giới Việt Nam — Trung Quốc: Một số đánh giá và khuyến nghị

Nguyễn Xuân Cường

Viện Nghiên cứu Trung Quốc

Lê Kim Sa

Trung tâm Phân tích và Dự báo

Tóm tắt: Hai tỉnh của Trung Quốc giáp giới với Việt Nam là Vân Nam và Quảng Tây. Dân số hai tỉnh công lại lên tới gần 100 triệu người, lớn hơn dân số cả nước Việt Nam. Cơ cấu GDP cho thấy công nghiệp hóa của hai tỉnh đã lên mức khá cao. 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. Bài viết đánh giá vai trò của 2 tỉnh Vân Nam và Trung Quốc trong các hoạt động kinh tế biên giới với Việt Nam trong thời gian qua và đưa ra một số khuyến nghị đối với quan hệ hợp tác song phương Việt Nam Trung Quốc

Từ khóa: vai trò tỉnh, Vân Nam, Quảng Tây, hợp tác kinh tế, Việt Nam, Trung Quốc

1. Mở đầu

Vùng Tây Nam Trung Quốc có mức phát triển thấp hơn nhiều so với vùng ven biển. Vân Nam và Quảng Tây (Trung Quốc) là hai tỉnh có mức độ tham gia ngoại thương thấp hơn nhiều so với các tỉnh ven biển. Chính vì vậy, các tỉnh này đã có những chính sách phát triển đầu tư vùng biên giới với Việt Nam, do đó thúc đẩy quan hệ đầu tư và thương mại của Trung Quốc với tiểu vùng sông Mekong và ASEAN thông qua Việt Nam. Điều này có thể giúp Vân Nam và Quảng Tây tham gia mạnh hơn với thương mại quốc tế, từ đó thúc đẩy tăng trưởng và phát triển của hai tỉnh này. Những ưu đãi tại các khu vực kinh tế xuyên biên giới được kỳ vọng là sẽ làm tăng đầu tư, thương mại và du lịch giữa Trung Quốc và Việt Nam, Lào, và phần còn lại của tiểu vùng sông Mekong, và như vậy, sẽ làm cho 2 tỉnh nội địa của Trung Quốc là Vân Nam và Quảng Tây hưởng ngoại nhiều hơn. Thương mại có thể sẽ tạo thêm cơ hội cho các doanh nghiệp tại Vân Nam và Quảng Tây, và khu vực kinh tế xuyên biên giới có thể sẽ trở thành cửa ngõ thương mại với các tỉnh nội địa khác phía Bắc và phía Tây của Vân Nam. Do đó, đối với Vân Nam, khu vực mậu dịch xuyên biên giới càng có ý nghĩa hơn. Từ cuối thập niên 2000, Trung Quốc đã tích cực triển khai cụ thể chiến lược này.

Phía Việt Nam có 7 tỉnh tiếp giáp biên giới với Trung Quốc nhưng dân số cả 7 tỉnh công lại chỉ khoảng 5 triệu người, và trừ Quảng Ninh, cả 6 tỉnh còn lại đều là vùng núi với ngành nông lâm khoáng sản chiếm phần lớn GDP. Do sự chênh lệch lớn về qui mô, quan hệ kinh tế giữa hai tỉnh Vân Nam và Quảng Tây của Trung Quốc với Việt Nam, trên thực tế, không giới

han trong 7 tỉnh này mà mở rộng đến phần lớn miền Bắc bao gồm Hà Nội và Hải Phòng.

2. Vân Nam và Quảng Tây trong hợp tác kinh tế biên giới Việt Nam — Trung Quốc

Các hoạt động tại biên giới Trung Quốc và Việt Nam thể hiện tất cả các hình thái hay khái niệm của thương mại biên giới. Ngay sau khi tự do hóa thương mại biên giới, chính quyền Trung Quốc và Việt Nam đã thúc đẩy hình thức thương mại xuyên biên giới không chính thức. Nhiều hình thức trao đổi xuyên biên giới đã được thực hiện, từ tiểu ngạch (như xách tay, gánh, vác, xe thô... qua các cửa khẩu tự phát) đến các trao đổi lớn hơn bằng xe tải qua các cửa khẩu quốc tế.

Các nỗ lực thúc đẩy hiện đại hóa thương mại xuyên biên giới Việt Nam — Trung Quốc đang được thực hiện và thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương tại các cửa khẩu thông qua việc hình thành và xây dựng các khu kinh tế xuyên biên giới tại cửa ngõ biên giới chính. Cả Trung Quốc và Việt Nam đều mong muốn tạo ra một hình thức trao đổi xuyên biên giới hiện đại với hải quan, kiểm tra và dịch vụ xuất nhập cảnh, kết nối với các thị trường thông qua đường bộ (cao tốc), đường sắt, cơ sở hạ tầng và viễn thông. Cả hai bên cũng đã thúc đẩy việc hình thành các khu thương mại sát biên, tập trung vào các dịch vụ thuận lợi hóa thương mại (kho bãi, dịch vụ tài chính, các loại dịch vụ logistics, và thậm chí du lịch và giải trí cho các thương nhân). Từ thực tiễn nỗ lực phát triển thương mại xuyên biên giới Việt Nam — Trung Quốc, có thể mô hình hóa thành hình thức như Hình 1.

Hình 1: Giản đồ học tác kinh tế xuyên biên giới Việt - Trung



Đầu tư vào cơ sở hạ tầng cho các khu kinh tế xuyên biên giới cũng đã được thực hiện tại các vùng biên giới như Hà Khẩu ở Vân Nam, Trung Quốc, và Lào Cai (Việt Nam), 2) cảng Hữu Nghị Quan nối thành phố Bằng Tường của Quảng Tây (Trung Quốc) với Đồng Đăng, Lạng Sơn (Việt Nam), 3) Móng Cái (Việt Nam) và Đồng Hưng (Trung Quốc). Các hoạt động hợp tác và kế hoạch chung giữa chính quyền địa phương của Trung Quốc với Việt Nam cũng rất tích cực.

2.1. 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 khu vực, 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 mới 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 trong địa phương. 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 Hà Khẩu giáp biên giới Việt Trung chỉ đi mất 4 tiếng bằng xe hơi.

Do đặc điểm về phong thổ và khí hậu, những ngành trọng điểm của kinh tế Vân Nam là trồng hoa, chế tạo dược phẩm và du lịch. Nhưng Côn Minh có công nghiệp điện tử và tơ sợi, và ở một số thành phố ở phía nam, gần biên giới Việt Nam, như Khai Viễn (thép), Cá Cựu (gia công chi), 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. 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 thường xuyên tập nập nhiều thương nhân người Việt đến mua hàng và trở về trong cùng ngày.

Kim ngạch ngoại thương vừa khảo sát trên đây bao 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. 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.

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. 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.

2.2. Tỉnh Quảng Tây

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.

Thứ xem mậu dịch giữa Nam Ninh và Việt Nam năm 2012, riêng thành phố này chiếm tới 30% tổng xuất khẩu của Trung Quốc sang Việt Nam. Nhập khẩu thì ít hơn (Việt Nam chỉ 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). Trong cơ cấu xuất của Nam Ninh, 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 được gọi là "tính chất bắc nam trong quan hệ kinh tế Việt Trung". Tính chất này càng đậm nét hơn trong quan hệ giữa Việt Nam với Nam Ninh.

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. 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. 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 đi lại sẽ còn rút ngắn hơn nữa.

Theo mục tiêu phát triển của Quy hoạch 5 năm lần thứ 12 (2011- 2015) 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 Quế 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, Trưng Khánh, Tứ Xuyên, 1 phần Hồ Nam) xuất ra nước ngoài cũng qua cảng Phòng Thành. Bắc Hải đã có sân bay. Khâm Châu 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 Quy 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.

Về mặt dịch giữa Quảng Tây và Việt Nam, ngoài các cửa khẩu biên giới như Đồng Đăng (Lạng Sơn) — Bằng Tường và Móng Cái (Quảng Ninh) — Đông Hưng, (Ngoài những cửa khẩu lớn được xem là của khẩu quốc tế, còn có độ 20 cửa khẩu nhỏ, dùng cho buôn bán tiểu ngạch) hàng hóa còn đi 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.

3. Một số khuyến nghị về hợp tác biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc

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 hấy 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 đã 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 cùng có nội lực chưa vội triển khai các chương trình hợp tác, chưa thúc đẩy các kế hoạch phát triển có yếu tố Trung Quốc. Chặng 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 thêm khu địa 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 thể 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 trôi dạt của nước láng giềng khổng lồ và đầy tham vọng này./

Tài liệu tham khảo

Gu Xiaosong and Brantly Womack (2000), Border Cooperation between China and Vietnam in the 1990s, Asian Survey, 40:6, pp. 1042-1058.

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.

Bộ KH và ĐT (2012), Quy hoạch hợp tác kinh tế - thương mại Việt Nam — Trung Quốc 2012-2016 (Tài liệu lưu hành nội bộ)

Lê Kim Sa (2016), “Liên kết kinh tế ở Đông Nam Á trước sự trôi dạt của Trung Quốc: Một phân tích kinh tế chính trị”. Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á, Số 196, (7): 13-26.

Nguyễn Quốc Trường (2014), “Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng: Chặng đường đã qua, thuận lợi mới, khó khăn mới”. Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc, số 3.

Phạm Sỹ Thành (2017), Một Vành đai, Một con đường (OBOR): Chiến lược của Trung Quốc và hàm ý chính sách đối với Việt Nam. NXB Thế giới.