

**VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI**

Lê Thanh Tuấn

**PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIÊN GIỚI VIỆT – TRUNG
(TỈNH QUẢNG NINH): VẤN ĐỀ VÀ GIẢI PHÁP**

Ngành: Kinh tế quốc tế

Mã số: 9.31.01.06

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

**Người hướng dẫn khoa học: PGS.TS Chu Đức Dũng
PGS.TS. Dương Văn Huy**

HÀ NỘI – 2019

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu thu thập, trích dẫn, xử lý từ các nguồn chính thức và của riêng tác giả. Kết quả nêu trong luận án là trung thực, chưa từng được công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả luận án

Lê Thanh Tuấn

DANH MỤC CHỮ, KÝ HIỆU VIẾT TẮT

STT	Chữ viết tắt	Tiếng Anh	Tiếng Việt
1	ACFTA	ASEAN-China Free Trade Area	khu vực mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc
2	C/O	certificate of origin	giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa
3	CK		chuyển khẩu
4	CN-TTCN		công nghiệp - tiểu thủ công nghiệp
5	CNH		công nghiệp hoá
6	ĐCS		đảng Cộng sản
7	ĐTH		đô thị hoá
8	FDI	Foreign Direct Investment	đầu tư trực tiếp nước ngoài
9	GDP	Gross Domestic Product	tổng sản phẩm quốc nội
10	GMS	Greater Mekong Subregion	tiểu vùng sông Mê Công
11	HĐH		hiện đại hoá
12	KCN		khu công nghiệp
13	KCX		khu chế xuất
14	KKT		khu kinh tế
15	KKTCK		khu kinh tế cửa khẩu
16	KNQ		khu ngoại quan
17	KTCKBG		kinh tế cửa khẩu biên giới
18	KTCK		kinh tế cửa khẩu
19	KTQT		kinh tế quốc tế
20	KV		kilovolt
21	NDT		nhân dân tệ
22	NHTM		ngân hàng thương mại
23	NSNN		ngân sách nhà nước

24	NXB		nhà xuất bản
25	ODA	Official Development Assistance	nguồn viện trợ phát triển chính thức
26	TNHH		trách nhiệm hữu hạn
27	TNTX		tạm nhập tái xuất
28	UBND		ủy ban nhân dân
29	USD	United States Dollar	đô la Mỹ
30	VAT	Value Added Tax	thuế giá trị gia tăng
31	XHCN		xã hội chủ nghĩa
32	XNC		xuất nhập cảnh
33	XNK		xuất nhập khẩu
34	WTO	World Trade Organization	tổ chức thương mại thế giới

DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 1. Thu phí, lệ phí sử dụng bến bãi của hàng hoá tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan.....	92
---	----

DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 3.1: So sánh tình hình xuất nhập khẩu qua biên giới Việt – Trung của Quảng Ninh với các tỉnh giáp biên với Trung Quốc khác (từ 2006-2015).	82
Biểu đồ 3.2: Tình hình xuất nhập khẩu qua biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh (từ 2006-20.....	82

MỤC LỤC

1. Tính cấp thiết của đề tài.....	1
2. Mục tiêu và nhiệm vụ đề tài nghiên cứu.....	3
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	3
4. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu	5
5. Đóng góp mới về mặt khoa học của luận án	8
6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn.....	8
7. Cấu trúc luận án	8
Chương 1:TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN	10
1.1. Nhóm nghiên cứu về các vấn đề lý thuyết kinh tế biên giới	10
1.2. Nhóm nghiên cứu về kinh tế biên giới Trung Quốc với một số quốc gia láng giềng	11
1.3. Nhóm nghiên cứu về quan hệ kinh tế biên giới Việt – Trung, trong đó có các công trình nghiên cứu về kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực biên giới tỉnh Quảng Ninh	13
1.4. Những kết quả nghiên cứu liên quan đến đề tài, vấn đề đặt ra và hướng nghiên cứu của đề tài	19
1.4.1. Những kết quả nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án.....	19
1.4.2. Những vấn đề luận án cần giải quyết.....	19
Chương 2:CƠ SỞ LÝ LUẬN, KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIÊN GIỚI VIỆT – TRUNG KHU VỰC TỈNH QUẢNG NINH.....	21
2.1. Khái niệm và lý thuyết phát triển kinh tế biên giới	21
2.1.1. Một số khái niệm liên quan đến đề tài nghiên cứu của luận án	21
2.1.2. Lý thuyết liên quan đến kinh tế biên giới	26
2.2.. Kinh nghiệm một số nước trong phát triển kinh tế biên giới	31
2.2.1. Phát triển kinh tế biên giới Lào - Trung Quốc.....	31
2.2.2. Kinh nghiệm từ phát triển kinh tế biên giới Myanmar - Trung Quốc	34
2.3. Các nhân tố tác động đến phát triển kinh tế biên giới Việt - Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh.....	36
2.3.1. Tác động tư bối cảnh mới của quan hệ kinh tế biên giới Việt - Trung.....	36
2.3.2. Tác động từ điều kiện kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ninh	39
2.3.3. Tác động từ điều kiện tự nhiên, kinh tế xã hội của địa phương vùng biên giới	41
2.3.4. Đánh giá tác động từ tình hình kinh tế - xã hội Đông Hưng, Quảng Tây, Trung Quốc	43
2.3.5. Thực trạng phát triển kinh tế biên giới Việt Nam hiện nay	45
2.3.6. Khái quát đặc điểm tự nhiên, kinh tế - xã hội Quảng Ninh với sự phát triển kinh tế biên giới	51
2.4. Tiểu kết chương 2	55
Chương 3:THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIÊN GIỚI VIỆT - TRUNG KHU VỰC TỈNH QUẢNG NINH.....	56
3.1. Chính sách liên quan đến phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh.....	56
3.1.1. Các cơ chế hợp tác kinh tế khu vực:.....	56
3.1.2. Sự biến đổi quan hệ hai nước thời gian gần đây.....	62
3.1.3. Chính sách chính phủ đối với về phát triển kinh tế biên giới.....	64

3.1.4. Khuôn khổ, chính sách đối với quan hệ thương mại qua biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh.....	71
3.2. Tình hình cơ sở hạ tầng phát triển kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh...	76
3.2.1. Khái quát tình hình kinh tế biên giới Quảng Ninh (vị trí địa lý, hệ thống cửa khẩu biên giới, chợ biên giới và Khu kinh tế cửa khẩu).....	76
3.2.2. Cơ chế chính sách hoạt động xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất (TNTX) khu vực tỉnh Quảng Ninh.....	79
3.3. Thực trạng phát triển kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh	81
3.3.1. Thực trạng phát triển thương mại biên giới khu vực Quảng Ninh	81
3.3.2. Thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu (Khu KTCK).....	95
3.4. Đánh giá chung về thực trạng phát triển kinh tế biên giới	108
3.4.1. Đánh giá về thương mại biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh.....	108
3.4.2. Đánh giá đối với xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Việt Nam – Trung Quốc khu vực Quảng Ninh: Trường hợp Móng Cái – Đông Hưng.....	113
3.5. Tiểu kết chương 3	118
Chương 4: ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP NHẪM PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIÊN GIỚI VIỆT – TRUNG KHU VỰC TỈNH QUẢNG NINH.....	120
4.1. Bối cảnh mới đến năm 2030 tác động đến phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh.....	120
4.1.1. Những thuận lợi mới	120
4.1.2. Thách thức mới trong thời gian tới	124
4.2. Quan điểm phát triển bền vững kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh.....	126
4.3. Giải pháp chủ yếu phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh	134
4.3.1. Đối với hoạt động thương mại quan biên giới khu vực Quảng Ninh	134
4.3.2. Giải pháp đối với việc xây dựng Khu Kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh	139
4.4. Một số khuyến nghị	144
4.4.1. Đối với nhà nước	144
4.4.2. Đối với các doanh nghiệp	146
KẾT LUẬN.....	148
DANH MỤC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CỦA TÁC GIẢ.....	151
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	152
PHỤ LỤC	162

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Việt Nam có đường biên giới trên bộ tiếp giáp với Trung Quốc, Lào và Campuchia, trong đó việc hợp tác phát triển kinh tế biên giới với Trung Quốc hiện nay đang được quan tâm hơn cả. Phát triển kinh tế biên giới không chỉ có ý nghĩa nâng cao đời sống kinh tế - xã hội cư dân vùng biên giới, tăng cường yếu tố kinh tế vùng, với tư cách là một cực quan trọng mang tính chất kết nối giữa kinh tế trong nước với nước ngoài có chung đường biên giới trên bộ. Đồng thời, nó còn có ý nghĩa quan trọng về mặt đảm bảo an ninh – quốc phòng, ý nghĩa quan trọng về mặt thúc đẩy kinh tế đối ngoại đất nước, cũng như có ý nghĩa quan trọng về mặt tăng cường quan hệ song phương giữa hai quốc gia và hai địa phương giáp biên.

Hiện nay, Trung Quốc đang thúc đẩy mạnh mẽ chiến lược “một vành đai một con đường” nhằm thực hiện “giấc mộng Trung Hoa”, trong đó phía Trung Quốc đã và đang đẩy mạnh chiến lược “ngoại giao láng giềng” bằng “cải cách mở cửa” đối với khu vực biên giới, trong đó có khu vực biên giới tiếp giáp với Việt Nam. Do vậy, nhằm tăng cường năng lực hợp tác một cách có hiệu quả và tránh rơi vào thế bị động trong trong quan hệ kinh tế với Trung Quốc qua kênh hợp tác kinh tế khu vực biên giới, nhất là tận dụng những cơ hội mới từ phía Trung Quốc khi nước này đang đẩy mạnh phát triển kinh tế biên giới. Tăng cường năng lực hợp tác một cách có hiệu quả và tránh rơi vào thế bị động trong trong quan hệ kinh tế với Trung Quốc qua kênh hợp tác kinh tế khu vực biên giới, nhất là tận dụng những cơ hội mới từ phía Trung Quốc khi nước này đang đẩy mạnh phát triển kinh tế biên giới.

Năm 2012, Trung Quốc khởi động Khu Thí điểm Mở cửa Phát triển Trọng điểm Quốc gia Đông Hưng, Quảng Tây. Theo đó, Trung Quốc cũng đã sớm đề xuất xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Đông Hưng (Quảng Tây, Trung Quốc) – Móng Cái (Quảng Ninh, Việt Nam) trở thành khu hợp tác “lưỡng quốc nhất thành” hay “hai nước một khu”. Phía Trung Quốc đã và đang xây dựng một cách nhanh chóng về mặt cơ sở hạ tầng cũng như xây dựng mô hình, cơ chế hợp tác. Trong khi đó, phía Việt Nam còn đang lúng túng trong việc hợp tác ra sao với Trung Quốc trong lĩnh vực này do đặc thù quan hệ Việt – Trung cũng như do chưa có tiền lệ trong việc xây dựng mô hình Khu hợp tác Kinh tế biên giới như vậy.

Bên cạnh đó, tỉnh Quảng Ninh được coi là một trong địa bàn trọng điểm để phát triển kinh tế biên giới. Hiện nay khu vực biên giới Việt Nam – Trung Quốc ở tỉnh Quảng Ninh có 3 khu kinh tế cửa khẩu như Khu kinh tế Cửa khẩu Móng Cái, Khu kinh tế Cửa khẩu Bắc Phong Sinh, Khu kinh tế Cửa khẩu Hoàng Mô – Đồng Văn (cùng với Khu kinh tế ven biển Vân Đồn) được đặt mục tiêu *làm bàn đạp để phát triển kinh tế - xã hội cho tỉnh Quảng Ninh. Tuy nhiên, cho đến nay các khu kinh tế này vẫn chưa được triển khai một cách hiệu quả.*[55] Vấn đề đặt ra đối với phát triển kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh hiện nay đó là: *Thứ nhất*, chưa có kế hoạch phát triển có tầm chiến lược mang tính đột phát, nhất là trước quá trình phát triển kinh tế biên giới nhanh như vũ bão của phía Trung Quốc hiện tại. Việc phát triển kinh tế biên giới hiện nay chủ yếu là khai thác cái gì có sẵn, lợi thế có sẵn tại chỗ là chính, tính manh mún rất rõ. Hệ thống cơ sở hạ tầng yếu, phát triển chậm. Thậm chí việc xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái có cảm giác chính phủ còn lúng túng chưa có sự thống nhất giữa địa phương và trung ương, nhà nước chưa thực sự coi trọng vấn đề phát triển kinh tế khu vực này giống mang ý nghĩa quốc gia; *Thứ hai*, phía Việt Nam còn lúng túng trong việc tìm ra mô hình xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới – khu kinh tế cửa khẩu thuộc khu vực kinh tế biên giới tỉnh Quảng Ninh. Trong khi phía Trung Quốc phát triển *Khu Thí điểm Mở cửa Phát triển Trọng điểm Quốc gia Đông Hưng*, đây là khu vực mang tầm quốc gia của họ, phía Trung Quốc luôn chủ động tìm kiếm và đề xuất mô hình hợp tác, nhưng phía Việt Nam thực sự đang lúng túng và thể hiện tính bị động. Có thể do phía ta lo ngại về nguy cơ phụ thuộc vào kinh tế Trung Quốc và chưa hiểu rõ kế hoạch thực sự của Trung Quốc với khu vực này là gì, bởi với họ thì nhỏ nhưng với chúng ta thì lớn nếu tập trung nguồn lực quá lớn vào một nơi sẽ đối mặt với rủi ro cao trong trường hợp Trung Quốc thay đổi kế hoạch phát triển của họ; *Thứ ba*, ngoài việc thiếu quy hoạch mang tầm chiến lược quốc gia ra thì cái yếu nữa là điều kiện kinh tế của chúng ta còn quá hạn hẹp trong việc triển khai các dự án phát triển kinh tế biên giới không chỉ ở khu vực Quảng Ninh mà còn ở các tỉnh khác cũng vậy; *Thứ tư*, nguy cơ đem lại từ phía Trung Quốc như về mặt an ninh, rồi tính khả thi của chiến lược “Một vành đai một con đường”, hay thậm chí Trung Quốc còn thường xuyên có những chiến lược mang tính “tung hoả mù” – tức là đưa ra nhưng thực hiện ít, hoặc là không thực hiện.

Bên cạnh đó, phát triển kinh tế biên giới ngày càng quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội đất nước, song những nghiên cứu hệ thống và chuyên sâu về lĩnh vực này còn chưa tương xứng với yêu cầu của thực tiễn. Việc phát triển kinh tế biên

giới là yêu cầu chung của cả nước nhằm góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế vùng biên nói riêng và kinh tế quốc gia nói chung. Việc nghiên cứu một cách hệ thống và cơ bản về mô hình, phương thức hoạt động và các loại hình hoạt động trong kinh tế biên giới ngày càng cấp thiết. Tuy nhiên, cho đến nay, những nghiên cứu về kinh tế biên giới, nhất là kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh, còn khá khiêm tốn. Điều này đòi hỏi cần phải có những nghiên cứu cơ bản cung cấp những luận chứng khoa học cho các nhà hoạch định chính sách tham khảo, từ đó có thể xây dựng nên những kế hoạch phát triển kinh tế biên giới địa phương mình cho phù hợp nhằm phát huy tối đa tiềm năng địa phương và tận dụng được lợi thế từ bối cảnh mới. Cho nên, nghiên cứu trường hợp cụ thể kinh tế biên giới tỉnh Quảng Ninh là đề tài có giá trị thực tiễn.

Chính vì những lý do trên, đề tài nghiên cứu “***Phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung (Tỉnh Quảng Ninh): Vấn đề và giải pháp***” vừa có ý nghĩa khoa học, thực tiễn, lại vừa có tính cấp thiết trong giai đoạn hiện nay.

2. Mục tiêu và nhiệm vụ đề tài nghiên cứu

2.1. Mục tiêu

Trên cơ sở nghiên cứu hệ thống cơ sở lý luận và thực tiễn có liên quan đến phát triển kinh tế biên giới khu vực này nhằm chỉ ra vấn đề đặt ra và giải pháp trong chính sách phát triển kinh tế biên giới Việt Nam – Trung Quốc khu vực tỉnh Quảng Ninh.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

- Nghiên cứu cơ sở (lý luận và thực tiễn) của kinh tế biên giới Việt Nam – Trung Quốc khu vực tỉnh Quảng Ninh.
- Phân tích thực trạng các loại hình cụ thể của kinh tế biên giới tỉnh Quảng Ninh nhằm tìm ra các vấn đề đang gặp phải là gì;
- Đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung tỉnh Quảng Ninh.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Nghiên cứu làm rõ thực trạng và những vấn đề đặt ra trong phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh hiện nay (nghiên cứu biên giới trên đất liền) và giải pháp chính sách nhằm phát triển kinh tế biên giới khu vực này trong thời gian tới (2030).

3.2. Phạm vi nghiên cứu

- ***Phạm vi không gian***: nghiên cứu tập trung vào khảo cứu khu vực biên giới trên

đất liền giữa Việt Nam và Trung Quốc thuộc địa bàn tỉnh Quảng Ninh. Mặc dù khu vực biên giới Quảng Ninh với Trung Quốc có 3 KKTCK là Móng Cái, Bắc Phong Sinh, Hoàng Mô – Đồng Văn, các KKTCK, tuy nhiên ở đây chúng tôi chủ yếu lấy trường hợp KKTCK Móng Cái để nghiên cứu (case study) với những lý do sau :

+ Móng cái là khu vực đầu tiên cả nước được lựa chọn trong việc xây dựng khu kinh tế cửa khẩu. Ngay từ năm 1996, Chính phủ Việt Nam bắt đầu tiến hành thí điểm xây dựng khu kinh tế Móng Cái thông qua việc phê duyệt một số cơ chế ưu đãi cho khu kinh tế này. Tuy nhiên thời điểm đó khái niệm khu kinh tế cửa khẩu vẫn chưa được xác định.

+ Trong số các cửa khẩu quốc tế của Việt Nam với Trung Quốc thì Móng Cái nằm trong nhiều cơ chế hợp tác kinh tế không chỉ trong nước mà trong quan hệ với Trung Quốc. Cho nên, Móng Cái là trung tâm phát triển kinh tế, thương mại, du lịch, dịch vụ và cảng biển của vùng Trung du và miền núi phía Bắc, của vành đai kinh tế ven biển vịnh Bắc Bộ và đầu mối với hành lang kinh tế Côn Minh (Trung Quốc); có vị trí quan trọng về an ninh, quốc phòng của vùng đồng bằng sông Hồng và quốc gia. Là khu vực duy nhất ở khu vực biên giới phía Bắc có cả cửa khẩu quốc tế lẫn cảng biển.

+ Đây là khu vực duy nhất của Việt Nam mà là thành phố cửa khẩu tiếp giáp với thành phố cửa khẩu của Trung Quốc (Thành phố Đông Hưng), và là cặp thành phố cửa khẩu duy nhất của Trung Quốc. Do vậy, phía Trung Quốc cũng đã đề xuất mô hình hợp tác “lưỡng quốc nhất thành” (hai quốc gia một thành phố) đối với cặp thành phố cửa khẩu Đông Hưng – Móng Cái.

+ Đây là khu vực có mạng lưới cơ sở hạ tầng cứng đang được hoàn thiện nhanh chóng và thuận tiện. Nhất là nằm trong hệ thống các cảng biển lớn của Việt Nam như Cái Lân (Quảng Ninh), cảng Hải Phòng. Cho nên, khi khu kinh tế cửa khẩu này được hoàn thiện sẽ là một mắt xích quan trọng trong mạng lưới kinh tế không chỉ giữa Việt Nam và Trung Quốc mà còn trong mạng lưới kinh tế Trung Quốc – ASEAN.

+ Một lý do cực kỳ quan trọng khác đó là Cửa khẩu Móng Cái là cửa khẩu quốc tế duy nhất của Quảng Ninh với Trung Quốc.

- **Phạm vi thời gian:** luận án chủ yếu tập trung phân tích khoảng thời gian từ năm 2012, mốc thời gian theo Quyết định số 19/2012/QĐ-TTg ngày 10/4/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh. Tuy nhiên, trong quá trình phân tích để đảm bảo tính hệ thống và tính logic, luận án không chỉ dừng lại ở mốc thời gian 2012 mà có cái nhìn mang tính lịch sử để phân tích

thời kỳ trước năm 2012.

Bên cạnh đó, trong phần đánh giá triển vọng phát triển, tác giả dừng lại ở mốc 2030 theo như *Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp, thương mại tuyến biên giới Việt Nam – Trung Quốc đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* của Bộ Công thương được phê duyệt ngày 23/1/2014 ; *Quy hoạch tổng thể phát triển Kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ninh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* ; và Quyết định Phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Khu Kinh tế cửa khẩu Móng Cái, Quảng Ninh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 của Thủ tướng Chính phủ ngày 18/9/2015.

- **Vấn đề nghiên cứu:** Đây là đề tài nghiên cứu có nội dung nghiên cứu rộng, phức tạp, trong phạm vi một luận án không thể làm rõ được tất cả mọi vấn đề cho nên lựa chọn một số vấn đề tiêu biểu để làm rõ như sau: (i) những vấn đề về cơ sở lý thuyết và thực tiễn của kinh tế biên giới; (ii) làm rõ thực trạng về chính sách phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung hiện nay trường hợp ở khu vực tỉnh Quảng Ninh, chủ yếu tập trung vào các lĩnh vực thương mại, chuyên khẩu (CK), tạm nhập tái xuất (TNTX), kho ngoại quan (KNQ), chợ biên giới, xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới; (iii) đánh giá được những vấn đề đang đặt ra và giải pháp chính sách nhằm phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực Quảng Ninh trong thời gian tới, trong đó chủ yếu tập trung vào phát triển thương mại và xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới.

4. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

4.1. Phương pháp luận nghiên cứu: Luận án sử dụng cách tiếp cận một cách hệ thống (nhìn nhận vấn đề trong mối tương tác tổng thể bên trong và bên ngoài) để phân tích đánh giá. Đồng thời, trên cơ sở cách tiếp cận của chuyên ngành kinh tế quốc tế, luận án vận dụng phương pháp nghiên cứu liên ngành và đa ngành như quan hệ quốc tế, địa lý kinh tế, khoa học chính sách,...

4.2. Phương pháp nghiên cứu cụ thể:

- *Phương pháp thu thập dữ liệu:* Nghiên cứu sử dụng các nguồn dữ liệu thứ sơ cấp là các số liệu thống kê, các báo cáo của các ban ngành liên quan hai nước, văn bản chính sách liên quan đến kinh tế biên giới của trung ương và địa phương hai nước. Các tư liệu thứ cấp là những công trình nghiên cứu đã được công bố liên quan đến kinh tế biên giới nói chung, nhất là kinh tế biên giới Việt - Trung.

- *Phương pháp phân tích dữ liệu:* đề tài sử dụng phương pháp phân tích định tính, trong đó bao gồm:

+ Phương pháp tổng thuật, hệ thống hoá các tài liệu nghiên cứu;

+ Phương pháp nghiên cứu trường hợp (case study): nghiên cứu lựa chọn những trường hợp tiêu biểu của mỗi tỉnh để phân tích về kinh tế biên giới Việt - Trung.

+ Phương pháp nghiên cứu so sánh: nghiên cứu tập trung so sánh giữa các tỉnh với nhau trong việc hợp tác với Trung Quốc trong việc phát triển kinh tế biên giới.

- Phương pháp logic, so sánh, đánh giá chính sách,...

- Phương pháp chuyên gia: tác giả luận án đã tiến hành trao đổi chuyên sâu với các chuyên gia là những người am hiểu về lĩnh vực nghiên cứu của đề tài để có được những ý kiến đánh giá giúp cho luận án nhìn nhận vấn đề sâu sắc và toàn diện hơn.

- Phương pháp khảo sát thực địa: tác giả luận án đã đi khảo sát tại Quảng Ninh và Móng Cái, làm việc với UBND tỉnh, các khu kinh tế cửa khẩu, hải quan, biên phòng... nhằm nắm bắt tình hình thực tế và có được nguồn tư liệu sơ cấp cho luận án.

- Xây dựng khung phân tích cho luận án.

4.3. Khung phân tích luận án

Trên cơ sở các nguồn tư liệu (sơ cấp và thứ cấp) khác nhau, tác giả đã xây dựng khung phân tích như sau:

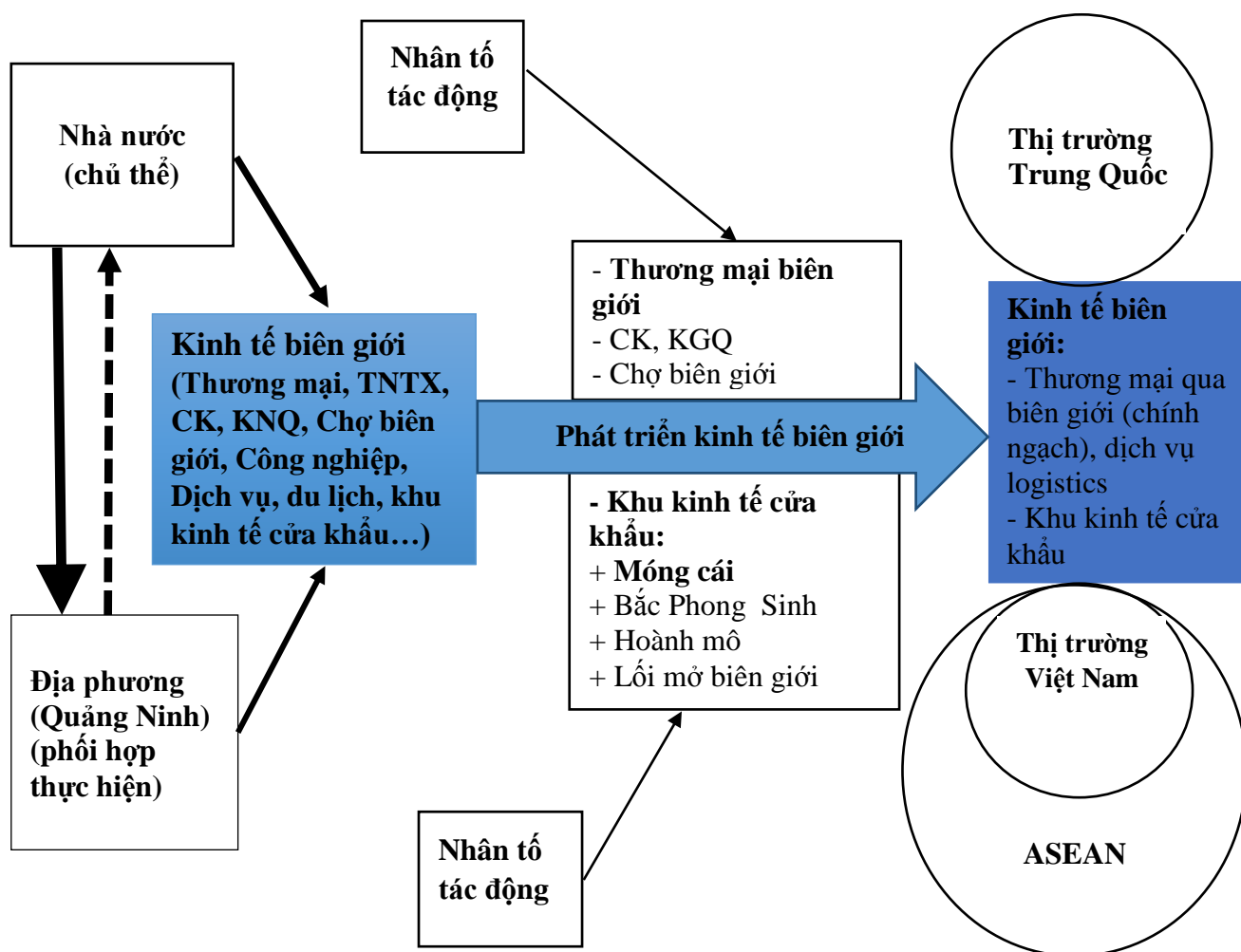
Trên cơ sở phân tích các nhân tố tác động đến kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh, luận án tập trung phân tích đánh giá thực trạng trong chính sách phát triển kinh tế biên giới khu vực này. Trên cơ sở đánh giá nhà nước có vai trò chủ đạo trong việc phát triển kinh tế biên giới ở đây bởi kinh tế khu vực này không đơn thuần là kinh tế vùng mà hoạt động kinh tế ở đây liên quan đến kinh tế đối ngoại, liên quan đến bang giao với nước ngoài cho, do vậy địa phương (Quảng Ninh) là yếu tố phối hợp thực hiện các chính sách phát triển kinh tế biên giới. Trong nội dung của kinh tế biên giới có rất nhiều thành tố từ thương mại biên giới, các hoạt động về tạm nhập tái xuất (TNTX) chuyên khẩu (CK), kho ngoại quan (KNQ), chợ biên giới, cho đến công nghiệp biên giới (nhất là gia công chế biến...), hoạt động du lịch, các hoạt động dịch vụ xúc tiến đầu tư, thương mại, du lịch..., dịch vụ logistics, v.v. Song, trong luận án này chủ yếu tập trung vào phân tích hoạt động thương mại biên giới, các hoạt động về TNTX, CK, KNQ..., và việc xây dựng khu kinh tế cửa khẩu (Móng Cái, Bắc Phong Sinh, Hoàn Bò) trong đó tập trung chính việc phát triển khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái.

Đồng thời, luận án đặt kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh trong bối cảnh tương tác Trung Quốc với ASEAN, Trung Quốc – Việt Nam, cũng như Quảng Tây – Quảng Ninh. Cách tiếp cận như vậy cho phép luận án đánh giá được một cách hệ thống và sâu sắc hơn sự phát triển của kinh tế biên giới khu vực này.

Mặt khác, luận án cũng đưa ra các tiêu chí đánh giá về phát triển kinh tế biên giới dựa trên các yếu tố:

- Phát triển kinh tế gắn với đảm bảo an ninh quốc phòng, phát triển gắn với ổn định.
- Phát triển là sự gia tăng nguồn thu ngân sách, đảm bảo nâng cao đời sống kinh tế - xã hội địa phương;
- Phát triển tập trung vào các yếu tố mũi nhọn: thương mại và dịch vụ thương mại, logistics, xây dựng khu kinh tế cửa khẩu đáp ứng được yêu cầu thời kỳ hội nhập mới, nhất là thời kỳ cách mạng công nghiệp 4.0.
- Phát triển bền vững và đảm bảo tính kết nối, tác động động.
- Phát triển là phải thích ứng chủ động và hiệu quả hơn trước yếu tố kinh tế biên giới nước đối ứng.

Mô hình khung phân tích của luận án



5. Đóng góp mới về mặt khoa học của luận án

- Hệ thống hóa các vấn đề lý luận và thực tiễn về kinh tế biên giới;
- Trình bày, phân tích, đánh giá về thực tiễn của hoạt động kinh tế biên giới Việt Nam – Trung Quốc tỉnh Quảng Ninh;
- Cung cấp những bằng chứng khoa học và những khuyến nghị cho phát triển kinh tế biên giới cho tỉnh Quảng Ninh.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn

- Về mặt lý luận: trên cơ sở nghiên cứu những vấn đề liên quan đến phát triển kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh, luận án sẽ góp phần làm rõ hơn về mặt lý luận về kinh tế biên giới, nhất là lý luận về phát triển Khu KTCK/Khu Kinh tế qua biên giới, cũng nhưng góp phần làm rõ hơn trong nhận thức về sự tương tác giữa kinh tế và các vấn đề khác như quốc phòng – an ninh, xã hội và quan hệ quốc tế.

- Về mặt thực tiễn:

+ Luận án cung cấp tài liệu có tính hệ thống về nghiên cứu kinh tế biên giới phục vụ cho công tác nghiên cứu và đào tạo;

+ Cung cấp những luận cứ khoa học cho các nhà hoạch định chính sách tham khảo thêm.

7. Cấu trúc luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, tài liệu tham khảo và phụ lục, luận án được cấu trúc theo 4 chương như sau:

Chương 1: *Tổng quan tình hình nghiên cứu liên quan luận án.* Trong chương này, luận án lựa chọn một số nghiên cứu tiêu biểu liên quan trực tiếp đến đề tài nghiên cứu, từ đó đánh giá những vấn đề mà các nghiên cứu trước đã giải quyết, những vấn đề còn bỏ ngỏ, từ đó luận án tiếp tục bổ khuyết cho những mảng nghiên cứu còn mờ nhạt hiện nay nhằm tìm ra đóng góp về mặt khoa học và thực tiễn đối với chủ đề nghiên cứu.

Chương 2: *Cơ sở lý luận, kinh nghiệm quốc tế và nhân tố tác động đối với phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh.* Trong chương này, tác giả đưa ra một số lý luận liên quan với tư cách là kênh tham chiếu về mặt nhận thức trong quá trình nghiên cứu phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh. Đồng thời, đưa một số kinh nghiệm quốc tế trong phát triển kinh tế biên giới giữa một số quốc gia Đông Nam Á với Trung Quốc nhằm có cái nhìn toàn diện hơn đối với chủ đề nghiên cứu.

Chương 3: *Thực trạng phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh.* Trong chương này, từ việc phân tích thực trạng bức tranh kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh (chủ yếu lựa chọn một số nội dung tiêu biểu như thương mại biên giới và khu kinh tế cửa khẩu – trong đó Móng Cái được lựa chọn với tư cách là nghiên cứu trường hợp), từ đó đưa ra những vấn đề gặp phải trong việc phát triển kinh tế biên giới khu vực này.

Chương 4: *Định hướng và giải pháp nhằm phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh.* Trong chương này, dựa trên kết quả phân tích về mặt lý thuyết và thực tiễn kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh luận án đưa ra một số khuyến nghị giải pháp về mặt nhận thức cũng như một số giải pháp vĩ mô trong việc phát triển kinh tế khu vực này.

Chương 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1.1. Nhóm nghiên cứu về các vấn đề lý thuyết kinh tế biên giới

Nghiên cứu các vấn đề liên quan đến kinh tế biên giới thu hút được sự quan tâm của các học giả trong nước, trong đó có những nghiên cứu về mặt lý thuyết, có thể kể đến một số công trình như sau:

Nguyễn Thị Kim Dung với nghiên cứu “*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*” [16] năm 1999. Tác giả khẳng định rằng, giao lưu kinh tế qua biên giới là sự thể hiện xu thế hội nhập kinh tế giữa các nước gần nhau về vị trí địa lý, thực hiện mục tiêu mở rộng hợp tác kinh tế giữa các nước láng giềng. Đồng thời tác giả cho rằng, hoạt động giao lưu kinh tế qua cửa khẩu cũng là một yếu tố cấu thành của các hoạt động kinh tế đối ngoại. Việc phát triển giao lưu đó mang lại lợi ích kinh tế đáng kể thông qua đẩy mạnh các hoạt động thương mại qua biên giới đồng thời cũng để thực hiện chủ trương cải cách kinh tế của Đảng là khẳng định nguyên tắc độc lập, chủ quyền, bình đẳng và cùng có lợi trong phát triển kinh tế đối ngoại; đa phương hóa, đa dạng hóa các hoạt động kinh tế đối ngoại; khai thác có hiệu quả lợi thế trong phân công lao động quốc tế.

Nguyễn Mạnh Hùng (Chủ biên) (2000), *Vai trò, vị trí, lý thuyết về khuyến khích đầu tư thương mại vào các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam* [24], đã đề cập đến nhiều nội dung liên quan đến phát triển Khu KTCK, đánh giá vai trò, thực trạng phát triển thương mại tại các Khu KTCK, sự cần thiết phải phát triển thương mại tại các Khu KTCK; qua đó đề xuất các cơ chế, chính sách nhằm khuyến khích đầu tư thương mại vào các Khu KTCK. Tác giả đã nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư thương mại vào các Khu KTCK, chưa nghiên cứu các chính sách khác liên quan đến đầu tư vào Khu KTCK như chính sách xây dựng kết cấu hạ tầng trong Khu KTCK, chính sách thu hút đầu tư, chính sách phát triển các ngành dịch vụ, du lịch trong Khu KTCK...

Nguyễn Minh Hiếu, *Một số vấn đề kinh tế cửa khẩu Việt Nam trong quá trình hội nhập* [20], đã nêu được các khái niệm như khái niệm Khu KTCK, các nhân tố ảnh hưởng đến sự hình thành và phát triển các khu Khu KTCK, nêu lên được một số mô hình và động thái vận hành của các Khu KTCK, những vấn đề đặt ra trong quá trình phát triển Khu KTCK như ô nhiễm môi trường, kết cấu hạ tầng, kỹ thuật, nhân lực. Tuy nhiên, tác giả Nguyễn Minh Hiếu chưa đánh giá hiệu quả của Khu KTCK mang lại cho

phát triển kinh tế - xã hội, như góp phần đẩy mạnh tăng trưởng kinh tế, chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo việc làm, nâng cao thu nhập cho người lao động, v.v.

Tác giả Cù Chí Lợi (chủ biên) đã công bố nghiên cứu của mình về “*Khu kinh tế tự do: Những vấn đề lý luận và thực tiễn*” [31], trong nghiên cứu này, tác giả đã phân tích những vấn đề lý luận về thực tiễn và kinh nghiệm quốc tế trong việc phát triển khu kinh tế tự do, giúp cho chúng ta định hình được khu kinh tế tự do hiện đại theo cách tiếp cận của thế giới. Nhóm tác giả cũng phân tích sâu những kinh nghiệm của quốc tế trong việc xây dựng các khu kinh tế, đặc biệt là kinh nghiệm của Trung Quốc. Trong nghiên cứu này, tác giả cũng đề cập một chút về thực trạng hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu, trong đó có những khu kinh tế cửa khẩu thuộc Quảng Ninh.

1.2. Nhóm nghiên cứu về kinh tế biên giới Trung Quốc với một số quốc gia láng giềng

Kinh tế biên giới Trung Quốc với các quốc gia láng giềng là một trong những chủ đề quan trọng trong chiến lược đi ra ngoài và chiến lược ngoại giao láng giềng của Trung Quốc. Cho nên, một số nghiên cứu về chủ đề này cũng được công bố. Một số nghiên cứu liên quan đến yếu tố kinh tế biên giới của Trung Quốc với một số quốc gia láng giềng có thể kể đến như sau: Sun Xia (Tôn Hà), *Xây dựng cơ chế pháp luật cho khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới dưới cái nhìn luật học kinh tế phân tích- nghiên cứu trường hợp Trung tâm hợp tác biên giới quốc tế Khorgos của Trung Quốc*, Theoretical Horizon, No.8 (2014). Trong nghiên cứu này, tác giả phân tích trường hợp Trung tâm hợp tác biên giới quốc tế Khorgos của Trung Quốc với tư cách là khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới duy nhất của Trung Quốc cho tới nay thông qua việc ký kết hiệp ước biên giới song phương với quốc gia láng giềng. Mô hình hợp tác kinh tế quốc tế mô hình mới này sẽ nảy sinh các vấn đề liên quan đến luật pháp liên quan. Cho nên, trên cơ sở cái nhìn luật học kinh tế phân tích, tác giả muốn đưa ra mô hình cơ chế hợp tác kinh tế xuyên biên giới đối với khu vực biên giới của Trung Quốc.

Các tác giả Toàn Hồng Đào (Quan Hongtao)- Dương Thọ Lộc (Yang Lushou)- Long Nhữ Lâm (Long Nulin) – Lý Toàn Dân (Li Quanmin) đã công bố nghiên cứu của mình với chủ đề: *Lựa chọn chiến lược của mở cửa vùng ven: Nghiên cứu về khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung Quốc – Myanmar* (Yanbian Kaifang de zhanlue xuanze: Zhong-Mian kuajing jingji hezuoqu yanjiu)[70], năm 2012. Trong nghiên cứu này, các tác giả đã đề cập đến nghiên cứu trường hợp mở cửa đối ngoại Trung Quốc – Myanmar nhằm trả lời câu hỏi, đó là cải cách mở cửa đối ngoại không chỉ có lợi cho

phát triển kinh tế Trung Quốc mà còn có lợi cho việc truyền bá văn hóa giữa Trung Quốc với các nước. Trong nghiên cứu trường hợp Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Thụy Lệ (Trung Quốc) – Muse (Myanmar) giống như một trong những mô hình thử nghiệm về hợp tác kinh tế biên giới giữa Trung Quốc với Myanmar, và là cửa ngõ để Trung Quốc thâm nhập sâu hơn vào thị trường Myanmar và rộng hơn là ASEAN. Bên cạnh đó, tác giả Fan Hongwei, trong nghiên cứu của mình về *China's "Look South": China-Myanmar Transport Corridor*[61] cũng đã nhấn mạnh vai trò của việc hợp tác biên giới trong việc khơi thông tuyến giao thông từ Trung Quốc qua Myanmar tới Ấn Độ dương

Tác giả Lã Kha (Luke) và Hồ Liệt Khúc (Hu Liequ) trong nghiên cứu của mình về *Chức năng của khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới* [81], cũng đã nhận định rằng trong bối cảnh toàn cầu hóa hiện nay, các nước tích cực tham dự vào các tổ chức hợp tác kinh tế với các hình thức khác nhau, nhằm khai thác tối đa toàn bộ các nguồn tài nguyên để phát triển kinh tế. Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới là hình thức tổ chức kinh tế mới ra đời trong những năm gần đây, với việc dựa vào ưu thế vốn có và phát huy vai trò quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế, từ đó thúc đẩy sự hợp tác kinh tế giữa các nước có biên giới tiếp giáp nhau.

Tác giả Trương Thụy Côn (Zhang Ruikun) đã có nghiên cứu về khu hợp tác kinh tế biên giới Trung Quốc – Lào với công trình *Hợp tác kinh tế Vân Nam – Lào trong khuôn khổ hợp tác Trung – Lào* [97], trong đó tác giả cũng đã trình bày về những tiến triển nhanh chóng trong quan hệ kinh tế giữa Vân Nam (Trung Quốc) với Lào từ năm 1989 tới năm 2009, đồng thời tác giả cũng nhấn mạnh việc xây dựng cơ chế hợp tác kinh tế xuyên biên giới hai nước. Bên cạnh đó, tác giả Dương Cường (Yang Qiang) – Trương Diêm (Zhang yan) với nghiên cứu *Thực trạng và đối sách phát triển mậu dịch biên giới Vân Nam* [76], trong đó các tác giả cho rằng, tỉnh Vân Nam của Trung Quốc đã trở thành tỉnh lớn của Trung Quốc về cửa khẩu và là tiền tiêu để Trung Quốc mở cửa với Đông Nam Á. Từ năm 2000, hoạt động xuất nhập khẩu biên giới của tỉnh Vân Nam liên tục tăng, nhưng khủng hoảng tài chính thế giới (2008-2009) đã ảnh hưởng mạnh mẽ tới tỉnh này. Theo đánh giá của tác giả, Vân Nam cần nắm cơ hội xây dựng khu mậu dịch tự do ASEAN – Trung Quốc để gia tăng mức độ mở cửa của mình, thúc đẩy hơn nữa mở cửa đối ngoại khu vực biên giới, từ đó mở rộng mậu dịch biên giới. Tác giả Đông Gia Tương (Dong Jiexiang) cũng công bố nghiên cứu của mình về kinh tế biên giới Trung Quốc – Lào với tiêu đề *Suy nghĩ về việc khuyến khích tài chính đối với xây*

dựng khu kinh tế mở Mohan biên giới Trung Quốc - Lào [78], trong đó tác giả nhận định rằng Khu kinh tế mở Mohan biên giới Trung Quốc – Lào là điểm kết hợp giữa việc thúc đẩy công nghiệp hóa với thực hiện đô thị hóa, là khu kinh tế vùng ven được xây dựng với tư cách là “đầu cầu” mở rộng việc mở cửa nền kinh tế. Khu kinh tế mở này có ý nghĩa quan trọng trong việc thực hiện mô hình phát triển kinh tế xuyên biên giới ở Xishuangbanna và là cũng là “đầu cầu” phát triển của Vân Nam.

Cũng liên quan đến kinh tế biên giới khu vực này, các tác giả Tả Minh (Zuo ming) – Trương Nhân Văn (Zhang Renwen) cũng đã công bố nghiên cứu *Suy nghĩ về việc xây dựng khu thực nghiệm hợp tác tài chính khu vực biên giới ba nước Trung Quốc – Lào – Việt Nam – Nghiên cứu trường hợp huyện Giang Thành, thành phố Phổ Nhĩ* [88], các tác giả cho rằng, huyện Giang Thành là khu vực duy nhất của Vân Nam tiếp giáp với hai nước là Việt Nam và Lào, và cùng với việc kiện toàn ACFTA, Vân Nam được quy hoạch xây dựng thành đầu cầu chiến lược để Trung Quốc tiến xuống khu vực phía Tây Nam. Đồng thời, hoạt động kinh tế biên giới giữa Vân Nam với các nước tiếp giáp ngày càng nhộn nhịp hơn, cho nên yêu cầu đặt ra là nên thành lập một trung tâm hợp tác tài chính khu vực biên giới ba nước Trung Quốc – Việt Nam – Lào, trước mắt tích cực thăm dò đi đến xây dựng “Khu thực nghiệm hợp tác tài chính khu vực biên giới ba nước Trung Quốc – Việt Nam - Lào” ở khu vực huyện Giang Thành – khu vực tiếp giáp với Phongsaly của Lào và Lai Châu của Việt Nam.

Các tác giả Mã Hải Hà (Ma Haixia) và Aobuli Talipu đã công bố công trình *Phân tích ảnh hưởng của việc xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan đối với sự phát triển của Tân Cương* [86], các tác giả cho rằng Tân Cương của Trung Quốc và Pakistan tiếp giáp với nhau, nhưng quan hệ mậu dịch tương đối kém, kém xa so với tổng thể mậu dịch Trung Quốc – Pakistan. Từ năm 2003 đến 2013, tổng kim thương mại Tân Cương – Pakistan không ngừng giảm so với tổng kim ngạch thương mại Trung Quốc – Pakistan. Cho nên, theo các tác giả thì việc xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan có ý nghĩa quan trọng, nhất là việc thúc đẩy quan hệ kinh tế hai nước.

1.3. Nhóm nghiên cứu về quan hệ kinh tế biên giới Việt – Trung, trong đó có các công trình nghiên cứu về kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực biên giới tỉnh Quảng Ninh

Những nghiên cứu về khía cạnh này có thể kể đến một số công trình tiêu biểu như sau: Phạm Văn Linh (chủ biên) cũng công bố công trình “*Quan hệ kinh tế - Thương mại cửa khẩu biên giới Việt – Trung với việc phát triển kinh tế hàng hóa ở các tỉnh*

vùng núi phía Bắc”[30] năm 1999. Tác giả đã làm rõ vị trí, vai trò và tiềm năng kinh tế của các cửa khẩu biên giới Việt Trung, phân tích sự tác động qua lại giữa các nhân tố ảnh hưởng tới quan hệ thương mại ở các cửa khẩu đối với việc phát triển kinh tế hàng hoá, tìm ra giải pháp thích hợp nhằm mở rộng thị trường, tăng cường trao đổi hàng hoá qua các cửa khẩu biên giới, tạo đà cho việc đẩy mạnh công cuộc CNH – HĐH ở khu vực này.

Phạm Văn Linh cũng công bố công trình “*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*”[26] năm 2001. Tác giả đã 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 bốn 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.

Nguyễn Minh Hằng (chủ biên) với công trình “*Buôn bán qua biên giới Việt Trung Lịch sử - Hiện trạng - Triển vọng*”[18] năm 2001. Tác giả đã trình bày quá trình buôn bán qua biên giới Việt - Trung trong lịch sử, phân tích và đánh giá những mặt được và chưa được của buôn bán qua biên giới Việt - Trung từ khi hai nước bình thường hoá đến nay và triển vọng của nó.

Đề tài khoa học cấp Bộ (năm 2003): “*Một số giải pháp nhằm phát triển thương mại hàng hóa Việt Nam - Trung Quốc qua biên giới trên bộ thời kỳ đến 2005*”[14], do tác giả Phạm Thị Cải làm chủ nhiệm cho thấy: Phát triển thương mại hàng hóa Việt Nam - Trung Quốc qua biên giới trên bộ là chủ trương của cả Chính phủ Trung Quốc và Chính phủ Việt Nam. Chủ trương mở cửa thị trường khu vực biên giới trên bộ giữa Việt Nam và Trung Quốc của các Chính phủ đã được không chỉ các tỉnh có chung biên giới Việt - Trung mà cả các tỉnh khác của hai nước rất quan tâm. Thực hiện định hướng phát triển kinh tế đối ngoại, mở cửa biên giới, phát triển thị trường khu vực biên giới trên bộ giữa hai nước của Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Trung Quốc, các doanh nghiệp của cả hai nước đang từng bước tăng cường hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua biên giới trên bộ với mục tiêu phát triển kinh tế thương mại của các địa phương có biên giới, đồng thời phát triển kinh tế thương mại của các tỉnh khác trong cả nước Việt Nam và Trung Quốc cũng như đẩy mạnh thương mại hàng hóa để phát triển quan hệ kinh tế thương mại giữa hai nước.

Tác giả Lương Đăng Ninh trong nghiên cứu của mình về “*Đổi mới quản lý nhà nước về hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn các tỉnh biên giới Việt Nam - Trung Quốc*”[35], năm 2004, khẳng định, cùng với quá trình cải cách và mở cửa, trên cơ sở nhận thức vai trò của hoạt động kinh tế biên mậu mà trọng tâm là việc thúc đẩy giao lưu kinh tế qua các cửa khẩu trên bộ, Chính phủ Việt Nam đã ban hành hàng loạt các chính sách có liên quan để hỗ trợ cho quá trình này. Các chính sách thúc đẩy biên mậu đã có tác động tích cực tới sự phát triển kinh tế của các tỉnh biên giới; trong đó các khu kinh tế cửa khẩu có vai trò nổi bật đối với việc thúc đẩy các hoạt động thương mại, dịch vụ, du lịch; do đó đã có những đóng góp to lớn vào sự tăng trưởng kinh tế của các khu vực này.

Bên cạnh đó, “*Đề án phát triển biên mậu Việt Nam - Trung Quốc thời kỳ 2006 – 2010*” của Bộ Thương mại nhận định: Trung Quốc là một nước đang phát triển có dân số lớn nhất thế giới, kinh tế phát triển vào loại nhanh nhất thế giới. Ngay từ những ngày đầu cải cách mở cửa, Trung Quốc đã có một chiến lược khá toàn diện trong việc phát triển biên mậu, cho đến ngày nay đang tham gia sâu vào thể chế kinh tế thế giới nhưng về cơ bản vẫn duy trì những chính sách đó. Các chính sách biên mậu của Trung Quốc đã trở thành một bộ phận quan trọng trong chính sách thương mại, và là một động lực thúc đẩy kinh tế vùng biên giới, miền núi phát triển, góp phần xóa đói giảm nghèo; đồng thời Trung Quốc luôn nắm thế chủ động trong biên mậu với các nước có chung biên giới.

Tác giả Hà Văn Hội với tư cách là chủ biên cũng đã công bố nghiên cứu mang tính chuyên sâu về “*Phát triển và quản lý thương mại biên giới vùng Tây Bắc: Lý luận và Thực tiễn*”[19], năm 2018, trong đó nghiên cứu cũng chỉ ra rằng mặc dù hoạt động thương mại biên giới của Việt Nam những năm gần đây đạt được thành tựu quan trọng, song hoạt động thương mại biên giới Việt Nam nói chung và thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc, Việt Nam – Lào nói riêng còn mang tính tự phát, chưa có chiến lược, quy hoạch rõ ràng, cơ sở hạ tầng các cửa khẩu, lối mở còn hạn chế. Các khu kinh tế cửa khẩu hoạt động chưa hiệu quả, v.v. điều này ảnh hưởng mạnh mẽ tới sự phát triển ổn định của hoạt động thương mại biên giới của Việt Nam.

Nguyễn Văn Lịch (2005), *Phát triển thương mại trên hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai – Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh* [26], đã phân tích và làm rõ những luận cứ khoa học của việc xây dựng hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng, đánh giá thực trạng phát triển thương mại trên hành lang, đồng thời phân

tích tác động của hành lang kinh tế đối với việc hình thành khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc. Tác giả cũng đề xuất các giải pháp thúc đẩy phát triển thương mại khu vực hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Tuy nhiên, nghiên cứu của tác giả chưa đánh giá phát triển du lịch, dịch vụ... trên tuyến hành lang kinh tế.

Mã Tuệ Quỳnh (2006), *Tăng cường vai trò lan toả của thương mại biên giới, thúc đẩy bước phát triển mới trong quan hệ kinh tế Trung - Việt* [47], đã nghiên cứu, đánh giá thực trạng phát triển kinh tế thương mại biên giới của tỉnh Quảng Tây sau 15 năm, kể từ khi Trung Quốc và Việt Nam bình thường hoá quan hệ năm 1991. Đánh giá thực trạng phát triển KTCK của tỉnh Quảng Tây, những vấn đề tồn tại trong quá trình phát triển kinh tế thương mại biên giới và đối sách áp dụng để phát huy ưu thế thương mại biên giới, mở rộng giao lưu thương mại giữa Trung Quốc và Việt Nam.

Trong đề tài cấp Bộ (năm 2008) về “*Nghiên cứu xây dựng các giải pháp khai thác chiến lược “phát triển một trục hai cánh” nhằm thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc*” [27] do Nguyễn Văn Lịch làm chủ nhiệm cũng đã làm rõ ý đồ chiến lược của Trung Quốc trong việc đề xuất ý tưởng “Một trục hai cánh”. Đồng thời làm rõ những tác động của việc Trung Quốc thực hiện chiến lược này đối quan quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc. Từ đó đề tài cũng đã đề xuất các giải pháp tận dụng cơ hội và đối phó với những thách thức từ việc thực hiện chiến lược “Một trục hai cánh” nhằm phát triển quan hệ hợp tác thương mại Việt Nam – Trung Quốc.

Bộ Công thương (2010), *Báo cáo quy hoạch phát triển Kết cấu hạ tầng thương mại tuyến hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh giai đoạn 2009-2020, có xét đến năm 2025* [5], đã tổng quan toàn bộ những quy định chung về các văn bản pháp luật, hệ thống các chính sách của Chính phủ, hướng dẫn của các Bộ về phát triển KTCK, đặc biệt là cơ chế, chính sách tài chính đối với Khu KTCK.

Đặng Xuân Phong (2012), *Phát triển Khu KTCK biên giới phía Bắc Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế* [42], đã đánh giá thực trạng phát triển của Khu KTCK Việt Nam tiếp giáp với Trung Quốc, chỉ ra được những thành tựu, hạn chế, nguyên nhân trong phát triển Khu KTCK biên giới, từ đó tác giả đã đề xuất quan điểm, phương hướng phát triển các Khu KTCK biên giới phía Bắc Việt Nam theo hướng trở thành đô thị biên giới, khuyến nghị các giải pháp để tiếp tục đẩy mạnh phát triển Khu KTCK biên giới Việt Nam. Tuy nhiên tác giả mới chỉ ra kết quả hoạt động của các Khu

KTCK, hạn chế và đề ra các giải pháp nhưng chưa đi vào phân tích hiệu quả tác động của phát triển KTCK tới các mặt của đời sống xã hội.

Trong luận án Tiến sĩ của Nguyễn Văn Hội (2018) về *Lợi thế cạnh tranh của Việt Nam trong xuất khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu biên giới Việt – Trung*[41], tác giả nhận định rằng, so với xuất khẩu hàng hóa sang Trung Quốc qua các cảng biển, xuất khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu biên giới Việt – Trung có lợi thế cạnh tranh về chi phí thấp, đó là cửa ngõ trực tiếp vào thị trường Trung Quốc; là cầu nối tuyến đường ngắn nhất đến các vùng phía Tây và Tây Nam của Trung Quốc; đồng thời chi phí thấp hơn về thuế, phí và lệ phí. Bên cạnh đó, xuất khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu biên giới Việt – Trung có lợi thế cạnh tranh về sự khác biệt.

Liên quan đến nhóm nghiên cứu này, các học giả Trung Quốc cũng đã công bố một số nghiên cứu tiêu biểu như: Lưu Kiến Văn (Liu Jianwen) (2007), *Nhanh chóng thúc đẩy tiến trình xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên quốc gia Việt - Trung* [84], công trình nghiên cứu đã phân tích ý nghĩa của việc xây dựng các khu hợp tác kinh tế biên giới Việt - Trung, trường hợp Khu KT biên giới Đông Hưng - Móng Cái, qua đó đề xuất các giải pháp phát triển Khu hợp tác kinh tế xuyên quốc gia giữa hai nước Việt Nam - Trung Quốc trong bối cảnh mới.

Nhóm tác giả Lưu Kiến Văn (Liu Jianwen) – Lôi Tiểu Hoa (Lei Xiaohua) cũng công bố nghiên cứu về *Triển vọng, vấn đề và đối sách của khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung – Việt khu vực Quảng Tây* [85], trong đó các tác giả cho rằng khu vực hợp tác biên giới được xây dựng trên cơ sở nhận thức chung giữa hai quốc gia có chung đường biên giới, là khu vực quản lý kinh tế đặc thù được xây dựng trên một diện tích đất đai tương ứng giữa hai nước mà ở đó hai nước có những ràng buộc về mặt pháp luật tương quan và có phương án hợp tác chung nhất định, khu hợp tác này xây dựng nhằm tận dụng nguồn tài nguyên, thị trường của hai hoặc hơn hai nước, phát triển đầy đủ khu hợp tác kinh tế biên giới sẽ kéo theo sự phát triển của khu vực kinh tế tương quan khác. Đồng thời tác giả cho rằng, do Quảng Tây có vị trí quan trọng không chỉ đối với hợp tác kinh tế Trung Quốc – Việt Nam mà còn đối với sự phát triển của ACFTA, cho nên việc phát triển kinh tế biên giới Trung – Việt khu vực Quảng Tây sẽ thúc đẩy sự phát triển của ACFTA.

Bên cạnh đó, Ngô Kiến Quốc (Wu Jianguo), Mã Dũng (Mayong), Tiêu Quỳnh (Qiaoxiong) (2011), *Đại khai phát miền Tây với Chiến lược hưng biên phú dân* [87], nhằm giúp các dân tộc thiểu số trên vùng biên giới thoát khỏi tình trạng nghèo nàn, lạc

hậu cùng với việc thực hiện chiến lược đại khai phát miền Tây, năm 1998 Ủy ban dân tộc Trung ương Trung Quốc đề ra chiến lược hưng biên phú dân với mục đích của Chiến lược là làm cho dân giàu, nước mạnh, thúc đẩy sản xuất, mang lại lợi ích cho quần chúng các dân tộc nơi biên cương, cụ thể là lợi dụng cơ hội đẩy mạnh đại khai phát miền Tây, lấy đẩy mạnh xây dựng kinh tế vùng biên giới làm mục tiêu, dựa vào sự chỉ đạo của chính quyền, sự tham gia, ủng hộ của đông đảo các lực lượng xã hội, dựa vào sự phấn đấu của quần chúng và cán bộ các dân tộc vùng biên giới.

Guan Han-zhi, *A Primary into the Developing Situation of China – ASEAN Bilateral Land Trade Port, Around Southeast Asia*, vol.11, 2007. Trong nghiên cứu này, tác giả Guan Han-zhi chủ yếu tập trung vào vấn đề biên mậu giữa tỉnh Quảng Tây của Trung Quốc với Việt Nam qua nghiên cứu trường hợp cửa khẩu Thủy Khẩu của Quảng Tây để phân tích với tư cách là một bộ phận quan trọng trong việc thúc đẩy quan hệ biên mậu Trung Quốc – ASEAN.

Đặc biệt, Gao Ge cũng đã có bài phân tích về *The Research on Establishing A Harmonious Guangxi by Building a Special to Promote the Relationship between China and the Peripheral Countries – Taking China-Vietnam’s Two Corridors One Circle as Example*, *Around Southeast Asia*, vol.1, 2007, cũng đã phân tích về vai trò của các đặc khu kinh tế đối ứng nhằm thúc đẩy kinh tế địa phương hai bên và hoà nhập với sự gia tăng mạnh mẽ hợp tác kinh tế Trung Quốc với ASEAN nói chung và Trung Quốc – Việt Nam nói riêng. Tác giả Gao Ge cho rằng, “mô hình đặc khu kinh tế hai bên là phương thức tốt nhất để gia tăng hợp tác kinh tế Trung – Việt. Thực hiện quy chế ‘lưỡng quốc nhất khu’ (một đặc khu kinh tế cho hai nước).”

Bên cạnh đó, tác giả Wei Chaohui cũng đã công bố nghiên cứu của mình *Developing the Economy of Port, Acceralating the Prosperity in Frontier Trade*, *Around Southeast Asia*, vol.6, 2006. Trong bài phân tích này, Wei Chaohui cho rằng, trên cơ sở cơ chế hợp tác song phương như “hai hành lang một vành đai”, hai nước có thể thúc đẩy hợp tác kinh tế cửa khẩu, thúc đẩy gia tăng mậu dịch song phương. Hơn nữa, Lu Zhongshan với công trình *The Construction Situation of Vietnamese Border with Guangxi*, *Around Southeast Asia*, vol.7, 2006, đã phân tích sự phát triển các khu kinh tế của khẩu như: Khu kinh tế của khẩu Móng Cái tỉnh Quảng Ninh, Khu kinh tế cửa khẩu tỉnh Lạng Sơn, Khu kinh tế cửa khẩu Tà Lùng tỉnh Cao Bằng.

1.4. Những kết quả nghiên cứu liên quan đến đề tài, vấn đề đặt ra và hướng nghiên cứu của đề tài

1.4.1. Những kết quả nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án

Từ việc khái quát các công trình nghiên cứu đã công bố trên cho thấy, các chuyên đề về phát triển kinh tế biên giới nêu trên có thể tổng hợp thành những nội dung chủ yếu mà các tác giả đã hướng vào sau đây:

- Thứ nhất, các nghiên cứu đi sâu phân tích những vấn đề cơ bản liên quan đến hợp tác kinh tế biên giới và các khu kinh tế cửa khẩu, nhất là quan hệ thương mại biên giới.

- Thứ hai, các nghiên cứu cũng đã đi vào phân tích đối với yếu tố kinh tế cửa khẩu, như quá trình hình thành hoạt động các khu kinh tế cửa khẩu với tư cách là thành tố quan trọng của kinh tế biên giới, những kinh nghiệm phát triển của yếu tố kinh tế cửa khẩu.

- Thứ ba, phân tích, làm rõ thực trạng quan hệ thương mại biên giới Trung Quốc – Việt Nam nói chung và quan hệ giữa Quảng Tây, Vân Nam với Việt Nam nói riêng.

- Thứ tư, một số nghiên cứu cũng đã phân tích các hoạt động kinh tế khác của kinh tế biên giới như hoạt động du lịch biên giới, hội chợ biên giới, v.v.

1.4.2. Những vấn đề luận án cần giải quyết

Bên cạnh những kết quả đạt được liên quan đến đề tài luận án nêu trên, đến nay vẫn còn nhiều khoảng trống liên quan đến đề tài luận án chưa được nghiên cứu một cách thấu đáo, sáng tỏ. Có thể chỉ ra một số khía cạnh cụ thể như sau :

- Thứ nhất, đến nay chưa có những nghiên cứu cơ bản nào nghiên cứu một cách hệ thống và làm rõ nội hàm khái niệm liên quan đến kinh tế biên giới, cũng như phát triển kinh tế biên giới. Do vậy, luận án cố gắng xây dựng cho mình khái niệm kinh tế biên giới và nội hàm của nó nhằm tạo cơ sở cho những phân tích và đánh giá cụ thể trong luận án.

- Thứ hai, có thể thấy hầu hết các công trình mà nghiên cứu sinh đã trình bày ở trên, chưa có công trình nào nghiên cứu, phân tích, đánh giá được thực trạng và những vấn đề đặt ra của kinh tế biên giới. Riêng đối với Quảng Ninh cho đến nay chưa có một công trình khoa học nào phân tích một cách hệ thống về kinh tế biên giới khu vực này và đề xuất định hướng cũng như giải pháp thực hiện. Cho nên, đây là khoảng trống mà luận án sẽ phải làm rõ.

- Thứ ba, luận án trên cơ sở phân tích thực trạng phát triển kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh từ đó đưa ra các giải pháp và khuyến nghị cụ thể nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế biên giới khu vực này trong bối cảnh mới (với tầm nhìn 2030).

Chương 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN, KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VÀ NHÂN TỐ TÁC ĐỘNG ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIÊN GIỚI VIỆT – TRUNG KHU VỰC TỈNH QUẢNG NINH

2.1. Khái niệm và lý thuyết phát triển kinh tế biên giới

2.1.1. Một số khái niệm liên quan đến đề tài nghiên cứu của luận án

Nhằm làm rõ hơn các vấn đề nghiên cứu, chúng ta cần làm rõ một số khái niệm/quan niệm liên quan đến đề tài nghiên cứu như sau:

Khái niệm về kinh tế biên giới: Cho đến nay chưa có khái niệm đầy đủ nào về *Kinh tế biên giới*, cho nên trong luận án này tác giả xây dựng cho mình khái niệm kinh tế biên giới tạo cơ sở cho quá trình phân tích ở nội dung. Theo đó, kinh tế biên giới là tất cả các hoạt động kinh tế khu vực biên giới có liên quan đến quốc gia thứ hai, trong đó nhấn mạnh yếu tố sản xuất (chủ yếu là công nghiệp gia công), thương mại biên giới - xuất nhập khẩu (thương mại cư dân biên giới tại các chợ biên giới, lối mở biên giới... buôn bán tiểu ngạch, chính ngạch), hoạt động TNTX, CK, KNQ, dịch vụ (hội chợ, du lịch, xúc tiến thương mại...). Phát triển kinh tế biên giới nhằm khai thác tối đa tiềm năng và lợi thế của khu vực biên giới. Mục tiêu phục vụ cho phát triển kinh tế địa phương và phục vụ cho hợp tác quốc tế khu vực biên giới đó. Không gian của kinh tế biên giới được xác định tại khu vực biên giới nơi đó bao gồm có cả các cửa khẩu đều diễn ra các hoạt động kinh tế có quan hệ với quốc gia có cùng chung biên giới và nội địa phía sau. Dưới góc độ kinh tế, kinh tế biên giới được xem là khu vực mà trong đó có các trung tâm giao lưu kinh tế quốc tế, là động lực thúc đẩy quan hệ kinh tế đối ngoại. Đặc trưng hoạt động kinh tế biên giới là thương mại, XNK, dịch vụ logistics, đầu tư, xây dựng, gia công chế biến, TNTX, CK, KNQ, v.v.

Từ việc kế thừa các khái niệm liên quan đến kinh tế biên giới của các tác giả đã nghiên cứu trước và phân tích nội hàm các khái niệm, đồng thời qua nghiên cứu thực tiễn tại địa bàn biên giới khu vực Quảng Ninh thì theo tác giả, *kinh tế biên giới là các hoạt động kinh tế trên không gian kinh tế xác định, gắn với yếu tố biên giới, nhất là cửa khẩu, được áp dụng các chính sách riêng để thúc đẩy phát triển sản xuất kinh doanh (chủ yếu là công nghiệp gia công, tạm nhập tái xuất), giao lưu kinh tế, thương mại, dịch vụ, du lịch, công nghiệp giữa hai nước, nhằm thu lợi ích từ hội nhập, đẩy mạnh phát triển kinh tế xã hội gắn với bảo vệ an ninh biên giới, cũng như phát triển đời sống kinh tế - xã hội cư dân sở tại.*

Cách hiểu này nêu rõ một số vấn đề của kinh tế biên giới:

+ Kinh tế biên giới là các hoạt động kinh tế trên một không gian lãnh thổ về kinh tế, đồng thời cũng là không gian lãnh thổ về dân cư ở khu vực biên giới;

+ Kinh tế biên giới lấy hoạt động giao lưu kinh tế qua biên giới, nhất là qua các cửa khẩu biên giới làm hoạt động chính - nòng cốt là các Khu Kinh tế cửa khẩu;

+ Hoạt động phát triển thương mại, công nghiệp và dịch vụ tại khu vực biên giới được đẩy mạnh nhằm góp phần tích cực chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương trên tuyến. Đồng thời góp phần xoá đói giảm nghèo, giải quyết công ăn việc làm và các vấn đề xã hội.

+ Liên kết tăng cường hợp tác trong mọi lĩnh vực nhằm thúc đẩy công nghiệp, thương mại phát triển trên tuyến biên giới.

+ Kinh tế biên giới nhằm thúc đẩy hoạt động mở cửa đối ngoại của quốc gia qua biên giới.

+ Kinh tế biên giới vừa mang tính kết nối, tính hội tụ và tính lan toả trong các hoạt động kinh tế. Tức là kinh tế biên giới phải nằm trong mạng lưới kết nối kinh tế quốc gia, và kết nối với yếu tố kinh tế nước bạn có chung biên giới; khu vực này phải có tính hội tụ bởi có cửa khẩu quốc tế với mạng lưới cơ sở hạ tầng tốt; đồng thời, hoạt động kinh tế biên giới góp phần thúc đẩy hoạt động kinh tế các khu vực khác xung quanh.

+ Phát triển kinh tế biên giới nhằm hạn chế những mặt trái của hoạt động buôn lậu và gian lận thương mại, góp phần hạn chế sự tác động làm méo mó nền kinh tế đất nước. Đồng thời, đảm bảo giữ vững an ninh - quốc phòng khu vực biên giới.

+ Kết hợp chặt chẽ phát triển công nghiệp, thương mại với bảo vệ bản sắc văn hoá dân tộc, khai thác và sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên, đảm bảo quốc phòng, an ninh, khu vực phòng thủ và bảo vệ môi trường.

Khái niệm phát triển kinh tế biên giới: Theo quan niệm chung nhất, *phát triển* là sự tăng thêm về quy mô, gia tăng tốc độ và nâng cao chất lượng. Phát triển cũng được hiểu theo nội dung và nội hàm của phát triển bền vững.

Phát triển kinh tế biên giới là khái niệm phức tạp và còn khá mới mẻ, trong phần tổng quan tình hình nghiên cứu đề tài cho thấy, hầu như chưa từng có công trình nghiên cứu chuyên sâu về vấn đề này.

Phát triển kinh tế biên giới là sự mở rộng không gian kinh tế, tăng trưởng thương mại, kim ngạch XNK, tăng quy mô vốn đầu tư, tăng doanh thu các hoạt động dịch vụ: du lịch, tài chính ngân hàng, thương mại, các hoạt động sản xuất... Sự tăng lên về quy

mô, tốc độ, sản lượng đó gắn liền với chuyển dịch hoàn thiện cơ cấu kinh tế, hoàn thiện thể chế kinh tế. Như vậy, hiệu phát triển kinh tế biên giới không chỉ đơn thuần tăng thêm về lượng của các bộ phận, các yếu tố. Tuy nhiên phát triển kinh tế biên giới, trước hết phải là tăng trưởng thương mại, các dịch vụ, quy mô đầu tư, hoạt động sản xuất công nghiệp nếu không có tăng trưởng các hoạt động sản xuất kinh doanh, dịch vụ thì không có phát triển. Song không phải tất cả mọi sự tăng thêm về quy mô, tốc độ, sản lượng đều là phát triển, mà phát triển kinh tế biên giới có nội hàm rộng hơn tăng trưởng các yếu tố hoạt động kinh tế. *Mục đích phát triển kinh tế biên giới là nhằm mở rộng, nâng cao hiệu quả kinh tế đối ngoại, nâng cao sức cạnh tranh của nền kinh tế và phát triển không gian kinh tế - xã hội bền vững khu vực biên giới, đảm bảo an sinh xã hội, bảo vệ môi trường sinh thái, bảo vệ chủ quyền quốc gia.*

Bên cạnh đó, trong *Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp, thương mại tuyến biên giới Việt Nam - Trung Quốc đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* của Bộ Công thương được phê duyệt ngày 23/1/2014, đây được coi là một quy hoạch kinh tế biên giới Việt - Trung đến 2020 tầm nhìn 2030, trong đó đã nhấn mạnh rằng, “(i) Phát triển công nghiệp, thương mại tuyến biên giới Việt - Trung với cơ cấu hợp lý, tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả trên cơ sở phát huy những lợi thế về vị trí địa lý, tài nguyên và hệ thống cửa khẩu; (ii) Liên kết và tăng cường hợp tác trong mọi lĩnh vực nhằm thúc đẩy công nghiệp, thương mại phát triển toàn tuyến biên giới Việt - Trung; (iii) Phát triển công nghiệp, thương mại nhằm góp phần tích cực chuyển dịch cơ cấu kinh tế của địa phương trên tuyến. Đồng thời góp phần xóa đói giảm nghèo, giải quyết công ăn việc làm và các vấn đề xã hội; (iv) Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển công nghiệp, thương mại với bảo tồn bản sắc văn hóa dân tộc, khai thác và sử dụng hiệu quả tài nguyên, đảm bảo quốc phòng, an ninh, khu vực phòng thủ và bảo vệ môi trường.”[7]

Như vậy, phát triển kinh tế biên giới đó là quá trình nâng cao trình độ, mức độ, chất lượng hoạt động của kinh tế biên giới dựa trên những điều kiện tiền đề nhất định. Đó là sự mở rộng không gian kinh tế - xã hội, tăng trưởng thương mại, tăng thêm kim ngạch XNK, tăng doanh thu các loại dịch vụ, phát triển sản xuất công nghiệp... gắn liền với quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng hiện đại hóa và hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng XHCN, nhằm mở rộng, nâng cao hiệu quả kinh tế đối ngoại và phát triển bền vững khu vực cửa khẩu biên giới.

Khu kinh tế: là khu vực có không gian kinh tế riêng biệt với môi trường đầu tư và kinh doanh đặc biệt thuận lợi cho các nhà đầu tư, có ranh giới địa lý xác định, được

thành lập theo điều kiện, trình tự và thủ tục quy định. Khu kinh tế được tổ chức thành các khu chức năng gồm: khu phi thuế quan, khu bảo thuế, Khu chế xuất (KCX), Khu Công nghiệp (KCN), khu giải trí, khu du lịch, khu đô thị, khu dân cư, khu hành chính và các khu chức năng khác phù hợp với đặc điểm của từng Khu kinh tế.

Khu hợp tác kinh tế biên giới: (Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới) là mô hình Khu KTCK đặc biệt, liên kết hai quốc gia, tạo ra vùng lãnh thổ đặc thù, hai bên có thể thoả thuận bằng một hiệp ước, theo đó chỉ ra vùng lãnh thổ hợp lý, có hàng rào, không có dân cư sinh sống.

Hiện nay, thuật ngữ Khu KTCK được sử dụng trong nhiều văn bản của các cơ quan quản lý nhà nước, trong các văn kiện hội thảo, trong các đề tài, bài viết nghiên cứu về Khu KTCK. Nhiều khái niệm về Khu KTCK đã được nêu ra như:

- **Khu kinh tế cửa khẩu** là khu vực giới hạn bởi địa giới hành chính nhất định, gắn với cửa khẩu tạo một không gian kinh tế xác định, được áp dụng những cơ chế, chính sách phát triển riêng, phù hợp với đặc điểm của khu vực nhằm thu hút đầu tư, vốn, công nghệ, kỹ năng quản lý nhằm thúc đẩy phát triển sản xuất kinh doanh, giao lưu kinh tế, thương mại, dịch vụ, du lịch, công nghiệp giữa hai nước và trên địa bàn.

Theo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, trong đề án quy hoạch phát triển Khu KTCK Việt Nam đến năm 2020 cho rằng: Khu KTCK là một loại hình KKT, lấy giao lưu kinh tế biên giới qua cửa khẩu (cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính) làm nòng cốt, có ranh giới xác định, được thành lập bởi cấp có thẩm quyền, có cơ chế hoạt động riêng, mô hình quản lý riêng và có quan hệ chặt chẽ với khu vực xung quanh và nội địa phía sau.[8]

Từ góc độ nghiên cứu khoa học, tác giả Nguyễn Quang Thái cho rằng Khu KTCK 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 đó nhằm đưa lại hiệu quả kinh tế xã hội cao hơn.[52]

Khu kinh tế cửa khẩu là địa bàn bao gồm một cửa khẩu biên giới (cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu quốc gia) và một khu vực liền kề bao quanh khu vực cửa khẩu biên giới, được tổ chức, khai thác, sử dụng vào các hoạt động giao lưu kinh tế qua biên giới, được áp dụng các chính sách riêng về thương mại, XNK, XNC, du lịch, thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước, xây dựng kết cấu hạ tầng, quản lý tài chính, tiền tệ và phát triển xã hội.

- **Khu giao lưu kinh tế biên giới** trong phạm vi hẹp nó bao gồm các hoạt động trao đổi hàng hoá, trao đổi thương mại giữa các cư dân hay các đơn vị sản xuất kinh doanh nhỏ lẻ trên địa bàn các địa phương biên giới, thường là nơi có các cửa khẩu biên giới. Tuy nhiên trên thực tế, các hình thức giao lưu kinh tế này có thể thực hiện ở các cặp chợ biên giới, các điểm buôn bán nhỏ dọc tuyến biên giới hoặc đường mòn biên giới với một khối lượng hàng hoá và giá trị được xác định theo quy định của nhà nước hoặc chính quyền địa phương nơi có cửa khẩu, chợ, điểm buôn bán hoặc đường mòn biên giới. Giao lưu kinh tế biên giới là hình thức giao lưu kinh tế phổ biến ở tất cả các khu vực dân cư biên giới giữa các quốc gia có đường biên giới trong điều kiện hoà bình. Tuy nhiên quy mô, mức độ trao đổi hàng hoá, thương mại diễn ra rất khác nhau giữa các vùng, miền, khu vực biên giới trong cả nước.

Cửa khẩu là nơi người, phương tiện giao thông vận tải, hàng hóa ra, vào qua biên giới đất liền.

Khu vực xung quanh biên giới bao gồm những địa bàn nằm trên tuyến hành lang, vành đai hoặc bị ảnh hưởng bởi tuyến hành lang, vành đai:

+ **Hành lang kinh tế** là một không gian kinh tế có giới hạn về chiều dài và chiều rộng, liên vùng lãnh thổ hoặc liên quốc gia, dựa trên việc thành lập một hoặc nhiều tuyến giao thông kết hợp với những chính sách kinh tế nhất định để thúc đẩy phát triển kinh tế trên toàn không gian đó. Hành lang kinh tế thường được thành lập để đẩy mạnh sự hội nhập về kinh tế giữa những vùng kém phát triển hơn và thường là vùng sâu, vùng xa với những vùng phát triển hơn và thường là vùng Duyên Hải.

+ **Vành đai kinh tế** là một không gian kinh tế có giới hạn về chiều dài và chiều rộng, liên vùng lãnh thổ hoặc liên quốc gia, dựa trên việc thành lập một hoặc nhiều trục giao thông ven biển kết hợp với những chính sách kinh tế nhất định để thúc đẩy phát triển kinh tế trên toàn không gian đó. Vành đai kinh tế thường được thành lập để đẩy mạnh sự hội nhập về kinh tế giữa những vùng phát triển ven biển, tạo một khu vực kinh tế năng động, có sức thúc đẩy phát triển kinh tế của cả vùng hoặc quốc gia.

Khái niệm về thương mại qua biên giới (Border Trade): Thông thường để nói đến buôn bán qua đường biên giới giữa người dân địa phương trong một khu vực đã xác định rõ về địa lý, những người đã có được mối quan hệ tốt đẹp hoặc quan hệ kinh tế lâu dài. Các nước có thể quyết định không áp dụng tất cả các thủ tục hải quan thông thường đối với buôn bán qua biên giới. Người ta không hy vọng nhiều rằng hàng hóa buôn bán theo cách này có thể làm tăng trưởng cho nền kinh tế của cả hai bên. Điều XXIV của

Hiệp định chung về Thuế quan và Thương mại (GATT) đã loại trừ buôn bán qua biên giới ra khỏi các điều khoản của Hiệp định.[60,tr.40]

Đặc trưng của quan hệ thương mại qua biên giới: Khu vực biên giới của hai nước đều cách xa trung tâm kinh tế - chính trị của nước mình, có nhiều khu hành chính phân cách, dân cư sống ở khu vực này có hoàn cảnh văn hóa, xã hội tương tự nhau. Tính khác biệt về phát triển kinh tế - xã hội ở khu vực biên giới với các nước láng giềng quyết định tính đa dạng, mô thức phát triển từng khu vực có tính đặc thù. Quan hệ thương mại qua biên giới có tính chất bổ sung, là quá trình hợp tác và giao lưu kinh tế quốc gia có chủ quyền trên nguyên tắc tôn trọng chủ quyền của nhau, hai bên cùng có lợi, ngoài trao đổi hàng hóa ra còn tạo điều kiện để trao đổi các yếu tố sản xuất.

Hình thức của quan hệ thương mại qua biên giới:

- Thứ nhất, thương mại tiểu ngạch biên giới.
- Thứ hai, địa phương khu vực biên giới hoạt động trao đổi, buôn bán hàng hóa ở nơi nối liền giữa hai nước đã được Chính phủ phê chuẩn.

2.1.2. Lý thuyết liên quan đến kinh tế biên giới

Lý thuyết lợi thế tuyệt đối (Absolute Advantage): Adam Smith cho rằng, nếu thương mại không bị hạn chế thì lợi ích của thương mại quốc tế thu được do thực hiện nguyên tắc phân công. Ông phê phán sự phi lý của những hạn chế của Lý thuyết trọng thương và chứng minh rằng mậu dịch sẽ giúp cả hai bên gia tăng sản phẩm - hiểu theo ý lợi tức thực sự - qua việc thực thi một nguyên tắc cơ bản: nguyên tắc phân công.

Theo Adam Smith thì ở mỗi đất nước đều có những nguồn lực và tài nguyên có sẵn như: đội ngũ lao động, nguồn vốn, đất đai, công nghệ và truyền thống kinh doanh... Như vậy, mỗi quốc gia sẽ tiến hành sản xuất chuyên môn hoá những mặt hàng mà họ có lợi thế tuyệt đối về các nguồn lực, sau đó tiến hành trao đổi cho nhau và hai bên đều có lợi. Do vậy, trong quá trình trao đổi thương mại, nguồn lực sẽ được lựa chọn sử dụng có hiệu quả hơn và tổng sản phẩm của thế giới sẽ gia tăng. Song, lợi thế tuyệt đối chỉ giải thích được một phần nhỏ của thương mại quốc tế, vì giả sử, trong điều kiện của một quốc gia bất lợi về tài nguyên thiên nhiên hoặc không có tiềm năng to lớn như ở các nước khác nhau thì sẽ không có ngoại thương hay sao? Quan hệ kinh tế - thương mại quốc tế ngày nay giữa các nước phát triển không thể giải thích bằng lý thuyết lợi thế tuyệt đối. Sự hạn chế của lý thuyết về lợi thế tuyệt đối đã được bổ cứu bằng lý thuyết lợi thế tương đối hay còn gọi là lợi thế so sánh.

Lý thuyết về lợi thế so sánh (hay lợi thế tương đối - Comparative Advantage): Trong thực tế không dễ gì có thể xác định được quốc gia nào có lợi thế tuyệt đối về sản phẩm nào, thậm chí có những trường hợp không có lợi thế tuyệt đối nào cũng thu được lợi ích khi họ tăng cường hợp tác thương mại quốc tế. Lý giải điều này, nhà kinh tế học người Anh D.Ricardo đưa ra khái niệm “lợi thế so sánh” hay “lợi thế tương đối” lần đầu tiên vào năm 1817 trong tác phẩm của mình mang tên *Nguyên lý của Kinh tế chính trị và thuế khoá*. Khái niệm này chỉ khả năng sản xuất của một sản phẩm với chi phí thấp hơn so với sản xuất sản phẩm khác. Ông cho rằng đối với những nước có bất lợi trong các sản phẩm so với nước khác thì nên tập trung vào sản xuất những sản phẩm ít bất lợi nhất rồi trao đổi sản phẩm với nước khác thì vẫn thu được lợi hơn không có trao đổi buôn bán với bên ngoài. Lợi ích có được từ hoạt động này gọi là lợi thế tương đối hay lợi thế so sánh. Hiện nay, chính sách của nhiều quốc gia hay địa phương chú trọng vào đầu tư phát triển những sản phẩm mà họ có thể mạnh để tạo ra lợi thế trong quá trình trao đổi. Tất nhiên, để những thế mạnh đó trở thành hiện thực, buộc họ phải mở cửa trao đổi với quốc gia khác hoặc vùng khác.

Lý thuyết lợi thế cạnh tranh quốc gia của M.Porter (The Competitive Advantage of Nations): Theo Porter thì không một quốc gia nào có thể có khả năng cạnh tranh ở tất cả các ngành hoặc ở hầu hết các ngành. Các quốc gia chỉ có thể thành công trên thương trường kinh doanh quốc tế khi họ có lợi thế cạnh tranh bền vững trong một số ngành nào đó. Porter phê phán các học thuyết cổ điển trước đây cho rằng ưu thế cạnh tranh của các doanh nghiệp trên thương trường cạnh tranh quốc tế là chỉ dựa vào lợi thế tuyệt đối của Adam Smith hay chỉ có lợi thế so sánh của David Ricardo. Cho nên, trong công trình “*Lợi thế cạnh tranh quốc gia*” tác giả muốn nhấn mạnh sự khác biệt giữa khái niệm mở rộng của mình về lợi thế cạnh tranh như là một nguồn gốc của sự giàu có với khái niệm về lợi thế so sánh vốn đã phổ biến trong tư duy về cạnh tranh quốc tế. M. Porter cho biết, lợi thế so sánh, như nó được hiểu, dựa vào các lợi thế cạnh tranh quốc gia nguồn lực đầu vào như lao động, tài nguyên thiên nhiên và vốn tài chính.

Lý thuyết cực tăng trưởng: Cực tăng trưởng - được nhà kinh tế học Pháp François Perroux đưa ra năm 1949. Ông và những người khác đã mở rộng thêm khái niệm này, nhưng vẫn không có nhiều sự đồng thuận trong giới nghiên cứu, cho dù nó có sức hấp dẫn trực cảm đặc biệt và đã tác động rất mạnh tới các nhà làm chính sách. Quan điểm cực tăng trưởng (tiêu biểu là quan niệm của Gustav Ranis, Strauss, Hall) lưu ý đến

tính chất tăng trưởng kinh tế của các vùng có lợi thế so sánh để tập trung phát triển những ngành có lợi thế từ đó tác động lan tỏa làm nền tảng kéo toàn bộ nền kinh tế đi lên. Hiện nay, nhiều nước đang vận dụng học thuyết này để xây dựng các mô hình phát triển khu chế xuất, vùng kinh tế trọng điểm, khu kinh tế đặc biệt, khu kinh tế cửa khẩu.

Các quan điểm về liên kết vùng dựa trên lý thuyết cực tăng trưởng: Trong lý thuyết phát triển, thuật ngữ liên kết được sử dụng đầu tiên trong các công trình của Perroux² (1955) trong tác phẩm “Những nguyên lý kinh tế học”, ông đã luận chứng về các liên kết theo cách tiếp cận tính lan tỏa dựa vào lý thuyết về “cực tăng trưởng”. Quan điểm của ông là thiết lập các vùng có các ngành với các doanh nghiệp lớn có sức hút mạnh, tức là tập trung các hoạt động kinh tế ở những khu vực năng động nhất tạo nên “cực tăng trưởng” của vùng. Các cực tăng trưởng này có sức lan tỏa, và sức hút dòng hàng hóa nguyên liệu và lao động trong các khu vực khác của vùng và ngoài vùng. Sự tác động lan tỏa này sẽ thúc đẩy hình thành không gian liên kết kinh tế và mạng lưới buôn bán, và hình thành một tập hợp các liên kết kinh tế giữa cực tăng trưởng và các vùng xung quanh. Mỗi cực tăng trưởng như vậy có một vai trò nhất định, dần dần sẽ phát triển và lan tỏa kéo theo các khu vực khác theo vết dầu loang. Ông minh chứng rằng, tăng trưởng và phát triển không thể xuất hiện đồng đều ở mọi nơi với một nguồn lực tới hạn mà trước hết tập trung ở một số điểm có lợi thế phát triển hơn và sau đó sẽ lan tỏa qua các kênh khác nhau với những hiệu ứng khác nhau đối với nền kinh tế.

Đặc biệt là quan niệm của ông Jacques Raoul Boudeville (1966), trong tác phẩm “*Problem of regional Economic planing*” đã phân tích các vấn đề quy hoạch phát triển vùng dựa trên nguyên lý phân tích các lợi thế phát triển và cực tăng trưởng trong các vùng cụ thể. Các liên kết sẽ được hình thành trong từng vùng với những lợi thế khác nhau của các địa phương sẽ tạo nên phân công lao động, điều này góp phần hình thành các trung tâm phát triển. Quan điểm nghiên cứu của ông dựa trên quan điểm của Perroux, song ông đã cố gắng nhấn mạnh yếu tố địa lý trong lý thuyết cực tăng trưởng bằng cách đưa ra các ranh giới rõ ràng về mặt địa lý của các hiệu ứng phát triển. Ông nhấn mạnh, các yếu tố lợi thế so sánh trong phát triển được khai thác dựa trên hệ thống các doanh nghiệp. Tính phụ thuộc lẫn nhau của các ngành trong việc phát triển thương mại và sản xuất sẽ thúc đẩy liên kết vùng phát triển. Để có thể thúc đẩy phát triển vùng cả về quy mô kinh tế và không gian phát triển không chỉ phân tích các quan hệ phụ thuộc lẫn nhau của các nhóm doanh nghiệp mà cần nghiên cứu các vấn đề của tập trung không gian sản xuất.

Lợi thế quy mô kinh tế sẽ tăng được năng lực cạnh tranh của vùng và đồng thời tăng sự lan tỏa phát triển. Đi xa hơn Perroux, ông đã khẳng định rằng, sự tập trung kinh tế và công nghiệp đó sẽ hình thành các đô thị và sẽ có sự tương tác giữa cực tăng trưởng/ đô thị với các vùng kề cận chịu ảnh hưởng lan tỏa của nó. Lý thuyết “cực tăng trưởng” không trực tiếp tạo ra hợp tác xuyên biên giới trong tam giác phát triển nhưng nó tác động đến những nhà hoạch định chính sách về một tương lai phát triển của cả vùng. Việc qui hoạch vùng lãnh thổ không thể bỏ qua sự liên kết vùng dựa trên cực tăng trưởng.

Lý thuyết địa kinh tế và địa kinh tế mới: Lý thuyết địa kinh tế do nhà kinh tế người Đức, Alfred Weber sáng lập, thuyết địa kinh tế nghiên cứu các vấn đề vai trò về không gian và vùng trong phát triển kinh tế. Từ những năm 1970, thuyết địa kinh tế của Alfred Weber đã được các nhà kinh tế học tân cổ điển mở rộng thuyết của mình, với cách tiếp cận theo hướng với nguyên tắc kinh tế chính trị Maxit. Đó là, gắn nghiên cứu vùng và không gian kinh tế với các thuyết không gian văn hóa, xã hội học kinh tế, kinh tế học thể chế nhằm giải quyết các lĩnh vực trong không gian phát triển kinh tế.

Điều này thật đúng trong bối cảnh hợp tác và hội nhập quốc tế hiện nay, đặc biệt trong hợp tác biên giới của các nước liền kề nhau. Các nước liền kề nhau, họ không chỉ có quan hệ kinh tế thương mại mà còn chia sẻ những vấn đề văn hóa, xã hội (di chuyển lao động, quốc phòng an ninh, phòng chống tội phạm...) và môi trường. Nếu chỉ xét ở khía cạnh kinh tế thì chưa đủ lý giải nhu cầu hợp tác giữa các bên.

Từ cuối những năm 1980, các nhà kinh tế Paul Krugman và Jeffrey Sachs đã bổ sung thuyết địa kinh tế theo hướng mới được gọi “địa kinh tế mới”. Thuyết địa kinh tế mới đã bổ sung các yếu tố như văn hóa, xã hội và nhân tố quốc tế và nhấn mạnh các yếu tố liên kết trong phát triển vùng kinh tế.

Những nghiên cứu trong khuôn khổ lý thuyết Địa kinh tế mới được các tác giả thực nghiệm trong một hoặc nhiều thành phần hoặc các lực lượng mà nó củng cố sự hội tụ và sự phân tán trong nền kinh tế. Vì thế, các ông cũng thừa nhận tiếp cận thị trường là căn cứ quan trọng cho các quyết định đầu tư của các công ty vì chọn một khu vực với thị trường lớn hơn hàm ý rằng chi phí thương mại tiết kiệm hơn. Mặt khác, Hanson (1996) đã trình bày một trong những nỗ lực của công ty để kiểm tra những dự đoán tiếp cận thị trường của Địa kinh tế mới trong công việc thực nghiệm. Ông ta phát hiện ra rằng hiệu ứng của việc giảm chi phí thương mại giữa Mexcico và Mỹ như là một kết quả của NAFTA do việc xây dựng nhà máy sản xuất của Mexico. Hanson (1996) cũng

gợi ý rằng hợp tác kinh tế sâu hơn đã tăng lực hút tiếp cận thị trường đối với các công ty Mexico. Sự thực, hầu hết sản xuất của địa phương đã di dời đến các khu vực vùng biên với Mỹ. Hơn nữa, hợp tác sẽ chuyển đổi một cách hiệu quả các công ty địa phương từ những nhà sản xuất cho thị trường trong nước đến lắp ráp sản phẩm cho các công ty có sở hữu nước ngoài từ nước phát triển. Vì thế, ví dụ Mỹ - Mexico đã làm nổi bật rằng hội nhập kinh tế giữa một khu vực phát triển và một khu vực đang phát triển có thể ảnh hưởng đến cả sự phân bổ mang tính địa lý các hoạt động kinh tế thông qua những xem xét tiếp cận thị trường cũng như xây dựng các giai đoạn khác nhau của sản xuất qua các quốc gia và khu vực.

Quả thực, hiệu ứng bảo hộ từ sự cạnh tranh tăng lên từ thiết lập hoạt động ở vùng ngoại vi dần dần mất sự liên quan khi chi phí thương mại trở nên ngày càng thấp hơn. Kết quả là, các công ty kém hiệu quả hơn điều chỉnh các hành vi đầu tư của họ bằng việc thiết lập ở trong phần trung tâm, nơi mà tiếp cận thị trường là tương đối cao.

Theo Paul Krugman, các hãng sản xuất có xu hướng xác định vị trí sản xuất của mình ở những nơi “trung tâm” đông đúc dân cư và vốn, vì tận dụng được lợi thế nhờ quy mô. Sự hạn chế tập trung hóa chính là ở chi phí vận chuyển. Chi phí vận chuyển tới người tiêu dùng sẽ cao nếu như các hãng tập trung hóa ở một khu vực nhất định trong quốc gia. Do đó, quyết định lựa chọn địa điểm sản xuất của các hãng phụ thuộc vào tương quan giữa việc tận dụng lợi thế quy mô và việc tiết kiệm chi phí vận chuyển. 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 mình nếu khu vực “ngoại vi” không thay đổi được các điều kiện kinh tế để xác lập cho mình thành 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”.

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”.

Trong khu vực kinh tế biên giới Việt - Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh, khu vực này cơ bản có đầy đủ các yếu tố để trở thành một trong cực kinh tế quan trọng không chỉ khu vực tỉnh Quảng Ninh nước ta mà còn rộng ra là khu vực Đông Bắc, quan hệ kinh tế Quảng Tây - Bắc Việt Nam và trong quan hệ kinh tế Việt - Trung nói chung.

2.2.. Kinh nghiệm một số nước trong phát triển kinh tế biên giới

2.2.1. Phát triển kinh tế biên giới Lào - Trung Quốc

Lào và Trung Quốc có đường biên giới giữa hai nước dài 423km, bao gồm các tỉnh phía Bắc Lào tiếp giáp Trung Quốc như Luang Namtha, Oudomxai và Phongsali, và phía Trung Quốc là tỉnh Vân Nam. Tuyến biên giới này có 4 cặp cửa khẩu được kí kết giữa hai bên, trong đó cặp cửa khẩu Mohan - Boten là cặp cửa khẩu cấp quốc gia duy nhất; đã thúc đẩy hoạt động trao đổi kinh tế thương mại, giao lưu nhân dân giữa hai nước. Năm 2010, Chính phủ Trung Quốc và Lào đã kí kết Hiệp định khung về *Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Mohan - Boten*, trong đó, phạm vi của khu hợp tác kinh tế này được chia thành khu trung tâm và khu hỗ trợ, xây dựng các khu chức năng như khu dịch vụ thương mại du lịch, khu dịch vụ kho bãi và logistic, khu hoàn thuế, khu gia công, khu dịch vụ tổng hợp. Năm 2011, Chính phủ Trung Quốc chính thức phê chuẩn Khu Mohan - Boten trở thành một trong ba Khu hợp tác kinh tế qua biên giới của tỉnh Vân Nam. Vân Nam đã đưa thị trấn Mohan vào quy hoạch khu hợp tác kinh tế, có tổng diện tích là 803 km² để xây dựng khu hợp tác.

Kế hoạch phía Trung Quốc trong việc xây dựng Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào như sau [99]:

Phía Trung Quốc tập trung thúc đẩy xây dựng *Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào* trở thành sân chơi mở cửa và cánh cửa hình mẫu quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế qua biên giới tỉnh Vân Nam. Đơn vị trực tiếp chịu trách nhiệm tiến hành: Ban quản lý Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào, cục thương mại cấp Châu. Đơn vị cùng hợp tác là các ban ngành cấp châu. Các văn bản liên quan hai bên đã ký kết bao gồm: *Quy hoạch Phát triển Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào; Phương án thực hiện xây dựng Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào; Phương án thực thi mô hình giám sát thông quan Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào*. Thời gian hoàn thành việc xây dựng khu hợp tác kinh tế này là: khởi động năm 2016 và hoàn thành năm 2020.

Bên cạnh đó, Trung Quốc cũng tăng cường thúc đẩy xây dựng cơ sở hạ tầng cửa khẩu khu vực thông quan người và hàng hóa. Trong đó, đẩy mạnh tiến độ công tác xây

dựng cơ sở hạ tầng cửa khẩu chuyên dụng thông quan hàng hóa. Đối với cảng khẩu đường sắt Mohan, tuyến kết nối Mohan G8511 (chuyên dụng vận chuyển hàng hóa), xây dựng tuyến cao tốc Mohan - Houayxay. Đồng thời, tiến hành tu sửa nhiều hạng mục cơ sở hạ tầng ở các cửa khẩu. Đưa các các dự án giao thông này vào trong quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông của quốc gia và cửa tỉnh, tranh thủ sự ủng hộ của quốc gia.

Nguồn vốn cho dự án xây dựng khu kinh tế quan biên giới Trung Quốc - Lào: Nguồn vốn chủ yếu sẽ do Ngân hàng Đầu tư Cơ sở Hạ tầng Á châu (AIIB), Quỹ con đường tơ lụa, Quỹ hợp tác Mekong - Lan Thương. Việc cấp vốn bắt đầu từ năm 2016.

Đối với tình hình đầu tư tại khu hợp tác chung này cho thấy, vốn đầu tư và các nhà đầu tư chủ yếu là đến từ Trung Quốc. Tính đến tháng 5/2016, Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào đã thu hút hơn 100 tỷ RMB vốn đầu tư từ Trung Quốc. Tháng 8/2015, hai nước cũng đã ký kết *Phương án tổng thể xây dựng Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào*, điều này cũng đã thúc đẩy hoạt động thương mại, đầu tư và du lịch ở khu vực này. Đến giữa năm 2016, Khu Kinh tế mở Mohan của Xishuanbanna của Vân Nam cũng đã thu hút được hơn 60 dự án đầu tư, với số vốn khoảng hơn 100 tỷ RMB (tương đương khoảng 132.864 tỷ Kíp Lào). Đồng thời, Khu Kinh tế Mở Boten của Lào cũng thu hút hơn 10 doanh nghiệp đến đầu tư với số vốn hơn 10 tỷ RMB (tương đương khoảng 12.370 tỷ Kíp Lào). Đại bộ phận các nhà đầu tư trong các khu kinh tế này đến từ Trung Quốc [100].

Quản lý và phát triển đối với *Khu Hợp tác Kinh tế Mohan Trung Quốc - Boten Lào*: hai nước đều xây dựng các khu kinh tế mang tính đối ứng với nhau. Phía Lào xây dựng **Đặc khu Kinh tế Boten** của Lào, phía Trung Quốc xây dựng **Khu Thí điểm Mở cửa phát triển trọng điểm Mãnh Lạp** (Mohan) của Vân Nam. Về mô hình quản lý đối với các khu kinh tế biên giới, hai nước Trung - Lào thống nhất áp dụng thử nghiệm mô hình “*một khu hai nước, lần lượt quản lý, hiệp đồng thống nhất, mô hình đa tiểu khu*”; áp dụng mô hình phát triển các khu ngành nghề mang tính tổng hợp, đưa ra các chính sách hỗ trợ có liên quan, thúc đẩy phát triển ngành nghề tập trung [82, tr.81].

Đối với **Boten** của Lào - khu đối ứng phía Lào: Boten nằm tại tỉnh Luang Namtha của Lào, thành phố này là cửa ngõ của Trung Quốc đến Đông Nam Á và sẽ là một mắt xích quan trọng trong cả tuyến Hành lang kinh tế Bắc - Nam và Đông - Tây. Phần Hành lang Kinh tế Bắc - Nam, thì Boten là điểm trung chuyển cho tuyến cao tốc Côn Minh - Bangkok, tuyến này đi qua Lào, qua Cầu Hữu nghị Thái Lan - Lào, và xuống Bangkok. Tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào cũng sẽ kết nối Côn Minh đến thủ

đô Viêng Chăn của Lào và cũng đi qua Boten. Phần Hàng lang Đông - Tây sẽ kết nối Đà Nẵng (Việt Nam) với Phitsanulok ở miền Trung Thái Lan và sau đó là Mawlamyine của Myanmar. Boten là thành phố cửa khẩu cấp quốc gia duy nhất thông với Trung Quốc.

Trước đây Boten là một cái làng và từ năm 2003 một nhà đầu tư ở Hồng Kông cho xây dựng một casino ở đây. Điều này đã thu hút hàng nghìn du khách Trung Quốc từ tỉnh Vân Nam qua biên giới đến đây đánh bạc. Làng Boten đổi tên thành Boten Golden City khi hoạt động kinh doanh ở đây bùng nổ mạnh mẽ. Tuy nhiên, năm 2011, casino đã bị Bộ Ngoại giao Trung Quốc đóng cửa. Hầu hết các hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp đóng cửa và Boten đã trở thành một thành phố ma. Nhưng hiện nay thì Boten lại đang nổi lên và trở thành Khu hợp tác Kinh tế Mohan - Boten và trở thành trung tâm hoạt động nhộn nhịp.

Boten được chính phủ Lào phê chuẩn là *đặc khu kinh tế quốc gia*, khu vực này có cơ chế quản lý đặc thù “*Hải quan nội địa dành cho xuất khẩu*” và được hưởng nhiều chính sách ưu đãi. Tổng diện tích của đặc khu này là 34,3 km², thời hạn mở cửa là 90 năm. Lào có khát vọng muốn biến Boten trở thành đặc khu đi trước thí điểm trước theo hình thức “Thâm Quyển của Lào”, chính phủ nước này cũng đã có rất nhiều chính sách ưu đãi đặc biệt đối với khu kinh tế này. Nhằm thúc đẩy việc xây dựng Đặc Khu Kinh tế Boten, bộ phận Hải quan Boten của Lào đã lùi sâu vào trong nội địa 5km, và Boten trở thành khu vực “biên giới trong nội địa”. Lào còn cho cửa khẩu Boten quyền cấp visa cho nhân viên nước thứ ba nhập cảnh. Đặc khu Kinh tế Boten tương đối tự chủ về quyền hạn quản lý các vấn đề như quyền tư pháp cho đến quản lý con người, sự nghiệp xã hội, hoạt động kinh tế; tạo điều kiện cho phát triển sáng tạo đối với việc lưu chuyển vật tư, hoạt động kinh tế. Trong lĩnh vực giao thông, Lào tích cực cải thiện phần cứng đường bộ kết nối Lào với Thái Lan, là điểm kết nối con đường bộ từ Côn Minh đến Bangkok. Bên cạnh đó, tuyến đường sắt xuyên Á từ Côn Minh qua cửa khẩu Mohan cũng được phía Trung Quốc thúc đẩy xây dựng, tương lai sẽ kết nối với tuyến đường sắt trong nội địa của Lào do Trung Quốc xây dựng. Boten - Mohan tương lai sẽ trở thành khu vực mạng lưới giao thông song song cả đường sắt và đường bộ [98].

Rõ ràng trong quá trình xây dựng Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Trung Quốc-Lào thì chủ yếu do Trung Quốc lập kế hoạch, cấp vốn, tiến hành xây dựng cơ sở hạ tầng cả cho Lào, đưa ra cơ chế hợp, cơ chế quản lý vận hành hoạt động của khu kinh tế này. Phía Lào gần như bị động hoàn toàn, điều này cũng đặt ra câu hỏi về khả năng quản lý và phát triển của Lào đối với khu hợp tác này trong thời gian tới.

2.2.2. Kinh nghiệm từ phát triển kinh tế biên giới Myanmar - Trung Quốc

Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Muse Myanmar - Thụy Lệ Trung Quốc, khu hợp tác này xây dựng nằm trong bộ phận của sáng kiến “một vành đai một con đường”, Hành lang kinh tế Bangladesh -Trung Quốc- Ấn Độ - Myanmar, Khu mậu dịch tự do vùng ven, Hợp tác Mekong - Lan Thương, v.v.

Từ tháng 01/2007, phía Trung Quốc đã đưa ra ý tưởng về xây dựng Khu Hợp tác Kinh tế Qua biên giới Muse - Thụy Lệ nhằm gia tăng hợp tác kinh tế hai nước. Ý tưởng ban đầu do địa phương của Vân Nam là chính quyền cấp châu đề xuất, rồi đưa lên cấp tỉnh. Đến tháng 3/2009, thì sáng kiến này được trình lên Quốc vụ viện, sau đó được đưa vào bản ghi nhớ về hợp tác mở cửa đối ngoại của Bộ Thương mại quốc gia và chính quyền tỉnh Vân Nam. Nội dung chủ yếu của *Khu hợp tác Kinh tế Qua biên giới Thụy Lệ Trung Quốc - Muse Myanmar* gồm: (1) Phạm vi khu hợp tác kinh tế qua biên giới khoảng 600 km² (trong đó Thụy Lệ của Trung Quốc và Muse của Myanmar mỗi bên dành ra 300 km²), biến khu vực này trở thành khu hợp tác kinh tế qua biên giới, trong đó mục đích là tập trung gia công may mặc của Trung Quốc xuất khẩu, sơ chế các loại tài nguyên Trung Quốc nhập khẩu, logistics, sáng tạo vnf dịch vụ tài chính, thương mại dịch vụ và hợp tác các công việc biên giới; và trạm dịch vụ kết nối Trung Quốc với Đông Nam Á và Nam Á.

Khu hợp tác Kinh tế Xuyên biên giới Muse (Myanmar) - Thụy Lệ (Trung Quốc) được Trung Quốc và Myanmar kỳ vọng là khâu đột phá quan trọng trong của *bản nâng cấp Khu thí điểm mở cửa trọng điểm của Thụy Lệ*. Tháng 11/2014, trong chuyến thăm Myanmar của Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường, hai bên đã đưa ra “*Tuyên bố chung về việc hai nước làm sâu sắc hóa hợp tác chiến lược toàn diện*”, trong đó cũng chỉ ra rằng: “*hai bên khuyến khích phát huy ưu thế bổ sung cho nhau giữa các tỉnh biên giới hai nước, tăng cường hợp tác kinh tế và giao lưu hữu nghị các hình thức khác nhau, nhằm thúc đẩy phát triển khu vực biên giới và cải thiện đời sống dân sinh hai nước.*”[101] Từ năm 2015, Vân Nam đã tích cực thúc đẩy xây dựng Khu thí điểm Thụy Lệ Vân Nam nhằm đẩy mạnh hợp tác kinh tế qua biên giới với Myanmar.

Cơ chế quản lý Khu Hợp tác Kinh tế qua biên giới Muse Myanmar - Thụy Lệ Trung Quốc: Về phía Trung Quốc, quản lý khu hợp tác này dựa trên nguyên tắc “chủ quyền không thay đổi, hai nước quản lý một khu, quy tắc đối ứng nối tiếp, hiệp đồng quản lý, hải quan nội địa dành cho xuất khẩu, cơ sở hạ tầng liên thông với nhau, vận hành khép kín, chính sách ưu đãi”. “Thông qua mở cửa toàn diện, đang tăng bậc, lĩnh

vực rộng; dần dần hình thành lên khu hợp tác kinh tế qua biên giới loại hình tổng hợp với các chức năng như mậu dịch quốc tế tập trung, logistics, lắp ráp gia công xuất nhập khẩu, triển lãm quốc tế, dịch vụ bảo hiểm tiền tệ qua biên giới, mua sắm du lịch qua biên giới, đầu tư qua biên giới và hợp tác các vấn đề phát triển xã hội qua biên giới” [101].

Khu kinh tế Thụy Lệ - bên đối ứng phía Trung Quốc: vai trò trọng điểm tiêu biểu và có tính dẫn dắt kéo theo sự phát triển của các khu vực khác xung quanh. Phía Trung Quốc lấy Thụy Lệ làm trọng điểm, kéo theo Mang Thị, Lũng Xuyên, Đăng Xung, Cảnh Mã. Tăng cường việc xây dựng tuyến đường sắt Bảo Sơn - Thụy Lệ, Mang Thị - Hàu Kiều, Lâm Tường - Thanh Thủy Hà.

Từ sớm Thụy Lệ đã triển khai hợp tác kinh tế đối ngoại, những năm 80 thế kỷ trước Tỷ Cáo của Thụy Lệ đã trở thành khu mở cửa đối ngoại trọng điểm. Năm 1990, Khu mậu dịch biên giới Tỷ Cáo được thành lập. Ngày 28/8/2000, Tỷ Cáo trở thành mô hình giám sát đặc thù “Hải quan nội địa dành cho xuất khẩu” (Inside the Border but Outside of Customs) duy nhất toàn Trung Quốc và khu mậu dịch biên giới có chính sách ưu đãi, tức là hàng hóa từ nội địa mà nhập vào Khu mậu dịch biên giới Tỷ Cáo được coi là xuất khẩu, không bị kiểm tra hải quan lần nữa, nhưng hàng hóa đến từ Myanmar nhập vào khu mậu dịch này chưa qua vạch ngang trung tâm cầu lớn của Tỷ Cáo trước khi vào khu thị trường, không bị coi là nhập khẩu, có thể miễn khai báo hải quan. [82,tr.83]

Tháng 4/2010, trong báo cáo “Một số ý kiến của Quốc vụ viện Trung Quốc về làm sâu sắc hơn việc thực hiện chiến lược đại khai phát miền Tây” đề ra chủ trương “tích cực xây dựng các khu thí điểm mở cửa trọng điểm như Đông Hưng của Quảng Tây, Thụy Lệ của Vân Nam, Mãn Châu Lý của Nội Mông”, khuyến khích khi điều kiện chín muồi thì sẽ thành lập các khu hợp tác kinh tế qua biên giới. Điều này tạo cơ sở quan trọng để thúc đẩy việc xây dựng phát triển Khu Kinh tế quan biên giới Thụy Lệ Trung Quốc - Muse Myanmar [82,tr.84].

Ngoài ra, năm 2000, Thụy Lệ của Trung Quốc và Muse của Myanmar cũng đã thiết lập “Hội chợ giao dịch kinh tế thương mại biên giới Trung Quốc - Myanmar”, và đã tổ chức thành công hội chợ nhiều năm, thu hút được sự tham gia của nhiều quan chức chính phủ và doanh nghiệp [82,tr.84]. Đây cũng là những cơ sở quan trọng để hai bên tiếp tục phát triển quan hệ kinh tế biên giới theo chiều sâu và có tính hệ thống.

Khu mậu dịch 105 Muse của Myanmar hiện nay cũng thu hút nhiều hàng hóa Trung Quốc, đặc biệt trong những năm gần đây khu vực này trở thành trung tâm

nhập khẩu xe máy sản xuất tại Trung Quốc. Lượng xe máy Trung Quốc nhập khẩu vào đây không ngừng gia tăng, chỉ trong vòng 07 tháng từ cuối 2016 đến tháng 5/2017, khu vực này đã nhập khẩu hơn 367.000 chiếc xe máy, trị giá 120 triệu USD. Ủy ban quản lý bộ phận thương mại của Khu mậu dịch 105 Muse bắt đầu áp dụng thủ tục giải quyết khai báo kiểm tra nhập khẩu nhanh gọn, không theo phương thức đợi phê chuẩn của tổng bộ nữa, trong ngày là có thể hoàn thành việc cấp giấy phép nhập khẩu, thủ tục tương đối nhanh gọn. Do vậy, số lượng giấy phép khai báo xe máy nhập khẩu do vậy mà tăng đột biến. Các nhãn hiệu xe máy nhập khẩu từ Trung Quốc chủ yếu các loại như: Kanbo, Canda, Toyomax, Dayang, Yunde, Sha Yan, Follow Me, Super Anbo, Taryan, Felling, New Zhineng, Loujia.[80]

Hiện nay, Trung Quốc và Myanmar đang tích cực đẩy mạnh việc xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới hai nước, tuy nhiên thách thức trong việc xây dựng khu hợp tác này không ít, nhất là điều kiện cơ sở hạ tầng còn chưa hoàn thiện cả phía Trung Quốc cũng như phía Myanmar.

2.3. Các nhân tố tác động đến phát triển kinh tế biên giới Việt - Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh

2.3.1. Tác động từ bối cảnh mới của quan hệ kinh tế biên giới Việt - Trung

Nhằm phát huy những thành quả đã đạt được, thúc đẩy quan hệ kinh tế thương mại đi vào chiều sâu, tiếp sau những sáng kiến hợp tác kinh tế như hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt - Trung, hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng... lãnh đạo cấp cao hai nước đã đưa ra ý tưởng xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt Nam - Trung Quốc. Ý tưởng này lần đầu tiên được nêu lên tại phiên họp lần thứ 6 Ủy ban hợp tác kinh tế - thương mại Việt Nam - Trung Quốc năm 2008. Từ đó đến nay, dưới sự cố gắng thúc đẩy của cả hai bên, ý tưởng xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới giữa hai nước đã từng bước được triển khai. Hai bên đã xác định triển khai xây dựng các khu hợp tác kinh tế qua biên giới sau: Đồng Đăng - Bằng Tường, Móng Cái - Đông Hưng, Lào Cai - Hà Khẩu; khu kinh tế Trà Lĩnh - Long Bang sẽ xây dựng khi có đủ điều kiện. Khu kinh tế cửa khẩu được kỳ vọng sẽ tăng cường trao đổi thương mại, thu hút đầu tư, giao lưu văn hóa...; nâng cao khả năng cạnh tranh trên cơ sở nâng cao chất lượng hàng hóa và trình độ nhân lực; cải thiện kết cấu hạ tầng khu vực biên giới; đảm bảo quốc phòng an ninh chính trị và củng cố tình hữu nghị hai nước.

Ý tưởng xây dựng Khu hợp tác kinh tế biên giới Việt - Trung cho đến nay đã trở thành nhận thức chung của lãnh đạo cấp cao hai nước. Tuyên bố chung ngày

15/10/2011 tại Bắc Kinh trong chuyến thăm chính thức Trung Quốc của Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng, hai nước nhất trí *xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới* và hợp tác “hai hành lang, một vành đai”... Trong chuyến thăm Trung Quốc của Chủ tịch nước Trương Tấn Sang, ngày 21/6/2013, lãnh đạo cấp cao hai nước tiếp tục khẳng định việc thúc đẩy hợp tác ở khu vực cửa khẩu biên giới hai nước: “Hai bên nhất trí thực hiện nghiêm túc Kế hoạch công tác năm 2013 của Ủy ban Liên hợp biên giới trên đất liền hai nước; đánh giá tích cực việc hai nước thành lập Ủy ban hợp tác quản lý cửa khẩu biên giới trong chuyến thăm lần này; đồng ý thúc đẩy việc mở và nâng cấp các cửa khẩu biên giới giữa hai nước; tăng cường xây dựng và quản lý cơ sở hạ tầng của các cửa khẩu biên giới, cải thiện điều kiện và nâng cao hiệu quả thông hành cho người, hàng hóa, phương tiện qua cửa khẩu nhằm phục vụ việc qua lại và phát triển kinh tế - thương mại giữa hai nước”. Trong chuyến thăm Việt Nam của Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường năm 2013, hai bên nhất trí thực hiện tốt “Bản ghi nhớ về việc xây dựng các khu hợp tác kinh tế qua biên giới. Đặc biệt Tuyên bố chung ký kết trong chuyến thăm chính thức cấp Nhà nước của Tổng Bí thư Chủ tịch nước Trung Quốc Tập Cận Bình đến Việt Nam đầu tháng 11/2015 một lần nữa đặt vấn đề: “Khẩn trương thành lập Nhóm công tác, tích cực bàn bạc, ký kết Phương án tổng thể chung xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới”.

Về phía Trung Quốc, ngày 29/6/2010, Trung ương Đảng và Quốc vụ viện Trung Quốc đã ban hành văn kiện nhan đề “Một số ý kiến của Quốc vụ viện Trung ương ĐCS Trung Quốc về việc đi sâu thực thi Chiến lược khai thác miền Tây”, trong đó xác định rõ việc: “*Tích cực xây dựng khu thí nghiệm phát triển mở cửa trọng điểm Đông Hưng - Quảng Tây, Thụy Lệ - Vân Nam, Mãn Châu Lý - Nội Mông Cổ*”, đánh dấu việc xây dựng Khu thí nghiệm khai phát mở cửa trọng điểm Đông Hưng đã chính thức được nâng cấp thành chiến lược phát triển trọng điểm cấp nhà nước, trở thành khu thí điểm dẫn đầu trong việc mở cửa phát triển vùng biên giới.

Ở cấp chính phủ hai bên, hai nước đã triển khai nhiều hoạt động nhằm thúc đẩy xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới. Cuối năm 2013, đại diện Bộ Công thương Việt Nam và đại diện Bộ Thương mại Trung Quốc đã ký *Bản ghi nhớ về xây dựng khu hợp tác qua biên giới*, trong đó nhấn mạnh, hai bên cùng nghiên cứu các vấn đề cơ bản liên quan đến xây dựng các Khu hợp tác kinh tế qua biên giới và cùng xác định Đề án tổng thể chung xây dựng các Khu hợp tác kinh tế qua biên giới. Khi có đủ điều kiện, hai bên sẽ trình Chính phủ mỗi nước Đề án tổng thể chung để phê chuẩn và triển khai. Bản

ghi nhớ cũng đã nêu ra khung và định hướng lớn của đề án tổng thể, bao gồm các nội dung: (1) Mô hình hợp tác, nội dung và lĩnh vực hợp tác; (2) Cơ cấu quản lý và chế độ quản lý; (3) Vị trí, ranh giới và diện tích cụ thể; (4) Quy hoạch vị trí, ngành nghề và định hướng các khu chức năng; (5) Giám sát các hoạt động: xuất nhập cảnh, hải quan, ngoại hối, kiểm nghiệm kiểm dịch; (6) Đảm bảo trật tự an ninh và tuân thủ pháp luật; (7) Các chính sách ưu đãi, khuyến khích đầu tư và kinh doanh. Việc ký Bản ghi nhớ giữa hai Bộ Công thương (Việt Nam) và Bộ Thương mại (Trung Quốc) đã nêu lên định hướng lớn cho việc xây dựng đề án chung, là bước tiến quan trọng cho hai bên tiến hành nghiên cứu tính khả thi của khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt - Trung. Trên cơ sở đó, từ năm 2014, Bộ Công thương Việt Nam và Bộ Thương mại Trung Quốc đang xây dựng và hoàn thiện đề án nội bộ của mỗi bên về xây dựng khu hợp tác qua biên giới Việt - Trung để trình Chính phủ mỗi nước.

Bên cạnh đó, hai bên còn phối hợp triển khai hoạt động nghiên cứu nhằm đẩy nhanh sự hình thành của khu hợp tác qua biên giới Việt - Trung. Trong đó nổi bật là các cuộc hội thảo: “*Xây dựng thí điểm Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái - Đông Hưng*” tại thành phố Móng Cái, Quảng Ninh vào tháng 12/2009. Cuối năm 2013, Bộ Công thương Việt Nam và Bộ Thương mại Trung Quốc phối hợp tổ chức Hội thảo “*Tư vấn xây dựng các Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt - Trung*” tại thành phố Móng Cái, Quảng Ninh. Tại các hội thảo này, các nhà hoạch định chính sách và giới học giả hai nước đã đề xuất các mô hình quản lý, quy hoạch phát triển ngành nghề và các vấn đề khác liên quan tới triển khai xây dựng khu hợp tác qua biên giới. Thông qua hội thảo, các nhà hoạch định chính sách, học giả của hai bên đã trao đổi và tìm hiểu quan điểm của nhau về khu hợp tác kinh tế qua biên giới, bước đầu nhận diện các nhân tố thuận lợi và khó khăn trong xây dựng khu hợp tác qua biên giới; đồng thời đã xác định trình tự, lộ trình phối hợp xây dựng khu hợp tác qua biên giới giữa hai nước. Những hoạt động phối hợp ở cấp chính phủ hai nước có vai trò quan trọng, tạo ra cơ sở để các địa phương triển khai xây dựng đề án và lập kế hoạch xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt - Trung.

Ở cấp địa phương, các địa phương liên quan hai bên biên giới một mặt triển khai xây dựng cơ sở hạ tầng khu hợp tác bên mình, chuẩn bị cơ sở hạ tầng cần thiết khi đề án về khu hợp tác được chính phủ hai nước thông qua; mặt khác ký các thỏa thuận liên quan cấp địa phương để chủ động triển khai xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới,

đồng thời thường xuyên trao đổi và chia sẻ thông tin về tiến trình triển khai xây dựng khu hợp tác.

2.3.2. Tác động từ điều kiện kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ninh

Điều kiện cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics của Quảng Ninh nói chung và nhất là khu vực biên giới còn yếu. Quảng Ninh có hệ thống cửa khẩu phân bố trên dọc tuyến biên giới, là cửa ngõ giao dịch xuất nhập khẩu hàng hoá với Trung Quốc và các nước trong khu vực; có hệ thống cảng biển, cảng nước sâu với năng lực bốc xếp cho tàu hàng vạn tấn... tạo ra nhiều thuận lợi cho ngành vận tải đường biển giữa nước ta với các nước trên thế giới. Tuy nhiên, có thể nói các hoạt động dịch vụ hậu cần sau cảng (logistics) của tỉnh nói chung và đặc biệt là tại các khu kinh tế cửa khẩu hiện nay còn rất yếu.

Theo thống kê của các ngành chức năng, trong giai đoạn 2006-2010, giá trị tăng thêm các ngành thương mại dịch vụ của Móng Cái đạt bình quân 18,35%, giá trị hàng hoá qua cửa khẩu đạt 12.176 triệu USD, tăng bình quân 25,2%/năm. Các hoạt động tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, chuyển tải tăng trưởng cao và được quản lý theo quy định. Hệ thống kho ngoại quan, kho hàng chờ xuất được mở rộng, đáp ứng tốt yêu cầu lưu chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp.

Hiện nay, trên địa bàn thành phố Móng Cái có 11 kho ngoại quan, với diện tích 14.453m², vốn đầu tư 46,403 tỷ đồng; 02 cửa hàng miễn thuế; 04 trung tâm thương mại, 14 chợ... Ngoài ra, nhằm thu hút đầu tư, xây dựng TP Móng Cái trở thành thành phố cửa khẩu quốc tế, UBND thành phố đã tiến hành lập quy hoạch một số phân khu chức năng: Quy hoạch hệ thống cảng thuỷ nội địa; lập quy hoạch nạo vét luồng sông Ka Long; quy hoạch khu du lịch Trà Cổ - Bình Ngọc; quy hoạch chi tiết 1/500 điểm thông quan Lục Lâm. Bên cạnh đó, hạ tầng thương mại dịch vụ tại 02 khu kinh tế cửa khẩu còn lại là Hoàn Mô - Đông Văn, Bắc Phong Sinh cũng từng bước được đầu tư đáp ứng yêu cầu. Các khu kinh tế cửa khẩu đã quy hoạch và xây dựng hệ thống kho chứa hàng, bãi kiểm hoá, chợ cửa khẩu, cửa hàng miễn thuế... đảm bảo phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu. Hiện nay, Quảng Ninh đã và đang hình thành hệ thống cảng biển quy mô tầm cỡ quốc gia và khu vực Đông Nam Á như Khu dịch vụ cảng biển Hải Hà (trong khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái), cảng nước sâu Cái Lân, cảng Cẩm Phả, cảng Chùa Vẽ...

Tuy nhiên, phải nhìn nhận rằng mặc dù có rất nhiều lợi thế nhưng hệ thống kho bãi, năng lực bốc dỡ hàng hoá xuất nhập khẩu tại các cảng hiện nay còn manh mún, thiếu đồng bộ. Hệ thống logistics hiện nay không đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế biển của tỉnh theo định hướng đến năm 2015 và tầm nhìn 2020. Do vậy, rất cần sự

liên kết giữa các doanh nghiệp phát triển các loại hình logistics, nâng cao lợi thế cạnh tranh, khai thác tối đa và có hiệu quả hoạt động các cảng biển trên địa bàn. Các chương trình trọng tâm về logistics (2011-2020): Phát triển khu công nghiệp logistics (logistics park) tại khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái với quy mô, địa điểm phù hợp nhằm phục vụ nhu cầu vận tải container quốc tế thông qua cảng biển container, trung chuyển hàng hoá cũng như phục vụ các khu công nghiệp sản xuất, chế biến xuất khẩu. Phát triển khu logistics cùng với việc cải tạo nâng cấp cửa khẩu nhằm thúc đẩy trao đổi thương mại với Trung Quốc. Phát triển đa dạng các trung tâm phân phối gần các khu công nghiệp sản xuất, chế biến xuất khẩu. Đặc biệt, một trong những trở ngại lớn đối với sự phát triển của ngành dịch vụ này là hệ thống cơ sở hạ tầng thiếu đồng bộ. Các trục đường bộ không được thiết kế đúng tiêu chuẩn để có thể kết hợp tốt giữa các phương thức vận tải bằng đường biển, đường sông, đường bộ và hàng không. Chẳng hạn QL18A chỉ được thiết kế cho xe tải trọng không quá 30 tấn lưu thông, trong khi theo tiêu chuẩn quốc tế, trọng lượng một container 40 feet đầy hàng đã lên đến 34,5 tấn. Điều này, cần sớm được Chính phủ, các bộ, ngành liên quan có cách giải quyết hợp lý, tháo gỡ khó khăn để các doanh nghiệp logistics được vận tải hàng hoá theo đúng chuẩn quốc tế, giảm chi phí không cần thiết.

Để phát triển một cách đồng bộ hệ thống logistics, UBND tỉnh cần sớm xây dựng chương trình trọng tâm, lập đề án phát triển hệ thống dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh và đặc biệt là tại các khu kinh tế cửa khẩu. Logistics phát triển sẽ góp phần quan trọng trong việc đạt mục tiêu đến năm 2015, kim ngạch xuất khẩu chung qua các cửa khẩu của tỉnh đạt 9-10 tỷUSD, trong đó xuất khẩu qua các cửa khẩu biên giới chiếm 60-65%. Phần đầu giá trị hàng hoá dịch vụ như kho ngoại quan, tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu... chiếm 25-35% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu trên địa bàn. Thu hút được nhiều doanh nghiệp cung ứng dịch vụ kho, giao nhận - vận chuyển, thông tin, giao dịch, lao động, tư vấn, bảo hiểm... đến tham gia hoạt động tại các khu kinh tế cửa khẩu, khu thương mại biên giới của tỉnh.

Rõ ràng, sự phát triển kinh tế xã hội của Quảng Ninh tạo cơ sở quan trọng để phát triển kinh tế biên giới ở khu vực này, nhất là trong bối cảnh phía đối ứng là Trung Quốc đang tích cực đẩy mạnh việc xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới Đông Hưng thành khu vực thí điểm cho phát triển mở cửa của nước này với Việt Nam và ASEAN.

2.3.3. Tác động từ điều kiện tự nhiên, kinh tế xã hội của địa phương vùng biên giới

Quảng Ninh có biên giới quốc gia và hải phận giáp giới nước Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa. Trên đất liền, phía bắc của tỉnh (có các huyện Bình Liêu, Hải Hà và thị xã Móng Cái) giáp huyện Phòng Thành và thị trấn Đông Hưng, tỉnh Quảng Tây với 132,8 km đường biên giới. Điều kiện tự nhiên, kinh tế, xã hội của các huyện biên giới này tác động rất lớn (tích cực hoặc thách thức) đối với phát triển kinh tế biên giới khu vực này.

Đối với *huyện Bình Liêu*. Đây là một huyện miền núi, vùng cao, biên giới, nằm ở phía Đông Bắc của tỉnh Quảng Ninh, với diện tích tự nhiên 471,4km², có *Khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô - Đồng Văn*, là một trong những cửa ngõ phía Đông Bắc nước ta, có vị trí chiến lược về quân sự và quốc phòng. Toàn huyện có trên 03 vạn nhân khẩu, với 05 dân tộc anh em sinh sống tại 07 xã và 01 thị trấn trung tâm. Bình Liêu là mảnh đất giàu tiềm năng và thế mạnh, phía Bắc giáp huyện Phòng Thành và Nam Ninh (tỉnh Quảng Tây, Trung Quốc) với đường biên giới 48km và huyện Đình Lập (tỉnh Lạng Sơn); phía Nam giáp huyện Tiên Yên, Đầm Hà; phía Đông giáp huyện Hải Hà, địa thế này đã tạo thuận lợi giao lưu kinh tế đối ngoại, phát triển mậu dịch biên giới, thúc đẩy sự phát triển kinh tế thương mại, hoạt động kinh doanh trên địa bàn huyện.

Bên cạnh đó, các quy hoạch đã được UBND Tỉnh phê duyệt, gồm: *Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội huyện Bình Liêu đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/2000 vùng xây dựng tập trung và các khu phát triển phân tán, khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô - Đồng Văn*; điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung tỷ lệ 1/5000 đến năm 2030, tầm nhìn ngoài 2030 Trung tâm thị trấn Bình Liêu, tỉnh Quảng Ninh. Theo đó, Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội huyện Bình Liêu đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 sẽ tập trung giải quyết những vấn đề quan trọng nhất, làm căn cứ cho công tác tái cấu trúc kinh tế theo định hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá, và đảm bảo phát triển kinh tế - xã hội bền vững của huyện.

Huyện Bình Liêu cũng chú trọng đến phát triển lãnh thổ động lực, phát triển, mở rộng thị trấn Bình Liêu về phía Đông. Cơ cấu phát triển không gian đô thị toàn huyện phải gắn chặt với trục đường Quốc lộ 18C nối từ cửa khẩu Hoàn Mô qua các trung tâm cụm xã, trung tâm thị trấn; phát triển mở rộng sang phía Tây sông Tiên Yên, tạo không gian gắn kết giữa hai bờ sông Tiên Yên; thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các thôn, bản nằm ở khu vực phía Tây sông Tiên Yên. Cùng với đó, huyện sẽ quan tâm đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng thương mại, gắn với những lĩnh vực sản xuất có

nguồn nguyên liệu sẵn có về nông - lâm sản; phát triển khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô - Đồng Văn trở thành trung tâm giao thương hàng hoá giữa Việt Nam - Trung Quốc, có sức hút với các địa bàn lân cận và là đầu mối kinh doanh. Đồng thời, huyện cũng thực hiện quy hoạch các cụm CN-TTCN để thu hút đầu tư vào các cụm CN-TTCN Vô Ngại, Đồng Tâm, Hoàn Mô, Đồng Văn; hình thành khu thương mại - đô thị biên giới gắn với quy hoạch thị trấn cửa khẩu quốc gia Hoàn Mô - Đồng Văn theo hướng bám sát bờ sông Bình Liêu. Đây sẽ là hai vùng động lực chính thúc đẩy sự phát triển của huyện. Trong đó, huyện cũng tập trung vào địa bàn chiến lược, đó là Thị trấn Bình Liêu và khu vực cửa khẩu Hoàn Mô - Đồng Văn là hai địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh và đối ngoại của huyện Bình Liêu. Đây cũng là 2 khu vực có tiềm năng và lợi thế phát triển về đô thị, thương mại, du lịch và phát triển kinh tế cửa khẩu.

Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô - Đồng Văn, tỉnh Quảng Ninh đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 998/QĐ-TTg ngày 19-6-2014, với mục tiêu tạo nên một khu vực có môi trường hấp dẫn, thu hút đầu tư, khai thác tối đa lợi thế sẵn có, phát triển sản xuất và các loại hình dịch vụ, đẩy mạnh hoạt động xuất nhập khẩu, phấn đấu trở thành đô thị loại V vào năm 2020. Để có cơ sở cho việc quản lý quy hoạch, đất đai, xây dựng, tài nguyên và môi trường cũng như thu hút đầu tư phát triển khu cửa khẩu Hoàn Mô - Đồng Văn, việc lập Quy hoạch chi tiết xây dựng tỷ lệ 1/2000 vùng xây dựng tập trung và các khu phát triển phân tán, khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô - Đồng Văn là cần thiết.

Đối với *huyện Hải Hà*, có mạng lưới giao thông khá thuận lợi. Nằm trên Quốc lộ 18 nối cửa khẩu Móng Cái với thành phố Hạ Long (cách thành phố Hạ Long 150 km, cách cửa khẩu Quốc tế Móng cái 40 km), có 35 km bờ biển và nhiều cửa sông, có cửa khẩu Bắc Phong Sinh với Trung Quốc. Như vậy, huyện Hải Hà có vị trí địa lý rất thuận lợi trong mối quan hệ giao lưu kinh tế về dịch vụ, du lịch với Trung Quốc, đặc biệt với các vùng lãnh thổ, các đặc khu kinh tế như: Hồng Kông, Thẩm Quyến, Ma Cao và các khu kinh tế khác như Tỉnh Quảng Tây, Vân Nam của Trung Quốc. Ngoài ra, huyện Hải Hà có một vị trí then chốt về quốc phòng - an ninh, không chỉ cho tỉnh Quảng Ninh mà còn có ý nghĩa đối với toàn vùng Đông Bắc nước ta. Tuy nhiên, điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông còn yếu kém, phần lớn đường giao thông còn ở tình trạng chất lượng kém, đường đô thị còn ít, chất lượng xấu cần được đầu tư lớn để nâng cấp.

Đối với *thành phố Móng Cái*. Thành phố này được coi là hạt nhân hay mũi nhọn trong hợp tác kinh tế biên giới Việt Nam - Trung Quốc. Móng cái là địa bàn tác động lớn nhất đối với phát triển kinh tế xã hội biên giới Việt - Trung khu vực Quảng Ninh. Móng Cái có đường biên giới trên đất liền 72km tiếp giáp với nước cộng hòa nhân dân Trung Hoa, có cửa khẩu quốc tế Móng Cái tiếp giáp với vùng duyên hải rộng lớn của miền nam Trung Quốc, có 50km bờ biển. Dân số: dân số trên 10 vạn người, bao gồm 05 dân tộc anh em cùng chung sống: Kinh, Dao, Tày, Hoa, Sán Dìu. Móng Cái gồm 17 đơn vị hành chính cấp xã (08 phường và 09 xã). Thành phố Móng Cái cách thành phố Hạ Long (Thủ phủ của tỉnh Quảng Ninh) 186 km đường bộ.

2.3.4. Đánh giá tác động từ tình hình kinh tế - xã hội Đông Hưng, Quảng Tây, Trung Quốc

Thành phố Đông Hưng nằm ở phía Tây Nam của Quảng Tây, thành phố này thuộc thành phố Phòng Thành của Quảng Tây, cách với Lào Cai, Quảng Ninh, Việt Nam chỉ một con sông, thành phố này có đường biên giới tiếp giáp với Việt Nam dài 77,5km, trong đó biên giới trên đất liền dài 27,5km, đường bờ biển dài 50km. Tổng diện tích của khu vực trực thuộc Đông Hưng là 590 km, trong đó có 03 thị trấn trực thuộc là Đông Hưng, Giang Bình, Mã Lộ, dân số có hộ tịch khoảng 128.700 người (tính đến cuối năm 2010), số người thường trú khoảng 200.000 người.

Đông Hưng từ thời cổ đến nay là cảng khẩu thông thương quan trọng giữa Trung Quốc với Việt Nam và các quốc gia Đông Nam Á, nơi đây có nhiều thương nhân tụ tập, buôn bán biên giới sôi nổi, thị trường phát triển mạnh mẽ, nên khu vực này từng có danh xưng là “tiểu Hồng Công”. Qua thời gian phát triển hơn 20 năm trở lại đây, Đông Hưng đã phát triển trở thành “viên ngọc sáng” khu vực biên giới Việt - Trung, buôn bán biên giới, kinh tế xã hội đều phát triển mạnh mẽ. Năm 2010, GDP của Đông Hưng đạt 4,512 tỷUSD, GDP/người khoảng 35.580 NDT. Tổng kim ngạch xuất khẩu qua biên giới từ 804 triệu NDT năm 1996 tăng lên 11,158 tỷNDT năm 2010. Đồng thời, Đông Hưng có khoảng cách rất gần đối với Móng Cái của Việt Nam, kinh tế hai bên có tính bổ sung mạnh mẽ, đây là cơ sở quan trọng để phát triển kinh tế xuyên biên giới. [83, tr.25-26]

Nếu như so sánh giữa các cặp thành phố cửa khẩu của Trung Quốc với Việt Nam thì Đông Hưng có ưu thế hơn hẳn Bằng Tường và Hà Khẩu về vị trí địa lý, lại là con đường tắt nhanh nhất từ Quảng Tây thậm chí là Trung Quốc lục địa kết nối với Việt Nam và ASEAN, cơ sở phát triển kinh tế - xã hội trội vượt hơn các thành phố biên giới khác, kết cấu sản xuất tương đối hợp lý, ngành công nghiệp chủ yếu là các sản phẩm

chế biến từ nông nghiệp, sản xuất đồ gia dụng và công nghiệp nhẹ. Bên cạnh đó, tổng lượng GDP, GDP/người đều dẫn đầu so với các thành phố biên giới còn lại của Trung Quốc trên tuyến biên giới Trung - Việt.

Đông Hưng được Trung Quốc đánh giá là “thành phố ở vị trí đầu tiên” kết nối Trung Quốc với ASEAN, do lợi thế về vị trí địa lý thuận lợi, chi cách Lào Cai của Việt Nam một con sông, cho nên đây được là thành phố hiếm có của Trung Quốc ở khu vực biên giới có thể xây dựng mô hình “lưỡng quốc nhất thành” (hai quốc gia chung một thành phố). Có thể thấy, với ưu thế về vị trí địa lý của “Đông Hưng - Móng Cái” tạo ra điều kiện thuận lợi cho sự liên kết và hợp tác giữa Trung Quốc và Việt Nam. Khoảng cách từ Đông Hưng đến sân bay Nam Ninh 180km, cách sân bay Bắc Hải 180km và cách cảng Phòng Thành chỉ 38km. Đông Hưng được Quốc Vụ viện Trung Quốc phê chuẩn là thành phố cửa khẩu loại một quốc gia mở cửa đối ngoại, là thành phố cửa khẩu kết nối Trung Quốc với Việt Nam và ASEAN cả đường bộ lẫn đường biển.

Bên cạnh đó, từ năm 1992 khi thành phố Đông Hưng được phê chuẩn trở thành thánh phố mở cửa đối ngoại biên giới tới nay, thành phố này phát triển một cách nhanh chóng trở thành trung tâm kinh tế quan trọng không chỉ của Quảng Tây mà còn là điểm kết nối quan trọng của Trung Quốc với Đông Nam Á. Bước sang thế kỷ 21, khi mà quan hệ kinh tế biên giới giữa Trung Quốc và Việt Nam phát triển một cách mạnh mẽ thì vai trò của Đông Hưng ngày càng gia tăng. Bên cạnh đó, cùng với việc mở rộng kinh tế biên giới và chiến lược “Đại khai phát miền Tây” của Trung Quốc được đẩy mạnh thì hoạt động kinh tế biên giới của Trung Quốc, nhất là kinh tế biên giới Trung Quốc với các quốc gia ASEAN cũng được đẩy mạnh và Đông Hưng nhanh chóng trở thành điểm đầu trong chiến lược phát triển kinh tế vùng biên giới của Trung Quốc.

Từ năm 1996, khi mà Quốc Vụ viện Trung Quốc phê chuẩn Đông Hưng trở thành thành phố cấp huyện đến nay, tiến trình đô thị hoá của thành phố này không ngừng gia tăng, hiện nay diện tích đô thị của thành phố này mở rộng khoảng 10km², tăng trưởng kinh tế duy trì ở mức cao. [83, tr.36]

Bên cạnh đó, các ngành kinh tế trụ cột của Đông Hưng như du lịch và biên mậu, các ngành kinh tế có tính chủ đạo khác như công nghiệp, chế biến nông các sản phẩm nông nghiệp, đồ gia dụng, công nghiệp nhẹ. Xuất nhập khẩu của Đông Hưng phát triển nhanh chóng. Trong khoảng 20 năm trở lại đây, Đông Hưng được mệnh danh là: “thành phố cửa khẩu có số lượng người xuất nhập cảnh nhiều nhất Trung Quốc”, “thành phố du lịch sinh thái tốt nhất Trung Quốc”, “làng nghệ thuật văn hoá dân gian Trung Quốc”,

“làng trường thọ của Trung Quốc”, “đơn vị tiên tiến và điểm điển hình về công khai hành chính công toàn Trung Quốc”. [83, tr.36]

Đông Hưng có nhiều điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế biên giới. Với ưu thế về vị trí địa lý đặc thù, Đông Hưng được coi là khu vực hạt nhân của Khu mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN. Hiện nay, năng lực vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu mỗi năm qua cửa khẩu này đạt 01 triệu tấn, năng lực thông quan đối với người đạt trên 03 triệu lượt mỗi năm, trở thành nơi tập trung du khách lớn nhất trên biên giới Việt - Trung, sau đó mới tới cửa khẩu La Hồ của Thâm Quyển và cửa khẩu Củng Bắc của Chu Hải. Chẳng hạn như năm 2010, số người xuất nhập cảnh ở Đông Hưng lên tới con số 3,35 triệu lượt. Năm 2011, số người xuất nhập cảnh qua Đông Hưng du lịch, buôn bán đạt tới con số 3,69 triệu lượt, với con số này Đông Hưng trở thành cửa khẩu nhiều lượt người xuất nhập cảnh nhất của Trung Quốc.

Có thể nói, Đông Hưng là một trong thành phố cửa khẩu biên giới lớn nhất về mặt người xuất nhập cảnh, tính bổ sung lẫn nhau với bên đối ứng mạnh nhất và gần Việt Nam nhất và cơ sở hạ tầng tốt nhất trong toàn tuyến biên giới trên bộ Việt Nam - Trung Quốc. Cho nên, Đông Hưng là “cửa ngõ”, là “cầu nối” trong việc Trung Quốc tham dự hợp tác kinh tế quốc tế ở Vịnh Bắc Bộ mở rộng, ASEAN và khu vực Đông Á. Là khu vực có điều kiện tự nhiên và xã hội thuận lợi cho hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung Quốc - Việt Nam.

2.3.5. Thực trạng phát triển kinh tế biên giới Việt Nam hiện nay

Nhìn một cách khái quát cho thấy, kinh tế biên giới (chủ yếu là kinh tế cửa khẩu) có điểm chung là khu vực có đường biên giới chung với quốc gia khác, có vị trí địa lý riêng trên đất liền biển, thềm lục địa, sông hồ,... nằm trong văn bản phân chia biên giới theo Hiệp định và được Nhà nước cho áp đặt một số chính sách riêng. Việt Nam có chung đường biên giới với Trung Quốc, Lào và Campuchia và đó là 03 nền kinh tế khác nhau nhiều mặt nên việc định hướng phát triển kinh tế biên giới với các quốc gia này cũng không giống nhau.

Về quy hoạch và thành lập Khu KTCK ở khu vực biên giới: Quy hoạch phát triển các KKTCK của Việt Nam đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 52/2008/QĐ-TTg ngày 25/4/2008, theo đó cả nước có 26 KKTCK với tổng diện tích hơn 660 nghìn ha, đã có 21 trong tổng số 25 tỉnh biên giới đất liền có KKTCK được thành lập theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ; còn bốn (4) tỉnh dự kiến sẽ thành lập KKTCK, bao gồm Nậm Cắn - Thanh Thủy (Nghệ An) và

Na Mèo (Thanh Hóa) trước năm 2015; Đắc Per (Đắc Nông) và Đắc Ruê (Đắc Lắc) trong giai đoạn 2016 - 2020. Ngoài ra, giai đoạn 2016 - 2020, tỉnh Quảng Trị sẽ được thành lập thêm 01 KKTCK (La Lay).

Đối với các Khu KTTCK giáp với Trung Quốc, Việt Nam có đường biên giới đất liền dài 1.406km, tiếp giáp 07 tỉnh khu vực phía Bắc như Điện Biên, Lai Châu, Lào Cai, Hà Giang, Cao Bằng, Lạng Sơn, Quảng Ninh với 02 tỉnh khu vực Tây Nam Trung Quốc là Vân Nam và Quảng Tây. Với chiều dài này, trên tuyến biên giới Việt Nam - Trung Quốc hiện có trên 20 cửa khẩu chính thức cùng nhiều cửa khẩu phụ và lối mở. Chính phủ Việt Nam chú trọng đẩy mạnh hợp tác phát triển hành lang kinh tế Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh và Hải Phòng - Hà Nội - Lạng Sơn - Nam Ninh, Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ; từng bước quy hoạch phát triển các tuyến trục giao thông nối liền các khu kinh tế cửa khẩu với nội địa, với các cửa khẩu và khu kinh tế cửa khẩu của Trung Quốc; tập trung ưu tiên đối với các Khu KTTCK là đầu mối hành lang kinh tế liên vùng, quốc tế như khu kinh tế Móng Cái, Lào Cai và Lạng Sơn.[22]

Với Lào, Việt Nam có đường biên giới trên bộ khoảng 2.067 km, trải dài qua 140 xã, thuộc 32 huyện của 10 tỉnh biên giới gồm: Điện Biên, Sơn La, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam và Kon Tum. Biên giới Việt Nam - Lào có vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng về an ninh quốc phòng, là cửa ngõ giao lưu phát triển kinh tế đối ngoại của khu vực phía Đông và Tây của Việt Nam, có nhiều tiềm năng về hợp tác phát triển thương mại, công nghiệp, dịch vụ và du lịch....[22]

Tuyến biên giới Việt Nam - Campuchia dài 1.137 km. Có 10 tỉnh của Việt Nam (30 huyện và 101 xã, phường) với diện tích 61.326 km², tiếp giáp với 9 tỉnh của Campuchia. Có 09 cửa khẩu quốc tế, 09 cửa khẩu quốc gia, 30 cửa khẩu phụ và nhiều đường mòn. Có địa hình tương đối bằng phẳng, hệ thống kênh rạch đi lại thuận lợi ở cả hai bên. Khu KTTCK với biên giới Campuchia được coi là điểm nhấn trong hợp tác phát triển của 03 nước Việt Nam - Lào - Campuchia và hành lang kinh tế đường xuyên Á. Cho nên khu vực này sẽ tập trung ưu tiên đối với các khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài, An Giang và Đồng Tháp.

Đối với khu kinh tế biên giới/kinh tế cửa khẩu, chúng ta cần thấy đó là một không gian kinh tế xác định gắn với cửa khẩu quốc tế hay cửa khẩu chính quốc gia, có cư dân sinh sống và được áp dụng những cơ chế, chính sách phát triển đặc thù, phù hợp với đặc điểm từng địa phương sở tại nhằm mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội cao nhất

dựa trên việc quy hoạch, khai thác, sử dụng, phát triển bền vững nguồn nhân lực, do Chính phủ hoặc Thủ tướng quyết định thành lập.[44] Các Khu KTCK thuộc khu vực hành chính đến cấp cơ sở (thôn, tổ dân phố) được Chính quyền Trung ương phân cấp quản lý theo hướng khuyến khích phát triển hơn các vùng khác nhưng không phải khu hành chính riêng như các đặc khu kinh tế. Cho nên khu kinh tế cửa khẩu là vùng giao thoa chính sách.

Với 21 tỉnh biên giới của Việt Nam được thành lập Khu KTCK hoặc được áp dụng chính sách Khu KTCK tại đó, do Thủ tướng Chính phủ hoặc chính quyền địa phương ra quyết định. Khu KTCK được thành lập sớm nhất vì mục đích thí điểm là Khu KTCK Móng Cái (Móng Cái, Quảng Ninh). Trước năm 2015, Chính phủ Việt Nam có kế hoạch bổ sung thêm 04 Khu KTCK là A Đớt ở Thừa Thiên Huế, Nậm Cắn - Thanh Thủy ở Nghệ An, Na Mèo ở Thanh Hóa, Khu KTCK La Lay ở Quảng Trị, Đắc Per ở Đắk Lắk.[44] Các Khu KTCK Móng Cái, Đồng Đăng - Lạng Sơn, Lào Cai, Cầu Treo, Lao Bảo, Bờ Y, Mộc Bài, An Giang được chính phủ Việt Nam tập trung đầu tư phát triển từ nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2013-2015 theo Công văn số 207/TTg-KTTH của Thủ tướng. Trong đó, các chính phủ tuân theo nguyên tắc chung của mô hình này là tôn trọng chủ quyền lãnh thổ, lãnh hải, thủy, thềm lục địa, vùng trời theo hiệp định đã ký và các quy ước quốc tế. Các hoạt động ở khu vực phải xem xét đến yếu tố địa lý, tự nhiên để không làm tổn hại lợi ích các bên về các mặt, chú ý đến lĩnh vực môi trường. Bảo đảm sự phối hợp tốt nhất các yếu tố tự nhiên để các bên cùng có lợi. Hai bên có sự bàn bạc cụ thể khi triển khai các hoạt động trong khu vực nhằm tạo ra sự hợp tác giữa các nguồn lực của các bên, tìm kiếm các vị trí tạo ra khả năng phát triển đối xứng (các yếu tố tương đồng), tìm kiếm và hướng tới các vị trí mà ở đó có mối liên hệ tốt trong nội địa để bù đắp các thiếu hụt về nguồn nhân lực, về trao đổi hàng hóa. Tránh các vị trí bất lợi, vị trí dễ tội phạm hoạt động hoặc có thể xảy ra tranh chấp, lấn chiếm.[22]

Các Khu KTCK của nước ta có những đặc điểm sau đây: (1) Các Khu KTCK cách xa trung tâm kinh tế - chính trị - văn hóa của đất nước; (2) Dân cư tại các Khu KTCK với dân cư địa phương lân cận của các nước láng giềng có sự tương đồng về văn hóa, truyền thống, tín ngưỡng tôn giáo,...; (3) Có sự khác biệt về trình độ phát triển kinh tế - xã hội - môi trường và chất lượng cuộc sống; (4) Hợp tác và cạnh tranh là đặc trưng chủ yếu; (5) Hợp tác và giao lưu kinh tế dựa trên nguyên tắc tôn trọng chủ quyền của nhau, bình đẳng các bên cùng có lợi.

Các Khu KTCK có những đóng góp rất lớn đối với nền kinh tế Việt Nam, tác động đến mọi lĩnh vực của đời sống xã hội đất nước nói chung và các tỉnh biên giới nói riêng. Đóng góp của các Khu KTCK là rất lớn trong phát triển kinh tế, giao thương giữa Việt Nam và các nước láng giềng... Thông qua các Khu KTCK (hay Khu kinh tế qua biên giới) trên đất liền, các thiếu hụt được bù đắp, dư thừa được san sẻ, thế mạnh được nhân lên theo hướng phân công lao động trên lợi thế so sánh; đồng thời tạo ra cơ hội giao lưu văn hóa; gắn kết hòa bình bền vững. Có thể nói, các Khu KTCK này là những “mắt xích” quan trọng của các nền kinh tế. Trong tương lai các Khu KTCK hình thành một vành đai kinh tế biên giới vững mạnh ổn định cho thị trường trong nước và đẩy mạnh xuất khẩu sang các nước xung quanh. Mục tiêu nhắm tới là xây dựng các Khu KTCK trên các khu vực biên giới trở thành các vùng kinh tế động lực của từng tỉnh biên giới giao với Trung Quốc, Lào và Campuchia. Khu KTCK của tỉnh mở ra nhiều cơ hội mới nếu chúng ta biết đầu tư đúng chỗ, đáp ứng nhu cầu chính đáng của doanh nghiệp. Có thể nhìn nhận, vai trò một cách tóm lược của Khu KTCK Việt Nam như sau: (1) Tạo điều kiện phát huy tiềm năng, ưu thế của các địa phương biên giới; (2) Góp phần mở rộng giao lưu buôn bán; (3) Xây dựng các hệ thống phân phối, cung cấp trên các lĩnh vực; (4) Góp phần cải thiện chất lượng cuộc sống người dân địa phương và các khu vực lân cận; (5) Cải thiện cơ sở hạ tầng, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội địa phương.

Vì vậy, cùng với các căn cứ ghi trong các Nghị định của Chính phủ, Quy hoạch xây dựng và phát triển Khu KTCK, có thể rút ra 4 tiêu chí phát triển Khu KTCK Việt Nam gồm:

- Định hướng Khu KTCK phát triển theo hướng khu kinh tế tổng hợp, đa ngành, đa lĩnh vực;
- Trở thành một cực tăng trưởng kinh tế năng động và bền vững của tỉnh và vùng, có tính chất đặc thù, mang tầm quốc tế và có tính cạnh tranh cao;
- Đời sống vật chất, văn hóa và tinh thần của nhân dân ngày càng được nâng cao;
- Quốc phòng - an ninh được đảm bảo, là phòng tuyến vững chắc bảo vệ chủ quyền biên giới quốc gia...

Đối với những thành tựu đạt được trong phát triển kinh tế biên giới nước ta hiện nay như sau:

Trước hết, có thể khẳng định, kinh tế biên giới với hạt nhân là sự ra đời và phát triển Khu KTCK phù hợp với quan điểm đổi mới mở cửa và hội nhập của nước ta

trong những năm gần đây. Các Khu KTCK đầu tiên ở Việt Nam là Khu KTCK Móng Cái được thành lập năm 1996 đã đóng vai trò hết sức quan trọng trong quá trình phát triển nền kinh tế của tỉnh Quảng Ninh, của vùng khi có Khu KTCK nói riêng và của cả nước nói chung. Đối với những nước có nền kinh tế hàng hóa chưa phát triển như Việt Nam thì việc phát triển Khu KTCK sẽ mở rộng quy mô thị trường, tăng cường giao lưu hàng hóa, kích thích sản xuất và tăng tính cạnh tranh cho các sản phẩm hàng hóa. Ngoài ra việc tăng tỷ trọng công nghiệp và dịch vụ, giảm tỷ trọng nông nghiệp trong tổng GDP. Với những đóng góp không nhỏ đối với phát triển kinh tế xã hội trong thời gian qua của kinh tế biên giới đã khẳng định vai trò và vị trí của mình.

Đối với sự phát triển của nền kinh tế quốc dân. Sự phát triển của kinh tế biên giới thúc đẩy mở cửa nền kinh tế theo phương châm “đa dạng hóa, đa phương hóa” quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại giữa nước ta với Trung Quốc, Lào và Campuchia, thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội địa phương hai bên biên giới. Các thành tựu trong phát triển kinh tế tại các Khu KTCK đã mang lại những tác động tích cực và làm tăng vị thế của các tỉnh trong đó có các Khu KTCK. Quá trình phát triển kinh tế biên giới đã tạo điều kiện chuyển dịch cơ cấu kinh tế của địa phương có các Khu KTCK theo hướng phát triển các ngành thương mại, dịch vụ, du lịch và công nghiệp.

Xuất nhập cảnh: Giai đoạn 2011-2015, số lượt người và phương tiện xuất nhập cảnh qua các Khu KTCK tăng đều qua các năm. Năm 2015 số lượt người xuất nhập cảnh qua các Khu KTCK đạt trên 14 triệu và số lượt phương tiện xuất nhập cảnh đạt hơn 02 triệu lượt phương tiện, tăng gấp hơn 02 lần so với năm 2010.

Thu ngân sách: Tổng thu NSNN qua các Khu KTCK năm 2015 đạt trên 10.000 tỷ đồng, tăng gấp hơn 02 lần so với năm 2010, trong đó tập trung chủ yếu tại các Khu KTCK giáp với Trung Quốc.

Theo báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các Khu KTCK cả nước hiện thu hút được khoảng gần 70 dự án FDI với tổng số vốn hơn 700 triệu USD và khoảng 500 dự án đầu tư trong nước với tổng số vốn đầu tư gần 40 nghìn tỷ đồng. Tuy nhiên, nhìn chung các dự án đầu tư chủ yếu tập trung vào các Khu KTCK lớn trên 03 tuyến biên giới với Trung Quốc (Móng Cái, Đồng Đăng - Lạng Sơn, Lào Cai), Lào (Lào Bảo, Cầu Treo), Campuchia (Mộc Bài, An Giang), v.v.[22]

Hoạt động mua bán trao đổi hàng hóa tại các Khu KTCK ngày càng sôi động đặc biệt là các Khu KTCK tiếp giáp với Trung Quốc thường có vị trí thuận lợi, đầu mối giao lưu kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc. Tuy nhiên, các Khu KTCK giáp Lào thì

hoạt động thương mại ít sôi động hơn làm cho các Khu KTCK cũng kém hiệu quả. Việc phát huy lợi thế về quan hệ kinh tế - thương mại cửa khẩu biên giới, thu hút các kênh hàng hóa, đầu tư, thương mại, dịch vụ, du lịch từ các nơi trong cả nước, từ nước ngoài vào nội địa qua cơ chế chính sách ưu đãi tại các khu kinh tế của khẩu 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 hóa cho phù hợp. Bên cạnh đó, khi mô hình kinh tế cửa khẩu được phát huy tốt sẽ tạo ra sự lưu thông hàng hóa giữa trong và ngoài nước nhằm khai thác thị trường rộng lớn của nước bạn. Hơn nữa trong 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 cửa khẩu đã làm phong phú thêm tính đa dạng hóa của các loại hình kinh tế đặc biệt như khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế mở được xây dựng tại nước ta trong thời kỳ đổi mới vừa qua. Và cũng chính việc hình thành các khu kinh tế cửa khẩu đã hình thành mô hình phát triển kinh tế nhằm khơi dậy và phát huy Khu KTCK tiềm năng của địa bàn có điều kiện đặc thù là có các cửa khẩu. Nhiều Khu KTCK hiện nay đang hoạt động hiệu quả, là cửa ngõ thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu và xuất cảnh quan trọng như Móng Cái (Quảng Ninh), Lào Cai, Cầu Treo (Hà Tĩnh), Đồng Đăng (Lạng Sơn)... Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu tăng trưởng cao qua các năm.

Đối với sự chuyển dịch cơ cấu ngành nghề kinh tế, sự phát triển kinh tế biên giới nhất là sự phát triển mạng mẽ của hệ thống các Khu KTCK sẽ tạo ra phân công lao động theo hướng chuyển lao động hoạt động trong lĩnh vực nông nghiệp sang lĩnh vực phi nông nghiệp, tạo điều kiện chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương theo hướng phát triển các ngành thương mại, dịch vụ, du lịch, công nghiệp, hỗ trợ phát triển đối với dịch vụ trong nước thông qua việc đẩy mạnh giao lưu kinh tế với các nước láng giềng, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế, kiểm tra giám sát các hoạt động, phát hiện xử lý các vi phạm. Điều đó thể hiện khi môi trường kinh tế phát triển thuận lợi Khu KTCK cũng là nơi thể hiện sự giao thoa về chính sách kinh tế đối ngoại của các quốc gia có đường biên giới chung.

Ngoài ra, việc phát triển các Khu KTCK đã tạo thêm nhiều việc làm cho người lao động, đời sống nhân dân địa phương được nâng cao, cơ sở hạ tầng được cải thiện, phát triển kinh tế - xã hội, thu hút dân cư đến làm ăn, sinh sống, gắn bó với biên giới. Thu nhập bình quân của dân cư trong Khu KTCK được cải thiện rõ rệt. việc hình thành

các Khu KTCK đã thu hút dân cư đến làm ăn, sinh sống, người dân gắn bó với khu vực biên giới, an ninh quốc phòng được củng cố, giữ vững. Thông qua hoạt động tại Khu KTCK đã từng bước mở rộng quan hệ, giao lưu, củng cố tình hữu nghị giữa Việt Nam với các nước láng giềng.

Về mặt an ninh - quốc phòng, việc phát triển kinh tế biên giới nhất là hình thành các Khu KTCK đã thu hút dân cư đến làm ăn, sinh sống, người dân gắn bó với khu vực biên giới, an ninh quốc phòng được củng cố, giữ vững.

2.3.6. Khái quát đặc điểm tự nhiên, kinh tế - xã hội Quảng Ninh với sự phát triển kinh tế biên giới

Thứ nhất, vị trí địa kinh tế của Quảng Ninh: Quảng Ninh nằm ở phía Đông Bắc Việt Nam, chạy dài theo hướng Đông Bắc - Tây Nam với toạ độ địa lý: phía Bắc giáp nước Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa; phía Tây Bắc giáp các tỉnh Lạng Sơn, Bắc Giang; phía Đông và phía Nam giáp Vịnh Bắc Bộ, thành phố Hải Phòng và tỉnh Hải Dương. Quảng Ninh có diện tích đất tự nhiên 6.102 km², có đường biên giới trên bộ (118,8 km) và trên biển (gần 191 km) với Trung Quốc; 03 cửa khẩu (Móng Cái, Hoàn Mô, Bắc Phong Sinh) tiếp giáp với vùng duyên hải rộng lớn Nam Trung Quốc; bờ biển dài 250 km, có 2.077 đảo (chiếm 2/3 số đảo của Việt Nam), trên 40.000 ha bãi triều và hơn 20.000 ha diện tích eo biển và vịnh.

Quảng Ninh có vị trí chiến lược trong vùng Đông Bắc Việt Nam. Nằm gần hai trong số các thành phố lớn nhất cả nước (Hà Nội và Hải Phòng), nằm bên Vịnh Bắc Bộ và có biên giới với Trung Quốc (cả trên đất liền và trên biển), Quảng Ninh đóng một vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội và quốc phòng, an ninh.

Tỉnh Quảng Ninh có 14 đơn vị hành chính, trong đó 10/14 huyện, thị xã, thành phố tiếp giáp biển. Dân số Quảng Ninh đạt 1,172 triệu người (năm 2011). Đây cũng là tỉnh duy nhất của cả nước có 04 thành phố (Hạ Long, Uông Bí, Cẩm Phả và Móng Cái) và 01 thị xã (Quảng Yên).

Theo như *Quy hoạch tổng thể phát triển Kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ninh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* [43], cho thấy Quảng Ninh có vị trí địa kinh tế quan trọng thể hiện ở những điểm sau:

Thứ nhất, Quảng Ninh là một trong 07 tỉnh, thành phố thuộc Vùng Kinh tế Trọng điểm Bắc Bộ. Vùng này chiếm 16,6% dân số và 20,7% tổng GDP của cả nước trong khi diện tích đất tự nhiên chỉ chiếm 4,7%. Cùng với Hà Nội và Hải Phòng, Quảng Ninh được xem là một trong ba đầu tàu thúc đẩy nền kinh tế vùng. Đồng thời Quảng Ninh cũng là một trong 11 tỉnh, thành phố thuộc Vùng Đồng bằng Sông Hồng, một trong

những cửa ngõ ở phía biên Đông với thế giới và là một trong những cầu nối trực tiếp giữa hai khu vực phát triển năng động giữa Đông Nam Á và Đông Bắc Á. Vùng đồng bằng sông Hồng là trung tâm đầu não về chính trị, kinh tế, văn hóa và khoa học công nghệ của cả nước, với các cơ quan Trung ương, các trung tâm điều hành của nhiều tổ chức kinh tế lớn và các trung tâm, cơ sở đào tạo, nghiên cứu và triển khai lớn của quốc gia. Vùng đồng bằng sông Hồng đã, đang và sẽ tiếp tục giữ vị trí, vai trò đặc biệt quan trọng trong sự nghiệp phát triển của cả nước.

Thứ hai, Quảng Ninh nằm gần Hà Nội và Hải Phòng. Thành phố Hạ Long chỉ cách trung tâm Hà Nội 150 km, cách Sân bay quốc tế Nội Bài 120 km và cách trung tâm Hải Phòng 80 km. Phát triển hệ thống giao thông kết nối vùng sẽ mang lại cho Quảng Ninh nhiều cơ hội như: phát triển cụm cảng biển với Hải Phòng (Tiền Phong - Lạch Huyện), chia sẻ dịch vụ hàng không nhờ sân bay Nội Bài và Cát Bi, cũng như xây dựng các sản phẩm du lịch kết hợp (ví dụ giữa Hà Nội, Vịnh Hạ Long, Vịnh Bái Tử Long và đảo Cát Bà).

Thứ ba, các chương trình hợp tác nhằm tăng cường hoạt động kinh tế giữa các nước trong khu vực Trung Quốc - ASEAN có thể mang lại cho Quảng Ninh nhiều cơ hội phát triển. Cụ thể:

- Chương trình hợp tác giữa Việt Nam và Trung Quốc “*Hai hành lang, một vành đai kinh tế*”. Hai hành lang là Côn Minh (Trung Quốc) - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh và Nam Ninh (Trung Quốc) - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng. Vành đai kinh tế Vịnh Bắc Bộ gồm: 10 tỉnh duyên hải của Việt Nam từ Quảng Trị đến Quảng Ninh; các vùng lãnh thổ của Trung Quốc như: Bắc Hải, Tuyên Châu, Phòng Thành (thuộc tỉnh Quảng Tây), Trạm Giang (thuộc tỉnh Quảng Đông) và đảo Hải Nam.

- Chương trình hợp tác phát triển “*Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore*”. Mô hình hội nhập kinh tế Trung Quốc - ASEAN trải dài trên 5.000 km từ Nam Ninh (Trung Quốc) đến Hà Nội (Việt Nam), Viên Chăn (Lào), Phnôm Pênh (Campuchia), Băng-cốc (Thái Lan), Kuala Lumpur (Malaysia) và Singapore. Theo kế hoạch, các thành phố dọc hành lang sẽ được kết nối bằng đường sắt, đường cao tốc, đường thủy và đường hàng không, tạo thành một vùng phát triển toàn diện được tăng cường bởi thương mại, đầu tư và du lịch.

Cuối cùng, là một tỉnh biên giới, Quảng Ninh có điều kiện phát triển dịch vụ thương mại và vận tải giữa Việt Nam - Trung Quốc - ASEAN. Năm 2015, khi Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA) được hiện thực hóa, tỉnh tập trung huy

động nguồn lực, đa dạng hóa các sản phẩm hàng hóa và dịch vụ nhằm thúc đẩy quan hệ kinh tế với Quảng Tây; xây dựng các trung tâm sản xuất chế biến tại Móng Cái, nâng cấp hạ tầng giải trí và du lịch và có thể cung cấp cả dịch vụ giáo dục và đào tạo.

Có thể thấy, Quảng Ninh có vị trí địa lý chiến lược kết nối với hai trung tâm kinh tế của Việt Nam (Hà Nội, Hải Phòng) và với khu vực phía Nam Trung Quốc. Thành phố Hạ Long cách Thủ đô Hà Nội 150 km, cách Sân bay Quốc tế Nội Bài 120 km và cách hệ thống cảng biển Hải Phòng và sân bay Cát Bi khoảng 80 km. Quảng Ninh có đường bờ biển dài 250 km với nhiều địa điểm phù hợp để xây dựng cảng biển nước sâu. Trong số 25 tỉnh biên giới của Việt Nam, Quảng Ninh là tỉnh duy nhất có cả đường biên giới trên biển và trên bộ với Trung Quốc, một vị trí thuận lợi giúp nắm bắt thị trường to lớn này, là một cửa ngõ giao thương Việt Nam - Trung Quốc - ASEAN.

Thứ hai, đặc điểm tự nhiên: Khí hậu của Quảng Ninh nhìn chung khá ôn hòa, phù hợp cho phát triển nông nghiệp. Quảng Ninh có khí hậu nhiệt đới gió mùa, với bốn mùa trong năm. Nền nhiệt độ trung bình khoảng 21-23oC, lượng mưa bình quân 1.995 mm và độ ẩm trung bình 82-85%.

Quảng Ninh có diện tích tự nhiên 6.102 km², chiếm 1,84% tổng diện tích của Việt Nam và là tỉnh có diện tích lớn nhất trong vùng ĐBSH. Khoảng 80% diện tích đất là đồi núi. Đất nông nghiệp chiếm 75,4% tổng diện tích đất nhưng phần lớn lại là đất rừng. Chỉ 50.886 ha (8,3%) là có thể trồng trọt. Ngoài ra còn có một diện tích lớn đất chưa sử dụng có thể khai thác phục vụ cho mục đích phát triển công nghiệp và xây dựng.

Quảng Ninh có trên 388.000 ha đất rừng với độ che phủ đạt 51,0%, cao hơn nhiều so với tỷ lệ bình quân 39,7% của cả nước. Quảng Ninh có 250 km đường bờ biển và trên 6.100 km² ngư trường, với hơn 40.000 ha bãi triều và hơn 20.000 ha eo vịnh. Những khu vực này là nơi sinh sống của nhiều loài có giá trị cao như tôm, cua, hàu, bào ngư, sò huyết và sá sùng (một đặc sản của Vân Đồn). Điều này tạo ra cơ hội lớn cho phát triển nuôi trồng và đánh bắt thủy sản, đặc biệt là phục vụ xuất khẩu, với tiềm năng liên kết với các hoạt động chế biến thực phẩm giá trị cao.

Quảng Ninh có bãi biển Trà Cổ (Móng Cái), bãi biển trên các đảo Ngọc Vừng, Minh Châu, Quan Lạn (Vân Đồn) có lợi thế phát triển trở thành những điểm thu hút khách du lịch thực sự, được hỗ trợ bởi các dịch vụ mua sắm và ẩm thực. Đảo Cô Tô đang ngày càng được biết đến là một điểm du lịch còn nguyên sơ có nước biển sạch và cảnh đẹp, với lượng du khách trong năm vừa qua tăng gấp ba lần.

Ngoài ra, theo đánh giá của Viện khoa học năng lượng Việt Nam, vùng biển Đông Bắc thuộc địa phận tỉnh Quảng Ninh và thành phố Hải phòng là khu vực có tiềm năng phát triển điện thủy triều lớn nhất nước với công suất lắp máy có thể lên đến 550MW, chiếm 96% tiềm năng kỹ thuật nguồn điện thủy triều của cả nước.

Quảng Ninh được thiên nhiên ban tặng tài nguyên khoáng sản phong phú, đặc biệt là than, vật liệu xây dựng và nước khoáng.

- *Than*: than khai thác tại Quảng Ninh chiếm trên 90% tổng sản lượng than cả nước. Quảng Ninh có bể than lớn cung cấp chủ yếu là anthraxit với hàm lượng các-bon cao. Tổng tài nguyên trữ lượng ước đạt khoảng 8,8 tỷ tấn, trải dài trên diện tích khoảng 1.000 km² từ Đông Triều đến Cẩm Phả (130 km chiều dài và 6-10 km chiều rộng). Trong đó, khoảng 3,6 tỷ tấn nằm ở độ sâu dưới 300 m.

- *Khoáng sản phi kim phục vụ sản xuất vật liệu xây dựng*: Quảng Ninh có nhiều đá vôi, đất sét và cao lanh như trình bày trong Bảng 2 dưới đây. Các khoáng sản này là tài nguyên quan trọng thúc đẩy ngành công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng của tỉnh.

Tài nguyên du lịch độc đáo tâm cỡ thế giới: là một trong 04 trung tâm du lịch của Việt Nam, với Vịnh Hạ Long là di sản thiên nhiên thế giới được UNESCO công nhận, Vịnh Hạ Long là một điểm đến “không thể bỏ qua”, thu hút khoảng 40% lượng du khách quốc tế đến Việt Nam. Vịnh Bái Tử Long cũng có tiềm năng du lịch sinh thái biển đảo rất lớn với hệ động - thực vật độc đáo và nhiều hòn đảo nguyên sơ. Yên Tử - Trung tâm Phật Giáo của Việt Nam, là một địa điểm thu hút khách du lịch với nhiều giá trị văn hóa lịch sử, tâm linh khác biệt cần được phát triển và quảng bá thêm để tạo được những giá trị du lịch mới. Ngoài ra, trên địa bàn tỉnh còn có hơn 500 di tích lịch sử và văn hóa khác có thể khai thác phục vụ du lịch.[43]

Thứ ba, đặc điểm kinh tế - xã hội: Quảng Ninh là tỉnh có dân số trẻ, dân số Quảng Ninh đạt khoảng 1,172 triệu người, với 796 nghìn người trong độ tuổi lao động (15 đến dưới 60 tuổi, bằng 68% dân số). Dân số trẻ là một lợi thế của tỉnh; tuy nhiên, đây cũng là lợi thế chung của tất cả các tỉnh, thành phố trong cả nước. Tỉnh đã và đang đầu tư cơ sở vật chất y tế và giáo dục nhằm tăng cường chất lượng dân số và phát huy hơn nữa lợi thế này.

Nền kinh tế phát triển có trọng điểm. Kinh tế Quảng Ninh đa dạng nhưng không phân tán với ba ngành chính (chế biến chế tạo; khai khoáng; thương mại, dịch vụ) đóng góp tới 2/3 GDP. Các ngành khác như du lịch, sản xuất, cấp điện, nước và xây dựng đang gia tăng nhanh chóng.

Nằm trong trung tâm kết nối kinh tế quốc tế. Về lâu dài, xu thế quan hệ quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc, ASEAN - Trung Quốc và Đông Nam Á - Đông Bắc Á là tăng cường hội nhập kinh tế. Với vị trí địa lý của mình, Quảng Ninh có vị thế đặc biệt để có thể tận dụng xu thế này nhằm thu hút vốn đầu tư nước ngoài, phát triển thương mại và du lịch quốc tế theo định hướng của tỉnh.

2.4. Tiểu kết chương 2

Phát triển kinh tế biên giới, đặc biệt là phát triển các Khu KTCK là một vấn đề mới nảy sinh trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế. Sự phát triển ngày càng cao của nền kinh tế thị trường, xu hướng giao lưu kinh tế giữa các nước tăng lên, các địa phương có cửa khẩu biên giới đã tận dụng lợi thế của cửa khẩu đẩy mạnh hoạt động XNK, XNC với nước láng giềng. Đồng thời với quy mô giao lưu hàng hóa ngày càng tăng lên, nhu cầu mở rộng hoạt động kinh tế tại các cửa khẩu biên giới dẫn đến việc xây dựng các Khu KTCK. Vì thế, từ chỗ là nơi kiểm soát dân cư đi lại hai nước, tại các cửa khẩu biên giới phát triển mạnh giao lưu thương mại, du lịch dịch vụ, đầu tư và sản xuất phục vụ phát triển kinh tế trước hết của các địa phương biên giới, và thông qua đó, thúc đẩy sự phát triển kinh tế các địa phương khác trong cả nước.

Lý luận và kinh nghiệm phát triển Khu KTCK biên giới cho thấy, quy mô tốc độ và hiệu quả phát triển tại các Khu KTCK phụ thuộc vào mối quan hệ giao lưu giữa hai nước, vào tổ chức quản lý kinh tế tại các Khu KTCK, vào trình độ phát triển sản xuất hàng hóa và sự phát triển của các doanh nghiệp mỗi nước, vào cơ chế chính sách về đầu tư, tín dụng, khoa học công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực của mỗi quốc gia. Đây là những vấn đề mang tính quy luật mà mỗi nước muốn phát triển kinh tế tại các Khu KTCK thành công cần thiết phải thực hiện.

Chương 3: THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIÊN GIỚI VIỆT - TRUNG KHU VỰC TỈNH QUẢNG NINH

Nội dung phát triển kinh tế biên giới có rất nhiều, tuy nhiên ở đây chúng tôi lựa chọn một số nội dung mang tính trọng điểm nhằm phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh, trong đó có thương mại biên giới, xây dựng khu kinh tế cửa khẩu (lấy móng cái là trường hợp nghiên cứu điển hình). Còn các vấn đề như công nghiệp biên giới (gia công, chế biến...), hệ thống chợ biên giới, dịch vụ khu vực biên giới,... tạm thời chưa phải chủ đề chính trong chương này.

3.1. Chính sách liên quan đến phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh

3.1.1. Các cơ chế hợp tác kinh tế khu vực:

Thứ nhất, sự gia tăng Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN (CAFTA): ACFTA thúc đẩy thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc, trong đó có khu vực biên giới tỉnh Quảng Ninh. Sau khi Khu vực mậu dịch tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA) chính thức đi vào hoạt động từ ngày 1/1/2010, hoạt động làm ăn buôn bán tại khu vực biên giới Việt - Trung đã trở nên ngày càng nhộn nhịp. Thống kê tại cửa khẩu Đông Hưng, Trung Quốc cho thấy, năm 2010, trung bình mỗi ngày có hơn 6.000 cư dân biên giới phía Trung Quốc sang Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh của Việt Nam làm ăn buôn bán, tăng khoảng 1.000 người so với trước khi thành lập ACFTA. Thị trưởng thành phố Đông Hưng, ông Lưu Toàn Dực cho biết tháng 6/2010, Đông Hưng được xác định là Khu thí điểm mở cửa phát triển trọng điểm quốc gia.

Hiện nay, thành phố này đã có Cửa khẩu Đông Hưng, Khu thương mại thành thị của cư dân biên giới và Cảng thương mại biên giới Đàm Cát. Việt Nam cũng đã trở thành nơi đến quan trọng nhất cho khách du lịch Trung Quốc từ Quảng Tây. Từ tháng 1-11/2010 có khoảng 3 triệu lượt du khách xuất cảnh từ Quảng Tây tới Việt Nam. Trong khi đó, kim ngạch xuất nhập khẩu của Đông Hưng với các nước ASEAN chiếm trên 25% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của cả tỉnh Quảng Tây với ASEAN, trong đó tổng giá trị biên mậu của năm 2010 đã lên đến 10 tỷ nhân dân tệ (khoảng 1,5 tỷ USD), tăng đáng kể so với con số trong năm trước là 7,5 tỷ nhân dân tệ (khoảng 1 tỷ USD).

Thứ hai, Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng: Vào tháng 7/2006 tại Diễn đàn hợp tác kinh tế kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng lần thứ nhất tổ chức tại thành phố Nam Ninh (Trung Quốc), ông Lưu Kỳ Bảo, lúc đó là Bí thư Đảng Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây lần đầu tiên đưa ra sáng kiến “một trục hai cánh”. “Một trục” là Hành lang

kinh tế Nam Ninh – Singapore; “hai cánh” là Hợp tác tiểu vùng Mê Công mở rộng và Hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng. Theo đó, Trung Quốc chủ trương hình thành hai mảng hợp tác lớn trong khu vực là hợp tác kinh tế trên biển (*Hợp tác kinh tế xuyên Vịnh Bắc Bộ*) và hợp tác kinh tế trên bộ (*Hợp tác tiểu vùng Mê Công mở rộng và Hành lang kinh tế Nam Ninh - Singapore*), nhằm thúc đẩy hợp tác toàn diện Trung Quốc - ASEAN.

Sáng kiến này sau đó đã được các nhà lãnh đạo cấp cao Trung Quốc - ASEAN nhất trí xem xét, nghiên cứu triển khai và nhanh chóng được Chính phủ Trung ương Trung Quốc phê chuẩn, đồng thời được các bộ, ngành và địa phương của Trung Quốc triển khai tích cực. Tuy nhiên, trên thực tế, những năm gần đây, Trung Quốc chỉ chú trọng thúc đẩy mạnh hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng.

Mục tiêu hợp tác: “Báo cáo nghiên cứu khả thi hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng”, do Nhóm chuyên gia hỗn hợp hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng gồm các chuyên gia của Trung Quốc và các nước ASEAN soạn thảo, thông qua tháng 9/2011, xác định mục tiêu chung của hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng là: Thiết lập một cơ chế hợp tác tiểu vùng, tạo đòn bẩy toàn diện cho hệ thống vận tải trên biển và duyên hải, tăng cường hợp tác cảng biển và tiếp vận, đẩy mạnh liên kết công nghiệp và phân công lao động, phát triển các ngành kinh doanh duyên hải, hợp tác phát triển tài nguyên biển, xúc tiến phát triển các thành phố ven biển, thiết lập các cụm cảng hỗ trợ lẫn nhau, các cụm công nghiệp và cụm thành phố với sự bổ sung mạnh mẽ và tính đa dạng, đồng thời đẩy nhanh việc phát triển bền vững kinh tế, xã hội trong khu vực.

Ngoài các mục tiêu chung nêu trên, việc Trung Quốc tích cực đề xuất và triển khai sáng kiến “Một trục hai cánh” nói chung và hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng nói riêng còn nhằm củng cố môi trường hòa bình, ổn định xung quanh, tạo vành đai an ninh ở phía Nam, tăng sự hiện diện, nâng cao vị thế nước lớn của Trung Quốc ở Đông Nam Á; ngăn chặn ảnh hưởng của các nước lớn, đặc biệt là Mỹ, Nhật ở khu vực này, nhất là trong bối cảnh Mỹ đẩy mạnh thực hiện chiến lược “trở lại châu Á” trong năm 2012... Bên cạnh đó, Trung Quốc muốn thông qua hợp tác kinh tế VBBMR để mở rộng không gian phát triển, thị trường tiêu thụ hàng hóa, dịch vụ, nguồn cung cấp nguyên liệu, năng lượng, thu hút đầu tư, du lịch... giành vị trí có lợi nhất trong tiến trình liên kết kinh tế khu vực và tiểu vùng. Đồng thời, cụ thể hóa và tận dụng tối đa lợi ích hợp tác toàn diện Trung Quốc - ASEAN trong khung khổ CAFTA. Sáng kiến hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng cũng phù hợp với Chiến lược quốc gia phát triển hướng Nam của

Trung Quốc. Trung Quốc coi Đông Nam Á và Nam Á là khu vực trọng điểm thúc đẩy chính sách ngoại giao “*láng giềng hoà mục, láng giềng cùng giàu*” của nước này.

Phạm vi không gian hợp tác: Phạm vi không gian hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng được xác định không thật sự rõ ràng. Ban đầu, khi Trung Quốc mới đưa ra sáng kiến hợp tác này, không gian hợp tác được xác định là một số tỉnh, thành phố phía nam của Trung Quốc và các nước ASEAN dọc theo Hành lang kinh tế Nam Ninh-Singapore, như: Việt Nam, Lào, Campuchia, Thái Lan, Malaysia, Singapore và Brunei. Tuy nhiên, đến nay phạm vi khuôn khổ hợp tác này đã bao trùm hầu hết các nước ASEAN. Về phía Trung Quốc, theo Lộ trình hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng mà Trung Quốc đưa ra tháng 7/2012, không gian hợp tác còn được đề nghị mở rộng trong thời gian tới, với sự tham gia của Hồng Kông, Ma Cao và Đài Loan. Theo tính toán của Nhóm chuyên gia hỗn hợp Trung Quốc - ASEAN, thì ngay ở thời điểm Trung Quốc bắt đầu thúc đẩy mạnh hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng, năm 2008, khu vực hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng đã có quy mô dân số 1,8 tỷ người; tổng GDP khoảng 5,7 nghìn tỷ USD và tổng kim ngạch xuất nhập khẩu 4,4 nghìn tỷ USD.

Tình hình triển khai phía Trung Quốc: Kể từ năm 2008, Trung Quốc đã thúc đẩy mạnh mẽ hợp tác kinh tế Vịnh Bắc Bộ mở rộng. Theo đó, ngày 16/01/2008 Quốc vụ viện Trung Quốc đã phê chuẩn “*Quy hoạch phát triển Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây*”, đưa khu kinh tế này lên tầm chiến lược quốc gia, nhằm xây dựng khu vực này thành cơ sở trung chuyển hàng hoá, cơ sở mậu dịch, cơ sở chế tạo, trung tâm trao đổi thông tin chính... trong hợp tác giữa Trung Quốc với ASEAN. Phạm vi của khu kinh tế này gồm thành phố Nam Ninh và 3 thành phố lớn ven biển là Phòng Thành, Khâm Châu và Bắc Hải, với tổng diện tích 42.500 km² (chiếm 17,9% diện tích tỉnh Quảng Tây), dân số 12,6 triệu người, trong đó dân số nội thành khoảng 4 triệu người (*dự kiến đến năm 2020 sẽ tăng lên 10 triệu người*). Chính phủ Trung Quốc coi Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây là một trong ba khu kinh tế hàng đầu, là “*Khu hợp tác kinh tế khu vực và quốc tế*” quan trọng bậc nhất của Trung Quốc, có vai trò to lớn trong chiến lược cải cách, mở cửa và trở thành khu vực hợp tác trọng điểm của Trung Quốc với các nước ASEAN. Theo đó, Trung Quốc đã và đang đẩy mạnh đầu tư phát triển khu vực này, tập trung vào xây dựng hệ thống cảng biển, đường cao tốc, các khu công nghiệp. Theo quy hoạch cho giai đoạn 5 năm (2009 - 2013), Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây triển khai hơn 2.300 dự án, với tổng số vốn khoảng 300 tỷ USD.

Thứ ba, “Hai hành lang một vành đai”: Việc phát triển Hành lang nằm trong khuôn khổ hợp tác kinh tế thương mại hai nước Việt - Trung, với nguyên tắc đảm bảo độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ của mỗi nước trên nguyên tắc bình đẳng, cùng có lợi và không ảnh hưởng đến môi trường đầu tư, sự hợp tác và quan hệ của mỗi nước với nước thứ 3. Mục tiêu đặt ra là đưa mức tăng trưởng GDP toàn tuyến lên gấp 1,2 - 1,4 lần mức trung bình cả nước. Nâng tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua Hành lang kinh tế đạt bình quân hơn 20%/ năm, đạt khoảng 2 tỷ USD vào năm 2010, 4,5 - 5 tỷ USD vào năm 2015, trên 10 tỷ USD vào năm 2020. Quy hoạch nêu rõ phương hướng phát triển và hợp tác phát triển về thương mại, du lịch, công nghiệp, vận tải hàng hóa và hành khách, nông, lâm nghiệp, văn hóa, y tế, giáo dục và khoa học - công nghệ... Theo đó, sẽ có 3 cặp cửa khẩu quốc tế, 4 cặp cửa khẩu chính và 13 cặp chợ biên giới trên tuyến biên giới Việt - Trung thuộc Hành lang kinh tế trên.

Xây dựng Hà Nội thành thành phố quốc tế với chức năng thủ đô của nước Việt Nam với 100 triệu dân và là trung tâm kinh tế lớn của tuyến Hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng. Tuyến cao tốc Hà Nội - Hữu Nghị Quan (Lạng Sơn) 6 làn xe sẽ được xây dựng với tổng vốn đầu tư dự kiến 1,4 tỷ USD. Hơn 19.000 tỷ đồng được dành cho việc xây dựng tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, kéo dài đến cảng Lạch Huyện gồm 6 làn xe, dự kiến khởi công năm 2008 và hoàn thành vào năm 2010. Việt Nam hợp tác với Trung Quốc trong việc xây dựng tuyến đường sắt liên vận quốc tế có lợi cho Hành lang kinh tế Nam Ninh - Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh. Để đẩy mạnh tự do hóa thương mại, tiện lợi hóa lưu thông hàng hóa của tuyến Hành lang kinh tế, hai nước Việt - Trung sẽ thực hiện thí điểm mô hình thông quan “kiểm tra một lần” tại cửa khẩu Hữu Nghị - Hữu Nghị Quan.

Thứ tư, Trung Quốc tăng cường hợp tác kinh tế với các nước ASEAN, đặc biệt các nước láng giềng trên bộ và chiến lược “đi vào ASEAN” của Quảng Tây: Từ năm 2010 thực hiện xây dựng Khu vực Mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN đến nay, hợp tác kinh tế thương mại giữa hai bên phát triển nhanh chóng. Bốn năm liền, Trung Quốc là đối tác thương mại lớn nhất của ASEAN, kim ngạch thương mại giữa ASEAN - Trung Quốc chiếm 14% tổng kim ngạch ngoại thương ASEAN, còn ASEAN 3 năm liền trở thành đối tác thương mại lớn thứ 3, thị trường xuất khẩu lớn thứ 4 và nguồn nhập khẩu lớn thứ 2 của Trung Quốc. Năm 2013, kim ngạch thương mại hai chiều đạt 443,6 tỷ USD, gấp 56 lần so với thời gian đầu thiết lập quan hệ đối thoại, tăng 5,7 lần

so với 10 năm trước. Hai bên nêu lên mục tiêu đạt 500 tỷ USD vào năm 2015 và 1000 tỷ USD vào năm 2020.

Các nước ASEAN cũng là địa bàn đầu tư chủ yếu của các doanh nghiệp Trung Quốc, số lượng và quy mô dự án đầu tư và khu công nghiệp không ngừng mở rộng, lĩnh vực đầu tư đang từ gia công chế tạo truyền thống và cơ sở hạ tầng mở rộng đến các lĩnh vực mới như dịch vụ tài chính tiền tệ, thương mại điện tử, công nghiệp văn hóa.... Năm 2013, Trung Quốc đầu tư vào ASEAN 8,64 tỷ USD, tăng 7,1%. Tính đến tháng 6 năm 2014, vốn đầu tư hai chiều Trung Quốc - ASEAN gần 120 tỷ USD, trong đó, tổng vốn đầu tư của các nước ASEAN vào Trung Quốc vượt quá 80 tỷ USD, còn tổng vốn đầu tư của Trung Quốc vào ASEAN gần 40 tỷ USD. Về thầu khoán công trình, tính đến tháng 6 năm 2014, các doanh nghiệp Trung Quốc đã ký hợp đồng nhận thầu công trình các nước ASEAN trị giá hơn 180 tỷ USD, hoàn thành doanh thu hơn 125 tỷ USD. Các doanh nghiệp Trung Quốc đang nhận thầu xây dựng một loạt dự án cơ sở hạ tầng như cầu đường, cảng biển, đường bộ, nhà máy nhiệt điện ở các nước ASEAN.

Cùng với việc đưa ra đề xuất xây dựng phiên bản nâng cấp Khu mậu dịch tự do Trung Quốc – ASEAN, Trung Quốc đang tăng cường và thúc đẩy quan hệ với ASEAN thông qua chiến lược “một vành đai, một con đường”. Những năm gần đây, Trung Quốc đẩy mạnh quan hệ đặc biệt với các nước láng giềng trên bộ ở khu vực Đông Nam Á như Lào, Myanmar. Đây là một trong những nguyên nhân khiến sự triển khai của khu hợp tác kinh tế qua biên giới giữa Vân Nam và Việt Nam chậm hơn so với Lào và Myanmar. Khu hợp tác kinh tế Hà Khẩu - Lào Cai khởi động sớm, điều kiện cơ sở khá tốt, nhưng đến nay tiến triển khá chậm chạp. Hai khu hợp tác với Lào, Myanmar đã được nâng cấp thành khu thí điểm cải cách cấp quốc gia nhưng khu Hà Khẩu – Lào Cai vẫn giữ nguyên trạng. Hai năm gần đây, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua khu hợp tác kinh tế qua biên giới giữa Vân Nam và Lào tăng trưởng nhanh chóng, cũng trở thành một thách thức nữa đối với khu hợp tác kinh tế qua biên giới Vân Nam và Việt Nam.

Bên cạnh đó, Quảng Tây thực hiện chiến lược “đi vào ASEAN” được thúc đẩy mạnh mẽ, yếu tố này sẽ tác động trực tiếp đối với chiến lược phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh, trong đó khu vực cửa khẩu Móng Cái nhân tố cốt lõi. Theo như nhận định của chính quyền Quảng Tây, Trung Quốc thì, “hợp tác với ASEAN đã trở thành đặc điểm nổi bật trong chính sách mở cửa và là đòn bẩy chiến lược trong phát triển kinh tế - xã hội của Quảng Tây”. Những năm trở lại đây, nắm bắt

ơ hội xây dựng khu tự do thương mại Trung Quốc - ASEAN, Quảng Tây đã phát huy tốt những ưu thế đặc biệt về địa lý gần các nước ASEAN và hiệu ứng của diễn đàn Hội chợ triển lãm Trung Quốc - ASEAN, thiết thực triển khai giao lưu hợp tác với ASEAN, đưa quan hệ kinh tế thương mại hai bên ngày càng phát triển theo chiều sâu, tác dụng lan toả từ các dự án trọng điểm vô cùng nổi bật.

Trong vòng 16 năm trở lại đây, ASEAN đã trở thành đối tác thương mại lớn nhất của Quảng Tây, tốc độ tăng trưởng thương mại của khu với ASEAN luôn đứng hàng đầu cả nước (Trung Quốc). Trong các nước ASEAN, Việt Nam là đối tác thương mại quan trọng nhất của Quảng Tây, năm 2011, kim ngạch thương mại của khu với Việt Nam đạt 7 tỷ 575 triệu USD, chiếm 79,2% kim ngạch thương mại của khu với ASEAN, chiếm 1/5 tổng kim ngạch của Trung Quốc với ASEAN. Mặt khác, kết cấu mặt hàng xuất nhập khẩu của khu với ASEAN không ngừng được cải thiện, các sản phẩm điện máy, hàng dệt may và sản phẩm nông nghiệp là những mặt hàng xuất khẩu chủ yếu sang ASEAN. Năm 2011, sản phẩm điện máy chiếm tỷ trọng 37,5% trong xuất khẩu của khu sang ASEAN; khoáng sản và hàng nông sản là những mặt hàng nhập khẩu chủ yếu, năm 2011 tổng kim ngạch nhập khẩu hai mặt hàng này chiếm 89,7% trong tỷ trọng hàng nhập khẩu từ ASEAN.

Sau nhiều năm phát triển, ASEAN đã trở thành khu vực đứng thứ 2 có vốn đầu tư nước ngoài vào Quảng Tây. Năm 2011, vốn đầu tư nước ngoài thực tế của ASEAN đạt 229 triệu USD, tăng 84,7% so với cùng kỳ, chiếm 22,6% tổng nguồn vốn đầu tư nước ngoài vào khu, trở thành khu vực đầu tư nước ngoài lớn thứ 2 vào Quảng Tây, chỉ đứng sau Hồng Kông, với các dự án lớn như: nhà máy giấy của Tập đoàn Kim Quang (Indonesia), tuyến đường cao tốc Dương Sóc - Lộc Trại do công ty MTD (Malaysia) đầu tư, nhà máy dầu thực vật Đại Dương của Tập đoàn Lai Bảo (Singapore), v.v.

Tuy nhiên, ASEAN cũng là khu vực quan trọng trong chiến lược vươn ra ngoài của Quảng Tây. Năm 2011, tổng mức đầu tư của khu vào ASEAN theo thoả thuận của phía Trung Quốc đạt 175 triệu USD (3 năm liên tiếp vượt 100 triệu USD), tăng 25% so với cùng kỳ. Dự án xây dựng khu hợp tác kinh tế thương mại Trung Quốc - Indonesia tiến triển thuận lợi, các chương trình đầu tư ngành nông - ngư nghiệp và chăn nuôi cấp quốc gia vào Campuchia, Việt Nam, Myanmar... cũng phát triển nhanh chóng. Cũng trong năm ngoái, Quảng Tây đã đạt mức doanh thu 198 triệu USD từ các dự án đầu tư vào ASEAN, tăng 28,4%. Từ tháng 1 đến tháng 5 năm nay, Quảng Tây đầu tư vào ASEAN 174 triệu USD theo thoả thuận từ phía Trung Quốc, mức doanh thu từ các dự

án đầu tư vào ASEAN đạt 160 triệu USD. Trong đó, phải kể đến là dự án nhà máy xi măng Lạp Mậu (Myanmar) do Cục Công trình thủy điện Quảng Tây đầu tư với tổng số vốn 85,99 triệu USD, tại Campuchia Tập đoàn Đức Thành (Phòng Thành Cảng) thành lập Công ty tập đoàn Thiệu Đức với tổng vốn đầu tư 50 triệu USD.

Quảng Tây tăng cường hàng loạt các dự án hợp tác kinh tế xuyên biên giới với các tỉnh biên giới phía Bắc của Việt Nam, trong đó có Quảng Ninh. Chẳng hạn như Dự án xây dựng Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung Việt đang được đẩy mạnh. Hiện Quảng Tây tích cực tăng cường trao đổi hợp tác với Việt Nam, đẩy nhanh tiến độ xây dựng 3 khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung Việt là Bằng Tường - Đồng Đăng, Đông Hưng - Móng Cái và Long Bang - Trà Lĩnh. Trong đó, Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Bằng Tường - Đồng Đăng tiến triển tương đối nhanh. Tháng 4 năm 2011, tại Hội nghị lần thứ 7 Ủy ban kinh tế thương mại Trung - Việt đã đưa việc triển khai hợp tác kinh tế xuyên biên giới Bằng Tường - Đồng Đăng trở thành nội dung hợp tác trọng yếu và ra thông cáo chung. Hiện nay, chương trình khung phương án khu hợp tác kinh tế biên giới Bằng Tường (Trung Quốc) - Đồng Đăng (Việt Nam) đã được chỉnh sửa hoàn thiện và trình Bộ Thương mại Trung Quốc thẩm định. Các cơ quan quốc tế như Phòng kế hoạch phát triển Liên Hợp Quốc, Ngân hàng châu Á rất coi trọng dự án hợp tác xuyên biên giới và rất ủng hộ, hỗ trợ kỹ thuật như xây dựng cơ chế, quy hoạch hợp tác .v.v.

3.1.2. Sự biến đổi quan hệ hai nước thời gian gần đây

Từ sau Đại hội 18 và sau khi hoàn tất việc chuyển giao quyền lực vào tháng 3/2013 đến nay, thế hệ lãnh đạo thứ 5 của Trung Quốc liên tục có những tuyên bố mang tính thách thức, hăm dọa thể hiện tư tưởng dân tộc nước lớn một cách mạnh mẽ và theo xu hướng cứng rắn hơn trong tranh chấp lãnh thổ nói chung và trong tranh chấp Biển Đông nói riêng. Chuyên thị sát đầu tiên của Tổng Bí thư Trung Quốc Tập Cận Bình là thăm hạm đội Nam Hải và ông đã nêu lên yêu cầu xây dựng “cường quân” “*có thể đánh trận và đánh thắng trận, phải xây dựng và chuẩn bị theo tiêu chuẩn của đánh trận, đảm bảo quân đội luôn luôn sẵn sàng gọi là đến ngay, đến là có thể đánh, đánh là phải thắng*”. Ngày 31/7/2013, trong phiên họp bàn về lộ trình trở thành cường quốc biển, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình khẳng định Trung Quốc “không bao giờ từ bỏ các quyền và lợi ích hợp pháp của mình và cũng không từ bỏ các lợi ích quốc gia cốt lõi”; “Trung Quốc sẽ chuẩn bị để đương đầu với những phức tạp, nâng cao khả năng bảo vệ các quyền và lợi ích biển, cương quyết bảo vệ các quyền và lợi ích biển của mình”.

Ngày 5/3/2013, Thủ tướng Ôn Gia Bảo đã nhấn mạnh rằng Trung Quốc quyết tâm “*phát triển kinh tế biển (...) và bảo vệ các quyền và lợi ích trên biển*”, còn Bộ trưởng Quốc phòng Trung Quốc Thường Vạn Toàn tuyên bố, Trung Quốc sẽ không đem lợi ích cốt lõi của mình đi trao đổi và cũng đừng đánh giá thấp ý chí quyết tâm của Trung Quốc trong bảo vệ chủ quyền lãnh thổ, quyền hàng hải của mình.

Trong tranh chấp Biển Đông thời gian qua, Trung Quốc tập trung gây nhiều sức ép với Việt Nam bằng những hành động bất chấp luật pháp quốc tế, đi ngược với thỏa thuận chung của lãnh đạo hai nước. Có thể đây là ý đồ muốn tập trung “*đẹp yên*” tranh chấp Biển Đông với Việt Nam, lấy đó làm cơ sở giải quyết tranh chấp với các nước còn lại của Trung Quốc. Bởi “*Việt Nam là bức tường thành duy nhất chống lại Trung Quốc ở Biển Đông*” và Trung Quốc có thể tập trung tất cả sức mạnh quân sự của mình để “*thuần hóa*” Việt Nam nếu nước này muốn có ưu thế trên biển hoàn toàn ở Biển Đông”. Bài viết trên website Hiệp hội ngoại giao Mỹ cũng dự báo, nếu xem xét toàn diện các nhân tố qua lại về mức độ xung đột lợi ích, thực lực mạnh yếu, khả năng kiểm soát khủng hoảng, hành vi giữa các bên với nhau và tình hình Biển Đông trước đây, *xác suất ngẫu nhiên xảy ra xung đột giữa Trung Quốc và Philippines hoặc Việt Nam sẽ cao hơn xác suất xảy ra xung đột do vấn đề sử dụng quân sự trong vùng đặc quyền kinh tế giữa Trung Quốc và Mỹ và khả năng xung đột xảy ra giữa các nước ASEAN với nhau tương đối thấp*. Với việc Trung Quốc hạ đặt trái phép giàn khoan Hải dương 981 trong vùng đặc quyền kinh tế và lục địa của Việt Nam cùng với việc điều lực lượng quân sự đến bảo vệ, tình hình tranh chấp Biển Đông giữa Việt Nam và Trung Quốc đã chuyển sang giai đoạn mới phức tạp hơn và có ảnh hưởng mạnh mẽ đến quan hệ Việt – Trung.

Hiện nay, các ngành chủ yếu trong nền kinh tế quốc dân phụ thuộc rất lớn vào Trung Quốc cả về đầu vào và đầu ra. Những ngành sản xuất chủ yếu của ngành công nghiệp, trong đó có các mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam cũng phụ thuộc đầu vào từ Trung Quốc như nguyên liệu phục vụ sản xuất hàng may mặc, giày da xuất khẩu, linh kiện và phụ tùng phục vụ sản xuất hàng điện và điện tử xuất khẩu... Các công trình trọng điểm của Việt Nam về điện, khai khoáng, dầu khí, luyện kim, hóa chất phần lớn do Trung Quốc trúng thầu, có nghĩa là vận hành bằng máy móc, công nghệ của Trung Quốc.

Trong khi xảy ra căng thẳng ở Biển Đông, quan hệ trên các lĩnh vực khác bị ảnh hưởng nghiêm trọng nhưng nhiều mặt hàng nguyên, nhiên vật liệu từ Trung Quốc nhập về vẫn tăng, như vải các loại tăng 24,06%, đạt 3,03 tỷ USD; sắt thép các loại tăng

26,88%, đạt 2,07 tỷ USD... Báo cáo của cơ quan chuyên môn Bộ Công thương cho biết: “Trung Quốc cũng là một trong những nước Việt Nam nhập siêu lớn nhất, sự lệ thuộc ngày càng nhiều. Trong ba năm gần đây, xuất khẩu của Việt Nam sang Trung Quốc tăng trung bình hằng năm 800 triệu USD, nhưng nhập khẩu tăng 3-3,5 tỷ USD/năm”. Sự phụ thuộc này khiến Trung Quốc dễ dàng biến nền kinh tế Việt Nam thành “con tin” khi cần, khả năng Trung Quốc sẽ dùng vấn đề trên bộ để gây sức ép cho vấn đề trên biển hoặc kết hợp cả vấn đề trên biển và trên bộ để gây sức ép toàn diện với Việt Nam là điều Việt Nam cần phải tính đến khi xây dựng các khu hợp tác kinh tế qua biên giới với phía Trung Quốc.

3.1.3. Chính sách chính phủ đối với về phát triển kinh tế biên giới

Ngay từ năm 1996, Chính phủ Việt Nam bắt đầu tiến hành thí điểm xây dựng khu kinh tế Móng Cái thông qua việc phê duyệt một số cơ chế ưu đãi cho khu kinh tế này. Trên cơ sở Khu KTCK Móng Cái, năm 1998, Chính phủ tiến hành thí điểm ở quy mô rộng rãi hơn với việc phê duyệt chính sách ưu đãi cho Khu KTCK Mộc Bài và Khu thương mại Lao Bảo. Đây là lần đầu tiên, tên gọi Khu Kinh tế cửa khẩu được sử dụng một cách chính thức.

Năm 2001, Thủ tướng Chính phủ ra Quyết định về chính sách đối với Khu KTCK biên giới. Bộ Tài chính ra Thông tư hướng dẫn thi hành chính sách tài chính áp dụng cho các khu kinh tế cửa khẩu biên giới. Cuối tháng 12 năm 2002, Chính phủ tổ chức hội nghị sơ kết tình hình thực hiện chính sách Khu KTCK biên giới. Sau Hội nghị, Chính phủ khẳng định: “về kinh tế đã có bước phát triển làm sống động cuộc sống tại các khu vực cửa khẩu: góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế của Tỉnh, có cửa khẩu của khu vực và cả nước; thúc đẩy một số ngành sản xuất phát triển đồng thời góp phần tăng thu ngân sách; tạo kết cấu hạ tầng cho Khu KTCK và các vùng liên quan. Về xã hội đã tạo thêm công ăn việc làm cho người lao động; từng bước nâng cao đời sống dân cư khu vực và tạo ra diện mạo mới cho vùng biên cương trước đây là vùng sâu, vùng xa đặc biệt khó khăn trở thành vùng sôi động; thúc đẩy quá trình “đô thị hóa” ở đó.”

Tháng 10 năm 2005, Chính phủ chính thức cho phép thành lập khu bảo thuế trong khu cửa khẩu, cam kết sẽ hỗ trợ có mục tiêu cho ngân sách địa phương trong công tác phát triển cơ sở hạ tầng của Khu KTCK. Đầu năm 2008, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã phê duyệt *Quy hoạch phát triển các Khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam đến năm 2020*. Theo đó, đến năm 2020, Việt Nam sẽ có 30 Khu KTCK. Các Khu KTCK Móng Cái, Lào Cai, Đồng Đăng – Lạng Sơn, Lao Bảo, Cầu Treo, Bờ Y, Mộc Bài, An

Giang và Đồng Tháp sẽ được quan tâm xây dựng đồng bộ về kết cấu hạ tầng, mô hình tổ chức quản lý, cơ chế chính sách.

Ngày 2/3/2009, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 33/2009/QĐ-TTg ban hành cơ chế chính sách tài chính đối với Khu KTCK; Ngày 10/7/2009, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 93/2009/QĐ-TTg sửa đổi, bổ sung khoản 4 Điều 21 Quyết định số 33/2009/QĐ-TTg. Theo đó, cơ chế, chính sách tài chính của các Khu KTCK về cơ bản được thực hiện theo Quyết định số 33/2009/QĐ-TTg và Quyết định số 93/2009/QĐ-TTg. Riêng đối với một số Khu KTCK được áp dụng một số chính sách đặc thù quy định tại từng Quyết định riêng về quy chế hoạt động từng khu vực. Nhìn chung hệ thống cơ chế, chính sách tài chính thời gian này đã tác động tích cực đến hoạt động phát triển thương mại, du lịch, giao lưu kinh tế, gia tăng sản xuất, kim ngạch xuất khẩu, góp phần đóng góp vào nguồn thu ngân sách, hỗ trợ đầu tư cơ sở hạ tầng Khu kinh tế. Tuy nhiên, cơ chế chính sách tài chính các Khu KTCK theo Quyết định số 33/2009/QĐ-TTg, Quyết định số 93/2009/QĐ-TTg và quy chế hoạt động của một số Khu đặc thù đã bộ lộ hạn chế, cần khắc phục để đáp ứng nhiệm vụ, phù hợp với phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và phát triển mối quan hệ hữu nghị, ổn định, bền vững giữa nước ta với các nước giáp biên; hạn chế buôn lậu, gian lận thương mại. Trong quá trình thực hiện đã phát sinh một số bất cập như: chính sách ưu đãi thuế giá trị đối với hàng hóa xuất khẩu từ nội địa Việt Nam và các Khu chức năng khác trong Khu KTCK vào Khu phi thuế quan bị lợi dụng để gian lận thương mại; ưu đãi thuế xuất nhập khẩu, ưu đãi tiền thuê đất, tiền sử dụng đất; quy định phí, lệ phí và chính sách khai thác, sử dụng công trình hạ tầng Khu KTCK không còn phù hợp với quy định hiện hành. Vì vậy, ngày 26/11/2013, Thủ tướng có Quyết định số 72/2013/QĐ-TTg ban hành cơ chế chính sách tài chính đối với Khu KTCK, và Thông tư số 109/2014/TT-BTC được ban hành nhằm tăng cường quản lý đối với hàng hóa kinh doanh tiền ẩn nhiều rủi ro, gian lận thương mại nên đã đạt hiệu quả trong việc giảm số lượng các mặt hàng nhập khẩu có khả năng gian lận cao như rượu bia, thuốc lá, mỹ phẩm,...[22]

Theo đó, hàng hóa nhập khẩu từ nước ngoài và từ nội địa Việt Nam xuất khẩu vào khu phi thuế quan thuộc Khu KTCK được quy định chặt chẽ, ví dụ: (i) hàng hóa nhập khẩu từ nước ngoài và Khu KTCK được áp dụng như hàng hóa nhập khẩu từ nước ngoài vào nội địa Việt Nam; (ii) Hàng hóa nhập khẩu từ nước ngoài vào khu phi thuế quan thuộc Khu KTCK phải chịu thuế ngay khi nhập khẩu, trừ hàng hóa nhập khẩu để thực hiện dự án đầu tư là loại hình cơ quan hải quan quản lý được theo dự án; (iii) hàng

hóa từ khu phi thuế quan thuộc Khu KTCK đưa vào nội địa Việt Nam phải chịu thuế theo quy định; (iv) Hàng hóa xuất khẩu từ nội địa Việt Nam vào khu phi thuế quan có hàng rào cứng được áp dụng thuế suất thuế giá trị gia tăng là 0% theo quy định của Luật thuế giá trị gia tăng và các văn bản hướng dẫn thi hành, trừ các trường hợp không áp dụng theo quy định tại khoản 1 Điều 8 Luật thuế giá trị gia tăng, đồng thời áp dụng Danh mục hàng hóa kiểm tra trước khi hoàn thuế giá trị gia tăng (gồm các mặt hàng: cát xây dựng, đá, sỏi, gạch đất nung, xi măng, sắt, thép xây dựng) quy định tại phần II Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư số 109/2014/TT-BTC; (v) Hàng hóa xuất khẩu từ nội địa Việt Nam vào khu phi thuế quan không có hàng rào cứng (gồm: Khu KTTM Đặc biệt Lao Bảo và Khu KTCK Quốc tế Cầu Treo): được áp dụng thuế suất thuế giá trị gia tăng là 0% theo quy định của Luật thuế giá trị gia tăng và các văn bản hướng dẫn thi hành, trừ: các trường hợp không áp dụng theo quy định tại khoản 1 Điều 8 Luật thuế giá trị gia tăng, hàng hóa thuộc Danh mục không thực hiện thủ tục hải quan khi xuất khẩu từ nội địa vào Việt Nam vào khu phi thuế quan quy định tại Phần I Phụ lục I Thông tư số 109/2014/TT-BTC (gồm các loại hàng hóa, trừ điện và nước sạch) theo quy định tại phần II Phụ lục I ban hành kèm theo Thông tư số 109/2014/TT-BTC.

Ngày 09/06/2015, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 41/NQ-CP về việc đẩy mạnh công tác đấu tranh chống buôn lậu, gian lận thương mại và hàng giả trong tình hình mới và giao Bộ Tài Chính: “Phối hợp với Bộ Công thương và các cơ quan liên quan trình Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định số 72/2013/QĐ-TTg ngày 26/11/2013 quy định cơ chế, chính sách tài chính đối với khu kinh tế cửa khẩu, bãi bỏ những quy định về ưu đãi thuế giá trị gia tăng, thuế nhập khẩu hiện đang bị lợi dụng để gian lận thương mại gây thất thu cho ngân sách nhà nước trước ngày 31/7/2015”.

Thực hiện nhiệm vụ này, Bộ Tài chính đã có Tờ trình số 142/TTr-BTC ngày 29/9/2015 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Quyết định sửa đổi, bổ sung một số Điều của Quyết định số 72/2013/QĐ-TTg. Ngày 19/11/2016, Văn phòng Chính phủ có công văn số 9681/VPCP-KTTH thông báo ý kiến của Thủ tướng Chính phủ về Tờ trình số 142/TTr-BTC của Bộ Tài chính như sau: “Trước mắt chưa sửa đổi Khoản 4 Điều 10 và bổ sung Điều 20 Quyết định số 72/2013/QĐ-TTg. Sau khi Quốc hội thông qua Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu (sửa đổi), giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương và địa phương, cơ quan liên quan rà soát kỹ các quy định về cơ chế, chính sách tài chính đối với Khu KTCK tại Quyết định số 72/2013/QĐ-TTg. Trên cơ sở đó nghiên cứu, đề xuất việc sửa đổi bổ sung các nội dung cần thiết, phù hợp với

Luật thuế xuất nhập, thuế nhập khẩu (sửa đổi) và các văn bản pháp luật có liên quan, nhằm tạo điều kiện thu hút đầu tư, phát triển các Khu KTCK, đồng thời ngăn chặn việc lợi dụng chính sách để buôn lậu, gian lận thương mại”. Ngày 6/4/2016, Quốc hội đã ban hành Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13. Theo đó, kể từ ngày 1/9/2016 (ngày có hiệu lực của Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13), Khu KT-TM đặc biệt Lao Bảo - tỉnh Quảng Trị và Khu KTCK quốc tế Cầu Treo - tỉnh Hà Tĩnh đều không đảm bảo quy định về khu phi thuế quan theo quy định của Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu nên không được áp dụng chính sách thuế đối với khu phi thuế quan theo Quyết định số 72/2013/QĐ-TTg mà áp dụng chính sách tài chính đối với Khu kinh tế cửa khẩu theo quy định của pháp luật thuế hiện hành. Tuy nhiên, đối với các dự án đầu tư thực hiện trước ngày 1/9/2016 tại Khu KT-TM đặc biệt Lao Bảo, tỉnh Quảng Trị và Khu KTCK quốc tế Cầu Treo, tỉnh Hà Tĩnh được tiếp tục thực hiện ưu đãi về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu theo Quyết định số 72/2013/QĐ-TTg cho thời gian còn lại của dự án.

Như vậy, chính sách tài chính đối với Khu KTCK đã được thay đổi để phù hợp từng thời kỳ phát triển kinh tế của đất nước trong từng giai đoạn với mục tiêu khuyến khích phát triển và thu hút các dự án đầu tư tại Khu KTCK, tạo động lực phát triển kinh tế địa phương, kinh tế Vùng theo hướng bền vững, đồng thời hạn chế hoạt động buôn lậu, gian lận thương mại và hàng giả.

Sự phát triển của các Khu KTCK khu vực biên giới Việt – Trung, trong đó có khu vực tỉnh Quảng Ninh cũng nằm trong diễn tiến này. Những khu kinh tế biên giới hay cụ thể hơn là các khu kinh tế cửa khẩu ngày càng có rõ ràng hơn về mặt khái niệm. Theo *Quyết định Quy định cơ chế, chính sách tài chính đối với khu kinh tế cửa khẩu* của Thủ tướng Chính phủ năm 2013 chính thức đưa ra khái niệm khu kinh tế cửa khẩu: “*Khu kinh tế cửa khẩu là khu kinh tế được hình thành ở khu vực biên giới đất liền có cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính, cửa khẩu song phương và được thành lập theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ*”. *Quy hoạch phát triển các khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam đến năm 2020* được Thủ tướng phê duyệt đã cụ thể hóa 6 điều kiện và tiêu chí để thành lập khu kinh tế cửa khẩu như có cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính; kết nối thuận lợi với các trục giao thông huyết mạch của quốc gia; giao lưu thuận tiện với các nước láng giềng qua cửa khẩu biên giới đất liền của nước bạn; có khả năng đáp ứng yêu cầu phát triển tổng hợp của khu kinh tế cửa khẩu bao gồm các hoạt động thương mại, xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất, vận chuyển hàng hóa quá cảnh, sản xuất

công nghiệp, du lịch, dịch vụ; có điều kiện phát huy tiềm năng tại chỗ và các vùng xung quanh; có khả năng phát triển thương mại và thu hút đầu tư.

Sự ra đời của khái niệm và các tiêu chí trên là kết quả của một quá trình tiến hành thận trọng, từ áp dụng thí điểm ở một vài khu vực, sau đó mở rộng cho phép áp dụng chính sách của khu kinh tế cửa khẩu và cuối cùng mới đi đến chính thức thành lập. Cửa khẩu Móng Cái trên biên giới Việt – Trung là khu vực đầu tiên được áp dụng một số chính sách của khu kinh tế cửa khẩu (năm 1996). Sau đó, Thủ tướng Chính phủ tiếp tục cho phép áp dụng thí điểm một số cơ chế chính sách tại một số cửa khẩu biên giới của tỉnh Lạng Sơn (năm 1997), tỉnh Lào Cai (năm 1998), tỉnh Cao Bằng (năm 1999). Năm 2001, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 53/2001/QĐ-TTg về chính sách đối với khu kinh tế cửa khẩu biên giới áp dụng chung cho tất cả các khu kinh tế cửa khẩu và đến năm 2008 mới ra quyết định chính thức thành lập khu kinh tế cửa khẩu. Khu kinh tế cửa khẩu đầu tiên là Đồng Đăng – Lạng Sơn, tiếp sau đó là khu kinh tế cửa khẩu Thanh Thủy, tỉnh Hà Giang (năm 2009), khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh (năm 2012), khu kinh tế cửa khẩu tỉnh Cao Bằng (năm 2014). Cho đến nay, Việt Nam đã có 12 khu kinh tế cửa khẩu hoặc khu vực được áp dụng chính sách của khu kinh tế cửa khẩu ở dọc tuyến biên giới đất liền Việt – Trung.

Nhờ những chính sách ưu đãi về đầu tư cơ sở hạ tầng, về thu hút đầu tư, đến nay, các khu kinh tế cửa khẩu đã cơ bản hoàn thành đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng và các công trình thiết yếu, trọng điểm phục vụ phát triển khu kinh tế cửa khẩu như nhà kiểm soát liên hợp, bãi đỗ xe, bốc dỡ hàng hóa. Hạ tầng của những cửa khẩu trọng điểm như cửa khẩu Móng Cái được đầu tư đồng bộ gồm cửa khẩu Bắc Luân, cửa khẩu tiểu ngạch Ka Long, điểm kiểm tra hàng hoá xuất khẩu Lục Lâm và điểm kiểm tra hàng hóa tập trung tại khu vực gần cửa khẩu quốc tế Móng Cái. Hệ thống kho, bến, bãi bốc xếp hàng hoá được mở rộng, 7 bến cảng, 9 bến thủy nội địa, 15 điểm kiểm tra hàng hoá xuất khẩu được đầu tư lớn về trang thiết bị kỹ thuật phục vụ cho việc kiểm soát hàng hoá xuất khẩu. Sự thay đổi căn bản trong cơ sở hạ tầng từng bước đáp ứng tốt hơn nhu cầu phát triển thương mại, du lịch và dịch vụ ở đây.

Hiện nay, xây dựng và phát triển khu kinh tế cửa khẩu đã trở thành trọng tâm của các quy hoạch tổng thể và nhiều chính sách hỗ trợ khu vực biên giới của Chính phủ. *Quyết định của Thủ tướng về việc phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng biên giới Việt – Trung đến năm 2020* xác định vùng biên giới Việt – Trung là địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh và đối ngoại của cả nước; “là

vùng kinh tế tổng hợp, trong đó kinh tế cửa khẩu, công nghiệp khai khoáng là ngành kinh tế chủ đạo”. Phát triển kinh tế cửa khẩu được coi là khâu đột phá quan trọng, là động lực trong phát triển kinh tế của các tỉnh biên giới phía Bắc. Đây sẽ “trở thành trung tâm thương mại, dịch vụ, du lịch của vùng trung du và miền núi phía Bắc, đầu mối của hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn - Nam Ninh, Hà Nội - Lào Cai - Vân Nam và Hà Nội - Móng Cái - Phòng Thành”. Ngoài ra, kinh tế cửa khẩu sẽ là đòn bẩy để phát triển các đô thị có chức năng tổng hợp như thành phố Móng Cái, thành phố Lạng Sơn, thành phố Cao Bằng... hay các đô thị, điểm dân cư tập trung dọc biên giới như các thị trấn Hoàn Mô, Bắc Phong Sinh, thị xã Đồng Đăng; các thị trấn ven biên giới như Tân Thanh, Chi Ma, v.v.

Một trong những thành tựu nổi bật của khu kinh tế cửa khẩu chính là hoạt động xuất nhập khẩu, xuất nhập cảnh phát triển nhanh chóng mang lại nguồn thu ngân sách cho các tỉnh. Từ khi ra đời cho đến nay, các khu kinh tế cửa khẩu ở biên giới Việt – Trung đã đóng vai trò chủ đạo trong hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa, xuất nhập cảnh của người và phương tiện giữa Việt Nam và Trung Quốc. Vai trò này càng lớn hơn đối với cửa khẩu có ưu thế về vị trí địa lý (giao thông thuận lợi, gần các trung tâm kinh tế) như khu kinh tế cửa khẩu Lạng Sơn, khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái và khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua địa bàn Lạng Sơn trong 5 năm (1996-2000) đạt mức 1.959 triệu USD, chiếm hơn 60% kim ngạch xuất nhập khẩu qua cửa khẩu đường bộ của các tỉnh biên giới phía Bắc với thị trường Trung Quốc. Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa qua các khu kinh tế cửa khẩu của tỉnh Quảng Ninh giai đoạn 2011-2015 đạt 15.876, 666 triệu USD, trong đó, khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái là 14.845,787 triệu USD; khu kinh tế cửa khẩu Bắc Phong Sinh là 665,67 triệu USD, khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô – Đồng Văn là 365,209 triệu USD. Kim ngạch xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu ở các tỉnh không có ưu thế địa lý như tỉnh Cao Bằng, Hà Giang cũng tăng trưởng nhanh chóng. Kim ngạch xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu từ năm 2005-2010 của tỉnh Cao Bằng không ngừng tăng trưởng với mức tăng trung bình 133,4%/năm. Từ năm 2010-2014, tổng kim ngạch hàng hóa xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu của tỉnh Hà Giang tăng mạnh, trong đó qua cửa khẩu Thanh Thủy tăng từ 195,2 triệu USD năm 2010, năm 2014 tăng lên 272,15 triệu USD [33, tr.61]. Hoạt động du lịch và xuất nhập cảnh cũng có bước phát triển tương tự. Hàng năm, các cửa khẩu quốc tế ở biên giới Việt – Trung có hàng triệu lượt người, chủ yếu là khách du lịch, cư dân của hai nước qua lại làm ăn buôn bán. Doanh thu du lịch của Lạng Sơn trong 5 năm

(1996-2000) đạt gần 200 tỷ đồng, tăng bình quân 12-15%/năm. Tổng lượng khách du lịch qua cửa khẩu Móng Cái trong 4 năm (2011-2014) tăng bình quân 16,9%/năm; lượng khách du lịch lưu trú tăng bình quân 17,8%/năm.

Hoạt động xuất nhập khẩu, du lịch và dịch vụ của khu kinh tế cửa khẩu cùng với đầu tư của các doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh, trong và ngoài nước đã có tác động tích cực đối với sự phát triển của các tỉnh biên giới, trong đó nổi bật là tăng nguồn thu ngân sách, kích thích tăng trưởng kinh tế, thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo công ăn việc làm cho lao động địa phương, từ đó góp phần xóa đói giảm nghèo. Thu ngân sách của các khu kinh tế cửa khẩu trên địa bàn Quảng Ninh giai đoạn 2011-2015 đạt 6.556,115 tỷ đồng, trong đó, khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái 6.035,1 tỷ đồng; khu kinh tế cửa khẩu Bắc Phong Sinh 270,366 tỷ đồng; khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô – Đồng Văn 250,649 tỷ đồng. Thu ngân sách từ hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn tỉnh Lào Cai cũng tăng nhanh chóng và chiếm tỷ lệ ngày càng lớn trong tổng thu ngân sách của cả tỉnh, từ 25,8 tỉ/266,4 tỶ năm 1995 lên 1870 tỉ/4,833 tỶ năm 2013 [54], trong đó nguồn thu này phần lớn là của khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu góp phần làm thay đổi kết cấu kinh tế của các địa phương theo hướng hiện đại hóa, hình thành 3 trụ cột kinh tế gồm thương mại, dịch vụ và du lịch. Trước khi có các khu kinh tế cửa khẩu, hầu hết các tỉnh biên giới phía Bắc đều là các tỉnh khó khăn, nhưng đến nay có tỉnh đã không nằm trong số những tỉnh kém phát triển. Những nơi có khu kinh tế cửa khẩu đã phát triển nhanh hơn, diện mạo thay đổi hơn so với trước đây, cũng như so với các nơi có điều kiện tương tự nhưng không được áp dụng chính sách khu kinh tế cửa khẩu.

Trên cơ sở những thành quả đã đạt được của khu kinh tế cửa khẩu và nhằm thúc đẩy hơn nữa hợp tác kinh tế thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc, hai bên đã xác định xây dựng các khu hợp tác kinh tế qua biên giới gồm Móng Cái – Đông Hưng, Đồng Đăng – Bằng Tường, Lào Cai – Hà Khẩu, Tà Lùng – Thủy Khẩu, Trà Lĩnh – Long Bang, trong đó ưu tiên phát triển trước khu Móng Cái – Đông Hưng, Đồng Đăng – Bằng Tường, Lào Cai – Hà Khẩu. Có thể thấy, những nơi được lựa chọn xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới trước chính là những nơi có khu kinh tế cửa khẩu phát triển.

Đặc biệt, ngày 12 tháng 9 năm 2016, chính phủ hai nước Việt Nam và Trung Quốc đã ký kết *Hiệp định thương mại biên giới*. Mặt khác, ngày 18 tháng 9 năm 2015, Thủ tướng Chính phủ cũng đã ban hành Quyết định số 1626/QĐ-TTg *Quyết định Về*

việc phê duyệt Quy hoạch chung xây dựng Khu Kinh tế cửa khẩu Móng Cái, Quảng Ninh đến năm 2030, tầm nhìn 2050. Những yếu tố này đã trực tiếp tác động đến sự phát triển của kinh tế biên giới Quảng Ninh.

3.1.4. Khuôn khổ, chính sách đối với quan hệ thương mại qua biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh

So với các địa phương trên toàn tuyến biên giới Việt - Trung, TP Móng Cái (Quảng Ninh) và TP Đông Hưng (Quảng Tây) có nhiều lợi thế hơn cả trong việc phát triển thương mại và du lịch dựa trên ưu thế về vị trí địa lý, cơ sở hạ tầng, tính bổ trợ lẫn nhau về kinh tế và những viễn cảnh hợp tác trong tương lai. Không những thế, đây cũng chính là hai địa phương được Chính phủ hai nước kỳ vọng và dành sự quan tâm lớn với rất nhiều cơ chế, chính sách ưu đãi. Trong đó phải kể đến những nỗ lực của hai bên khi xác định bước đi đầu tiên để xây dựng mô hình Khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái - Đông Hưng.

Thứ nhất, **về phía Việt Nam**, sớm xác định được tiềm năng lợi thế của mình, ngay từ những năm 1990, sau khi hai nước Việt Nam - Trung Quốc bình thường hoá quan hệ, Quảng Ninh đã tập trung nghiên cứu, đề nghị với Chính phủ ban hành một số cơ chế chính sách đặc thù áp dụng tại khu vực biên giới. Điển hình như đề xuất Trung ương uỷ quyền cho tỉnh thu thuế xuất nhập khẩu (XNK) ở cửa khẩu biên giới và để lại số tiền này trong 3 năm làm vốn để xây dựng các công trình hạ tầng giao thông. Do đó nên chỉ trong vòng 3 năm (1991-1993), Quảng Ninh đã hoàn thành nâng cấp trải nhựa tuyến đường dài 200km từ Hạ Long ra Móng Cái. Qua đó đã thúc đẩy mạnh mẽ hoạt động giao thương của thành phố cửa khẩu Móng Cái. Bên cạnh đó Chính phủ cũng ban hành Quyết định số 675/TTg về “*áp dụng thí điểm một số chính sách tại khu vực cửa khẩu Móng Cái*”; Quyết định 103/1998/QĐ-TTg và Quyết định 53/2001/QĐ-TTg cho phép Móng Cái được áp dụng một số chính sách về đầu tư; thuế, tài chính; chính sách đất đai và sử dụng tài nguyên; chính sách về XNC, XNK... Qua thực tiễn hoạt động sau nhiều năm áp dụng, các chính sách này đã đi vào cuộc sống, phát huy tác dụng nhanh, mạnh và mang lại hiệu quả cao, thiết thực.

Ngày 02/03/2009, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 34/2009/QĐ-TTg về phê duyệt Quy hoạch phát triển vành đai kinh tế ven biển Vịnh Bắc Bộ đến năm 2020, trong đó có nội dung mang tính định hướng về hợp tác với Trung Quốc xây dựng Khu thương mại tự do Móng Cái; phát triển các hoạt động hợp tác kinh tế, thương mại giữa hai nước và mở cửa, hội nhập mạnh với các nước ASEAN. Cụ thể hơn, trong Quyết định số 99/2009/QĐ-TTg ngày 29-7-2009 về phê duyệt Đề án phát triển thành phố cửa

khẩu quốc tế Móng Cái đến năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ đã cho phép lãnh đạo TP Móng Cái được trao đổi với lãnh đạo TP Đông Hưng để triển khai xây dựng thí điểm Khu hợp tác kinh tế biên giới theo hướng có quy chế chung trong một số lĩnh vực... Trong khuôn khổ Hội nghị lần thứ 2, Ủy ban công tác liên hợp giữa các tỉnh Cao Bằng, Lạng Sơn, Quảng Ninh (Việt Nam) và Quảng Tây (Trung Quốc), lãnh đạo tỉnh Quảng Ninh và Quảng Tây đã cùng ký Biên bản ghi nhớ tại Hội nghị, trong đó có nội dung: “Hai bên cùng nỗ lực thúc đẩy xây dựng Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái - Đông Hưng”. Cho đến gần đây nhất vào tháng 10-2013, trong khuôn khổ chuyến thăm và làm việc của Thủ tướng Lý Khắc Cường tại Việt Nam, Bộ Công Thương Việt Nam và Bộ Thương mại Trung Quốc cũng đã ký kết Biên bản ghi nhớ về xây dựng các Khu hợp tác kinh tế qua biên giới giữa hai nước Việt - Trung, trong đó có Móng Cái - Đông Hưng. Trong khuôn khổ chuyến thăm Trung Quốc của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc, ngày 12/9/2016, dưới sự chứng kiến của Thủ tướng hai nước, Bộ trưởng Trần Tuấn Anh cùng Bộ trưởng Bộ Thương mại Trung Quốc đã thay mặt Chính phủ hai bên ký *Hiệp định Thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc* sau hơn 01 năm đàm phán. Hiệp định Thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc, thay thế Hiệp định về Mua bán hàng hóa ở vùng biên giới Việt - Trung năm 1998, dự kiến sẽ góp phần thúc đẩy hoạt động thương mại biên giới song phương phát triển một cách lành mạnh, ổn định.

Với hai địa phương Móng Cái - Đông Hưng, trên nguyên tắc bình đẳng, hữu nghị, cùng có lợi, trong những năm qua hai địa phương này đã xác định hoạt động thương mại biên giới là cán cân trong sự phát triển toàn diện và lấy Hội chợ Thương mại - Du lịch quốc tế làm điểm nhấn quan trọng. Trải qua 10 kỳ hoạt động, năm 2013, Hội chợ tiếp tục được TP Móng Cái chủ trì phối hợp với TP Đông Hưng tổ chức. Hội chợ lần này có chủ đề “*Hợp tác, hữu nghị cùng hội nhập, phát triển*” và là hoạt động nằm trong chương trình xúc tiến thương mại quốc gia năm 2013. Song song với các hoạt động trưng bày, mua bán sản phẩm, hàng hoá, ký kết hợp đồng kinh tế, chuyển giao công nghệ, điều đặc biệt ở hội chợ lần này là chương trình hội thảo về khu hợp tác kinh tế biên giới. Tại cuộc hội thảo đã có 10 ý kiến tham luận của các chuyên gia, học giả và cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động thương mại, du lịch biên giới cũng như việc xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng - Móng Cái. Các ý kiến đều khẳng định, đây là một nhu cầu cần thiết của Việt Nam - Trung Quốc trong khuôn khổ chương trình xây dựng “Hai hành lang một vành đai kinh tế” và đề nghị cần tăng

cường hợp tác xây dựng các chương trình xúc tiến thương mại qua biên giới, tập trung hỗ trợ thương nhân, phát triển các phương thức kinh doanh, phương thức thanh toán đặc thù của thương mại biên giới. Đặc biệt, cần hợp tác cụ thể phát triển những mặt hàng chủ lực có khả năng trao đổi thương mại biên giới lớn và ổn định, v.v.

Từ một địa phương nghèo nàn, Móng Cái đã nhanh chóng chuyển mình trở thành một điểm sáng trên bức tranh kinh tế cửa khẩu, trung tâm buôn bán, thương mại năng động, sầm uất lớn thứ 2 của tỉnh và là cửa ngõ quan trọng kết nối thị trường ASEAN với Trung Quốc. Những chính sách trên không những tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội ở các vùng kinh tế, mà còn gắn kết chặt chẽ với việc giữ vững quốc phòng, an ninh và tăng cường quan hệ đối ngoại với nước láng giềng. Do vậy gần đây nhất, ngày 07/12/2012, Thủ tướng Chính phủ đã tiếp tục phê duyệt Đề án “*Rà soát, xây dựng tiêu chí lựa chọn một số khu kinh tế cửa khẩu để tập trung đầu tư phát triển từ nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2013-2015*”, trong đó Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái được tập trung đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng trong giai đoạn 2013-2015.

Một trong những chỉ tiêu chính mà Đại hội đại biểu lần thứ XIII Quảng Ninh đặt ra về kinh tế là giai đoạn 2010 - 2015, kim ngạch xuất nhập khẩu qua địa bàn tăng bình quân 7%/năm. Tuy nhiên, để hoạt động thương mại biên giới thực sự đạt hiệu quả như mong đợi trong những năm tiếp theo, đại diện Sở Công Thương Quảng Ninh cho rằng, bên cạnh những nỗ lực của tỉnh, cần có cơ chế điều hành linh hoạt từ Trung ương. Bởi, trong thời gian gần đây, một số chính sách mới ban hành đang tác động không thuận tới hoạt động thương mại biên giới trên địa bàn, như: Thông tư số 59/2013/TT-BTC quy định “Hàng tạm nhập tái xuất và hàng gửi kho ngoại quan chỉ được lưu tại Việt Nam không quá 45 ngày và được 1 lần gia hạn nhưng tối đa không quá 15 ngày; Việc ban hành Thông tư 05/2013/TT-BCT của Bộ Công Thương; chưa có Thông tư thay thế, sửa đổi Thông tư số 165/2010/TT-BTC của Bộ Tài Chính, hay Thông tư số 194/2010/TT-BTC ngày 06/12/2010 của Bộ Tài Chính...

Thứ hai, **về phía Trung Quốc, nhất là chính sách mậu dịch biên giới ở Quảng Tây**, Trung Quốc quy định chặt chẽ, chỉ các doanh nghiệp của các tỉnh biên giới được cấp có thẩm quyền phê duyệt, mới được quyền kinh doanh biên mậu và được hưởng ưu đãi đặc biệt về thuế xuất nhập khẩu, các cơ chế về tài chính, về quản lý của chính quyền địa phương biên giới. Theo Thông tư số 90/2008, Trung Quốc nâng định mức miễn thuế nhập khẩu đối với trao đổi hàng hóa của cư dân biên giới tại chợ biên giới lên 8.000 NDT/người/ngày và áp dụng biện pháp “chi chuyển vốn chuyên ngành” thay thế chính

sách giảm 50% thuế pháp định đối với thuế thu nhập khẩu qua phương thức biên mậu, từ ngày 1/11/2008.

Với mỗi nước, Trung Quốc đều có chính sách riêng để quy định các doanh nghiệp được quyền kinh doanh biên mậu khác nhau. Đối với khu vực biên giới với Việt Nam (như tỉnh Vân Nam và Khu tự trị dân tộc Choang, Quảng Tây), những doanh nghiệp được quyền kinh doanh biên mậu, gồm: Thứ nhất, các doanh nghiệp có quyền xuất nhập khẩu, có thể trực tiếp kinh doanh xuất nhập khẩu biên giới. Thứ hai, các doanh nghiệp có quyền kinh doanh ủy thác xuất nhập khẩu biên giới, những doanh nghiệp này phải được sự phê chuẩn của cơ quan chủ quản cho phép làm thủ tục đại lý ủy thác dài hạn, được quyền kinh doanh xuất nhập khẩu và phải trả một khoản phí đại lý nhất định. Thứ ba, các doanh nghiệp không có quyền kinh doanh xuất nhập khẩu, chỉ có quyền ủy thác. Loại DN này phải ký hợp đồng đại lý biên mậu ủy thác cho 2 loại doanh nghiệp trên và phải trả một khoản phí đại lý nhất định.

Trung Quốc cũng tiến hành phân cấp một cách mạnh mẽ. Thu thuế là đòn bẩy điều tiết biên mậu, là công cụ chủ yếu thực hiện chính sách biên mậu của Trung Quốc. Vì vậy, ngoài thu thuế xuất nhập khẩu, Trung Quốc còn thu nhiều loại thuế khác. Căn cứ vào các chính sách ưu tiên cho các thành phố, huyện, thị biên giới mở cửa mà thành phố Nam Ninh, Côn Minh, thị xã Bằng Tường, Đông Hưng, huyện Hà Khẩu (tỉnh Vân Nam) và Khu tự trị dân tộc Choang, Quảng Tây (Trung Quốc) được phân cấp, quản lý thu thuế biên mậu. Toàn bộ số tiền thu được để lại cho địa phương đầu tư hạ tầng cơ sở. Trung Quốc giao quyền cho chính quyền địa phương tự định ra các mức thuế suất phải thu, theo nguyên tắc: Mức thuế mặt hàng cùng chủng loại cấp tỉnh quy định phải thấp hơn mức thuế của Trung ương; mức thuế cấp huyện, thị quy định phải thấp hơn mức thuế của cấp tỉnh và chỉ được thu ở các cửa khẩu địa phương, còn các cửa khẩu quốc tế do Hải quan thu và nộp về ngân sách trung ương.

Trung Quốc cho phép các địa phương biên giới được quyền phê chuẩn các dự án hợp tác, gia công biên mậu trong phạm vi địa giới hành chính của mình. Đối với các dự án thương mại, cấp huyện được phép phê duyệt các mức đầu tư tương đương 2 triệu USD. Với các dự án đầu tư vào ngoại thương, hai năm đầu được miễn thuế, từ năm thứ 3, 4 và 5 giảm 50%. Đối với doanh nghiệp được phép hoạt động biên mậu Trung-Việt, chỉ nộp thuế nhập khẩu bằng 50% thuế nhập khẩu thông thường và 50% thuế VAT ở khâu hải quan. Do đó, mức chênh lệch khá cao so với mức thuế nhập khẩu trung bình của Trung Quốc là 12% và VAT là 17%.

Trung Quốc quản lý hàng hoá chặt chẽ. Trung Quốc chia hàng hóa xuất nhập khẩu biên mậu ra làm 3 loại: Một là, các mặt hàng liên quan đến quốc kế dân sinh, như tài nguyên và một số hàng hóa xuất nhập khẩu đặc thù, gồm: Than đá, lương thực, dầu thô. Hai là, các mặt hàng có dung lượng thị trường hạn chế, có lượng cung ứng hạn chế và cạnh tranh quyết liệt, giá cả tương đối thấp. Ba là, các mặt hàng được xuất nhập khẩu trong hoạt động thương mại quốc tế không thuộc trong các loại trên, gồm: Một số mặt hàng máy móc, điện khí, công cụ, may mặc, điện gia dụng.

Một số doanh nghiệp thương mại địa phương biên giới nếu kinh doanh các mặt hàng kể trên, phải đến cơ quan quản lý hành chính liên quan xin giấy chứng nhận XNK hàng hóa biên mậu. Cơ quan hành chính cấp huyện/thị xã cấp giấy phép XNK biên mậu cho các doanh nghiệp trên địa bàn của mình. Nội dung chủ yếu của giấy phép XNK biên mậu bao gồm: Tên hàng, quy cách, nước, số lượng, đơn vị, số kiện, đơn giá, phương thức vận chuyển, phương thức mậu dịch, phương thức thanh toán.

Ngoài triển khai chính sách hoàn thuế xuất khẩu biên mậu, Trung Quốc còn cho phép thanh toán bằng đồng NDT qua biên giới được hưởng chính sách miễn giảm thuế đối với hàng hóa xuất khẩu. Đặc biệt, từ tháng 9/2003, Trung Quốc cho phép buôn bán khu vực biên giới sử dụng tiền mặt, ngoại hối và đồng tiền của nước láng giềng để thanh toán, khuyến khích các ngân hàng thương mại khu vực biên giới triển khai nghiệp vụ thanh toán tiền hàng cá nhân, niêm yết tỷ giá quy đổi đồng NDT sang đồng tiền của nước láng giềng, thành lập điểm thu đổi ngoại tệ, triển khai nghiệp vụ đổi tiền NDT sang đồng tiền có thể quy đổi và đồng tiền của nước láng giềng.

Trung Quốc rất coi trọng công tác kiểm nghiệm, kiểm dịch hàng hóa. Căn cứ vào quy định của Luật Kiểm nghiệm hàng hóa quốc tế để thực hiện biện pháp kiểm nghiệm mang tính cưỡng chế theo các hạng mục kiểm nghiệm hàng hóa XNK. Thực hiện theo Luật Kiểm nghiệm vệ sinh, Luật Kiểm dịch động, thực vật XNK, phòng trừ bệnh truyền nhiễm động, thực vật, bệnh ký sinh trùng đối với động vật XNK và các sản phẩm kinh doanh biên mậu khác. Song Trung Quốc cũng cho phép cơ quan kiểm nghiệm kiểm dịch giảm một nửa phí kiểm nghiệm kiểm dịch đối với hàng nông sản xuất khẩu, giảm 30% phí kiểm dịch đối với sản phẩm dệt may, miễn phí xử lý kiểm dịch quặng nguyên liệu khai nhập cảnh.

Trung Quốc kiểm soát mạnh mẽ hoạt động buôn lậu qua biên giới. Tháng 9/2014, Hải quan Trung Quốc gửi công hàm số 2014/05 cho Tổng cục Hải quan Việt Nam phản ánh tình trạng buôn lậu ở khu vực biên giới Việt – Trung và yêu cầu phía Việt Nam

thực hiện các nội dung “Hiệp định về cửa khẩu và quy chế quản lý biên giới trên đất liền Việt Nam – Trung Quốc”, trong 09 điểm xuất hàng tại biên giới tỉnh Quảng Ninh, dừng tình trạng xuất lậu hàng TNTX, CK, khu hoàn thuế vào Trung Quốc từ các địa điểm này. Các lực lượng chức năng bên phía Trung Quốc liên tục triển khai các chiến dịch, trương chinh hành động để tăng cường kiểm soát hàng hoá của Việt Nam xuất sang Trung Quốc cũng như chống buôn lậu như: “mũi kiếm quốc môn”, “thần kiếm số 1”, “thần kiếm số 2”, “kiếm sắc cửa ngõ quốc gia”,... Bên cạnh đó, Trung Quốc sẽ tập trung “siết chặt 04 con đường” để hạn chế tình trạng buôn lậu.

3.2. Tình hình cơ sở hạ tầng phát triển kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh

3.2.1. Khái quát tình hình kinh tế biên giới Quảng Ninh (vị trí địa lý, hệ thống cửa khẩu biên giới, chợ biên giới và Khu kinh tế cửa khẩu)

Quảng Ninh nằm ở phía Đông Bắc của Tổ quốc, có vị trí đặc biệt quan trọng về kinh tế, chính trị và an ninh quốc phòng của cả nước. Phía Bắc giáp tỉnh Lạng Sơn và tỉnh Quảng Tây Trung Quốc; phía Tây giáp tỉnh Bắc Ninh, Hải Dương; phía Nam giáp thành phố Hải Phòng; phía Đông giáp Vịnh Bắc Bộ. Là tỉnh công nghiệp, thương mại, du lịch; diện tích tự nhiên 611.081,3 ha, bờ biển dài 250 km, đường biên giới với Trung Quốc 132,8 km, dân số 1,1 triệu người với 22 dân tộc.

Quảng Ninh có 14 huyện, thị xã, thành phố; trong đó có 3 huyện, thành phố với 16 xã, phường biên giới giáp tỉnh Quảng Tây- Trung Quốc, gồm:

- Thành phố Móng Cái có 2 xã là Hải Sơn, Bắc Sơn; 6 phường gồm Hải Yên, Hải Hoà, Ka Long, Ninh Dương, Trà Cổ và Trần Phú.
- Huyện Hải Hà có 2 xã: Quảng Sơn, Quảng Đức;
- Huyện Bình Liêu có 6 xã: Vô Ngại, Lục Hồn, Đồng Tâm, Tình Húc, Hoàn Mô và Đồng Văn;

a) Số lượng Khu kinh tế cửa khẩu

Quảng Ninh đã được Chính phủ cho thành lập 3 khu kinh tế cửa khẩu là: Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái; Khu kinh tế cửa khẩu khu vực Hoàn Mô – Đồng Văn và Khu kinh tế cửa khẩu Bắc Phong Sinh.

(1)-*Khu Kinh tế cửa khẩu Móng Cái* (với cửa khẩu quốc tế Bắc Luân): Có diện tích 52.000 ha, nằm trên tuyến Quốc lộ 18^a và giáp với thị xã Đông Hưng – Trung Quốc. Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái đã được Chính phủ cho phép áp dụng thí điểm chính sách ưu đãi từ năm 1996 theo Quyết định số 675/TTg. Sau một thời gian phát triển, đến nay thành phố Móng Cái đã hình thành được các phân khu chức năng chủ yếu: Khu

thương mại (chợ, hội chợ triển lãm, kho tàng, bến bãi), khu du lịch (bãi biển, nhà hàng, khách sạn ...), khu công nghiệp, khu văn hoá vui chơi giải trí. Nhìn chung nhờ chính sách phát triển các Khu kinh tế cửa khẩu của Chính phủ, cửa khẩu Móng Cái hôm nay đã thực sự trở thành một cửa khẩu quốc tế quan trọng của Việt Nam nối các nước ASEAN với Trung Quốc.

(2)-*Khu Kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô – Đồng Văn*: Phạm vi bao gồm 2 xã Hoàn Mô và Đồng Văn thuộc huyện Bình Liêu, có 48,6 km giáp với xã Đông Trung – Đông Hưng – Trung Quốc. Hiện tại trong khu vực Khu Kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô – Đồng Văn còn có điểm xuất hàng hoá qua Trung Quốc tại Đồng Văn, hàng hoá xuất khẩu qua đây chủ yếu là thủy sản đông lạnh, nông sản, dược phẩm...

(3)-*Khu Kinh tế cửa khẩu Bắc Phong Sinh*: Phạm vi là toàn bộ xã Quảng Đức huyện Hải Hà, giáp danh với Lý Phở - Đông Hưng – Trung Quốc. Nằm trên tuyến tỉnh lộ 340 cách đường 18B khoảng 28 km.

b) Số lượng cửa khẩu tại khu vực biên giới

- **01 cửa khẩu quốc tế**: cửa khẩu quốc tế Móng Cái (cửa khẩu Bắc Luân) thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, thành phố Móng Cái. Cửa khẩu phía Trung Quốc là cửa khẩu Đông Hưng.

- **Cửa khẩu chính**: Không;

- **02 cửa khẩu phụ**:

+ Cửa khẩu Hoàn Mô (*tên gọi theo Nghị định số 107/2002/NĐ-CP của Chính phủ, được thống kê vào Danh sách cửa khẩu phụ tại Văn bản số 4542/TCHQ-GSQL ngày 12/9/2008 của Tổng cục Hải quan*) thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô – Đồng Văn, huyện Bình Liêu. Hiện tại đã có đủ 3 lực lượng Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch tại quản lý tại đây; có cơ sở hạ tầng và điều kiện làm việc đảm bảo quản lý nhà nước như cửa khẩu chính.

Cửa khẩu phía Trung Quốc là cửa khẩu Đông Trung

+ Cửa khẩu Bắc Phong Sinh (*tên gọi theo Nghị định số 107/2002/NĐ-CP của Chính phủ nhưng được thống kê vào Danh sách lối mở nằm trong Khu kinh tế cửa khẩu tại Văn bản số 4542/TCHQ-GSQL ngày 12/9/2008 của Tổng cục Hải quan*) thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Bắc Phong Sinh, huyện Hải Hà. Hiện tại đã có đủ 3 lực lượng Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch tại quản lý tại đây; có cơ sở hạ tầng và điều kiện làm việc đảm bảo quản lý nhà nước như cửa khẩu chính.

Cửa khẩu phía Trung Quốc là cửa khẩu Lý Hòa

- **01 lối mở:** Lối mở Ka Long (tên gọi theo Nghị định số 107/2002/NĐ-CP của Chính phủ là cửa khẩu Ka Long nhưng được thống kê vào Danh sách lối mở nằm trong Khu kinh tế cửa khẩu tại Văn bản số 4542/TCHQ-GSQL ngày 12/9/2008 của Tổng cục Hải quan) thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái. Hiện tại đã có đủ 3 lực lượng Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch tại quản lý tại đây; có cơ sở hạ tầng và điều kiện làm việc đảm bảo quản lý nhà nước như cửa khẩu chính.

- Điểm mở Mũi Ngọc thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái (theo Nghị định số 107/2002/NĐ-CP của Chính phủ được gọi là điểm thông quan Mũi Ngọc); Điểm mở Pò Hèn thuộc xã Hải Sơn, thành phố Móng Cái (điểm này không nằm trong Khu kinh tế cửa khẩu).

- **02 Địa điểm kiểm tra hàng hóa xuất khẩu, được phép thông quan hàng hóa xuất khẩu tại đây.** Tổng cục Hải quan cũng đã có Quyết định công nhận khu vực Lục Lâm, Đồng Văn là địa điểm kiểm tra hàng hóa xuất khẩu; đồng thời Tổng cục Hải quan đã hướng dẫn Cục Hải quan Quảng Ninh giải quyết thủ tục cho hàng hóa xuất khẩu qua 2 điểm này sang Trung Quốc. Kể từ khi hoạt động, tại 2 điểm này chỉ thực hiện thông quan đối với hàng hóa xuất khẩu, còn việc làm thủ tục hải quan được thực hiện tại các cửa khẩu.

+ *Điểm kiểm tra hàng hóa xuất khẩu Lục Lâm* thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, thành phố Móng Cái. Được Tổng cục Hải quan cho phép thành lập tại Quyết định số 282/TCHQ/QĐ/GSQL ngày 03/3/2005 v/v công nhận khu vực Lục Lâm là địa điểm kiểm tra hàng hóa xuất khẩu. Hiện tại hàng hóa được làm thủ tục hải quan tại Chi cục Hải quan cửa khẩu Bắc Luân; có lực lượng hải quan, biên phòng quản lý, giám sát hàng thực xuất tại Điểm này.

+ *Điểm kiểm tra hàng hóa xuất khẩu Đồng Văn* thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Hoàn Mô – Đồng Văn, huyện Bình Liêu. Được Tổng cục Hải quan cho phép thành lập tại Quyết định số 832/TCHQ/QĐ/GSQL ngày 13/8/2004 v/v công nhận khu vực Đồng Văn là địa điểm kiểm tra hàng hóa xuất khẩu. Hiện tại hàng hóa được làm thủ tục hải quan tại Chi cục Hải quan cửa khẩu Hoàn Mô; có lực lượng hải quan, biên phòng quản lý, giám sát hàng thực xuất tại Điểm này.

- Ngoài ra, tỉnh Quảng Ninh còn có Khu chuyên tải Vạn Gia (đường biển); tại đây đã có đủ các lực lượng chức năng tham gia quản lý như một cửa khẩu gồm Hải quan, Biên phòng, Cảng vụ, Kiểm dịch.

c) Số lượng chợ biên giới, chợ cửa khẩu, chợ trong Khu kinh tế cửa khẩu

Tổng số có 16 chợ. Trong đó có 13 chợ trong Khu kinh tế cửa khẩu, 03 chợ biên giới; cụ thể:

c1) Địa bàn thành phố Móng Cái: 09 chợ

- Có 8 chợ trong Khu kinh tế cửa khẩu và 1 chợ biên giới gồm: chợ Trung tâm Móng Cái, chợ số 2, chợ số 3, chợ Tôgi, chợ Ka Long, chợ Ninh Dương, chợ Hải Hòa, chợ Trà Cỏ;

- 01 chợ biên giới : chợ Hải Sơn (xã Hải Sơn).

c2) Địa bàn huyện Bình Liêu: 04 chợ

- 02 chợ trong Khu kinh tế cửa khẩu: chợ Hoàn Mô, chợ Đồng Văn.

- 02 chợ biên giới: Chợ Lục Hồn (xã Lục Hồn), chợ Vô Ngại (xã Vô Ngại).

c3) Địa bàn huyện Hải Hà: 03 chợ

Cả 3 chợ đều là chợ trong Khu kinh tế cửa khẩu: chợ Bắc Phong Sinh, chợ Quảng Đức (xã Quảng Đức), chợ Quảng Sơn (xã Quảng Sơn).

Như vậy, có thể thấy việc đầu tư cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất phục vụ trực tiếp đến hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hoá đã được Tỉnh Quảng Ninh và các địa phương quan tâm tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu hàng hoá. Các cơ sở hạ tầng tại các cửa khẩu đã được đầu tư cơ bản, đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu.

Đối với hệ thống kho bãi lưu giữ hàng hoá : hệ thống kho, bến, bãi bốc xếp hàng hoá phục vụ kinh doanh tạm nhập tái xuất thực phẩm đông lạnh trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh chủ yếu do doanh nghiệp đầu tư với tổng diện tích 571.466m² (trong đó : diện tích bãi là 478.195 m² ; kho thường có tổng diện tích 72.617m² ; kho lạnh có tổng diện tích 20.654 m²). Hệ thống kho, bãi đã đáp ứng được nhu cầu lưu giữ, bảo quản hàng hoá của các doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh trong thời gian chờ xuất khẩu.

3.2.2. Cơ chế chính sách hoạt động xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất (TNTX) khu vực tỉnh Quảng Ninh

Từ năm 2007 đến nay, Chính phủ và UBND tỉnh Quảng Ninh đã triển khai nhiều cơ chế, chính sách và biện pháp quản lý chặt chẽ hơn hoạt động thương mại xuất nhập khẩu với các nước có chung đường biên giới, nhất là chính sách đối với hoạt động TNTX, kho ngoại quan (KNQ), chuyển khẩu (CK) như : Chỉ thị số 23/CT-TTg ngày 07/0/2012 quy định việc tạm ngừng kinh doanh đối với mặt hàng TNTX, CK và gửi KNQ ; Thông tư số 05/2014/TT-BTC ngày 27/1/2014 quy định về hoạt động TNTX, tạm xuất tái nhập, CK hàng hoá thay thế Thông tư số 05/2013/TT-BTC ; Quyết định số 558/QĐ- UBND quy định về “trình tự thủ tục và nguyên tắc lựa chọn thị điểm doanh

nghiệp thực hiện tái xuất hàng hoá qua các cửa khẩu phụ, điểm thông quan trong các Khu KTCK Quảng Ninh” ; Quyết định số 981/QĐ-UBND ngày 14/5/2014 về công bố các cửa khẩu phụ, điểm thông quan trong khi kinh tế cửa khẩu và cửa khẩu phụ nằm ngoài khu kinh tế cửa khẩu để tái xuất hàng hoá ; Quyết định 52/2015/QĐ-TTg ngày 20/10/2015 quy định về hoạt động thương mại biên giới với các nước có chung đường biên giới; Thông tư số 52/2015/TT-BTC ngày 30/12/2015 của Bộ Công thương quy định chi tiết hoạt động mua bán hàng hoá qua biên giới của thương nhân,... Việc triển khai các chính sách trên đã góp phần nâng cao hiệu quả trong công tác phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương và giữa các lực lượng chức năng trong công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động thương mại xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, chính sách về hoạt động TNTX, KNQ, CK của chính phủ và các Bộ ngành trung ương trong những năm qua không ổn định khiến doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn trong hoạt động kinh doanh.

Hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu, TNTX, CK, KNQ trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh hiện nay tương đối thuận lợi, giảm thiểu thủ tục hành chính tạo điều kiện thông thoáng, thuận lợi cho doanh nghiệp kinh doanh như công bố các cửa khẩu mà doanh nghiệp được phép xuất hàng, bỏ một số thủ tục hành chính đã tạo thuận lợi về mặt thời gian cho doanh nghiệp; đã lựa chọn được các doanh nghiệp có năng lực, kinh nghiệm trong hoạt động kinh doanh, loại bỏ những doanh nghiệp yếu kém giúp hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu trở nên lành mạnh hơn, hạn chế tình trạng tranh giành khách hàng, hạ giá thành dịch vụ, cạnh tranh không lành mạnh, gây ảnh hưởng đến môi trường kinh doanh, cụ thể như :

- Về thủ tục tái xuất hàng hoá tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan qua các cửa khẩu phụ, điểm thông quan trong các Khu kinh tế cửa khẩu. Từ tháng 12/2017, Ủy ban Nhân dân Tỉnh đã bãi bỏ thủ tục doanh nghiệp phải đăng ký và công bố Doanh nghiệp làm thủ tục trực tiếp tại cơ quan Hải quan cửa khẩu để thông quan hàng hoá theo quy định của pháp luật hiện hành.

- Thủ tục xuất nhập khẩu hàng hoá của thương nhân qua các cửa khẩu phụ, lối mở biên giới tỉnh Quảng Ninh. Từ ngày 01/4/2018, thương nhân tham gia hoạt động mua bán, trao đổi hàng hoá qua các cửa khẩu phụ, lối mở biên giới tỉnh Quảng Ninh, làm thủ tục trực tiếp tại cơ quan hải quan (không cần phải được Ủy ban Nhân dân tỉnh công bố thực hiện mua bán hàng hoá qua cửa khẩu, lối mở nữa).

- Về cải cách thủ tục hành chính:

Thứ nhất, về thủ tục hải quan: hiện tại thủ tục khai báo hải quan tại các Chi cục hải quan đều thực hiện khai báo điện tử, cập nhật toàn hệ thống tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong quá trình làm thủ tục xuất nhập khẩu qua Hệ thống thông quan tự động VNACCS/VCIS gắn liền với việc triển khai Hệ thống một cửa quốc gia, Dịch vụ công trực tuyến (năm 2017 thời gian thông quan hàng nhập khẩu đã giảm so với năm 2016 là 5h19p51s (giảm 13,41%), đối với hàng xuất khẩu giảm so với năm 2016 là 11h24p13s (giảm 52,86%).

Thứ hai, về thủ tục hành chính thu phí, lệ phí thuộc lĩnh vực Kiểm dịch thực vật, thủy sản xuất nhập khẩu và y tế: Năm 2017, các doanh nghiệp đến đăng ký làm thủ tục kiểm dịch hàng hoá xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất, vệ sinh an toàn thực phẩm qua các cửa khẩu được giải quyết kịp thời. Thời gian làm thủ tục rút ngắn từ 04 giờ xuống còn 02 giờ đảm bảo đúng trình tự, quy định của pháp luật, ngành. Công tác thu phí thực hiện theo đúng quy định của Nhà nước.

Thứ ba, về thủ tục hành chính cấp giấy chứng nhận xuất xứ hàng hoá (C/O): triển khai quy trình cấp số C/O tự động qua mạng Internet trên hệ thống Ecosys đưa hoạt động cung cấp dịch vụ công trực tuyến này lên mức độ 3; đề xuất Bộ Công thương cho phép nâng cấp thời gian khai báo C/O qua mạng của các doanh nghiệp xuất khẩu tỉnh Quảng Ninh lên 18 giờ (quy định là 10 giờ). Rút ngắn thời gian xử lý và cấp Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hoá (C/O) cho doanh nghiệp xuất khẩu khai báo qua mạng từ 6 giờ chỉ còn 1 đến 2 giờ.

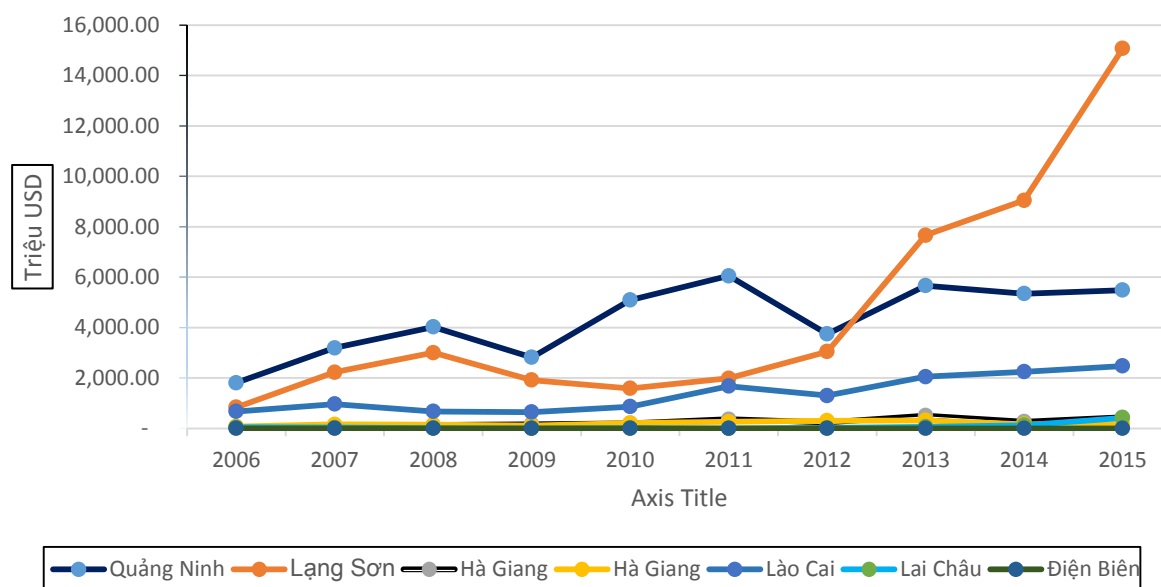
3.3. Thực trạng phát triển kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh

3.3.1. Thực trạng phát triển thương mại biên giới khu vực Quảng Ninh

Thứ nhất, sự thay đổi về tỷ trọng thương mại biên giới khu vực Quảng Ninh. Trong lĩnh vực thương mại, quan hệ thương mại song phương đã có những bước tăng trưởng vượt bậc trong thời gian qua. Năm 2013, kim ngạch thương mại hai chiều Việt Nam – Trung Quốc lần đầu tiên chạm sát ngưỡng 50 tỷ USD tăng 21,9% so với năm 2012, trong đó Việt Nam xuất khẩu 13,1 tỷ USD tăng 5,7%, nhập khẩu đạt 36,8 tỷ USD tăng 27,8%. Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan Việt Nam, tính đến hết tháng 9/2015, kim ngạch thương mại hai chiều Việt Nam – Trung Quốc đạt 49,16 tỷ USD, tăng 16,1% so với cùng kỳ năm 2014. Trong giai đoạn từ năm 2000 đến 2014, tốc độ tăng trưởng xuất khẩu hàng hoá Việt Nam sang Trung Quốc đạt mức trung bình là 20,3% trong khi ở chiều ngược lại, tăng trưởng nhập khẩu hàng hoá trung bình từ Trung Quốc là 31%. Về tổng thể, trong tương quan với tổng mức lưu chuyển ngoại thương của

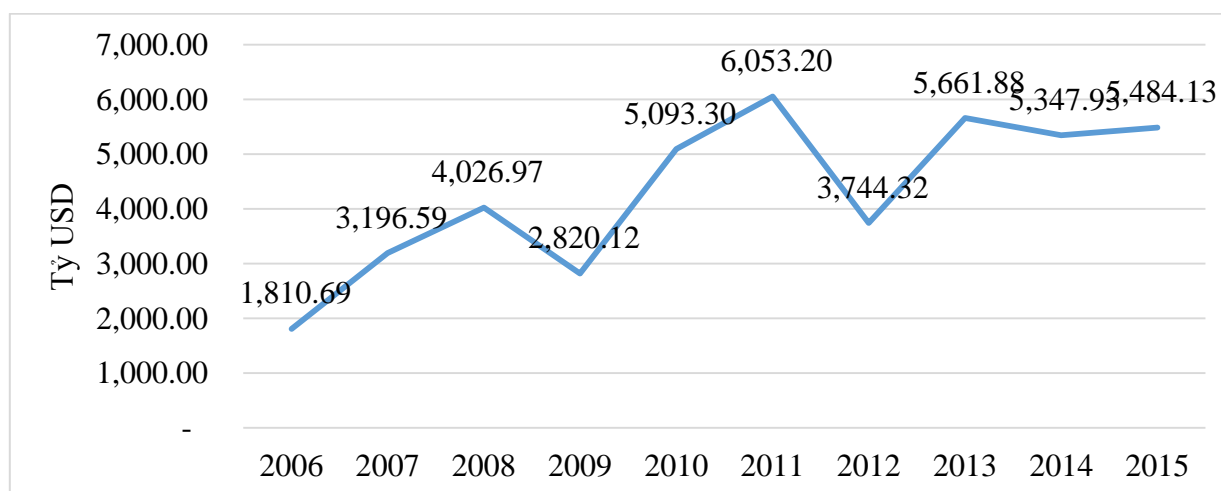
Việt Nam hiện nay, kim ngạch thương mại với Trung Quốc chiếm 20% tổng thương mại Việt Nam với các đối tác. Trung Quốc chiếm 29,5% kim ngạch nhập khẩu và khoảng 10% kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam.

Biểu đồ 3.1: So sánh tình hình xuất nhập khẩu qua biên giới Việt – Trung của Quảng Ninh với các tỉnh giáp biên với Trung Quốc khác (từ 2006-2015)



Nguồn: Theo xử lý số liệu của tác giả

Biểu đồ 3.2: Tình hình xuất nhập khẩu qua biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh (từ 2006-2015)



Nguồn: Theo xử lý số liệu của tác giả

Cho dù tốc độ và quy mô tăng trưởng cao song điều dễ nhận thấy trong quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc thời gian qua tồn tại thực tế là mức độ thâm hụt

thương mại hai chiều có xu hướng gia tăng, với tình trạng nhập siêu có xu hướng gia tăng với Việt Nam. Từ chỗ có thặng dư không đáng kể với Trung Quốc (khoảng 140 triệu USD năm 2000) thì đến năm 2014 xấp xỉ 29 tỷ USD. Năm 2015, theo thống kê của Hải quan Việt Nam, tổng kim ngạch thương Việt Trung đạt 66,6 tỷUSD, tăng 13,4% so với năm 2014. 7 tháng năm 2016, đạt 38,18 tỷ USD, tăng 1,2% so với cùng kỳ 2015. Trong đó, Việt Nam xuất khẩu đạt 10,85 tỷ USD, tăng 14,9%; nhập khẩu 27,32 tỷ USD. Thực tế cho thấy, con số này có thể còn lớn nữa bởi sự không thống nhất trong các số liệu thống kê giữa Việt Nam và Trung Quốc, đặc biệt trong hoạt động thương mại biên giới giữa hai nước như xuất nhập khẩu qua đường tiểu ngạch, cư dân biên giới.

Quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc là quan hệ theo hàng dọc, mang đặc trưng quan hệ thương mại Bắc – Nam. Điều này thể hiện rõ trong cơ cấu hàng xuất khẩu. Hiện tại, phần lớn hàng nhập khẩu của Việt Nam từ Trung Quốc là hàng trung gian (chiếm 67,8%, bao gồm hàng công nghiệp phụ trợ cho dệt may, da giày, điện tử,...), hàng hoá vốn (chiếm 20,6%, bao gồm các loại máy móc thiết bị, công nghệ...), cây – con giống, phân bón, thức ăn gia súc... Trong khi đó, xuất khẩu của Việt Nam sang thị trường này tập trung nhiều nhất ở nhóm hàng trung gian (chiếm 51,5%, bao gồm nhiên liệu thô, khoáng sản, cao su...), tiêu dùng (chiếm 22,4%, bao gồm rau quả, gạo...), xăng dầu (17,9%)... Với cơ cấu hàng xuất khẩu vừa nêu, giá trị thu về cho Việt Nam là không nhiều do các sản phẩm xuất khẩu đều có giá trị gia tăng không cao.

Trong thương mại biên giới tuyến Việt Nam - Trung Quốc xuất, nhập khẩu đạt 5.842,3 triệu USD, tăng 10,1%. Trong đó, xuất khẩu đạt 2.665,7 triệu USD, giảm 12,1%; nhập khẩu đạt 3.176,6 triệu USD, tăng 40%; Các phương thức tạm nhập, tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan đạt 17.380,4 triệu USD, tăng 47,1% so với năm 2014. Trao đổi hàng cư dân biên giới đạt 227,1 triệu USD, tăng 188,4% so với năm 2014.

Kim ngạch thương mại biên giới Việt - Trung những năm gần đây tăng mạnh, từ 16,27 tỷ USD năm 2013 lên 17,2 tỷ USD năm 2014, và 24,15 tỷ USD năm 2015. Thương mại biên giới Việt - Trung chiếm tỷ trọng khoảng 30% tổng kim ngạch thương mại Việt - Trung.

Cùng với sự gia tăng trong hoạt động thương mại Việt Nam – Trung Quốc, cũng như thương mại biên giới hai nước trong những năm vừa qua, thương mại biên giới khu vực Quảng Ninh cũng phát triển một cách mạnh mẽ và là địa phương luôn dẫn đầu trong hoạt động thương mại biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc. Tính từ năm 1997

đến nay, 2 tỉnh Quảng Ninh và Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây (Trung Quốc) đã ký 05 biên bản hội đàm và ghi nhớ về xây dựng cơ chế trao đổi hợp tác vùng biên giới và cơ chế hợp tác tiện lợi cho việc thông quan; ký ghi nhớ hợp tác đa phương giữa UBND 7 tỉnh biên giới phía Bắc Việt Nam với Chính quyền nhân dân 2 tỉnh Vân Nam và Quảng Tây (Trung Quốc), v.v.

Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu của 2 bên ngày càng tăng, năm 2007 đạt 3,846,00 triệu USD. Thanh toán qua biên giới năm 2007 đạt 184.000 tỷ đồng. Hoạt động kinh doanh của hệ thống chợ cửa khẩu biên giới ngày càng ổn định và phát huy hiệu quả, hiện có trên 1000 hộ kinh doanh người Trung Quốc đang tham gia kinh doanh tại chợ cửa khẩu Móng Cái, Bắc Phong Sinh và Hoành Mô. Tính đến hết năm 2007, trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh đã có 13/107 dự án FDI có vốn đầu tư của các nhà đầu tư Quảng Tây (Trung Quốc) với tổng vốn đầu tư đăng ký là 75,02 triệu USD, vốn thực hiện đạt 39,70 triệu USD, tập trung vào các lĩnh vực chế biến cao su nguyên liệu và du lịch - dịch vụ.

Thành tựu nổi bật của Móng Cái những năm trở lại đây đó là đã duy trì tốc độ tăng trưởng kinh tế với nhịp độ ổn định và luôn đạt ở 2 con số. Cho đến năm 2013, cơ cấu kinh tế chuyển dịch tích cực, trong đó, thương mại - dịch vụ chiếm trên 70% tỷ trọng kinh tế. Tổng giá trị hàng hoá hai chiều qua cửa khẩu Móng Cái trong thời gian này đạt 18.070 triệu USD, tăng bình quân 26,25%/năm, chiếm 95,7% tổng kim ngạch hàng hoá qua các cửa khẩu biên giới đất liền của tỉnh và chiếm trên 40% tổng kim ngạch hàng hoá xuất nhập khẩu qua cửa khẩu các tỉnh biên giới phía Bắc (Lào Cai, Lạng Sơn, Cao Bằng). Thu thuế xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Móng Cái chiếm 85,3% tổng thu qua các cửa khẩu biên giới của tỉnh và chiếm 28,5% tổng thu xuất nhập khẩu qua cửa khẩu các tỉnh biên giới phía Bắc. Hoạt động mua bán, trao đổi hàng hoá cư dân biên giới được duy trì thường xuyên, hàng hoá thông quan qua cửa khẩu cơ bản đúng quy định hiện hành. Hoạt động xuất nhập cảnh chủ yếu là thăm thân, lao động, học tập, du lịch tăng bình quân từ 12-14%/năm.

Điểm tạo dấu ấn cho kinh tế cửa khẩu Móng Cái còn phải kể đến số thu ngân sách trên địa bàn trong những năm qua với tốc độ tăng bình quân khoảng 7%/năm. Chính nhờ sự phát triển của kinh tế cửa khẩu đã góp phần đưa Móng Cái từ một huyện thuần nông, trở thành thị xã đô thị loại IV và trở thành thành phố đô thị loại III năm 2009. Và trong tương lai Móng Cái sẽ trở thành đô thị loại II, một thành phố cửa khẩu quốc tế hiện đại với điểm nhấn quan trọng trong trục động lực 2 hành lang (Lào Cai -

Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh - Côn Minh Trung Quốc và Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh - Lạng Sơn - Quảng Tây Trung Quốc) và một vành đai kinh tế ven biển Vịnh Bắc Bộ.

Với những nỗ lực cải cách, thu hút đầu tư, tạo thuận lợi tối đa cho xuất nhập khẩu, trong những năm qua, hoạt động thương mại biên giới Quảng Ninh đã đạt được những kết quả tích cực. Số liệu từ Cục Hải quan Quảng Ninh, hoạt động xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu Quảng Ninh luôn trong xu hướng tăng qua các năm. Nếu như năm 2008 tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua địa bàn đạt 8,3 tỷ USD; năm 2009: 6,6 tỷ USD; năm 2010 đạt 10 tỷ USD; năm 2011: 12,6 tỷ USD; năm 2012 đạt gần 9 tỷ USD và 7 tháng đầu năm 2013 đạt trên 5.635 tỷ USD.

Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu khu vực biên giới tỉnh Quảng Ninh giai đoạn năm 2012 – 2015 đạt 20.238,3 tỷ USD (chiếm tỷ trọng 30,6% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu, lối mở trên tuyến biên giới Việt Nam – Trung Quốc). Trong đó nhập khẩu 3.501,2 tỷ USD (chiếm tỷ trọng 17,34%), xuất khẩu 6.476.3 tỷ USD (chiếm tỷ trọng 32%). Tốc độ tăng bình quân qua các năm về xuất nhập khẩu tại các cửa khẩu biên giới giai đoạn năm 2012-2015 là 42,81%/năm. Trong đó nhập khẩu tăng 26,2%; xuất khẩu tăng 11,47%.

Về thương mại - xuất nhập khẩu: Đã bước đầu hình thành các khu thương mại dịch vụ, từng bước đáp ứng các nhu cầu phát triển. Hoạt động xuất nhập khẩu được đẩy mạnh. Các hoạt động tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, chuyển tải tăng trưởng cao. Hệ thống kho ngoại quan, kho hàng được mở rộng, đáp ứng tốt yêu cầu lưu chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp. Hệ thống chợ được nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới; nhiều nơi đã hình thành nên các phố thương mại, cửa hàng miễn thuế, kho ngoại quan, phát triển các cơ sở dịch vụ (ngân hàng, bưu điện, khách sạn, nhà hàng...), nhờ đó đã thúc đẩy giao lưu thương mại phát triển.

Theo số liệu tổng hợp đến năm 2010, tỷ trọng kim ngạch xuất nhập khẩu của các khu kinh tế cửa khẩu Quảng Ninh chiếm hơn 60% tổng số xuất nhập khẩu tại các khu kinh tế cửa khẩu biên giới tiếp giáp với Trung Quốc; tiếp đến khu kinh tế cửa khẩu Lạng Sơn và khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai chiếm trên 30%; còn lại là các khu kinh tế cửa khẩu Thanh Thủy, Hà Giang; khu kinh tế cửa khẩu Ma Lù Thàng, Lai Châu và khu kinh tế cửa khẩu Cao Bằng.

Về tốc độ tăng, trước năm 2012, kim ngạch xuất nhập khẩu qua biên giới khu vực Quảng Ninh tăng mạnh so với các tỉnh khác. So với năm 2006 thì đến hết năm 2010

kim ngạch xuất nhập khẩu tại các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung tăng 212,3%, trong đó khu kinh tế cửa khẩu Ma Lù Thàng tăng cao nhất là 295,8 %, khu kinh tế cửa khẩu Thanh Thủy tăng 285,7%, khu kinh tế cửa khẩu Lạng Sơn tăng 262%, khu kinh tế cửa khẩu Quảng Ninh tăng 204%, khu kinh tế cửa khẩu Cao Bằng tăng 171,4% và khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai tăng 165,5%.

Năm 2017, hoạt động xuất nhập khẩu gặp nhiều khó khăn, kim ngạch thương mại song phương khu vực biên giới tỉnh Quảng Ninh giảm mạnh so với năm 2016, cụ thể:

- *Tại địa bàn Móng Cái:* Năm 2017 tại địa bàn thành phố Móng Cái, tình hình phát triển kinh tế tiếp tục được duy trì: giá trị sản xuất công nghiệp tăng 26,1% so với cùng kỳ, tổng sản lượng nông sản tăng 9,2%. Tuy nhiên, hoạt động xuất nhập khẩu lại giảm mạnh so với những năm trước, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu tăng 52% so với cùng kỳ năm 2016, cụ thể: Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 4,140 tỷ USD, giảm 47,8% so với cùng kỳ năm 2016 (giảm 3,795 tỷ USD). Trong đó, kim ngạch xuất khẩu đạt 1,623 tỷ USD, giảm 52,2% (tức giảm 1,776 tỷ USD) so với cùng kỳ năm 2016 (hàng hoá xuất khẩu chủ yếu: tinh bột sắn, bánh kẹo, thuốc lá, nông sản, hàng đông lạnh, sản phẩm sợi dệt, dầu silicol...); kim ngạch nhập khẩu đạt 2,517 tỷ USD, giảm 44% (giảm 2,019 tỷ USD) so với cùng kỳ năm 2016 (hàng hoá nhập khẩu chủ yếu: hàng hoá tiêu dùng, tạp hoá, nguyên liệu sản xuất sợi dệt, máy móc thiết bị phục vụ dự án Tập đoàn Texhong...).

Nguyên nhân dẫn đến kim ngạch xuất khẩu năm 2017 giảm là do phía Trung Quốc tăng cường kiểm tra, kiểm soát toàn tuyến cửa khẩu và dọc biên giới hạn chế hàng xuất từ Việt Nam sang, bên cạnh đó phía Trung Quốc đã hết hạn mức hoàn thuế VAT đối với các mặt hàng có giá trị cao như linh kiện điện tử, đá bán quý,... Lượng máy móc, thiết bị nhập khẩu để phục vụ cho dây chuyền sản xuất tại các dự án như nhà máy Texhong thuộc tập đoàn Texhong giảm mạnh do các nhà máy đã hoàn thành việc xây dựng và đưa vào hoạt động ổn định. Bên cạnh đó, do phía Trung Quốc tiếp tục thực hiện chính sách dịch chuyển ưu tiên phát triển vùng miền, chuyển dần từ ưu tiên phát triển khu vực Đông Hưng – Quảng Tây lên khu vực tỉnh Vân Nam, siết chặt quản lý hoạt động xuất nhập khẩu khu vực biên giới dẫn đến một lượng hàng hoá lớn trước đây làm thủ tục tại Móng Cái thì nay chuyển đến các tỉnh vùng Tây Bắc như Lào Cai, Cao Bằng.

- *Tại cửa khẩu Bắc Phong Sinh*: tổng kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2017 (từ ngày 01/01/2017 đến 31/10/2017) đạt 210,76 triệu USD, bằng 84,8% so với cùng kỳ năm 2016. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu kinh doanh đạt 200,83 triệu USD, bằng 83,82% so với cùng kỳ năm 2016; kim ngạch nhập khẩu kinh doanh đạt 9,92 triệu USD bằng 110,79% so với cùng kỳ năm 2016. Nguyên nhân là do từ 01/01/2017, phía Lý Hoả (Trung Quốc) thực hiện làm việc 08 giờ sáng đến 16 giờ chiều (giờ Hà Nội), nghỉ trưa 01 giờ, thứ 7 và chủ nhật nghỉ làm việc. Tuy nhiên thời gian thực tế giờ đóng cửa, mở cửa phía cửa khẩu Lý Hoả thất thường, nhiều ngày đóng cửa khẩu làm việc sớm hơn giờ quy định. Bên cạnh đó, phương tiện vận chuyển hàng hoá qua lại hai bên Việt Nam – Trung Quốc chỉ dùng xe kéo tay, dẫn đến việc thông thương hàng hoá tại cửa khẩu chậm, ngoài ra phía Trung Quốc còn chặn lưu lượng hàng hoá, hạn chế số lượng trên một lượt xe kéo.

- *Tại cửa khẩu Hoàng Mô*: Hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu hàng hoá qua cửa khẩu Hoàng Mô năm 2017 (từ ngày 01/01/2017 đến 31/9/2017) có sự sút giảm đáng kể về kim ngạch xuất nhập khẩu, cụ thể: kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2017 đạt 22,44 triệu USD, giảm 27,47% so với cùng kỳ năm 2016. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu đạt 8,62 triệu USD, giảm 37,9% so với cùng kỳ, kim ngạch nhập khẩu đạt 13,82 triệu USD, giảm 14,6% so với cùng kỳ. Nguyên nhân dẫn đến hoạt động của cửa khẩu Hoàng Mô giảm mạnh là do cơ sở hạ tầng của cả Việt Nam và Trung Quốc đều chưa ổn định, tại bãi kiểm hoá cửa khẩu vẫn còn các hộ dân còn sinh sống chưa di dời. Bên cạnh đó, do ảnh hưởng của mưa lũ kéo dài cùng với việc hải quan Trung Quốc tiếp tục siết chặt quản lý hàng hoá biên mậu của cư dân biên giới Trung Quốc, duy trì đúng 8.000 NDT/người/ngày, chuyển từ hình thức ước lượng bằng mặt thường sang lắp đặt 04 bàn cân điện tử để cân trọng lượng hàng hoá. Ngoài ra việc phía Trung Quốc thực hiện chính sách cắt giảm thời gian làm việc 03/ngày đối với làm việc bình thường, thời gian làm việc từ 08 giờ sáng đến 16 giờ chiều, nghỉ trưa 01 giờ, nghỉ làm việc 02 ngày thứ 7 và chủ nhật và các ngày lễ, thực hiện chế độ nghỉ bù nếu ngày lễ trùng với ngày nghỉ cuối tuần.

Thứ hai, *sự thay đổi quy mô và tốc độ tăng trưởng kim ngạch thương mại hai nước qua biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh*. Theo số liệu thống kê, giai đoạn 2006-2011, tổng giá trị hàng hoá hai chiều của cửa khẩu Móng Cái đạt 18.070 triệu USD, tăng bình quân 26,25%/năm, chiếm 95,7% tổng kim ngạch hàng hóa qua các cửa khẩu biên giới đất liền Việt Nam - Trung Quốc trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh và chiếm trên

40% tổng kim ngạch hàng hóa xuất nhập khẩu qua cửa khẩu các tỉnh biên giới phía Bắc (Lào Cai, Lạng Sơn, Cao Bằng). Thu thuế xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Móng Cái chiếm 85,3% tổng thu qua các cửa khẩu biên giới của tỉnh Quảng Ninh và chiếm 28,5% tổng thu xuất nhập khẩu qua cửa khẩu các tỉnh biên giới phía Bắc. Giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Móng Cái năm 2011 đã tăng hơn 20 lần so với năm 1996. Thị trường nội địa phát triển ổn định, tổng mức lưu chuyển hàng hoá bán lẻ và tiêu dùng xã hội, giai đoạn 2006- 2011 đạt 21.294 tỷ đồng, tăng bình quân 23,55%/năm. Tổng mức bán lẻ hàng hoá và doanh thu dịch vụ đạt 18.067,4 tỷ đồng, tăng bình quân 22,5%/năm. Hiện nay, thành phố có 4 trung tâm thương mại, 14 chợ với trên 4.725 điểm kinh doanh, tổng vốn đầu tư đạt gần 1.000 tỷ đồng.

Từ năm 2011 đến 2014, tổng giá trị hàng hoá xuất nhập khẩu qua Cửa khẩu Móng Cái đạt 14.160 triệu USD, tăng bình quân đạt 7,2%/năm. Thu thuế xuất nhập khẩu giai đoạn 2011-2014 đạt 1.792,6 tỷ đồng.

Chỉ tính riêng tháng 1/2015, kim ngạch xuất khẩu của các doanh nghiệp trong tỉnh đạt 179 triệu USD, tăng 5,1% cùng kỳ; kim ngạch nhập khẩu đạt 165 triệu USD, tăng 5,8% cùng kỳ; trị giá hàng tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan đạt 280 triệu USD, tăng 9% cùng kỳ. Công tác quản lý các hoạt động tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan trên địa bàn tỉnh cơ bản được đảm bảo.

Căn cứ vào Thông tư 05/2014/TT-BTC ngày 27/01/2014 của Bộ Công Thương, tỉnh đã ban hành quyết định công bố các cửa khẩu phụ, điểm thông quan trong Khu kinh tế cửa khẩu làm cơ sở để quản lý, kiểm soát, giám sát hàng hoá tái xuất đi qua. Về hoạt động tạm nhập tái xuất hàng thực phẩm đông lạnh, các ngành chức năng và UBND các huyện, thành phố biên giới đã tham mưu cho tỉnh ban hành Quyết định Quy hoạch tạm thời hệ thống kho, bãi phục vụ kinh doanh trên địa bàn tỉnh.

Năm 2017, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 4,790 tỷ USD bằng 48,47% so với cùng kỳ năm 2016. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu đạt 1,862 tỷ USD giảm 56,82% so với cùng kỳ năm 2016, kim ngạch nhập khẩu đạt 2,928 tỷ USD giảm 47,43% so với cùng kỳ năm trước.

Hoạt động TNTX, CK, KNQ – những loại hình dịch vụ thương mại chính đang giải quyết công ăn việc làm cho hơn 20.000 lao động và mang về nguồn thu lớn cho ngân sách Quảng Ninh bị ách tắc và giảm sút đáng kể. Số liệu thống kê từ Hải quan Quảng Ninh cho hay, nếu như năm 2011, kim ngạch hàng tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu qua địa bàn Quảng Ninh đạt 3,77 tỷ USD; năm 2012: 1,854 tỷ USD (giảm 51,82%

so năm 2012) thì nửa đầu năm 2013 (từ 1/1 – 18/7) là 1,08 tỉ, giảm 1,33% so với cùng kỳ năm trước. Hàng hóa gửi kho ngoại quan năm 2011 là 1.879.715 kiện rượu và 4.377.837 kiện thuốc lá điều thì năm 2012: 1.405.867 kiện rượu và 3.880.132 kiện thuốc lá; 6 tháng đầu năm (15/7) là 83.362 kiện rượu và 2.436.077 kiện thuốc lá. Trước khó khăn này, nhiều cuộc họp đã được tổ chức như Hội nghị “Tháo gỡ khó khăn, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong hoạt động kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan, kinh doanh vận tải hàng hóa qua địa bàn tỉnh Quảng Ninh” được tổ chức vào ngày 12/6, tại thành phố Hạ Long. Ngày 16/8/2013, tỉnh Quảng Ninh cũng đã tổ chức Hội nghị Sơ kết thực hiện chỉ thị 23 của Thủ tướng Chính phủ... để lắng nghe tâm tư, nguyện vọng của doanh nghiệp, cùng doanh nghiệp gỡ vướng kịp thời. Các ban ngành trong tỉnh cũng quyết liệt vào cuộc gỡ khó cho doanh nghiệp, tăng cường cải cách thủ tục hành chính tạo cơ chế thông thoáng cho hoạt động xuất nhập khẩu; tăng thời gian giám sát đối với hàng hóa xuất khẩu tại các địa điểm kiểm tra hàng xuất khẩu đảm bảo 24/24 giờ, v.v.

Tuy nhiên, ngoài những nỗ lực của tỉnh, để tháo gỡ kịp thời khó khăn cho doanh nghiệp, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn, Quảng Ninh đang cần sự vào cuộc của Chính phủ, các Bộ, ngành Trung ương. Theo đó, Quảng Ninh đề xuất Chính phủ sớm chỉ đạo Bộ Công Thương có đánh giá tổng thể tình hình hoạt động kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan để có căn cứ khoa học xác định tác động tích cực, tiêu cực tới kinh tế - xã hội địa phương, từ đó đưa ra chính sách quản lý phù hợp; Cho phép kinh doanh hàng tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan các hàng hoá thuộc Danh mục hàng hóa tạm ngừng kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu và gửi kho ngoại quan; Mở rộng thêm danh mục hàng hóa được tạm nhập tái xuất; Tăng thêm thời gian hàng gửi kho ngoại quan...

Bên cạnh đó, trị giá TNTX, CK, KNQ tái xuất giai đoạn 2014-2016 cụ thể như sau: trị giá hàng hoá TNTX, CK, gửi KNQ tái xuất qua các cửa khẩu, điểm thông quan tỉnh Quảng Ninh từ khi triển khai thực hiện Thông tư 05/2015/TT-BTC đạt 12,41 tỷ USD, trong đó năm 2014 đạt 3,95 tỷ USD, năm 2015 đạt 3,92 tỷ USD, năm 2016 đạt 4,54 tỷ USD.

Đến năm 2017, trị giá hàng hoá xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất qua các cửa khẩu trên tuyến tỉnh Quảng Ninh (huyện Hải Hà, huyện Bình Liêu, thành phố Móng Cái) năm 2017 giảm 49% so với cùng kỳ năm 2016. Trong đó, xuất khẩu tăng 22% so với năm 2016, nhập khẩu giảm 10,7% so với năm 2016; hàng tạm nhập tái xuất giảm 35%

so với năm 2016. Quý 1/2018, trị giá hàng hoá xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất, qua các cửa khẩu trên tuyến tỉnh Quảng Ninh giảm 33,4% so với cùng kỳ. Trong đó, xuất khẩu tăng 3,6% so với cùng kỳ, hàng tạm nhập tái xuất giảm 32,6% so với cùng kỳ.

Hoạt động xuất nhập cảnh buôn bán và du lịch qua biên giới Việt – Trung thì khu vực tỉnh Quảng Ninh luôn chiếm vị trí hàng đầu. Điểm rõ nét trong sự phát triển kinh tế tại các khu kinh tế xuyên biên giới Việt - Trung những năm qua là hoạt động xuất nhập cảnh qua các cửa khẩu biên giới ngày càng được đẩy mạnh. Trừ thông kê số liệu của tỉnh Lạng Sơn năm 2010 chưa thật đầy đủ, còn nhìn chung tại các khu kinh tế xuyên biên giới khác, số người cũng như số phương tiện quá cảnh tại các cửa khẩu biên giới Việt - Trung ngày càng tăng lên. Số người qua lại các khu kinh tế xuyên biên giới chủ yếu bằng giấy thông hành xuất nhập cảnh với mục đích tham quan, du lịch và tìm hiểu kinh doanh.

Thêm nữa số lượng người Trung Quốc sang buôn bán, làm ăn tại các chợ biên giới Việt Nam cũng như số người Việt Nam sang buôn bán, thuê điểm mở cửa hàng buôn bán kinh doanh tại các chợ biên giới Trung Quốc tại các cửa khẩu Móng Cái, Đồng Đăng, Lào Cai có xu hướng tăng lên. Số lượng các công ty, các doanh nghiệp tư nhân, các hộ buôn bán nhỏ, các chi nhánh, đại diện của các doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh tại khu vực các cửa khẩu biên giới Việt - Trung cũng tăng nhanh. Trong số các khu vực biên giới các tỉnh thì Quảng Ninh hoạt động nhộn nhịp hơn cả, chẳng hạn như năm 2006 có 4.234.700 lượt người xuất nhập cảnh toàn tuyến biên giới Việt – Trung thì Quảng Ninh có tới 1.789.000 lượt người. Đến năm 2010, xuất nhập cảnh toàn tuyến biên giới Việt – Trung là 5.455.000 lượt người thì có tới 3.400.000 lượt người qua khu vực biên giới Quảng Ninh, chiếm 62,32%. Năm 2017 tại địa bàn thành phố Móng Cái, lượng khách du lịch đến tăng 20,2%.

Năm 2017, hoạt động giao thương, trao đổi cư dân biên giới cụ thể như sau: tổng số tờ khai 34.494 tờ khai giảm 14% so với cùng kỳ năm 2016. Tổng số lượt người xuất nhập cảnh qua cửa khẩu quốc tế Móng Cái năm 2017 đạt 6.718.924 lượt người, bằng 142,7% cùng kỳ năm 2016, trong đó khách du lịch và khách hộ chiếu đạt 2.285.766 lượt bằng 138,76% cùng kỳ năm trước. Cư dân biên giới: 4.433.158 lượt người, bằng 144,8% so cùng kỳ năm 2016, trong đó cư dân biên giới Việt Nam đạt 3.125.825 lượt bằng 158,3% so cùng kỳ năm trước, bình quân 8.564 lượt/ngày. Tổng trị giá hàng hoá trao đổi cư dân biên giới đạt 468.964 triệu đồng, giảm 33,44% so với năm 2016.

Thứ ba, *cơ cấu hàng hoá xuất nhập khẩu quan biên giới hai nước khu vực tỉnh Quảng Ninh và nguồn thu ngân sách*. Nhìn vào tổng thể cơ cấu hàng hoá xuất nhập khẩu quan biên giới Việt Nam – Trung Quốc, trong đó có khu vực biên giới tỉnh Quảng Ninh cho thấy, Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc chủ yếu là hàng công nghiệp nhẹ, khoáng sản, nông lâm thủy sản (sản chiếm 90%, gạo 40%, cao su 50%...); nhập khẩu hàng công nghiệp nặng và công nghiệp điện tử, nguyên liệu phục vụ sản xuất, hàng công nghiệp nhẹ và nông sản; các mặt hàng tạm nhập tái xuất chủ yếu là hàng thủy hải sản đông lạnh.

Về cơ cấu mặt hàng xuất nhập khẩu: Trong giai đoạn 2012 – 2015 cơ cấu mặt hàng xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu tỉnh Quảng Ninh với Trung Quốc hầu như không có sự thay đổi lớn:

+ Về mặt hàng xuất khẩu sang Trung Quốc: chủ yếu vẫn là các mặt hàng nguyên liệu thô chưa qua chế biến nên giá trị xuất khẩu không cao. Nhóm hàng nguyên nhiên liệu vẫn có xu hướng xuất khẩu gia tăng, gây bất lợi cho cơ cấu mặt hàng xuất khẩu nói chung của Việt Nam. Nhóm hàng nông, lâm, thủy sản có xu hướng giảm nhẹ

+ Mặt hàng nhập khẩu từ Trung Quốc: chủ yếu vẫn là các mặt hàng nguyên liệu, vật tư phục vụ cho sản xuất công nghiệp, máy móc thiết bị công nghiệp và hàng tiêu dùng.

Từ sự phát triển của thương mại biên giới mà đóng góp cho ngân sách nhà nước cũng gia tăng, nhất là khu kinh tế biên giới Quảng Ninh, đặc biệt là khu kinh tế cửa khẩu. Sự phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung góp phần tích cực vào nguồn thu ngân sách của các địa phương. Tính trong giai đoạn 2006-2010 nguồn thu ngân sách nhà nước từ các khu kinh tế cửa khẩu tăng 351%. Tuy nhiên mức độ đóng góp của từng khu kinh tế cửa khẩu cũng có sự khác nhau, trong đó, khu kinh tế cửa khẩu Quảng Ninh có sự đóng góp khá lớn. Nếu tính trong 6 tỉnh có khu kinh tế cửa khẩu, thì sự đóng góp của khu kinh tế cửa khẩu Quảng Ninh chiếm tới 65,3% tổng số đóng góp của các khu kinh tế cửa khẩu cho nguồn thu ngân sách nhà nước và cũng là tỉnh có tốc độ tăng mạnh nhất. Các tỉnh khác, tỷ lệ đóng góp nhỏ hơn và tốc độ tăng cũng thấp hơn.

Từ năm 2012 trở về sau, nguồn thu ngân sách không ngừng gia tăng. Hoạt động xuất nhập khẩu đã đem về nguồn thu lớn cho ngân sách tỉnh. Theo Sở Tài chính tỉnh Quảng Ninh, số thu ngân sách từ xuất nhập khẩu trên địa bàn đạt trung bình trên 2.000 tỷ đồng/năm. Năm 2012, trong tổng thu ngân sách thực hiện của tỉnh là 29.473 tỷ đồng

thì riêng số thu từ thuế xuất nhập khẩu đã đạt 16.500 tỷ đồng. Nửa đầu năm 2013, tổng thu ngân sách nhà nước trên địa bàn ước đạt 14.288 tỷ đồng thì thuế xuất nhập khẩu cũng đã đóng góp 7.485 tỷ đồng. Thông qua hiệu quả thu ngân sách, hoạt động thương mại biên giới đã tác động tích cực tới sự phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Số liệu từ Ban Quản lý các khu kinh tế cửa khẩu Quảng Ninh cho hay, thương mại dịch vụ biên giới đã đóng góp gần 50% GDP của tỉnh hàng năm. Đáng chú ý, hàng loạt các khu kinh tế cửa khẩu hình thành và phát triển như: khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, khu kinh tế biển Vân Đồn, khu công nghiệp Cái Lân, khu công nghiệp Đại Yên... đã tác động tích cực tới đời sống của nhân dân không chỉ tại các địa phương vùng biên giới.

Đối với việc thu thuế, lệ phí sử dụng bến bãi của hàng hoá tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan. Mặc dù hàng hoá kinh doanh theo phương thức tạm nhập tái xuất không thuộc đối tượng chịu thuế nhập khẩu nhưng thông qua hoạt động tạm nhập tái xuất hàng hoá tại khu vực biên giới, các doanh nghiệp đã đóng góp tích cực cho ngân sách địa phương thông qua việc nộp phí, lệ phí sử dụng bến bãi từ năm 2016 tới nay là 527,3 tỷ đồng. Ngoài ra, các doanh nghiệp còn có những đóng góp tích cực cho ngân sách nhà nước thông qua việc nộp thuế xuất nhập khẩu hàng hoá, thuế thu nhập doanh nghiệp và tham gia đóng góp phúc lợi xã hội, hoạt động từ thiện nhân đạo cho nhân dân khu vực biên giới, cụ thể như sau:

- *Kết quả thu thuế hàng hoá xuất nhập khẩu:* Năm 2017, thu nộp NSNN qua các cửa khẩu biên giới đường bộ đạt 623 tỷ đồng, giảm 18% (765 tỷ đồng) so với cùng kỳ năm 2016. Quý 1/2018, thu nộp NSNN qua các cửa khẩu biên giới đường bộ của Quảng Ninh đạt 144 tỷ đồng, giảm 4% (150 tỷ đồng) so với cùng kỳ năm 2016.

Bảng 1: Thu phí, lệ phí sử dụng bến bãi của hàng hoá tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan

TT	Địa phương	Năm 2016		Năm 2017		Quý 1/2018	
		Số tiền (tỷ VNĐ)	% so với cùng kỳ	Số tiền (tỷ VNĐ)	% so với cùng kỳ	Số tiền (tỷ VNĐ)	% so với cùng kỳ
1	TP Móng Cái	192,2	+14,7	131,6	-26,5	32,9	+12,6
2	Huyện Hải Hà	50,9	+11,6	42,3	-16,9	6,7	-29,7
3	Huyện Bình Liêu	41,4	+20	37,2	-10,1	5,6	-25,6
Tổng		271,5	+14,8	211,1	-22,2	45,2	-3,1

- *Doanh nghiệp đóng góp cho hoạt động từ thiện và nhân đạo cho nhân dân khu vực biên giới*, như việc xây dựng trường học, xây nhà tình nghĩa cho các hộ gia đình

khó khăn, ủng hộ chương trình nông thôn mới, các công trình cây xanh chỉnh trang đô thị, ủng hộ lũ lụt, v.v.

Từ những diễn biến của biểu đồ trên cho thấy, do sự phát triển kinh tế biên giới ngày càng mạnh mẽ hơn khiến cho thu ngân sách từ hoạt động xuất nhập khẩu khu vực này cũng ngày càng gia tăng. Nếu như chúng ta tăng cường quản lý hoạt động xuất nhập khẩu biên giới, nhất là hoạt động buôn lậu và gian lận thương mại thì chắc chắn nguồn thu sẽ cao và tăng nhanh hơn rất nhiều.

Thứ tư, ***tình hình mua, bán hàng hóa tại các chợ cửa khẩu, chợ biên giới, chợ trong Khu kinh tế cửa khẩu***. Thực hiện Nghị quyết số 24/2005/NQ-HĐND ngày 25/7/2005 của Hội đồng Nhân dân tỉnh về *Quy hoạch phát triển thương mại Quảng Ninh đến năm 2010, định hướng phát triển đến năm 2020*; Quyết định 898/QĐ-UBND ngày 22/3/2007 của UBND tỉnh Quảng Ninh về *việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống chợ đến năm 2010, định hướng đến năm 2020*; Quyết định số 22/2008/QĐ-BCT ngày 31/7/2008 của Bộ Công thương *ban hành Quy chế chợ biên giới, chợ cửa khẩu, chợ trong Khu kinh tế cửa khẩu*. Sở Công Thương đã tham mưu cho UBND tỉnh vận dụng linh hoạt những chính sách ưu đãi cho các chợ để khai thác tiềm năng thế mạnh của từng địa phương có đường biên giới với Trung Quốc; huy động các nguồn lực của các thành phần kinh tế đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng tạo điều kiện phát triển thương mại dịch vụ trên địa bàn, đóng góp đáng kể vào ngân sách nhà nước, ổn định thu ngân sách hàng năm, giải quyết việc làm cho nhiều lao động, cải thiện đời sống vật chất cho một bộ phận dân cư.

Việc trao đổi của cư dân biên giới thông qua các cặp chợ biên giới của Quảng Ninh khá nhộn nhịp, buổi sáng cư dân Trung Quốc sang chợ biên giới của Việt Nam kinh doanh và buổi chiều lại xuất cảnh về Trung Quốc. Hàng hoá mang vào các chợ biên giới được miễn thuế nhập khẩu theo quy định tại Quyết định số 254/2006/QĐ-TTg ngày 7/11/2006, số 139/2009/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 254/2006/QĐ-TTg; Quyết định 52/2015/QĐ-TTg ngày 20 tháng 10 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc quản lý hoạt động thương mại biên giới với các nước có chung biên giới thay thế Quyết định 254/2006/QĐ-TTg và Quyết định số 139/2009/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.

Tuy nhiên do đặc thù địa lý, đường xá đi lại khó khăn cùng với dân cư thưa thớt (chủ yếu dân tộc thiểu số) một số chợ biên giới thuộc huyện Bình Liêu và huyện Hải Hà

hiệu quả hoạt động chưa cao, mặt hàng kinh doanh tại chợ còn nghèo nàn, chưa phong phú.

Thời gian gần đây, hoạt động mua bán, trao đổi hàng hoá cư dân biên giới gia tăng. Tổng giá trị hàng hoá trao đổi cư dân biên giới năm 2017 đạt 50,5 triệu USD, tăng 151% so với cùng kỳ, trong đó thành phố Móng Cái đạt 20,3 triệu USD, huyện Hải Hà là 27,7 triệu USD, huyện Bình Liêu là 2,5 triệu USD. Tổng giá trị hàng hoá trao đổi của cư dân biên giới trong quý 1/2018 đạt 9,6 triệu USD, tăng 4,3% so với cùng kỳ và tăng 16,5% với chuyển khẩu. Hàng hoá chủ yếu gồm thuỷ sản, hải sản, bột sắn, hàng tạp hoá, vỏ cây keo, hoa hồi, quả sỏ khô, quế, v.v.

Thứ năm, ***tình hình phát triển hoạt động dịch vụ tại khu vực biên giới.*** Cùng với tốc độ và xu hướng phát triển nhanh từ hoạt động xuất nhập khẩu tại khu vực biên giới đã tạo điều kiện cho các dịch vụ khác phát triển về số lượng và chất lượng như: vận tải hàng hóa bằng đường bộ, đường biển; bốc xếp hàng hóa; dịch vụ kho bãi; mua bán hàng tại cửa hàng miễn thuế; mua bán tại các chợ; du lịch; ngân hàng; bảo hiểm; dịch vụ ăn nghỉ, v.v.

Đánh giá chung về hoạt động kinh xuất nhập khẩu biên giới, tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, kho ngoại quan và hoạt động mua bán trao đổi hàng hoá qua biên giới:

- *Về hoạt động xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu biên giới tỉnh Quảng Ninh:* Trong những năm qua hoạt động xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu, lối mở trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh có sự ổn định và tăng tỷ trọng xuất khẩu hàng năm, cụ thể trong năm 2017 xuất khẩu hàng hoá qua địa bàn biên giới tăng 22% so với năm 2016, quý 1/2018 tăng 3,6% so với cùng kỳ. Hoạt động theo loại hình mua bán hàng hoá đang dần chuyển sang hoạt động xuất khẩu chính ngạch theo các hiệp định thương mại mà Việt Nam và Trung Quốc đã ký kết thể hiện qua việc các doanh nghiệp xuất khẩu sang Trung Quốc áp dụng các ưu đãi thuế quan của hàng hoá có xuất xứ, trong năm 2017 đã xuất vào thị trường Trung Quốc qua cửa khẩu biên giới tỉnh Quảng Ninh đạt 564,7 triệu USD, tăng 20,83% so với năm 2016, quý 1/2018 đạt 138,1 triệu USD, tăng 21,32% so với cùng kỳ. Hiện nay hoạt động này thực hiện theo quy định cả các văn bản pháp luật có liên quan và không có phát sinh các vướng mắc.

- *Hoạt động tạm nhập tái xuất hàng hoá tạm nhập tái xuất, kho ngoại quan:* hoạt động này trong những năm gần đây đang có chiều hướng giảm, cụ thể năm 2017 giảm 35% so với năm 2016, quý 1/2018 giảm 32,6% so với cùng kỳ. Nhiều doanh nghiệp đã

chuyển sang hoạt động tạm nhập tái xuất hàng hoá sang các tỉnh lân cận như Hà Giang, Cao Bằng, Lạng Sơn, Lào Cai.

Hiện nay tại KKTCK Móng Cái có 17 kho ngoại quan do Chi cục Hải quan của cửa khẩu Móng Cái quản lý, trong đó có 16 kho hiện đang hoạt động bình thường và 01 kho hiện đang tạm dừng hoạt động. Trong năm 2016, tổng khối lượng hàng hoá nhập kho ngoại quan là trên 20 triệu kiện hàng hoá các loại với tổng trị giá là gần 2 tỷ USD tương đương với khoảng 11.000 container. Với khối lượng hàng hoá làm thủ tục gửi kho ngoại quan lớn như đã nêu sẽ giải quyết được rất nhiều vấn đề về kinh tế, xã hội trên địa bàn và trên cả nước như tạo công ăn việc làm, việc làm trong các lĩnh vực như bốc xếp, vận tải, lưu giữ bảo quản,... Nếu tính về khoản tiền mà chủ hàng phải bỏ ra để làm thủ tục từ nhập khẩu cho tới xuất kho ra khỏi lãnh thổ Việt Nam rơi vào khoảng từ 17,5 triệu đồng/1 container.

Trong năm 2016, nếu tính chi phí thấp nhất doanh nghiệp phải chi trả để có thể xuất được hàng lượng hàng hoá thống kê là: 11.000 container X 17,5 triệu = 192,5 tỷ đồng. Chi phí cao nhất chủ hàng phải chi trả để có thể sản xuất được hàng lượng hàng theo thống kê nêu trên (ngoài thu ngân sách) là: 11.000 container X 209 triệu = 2,299 tỷ đồng.

Bên cạnh đó, mỗi container nhận kho ngoại quan, địa phương thu phí sử dụng các công trình kết cấu hạ tầng của khẩu là 3-5 triệu đồng. Khoản tiền đó được sử dụng để xây dựng, tu bổ các công trình hạ tầng và đóng góp vào ngân sách địa phương một khoản không nhỏ.

3.3.2. Thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu (Khu KTCK)

Thứ nhất, *các điều kiện hình thành Khu kinh tế xuyên biên giới – khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái – Đông Hưng*. Khu kinh tế cửa khẩu là một khu kinh tế được xác định trong phạm vi nhất định, do vậy việc hình thành khu kinh tế cửa khẩu phải đáp ứng các điều kiện như: Có cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính và có phạm vi lãnh thổ đủ đất xây dựng khu kinh tế cửa khẩu. Lãnh thổ này bao gồm các đơn vị hành chính liền kề, không tách biệt về không gian... Điều kiện này muốn nhấn mạnh tới yếu tố đầu tiên là có cửa khẩu và vùng đất xung quanh bao gồm các đơn vị hành chính quanh khu vực cửa khẩu và đủ đất để xây dựng các công trình như Quốc môn, các hạ tầng công sở của khu kinh tế cửa khẩu, các trung tâm thương mại, kho ngoại quan và các công trình sản xuất khác đáp ứng đúng chức năng của khu kinh tế cửa khẩu, v.v.

Tại các khu kinh tế cửa khẩu, do đặc điểm đặc trưng của nó, đặt lên hàng đầu là các hoạt động thương mại, dịch vụ, gắn với các cửa khẩu và chịu tác động mạnh của các khu vực kinh tế, các vùng kinh tế cũng như chính sách biên mậu trong và ngoài nước. Nguồn hàng hóa, dịch vụ,... tại chỗ hay từ nơi khác đến đóng vai trò rất quan trọng để đảm bảo hoạt động và vận hành có hiệu quả. Đồng thời, trong quá trình hoạt động của mình, các chính sách quản lý điều hành liên quan rất nhiều đến các thông lệ quy luật chung của quốc tế, vấn đề chủ quyền và an ninh biên giới, các hiệp định thỏa thuận chung giữa các nước có chung đường biên thông qua thực tế tại các cửa khẩu, các tuyến lạch,... Vì vậy, tùy vào điều kiện từng nơi, trình độ tổ chức, quy mô phát triển (cửa khẩu quốc tế, quốc gia, cửa khẩu phụ,...) sẽ hình thành các mô hình kinh tế cửa khẩu khác nhau. Mỗi mô hình ứng với một giai đoạn phát triển riêng biệt theo xu hướng phát triển từ đối ứng sang đối trọng, từ thế bị động sang chủ động sao cho phát huy hết những lợi thế cạnh tranh tĩnh và động của quốc gia trong quá trình hội nhập và phát triển.

Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái của 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 tính 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.

Báo cáo tổng kết hai năm thực hiện Quyết định 675-TTg của uỷ 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 tỷ 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 m³/ngày để cung cấp nước cho thị xã Móng Cái, xây mới 5000 m² 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.[29,tr.82-85]

Thứ hai, *xây dựng các cửa khẩu quốc tế, quốc gia dọc tuyến biên giới Việt – Trung*. Tuyến biên giới đường bộ Việt – Trung khu vực Quảng Ninh được xác định có tầm vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng về chính trị, kinh tế, quốc phòng – an ninh khu vực phía Bắc Việt Nam. Với chiều dài biên giới đất liền khu vực này dài 118,825 km. Trong đó có 90,791 km sông suối với tổng số 77 cột mốc chính thuộc 06 phường, 10 xã của các huyện Bình Liêu, Hải Hà, TP Móng Cái. Để nâng cao hiệu quả và mở rộng hoạt động thương mại với Trung Quốc, đến nay đã có 01 cửa khẩu quốc tế Bắc Luân,

01 cảng biển quốc tế Vạn Gia, 03 cửa khẩu quốc gia (Ka Long, Hoàn Mô, Bắc Phong Sinh); 01 điểm thông quan hàng hoá Lục Lâm, Đồng Văn; 09 điểm xuất hàng tại Móng Cái, Hải Hà và Bình Liêu phục vụ hoạt động thương mại xuất nhập khẩu với Trung Quốc.

- *Cửa khẩu quốc tế Móng Cái*: cửa khẩu quốc tế Móng Cái và cầu Bắc Luân xây dựng và đưa vào sử dụng từ ngày 17/4/1994, nâng cấp giai đoạn hai từ năm 2008 và quý 1/2009. Tổng diện tích của khẩu Bắc Luân là 15.871m². Do số lượng người qua lại cửa khẩu tăng mạnh trong những năm gần đây, tiềm ẩn nhiều nguy cơ phức tạp về an ninh trật tự. Cuối tháng 10/2015, UBND tỉnh Quảng Ninh đã có quyết định 3391/QĐ-UBND phê duyệt dự án mở rộng, nâng cấp cửa khẩu Quốc tế Móng Cái. Bên cạnh đó, các dự án cầu Bắc Luân 2 cũng được thi công nhằm giảm lượng lưu thông người và hàng hoá.

Cửa khẩu Ka Long được xây dựng lại từ năm 2002 và đưa vào hoạt động từ năm 2004 với tổng diện tích 11.872m². Tại cửa khẩu Ka Long có khu vực bốc xếp hàng hoá rộng khoảng 3.000m², 09 điểm kiểm tra hàng hoá xuất khẩu nằm trên bờ sông Ka Long. Thời điểm hiện nay, một số hạng mục công trình đã xuống cấp, gây ảnh hưởng đến hoạt động của cửa khẩu.

Tại cửa khẩu quốc tế Móng Cái và cửa khẩu Ka Long có các cơ quan, ban ngành chức năng thực hiện quản lý hành chính nhà nước gồm: Bản Quản lý cửa khẩu quốc tế Móng Cái, Chủ cục Hải quan TP Móng Cái, Đoàn Biên phòng Cửa khẩu quốc tế Móng Cái, kiểm dịch động vật, kiểm dịch thực vật, kiểm dịch ý tế. Căn cứ theo chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, các cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động xuất nhập khẩu, xuất nhập cảnh.

- *Cửa khẩu Bắc Phong Sinh*: Tính tới thời điểm này, điểm thông quan hàng hoá Bắc Phong Sinh (Việt Nam) và Lý Hoả (Trung Quốc) chưa được công nhận là cửa khẩu chính mà chỉ được coi là lối mở - cặp chợ biên giới. Do vậy, việc quản lý hoạt động xuất nhập khẩu phía Trung Quốc vẫn theo chế độ biên mậu, thời gian mở cửa để giao nhận hàng hoá không ổn định. Ngày 01/01/2017, phía cửa khẩu Lý Hoả (Trung Quốc) áp dụng lịch nghỉ lễ tết, thứ 7, chủ nhật nên thời lượng xuất nhập khẩu hàng hoá giảm rõ rệt. Bên cạnh đó, hàng hoá vận chuyển qua cửa khẩu Bắc Phong Sinh chủ yếu được vận chuyển bằng phương tiện thô sơ (xe kéo tay), ngoài ra phía Trung Quốc còn thắt chặt lưu lượng hàng hoá, hạn chế số lượng trên một lượt xe kéo dẫn đến việc thông thương hàng hoá tại cửa khẩu bị chậm.

Tại cửa khẩu Bắc Phong Sinh có các cơ quan ban ngành chức năng thực hiện quản lý hành chính nhà nước gồm: Ban quản lý cửa khẩu Bắc Phong Sinh, Chi cục hải quan Bắc Phong Sinh, Trạm kiểm soát biên phòng Bắc Phong Sinh thuộc đồn Biên phòng Quảng Đức, kiểm dịch động vật, kiểm dịch thực vật, kiểm dịch y tế. Căn cứ theo chức năng nhiệm vụ, quyền hạn của mình, các cơ quan liên ngành tại cửa khẩu có mối quan hệ hỗ trợ, phối hợp lẫn nhau trong quản lý nhà nước về hoạt động xuất nhập khẩu, xuất nhập cảnh.

- *Cửa khẩu Hoàn Mô*: Hoạt động kinh doanh hàng hoá qua cửa khẩu Hoàn Mô không ổn định do cơ sở hạ tầng chưa hoàn thiện, tại bãi kiểm hoá cửa khẩu vẫn còn hộ dân sinh sống chưa được di dời nên công tác quản lý, giám sát, kiểm soát của các lực lượng chức năng tại cửa khẩu gặp nhiều khó khăn. Tại cửa khẩu Hoàn Mô có các cơ quan, ban ngành chức năng thực hiện quản lý hành chính nhà nước gồm: Ban Quản lý cửa khẩu Hoàn Mô, Chi cục hải quan Hoàn Mô, Trạm kiểm soát biên phòng Hoàn Mô.

Thứ ba, ***mục tiêu và các biện pháp thực hiện của hai nước trong việc xây dựng Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Móng Cái (Việt Nam) – Đông Hưng (Trung Quốc)***:

- ***Mục tiêu và các biện pháp thực hiện từ phía Trung Quốc***: Khu hợp tác kinh tế biên giới Đông Hưng là bộ phận cấu thành quan trọng của khu kinh tế ngoại thương quốc tế, thuộc *khu tiên phong đột phá trong cải cách của Quảng Tây*. Cơ sở hạ tầng khu vực đã tương đối đầy đủ, cơ quan quản lý và xây dựng dự án đã được thành lập và đi vào vận hành, hiện nay phía Trung Quốc đang đẩy nhanh tiến độ xây dựng các dự án thuộc các khu chức năng. Các lĩnh vực thương mại, vận tải và trao đổi hàng hóa, du lịch giữa hai bên trong khu hợp tác đã khá phát triển, tuy nhiên, ngành gia công chế tạo chưa hình thành.

Trung Quốc xây dựng *Khu thí điểm phát triển mở cửa trọng điểm quốc gia Đông Hưng Quảng Tây* trở thành “*khu tiên phong đột phá trong cải cách của Quảng Tây*”. Đông Hưng của Quảng Tây và Móng Cái của Quảng Ninh là hai thành phố cửa khẩu biên giới có khoảng cách gần biên giới nhất trên tuyến biên giới Việt Nam – Trung Quốc, nguồn tài nguyên đặc sắc có tính bổ sung cho nhau. Theo như nhận thức chung của chính phủ hai nước và văn bản ký kết của chính quyền địa phương hai nước xác định Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng – Móng Cái nhấn mạnh việc triển khai hợp tác trên các lĩnh vực như xây dựng cơ sở hạ tầng, mậu dịch, du lịch và hợp tác đầu tư, hợp tác sản xuất, hợp tác tài chính, hợp tác văn hoá xã hội, hợp tác bảo vệ môi

trường, hợp tác về trợ giúp lẫn nhau về mặt tư pháp và các lĩnh vực hợp tác khác mà hai bên cùng quan tâm.[75]

Phía Trung Quốc từ năm 2013 đã khởi động 3 dự án khởi động lớn của *Khu thử nghiệm phát triển mở cửa trọng điểm Quốc gia Đông Hưng, Quảng Tây* bao gồm: (1) *Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng, Trung Quốc – Móng Cái, Việt Nam*; (2) *Trung tâm biên mậu Đông Hưng, Quảng Tây*; (3) *Đảo Du lịch Kim Than*.

Trong đó, phía Trung Quốc sẽ xây dựng Đông Hưng trở thành “trạm đầu tiên để ASEAN cả lục địa và hải đảo đi vào Trung Quốc”.[73] Đông Hưng là một trong dự án khởi động của Trung Quốc tiên phong thử nghiệm xây dựng *Khu thử nghiệm phát triển mở cửa trọng điểm quốc gia Đông Hưng*. Theo quy hoạch phía Trung Quốc thì tổng diện tích là 60.000 mẫu, tổng diện tích xây dựng là 2.500.000 m². [79]

Bên cạnh đó, Trung Quốc đẩy mạnh xây dựng đảo du lịch Kim Than, đây là khu du lịch quốc tế vịnh Trân Châu và cũng là một trong 3 dự án lớn của *Khu thử nghiệm phát triển mở cửa trọng điểm quốc gia Đông Hưng*. Trung Quốc dự định sẽ kết nối thành điểm đến du lịch bãi biển Trung Quốc – Việt Nam và Trung Quốc – ASEAN, là một trong những dự án du lịch trọng điểm tiên phong thử nghiệm trong chiến lược ngoại giao láng giềng hữu nghị của Trung Quốc.[77]

Ngày 14/09/2010, Quảng Tây đã cùng với tỉnh Quảng Ninh ký kết “*Thoả thuận chung thúc đẩy xây dựng Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng, Quảng Tây, Trung Quốc – Móng Cái, Quảng Ninh, Việt Nam*”. Sau khi Hiệp định ký kết hai bên đã vạch ra khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới của mình. Thành phố Đông Hưng của Quảng Tây đã quy hoạch khu vực rộng 9,7136 km² để xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới, đến tháng 12/2010, chính quyền Khu tự trị Choang Quảng Tây đã thiết lập *Tổ lãnh đạo công tác hợp tá kinh tế xuyên biên giới* để quy hoạch thúc đẩy việc xây dựng khu hợp tác kinh tế này. Cho đến năm 2013, Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng Trung Quốc – Móng Cái Việt Nam (khu vực phía Đông Hưng) đã hoàn thành việc quy hoạch cụ thể, các dự án cơ sở hạ tầng cũng đã được triển khai, mô hình quản lý hợp tác song phương của Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới đang từng bước được xây dựng, cụ thể như:

Tình hình quy hoạch: Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng, Trung Quốc – Móng Cái, Việt Nam (khu vực phía Đông Hưng, Trung Quốc) là *Khu thí điểm phát triển mở cửa trọng điểm Đông Hưng, Quảng Tây; Sân chơi quan trọng thúc đẩy hợp tác kinh tế hai nước Trung – Việt; Cơ sở thương mại và gia công logistics; Khu vực*

cư trú hữu nghị khu vực biên giới của Trung Quốc. Khu quy hoạch sẽ xây dựng thành Hình mẫu thử nghiệm tiên phong mở cửa biên giới Trung Quốc với chỗ đứng là Vịnh Bắc Bộ, hướng tới ASEAN; cửa sổ quan trọng tạo dựng hình tượng cánh cửa quốc gia của Trung Quốc, thúc đẩy sân chơi quan trọng trong hợp tác kinh tế thương mại quốc tế.[102]

Khu quy hoạch nằm ở phía Đông của thành phố Đông Hưng, phía Bắc đến Đại lộ ASEAN, đường Phòng Đông, Nam đến đại lộ Diên Hà, phía Tây đến đường Hồng Hưng. Tổng diện tích quy hoạch là 9,7136 Km². Trọng điểm phát triển các ngành hợp tác kinh tế đối ngoại gồm 3 loại chính gồm: gia công logistics, hội trợ triển lãm thương mại mậu dịch, khu dịch vụ hiện đại. Đầu tư cơ sở hạ tầng khoảng 10 tỷNDT, xây dựng trong thời gian khoảng 5 năm. Tổng lượng kinh tế dự toán khoảng 12-16 tỷNDT, công việc trực tiếp tạo ra khoảng 142 nghìn. Khu quy hoạch phân ra thành các khu chức năng như: *khu dân cư, khu dịch vụ tổng hợp cửa khẩu, khu cảnh quan ven biển, khu chợ biên giới, khu hoàn thuế tổng hợp, khu mậu dịch quốc tế.*[102]

Về cơ sở hạ tầng, trên cơ sở quy hoạch chi tiết đã được phê duyệt, phía Trung Quốc đã triển khai các dự án xây dựng cơ sở hạ tầng như: mạng lưới đường chính trong khu, cầu Bắc Luân 2... Năm 2014, Trung Quốc đã triển khai xây dựng cầu Bắc Luân 2 – nằm trong khu hợp tác kinh tế qua biên giới, kết nối thành phố Đông Hưng (Trung Quốc) với Móng Cái (Việt Nam). Bên cạnh đó, cơ sở hạ tầng kho bãi, đường giao thông và trung tâm thương mại xung quanh khu vực này đã được hoàn thiện, sẵn sàng kết nối khi phía Việt Nam xây dựng xong cầu biên giới Bắc Luân 2.

Dự án khu dịch vụ tổng hợp cầu số 2 cửa khẩu Đông Hưng: dự án này được mở rộng diện tích trên cơ sở dự án bãi kiểm tra hàng hóa tại cửa khẩu cầu số 2, hiện nay đang tiến hành công tác chuẩn bị như nghiên cứu tính khả thi, đánh giá tác động môi trường...

Công trình khu tái định cư của khu kinh tế qua biên giới giai đoạn I: tổng vốn đầu tư là 170 triệu NDT, quy mô khoảng 6,8 ha, gồm 12 khu. Hiện nay, ngoài khu D9, các khu khác đã hoàn thành các thủ tục cần thiết để triển khai xây dựng.

Công trình mở rộng khu thương mại thành phố vùng biên Dương Óc: đã hoàn thành công tác chuẩn bị như lập hồ sơ, nghiên cứu tính khả thi, đánh giá tác động môi trường...Hiện đang triển khai thiết kế, phương án thiết kế đã bước đầu hoàn thành và đang được tiếp tục hoàn thiện.

Công trình 6 trục đường chính khu hợp tác kinh tế qua biên giới, bao gồm 6 tuyến đường nối giữa khu hợp tác kinh tế với bên ngoài như: đại lộ Trung ương, tuyến kéo dài đường cao tốc Nam Ninh – Bắc Hải, đại lộ Hữu Nghị, đường Cẩm Hưng Tây, đại lộ Hưng Duyệt, đại lộ Duyên Hà. Hiện công tác chuẩn bị xây dựng các trục đường này đã hoàn thành.

Khu hợp tác Đông Hưng đã xây dựng và đưa vào sử dụng khu nhà xưởng và nhà ở cho công nhân. Công trình mở rộng khu thương mại biên giới Dương Ốc và công trình 6 trục đường trong khu hợp tác qua biên giới đã hoàn thành công tác chuẩn bị. [59,tr.61-70]

Khu thí điểm khai thác mở cửa trọng điểm quốc gia Đông Hưng là một trong ba khu kinh tế cửa khẩu đặc biệt, lần đầu tiên được thành lập ở Trung Quốc, nhằm kết nối toàn diện với thị trường ASEAN. Khu khai thác mở cửa trọng điểm quốc gia Đông Hưng có diện tích quy hoạch là 1.226 km², gồm thành phố Đông Hưng, khu cảng Phòng Thành. Quan điểm chỉ đạo của Chính phủ Trung Quốc xây dựng Đông Hưng thành đặc khu kiểu mới với phương châm: đi trước, làm trước, dân giàu, thành phố mạnh, củng cố biên giới, dẫn đầu về cải cách mở cửa, đi sâu mở rộng thị trường ASEAN và thực hiện toàn diện chiến lược đi ra bên ngoài. Trưởng phòng Quy hoạch xây dựng Ủy ban quản lý Khu thí điểm phát triển mở cửa trọng điểm cấp quốc gia Đông Hưng Nông Quế Quân cho biết, trong Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng – Móng Cái, Trung Quốc đang tăng tốc bố cục và xây dựng 7 khu công nghiệp đồng bộ trọng điểm phục vụ phát triển ngành chế xuất và đã thu hút vốn đầu tư của Việt Nam, Đài Loan... tham gia hợp tác. Tính đến tháng 8/2015, khu Đông Hưng thuộc khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng – Móng Cái đã đầu tư hơn 300 triệu Nhân dân tệ, chiếm 1/3 tổng vốn đầu tư.

Về cơ cấu quản lý, khu hợp tác kinh tế qua biên giới Đông Hưng đã thành lập Văn phòng, Phòng Nghiên cứu chính sách kinh tế vùng biên và Ban Quản lý dự án. Cơ quan thực hiện dự án xây dựng khu hợp tác là công ty TNHH đầu tư xây dựng Bắc Đầu Quảng Tây, chịu trách nhiệm đầu tư xây dựng và quản lý kinh doanh dự án Trung tâm Biên mậu quốc gia Đông Hưng.

- **Mục tiêu và các biện pháp thực hiện từ phía Việt Nam:** Trong thời gian vừa qua, việc triển khai thực hiện các cơ chế, chính sách đối với các KKT cửa khẩu trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh bước đầu đã đạt được những kết quả nhất định, phát huy được tiềm năng, thế mạnh của các địa phương biên giới, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh

tế - xã hội của tỉnh. Tuy nhiên, trong bối cảnh hiện nay, thành phố Đông Hưng (Quảng Tây, Trung Quốc) cùng với 02 địa phương khác được Quốc vụ viện Trung Quốc phê chuẩn thành lập “*Khu thí điểm phát triển mở cửa trọng điểm quốc gia*” với nhiều chính sách ưu đãi nhằm mục tiêu xây dựng Đông Hưng trở thành một “*Đặc khu kiểu mới*” của Trung Quốc ở khu vực biên giới - nơi tiếp giáp với KKT cửa khẩu Móng Cái. Như vậy, để phát triển KKT cửa khẩu Móng Cái có tính chất vừa hợp tác, vừa đối trọng và là cầu nối trung chuyển giữa Trung Quốc và ASEAN, ngoài những chính sách áp dụng chung đối với các KKT cửa khẩu, KKT cửa khẩu Móng Cái cần phải có nguồn lực đầu tư rất lớn và phải có một hệ thống chính sách đặc thù đủ mạnh mới có thể thực hiện được các chủ trương lớn của Nhà nước.

Do đó, tỉnh Quảng Ninh đã có những đánh giá và chủ động đề xuất với Trung ương cho phép khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái được hưởng những cơ chế, chính sách mang tính đặc thù. Bộ Chính trị đã cho phép tỉnh Quảng Ninh được xây dựng Đề án “*Khu kinh tế cửa khẩu tự do Móng Cái*” theo tinh thần chỉ đạo tại Thông báo số 108-TB/TW ngày 01/10/2012 của Bộ Chính trị. Bên cạnh đó, khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái được lựa chọn là một trong 09 KKT cửa khẩu trọng điểm trên toàn quốc được tập trung đầu tư phát triển từ nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2016-2020; được Thủ tướng Chính phủ cho chủ trương xây dựng Khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái - Đông Hưng với hệ thống cơ chế chính sách thông thoáng được áp dụng riêng trong Khu hợp tác.

Về quy hoạch khu vực, khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái được quy hoạch tại đầu cầu Bắc Luân 2 (cách vị trí cầu Bắc Luân 1 khoảng 3km về phía Đông), thuộc phường Hải Hòa, diện tích nghiên cứu trực tiếp khoảng 1,4 ha. Trong Khu kinh tế bố trí 7 phân khu chức năng bao gồm: Khu thương mại, mậu dịch tự do; Khu kho bãi, trung chuyển, logistic; Khu dịch vụ, du lịch; Khu cơ quan hành chính; Khu công nghiệp hiện đại ít ô nhiễm; Khu vực phía bên ngoài hàng rào phi thuế quan là Khu đô thị hỗn hợp... Đầu tư theo 3 giai đoạn, cụ thể: Giai đoạn I: chuẩn bị đầu tư (dự kiến từ năm 2015-2017); giai đoạn II: thực hiện đầu tư và cho thuê (dự kiến từ năm 2017-2025) và giai đoạn III: quản lý vận hành (sau năm 2025 đến hết thời gian thuê đất đối với các hạng mục được thuê). Đầu năm 2015, UBND tỉnh Quảng Ninh đã thành lập Hội đồng thẩm định lựa chọn phương án quy hoạch khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái – Đông Hưng; đơn vị thi công các dự án trong khu vực cũng đang được cơ quan liên quan của tỉnh nghiên cứu, xem xét phê duyệt.

Về cơ sở hạ tầng, tuy chưa xây dựng chiến lược tổng thể đối với khu hợp tác kinh tế qua biên giới, các hạng mục hạ tầng cơ sở của khu hợp tác kinh tế triển khai chậm hơn so với khu Đồng Đăng và Lào Cai, nhưng Quảng Ninh có lợi thế vị trí địa lý thuận lợi, cơ sở hạ tầng và hệ thống giao thông, hệ thống cảng biển hiện đại, kết nối thông suốt với các tỉnh thành, các khu vực kinh tế trọng điểm trong nước và quốc tế, tạo cơ sở thuận lợi cho việc hình thành và vận hành của khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái, thể hiện cụ thể trên các phương diện sau:

Một là, khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái (thành lập ngày 10/4/2012)[46] với quy mô lớn và nhiều chính sách ưu đãi, gồm toàn bộ thành phố Móng Cái; Khu công nghiệp - cảng biển Hải Hà; thị trấn Quảng Hà và các xã Quảng Thắng, Quảng Thành, Quảng Minh, Quảng Trung, Cái Chiên (huyện Hải Hà). Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái được quy hoạch thành khu phi thuế quan và các khu chức năng, gồm: khu cửa khẩu quốc tế, các khu công nghiệp, trung tâm tài chính, khu đô thị, khu trung tâm hành chính, khu dân cư và các khu chức năng khác. Về chính sách ưu đãi, doanh nghiệp đầu tư tại khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái được hưởng nhiều ưu đãi về thuế thu nhập: miễn thuế thu nhập doanh nghiệp trong 4 năm kể từ khi vận hành, giảm 50% số thuế phải nộp trong 9 năm tiếp theo; giảm 50% số thuế thu nhập cá nhân phải nộp cho cả người Việt Nam và nước ngoài; hàng hóa, dịch vụ sản xuất, tiêu thụ trong khu phi thuế quan hay từ nước ngoài vào khu phi thuế quan và từ khu phi thuế quan xuất khẩu ra nước ngoài không phải chịu thuế giá trị gia tăng; miễn tiền thuê đất 15 năm đối với dự án thuộc lĩnh vực khuyến khích, 11 năm đối với dự án không thuộc lĩnh vực đặc biệt khuyến khích đầu tư....

Năm 2014, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt “*Nhiệm vụ Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái tỉnh Quảng Ninh đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050*”, trong đó nêu rõ quy hoạch ngành nghề, tập trung phát triển các ngành công nghiệp có thế mạnh, các ngành công nghiệp gắn với khai thác lợi thế địa chiến lược như: Sản xuất vật liệu xây dựng, cơ khí sửa chữa và đóng mới tàu, công nghiệp luyện thép, công nghiệp lọc - hóa dầu, nhiệt điện, công nghiệp phục vụ du lịch,... Nhiệm vụ Quy hoạch cũng yêu cầu xác định vị trí khu đô thị trung tâm hành chính dịch vụ tổng hợp mới của khu kinh tế, với yêu cầu đảm bảo thuận lợi cho giao thông đô thị và đảm bảo an ninh, quốc phòng. Việc ban hành các chính sách ưu đãi cùng quy hoạch dài hạn cho phát triển khu kinh tế cửa khẩu đã tạo tiền đề thúc đẩy quy hoạch, chuẩn bị cơ sở hạ tầng hình thành khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái.

Bên cạnh đó, Móng Cái đã hình thành 3 khu, cụm công nghiệp (cụm công nghiệp Ninh Dương; Hải Yên và Hải Hoà). Riêng Khu công nghiệp Hải Yên được Chính phủ phê duyệt là một trong 5 khu công nghiệp lớn của tỉnh Quảng Ninh với tổng diện tích 192,76 ha. Hiện nay, chủ đầu tư đã triển khai đầu tư xong hạ tầng trong Khu công nghiệp giai đoạn I với diện tích 70ha, tổng số vốn đầu tư gần 150 tỷ đồng và đã có 6 doanh nghiệp vào hoạt động sản xuất trong khu công nghiệp. Các cụm công nghiệp Hải Hoà, Ninh Dương với diện tích 4,5ha, có 10 doanh nghiệp đang hoạt động sản xuất với số vốn đầu tư trên 30 tỷ đồng.

Hai là, hệ thống cơ sở hạ tầng khu vực cửa khẩu được đầu tư hiện đại, đồng bộ. Để phục vụ cho hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá qua biên giới, thành phố Móng Cái đang xây dựng và hoàn thiện hệ thống hạ tầng khu vực cửa khẩu đồng bộ với bãi kiểm hoá, bến bãi bốc xếp hàng hoá xuất nhập khẩu gồm: cửa khẩu Bắc Luân (4.000m²), cửa khẩu Ka Long (3.000m²), điểm kiểm tra hàng hoá xuất khẩu Lục Lâm (27.000m²) và điểm kiểm tra hàng hoá tập trung (13.600m²) tại khu vực gần cửa khẩu quốc tế Móng Cái. Hệ thống kho, bến, bãi bốc xếp hàng hoá do doanh nghiệp đầu tư được mở rộng với tổng diện tích trên 50.000m², có 7 bến cảng, 9 bến thủy nội địa, 11 điểm kiểm tra hàng hoá xuất khẩu được đầu tư đồng bộ về trang thiết bị kỹ thuật phục vụ kiểm soát hàng hoá xuất khẩu, 9 kho lạnh đạt tiêu chuẩn bảo quản hàng hoá chờ xuất khẩu, 12 kho ngoại quan với diện tích 14.453m².

Ba là, hệ thống cảng biển, cửa khẩu lớn, hiện đại và hệ thống đường giao thông gồm cả đường bộ, đường thủy và đường sắt kết nối thông suốt với các khu vực trong tỉnh, trên cả nước và khu vực. Về hải cảng, Quảng Ninh là một trong những địa phương có hệ thống thương cảng lớn như: Vân Đồn, Vạn Ninh, Cửa Ông, Cẩm Phả... Trong đó có 3 bến cảng lớn mới được xây dựng và đã phát huy được lợi thế về cảng biển của tỉnh Quảng Ninh là: cảng Cái Lân, cảng Hòn Nét và cảng Mũi Chùa. Hệ thống cảng của Quảng Ninh với ưu thế đặc biệt đã phát huy vai trò quan trọng là cầu nối trong trao đổi và trung chuyển hàng hóa giữa Quảng Ninh với các trung tâm kinh tế lớn trong nước, với Trung Quốc và các nước trong khu vực Đông Nam Á. Mạng lưới giao thông đường bộ hiện đại, thông suốt, nối liền Quảng Ninh với Hà Nội, các tỉnh phía Bắc. Mạng lưới giao thông thuận tiện, cảng biển hiện đại cùng vị trí địa lý là địa phương duy nhất tiếp giáp với Trung Quốc cả trên bộ và trên biển đã tạo ra lợi thế địa chiến lược và địa kinh tế hết sức quan trọng cho Quảng Ninh trong triển khai hợp tác kinh tế, thương mại với

Trung Quốc, trong đó có phát triển khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái – Đông Hưng.

Thứ ba, *thực trạng hợp tác Việt Nam và Trung Quốc trong việc xây dựng Khu kinh tế xuyên biên giới Móng Cái – Đông Hưng*. Khu hợp tác Móng Cái – Đông Hưng khởi động năm 2007. Tháng 11/2007, đại diện thành phố Móng Cái (Việt Nam) và Đông Hưng (Trung Quốc) ký kết thỏa thuận khung về Hợp tác xây dựng Khu hợp tác kinh tế biên giới, địa điểm tại khu vực quy hoạch cầu Bắc Luân II. Tiếp sau đó, ngày 14/9/2010 nhân chuyến thăm và làm việc của Chủ tịch Chính quyền khu tự trị tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc) Mã Tiêu tại Quảng Ninh (Việt Nam), lãnh đạo tỉnh Quảng Ninh và đại diện chính quyền Khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây đã cùng nhau ký kết Bản ghi nhớ hợp tác thúc đẩy nghiên cứu xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái – Đông Hưng. Trên cơ sở đó, địa phương mỗi bên đã triển khai quy hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng đối với khu hợp tác bên mình, chuẩn bị các điều kiện cần thiết để kết nối khi Đề án xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt – Trung được ký kết.

Chính phủ hai nước rất coi trọng việc thúc đẩy hợp tác biên giới Móng Cái – Đông Hưng. Trước hết, chính phủ hai nước tích cực đẩy mạnh hợp tác biên giới. Từ năm 1991, khi hai nước bình thường hoá quan hệ đến nay, hai nước cũng đã có những động thái thúc đẩy hợp tác kinh tế biên giới. Năm 2004, hai nước đưa ra “Tuyên bố chung Việt - Trung” thể hiện hai bên đã đạt được nhận thức chung trong việc xây dựng “hai hành lang một vành đai”, tập trung mạnh mẽ hợp tác toàn diện Việt – Trung bao gồm hợp tác biên giới, yếu tố này đã tạo ra môi trường chính trị tốt cho hợp tác kinh tế xuyên biên giới Móng Cái – Đông Hưng. Bên cạnh đó, trong hội nghị công tác đại khai phát miền Tây do Trung ương Đảng CS Trung Quốc, Quốc Vụ viện Trung Quốc tổ chức, trong đó xác định rõ việc đề ra chiến lược “*tích cực xây dựng khu thí điểm phát triển mở cửa trọng điểm thành phố Đông Hưng Quảng Tây, thành phố Thụy Lệ tỉnh Vân Nam, Mãn Châu Lý Nội Mông*”, theo đó việc hợp tác kinh tế xuyên biên giới thành phố Đông Hưng được nâng cấp thành chiến lược phát triển quốc gia của Trung Quốc. Đồng thời, tháng 11/2007, Trung Quốc và Việt Nam cũng đã ký kết “*Thỏa thuận khung khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng Trung Quốc – Móng Cái Việt Nam*”; vào tháng 9/2010, Quảng Tây Trung Quốc và tỉnh Quảng Ninh của Việt Nam cũng đã ký kết “*Thỏa thuận cùng thúc đẩy xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng, Quảng Tây, Trung Quốc – Móng cái tỉnh Quảng Ninh, Việt Nam*”.

Hiện nay cả hai phía Trung Quốc và Việt Nam cũng đã nhiều lần tiến hành các cuộc toạ đàm trao đổi, điều tra khảo sát chung để đạt được những nhận thức chung trong việc tìm kiếm giải pháp nhằm thúc đẩy tiến trình hợp tác xây dựng Khu kinh tế xuyên biên giới Móng Cái – Đông Hưng. Hai bên cũng đã có những bước đi ban đầu trong việc thúc đẩy khu vực hợp tác xuyên biên giới này. Chẳng hạn như ngày 22/2/2016, Quảng Tây của Trung Quốc và tỉnh 4 tỉnh giáp biên của Việt Nam đã ký kết “*Kỷ yếu toạ đàm*”. Ngày 5/5/2016, hội đồng quản lý *Khu thử nghiệm mở cửa trọng điểm quốc gia Đông Hưng Quảng Tây* đã mời đoàn công tác tỉnh Quảng Ninh đi thực địa việc xây dựng khuôn viên phía Trung Quốc của *Khu hợp tác xuyên biên giới Móng Cái – Đông Hưng*, đồng thời hai bên cũng đã trao đổi về công tác hợp tác kinh tế xuyên biên giới Móng Cái (Việt Nam) và Đông Hưng (Trung Quốc). Trong đó, hai bên cũng đã đánh giá về thực trạng xây dựng quy hoạch khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới mỗi nước như việc xây dựng cầu Bắc Luân II cho đến việc định vị công năng của cửa khẩu cầu thứ hai, hợp tác dịch vụ xuyên biên giới, tình hình triển khai dự án đường sắt Trung – Việt đoạn từ Phòng Thành đến Đông Hưng.[103]

Bên cạnh đó, phía Quảng Ninh và Khu Tự trị Choang Quảng Tây cũng đạt được nhận thức chung về một số phương diện như[103]:

Thứ nhất, hai bên nhất trí đồng ý thúc đẩy nhanh việc xây dựng cầu Bắc Luân II, đến ngày 15/7/2016 thì hợp long và trước ngày 30/10/2016 thì hoàn thành. Thực tế thì ngày 25/7/2016 cầu Bắc Luân II đã tiến hành hợp long, và ngày 25/10/2016 thì chiếc cầu đã hoàn thành.

Thứ hai, hai bên cũng đã xác định rõ việc định vị chức năng của cửa khẩu cầu Bắc Luân II, đồng thời thực hiện các biện pháp nhằm giảm bớt sức ép đối với việc thông hành của cầu Bắc Luân I.

Thứ ba, hai bên cũng tích cực triển khai hợp tác dịch vụ xuyên biên giới. Hai bên nhất trí thực hiện hợp tác nhằm cụ thể hoá “*Kỷ yếu hội đàm*” mà hai bên đã ký kết, cam kết phối hợp nhằm tăng cường việc quản lý giám sát đối với dịch vụ xuyên biên giới, đảm bảo lợi ích người lao động, thúc đẩy nhanh việc lao động làm giàu của cư dân biên giới; đồng ý xây dựng cơ chế liên kết hợp tác dịch vụ xuyên biên giới, tìm hiểu trao đổi cụ thể nội dung hiệp định quản lý hợp tác xuyên biên giới.

Thứ tư, tích cực tổ chức các diễn đàn hợp tác xuyên biên giới Việt – Trung nhằm tìm ra những biện pháp khả thi nhằm thúc đẩy nhanh hơn tiến trình xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Móng Cái – Đông Hưng.

3.4. Đánh giá chung về thực trạng phát triển kinh tế biên giới

Trong phần này, luận án tập trung phân tích những hạn chế và nguyên nhân của hạn chế trong phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh hiện nay (phần thành tựu thể hiện trong thực trạng phát triển phần trên).

3.4.1. *Đánh giá về thương mại biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh*

Thứ nhất, cho đến nay, chúng ta vẫn chưa có chiến lược tổng thể cho việc phát triển thương mại toàn tuyến biên giới Việt – Trung, trong đó có khu vực Quảng Ninh; công tác nghiên cứu, dự báo, hướng dẫn doanh nghiệp còn nhiều hạn chế, chưa trở thành một công cụ mạnh mẽ chỉ đạo, hướng dẫn các doanh nghiệp kinh doanh thương mại biên giới đúng hướng. Đặc biệt, ta chưa có chính sách cụ thể để phát triển các loại hàng phục vụ xuất khẩu qua biên giới, chính sách về phát triển các chủ thể hoạt động kinh doanh, phát triển cơ sở vật chất tại các chợ biên giới, chợ cửa khẩu, chợ trong khu kinh tế cửa khẩu để đẩy mạnh hoạt động thương mại biên giới Việt – Trung.

Thứ hai, đối với hoạt động hỗ trợ xúc tiến thương mại biên giới khu vực Quảng Ninh cũng còn nhiều bất cập, tổ chức các hội chợ chưa đa dạng, chưa hỗ trợ nhiều cho doanh nghiệp, nhất là các doanh nghiệp vừa và nhỏ khảo sát thị trường và các thông tin hỗ trợ cho các doanh nghiệp thực hiện hoạt động xúc tiến của mình; chưa cung cấp cho các doanh nghiệp dịch vụ tư vấn kinh doanh và đào tạo nguồn nhân lực.

Thứ ba, vấn đề cơ sở hạ tầng cho thương mại biên giới của Quảng Ninh nhìn chung còn lạc hậu. Các công trình cơ bản như trung tâm thương mại, kho ngoại quan... đều thiếu và yếu; hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, dịch vụ thanh toán tiền còn đơn điệu, không theo kịp yêu cầu của doanh nghiệp trong việc đổi tiền, gửi tiền, chuyển khoản, thanh toán qua ngân hàng.

Thứ tư, khu vực biên giới Quảng Ninh cũng như của các tỉnh biên giới phía Bắc tiếp giáp với Trung Quốc, tham gia hoạt động thương mại biên giới Việt - Trung chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, mang tính thương vụ, chưa có chiến lược phát triển lâu dài. Các doanh nghiệp mạnh ai người đó làm, tự cạnh tranh lẫn nhau. Các doanh nghiệp thuộc các loại hình khác nhau và các hộ cá thể chưa thuận được cho nhau để tạo thành kênh lưu thông thông suốt.

Thứ năm, theo báo cáo của các khu kinh tế cửa khẩu tỉnh Quảng Ninh, khó khăn lớn nhất hiện nay chính là cơ chế còn thiếu điều kiện để triển khai thực hiện. Hệ thống giao thông thủy, bộ, kết cấu hạ tầng thiếu đồng bộ. Các hoạt động dịch vụ còn bị ảnh hưởng vào chính sách quản lý biên giới, biên mậu của Trung Quốc. Hoạt động xúc tiến

thương mại, thu hút các nguồn lực đầu tư phát triển cho khu kinh tế cửa khẩu còn hạn chế; chất lượng nguồn nhân lực chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển... Với cơ chế điều tiết 100% số thu từ hoạt động xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu về ngân sách Trung ương như hiện nay trong khi địa phương có cửa khẩu vẫn phải lo kinh phí đầu tư hạ tầng cửa khẩu phục vụ chung cho cả nước. Việc sửa chữa, nâng cấp hạ tầng phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu tại các khu kinh tế cửa khẩu thường chậm, không đáp ứng kịp yêu cầu do thiếu nguồn lực đầu tư. Đặc biệt, việc cụ thể hoá các thể chế, chính sách của Nhà nước cho từng lĩnh vực cụ thể còn chậm, chưa đồng bộ và thiếu nhất quán ảnh hưởng đến hoạt động của các doanh nghiệp và thu hút đầu tư.

Thứ sáu, khu vực biên giới tỉnh Quảng Ninh cũng như các tỉnh biên giới phía Bắc khác, tình trạng buôn lậu và gian lận thương mại, tư thương lợi dụng chính sách ưu đãi để thu gom hàng miễn thuế đưa vào nội địa, ... tuy đã được ngăn chặn nhưng do những yếu kém trong vấn đề tổ chức quản lý, phối hợp các lực lượng tổ chức quản lý khu kinh tế cửa khẩu và bất cập về chính sách nên có lúc, có nơi đã vẫn còn trầm trọng. Trên tuyến biên giới đất liền: Hoạt động buôn lậu, vận chuyển trái phép hàng hoá qua biên giới và gian lận thương mại diễn ra phức tạp, tập trung tại các địa bàn trọng điểm là khu vực Cửa khẩu Móng Cái, Hoành Mô, Bắc Phong Sinh, đường biên từ Km1 đến Km3 phường Ka Long, thành phố Móng Cái thuộc tỉnh Quảng Ninh... Trên tuyến biển tình trạng buôn lậu, vận chuyển trái phép hàng hóa là xăng, dầu, than, khoáng sản vẫn tiếp diễn phức tạp. Các đối tượng lợi dụng đêm tối, thời tiết xấu và những sơ hở trong công tác tuần tra, kiểm soát của các lực lượng chức năng để chở hàng vượt tuyến sang Trung Quốc tiêu thụ. Một số đối tượng thông qua tàu thuyền chuyên tuyến đi nước ngoài để nhập lậu các mặt hàng điện tử, điện lạnh, rượu ngoại, thuốc lá, linh kiện ô tô...

Thứ bảy, cơ chế chính sách chưa đầy đủ: Việt Nam chưa có cơ chế chính sách quy định cho thương nhân nước ngoài đầu tư các trung tâm thương mại tại các Khu kinh tế cửa khẩu và cho người nước ngoài thuê lại nên tồn tại những khó khăn lâu nay cho các đối tượng này trong quá trình hoạt động kinh doanh.

Thứ tám, thanh toán trong thương mại biên giới cũng là một thách thức không nhỏ cho Việt Nam, nhất là trong bối cảnh Trung Quốc đang thực hiện quốc tế hoá đồng nhân dân tệ. Phục vụ cho hoạt động thương mại biên giới, trên địa bàn thành phố Móng Cái hiện có một số chi nhánh Ngân hàng thương mại nhà nước là Ngân hàng Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Ngân hàng Công thương, Ngân hàng Đầu tư và Phát triển, Ngân hàng Ngoại thương và Ngân hàng Phát triển Nhà đồng bằng sông Cửu Long

thực hiện đại lý thanh toán biên mậu với 4 NHTM lớn của Trung Quốc là Ngân hàng Nông nghiệp, Ngân hàng Công thương, Ngân hàng Kiến Thiết và Ngân hàng Trung Quốc phía Đông Hưng – Quảng Tây – Trung Quốc. Riêng khu vực cửa khẩu biên giới thuộc địa bàn huyện Bình Liêu và huyện Hải Hà, các ngân hàng chưa thiết lập đại lý thanh toán với đối tác phía Trung Quốc, do đó việc thanh toán đối với hàng hoá, dịch vụ xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu này hiện được thanh toán qua các ngân hàng tại thành phố Móng Cái và Đông Hưng – Trung Quốc.

Từ năm 2004, một số ngân hàng đã ký thoả thuận bổ sung việc áp dụng các hình thức thanh toán theo thông lệ quốc tế qua mạng SWIFT dùng trong thanh toán biên mậu bằng đồng bản tệ (VND, CNY); tuy nhiên hình thức thanh toán này kỹ thuật nghiệp vụ phức tạp, thời gian thanh toán dài và chi phí cao, không phù hợp với hình thức buôn bán qua biên giới nên ít được khách hàng sử dụng. Đến năm 2007, trước yêu cầu và đòi hỏi ngày càng lớn về khối lượng thanh toán biên mậu; trên cơ sở hỗ trợ kỹ thuật công nghệ của các đối tác phía Trung Quốc, các ngân hàng thương mại Quảng Ninh đã ký thoả thuận hợp tác thanh toán biên mậu bằng đồng bản tệ qua Internetbanking. Đây là hình thức thanh toán hiện đại, an toàn và tính bảo mật cao; thời gian thanh toán nhanh, tức thì, chi phí thanh toán rẻ... đã được khách hàng và ngân hàng tín nhiệm sử dụng.

Bên cạnh thanh toán biên mậu bằng đồng bản tệ, một số thương nhân Việt Nam xuất nhập khẩu hoặc làm dịch vụ tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu hàng hoá sang Trung Quốc, nhưng do đối tác phía Trung Quốc không thực hiện được việc thanh toán qua ngân hàng mà đề nghị thanh toán bằng ngoại tệ tiền mặt.

***Thứ chín,** kim ngạch hàng hoá xuất nhập khẩu qua các khu vực cửa khẩu biên giới tập trung chủ yếu vào nhóm hàng tạm nhập tái xuất. Tuy nhiên nhóm hàng hoá này giảm mạnh trong năm 2017 và quý đầu 2018, đồng thời có xu thế giảm trong năm 2018 và trong những năm tiếp theo, dẫn đến việc thu phí, lệ phí tại các địa phương biên giới cũng bị ảnh hưởng và giảm theo, cụ thể:*

- Trong bối cảnh hội nhập, việc tạo điều kiện cho thương nhân thực hiện các phương thức mua bán hàng hoá quốc tế theo thông lệ và cam kết quốc tế là tất yếu; quá trình quốc tế hoá, khu vực hoá với các hiệp định thương mại tự do mà Việt Nam tham gia, thực hiện lộ trình cắt giảm thuế quan đối với hàng hoá xuất nhập khẩu nên nhu cầu thông thương hàng hoá ngày càng thuận lợi. Các doanh nghiệp sẽ chuyển sang hình thức chính ngạch để hưởng thụ các ưu đãi thuế quan.

- Từ tháng 01/2018, phía Trung Quốc tiến hành thực hiện chính sách tăng cường kiểm tra chất lượng hàng hoá, đảm bảo nguồn gốc xuất xứ hàng hoá từ phía Việt Nam xuất sang Trung Quốc (hàng hoá phải có nhãn mác về hàng hoá, phương thức sản xuất (tự nhiên hay nuôi trồng...), nơi sản xuất, tiên xí nghiệp gia công, số lô, nơi đến, phương thức và khu vực đánh bắt. Đồng thời, phía Trung Quốc điều chỉnh Danh mục hàng hoá thương mại biên giới nhập khẩu vào Trung Quốc, cụ thể hoá, quy phạm mô tả, tên gọi hàng hoá nhập khẩu vào Trung Quốc, cụ thể hoá, quy phạm mô tả, tên gọi hàng hoá nhập khẩu biên mậu để thắt chặt quản lý và tăng cường công tác quản lý thanh toán qua tài khoản cá nhân.

- Doanh nghiệp phía bạn có xu hướng chuyển hàng hoá bằng đường biển từ các cảng nước ngoài vào các cảng nội địa của Trung Quốc. Chính sách của bạn thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội và các vùng có khó khăn hơn (vào phía Tây – tỉnh Vân Nam).

- Tại một số cửa khẩu của phía Trung Quốc đã cắt giảm thời gian làm việc (3 tiếng/ngày) nghỉ thứ 7, chủ nhật; quản lý cư dân biên giới qua lại cửa khẩu bằng thẻ từ điện tử và lắp đặt các cân điện tử để quản lý hàng hoá biên mậu duy trì đúng 8.000 NDT/ngày.

- Về nguyên nhân chủ quan: Công tác tham mưu của một số các cơ quan còn lúng túng, chậm so với yêu cầu; công tác quản lý nhà nước còn chông chéo, bất cập, vai trò quản lý nhà nước ở địa phương còn thụ động, chưa phát huy tính năng động, sáng tạo trong điều hành,... Công tác kiểm tra, kiểm soát, giám định có lúc, có nơi, có việc còn gây khó khăn cho doanh nghiệp, nhiều doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ trong lĩnh vực này làm ăn còn manh mún, nhỏ lẻ không bài bản, thiếu tính bền vững, chưa theo thông lệ quốc tế, vi phạm bị xử lý còn nhiều. Thủ tục kiểm tra, kiểm định, thông quan hàng hoá của các cơ quan chức năng đã cơ bản thuận lợi và thông thoáng, tuy nhiên vẫn còn một số ít bộ phận còn gây bức xúc, chưa thật sự tích cực tham mưu giải quyết các vấn đề phát sinh của doanh nghiệp một cách nhanh nhất, giải quyết các thủ tục hành chính đôi khi còn gây phiền hà cho doanh nghiệp.

- Chi phí không chính thức còn là điểm nghẽn, gây khó khăn cho doanh nghiệp và làm cho chỉ số chi phí không chính thức trong PCI của tỉnh Quảng Ninh tăng (tăng lên 12 bậc).

Thứ mười, những thách thức từ phía Trung Quốc đối với hoạt động thương mại biên giới – xuất nhập khẩu, cụ thể như sau:

- Dọc tuyến biên giới có 11 điểm xuất hàng tại Móng Cái, Hải Hà và Bình Liêu phục vụ hoạt động thương mại xuất nhập khẩu với Trung Quốc nhưng phía Trung Quốc không công nhận các điểm xuất hàng, lối mở, cặp chợ biên giới ở trên và triển khai đồ trụ bê tông, làm hàng rào bằng kim loại, lắp đặt hệ thống camera dọc bờ sông biên giới để kiểm soát, ngăn chặn hàng hoá từ Việt Nam xuất khẩu sang Trung Quốc. Bên cạnh đó, phía Trung Quốc tiếp tục duy trì lực lượng hải quan, biên phòng tuần tra, kiểm soát chặt chẽ khu vực biên giới; bố trí lực lượng chốt chặn ở những đường mòn, lối mở nhất là hai bên cánh gà cửa khẩu và khu vực đối diện các điểm mở xuất hàng của Việt Nam dọc tuyến biên giới như Đại Vai, Lục Chấn, đặc biệt đối với các mặt hàng: Thực phẩm đông lạnh, rượu, thuốc lá. Ngoài ra phía Trung Quốc còn triển khai các biện pháp chống buôn lậu như: tuyên truyền rộng rãi về việc tổ chức tiêu huỷ tập trung những phương tiện vận chuyển hàng hoá buôn lậu, tổ chức diễn tập chống buôn lậu với quy mô và phạm vi lớn, nhằm cảnh báo các phần tử buôn lậu, phạm pháp, v.v.

- Chính sách biên mậu của phía Trung Quốc thay đổi liên tục, không ổn định và ngày càng yêu cầu khắt khe hơn về điều kiện giao- nhận hàng, đặc biệt là các loại hàng hoá bên phía Việt Nam là hàng TNTX, hàng đông lạnh gần như là không xuất được tại các lối mở, điểm xuất hàng trong Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái ngoài hàng thủy hải sản. Bên cạnh đó, phía Trung Quốc còn tăng cường quản lý chặt chẽ hơn nữa tất cả các nguồn hàng xuất sang từ Việt Nam, kiểm tra chặt chẽ các yêu cầu về bao bì, nhãn mác, nguồn gốc xuất xứ hàng hoá (kiểm soát hàng hoá từ nơi sản xuất, quá trình vận chuyển cho đến nơi giao nhận theo mô hình Blockchain) đối với các loại hàng hoá được khai báo là nguồn gốc, xuất xứ từ Việt Nam (thủy - hải sản: tôm, cá đông lạnh, tôm, cá tươi sống, nông sản,...). Đối với các mặt hàng, hạt khô (quả óc chó, hạt hồ đào, hạt vừng, hạt lạc...) trước đây là mặt hàng thuận lợi nhất trong việc giao nhận tại các điểm thông quan, điểm xuất hàng thì hiện tại phía Trung Quốc bắt đầu thực hiện kiểm soát chặt chẽ đối với các mặt hàng này và yêu cầu kiểm dịch, nguồn gốc xuất xứ đã thực hiện đối với các mặt hàng thủy hải sản (kiểm soát theo mô hình Blockchain).

- Tại các cửa khẩu của Trung Quốc, đối diện với cửa khẩu Bắc Phong Sinh, cửa khẩu Hoàn Mô, lực lượng chức năng phía Trung Quốc thực hiện việc cắt giảm thời gian làm việc 03 tiếng/ngày đối với ngày làm việc bình thường, thời gian làm việc từ 08 giờ sáng đến 16h chiều, nghỉ trưa 01 giờ; nghỉ làm việc 02 ngày thứ bảy, chủ nhật và các ngày lễ, thực hiện chế độ nghỉ bù nếu ngày lễ trùng ngày cuối tuần. Tại Móng Cái, phía Trung Quốc đã rút ngắn thời gian làm việc của cửa khẩu biên mậu từ 08 giờ đến 16

giờ 30 phút hàng ngày, các phương tiện tới làm thủ tục 12 giờ không được bốc hàng lên. Do việc vận chuyển hàng hoá trên sông biên giới phụ thuộc vào nhiều vào thủy triều nên với khung giờ làm việc nêu trên đã gây rất nhiều khó khăn cho việc giao nhận hàng hoá của thương nhân, ảnh hưởng đến chất lượng hàng hoá đối với hàng tươi sống, hàng đông lạnh.

3.4.2. Đánh giá đối với xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Việt Nam – Trung Quốc khu vực Quảng Ninh: Trường hợp Móng Cái – Đông Hưng

Thứ nhất, khu hợp tác kinh tế qua biên giới là mô hình mới, chưa có tiền lệ triển khai ở Việt Nam. Trong phạm vi khu vực và trên thế giới cũng không có nhiều thông tin về mô hình này. Cho nên, phía Việt Nam còn lúng túng với mô hình “lưỡng quốc nhất thành” hay “hai nước một khu” đối với cặp khu kinh tế của khẩu Móng Cái – Đông Hưng. Đặc biệt là việc hai nước có sự bất đối xứng quá lớn trong quá trình hợp tác xây dựng và vận hành, cũng như chúng ta cũng chưa đánh giá được hết những rủi ro (nhất là những rủi ro mang tính “động” khó tiên lượng) trong trong đó nếu như thực hiện mô hình hợp tác “hai nước một khu”. Trong giai đoạn chờ Trung ương xem xét, quyết định chủ trương thành lập và xây dựng Khu hợp tác kinh tế biên giới Việt – Trung (trong đó có Khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái – Đông Hưng), cho nên tỉnh Quảng Ninh cũng gặp nhiều khó khăn trong công tác định hướng lập quy hoạch xây dựng, đề xuất các cơ chế, chính sách ưu đãi (về đất đai, tài chính...) cho các dự án đầu tư triển khai trong khu vực dự kiến xây dựng Khu hợp tác kinh tế, cũng như công tác xúc tiến, thu hút đầu tư.

Do tính phức tạp trong vận hành khu hợp tác kinh tế qua biên giới trong khi đây là mô hình hoàn toàn mới mẻ với Việt Nam cả về lý luận và thực tiễn. Việc xây dựng và vận hành khu hợp tác kinh tế qua biên giới là vấn đề phức tạp liên quan tới nhiều lĩnh vực khác nhau, hơn nữa đây là mô hình hợp tác mới, phía Việt Nam chưa có kinh nghiệm, nên sẽ đứng trước nhiều khó khăn trong công tác quản lý và xây dựng, đặc biệt là các vấn đề: phối hợp quy hoạch ngành nghề như thế nào, làm thế nào giám sát hải quan có hiệu quả, thống nhất các tiêu chuẩn, hợp tác quản lý hành chính tư pháp..., đòi hỏi hai bên không ngừng nghiên cứu, tìm ra phương thức giải quyết phù hợp trong quá trình thực hiện.

Thứ hai, cơ sở hạ tầng yếu kém và có sự chênh lệch với bên đối ứng là thành phố Đông Hưng: Giữa các khu hợp tác kinh tế qua biên giới của Việt Nam và Trung Quốc có sự chênh lệch lớn về cơ sở hạ tầng. Phía Việt Nam chưa có sự chủ động trong đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng khu hợp tác kinh tế qua biên giới. Tuy thời gian qua đã

có một số công trình hạ tầng như đường giao thông, nhà làm việc ở khu hợp tác kinh tế qua biên giới phía Việt Nam được xây dựng, song chưa đáp ứng được yêu cầu vận hành của khu hợp tác kinh tế qua biên giới. Trong khi đó, trên cơ sở mục tiêu chiến lược đã được xác định rõ và tiềm lực tài chính hùng hậu, Chính phủ Trung ương Trung Quốc cũng như các cấp địa phương đã chủ động xúc tiến rất nhanh đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật, chuẩn bị điều kiện vật chất đầy đủ cho sự hình thành của các khu hợp tác qua biên giới phía Trung Quốc. Nhiều hạng mục lớn và quan trọng tại các khu hợp tác kinh tế qua biên giới của Trung Quốc đã hoàn thành và đưa vào vận hành như khu bảo thuế Bằng Tường (Quảng Tây), khu công nghiệp Bắc Sơn (Vân Nam)... Ngoài ra, cơ sở hạ tầng thiết yếu như đường giao thông, điện, nước, thông tin truyền thông, khu thương mại, khu trung chuyển quốc tế, khu gia công, chế xuất... đã và đang được Trung Quốc đẩy nhanh tốc độ xây dựng.

Tại khu hợp tác kinh tế Móng Cái – Đông Hưng, đầu năm 2015 tỉnh Quảng Ninh mới thành lập hội đồng thẩm định, lựa chọn nhà thầu thực hiện các dự án quy hoạch trong khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái. Trong khi đó, khu hợp tác Đông Hưng (Trung Quốc) đã hoàn thành quy hoạch chi tiết, hơn nữa, nhiều hạng mục cơ sở hạ tầng đã được tiến hành xây dựng theo đúng tiến độ và trình tự kế hoạch như: khu dịch vụ tổng hợp cầu số 2 cửa khẩu Đông Hưng đang được xây dựng, công trình tái định cư của khu xuyên biên giới đã hoàn thành công tác mời thầu san lấp mặt bằng, công trình mở rộng khu mậu dịch biên giới Dương Ốc đã hoàn thành công tác khảo sát và chuẩn bị. Công trình kết nối giao thông quan trọng giữa hai khu hợp tác là cầu Bắc Luân II, phía Trung Quốc đã khởi công từ đầu năm 2014 và đã hoàn thành phần đường dẫn ra tới giữa sông Bắc Luân; trong khi phía Việt Nam mới đang tiến hành công tác giải phóng mặt bằng và san lấp một phần đường dẫn do thiếu vốn đền bù giải phóng mặt bằng ở khu vực.

Ngoài cơ sở hạ tầng trực tiếp phục vụ vận hành của khu hợp tác, việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng khu vực lân cận là thành phố Móng Cái và Đông Hưng cũng có vai trò quan trọng đối với sự phát triển của khu hợp tác. Do trình độ phát triển kinh tế của thành phố Móng Cái kém xa so với Đông Hưng, nên cơ sở hạ tầng thành phố Móng Cái lạc hậu hơn nhiều so với Đông Hưng, công trình dịch vụ công cộng như hệ thống giao thông, hệ thống trung tâm thương mại, chợ, kho bãi, cảng... kém phát triển. Thành phố Đông Hưng dựa vào chính sách ưu đãi của Chính phủ Trung Quốc xây dựng thành phố Đông Hưng thành khu thử nghiệm khai phát mở cửa của Trung Quốc, đã đầu tư cơ sở

hạ tầng, xây dựng thành trung tâm thương mại, du lịch, thị trường thương mại biên giới với quy mô lớn, hiện đại, hệ thống giao thông thuận lợi. Sự mất cân bằng trong phát triển cơ sở hạ tầng giữa các khu hợp tác biên giới Việt – Trung là một nhân tố gây trở ngại cho sự hình thành và phát triển của khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt – Trung.

Thứ ba, *tư duy về mô hình quản lý khu hợp tác kinh tế qua biên giới có sự khác biệt cơ bản giữa giới nghiên cứu hai nước.* Giới học giả Việt Nam đề xuất mô hình quản lý bên nào bên đó quản lý, tức lập một khu chung, có hàng rào khép kín, diện tích đối đẳng, nhưng các công việc nội khu mỗi bên do cơ quan chức năng của bên đó tự quản lý; hàng hóa, người, phương tiện qua bên kia phải tiến hành các thủ tục kiểm tra kiểm soát xuất nhập cảnh trên đường biên [17, tr.62-67]. Trong khi đó, trong các công trình nghiên cứu về khu hợp tác kinh tế qua biên giới Trung – Việt, học giả Trung Quốc thiên về hướng đề xuất một mô hình “bên thứ ba quản lý”, tức lập một khu chung trên phạm vi lãnh thổ hai nước, với diện tích đối đẳng, có hàng rào khép kín; mọi quy hoạch trong khu hợp tác cũng như các chính sách trong khu chung này là đồng nhất, hai bên thành lập một Ban Quản lý chung quản lý Khu hợp tác kinh tế qua biên giới giữa hai nước [92, tr.29-37]. Mô hình quản lý như học giả Trung Quốc đề xuất có nhược điểm gây khó khăn cho công tác quản lý và bàn bạc về các chính sách thực thi trong khu vực này, khi hệ thống chính sách pháp luật của hai nước còn có nhiều khác biệt. Hơn nữa, thực hiện theo mô hình “bên thứ ba quản lý” sẽ đặt ra thách thức đối với an ninh, chủ quyền quốc gia, đặc biệt trong bối cảnh khu hợp tác kinh tế qua biên giới là một mô hình mới mà Việt Nam, đặc biệt là các địa phương vùng biên thiếu kinh nghiệm trong việc xây dựng và phát triển khu hợp tác kinh tế qua biên giới.

Thứ tư, *chưa có sự phối hợp nhịp nhàng về chiến lược tổng thể và cơ chế chính sách giữa Trung ương và địa phương.* Chúng ta vẫn chưa xác định rõ vai trò của trung ương và địa phương cụ thể ra sao trong việc xây dựng khu kinh tế cửa khẩu. Cách tiếp cận xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới phía Việt Nam theo hướng từ trên xuống dưới, nghĩa là Chính phủ và các Bộ ngành Trung ương chỉ đạo, địa phương thực hiện. Trong bối cảnh Trung ương chưa ban hành chiến lược tổng thể về xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới như hiện nay, các địa phương chưa có sự chủ động chuẩn bị về việc ban hành cơ chế chính sách đối với khu kinh tế qua biên giới. Các chính sách liên quan hiện mới chỉ dừng lại ở chính sách đối với các khu kinh tế cửa khẩu, song bản thân các chính sách quản lý, điều hành ở các khu kinh tế cửa khẩu hiện nay cũng còn nhiều bất cập. Về chính sách đối với khu kinh tế cửa khẩu, năm 2001, Thủ tướng Chính

phủ đã ban hành Quyết định số 53/2001/QĐ-TTg ngày 19/4/2001 về chính sách đối với khu kinh tế cửa khẩu biên giới và Quyết định số 273/2005/QĐ-TTg ngày 31/10/2005 về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 53/2001/QĐ-TTg. Theo đó, các khu kinh tế cửa khẩu được hưởng một số chính sách ưu đãi trên các phương diện xây dựng cơ sở hạ tầng, thương mại, du lịch, đất đai, đầu tư, xuất nhập cảnh, ngân hàng...

Trong khi đó, phía Trung Quốc lại có cách tiếp cận tương đối khác Việt Nam về xây dựng khu hợp tác qua biên giới, đó là tiếp cận theo hướng từ dưới lên, phân quyền cho địa phương mạnh hơn. Các địa phương Trung Quốc đã chủ động ban hành chiến lược tổng thể về xây dựng và phát triển Khu hợp tác; đồng thời, ban hành nhiều chính sách ưu đãi phát triển các khu vực hợp tác kinh tế qua biên giới. Ngoài ra, các địa phương sở tại của Trung Quốc cũng rất tích cực, chủ động trong việc đầu tư cơ sở hạ tầng và ban hành các chính sách ưu đãi.

Hơn nữa, ngoài chính sách của Chính phủ Trung Quốc dành cho phát triển các hạng mục đặc biệt phục vụ khu hợp tác như: chính sách ưu đãi đối với khu hoàn thuế, các khu này còn được hưởng nhiều chính sách “ưu đãi kép” đặc biệt khác như các chính sách ưu đãi trong khuôn khổ chiến lược Đại khai phát miền Tây Trung Quốc, chính sách hỗ trợ biên mậu, hỗ trợ vùng dân tộc thiểu số, chính sách phát triển, mở cửa Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây, chính sách Hợp tác tiểu vùng sông Mê Công mở rộng...

Trung Quốc còn thực hiện chính sách ưu đãi về nộp ngân sách. Căn cứ các chính sách ưu tiên cho các thành phố, huyện, thị biên giới mở cửa, thành phố Nam Ninh, Côn Minh, thị xã Bằng Tường, Đông Hưng, huyện Hà Khẩu (tỉnh Vân Nam) và Khu tự trị dân tộc Choang, Quảng Tây (Trung Quốc) được phân cấp, quản lý thu thuế biên mậu. Toàn bộ số tiền thu được để lại cho địa phương đầu tư hạ tầng cơ sở. Cho phép các địa phương biên giới được quyền phê duyệt các dự án hợp tác, gia công biên mậu trong phạm vi địa giới hành chính của địa phương. Đối với các dự án thương mại, cấp huyện được phép phê duyệt các mức đầu tư tương đương 2 triệu USD. Với các dự án đầu tư vào ngoại thương, hai năm đầu được miễn thuế, từ năm thứ 3, 4 và 5 giảm 50%. Đối với doanh nghiệp được phép hoạt động biên mậu Trung-Việt, chỉ nộp thuế nhập khẩu bằng 50% thuế nhập khẩu thông thường và 50% thuế VAT ở khâu hải quan.

Chính phủ và địa phương hai nước đã có sự chuẩn bị về cơ sở hạ tầng, kết nối giao thông cần thiết cho việc triển khai xây dựng 03 khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt – Trung. Tuy nhiên, có sự chênh lệch lớn trong thực tiễn triển khai xây dựng khu

hợp tác qua biên giới giữa hai nước. Trong khi Trung Quốc đã hoàn thiện cơ sở hạ tầng đầy đủ, sẵn sàng vận hành khi hai bên, thì cơ sở hạ tầng của khu hợp tác phía Việt Nam rất lạc hậu, chưa sẵn sàng kết nối khi hai chính phủ nhất trí triển khai xây dựng khu hợp tác. Cơ sở hạ tầng “mềm” phía Trung Quốc cũng có sự khác biệt với phía Việt Nam, trong khi Việt Nam tiếp cận từ trên xuống dưới thì Trung Quốc tiếp cận từ dưới lên, trao quyền cho địa phương ở mức độ lớn hơn. Công tác nghiên cứu về khu hợp tác kinh tế qua biên giới của Việt Nam còn thiếu, chưa đánh giá đầy đủ về những cơ hội, khó khăn và thách thức trong triển khai và vận hành khu hợp tác kinh tế qua biên giới. Trong bối cảnh hiện nay, Trung Quốc đang ráo riết thúc giục Việt Nam cùng triển khai thực hiện khu hợp tác qua biên giới, Việt Nam cần tăng cường công tác nghiên cứu sâu và toàn diện về khu hợp tác kinh tế qua biên giới, làm căn cứ triển khai hợp tác từng bước với Trung Quốc, tránh nóng vội khi chưa có đủ cơ sở.

Thứ năm, đó là sự bất đối xứng trong quan hệ kinh tế hai bên giữa hai bên Đông Hưng của Trung Quốc và Móng Cái của Việt Nam. Không thể không thừa nhận sức mạnh kinh doanh của phía Trung Quốc là rất lớn, cùng với kinh nghiệm, kỹ năng thương mại quốc tế và hướng mạnh tới xuất khẩu là thách thức rất lớn cho phát triển của Việt Nam, đặc biệt là khu vực biên giới. Hàng hóa số lượng nhiều, chất lượng thấp và buôn bán tiểu ngạch là đặc trưng của phía Trung Quốc trong hoạt động kinh tế cửa khẩu, gây thiệt hại lớn cho sản xuất và người tiêu dùng Việt Nam. Việt Nam có ít chủng loại hàng hóa, số lượng ít và chủ yếu ở dạng nguyên liệu thô để Trung Quốc nhập khẩu, trình độ, kinh nghiệm cùng kỹ năng hoạt động sản xuất và thương mại quốc tế còn hạn chế.

Như trên đã nói, giữa Việt Nam và Trung Quốc còn có sự chênh lệch trong đầu tư cho cơ sở hạ tầng ở khu vực biên giới. Đây cũng là yếu tố quan trọng cản trở việc đẩy nhanh xây dựng khu hợp tác kinh tế. Từ đó dẫn đến sự thiếu nhịp nhàng và đồng bộ của hai bên trong xây dựng khu hợp tác.

Thứ sáu, sự chủ động từ phía Trung Quốc và sự bị động từ phía Việt Nam. Việt Nam còn cần thời gian nghiên cứu lý luận về khu hợp tác kinh tế qua biên giới. Đối với các ban ngành liên quan của Việt Nam nói chung và các địa phương biên giới có khu hợp tác kinh tế qua biên giới riêng, xây dựng khu hợp tác kinh tế vận hành qua biên giới giữa hai quốc gia là một vấn đề mới, chưa có tiền lệ. Đến nay, phía Việt Nam chưa tiến hành nghiên cứu sâu, đánh giá toàn diện về khu hợp tác kinh tế qua biên giới trên các phương diện: mô hình vận hành, phương thức quản lý, quy hoạch khu vực... Đây chính

là thách thức lớn đối với các bộ ngành Trung ương cũng như địa phương Việt Nam trong quá trình triển khai hợp tác với Trung Quốc. Trong điều kiện sự hiểu biết về khu hợp tác kinh tế qua biên giới còn hạn chế, thì việc quy hoạch, xây dựng và vận hành khu thực sự không đơn giản, đặc biệt khi nguồn lực, cơ chế, chính sách, kinh nghiệm chung và kỹ năng cụ thể của Việt Nam đều còn rất hạn chế.

Là chủ thể trực tiếp của xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới, chính quyền địa phương có vai trò quan trọng trong việc xây dựng thể chế và hoàn thiện pháp luật liên quan đến khu hợp tác. Do chính phủ hai bên còn chưa hoàn thiện về chính sách và lập pháp và chưa ký kết hiệp định song phương liên quan đến khu hợp tác, biện pháp của chính quyền địa phương chủ yếu là hoạch định ra khu vực của khu hợp tác về mặt địa lý, xác định định vị cơ bản của nó, đưa ra quy hoạch xây dựng, xác định mục tiêu chiến lược và xác định nhiệm vụ hoặc dự án trọng điểm mà chưa đưa ra biện pháp có tính thao tác về mặt cơ chế quản lý và vận hành thương mại, giao thông, môi trường, xã hội, thuế và giải quyết tranh chấp.

Thực tiễn triển khai thời gian qua cho thấy, các địa phương gặp khó khăn, lúng túng trong quá trình thực hiện, như việc lập đề án chi tiết và kế hoạch cụ thể triển khai; xác định vị trí, diện tích, quy mô và phân khu chức năng sao cho phù hợp; việc nghiên cứu các chính sách áp dụng trong khu hợp tác... đòi hỏi các Bộ ngành hữu quan và các địa phương tăng cường nghiên cứu sâu hơn nữa các kinh nghiệm quốc tế thành công để rút ra bài học trong xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới với Trung Quốc.

3.5. Tiểu kết chương 3

Với tư cách là khu vực trọng điểm của thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc, Quảng Ninh đã thu được một số thành tựu quan trọng trong lĩnh vực này, song những vấn đề đang đặt ra nhằm phát triển kinh tế biên giới khu vực này khiến cho Quảng Ninh, cũng như Trung ương cần có những chính sách phát triển thương mại biên giới đồng bộ và ổn định hơn. Để tạo động lực thu hút đầu tư xây dựng các khu kinh tế cửa khẩu có kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại đáp ứng được yêu cầu hội nhập thì tỉnh Quảng Ninh nói riêng và các tỉnh có các khu kinh tế cửa khẩu nói chung đều mong muốn Chính phủ sớm cụ thể hoá các thể chế, chính sách cho từng lĩnh vực như ưu đãi về thuế xuất nhập khẩu, kinh doanh hàng miễn thuế, thanh toán biên mậu, thương mại biên giới, kiểm tra chất lượng hàng hoá...; sửa đổi các chính sách chưa đồng bộ và thiếu nhất quán ảnh hưởng đến hoạt động của các doanh nghiệp và thu hút đầu tư.

Quảng Ninh cũng đã xác định biên giới với hạt nhân là các Khu KTCK phải trở thành một trong những lĩnh vực quan trọng, tạo động lực thúc đẩy kinh tế - xã hội của từng địa phương khu vực biên giới, xây dựng khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái trở thành đặc khu kinh tế phát triển năng động. Trong đó, thương mại biên giới trong điều kiện hội nhập được đánh giá như đòn bẩy cạnh tranh của các quốc gia, vùng lãnh thổ. Nếu như tận dụng hiệu quả, thương mại biên giới sẽ nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa trong nước, thúc đẩy các loại hình dịch vụ (bốc dỡ, thông quan, vận tải, kho vận...) góp phần tăng thu ngân sách, cải thiện và nâng cao đời sống kinh tế - xã hội vùng biên. Để tận dụng, sử dụng hiệu quả những tác động tích cực từ lợi thế thương mại biên giới thì Quảng Ninh cần Chính phủ tiếp tục cho cơ chế chính sách điều hành linh hoạt, chính sách ưu đãi đặc thù để khuyến khích thương nhân.

Bên cạnh đó, việc hoàn thiện mô hình nhằm phát triển các Khu KTCK có ý nghĩa then chốt với hoạt động kinh tế biên giới. Khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái – Đông Hưng phải được xây dựng trên nguyên tắc tôn trọng, độc lập chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, bình đẳng hợp tác cùng có lợi, tuân thủ các Hiệp định, hiệp ước đã ký kết và pháp luật hai nước.

Chương 4: ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP NHẪM PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIÊN GIỚI VIỆT – TRUNG KHU VỰC TỈNH QUẢNG NINH

Trong chương này, trên cơ sở phân tích những thuận lợi và khó khăn bên trong và bên ngoài, đồng thời trên cơ sở những vấn đề đặt ra được nêu từ chương 3, luận án đưa ra các nhóm khuyến nghị về mặt nhận thức chính sách để có thể góp phần phát triển về chất kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh, trong đó luận án tập trung giải pháp chủ yếu cho việc tìm kiếm mô hình hợp tác Khu kinh tế biên giới – nhân tố mang tính cốt lõi của kinh tế biên giới, trong hợp tác kinh tế biên với Trung Quốc. Trong đó, luận án phân tích những cơ hội và thách thức trong bối cảnh mới – tầm nhìn đến 2030 tác động đến phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh.

4.1. Bối cảnh mới đến năm 2030 tác động đến phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh

4.1.1. Những thuận lợi mới

Thứ nhất, về phía Trung Quốc: Hiện nay Trung Quốc đang thực hiện chủ trương tập trung đầu tư đẩy mạnh sự phát triển khu vực phía Tây và Tây Nam, nâng cao trình độ phát triển đồng đều cả nước và hội nhập kinh tế với các nước Đông Nam Á, Trung Quốc chủ trương xây dựng điểm tăng trưởng mới Trung Quốc - ASEAN với Chiến lược “một trục hai cánh” theo mô hình M đó là “Trục hợp tác kinh tế trên bộ (Mainland EC) Nam Định - Hà Nội - Miền Trung Việt Nam - Băng Cốc và Singapo, một cánh là hợp tác lưu vực sông Mê Kông và một cánh kia là hợp tác kinh tế trên biển (Marine EC). Một trong những hướng phát triển của vùng phía Tây và Tây Nam là hợp tác phát triển với Việt Nam qua các Khu KTCK.

Để thực hiện các chủ trương này, các định hướng phát triển của Trung Quốc có tác động đến phát triển kinh tế biển ở khu vực phía Bắc ở nước ta, trong đó có khu vực tỉnh Quảng Ninh, nhất là đối với sự phát triển các Khu KTCK. Cụ thể là:

- Trung Quốc thúc đẩy các ngành nghề quốc tế, (những nghề liên quan đến nhiều quốc gia, lãnh thổ như tài chính, ngân hàng, logistic, bưu chính, viễn thông, du lịch) và ngành nghề mở cửa (dệt may, điện tử - tin học) chuyển dịch dần từ miền Đông sang miền Trung và miền Tây.

- Trung Quốc và Việt Nam đang xây dựng thí điểm một số mô hình Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới, trước mắt là Khu KTCK Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn (Việt Nam) và tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc). Trong khu hợp tác kinh tế này, hai bên dự kiến sẽ thi

hành các chính sách tự do hóa thương mại hàng hóa, dịch vụ đầu tư. Ngoài những mặt hàng và vật tư mà luật pháp hai nước cấm xuất khẩu, mọi hàng hóa và vật tư có xuất xứ từ hai nước Trung Quốc và Việt Nam đều được miễn thuế và tự do đi vào Khu hợp tác kinh tế này. Những sản phẩm được sản xuất trong khu vực này sẽ được giảm 50% thuế khi đi vào thị trường hai nước Trung - Việt.

- Thực hiện chiến lược hợp tác cảng biển giữa Trung Quốc và ASEAN. Chiến lược này sẽ bao gồm các vấn đề: xác định và phát triển các “thành phố hấp dẫn” có cảng biển; xác định các hạng mục hợp tác cảng biển; khảo sát thương mại các thành phố có cảng biển; phát triển các thiết bị cảng có cùng quy chuẩn. Việc tăng cường hợp tác cảng biển giữa Trung Quốc và ASEAN sẽ giúp cho Quảng Tây phát triển nhanh, kết nối với các cảng biển của các nước trong khu vực để trở thành một mạng lưới giao thông nối với các tỉnh trong lục địa Trung Quốc với Hồng Kông, Singapo, Malayxia, Việt Nam, Ấnônêxia. Nhờ đó Quảng Tây sẽ phát triển nhanh, thu hút được nhiều nguồn hàng từ nhiều nước và nhiều nhà đầu tư sẽ vào Quảng Tây.

- Trung Quốc chủ trương chuyển dần từ buôn bán hàng hóa là chính sang dịch vụ buôn bán hàng hóa là chủ yếu để phát triển vùng biên giới cửa khẩu, đặc biệt vùng biên giới có biển “lấy hoạt động thương mại làm trọng tâm, nỗ lực nâng cao năng lực phục vụ thị trường, thúc đẩy sự hình thành Khu vực mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN và phát triển giao lưu cảng biển khu vực Vịnh Bắc Bộ”.

Thứ hai, đối với Việt Nam: Việt Nam đang đẩy mạnh quá trình phát triển kinh tế thị trường, CNH, HĐH và đô thị hóa. Yêu cầu đó đòi hỏi phải mở rộng giao lưu kinh tế quốc tế trên phạm vi cả nước cũng như từng địa phương, trong đó các Khu KTCK biên giới là đầu mối nối liền nước ta với quốc tế. Việc đầu tư phát triển các Khu KTCK, phát triển giao lưu thương mại qua các Khu KTCK này vừa là một yêu cầu, vừa là một cơ hội cho các địa phương có cửa khẩu biên giới.

Vùng biên giới Việt - Trung là địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh và đối ngoại của cả nước; có tiềm năng lợi thế về nông, lâm nghiệp, khoáng sản, du lịch, kinh tế cửa khẩu và kinh tế biển; là vùng có nhiều dân tộc với bản sắc văn hóa riêng; có mối quan hệ mật thiết với Thủ đô Hà Nội, với vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ thông qua hệ thống hành lang kinh tế - kỹ thuật - đô thị quan trọng. Vùng biên giới Việt - Trung còn có mối quan hệ kinh tế mật thiết với các tỉnh phía Nam, Đông Nam Trung Quốc thông qua hệ thống các cửa khẩu. Đây còn là vùng cửa ngõ phía Bắc của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, Việt Nam và đầu mối quan hệ

giữa Việt Nam và Trung Quốc; có vị trí chiến lược về an ninh, quốc phòng đối với cả nước. Phát triển cửa khẩu và KTCK khu vực này là “*Khâu đột phá quan trọng trong phát triển kinh tế của các tỉnh*” như tinh thần Nghị quyết số 37NQ/TW ngày 01 tháng 7 năm 2004 của Bộ Chính trị về “*Phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng trung du miền núi Bắc bộ*” đã xác định.

Với quan điểm đó, những năm qua Nhà nước ta đã ban hành và hoàn thiện nhiều chủ trương chính sách về phát triển các Khu KTCK, nhất là Nghị định số 29/2008/NĐ-CP ngày 13 tháng 3 năm 2008 quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế; Quyết định số: 33/2009/QĐ-TTg ngày 02 tháng 3 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành cơ chế, chính sách tài chính đối với Khu KTCK; Quyết định số 100/2009/QĐ-TTg ngày 30 tháng 7 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành quy chế hoạt động của khu phi thuế quan trong Khu Kinh tế, Khu KTCK. Môi trường pháp lý, hành lang pháp lý ngày càng hoàn thiện tạo thuận lợi cho trao đổi thương mại hai nước.

Thứ ba, ý tưởng hợp tác xây dựng hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt - Trung được Chính phủ hai nước quan tâm thúc đẩy thực hiện trong khuôn khổ hợp tác song phương giữa Việt Nam và Trung Quốc. Mục tiêu của hợp tác “Hai hành lang, một vành đai kinh tế” là nhằm: phát huy tối đa lợi thế so sánh, tiềm năng của các hành lang và vành đai kinh tế phát triển của hai nước Việt - Trung; đưa hành lang và vành đai kinh tế trở thành cầu nối thúc đẩy tự do hóa kinh tế; giao lưu văn hóa Việt - Trung và giữa Việt Nam - ASEAN và Trung Quốc; thực hiện mục tiêu xóa đói giảm nghèo, phát triển kinh tế - xã hội, giảm chênh lệch giữa các vùng trong “Hai hành lang, một vành đai kinh tế”.

Trên toàn tuyến biên giới Việt - Trung có 7 cặp cửa khẩu cấp Nhà nước: Móng Cái – Đông Hưng, Đồng Đăng - Bằng Tường, Hữu Nghị - Hữu nghị quan; Tà Lùng - Thủy Khẩu, Thanh Thủy - Thiên Bo, Ma Lu Thành - Kim Thủy Hà, Lào Cai – Hà Khẩu; các cảng biển bao gồm cảng Phòng Thành, Bắc Hải, Khăm Châu, Trạm Giang, Hải Khẩu, Tam Á, Hải Phòng, Cái Lân (Quảng Ninh)...; các cảng hàng không bao gồm Côn Minh, Quảng Châu, Hà Nội,... Hai nước mong muốn sự hợp tác phát triển các khu kinh tế cửa khẩu, các trung tâm thương mại và các chợ biên giới, phát triển hệ thống kho vận, tiếp tục thúc đẩy hơn nữa các biện pháp rút ngắn thời gian thông quan, mặt khác cần hình thành một hệ thống kho bảo quản hàng hóa chờ thông quan hiện đại (kho lạnh) nhằm giúp kéo dài thời gian bảo quản hàng hóa.

Thứ tư, quan hệ thương mại đầu tư giữa hai nước ngày càng lớn mạnh: Trước đây các cửa khẩu chỉ có chức năng chủ yếu về ngoại giao, an ninh, quốc phòng, thăm thân nhân giữa cư dân hai bên biên giới, chưa có chức năng kinh tế. Từ năm 2000 đến nay, quan hệ hợp tác kinh tế, thương mại Việt Nam - Trung Quốc đã có những bước phát triển cả về chiều rộng lẫn chiều sâu.

Về lĩnh vực thương mại, năm 2000, kim ngạch mậu dịch song phương đạt trên 2,5 tỷ USD, lần đầu tiên vượt mục tiêu 2 tỷ USD do lãnh đạo hai nước đề ra, đã tạo tiền đề tốt đẹp đưa quan hệ thương mại hai nước bước vào thế kỷ 21.

Từ năm 2004, Trung Quốc đã trở thành đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam. Mức tăng trưởng kim ngạch mậu dịch hai nước từ năm 2001-2008 bình quân trên 25%. Năm 2004 kim ngạch mậu dịch hai nước đạt xấp xỉ 7,2 tỷ USD, lần thứ hai vượt mục tiêu Chính phủ hai nước đề ra là hoàn thành mục tiêu 5 tỷ USD vào năm 2005. Năm 2008, kim ngạch thương mại Việt- Trung đạt trên 20,18 tỷ USD tăng 535 lần so với kim ngạch năm 1991 và là lần thứ ba hoàn thành trước hai năm mục tiêu hai nước đề ra là đưa kim ngạch mậu dịch hai nước lên 20 tỷ USD vào năm 2010. Năm 2016 kim ngạch thương mại song phương đạt 71,9 tỷ USD, tăng 7,9% so với năm 2015. Năm 2017, đạt 93,69 tỷ USD, tăng lên đến gần 61,5% so với năm 2016, tương đương con số tăng thêm 13,503 tỷ USD.

Về lĩnh vực đầu tư trực tiếp, tính đến tháng 12 năm 2008, Trung Quốc đã đầu tư trực tiếp vào Việt Nam với 628 dự án, tổng vốn đăng ký gần 2,2 tỷ USD; trong đó vốn thực hiện đạt 271 triệu USD, đứng thứ 13 trong số 64 nước và khu vực đầu tư trực tiếp tại Việt Nam. Nếu tính trong giai đoạn 2001-2010, FDI của Trung Quốc vào Việt Nam tăng cả về số lượng dự án cũng như quy mô vốn (khoảng 2,5 triệu USD/dự án), xuất hiện khá nhiều dự án từ 1-10 triệu USD. Trong giai đoạn từ 2011 đến 2017, vốn FDI của Trung Quốc vào Việt Nam có sự thay đổi rõ rệt nhất, song cũng bắt đầu thể hiện nhiều vấn đề đáng quan tâm. Trong đó, riêng năm 2016, vốn đầu tư của Trung Quốc vào Việt Nam đạt mức 1,26 tỷ USD, chiếm 8,3% tổng vốn FDI vào Việt Nam.

Đầu tư trực tiếp của Trung Quốc vào Việt Nam chưa phản ánh đúng thực lực và thế mạnh của một số ngành công nghiệp mũi nhọn của bạn. Hầu hết các dự án đều có quy mô nhỏ, vốn ít và tập trung vào các lĩnh vực: chế biến thức ăn gia súc, sản xuất linh kiện ô tô, xe máy, khai thác mỏ, điện lực...

Sở dĩ quan hệ hợp tác kinh tế thương mại giữa hai nước có bước phát triển mạnh mẽ và sâu rộng trong thời gian vừa qua là do mối quan hệ chính trị giữa hai nước đang

ngày càng phát triển tốt đẹp. Các chuyến thăm thường xuyên giữa lãnh đạo cấp cao hai nước đã tạo tiền đề quan trọng thúc đẩy quan hệ toàn diện giữa hai bên không ngừng nâng cao.

Việc nâng quan hệ hai nước trở thành mối quan hệ đối tác, hợp tác chiến lược toàn diện, việc thành lập và đi vào hoạt động của Ban chỉ đạo quan hệ song phương giữa Chính phủ hai nước đã góp phần hết sức quan trọng trong việc giải quyết kịp thời các vấn đề đặt ra trong quá trình phát triển toàn diện quan hệ song phương, nhất là đưa quan hệ hợp tác kinh tế thương mại lên tầm cao mới.

Trước đây các cửa khẩu chỉ có chức năng chủ yếu về đối ngoại, an ninh, quốc phòng, thăm thân nhân giữa cư dân hai bên biên giới, chưa có chức năng kinh tế. Nhưng trong những năm gần đây, các Khu KTCK ở các cửa khẩu này phát triển nhanh chóng, hiệu quả và đóng góp tích cực vào phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh trong vùng. Các cửa khẩu quốc tế, các cửa khẩu quốc gia và nhiều cửa khẩu địa phương, nhiều cặp chợ biên giới đã có ảnh hưởng tới thị trường khu vực và tác động mạnh đến thị trường cả nước. KTCK phát triển đã góp phần thúc đẩy một số ngành sản xuất, dịch vụ phát triển, tạo ra nhiều việc làm mới, tăng nguồn thu ngân sách cho địa phương, tăng nguồn vốn đầu tư hạ tầng, thúc đẩy quá trình đô thị hóa vùng biên giới và nâng cao mức sống cho nhân dân.

Nhìn chung, quan hệ hai nước sẽ tiếp tục duy trì và phát triển tốt đẹp trong những năm tới là một nhân tố quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế tại các KKTCK của Việt Nam tiếp giáp với Trung Quốc.

Với vị thế là nền kinh tế lớn thứ hai thế giới, là một trong những nước có dự trữ ngoại tệ lớn nhất thế giới, một số lĩnh vực của Trung Quốc sản xuất sử dụng nhiều năng lượng, nguyên vật liệu đang bị hạn chế đầu tư. Những yếu tố nói trên sẽ kích thích luồng đầu tư từ Trung Quốc sang Việt Nam. Với vị trí địa lý thuận lợi, giá nhân công rẻ, chi phí vận chuyển thấp, Việt Nam sẽ có lợi thế thu hút FDI từ Trung Quốc và nhận chuyển giao công nghệ từ các nước đang đầu tư tại Trung Quốc.

4.1.2. Thách thức mới trong thời gian tới

Tuy nhiên cũng phải thấy, thời gian tới việc phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực Quảng Ninh, nhất là việc xây dựng các Khu KTCK cũng đứng trước những khó khăn, thách thức. Cụ thể là:

Thứ nhất, Trung Quốc đã đưa ra nhiều quyết sách quan trọng, linh hoạt, làm sôi động kinh tế vùng biên (như nới quyền, nhường lợi cho vùng biên; lấy biên mậu thấp

sáng vùng biên...) trong khi đó sự thích ứng của Việt Nam còn chậm: Các khu khai phát của Trung Quốc đối diện với các KKTCK của Việt Nam đang có mức phát triển cao hơn cả về mặt thể chế, luật pháp, cơ sở hạ tầng, nề nếp quản lý, kinh nghiệm hợp tác và thương mại. Trong khi Việt Nam chưa sẵn sàng cho thị trường tự do hoàn toàn, thì hàng hóa Trung Quốc giá rẻ đã tràn ngập khiến cho các nhà sản xuất trong nước lo ngại và đe dọa đến việc làm của người lao động trong nhiều khu vực. Xét từ cơ cấu xuất khẩu hàng hóa, những năm gần đây, cơ cấu hàng xuất khẩu của Việt Nam và Trung Quốc khá giống nhau, do vậy sự cạnh tranh trên thị trường thứ ba ngày càng quyết liệt. Nhìn chung, với thế và lực của Trung Quốc hiện nay, tự do hóa thương mại sẽ gây rất nhiều khó khăn cho sự phát triển kinh tế tại các KKTCK Việt Nam trước khả năng cạnh tranh cao hơn của hàng hóa và dịch vụ từ Trung Quốc.

Thực tế này cho thấy cần có những cơ chế chính sách của Nhà nước để thúc đẩy quá trình phát triển của đồng bào biên giới nói chung và các khu vực cửa khẩu nói riêng; chủ động hơn trong quan hệ giao lưu biên mậu với Trung Quốc thông qua các KKTCK.

Thứ hai, sự cạnh tranh của các cửa khẩu biên giới khác trong khu vực ASEAN và các nước ASEAN với Trung Quốc: Hiện tại, ASEAN là bạn hàng lớn thứ 5 của Trung Quốc, còn Trung Quốc là bạn hàng lớn thứ 6 của ASEAN. Từ đầu thập kỷ 90 của thế kỷ XX trở lại đây, lượng giao dịch thương mại hai bên mỗi năm tăng khoảng 20%. Ngoài các cửa khẩu với Việt Nam, Trung Quốc còn có các cửa khẩu với các nước ASEAN khác với quy mô lớn hơn nhiều. Chỉ tính riêng việc xuất khẩu một số sản phẩm vào thị trường Trung Quốc, vị thế của Việt Nam còn khá khiêm tốn so với nhiều nước ASEAN.

Thứ ba, biên giới Trung Quốc với Việt Nam vẫn còn những khó khăn tồn tại có tính chất lịch sử về biên giới, lãnh thổ: Việc xây dựng các KKTCK muốn được thuận lợi nhất định phải dựa trên tinh thần thực sự cầu thị, đổi mới tư duy, tăng cường sự hiểu biết lẫn nhau, nâng cao độ tin cậy, tìm ra những giải pháp hữu hiệu hơn nữa nhằm đẩy mạnh quan hệ hợp tác trên tất cả các lĩnh vực vì lợi ích của mỗi bên và lợi ích chung của cả khu vực.

Thứ tư, bên cạnh việc thúc đẩy kinh tế phát triển, việc xây dựng các KKTCK còn phải tính tới các yếu tố an ninh, chính trị, những vấn đề mang tính xã hội phức tạp như buôn lậu các chất ma túy, di dân bất hợp pháp, buôn bán phụ nữ, trẻ em, tội phạm quốc tế, khủng bố quốc tế...

Thứ năm, để phát triển kinh tế tại các KKTCK, hiện rất cần một số chính sách ưu đãi đặc thù: Tuy nhiên, việc ban hành những quy chế như vậy cần được nghiên cứu kỹ để không trái với những cam kết WTO mà các nước liên quan nay đều đã là thành viên chính thức của tổ chức này. Hiện còn thiếu một cơ chế về phát triển kinh tế tại các KKTCK quốc gia, sự phối hợp chính sách trong lĩnh vực này giữa Việt Nam và Trung Quốc cũng như hệ thống kết cấu hạ tầng gồm giao thông vận tải, thông tin, cung cấp điện, nước, kho bãi... còn rất yếu kém.

Thứ sáu, phát triển KTCK tại các KKTCK đứng trước những vấn đề cần giải quyết như giữa yêu cầu phát triển nhanh với bảo vệ môi trường và đảm bảo an ninh quốc phòng, ổn định biên giới; giữa yêu cầu phát triển nhanh với dân trí thấp; giữa yêu cầu tỉnh nào cũng muốn phát triển nhanh các KKTCK của tỉnh mình và đòi hỏi những cơ chế ưu đãi, nhiều vốn đầu tư từ NSNN song nguồn vốn này luôn hạn hẹp.

4.2. Quan điểm phát triển bền vững kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh

Xuất phát từ vị trí, vai trò và thực trạng phát triển các kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh mà mũi nhọn là Khu KTCK Móng Cái, từ xu hướng vận động và phát triển của hội nhập kinh tế quốc tế, quan điểm chung những năm tới là *phát triển các Khu KTCK biên giới khu vực Quảng Ninh thực sự trở thành địa bàn (vùng lãnh thổ) có sự phối hợp tối ưu nhất các hoạt động kinh tế, chính trị, văn hóa, an ninh, quốc phòng và giao lưu kinh tế giữa Việt Nam với các nước (không chỉ các nước có chung đường biên giới). Theo đó quan điểm phát triển ở đây không phải là bằng mọi cách để gia tăng lượng và chất theo nghĩa thông thường, không nên phát triển kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh bằng việc tăng nhanh thương mại biên giới, dịch vụ, xây dựng các khu kinh tế cửa khẩu, hệ thống các chợ biên giới, công nghiệp biên giới... mà phát triển ở đây gắn với ổn định và bền vững, phát triển gắn với lợi ích của người dân địa phương, tăng cường ngân sách cho nhà nước. Nghĩa là phải đảm bảo an ninh – quốc phòng, người dân địa phương được thụ hưởng từ sự phát triển này chứ không phải nhìn vào việc các doanh nghiệp hay thương nhân được hưởng lợi bao nhiêu, nhà nước phải đảm bảo được nguồn thu ngân sách, chứ không thể để lợi ích rơi vào tay nước ngoài. Bên cạnh đó, phát triển có nghĩa là phải có tính kết nối, phải trở thành một cực trong mạng lưới kinh tế vùng, kết nối giữa nội địa và nước ngoài bởi khu vực kinh tế biên giới là cửa ngõ của đất nước trong việc bang giao với nước ngoài qua đường bộ. Mặt khác, phát triển phải bền vững, phải là người đi đầu trong*

việc áp dụng các thành tựu tiên tiến của thời đại công nghệ số, và đi đầu trong việc hội nhập. Điều này được cụ thể hóa ở những quan điểm sau đây:

Thứ nhất, phát triển kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh trong những năm tới theo hướng xây dựng các Khu KTCK thành các đô thị thương mại du lịch ven biên giới với vai trò là trung tâm kinh tế mũi nhọn, trong đó việc áp dụng những thành tựu công nghệ thông tin thời đại 4.0 nhằm số hoá các hoạt động kinh tế biên giới có ý nghĩa quan trọng. Việc áp dụng thành tựu công nghệ thông tin điều không chỉ giúp cho minh bạch hoá các hoạt động kinh tế đối ngoại, nâng cao hiệu quả kinh tế và chống được các hoạt động phi pháp về kinh tế, lại đảm bảo được an ninh quốc phòng. Điều này sẽ giúp cho trung ương quản lý tốt hơn các hoạt động kinh tế khu vực cửa ngõ kinh tế nhưng lại rất nhạy cảm về mặt kinh tế lẫn an ninh quốc phòng.

Thứ hai, phát triển KKTCK hướng vào đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tái cấu trúc các ngành nghề, tăng cường thu hút đầu tư trong và ngoài nước. Trung Quốc phát triển nhanh, ổn định là một cơ hội lớn đối với Việt Nam. Vì rằng với một thị trường rộng lớn, nhu cầu về nhiều mặt hàng mà Việt Nam có lợi thế như khoáng sản, nông sản, vị trí địa lý thuận lợi, quan hệ hợp tác hai bên đang ở vào thời kỳ được đẩy mạnh, thị trường Trung Quốc trong tương lai là nơi tập trung của các công ty hàng đầu thế giới... Các yếu tố này sẽ tạo thuận lợi cho Việt Nam với tư cách là nước láng giềng nhỏ hơn và trình độ phát triển thấp hơn. Tuy nhiên, thách thức cạnh tranh cũng sẽ rất lớn. Việt Nam phải thay đổi, phải nhanh chóng lớn mạnh mới tận dụng được cơ hội này.

Với tốc độ tăng trưởng kinh tế ở mức khá cao và ổn định như hiện nay, cùng một thị trường gần 1,4 tỷ người tiêu dùng đang trong quá trình chuyển biến mạnh mẽ về cơ cấu tiêu dùng, thị trường Trung Quốc sẽ vẫn tiếp tục là thị trường trọng điểm, có tầm quan trọng to lớn đối với xuất khẩu của Việt Nam. Với xu hướng tăng trưởng khá nóng như hiện nay, trong vòng 10 năm tới, nhu cầu về năng lượng, về nguyên liệu đầu vào phục vụ sản xuất, tiêu dùng của Trung Quốc sẽ rất cao. Vì vậy, chúng ta cần phát huy những ưu thế về địa lý, về tính chất bổ sung trong cơ cấu hàng hoá giữa hai nước và các nhân tố có lợi khác để đẩy mạnh xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc.

Thị trường Trung Quốc đang trong giai đoạn thay đổi mạnh về cơ cấu và xu hướng tiêu dùng, song với số lượng dân số khổng lồ, với mức thu nhập ngày càng cao do kinh tế tăng trưởng liên tục, dự đoán nhu cầu của thị trường này đối với các mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam như dầu thô, than đá, thủy hải sản, rau quả, đồ gỗ, hạt điều và các loại hàng nông sản, trong giai đoạn 2010-2020 vẫn là rất lớn. Đặc biệt,

nhu cầu đối với nhóm hàng năng lượng như dầu thô, than đá, cao su sẽ ngày càng tăng mạnh.

Việt Nam cần tận dụng lợi thế về vị trí địa kinh tế để phát triển các loại hình khác như vận tải quá cảnh, du lịch, thu hút FDI đối với các Khu KTCK của Quảng Ninh. Một thực tế là trong vài ba năm tới, hàng hoá và dịch vụ Việt Nam rất khó thâm nhập vào thị trường khu vực phát triển của Trung Quốc do tính chất tương đồng và hạn chế sức cạnh tranh của hàng hoá nước ta hiện tại. Quan hệ thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc chủ yếu là quan hệ thương mại Việt Nam với các tỉnh Tây Nam Trung Quốc. Đây không phải là thị trường phát triển đòi hỏi hàng hoá chất lượng cao, do đó không phải là hướng để Việt Nam đầu tư phát triển xuất khẩu trong tương lai. Trước tình hình đó cần tranh thủ để phát triển các lĩnh vực khác như làm nơi trung chuyển cho hàng hoá của Trung Quốc, phát triển thương mại thông qua phát triển du lịch.

Thứ ba, phát triển kinh tế biên giới vùng Quảng Ninh tiếp giáp với Trung Quốc nói riêng và toàn biên giới Việt – Trung nói chung, cần lấy hiệu quả kinh tế, chính trị làm tiêu chí quan trọng, tính toán đầy đủ ảnh hưởng của kinh tế thị trường và hội nhập kinh tế quốc tế, sao cho các bên tham gia đều được hưởng lợi từ phát triển kinh tế biên giới, nhất là Khu KTCK. Trong quan hệ với Trung Quốc nói chung, các tỉnh biên giới của Trung Quốc giáp với Việt Nam nói riêng, cần tính đến lợi ích tổng thể để có sự phối hợp hành động. Chạy theo lợi ích ngắn hạn, cục bộ sẽ bị thiệt thòi với Trung Quốc, ở vào thế bị động, đánh mất cơ hội dài hạn.

Trong quan hệ thương mại với Trung Quốc, các doanh nghiệp Việt Nam chưa có chiến lược kinh doanh dài hạn. Các mặt hàng xuất khẩu của ta sang Trung Quốc là các nhóm hàng có nguồn gốc tài nguyên thiên nhiên như khoáng sản, nông sản, thủy sản. Nhiều mặt hàng thuộc quản lý của Nhà nước, các nhóm hàng phụ thuộc nhiều vào điều kiện tự nhiên và rất dễ biến động. Đối với nhóm hàng khoáng sản, doanh nghiệp có tâm lý là tranh thủ để khai thác nhanh, xuất nhanh vì trữ lượng và khả năng khai thác có hạn. Đối với nhóm hàng nông sản, thủy sản phụ thuộc nhiều vào thời tiết, kỹ thuật canh tác và giá cả thất thường nên kinh doanh với thị trường Trung Quốc tiềm ẩn nhiều rủi ro. Đây cũng là một trong những lý do khiến doanh nghiệp nước ta thường chạy theo lợi ích trước mắt. Vụ “chè vàng” hay xuất khẩu khoáng sản thô ở các tỉnh phía Bắc trong những năm qua là thực tế cần được kiểm soát và khắc phục.

Thứ tư, phát triển kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh tiếp giáp với Trung Quốc phải có tầm nhìn dài hạn, có thứ tự ưu tiên theo từng giai đoạn phù hợp với điều

kiện cụ thể và phù hợp với định hướng phát triển của quốc gia, nhằm hạn chế rủi ro từ tính chất bất đối xứng trong quan hệ kinh tế biên giới hai nước. Cần xác định thế mạnh chủ yếu của khu vực biên giới Quảng Ninh là gì, điểm yếu then chốt là gì, tính bổ sung và tính cạnh tranh trong quan hệ kinh tế biên giới hai bên là gì. Trung Quốc có tiềm lực kinh tế hùng mạnh, có năng lực cạnh tranh vượt trội so với Việt Nam, vì vậy cần coi Trung Quốc là một thị trường hơn là đối thủ cạnh tranh, từ đó tranh thủ sự phát triển và đặc thù thị trường để hợp tác kinh tế thương mại. Những lợi thế của Việt Nam về địa kinh tế và chính trị cần được tận dụng triệt để. Hợp tác thay cho cạnh tranh, đối đầu, phòng thủ.

Trong ngắn hạn, Việt Nam khó có thể cạnh tranh được với Trung Quốc ở nhiều lĩnh vực, nhất là công nghệ. Nhưng với một thị trường rộng lớn, nhiều trình độ phát triển khác nhau, sự thay đổi trong cơ cấu kinh tế và thị trường, Việt Nam có thể tiếp cận thị trường này để làm lợi cho mình. Ngược lại, nếu coi Trung Quốc là đối thủ cạnh tranh, chúng ta sẽ có tâm lý đối phó, bị động.

Chiến lược tồn tại và phát triển bên cạnh Trung Quốc của Việt Nam cần phải được xây dựng trên tinh thần làm cho sản phẩm của Việt Nam khác với sản phẩm của Trung Quốc chứ không phải làm thế nào để Việt Nam có thể cạnh tranh với Trung Quốc. Khai thác những ưu thế của Việt Nam với tư cách là một nước nhỏ và linh hoạt. Nhiều nước và vùng lãnh thổ nhỏ bên cạnh Trung Quốc đã thành công khi làm khác với Trung Quốc như Nhật Bản, Hàn Quốc, Hồng Kông, Đài Loan...

Chẳng hạn, chúng ta không được giống họ về mặt cấu trúc của một nền kinh tế hàng hoá, tức là cấu trúc sản phẩm. Với một cộng đồng sản xuất và tiêu thụ lớn như vậy, tất yếu chúng ta không đủ sức cạnh tranh. Nói đúng hơn đó là đối thủ không thể cạnh tranh được. Nhiệm vụ của những người hoạch định chính sách kinh tế Việt Nam là phải đưa ra được những chiến lược hàng hoá phù hợp, cho phép chúng ta có thể tăng cường hợp tác với Trung Quốc, tránh hoặc giảm bớt nguy cơ đối đầu về thương mại và dịch vụ với họ trong những lĩnh vực ta có ít ưu thế.

Trung Quốc là một công xưởng lớn, là nơi tập trung các công ty và tập đoàn lớn của thế giới, là mạng kết nối toàn cầu. Muốn hợp tác hiệu quả với Trung Quốc, Việt Nam phải tìm cách thâm nhập vào hệ thống kinh doanh toàn cầu, chuỗi giá trị toàn cầu, lựa chọn những ưu thế của mình để phát triển. Giải pháp là thu hút đầu tư từ các công ty hàng đầu thế giới.

Việt Nam cần có sự chuẩn bị để thâm nhập vào hệ thống kinh doanh của các tập đoàn Trung Quốc, tham gia vào các chuỗi giá trị mang tính khu vực và toàn cầu. Việt Nam có thể tận dụng sự dịch chuyển sản xuất từ Trung Quốc và các nước trong khu vực về một số lĩnh vực như dệt may, da giày điện tử, chế biến nông sản. Tuy nhiên, yếu tố quyết định của sự tận dụng này là tăng cường thu hút đầu tư nước ngoài, cải thiện chất lượng lao động, tạo ra sự liên kết hiệu quả giữa các nhà sản xuất trong nước và đầu tư nước ngoài, cải cách hành chính, phát triển cơ sở hạ tầng.

Thứ năm, phát triển kinh tế biên giới tỉnh Quảng Ninh tiếp giáp với Trung Quốc trên cơ sở đảm bảo an ninh quốc gia, chủ quyền lãnh thổ, xử lý tốt các vấn đề tranh chấp thương mại, bảo vệ môi trường. Trong hoạt động kinh doanh thương mại với Trung Quốc, buôn bán tiểu ngạch qua biên giới tuy đang mang lại lợi ích kinh tế rõ rệt, nhưng đây là hình thức thương mại cấp thấp trong thương mại quốc tế, thiếu tính ổn định và chứa đựng trong đó những yếu tố của kinh tế ngầm, bất hợp pháp, gây ảnh hưởng bất lợi đối với an ninh xã hội. Nạn buôn lậu hàng hoá làm tràn ngập thị trường những hàng kém chất lượng, hàng độc hại, thậm chí cả những loại ma tuý tinh chế... gây thiệt hại cho nền kinh tế nói chung và doanh nghiệp kinh doanh thương mại nói riêng, và từ đó có khả năng đưa đến sự bất ổn cho an ninh quốc gia. Nạn buôn bán bất hợp pháp vận chuyển hàng hoá qua biên giới không kiểm soát được từng nơi, từng lúc, tình trạng xuất nhập cảnh trái phép... là những hành vi xâm phạm đến cả chủ quyền quốc gia cần phải được hạn chế và ngăn chặn.

Phát triển thương mại với Trung Quốc cũng cần tính đến các yếu tố môi trường và phát triển bền vững. Xuất khẩu Việt Nam sang Trung Quốc chủ yếu là tài nguyên và sản phẩm có nguồn gốc đa dạng sinh học. Nếu không được quản lý tốt, chạy theo lợi ích trước mắt sẽ có nguy cơ suy thoái môi trường và cạn kiệt tài nguyên thiên nhiên. Bên cạnh đó, Trung Quốc phát triển nhanh (nóng) cũng sẽ ảnh hưởng đến môi trường Việt Nam. Mở cửa biên giới, tự do hoá thương mại theo các Hiệp định quốc tế và khu vực kéo theo việc du nhập các sản phẩm, hàng hoá không thân thiện với môi trường và sức khoẻ con người vào nước ta.

Trong quan hệ với Trung Quốc, ta cũng cần tính đến vấn đề tranh chấp thương mại. Với quy mô thương mại hiện nay, các tranh chấp thương mại sẽ gia tăng, đặc biệt là các biện pháp tự vệ để hạn chế hàng nhập khẩu vào nước ta gây mất ổn định thị trường và thiệt hại cho Việt Nam.

Thứ sáu, cần có quan điểm phát triển để hội nhập chứ không chỉ dừng lại ở việc gia tăng các chỉ tiêu kinh tế - xã hội địa phương và lợi ích kinh tế quốc gia. Do vậy, cần phải đặt việc phát triển các khu kinh tế biên giới ở Quảng Ninh trong chuỗi giá trị giữa Trung Quốc – Việt Nam cũng như Trung Quốc – ASEAN. Cho nên, cần tìm kiếm xem khu vực biên giới Quảng Ninh có thể xây dựng thành mắt xích gì trong chuỗi giá trị này. Hoặc ít nhất cũng phải trở thành mắt xích quan trọng trong mạng lưới kinh tế mang tầm khu vực, không chỉ dừng lại mức độ địa phương hai nước hay giữa hai quốc gia.

Thứ bảy, quan điểm phát triển kinh tế biên giới ở đây là phát triển về chất, có quy hoạch tổng thể mang tính chiến lược và có khả năng kiểm soát, phát triển bền vững và đi vào chiều sâu. Không phát triển theo trào lưu và số lượng như việc gia tăng hoạt động thương mại, gia tăng giao lưu con người... Việc gia tăng này không đồng nghĩa với việc phát triển. Việc phát triển kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh phải đặt trong tổng thể mạng lưới kinh tế của cả vùng Bắc Bộ, cũng như trong sự tương tác với các địa phương đối tác của Trung Quốc để một mặt vừa tận dụng được lợi thế, thời cơ phát triển, nhưng phải đảm bảo được tính hệ thống, tính đồng bộ trong phát triển, đảm bảo tính bền vững, có chất lượng và ngày càng hướng tới chuẩn mực quốc tế trong hợp tác kinh tế đối ngoại. Mặt khác, việc phát triển này phải gắn với nhiệm vụ đảm bảo an ninh – quốc phòng của đất nước.

Thứ tám, phát triển kinh tế biên giới cần làm rõ vai trò trung ương và địa phương. Cần xác định rằng địa phương là người thao tác chính chủ yếu trong hoạt động kinh tế khu vực biên giới, song Trung ương phải là then chốt. Bởi chúng ta xác định rằng kinh tế biên giới một mặt quan trọng là phát triển kinh tế - xã hội địa phương, song quan trọng hơn khu vực này còn liên quan đến kinh tế đối ngoại của quốc gia và quan hệ song phương với nước ngoài có chung đường biên giới, và nhân tố an ninh quốc phòng. Nhìn vào thực tế, các địa phương giáp biên với Trung Quốc, trong đó có Quảng Ninh, thì nếu để các địa phương “tự mình phát triển kinh tế biên giới” sẽ gây ra hiện tượng “xé rào” chứ không phải “vượt rào” trong quan hệ kinh tế biên giới bởi họ thường coi lợi ích địa phương hơn lợi ích chung quốc gia. Cho nên, trong khía cạnh nào đó thì lợi ích tổng thể đất nước có thể bị thiệt hại nếu như trình độ quản lý và vận hành hoạt động kinh tế xã hội địa phương chưa được nâng cao. Nhất là việc “địa phương thường có cái nhìn tổng thể hạn chế hơn là Trung ương trong việc hoạch định kinh tế biên giới của từng địa phương cho phù hợp với chiến lược tổng thể trong quan hệ kinh tế đối ngoại trên toàn tuyến biên giới.

Bên cạnh những yếu tố về phát triển bền vững nói trên, về mặt nhận thức phát triển kinh tế biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh cho thấy khu hợp tác kinh tế qua biên giới là một mô hình hợp tác kinh tế tiểu vùng mới, nằm trong nhất thể hóa kinh tế khu vực. Cùng với toàn cầu hóa kinh tế, nhất thể hóa kinh tế khu vực là một trong hai xu thế lớn của thế giới hiện nay. Vì vậy, thúc đẩy xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới là phù hợp với xu thế phát triển của thế giới, của thời đại.

Hơn nữa, Trung Quốc không chỉ là một nước láng giềng, mà còn là một cường quốc về kinh tế trên thế giới. Tăng cường hợp tác với Trung Quốc về mặt kinh tế đã trở thành nhu cầu chung, thậm chí là khó đi ngược lại của các nước trên thế giới. Mặc dù, Trung Quốc đang chủ động giảm tốc độ tăng trưởng, đưa nền kinh tế bước vào “trạng thái bình thường mới”, nhưng với Việt Nam – đây vẫn là một thị trường lớn, gần gũi, nhu cầu đa dạng. Trung Quốc đang thực hiện thiết lập lại trật tự khu vực, trật tự thế giới thông qua những sáng kiến, chiến lược lớn, dự án lớn đủ sức cuốn hút các nền kinh tế. Vì vậy, Việt Nam không thể đứng ngoài hoặc cưỡng lại mà cần phải tăng cường hợp tác với Trung Quốc, tham gia vào những chiến lược do Trung Quốc khởi xướng. Điều chúng ta nên làm lựa chọn và cân nhắc về mức độ, lĩnh vực, cách thức tham gia trong từng trường hợp cụ thể.

Xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới hiện đã trở thành một nội dung hợp tác được lãnh đạo hai nước nhất trí thúc đẩy, được đưa vào các Tuyên bố chung nhân chuyến thăm của lãnh đạo hai nước, trở thành nội dung trong các cuộc họp của Ủy ban hợp tác giữa các tỉnh biên giới Việt Nam với Quảng Tây và Vân Nam, Trung Quốc. Trong điều kiện Trung Quốc vẫn đang tiếp tục muốn đẩy mạnh, Việt Nam cần phải có sự phối hợp ở mức độ nhất định.

Tuy nhiên, kinh nghiệm việc phát triển các khu kinh tế biên giới giữa các nước với Trung Quốc, cũng như từ thực tiễn quan hệ Việt Nam – Trung Quốc cho thấy, chúng ta nên gia tăng hợp tác xây dựng khu kinh tế cửa khẩu song việc xây dựng phát triển phải độc lập tự chủ đối với mỗi bên. Phía Trung Quốc làm phía họ, phía Việt Nam (cụ thể trường hợp của Quảng Ninh) tự chủ xây dựng khu kinh tế cửa khẩu đối ứng riêng của mình và *không nên xây dựng khu kinh tế cửa khẩu theo mô hình “lưỡng quốc nhất thành” (trường hợp Móng Cái – Đông Hưng) hay “một khu quản lý chung của hai nước” mà Trung Quốc đề xuất*. Theo ý tưởng mà phía Trung Quốc đề xuất, khu hợp tác kinh tế này được xây dựng theo mô hình “hai nước một khu, tự do thương mại, vận hành khép kín”. Khu hợp tác kinh tế này có các phân khu chức năng như khu vực chế tạo, gia công;

khu vực thông quan hàng hóa; khu vực kho bãi; các trung tâm thương mại, khu vui chơi giải trí. Chính phủ hai nước sẽ cùng phối hợp quản lý, khai thác, phân chia lợi nhuận, áp dụng các chính sách ưu đãi để thu hút doanh nghiệp.

Trường hợp khu kinh tế cửa khẩu chung giữa Trung Quốc và Kazakhstan tại Khorgos, hay khu kinh tế cửa khẩu Muse (Trung Quốc) – Boten (Lào) là những ví dụ điển hình của việc hợp tác quản lý chung, song do sự bất đối xứng rất lớn về thế và lực, cũng như kinh nghiệm quản lý các khu kinh tế giữa hai quốc gia, cũng như không lường hết được ý định chiến lược của Trung Quốc trong việc xây dựng các khu kinh tế cửa khẩu dẫn đến các nước xây dựng mô hình “một khu hai nước” như vậy sẽ dẫn đến bị mất kiểm soát và lợi ích thực tế đem lại không cao mà chủ yếu rơi vào tay người Trung Quốc, mặt khác vấn đề quản lý an ninh – quốc phòng cũng là một thách thức.

Trường hợp của “cảng khô” Khorgos là một ví dụ điển hình trong việc hợp tác xây dựng chung mô hình “hai nước một khu” và trước mắt lợi ích kinh tế chủ yếu rơi vào tay Trung Quốc. Tại Khorgos, thị trấn biên giới của Kazakhstan giáp Trung Quốc, sự hiện diện của người Trung Quốc đang tràn ngập. Trong khuôn khổ sáng kiến BRI, Bắc Kinh đang nhanh chóng đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng trên khắp nước cộng hòa Trung Á này, làm lu mờ các chương trình khác do Mỹ và Nga từng thực hiện. Ở Khorgos chủ yếu là các doanh nghiệp Trung Quốc thực hiện hoạt động kinh tế, đồng thời việc quốc tế hoá đồng Nhân dân tệ cũng diễn ra mạnh mẽ ở đây cũng như hoạt động di dân diễn ra nhanh chóng. Đồng thời, ở phía bên kia biên giới, Trung Quốc đang xây dựng một thành phố mới với hàng loạt tòa nhà cao tầng chứa khoảng 100.000 người. Nhiều người Trung Quốc được khuyến khích chuyển đến đây để tham gia vào các hoạt động kinh doanh liên quan đến BRI. Các công ty nhà nước Trung Quốc cũng đã có mặt và các doanh nghiệp tư nhân đang được thiết lập tại khu vực này. Người dân cho rằng các công ty Trung Quốc sẽ được hưởng lợi trực tiếp từ luật này. Chủ tịch Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) tuần trước đã cảnh báo các nước về nguy cơ bị mắc kẹt trong cái “bẫy nợ” trước những khoản vay không bền vững tài trợ cho các dự án cơ sở hạ tầng.

Mặt khác, việc xây dựng mô hình khu hai quốc gia cùng xây dựng quản lý còn có thể dẫn đến nguy cơ về bẫy nợ và nguy cơ an ninh quốc phòng. Điều này hoàn toàn có thể xảy ra với trường hợp của Quảng Ninh bởi sự bất đối xứng giữa hai bên trong quá trình hợp tác, cũng như sự chủ động luôn thuộc về phía Trung Quốc cho nên phía Quảng Ninh hoàn toàn có thể rơi vào tình trạng mất kiểm soát trong quá trình hợp tác

chung như vậy. Dẫn đến trường hợp khu hợp tác kinh tế biên giới chung sẽ trở thành công cụ của Trung Quốc trong việc thực hiện các mục tiêu chiến lược kinh tế, chính trị và an ninh của mình. Thậm chí khi mất kiểm soát Trung Quốc sẽ đổ nhiều kinh phí vào xây dựng khu hợp tác chung có thể dẫn đến hệ quả Quảng Ninh sẽ phải gánh số nợ khổng lồ, điều này có thể ảnh hưởng mạnh mẽ tới an ninh kinh tế. Trường hợp Sri Lanka bàn giao Hambantota - cảng biển phía Nam của mình cho Trung Quốc vào tháng 12/2017, nhiều người coi đây là một lời cảnh báo đối với những quốc gia đang háo hức chấp nhận sự trợ giúp của Trung Quốc để xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng lớn.

4.3. Giải pháp chủ yếu phát triển kinh tế biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh

4.3.1. Đối với hoạt động thương mại quan biên giới khu vực Quảng Ninh

Đặt sự phát triển của hoạt động thương mại biên giới Việt - Trung trong tổng thể quan hệ kinh tế - thương mại hai nước và bối cảnh tự do hoá thương mại và chủ động hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam, chúng ta cần xác định hoạt động TMBG trong giai đoạn tới phải trở thành một trong những lĩnh vực quan trọng, tạo động lực thúc đẩy kinh tế – xã hội của từng địa phương khu vực biên giới phía Bắc, đồng thời giữ vững an ninh quốc phòng, trật tự an toàn xã hội vùng biên cương của đất nước, xây dựng các tỉnh biên giới Việt – Trung trở thành những vùng kinh tế, văn hóa, du lịch phát triển năng động. Do đó, yêu cầu cấp bách hiện nay là phải tập trung xây dựng chiến lược phát triển thương mại biên giới Việt - Trung tầm trung, dài hạn để phát huy thế mạnh, tiềm năng về năng lực sản xuất và dịch vụ liên quan theo tinh thần khuyến khích xuất khẩu với doanh nghiệp, thương nhân, cũng như hỗ trợ với một số mặt hàng như nông, lâm, thủy sản đã qua chế biến.

Nếu như ta quan niệm, phát triển tốt thương mại biên giới sẽ góp phần phát triển trực tiếp cho kinh tế, đời sống khu vực biên giới và góp phần vào phát triển kinh tế chung của đất nước, thì sự quan tâm bằng các chính sách hỗ trợ, khuyến khích hoạt động thương mại chưa đáp ứng yêu cầu. Trong Chương trình Xúc tiến thương mại quốc gia 2011, phần dành cho thương mại biên giới rất nhỏ, chỉ chiếm 18% trong tổng nguồn vốn của chương trình. Vì vậy, cơ quan có thẩm quyền cần chỉ đạo đẩy mạnh triển khai các hoạt động xúc tiến thương mại biên giới theo Chương trình xúc tiến thương mại quốc gia đã được Chính phủ phê duyệt. Trong đó, tập trung hỗ trợ doanh nghiệp, thương nhân vùng biên có bài bản và với những giải pháp, bước đi cụ thể. Đây thực sự

là lực lượng nòng cốt, cần được khuyến khích và hỗ trợ thích đáng trong hoạt động thương mại biên giới.

Đối với mậu dịch biên giới, chúng ta chưa có nhiều hỗ trợ để đẩy mạnh đầu tư, xuất khẩu qua biên giới mà vẫn loay hoay chống đỡ nhập khẩu. Đẩy mạnh xuất khẩu mới là việc cần thiết nên cần hỗ trợ nhiều hơn cả về chính sách, cơ sở hạ tầng cho cả ba tuyến biên giới với Trung Quốc. Chẳng hạn, cần xây dựng những tụ điểm mà bất cứ lúc nào cũng có thể xuất khẩu hàng hóa qua biên giới được; phát triển hệ thống phân phối hàng hoá từ vùng sản xuất đến khu vực cửa khẩu và xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc; đẩy mạnh cung cấp thông tin thị trường biên giới Việt – Trung... Việc xây dựng chính sách cần hướng vào mục tiêu gia tăng xuất khẩu, song trước hết cần phát huy lợi thế “địa kinh tế” của khu vực biên giới.

Từ nhận thức về việc tháo gỡ khó khăn nêu trên, chúng ta có thể đưa ra một số giải pháp mang tính vĩ mô như sau:

Thứ nhất, giải pháp về việc xây dựng và thực hiện chính sách đối với các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt – Trung khu vực tỉnh Quảng Ninh cũng như trên toàn tuyến biên giới hai nước. Đồng thời, cần nhận thức rõ rằng, phát triển thương mại biên giới ở đây không chỉ là sự gia tăng về mặt con số, cần phát triển về chất, gia tăng thương mại biên giới phải đảm bảo với việc tăng cường phát triển kinh tế - xã hội địa phương, và nhà nước thu được ngân sách. Nếu gia tăng con số thương mại biên giới mà lợi ích thực tế không đạt được thì cần phải xem xét lại. Cho nên, cần phải có quy hoạch thương mại biên giới một cách cụ thể và hệ thống.

Cần thúc đẩy nhanh hơn nữa việc thành lập các khu kinh tế cửa khẩu tại khu vực biên giới với Trung Quốc để thúc đẩy các hoạt động thương mại qua biên giới với nước này. Tỉnh Quảng Ninh cũng có những điều kiện thuận lợi để xây dựng khu kinh tế cửa khẩu mang tính chất tương tự ở khu vực thị xã Móng Cái.

Việc xây dựng các khu kinh tế cửa khẩu hiện còn mang tính chất thí điểm rút kinh nghiệm và hoàn thiện dần. Bước đầu có thể gặp nhiều khó khăn, nhưng với tiềm lực sẵn có cộng với sự hỗ trợ của các ngành các cấp, chắc chắn các tỉnh biên giới địa đầu của Tổ quốc sẽ thực hiện được chủ trương này một khi được nghiên cứu đề xuất cụ thể và được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Thứ hai, giải pháp về việc tăng cường công tác đấu tranh chống buôn lậu và gian lận thương mại khu vực Móng Cái – Đông Hưng. Đây là nhiệm vụ cần kíp phải đặt lên hàng đầu, bởi điều này không chỉ không gia tăng lợi ích cho người dân địa phương mà

nhà nước cũng thất thu và tệ hại hơn là có thể làm méo mó nền kinh tế trong nước, cũng như bóp chết nền sản xuất nước nhà. Điều này hoàn toàn có thể làm được nếu như trung ương và địa phương phối hợp, cũng như sự phối hợp giữa các ban ngành một cách nghiêm túc.

Tiến hành cuộc đấu tranh quyết liệt chống buôn lậu và gian lận thương mại là giải pháp quan trọng đặc biệt thúc đẩy phát triển quan hệ thương mại qua biên giới Việt - Trung. Những giải pháp chống buôn lậu đã được các cơ quan Nhà nước đề ra tương đối toàn diện và đang tập trung chỉ đạo sát sao. Tuy vậy, qua nghiên cứu vấn đề nảy sinh, đề tài này đề xuất thêm một số biện pháp cụ thể, góp thêm sức mạnh vào cuộc đấu tranh gian khổ này. Những biện pháp đó tựu trung lại là:

Nhà nước cần nghiên cứu ban hành không chậm trễ một số quy chế cần thiết và đưa vào áp dụng ngay: Quy chế về cư dân biên giới; Quy chế về khách du lịch... Những quy chế này có tác dụng thiết thực giúp quản lý tốt hoạt động thương mại và xuất nhập cảnh ở khu vực biên giới, góp phần đắc lực vào cuộc đấu tranh chống buôn lậu hiện nay. Thực tế đã cho thấy, thiếu quy chế quản lý, thiếu các qui định chế tài cần thiết, cuộc đấu tranh chống buôn lậu dễ mất phương hướng và kém hiệu quả. Nâng cao hơn nữa khả năng cạnh tranh của hàng hoá trong nước. Đây là giải pháp cơ bản để giải quyết nạn hàng hoá nhập lậu, trốn thuế, không kiểm soát được. Phát triển sản xuất, nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hoá trong nước sẽ hạn chế nguồn hàng nhập lậu từ nước ngoài với mục đích thu lợi nhuận cao. Xem xét lại hệ thống thuế và thủ tục hải quan, tránh những bất hợp lý trong chính sách thuế làm cho buôn lậu và gian lận thương mại xuất hiện.

Tăng cường công tác phối hợp với các ngành chức năng trong tổ chức và quản lý xuất nhập khẩu hàng hoá qua biên giới, quy định rõ phạm vi, thẩm quyền và trách nhiệm của từng ngành, từng lực lượng chức năng trong đấu tranh chống buôn lậu. Nâng cao năng lực nghiệp vụ cho lực lượng Hải quan và tạo điều kiện về phương tiện kỹ thuật để nâng cao hiệu quả của công tác quản lý, giám sát hàng hoá xuất nhập khẩu qua biên giới, chống buôn lậu và gian lận thương mại.

Cần có các hình thức xử lý thích hợp đối với các tổ chức và thương nhân có hành vi buôn lậu hoặc gian lận thương mại. Bên cạnh đó cần tuyên truyền giáo dục, động viên và nâng cao ý thức trách nhiệm cho dân cư các tỉnh biên giới trong việc chống buôn lậu và gian lận thương mại.

Cần có hoạt động phối hợp với các lực lượng của Trung Quốc trong việc chống buôn lậu và gian lận thương mại qua biên giới. Nếu không có sự phối hợp này thì hiệu quả của công tác chống buôn lậu và gian lận thương mại qua biên giới Việt - Trung sẽ không đạt hiệu quả cao.

***Thứ ba,** giải pháp về việc phát triển hệ thống chợ biên giới và quản lý việc mua bán, trao đổi hàng hoá tại các chợ biên giới khu vực biên giới tỉnh Quảng Ninh. Hệ thống chợ biên giới là một bộ phận quan trọng của kinh tế biên giới, hệ thống chợ này được xác định có ý nghĩa quan trọng đối với sự phát triển kinh tế xã hội người dân địa phương khu vực biên giới.*

Cần phối hợp chặt chẽ với các tỉnh, huyện biên giới của Trung Quốc để xây dựng các cặp chợ biên giới và quy chế quản lý chợ biên giới phù hợp với luật pháp của mỗi nước. Thành lập ban quản lý chợ biên giới thuộc UBND các huyện, thị có chợ biên giới tỉnh Quảng Ninh. Thống nhất các thủ tục quản lý và thu thuế hàng hoá buôn bán tại các chợ. Thành lập các nhóm kiểm tra, quản lý hoạt động mua bán, trao đổi hàng hoá trên các đường mòn biên giới, ngăn chặn tình trạng buôn lậu. Tăng cường đầu tư trên cơ sở Nhà nước và địa phương cùng đóng góp trong việc nâng cấp đường giao thông tới các chợ để tránh tình trạng dân cư mua bán ngay dọc đường biên giới, gây khó khăn cho công tác quản lý. Nhà nước cần nghiên cứu điều chỉnh giá trị hàng hoá được miễn thuế qua cửa khẩu cao hơn so với mức 500 nghìn đồng/ lượt/ ngày như hiện nay để khuyến khích thương nhân và cư dân mang hàng vào kinh doanh tại các chợ biên giới.

***Thứ tư,** giải pháp về vấn đề đào tạo nguồn nhân lực và xúc tiến thương mại tại khu vực thị trường biên giới. Hoạt động xúc tiến thương mại biên giới có ý nghĩa quan trọng trong phát triển kinh tế biên giới, việc cung cấp thông tin đầy đủ kịp thời, cũng như đủ nhân lực để tổ chức các hoạt động hỗ trợ phát triển kinh tế, cũng như giao lưu về mặt con người. Việc đào tạo nguồn nhân lực có thể từ hai nguồn: một là, thu hút nhân tài từ nơi khác đến bằng các chính sách ưu đãi, thứ hai là đào tạo nâng cao nguồn nhân lực tại chỗ. Đối với công tác xúc tiến thương mại, cần phải ứng dụng mạnh mẽ hơn thành quả của cách mạng công nghệ 4.0, tiến tới thông tin hoá khu vực kinh tế biên giới nhằm rút ngắn khoảng cách về mặt địa lý khi công nghệ được áp dụng đầy đủ hơn.*

Xúc tiến thương mại là hoạt động vô cùng quan trọng đối với hoạt động thương mại nói chung và hoạt động thương mại qua biên giới nói riêng.

Để phát triển xuất khẩu hàng hoá sang thị trường Trung Quốc, hoạt động này càng trở nên có ý nghĩa và hết sức cần thiết. Trong giai đoạn trước mắt, Nhà nước cần hỗ trợ doanh nghiệp trong việc cung cấp thông tin về thị trường, mặt hàng, giá cả, các thay đổi trong chính sách mậu dịch biên giới của Trung Quốc. Có như vậy, doanh nghiệp mới có đủ điều kiện để nắm bắt thông tin một cách kịp thời, chính xác để từ đó có những ứng xử thích hợp nhằm nâng cao hiệu quả xuất nhập khẩu của mình.

Nhà nước cần hỗ trợ doanh nghiệp trong việc đào tạo nguồn nhân lực trong việc thực hiện và quản lý hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá qua biên giới. Có như vậy họ mới chủ động và linh hoạt trong việc ra quyết định đối với hoạt động kinh doanh của mình ở thị trường có tiềm lực và hết sức năng động như Trung Quốc.

Thứ năm, giải pháp về việc nâng cao hiệu quả thực hiện Hiệp định hợp tác kinh tế toàn diện ASEAN - Trung Quốc mà mục tiêu là thiết lập Khu vực mậu dịch tự do ACFTA, nhất là trong bối cảnh Trung Quốc coi việc xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới Đông Hưng(Quảng Tây, Trung Quốc) – Móng Cái (Quảng Ninh, Việt Nam) là cửa ngõ quan trọng trong việc đi vào ASEAN của Trung Quốc. Các cơ quan hữu quan của Nhà nước cần sớm có kế hoạch phổ biến nội dung và lập chương trình cộng tác về Hiệp định khung hợp tác kinh tế toàn diện ASEAN + Trung Quốc cho các cấp, các ngành và đặc biệt là cho các doanh nghiệp. Mục tiêu chính của Hiệp định này thiết lập Khu vực thương mại tự do giữa các nước thành viên ASEAN và Trung Quốc (ACFTA) vào năm 2010 và chậm hơn đối với các thành viên gia nhập sau (Lào, Campuchia, Myanmar).

Việc nắm vững và quán triệt những cam kết của Việt Nam về việc thực hiện Hiệp định khung có ý nghĩa đặc biệt quan trọng vì điều đó sẽ có tác động lớn đối với sự phát triển quan hệ kinh tế - thương mại của nước ta với các nước trong khu vực những năm sắp đến. Tham gia một tổ chức thương mại khu vực có quy mô lớn như ACFTA với hơn 1,7 tỷ người tiêu dùng, có tổng thu nhập quốc dân hiện tại khoảng 2 nghìn tỷ USD, có tổng kim ngạch ngoại thương là 1,23 nghìn tỷ USD, chúng ta có những lợi ích, đồng thời có trách nhiệm thực hiện các nghĩa vụ cam kết tự do hoá thương mại. Vì vậy, việc mở cửa thị trường đòi hỏi phải được tính toán kỹ lưỡng, có bước đi phù hợp và chủ động, tránh rủi ro thua thiệt trong hợp tác và cạnh tranh cùng với các nước bạn hàng trong và ngoài khu vực.

Trong thời gian tới, doanh nghiệp Việt Nam sẽ là lực lượng nòng cốt và trực tiếp trong việc thực hiện các cam kết theo ACFTA. Họ cần được chuẩn bị kỹ và hỗ trợ thích đáng để tăng cường năng lực cạnh tranh trên thị trường và thực hiện ACFTA một cách

có hiệu quả . Đây là việc làm mang tính khẩn trương và bài bản, cần có những giải pháp với bước đi cụ thể, có liên quan mật thiết đến việc thúc đẩy phát triển quan hệ thương mại qua biên giới với Trung Quốc.

4.3.2. Giải pháp đối với việc xây dựng Khu Kinh tế biên giới khu vực Quảng Ninh

Xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới là bước triển khai đi sâu hợp tác, liên kết về kinh tế ở mức độ cao hơn trên cơ sở những thành tựu đã đạt được trong hơn 20 năm qua giữa hai nước Việt Nam và Trung Quốc. Các khu hợp tác kinh tế được hai nước xác định đối đẳng về không gian, quy mô nhưng lại có sự chênh lệch lớn về mức độ đầu tư, tốc độ triển khai như đã nêu trên. Bản thân sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu ở biên giới Việt – Trung của Việt Nam thời gian qua cũng như quan hệ kinh tế thương mại Việt – Trung đang tồn tại nhiều vấn đề cần khắc phục. Trong tình hình này, ngoài kết nối về cơ sở hạ tầng, làm thế nào để khu hợp tác kinh tế qua biên giới thực hiện hợp tác, liên kết về kinh tế một cách hiệu quả, lành mạnh; thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững cho mỗi bên và nâng cao lợi ích phát triển chung của khu vực, góp phần giải quyết các vấn đề xuyên biên giới, giảm nguy cơ xung đột... phụ thuộc rất lớn vào việc quy hoạch, ban hành cơ chế, chính sách của Chính phủ. Cho nên, *chúng ta không để mất thời cơ song cũng không nóng vội trong quá trình hợp tác với Trung Quốc trong việc xây dựng khu kinh tế biên giới bởi phía Trung Quốc họ triển khai rầm rộ và có phần mang tính thúc ép các đối tác, trong đó có Quảng Ninh trong việc thúc đẩy quá trình hợp tác xây dựng. Cần gia tăng vai trò cầm trịch của trung ương bởi Quảng Ninh không đủ sức lực và kinh nghiệm để có thể tìm kiếm mô hình hợp tác kinh tế biên giới với Trung Quốc.* Dưới đây, chúng tôi nêu lên một số kiến nghị để khu hợp tác kinh tế qua biên giới mang lại cho Việt Nam lợi ích nhiều hơn mất mát, tác động tích cực nhiều hơn tác động tiêu cực.

Một là, cần nghiên cứu kỹ những kinh nghiệm các nước trong việc xây dựng mô hình hợp tác khu kinh tế biên giới Trung Quốc, nhất là nghiên cứu những rủi ro mà họ đang gặp phải. Đồng thời, nghiên cứu kỹ lợi ích tổng thể đạt được (nhất là mục tiêu kinh tế xã hội địa phương, lợi ích nhà nước thu được, và vấn đề an ninh – quốc phòng...) khi xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt – Trung trường hợp Quảng Ninh, cũng như làm rõ đặc thù khu vực biên giới khu vực Quảng Ninh (Việt Nam) với Quảng Tây (Trung Quốc). Từng bước xây dựng hợp tác trong những lĩnh vực ta có thể kiểm soát được tránh bị cuốn vào trong vòng xoáy của Trung Quốc. Nghiên cứu kỹ lịch sử quan hệ thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc để tìm ra tính quy luật của vấn

đề là gì, từ đó giải quyết các vấn đề gây cản trở cho phát triển quan hệ kinh tế thương mại song phương ở khu vực biên giới trước khi tiến hành xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Móng Cái – Đông Hưng. Trước khi tiến hành ký kết triển khai việc xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới, Việt Nam cần đàm phán với phía Trung Quốc để giải quyết những tồn tại đang cản trở phát triển lành mạnh quan hệ kinh tế thương mại song phương ở khu vực biên giới. Trong các cuộc hội đàm với Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình nhân chuyến thăm Việt Nam tháng 11/2015, phía Việt Nam nêu vấn đề một cách thẳng thắn, trực diện các vấn đề đó là *tăng cường thương mại chính ngạch, quy phạm hóa và quản lý hiệu quả thương mại biên giới*, tạo thuận lợi hơn nữa cho hàng hóa Việt Nam, nhất là nông, lâm, thủy sản, trong đó có mặt hàng gạo nhập khẩu nhiều hơn vào Trung Quốc.

Hiện nay, hàng hóa của Việt Nam, chủ yếu là hàng nông sản xuất khẩu sang Trung Quốc chủ yếu thông qua con đường tiểu ngạch tại các lối mở chưa được Trung Quốc chính thức cho phép, có thể đóng mở bất cứ lúc nào dẫn đến rủi ro và bất ổn cao, có khi đã mở tờ khai xuất khẩu, xếp hàng lên thuyền rồi nhưng Trung Quốc không nhận, lại phải quay về. Mỗi lần Trung Quốc đóng không cho phép nhập, hàng hóa ùn tắc kéo dài, không chỉ gây thiệt hại về kinh tế mà còn kéo theo các vấn đề xã hội. Hơn nữa, việc tạo điều kiện cho phép xuất nhập khẩu hàng hóa ở cửa khẩu phụ như hiện nay không đúng như quy định của hiệp định biên giới, có thể đứng trước nguy cơ bị Trung Quốc kiện khi họ cần. Có thể nói, phía Trung Quốc có nhu cầu rõ ràng, nhưng lại không chấp nhận về danh nghĩa và pháp lý; giữa Trung ương và địa phương vênh nhau về quan điểm. Đây là điều chúng ta cần phải tháo gỡ trước khi tiến hành xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới.

Trong thời gian qua, hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam với Trung Quốc nói chung và hoạt động của khu kinh tế cửa khẩu nói riêng, trong đó có cặp cửa khẩu Móng Cái – Đông Hưng phụ thuộc rất lớn vào chính sách biên mậu của Trung Quốc, trong đó Việt Nam luôn ở thế bị động. Vì vậy, chúng ta cũng cần xây dựng chiến lược và quản lý biên mậu một cách chặt chẽ, hạn chế hoạt động thương mại manh mún, nhỏ lẻ. Ví dụ, trong lĩnh vực nông nghiệp, có thể hướng đến hình thành các doanh nghiệp lớn được quyền kinh doanh những mặt hàng xuất khẩu thế mạnh với quy trình khép kín từ đầu tư vùng nguyên liệu, thu mua và tiêu thụ sản phẩm, thực hiện xuất nhập khẩu thông qua ký kết hợp đồng với doanh nghiệp mậu dịch biên giới của Trung Quốc.

Hai là, nghiên cứu kỹ chiến lược kinh tế biên giới của Trung Quốc trong tổng thể chiến lược đi ra ngoài đối với láng giềng của Trung Quốc, cũng như nghiên cứu kỹ phía đối ứng của Trung Quốc để từ đó tìm ra quy hoạch phù hợp để tự chủ trong hợp tác mà không bị cuốn vào trong chiến lược của Trung Quốc tại khu vực biên giới. Quy hoạch phát triển phù hợp với đặc điểm, thế mạnh của từng khu hợp tác kinh tế qua biên giới, tìm ra thế mạnh của Móng Cái là gì để có thể gia tăng yếu tố bổ sung đối với phía Trung Quốc, nhằm giảm bớt yếu tố cạnh tranh. Chính phủ cần có sự nghiên cứu làm rõ thế mạnh, ngành nghề chủ chốt, lĩnh vực thu hút đầu tư, lợi ích lớn nhất của từng khu hợp tác kinh tế qua biên giới, lấy đó làm cơ sở cho quy hoạch tổng thể và phương án hợp tác với Trung Quốc, tránh việc biến khu hợp tác kinh tế qua biên giới thành một “vùng trũng” tập kết hàng hóa của Trung Quốc trước khi xuất sang Việt Nam.

Khu hợp tác kinh tế qua biên giới cần tận dụng lợi thế của địa phương và thực hiện bổ sung lợi thế cho nhau với địa phương đối diện phía Trung Quốc. Phía Quảng Tây đã có quy hoạch tổng thể về các ngành nghề chủ đạo của từng khu vực, Bằng Tường, Đông Hưng được xác định có 3 ngành nghề chính là gia công xuất khẩu biên giới, vận chuyển thương mại, du lịch biên giới. Trên cơ sở đó, khu hợp tác kinh tế qua biên giới phía Đông Hưng đã bố trí một cách khoa học bố cục phát triển ngành nghề gồm gia công mậu dịch, tiền tệ qua biên giới, du lịch qua biên giới, thương mại điện tử qua biên giới, vận chuyển hàng hóa. Vân Nam đã xác định ngành trụ cột như sản xuất thuốc lá, sản xuất các chế phẩm sinh học, du lịch và điện lực. Dựa vào các yếu tố như điều kiện tự nhiên, nguồn nhân lực, cơ sở hạ tầng... để xác định sự khác biệt trong quy hoạch ngành nghề chủ đạo của các khu hợp tác kinh tế qua biên giới trên địa bàn Quảng Ninh. Có như vậy, sự phát triển của khu hợp tác kinh tế mới bền vững và mới đem lại hiệu quả thiết thực cho Việt Nam. Đồng thời, Việt Nam cũng cần nghiên cứu rõ điểm mạnh và điểm yếu của địa phương đối ứng phía Trung Quốc.

Ba là, cần nghiên cứu, đánh giá định hướng phát triển của Trung Quốc đối với các nước xung quanh, nhất là chiến lược kết nối Trung Quốc – ASEAN qua Đông Hưng Quảng Tây – Móng Cái Quảng Ninh. Từ đó, cần phải sử dụng các chuẩn mực quốc tế, và quốc tế hoá khu hợp tác kinh tế biên giới với Trung Quốc, tức là chúng ta đã hội nhập ASEAN và thế giới, tất cả việc hợp tác với Trung Quốc trong lĩnh vực này cần phải theo thông lệ quốc tế và kêu gọi sự tham gia mạnh mẽ hơn của nước thứ ba. Để tránh việc đầu tư không đúng hướng, không bắt kịp xu thế phát triển hoặc bị hút vào những “đại chiến lược” của Trung Quốc dẫn đến quyết định quy mô đầu tư không

chuẩn xác, quy hoạch phát triển khu kinh tế hợp tác qua biên giới của phía Việt Nam cũng cần nghiên cứu và đánh giá xác thực định hướng phát triển của Trung Quốc đối với các tỉnh biên giới tiếp giáp với Việt Nam, chiến lược phát triển của Trung Quốc với các nước ASEAN.

Việc xây dựng khu hợp tác qua kinh tế biên giới của phía Việt Nam chủ yếu là phục vụ cho mục tiêu hợp tác, trao đổi kinh tế, thương mại, du lịch giữa Việt Nam và Trung Quốc, còn phía Trung Quốc còn hướng đến thị trường ASEAN. Tuy nhiên, trên thực tế, hàng hóa và du khách của Trung Quốc đi thẳng tới các nước ASEAN dễ dàng hơn, kinh tế hơn và không cần qua Việt Nam. Ví dụ, đối với khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái – Đông Hưng, hàng hóa của Trung Quốc có thể đi trực tiếp từ Cảng Phòng Thành tới các nước ASEAN, không cần thông qua Quảng Ninh. Vì vậy, cần phải có sự cân nhắc tính toán kỹ lưỡng về quy mô của khu hợp tác trước khi quyết định xây dựng.

Bốn là, cần có đảm bảo về mặt pháp luật và có tổ chức quản lý đối với khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái – Đông Hưng, và điều quan trọng có thể đảm bảo thành công trong việc phát triển khu kinh tế biên giới tại đây đó là cần gia tăng sự minh bạch hoá, nếu không thì không thể phát triển một cách thực chất và bền vững kinh tế biên giới với Trung Quốc. Việc xây dựng và vận hành của bất kỳ khu hợp tác kinh tế qua biên giới nào đều phải dựa trên pháp luật và có sự hỗ trợ, đảm bảo của pháp luật. Hệ thống pháp luật của khu hợp tác kinh tế qua biên giới cần có pháp luật ở cấp nhà nước, địa phương và của bản thân khu hợp tác. Hai chính phủ có thể ký về xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới bao gồm định nghĩa, nội dung hoạt động chủ yếu, cơ cấu quản lý của khu hợp tác kinh tế. Mặc dù dự án cụ thể, nội dung, thậm chí là cơ chế của hoạt động kinh tế trong khu hợp tác kinh tế qua biên giới có thể giải quyết bằng phương thức thông qua hiệp định giữa chính quyền địa phương nhưng hoạt động kinh tế của khu liên quan đến rất nhiều yếu tố xuyên biên giới, điều chỉnh quy chế và quan hệ của nó, căn cứ vào Hiến pháp trong nước của mỗi bên, có cái không thuộc quyền hạn của chính quyền địa phương, mà thuộc quyền hạn của Trung ương nên cần phải thông qua hiệp định giữa chính phủ để giải quyết, những nội dung quản lý tư pháp và hỗ trợ tư pháp có liên quan cũng như vậy. Hiệp định này có vị trí cao nhất trong khung pháp luật của khu hợp tác, là cơ sở để mỗi bên đưa ra các quy định có liên quan. Để khu hợp tác vận hành, chính quyền địa phương đưa ra quy định cụ thể hóa hiệp định song phương giữa hai chính phủ và cụ thể hóa chính sách pháp luật của nhà nước, đưa

ra những biện pháp quản lý và khuyến khích phát triển khu liên quan đến hạ tầng, thuế... Bản thân khu cũng có cần đưa ra biện pháp quản lý riêng rõ ràng, cụ thể, mang tính thao tác cao.

Về tổ chức quản lý, học giả Trung Quốc đã đưa ra cơ chế tổ chức gồm 3 cấp: *Thứ nhất*, là Ủy ban hỗn hợp. Đây sẽ là tổ chức quyết sách cao nhất của khu hợp tác, gồm đại diện cấp cao của chính quyền địa phương của các bên hợp tác. Ủy ban hỗn hợp có thể thực hiện chế độ đồng chủ tịch, tức là đại diện cấp cao nhất của mỗi bên cùng chủ trì các cuộc họp của ủy ban hỗn hợp, hoặc chế độ làm chủ tịch luân lưu để đảm bảo tính bình đẳng. *Thứ hai*, ban quản lý, đây là cơ quan chấp hành hiệp định khu hợp tác, trực tiếp và phụ trách công việc quản lý hàng ngày của khu. Ban quản lý có số lượng người của các bên tham gia bằng nhau, trưởng ban do hai bên cùng đảm nhận hoặc luân phiên. Vì là cơ quan quản lý công việc hàng ngày nên đặt trong khu để kịp thời nắm bắt các công việc trong khu và giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình vận hành. *Thứ ba*, cơ quan giải quyết tranh chấp, bởi vì khi khu hợp tác vận hành khó tránh khỏi tranh chấp, trong đó có tranh chấp liên quan đến giải thích và thực hiện chính bản thân hiệp định trong khu; tranh chấp thương mại phát sinh trong hoạt động kinh tế như sản xuất, gia công, kinh doanh, thương mại, đầu tư; tranh chấp giữa nhân viên trong khu và ban quản lý khu; tranh chấp dân sự và vụ án hình sự xảy ra trong khu, v.v.[90, tr.15]

Năm là, cần xử lý tốt mối quan hệ giữa lợi ích của địa phương và chiến lược phát triển của quốc gia, trong đó trung ương sẽ là người cầm trịch trong quá trình hợp tác này, địa phương là người thực hiện nhằm đảm bảo phát triển kinh tế - xã hội địa phương, nguồn thu ngân sách được đảm bảo, và an ninh quốc gia được giữ vững, bởi khu vực biên giới có những vấn đề nằm ngoài khả năng của địa phương, nhất là khu vực biên giới với Trung Quốc. Khu hợp tác kinh tế qua biên giới có thể được các địa phương coi là điểm tăng trưởng mới, thu hút đầu tư, ưu đãi của chính phủ. Khu hợp tác kinh tế biên giới là chiến lược quốc gia giữa hai nước Việt - Trung, song chính quyền địa phương là chủ thể tiến hành hợp tác; nhà nước đưa ra chủ trương, quyết sách còn địa phương là người thúc đẩy và chấp hành. Vì vậy, chúng ta cần nghiên cứu để giao cho địa phương quyền hạn hợp lý, để lợi ích của địa phương phù hợp, không mâu thuẫn với lợi ích tổng thể của quốc gia. Chính quyền địa phương cần có sự nghiên cứu kỹ lưỡng trong quy hoạch, cân nhắc về quy mô, tiến độ, không nên nóng vội đẩy nhanh đề án xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới. Ở Trung Quốc đã xuất hiện tình trạng “chính phủ lạnh, địa phương nóng”, tức là địa phương muốn đẩy nhanh hơn Trung ương. Các

chuyên gia ADB khuyến cáo, để mô hình khu kinh tế xuyên biên giới thành công, cần có sự cân xứng về mức độ chuẩn bị và chi phí cũng như đảm bảo lợi ích của cả hai bên.

Sáu là, cần đặt việc xây dựng khu hợp tác kinh tế qua biên giới Việt – Trung (tiền độ, quy mô...) nói chung, Móng Cái – Đông Hưng nói riêng trong bối cảnh căng thẳng ở Biển Đông có xu hướng gia tăng và có tác động mạnh mẽ. Cho nên, chúng ta cần đánh giá được hết những “nhân tố động” tác động đến khu kinh tế biên giới này. Cần đánh giá được những rủi ro gặp phải là gì và mức độ tác động ra sao, nếu không sẽ bị động trong quá trình hợp tác, thậm chí là có thể thất bại. Nhìn lại quan hệ Việt – Trung trong những năm gần đây có thể thấy, Trung Quốc sẽ tiếp tục làm cho tranh chấp Biển Đông căng thẳng bằng những hành động ngày càng ngang ngược, bất chấp luật pháp quốc tế hơn và có xu hướng kết hợp giữa vấn đề trên bộ với trên biển khi cần thiết để gây sức ép mạnh hơn với Việt Nam. Vì vậy, sự phát triển của quan hệ kinh tế thương mại Việt – Trung cũng như hoạt động của khu hợp tác kinh tế qua biên giới chịu tác động của vấn đề Biển Đông là điều khó tránh khỏi. Đây là điều chúng ta cần tính đến để xác định quy mô đầu tư xây dựng và mức độ, lĩnh vực hợp tác tại khu kinh tế qua biên một cách hợp lý, tránh sự lãng phí nguồn lực và chịu rủi ro lớn, phụ thuộc lớn khi xảy ra vấn đề.

4.4. Một số khuyến nghị

4.4.1. Đối với nhà nước

- Thúc đẩy xây dựng khu hợp tác kinh tế Móng Cái (Việt Nam) – Đông Hưng (Trung Quốc) nhằm phát huy lợi thế của mỗi bên cùng khai thác lợi thế khu vực biên giới đất liền trong bối cảnh toàn cầu hoá và hội nhập kinh tế quốc tế hiện nay;

- Xây dựng và triển khai thực hiện mô hình thực tiễn và quản lý hải quan tập trung tại Khu vực Móng Cái và đề xuất triển khai mô hình “Một cửa, một điểm dừng” tại cửa khẩu Móng Cái – Đông Hưng nhằm khuyến khích và tạo điều kiện cho hoạt động xuất nhập khẩu.

- Tiếp tục phát triển cơ sở hạ tầng, thúc đẩy nhanh tiến độ xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, hạ tầng thương mại, đồng bộ phục vụ tốt cho việc vận chuyển, bảo quản, lưu giữ hàng hoá. Nâng cấp đầu tư cơ sở hạ tầng tại các khu vực cửa khẩu biên giới như: (i) Cửa khẩu Bắc Luân 1; (ii) khu dịch vụ của khẩu Bắc Luân II; (iii) đập tràn cửa khẩu Hoàn Mô, Bắc Phong Sinh; (iv) nâng cấp mở rộng của khẩu Ka Long; (v) lối mở Pò Hèn – Thán Sản; (vi) cải tạo nâng cấp mở rộng cửa khẩu Vạn Gia.

- Xúc tiến với các tỉnh trong nước để hỗ trợ thương nhân kết nối bạn hàng hợp tác kinh doanh nhằm xuất khẩu các mặt hàng để có thể mạnh sang thị trường Trung Quốc theo các hiệp định thương mại để hưởng ưu đãi thuế quan. Trong đó, ưu tiên mở rộng khai thác thị trường xuất khẩu mặt hàng nông sản, hoa quả... qua cầu phao tạm Km3+Km4, Lối mở Pò Hen – Thán Sản, thành phố Móng Cái.

- Thông tin hướng dẫn doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh xuất khẩu các mặt hàng thực phẩm, rau, củ quả trên địa bàn dán tem truy xuất nguồn gốc xuất xứ, kiểm dịch để đáp ứng các yêu cầu về tiêu chuẩn quản lý chất lượng và nguồn gốc hàng hoá nông sản, hoa quả, trái cây khi xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc.

- Các doanh nghiệp Quảng Ninh tiếp tục liên kết chặt chẽ với đối tác nước ngoài để duy trì nguồn hàng xuất nhập khẩu, đồng thời tìm kiếm, hợp tác liên doanh, liên kết với doanh nghiệp các nước nói chung và doanh nghiệp Trung Quốc nói riêng để xuất nhập khẩu vận chuyển hàng hoá qua đường Quảng Ninh. Thu hút kêu gọi đầu tư cơ sở sản xuất tại Quảng Ninh để sản xuất, lắp ráp, gia công, chế biến (lắp ráp xe ô tô...) hàng hoá có hàm lượng giá trị đáp ứng các yêu cầu về chất lượng hàng hoá, nguồn gốc xuất xứ để xuất khẩu chính ngạch vào thị trường Trung Quốc.

- Khi đường cao tốc Hạ Long – Hải Phòng, Hạ Long – Vân Đồn đã được đưa vào sử dụng, cùng với việc xây dựng tuyến cao tốc Vân Đồn – Móng Cái sẽ là cơ hội rất tốt để lưu thông hàng hoá ra các địa phương biên giới. Đồng thời, các doanh nghiệp tiếp tục xúc tiến, trao đổi với bạn hàng để vận chuyển hàng hoá bằng đường thủy từ các tỉnh miền Nam, miền Trung đến cảng Cái Lân (Hạ Long) và Vạn Gia (Móng Cái) để khai thác vận tải biển, nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm thiểu chi phí.

- Tiếp tục đàm phán với phía Trung Quốc: (i) mở các cặp chợ biên giới; (ii) sớm thống nhất các thủ tục, mở chính thức cặp cửa khẩu song phương Hoàn Mô – Động Trung; thủ tục thông quan lối mở: Pò Hèn – Thán Sản, Cầu Bắc Luân 2; đường tràn thông quan tạm cầu Hoàn Mô – Động Trung; nâng cấp mở rộng cầu tràn Bắc Phong Sinh – Lý Hoá; (iii) thông quan hàng hoá các ngày trong tuần và kéo dài thời gian làm việc trong ngày tại tất cả các cặp cửa khẩu, lối mở trên tuyến biên giới với tỉnh Quảng Ninh.

- Quy hoạch mở rộng hệ thống kho, bãi, phát triển dịch vụ logistics tại các địa phương biên giới. Các địa phương biên giới rà soát, hoàn thiện việc lập các quy hoạch chi tiết KKTCK để tập trung đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, nghiên cứu quy hoạch hệ thống lại các điểm tập kết, kho bãi lưu giữ, địa điểm kiểm tra hàng hoá theo hướng

tập trung, thống nhất, có quy mô hiện đại đáp ứng được sự gia tăng, phát triển về lưu lượng hàng hoá xuất nhập khẩu trong thời gian tới, cũng như phù hợp với yêu cầu quản lý hải quan hiện đại và quản lý chuyên ngành nhằm thu hút các nhà đầu tư.

- Tăng cường công tác đấu tranh phòng, chống buôn lậu gian lận thương mại trên tuyến biên giới trên bộ, trên biển nhằm tạo môi trường kinh doanh bình đẳng cho các doanh nghiệp, chống thất thu thuế cho ngân sách nhà nước.

- Các lực lượng hải quan, biên phòng, kiểm dịch và các địa phương thường xuyên trao đổi, hợp tác với các lực lượng chuyên ngành chức năng phía bạn để nắm thông tin, cùng tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp. Đồng thời, giảm chi phí không chính thức, tiếp tục tạo mọi điều kiện cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu, xử lý nghiêm cán bộ những nhiễu gây khó khăn cho doanh nghiệp.

4.4.2. Đối với các doanh nghiệp

Trung Quốc là thị trường tiêu thụ lớn nhất thế giới hiện nay, kinh tế xã hội Trung Quốc phát triển nhanh và sâu rộng do đó những yêu cầu về tiêu chuẩn chất lượng hàng hoá ngày càng cao, Trung Quốc luôn có nhu cầu rất lớn trong việc nhập khẩu các mặt hàng nông, thủy sản và đây lại là lợi thế Việt Nam. Với vị trí thuận lợi và tiềm năng sản xuất nông nghiệp, Việt Nam có thể đẩy mạnh xuất khẩu các mặt hàng nông, thủy sản sang thị trường này nếu nắm bắt xu hướng thị trường và tiêu dùng. Tuy nhiên, các doanh nghiệp xuất khẩu sang thị trường này cần xác định rõ thị trường, theo hướng chất lượng, an toàn sản phẩm và truy xuất nguồn gốc sản phẩm rõ ràng tạo tiền đề cho nông sản, trái cây Việt Nam dần ổn định về chất lượng, an toàn trong cạnh tranh với các thị trường khác và từng bước hội nhập:

- Về lâu dài, Việt Nam cần nâng cao quy trình sản xuất cải thiện chất lượng và vệ sinh an toàn thực phẩm, truy xuất nguồn gốc sản phẩm, nâng cao sức cạnh tranh cho sản phẩm đầu ra của mình, điều này giúp cho doanh nghiệp hạn chế tình trạng bị ép giá khi xuất khẩu. Trước mắt là quy hoạch vùng trồng trái cây, đầu tư công nghệ chế biến, công nghệ sinh học bảo quản.

- Khuyến cáo với doanh nghiệp, thương nhân hoạt động xuất khẩu qua địa bàn tỉnh Quảng Ninh cần đàm phán, thống nhất chặt chẽ, cụ thể với bạn hàng Trung Quốc về mặt hàng, quy trình áp dụng... để có kế hoạch kinh doanh, tránh rủi ro thiệt hại.

- Chính quyền, các cơ quan quản lý tại cửa khẩu, lối mở phải thường xuyên thông tin về chính sách cho doanh nghiệp (bao gồm cả chính sách của Việt Nam và nước bạn) trong lĩnh vực xuất nhập khẩu; hướng dẫn thương nhân, doanh nghiệp xuất

khẩu liên hệ với Chi cục kiểm dịch thực vật vùng I về vương mắc có liên quan đến tiêu chuẩn, chất lượng hàng hoá nông sản xuất khẩu theo quy định.

- Việc thay đổi chính sách nhập khẩu của Trung Quốc trước mắt sẽ tác động và ảnh hưởng đến tình hình xuất khẩu của Việt Nam sang thị trường này, doanh nghiệp trước mắt sẽ lúng túng và gặp một số khó khăn về quy trình, thủ tục. Tuy nhiên, việc đảm bảo an toàn, chất lượng sản phẩm là xu thế tất yếu của các thị trường chứ không chỉ riêng Trung Quốc và cũng là yêu cầu của chính người tiêu dùng trong nước, do đó việc đảm bảo và đáp ứng yêu cầu nêu trên là tất yếu mang tính bền vững và hội nhập.

- Đề nghị các cơ quan chức năng và hiệp hội doanh nghiệp có định hướng, giải pháp tháo gỡ và vận động các doanh nghiệp chủ động chuyển đổi, đầu tư, nâng cấp kho bãi, làm hồ sơ trình cơ quan chức năng công nhận đủ điều kiện sản xuất, gia công xuất khẩu, đáp ứng tốt các điều kiện yêu cầu giao nhận hàng hoá của đối tác Trung Quốc; chú trọng đầu tư trang thiết bị, cơ sở hạ tầng hiện đại để giảm bớt nhân công lao động trực tiếp và gián tiếp và giảm chi phí dịch vụ cho doanh nghiệp sử dụng dịch vụ, đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, hiện đại quy trình, rút ngắn thời gian thông quan và hạn chế tối đa phát sinh các chi phí không chính thức cho doanh nghiệp.

KẾT LUẬN

Có thể thấy, việc 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, đặc biệt 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 cần 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 biên giới nước ta mà khu vực Quảng Ninh là một ví dụ tiêu biểu.

Kinh tế biên giới phát triển hiện nay không chỉ bó hẹp trong phạm vi khu vực biên giới mà còn liên quan đến phạm vi hoạt động kinh tế quốc gia và hội nhập của khu vực. Các khu vực biên giới với hệ thống các cửa khẩu quốc tế đã trở thành “cửa ngõ” trung chuyển hàng hóa/dịch vụ giữa các nước có chung biên giới. Nhìn chung, việc hợp tác kinh tế vùng biên giới thường hướng tới các mục tiêu như nâng cấp giao thông, thuận lợi hóa thương mại và thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực biên giới. Nếu biết khai thác tiềm năng về phát triển kinh tế, thương mại xét trên phương diện vị trí địa lý so với các tỉnh khác trong vùng, khai thác các hệ thống các cửa khẩu trên tuyến biên giới, triển vọng phát triển thương mại và đầu tư của khu vực này là rất lớn ở sự hợp tác sản xuất, tìm kiếm và khai thác các lợi thế so sánh của mỗi địa phương với các địa phương khác trong và ngoài vùng, trên cơ sở phát huy tối đa tiềm năng phát triển kinh tế, thương mại địa phương.

Việc hình thành và phát triển các khu kinh tế biên giới/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 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.

Phát triển các khu kinh tế cửa khẩu biên giới khu vực tỉnh Quảng Ninh là một yêu cầu tất yếu trong quá trình phát triển kinh tế hàng hoá ở địa phương Quảng Ninh, các tỉnh 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 đưa ra những cơ chế, chính sách thí điểm phù hợp để triển khai thực hiện. Luận án đã đi sâu phân tích, đưa ra khái niệm về phát triển kinh tế biên giới, khu kinh tế cửa khẩu, phân tích và đánh giá thực trạng phát triển, mô hình quản lý..., từ đó chỉ ra tính đặc thù của mô hình kinh tế này, cũng như những ưu thế riêng của khu vực biên giới Quảng Ninh cần khai thác một cách có hiệu quả. Đây là cơ sở để đúc rút kinh nghiệm trong việc tìm kiếm, xây dựng các mô hình cụ thể phù hợp với điều kiện cụ thể của khu kinh tế cửa khẩu các tỉnh biên giới.

Hiện nay Trung Quốc đang đẩy mạnh chiến lược phát triển kinh tế biên giới với việc hình thành hàng loạt các vành đai kinh tế biên giới, trong đó có trọng điểm khu vực Đông Hưng của Quảng Tây. Do vậy, đây cũng là cơ hội để Quảng Ninh phát huy vai trò tiên phong trong hợp tác kinh tế biên giới với Trung Quốc. Nếu không có sự chuẩn bị một cách chủ động, sớm và vào cuộc một cách thực sự chúng ta sẽ bị động và đi sau trong cuộc chơi này và như vậy phần thua thiệt và rủi ro chúng ta sẽ gánh chịu nhiều hơn.

Mặt khác, Trung Quốc đẩy mạnh quốc tế đồng Nhân dân tệ trong các hoạt động thương mại và đầu tư quốc tế, trong đó các hoạt động kinh tế biên giới là một trong những ưu tiên trong chiến lược này. Điều này tác động mạnh mẽ không chỉ tới hoạt động thương mại đầu tư kinh tế biên giới Việt – Trung nói chung và Quảng Ninh nói riêng, nhất là xu hướng đưa đồng nhân dân tệ trở thành một trong các phương tiện thanh toán ở khu vực này cũng sẽ kéo theo nhiều tác động, nhất là việc hiện nay người Trung Quốc sang Việt Nam nói chung và khu vực biên giới nói riêng kinh doanh và sử dụng phương thức thanh toán Wechatpay và Alipay gây thiệt hại cho nguồn thu ngân sách, và gây khó khăn cho công tác quản lý kinh doanh ở Việt Nam.

Đối với hoạt động thương mại biên giới, yếu tố kinh tế này có vai trò nhất định trong thời kỳ đất nước ta mới mở cửa hội nhập, sản xuất trong nước còn hạn chế. Tuy nhiên, trong bối cảnh mới hiện nay thì việc gia tăng hoạt động thương mại biên giới

(chủ yếu là tiểu ngạch) lại ít tác dụng đối với sự phát triển kinh tế xã hội và sản xuất trong nước, thậm chí khía cạnh nào đó còn tác động xấu đối với sản xuất trong nước. Cho nên, việc cần kíp hiện nay là chuyển dần từ hoạt động thương mại tiểu ngạch ở biên giới, trong đó có Quảng Ninh, sang hoạt động thương mại chính ngạch theo các hiệp định thương mại ký kết giữa hai nước. Điều này không chỉ góp phần hạn chế được buôn lậu, gian lận thương mại... mà còn giúp cho nhà nước quản lý tốt hơn hoạt động kinh tế xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và Trung Quốc và đảm bảo được nguồn thu ngân sách không bị thất thoát, và thúc đẩy được sản xuất trong nước phục vụ cho xuất khẩu.

Nhiều năm qua, Trung Quốc luôn là thị trường chủ lực xuất khẩu của doanh nghiệp Quảng Ninh nói riêng và Việt Nam nói chung. Trong xu thế hội nhập chung toàn cầu và thực hiện lộ trình các cam kết Hiệp định Tự do thương mại ASEAN – Trung Quốc (ACFTA), cơ bản các dòng thuế sẽ về 0%. Cùng với đó là chính sách thắt chặt quản lý biên mậu, tăng cường các công tác kiểm tra vệ sinh an toàn thực phẩm, xuất xứ hàng hoá của phía Trung Quốc đối với hàng hoá nhập khẩu. Với vị trí chiến lược, cùng với cơ sở hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu đang được xây dựng mạnh mẽ, Quảng Ninh sẽ trở thành “cầu nối” trên tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng- Quảng Ninh, là “cửa ngõ” của cả nước trong hoạt động giao lưu ngoại thương và phát triển kinh tế cửa khẩu, gắn kết kinh tế thị trường Việt Nam, các nước ASEAN với thị trường rộng lớn Trung Quốc; phát huy tốt vai trò của các thành phần kinh tế, đặc biệt là kinh tế tư nhân; thúc đẩy ngoại thương phát triển, trở thành động lực thúc đẩy nội thương, làm sôi động thị trường khu vực biên giới. Chuyển dịch cơ cấu xuất khẩu theo hướng nâng cao giá trị gia tăng các mặt hàng, khai thác tối đa lợi thế cửa khẩu, mặt hàng xuất khẩu, từng bước tiếp cận được với những khách hàng lớn ở Trung Quốc, ký kết được hợp đồng để hưởng các ưu đãi thuế quan./.

DANH MỤC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU CỦA TÁC GIẢ

1. Hoàng Xuân Long, Lê Thanh Tuấn (2014), “Nét độc đáo trong chính sách điều chỉnh cơ cấu nền kinh tế của Trung Quốc sau khủng hoảng tài chính toàn cầu 2008”, *Kinh tế Chính trị và Thế giới*, 10(222), tr 40-48.
2. Lê Thanh Tuấn (2015), “Đánh giá thực trạng và xu hướng phát triển của kinh tế biên giới Việt – Trung trong bối cảnh mới”, *Nghiên cứu Đông Nam Á*, 3(180), tr 43-49.
3. Lê Thanh Tuấn (2017), “Phát triển khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái (Quảng Ninh) trong bối cảnh mới: vấn đề và giải pháp”, *Nghiên cứu Đông Nam Á*, 2(203), tr 57-65.
4. Lê Thanh Tuấn (2018), “Nghiên cứu chính sách phát triển kinh tế biên giới phía Nam và Tây Nam (khu vực Quảng Tây và Vân Nam) của Trung Quốc hiện nay”, *Kinh tế Châu Á – Thái Bình Dương*, 3(512), tr 13-15.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

TÀI LIỆU TIẾNG VIỆT

- [1] Nguyễn Bá Ân (2002), “*Phân tích một số yếu tố nội lực và ngoại lực tác động đến phát triển dải miền núi biên giới phía Bắc Việt Nam*”, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ.
- [2] Ban quản lý Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai (2007), “*Báo cáo tóm tắt hoạt động xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2000 - 2007*”, tài liệu làm việc với Ty thương vụ tỉnh Vân Nam.
- [3] Ban Tư tưởng - Văn hoá trung ương (2006), “*Chuyên đề nghiên cứu Nghị quyết Đại hội X của Đảng*”, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
- [4] Báo cáo tình hình thực hiện Đề án “*Rà soát, xây dựng tiêu chí lựa chọn một số Khu kinh tế cửa khẩu để tập trung đầu tư phát triển từ nguồn ngân sách nhà nước giai đoạn 2013-2015*” của Ban kinh tế cửa khẩu, UBND tỉnh Quảng Ninh năm 2015.
- [5] Bộ Công Thương (2010), *Báo cáo quy hoạch phát triển Kết cấu hạ tầng thương mại tuyến hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh giai đoạn 2009- 2020, có xét đến năm 2025.*
- [6] Bộ Công Thương (2010), *Báo cáo quy hoạch phát triển Kết cấu hạ tầng thương mại tuyến hành lang kinh tế Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh giai đoạn 2009- 2020, có xét đến năm 2025.*
- [7] Bộ Công thương, *Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp, thương mại tuyến biên giới Việt Nam – Trung Quốc đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.* Ngày 23/1/2014
- [8] Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2008), *Báo cáo tổng hợp đề án quy hoạch phát triển các khu KTCK Việt Nam đến năm 2020*, Hà Nội.
- [9] Bộ Thương mại (2004), *Báo cáo về xuất khẩu của Việt Nam qua cửa khẩu Móng Cái, Lào Cai, Lạng Sơn.*
- [10] Bộ Thương mại (2005), *Báo cáo tổng kết công tác biên mậu 7 tỉnh biên giới phía Bắc với Trung Quốc thời gian từ 1991 đến nay, Tài liệu phục vụ hội nghị biên mậu Lạng Sơn.*
- [11] Bộ Thương mại (2006), *Đề án phát triển biên mậu Việt Nam- Trung Quốc thời kỳ 2006- 2010.*

- [12] Bộ Thương mại (2006), *Đề án phát triển xuất nhập khẩu hàng hoá với Trung Quốc giai đoạn 2007- 2015*.
- [13] Bộ Thương mại (2007), *Báo cáo sơ kết công tác của Ban chỉ đạo hoạt động buôn bán hàng hoá qua biên giới*.
- [14] Phạm Thị Cải, *Một số giải pháp nhằm phát triển thương mại hàng hóa Việt Nam - Trung Quốc qua biên giới trên bộ thời kỳ đến 2005*, Đề tài Khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại, tháng 4/2003
- [15] Lê Thị Minh Châu (2005), *Giải pháp phát triển các dịch vụ hỗ trợ nhằm thuận lợi hoá thương mại tại các cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam*, Đề tài cấp Bộ, Viện Nghiên cứu Thương mại, Hà Nội.
- [16] Nguyễn Thị Kim Dung (1999), *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*, Đề tài cấp Bộ, Viện nghiên cứu quản lý kinh tế trung ương.
- [17] Hoàng Sỹ Đông, *Nghiên cứu xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới tại tỉnh Lào Cai Việt Nam trên tuyến hành lang kinh tế 5 tỉnh, thành phố*, Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc, Số 12(112)/2010,
- [18] Nguyễn Minh Hằng (chủ biên), *“Buôn bán qua biên giới Việt Trung Lịch sử - Hiện trạng - Triển vọng”*, NXB Khoa học Xã hội, Hà Nội năm 2001.
- [19] Hà Văn Hội (chủ biên), *Phát triển và quản lý thương mại biên giới vùng Tây Bắc: Lý Luận và Thực tiễn*, Nxb Thông tin và Truyền thông, 2018..
- [20] Nguyễn Minh Hiếu, *Một số vấn đề kinh tế cửa khẩu Việt Nam trong quá trình hội nhập*, Nxb Giáo dục tại TP. Hồ Chí Minh.
- [21] Đặng Thị Phương Hoa (2012), *Khu kinh tế tự do: Thực tiễn phát triển ở Trung Quốc và Ấn Độ*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [22] Đặng Thị Phương Hoa, *Đánh giá các Khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam*, Bài tham luận Hội thảo Quốc tế: *Thuận lợi hóa thương mại và đầu tư tại các khu kinh tế qua biên giới*, Đại học Kinh tế - ĐHQGHN, Hà Nội ngày 05 tháng 02 năm 2018
- [23] Nguyễn Văn Huân, *Những vấn đề kinh tế cơ bản nhằm phát triển bền vững vùng Tây Bắc, Việt Nam đến năm 2015 và tầm nhìn 2020*, Đề tài cấp Bộ, Viện Kinh tế Việt Nam.

- [24] Nguyễn Mạnh Hùng (Chủ biên) (2000), *Vai trò, vị trí, lý thuyết về khuyến khích đầu tư thương mại vào các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam*, Nxb Thống kê, Hà Nội.
- [25] *Kỷ yếu Hội nghị Hợp tác Hành lang kinh tế 5 tỉnh, thành phố Hà Nội, Lào Cai, Hải Phòng, Quảng Ninh – Việt Nam và Vân Nam – Trung Quốc lần thứ V*, Hà Nội, tháng 11-2009.
- [26] Nguyễn Văn Lịch (2005), *Phát triển thương mại trên hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh*, Nxb Thống kê, Hà Nội.
- [27] Nguyễn Văn Lịch, “*Nghiên cứu xây dựng các giải pháp khai thác chiến lược “phát triển một trục hai cánh” nhằm thúc đẩy quan hệ thương mại Việt Nam – Trung Quốc*”, Đề tài Khoa học cấp Bộ, Viện Nghiên cứu Thương mại, Bộ Công Thương, 2008.
- [28] Lương Đăng Linh (2004), *Đổi mới quản lý nhà nước về hoạt động xuất, nhập khẩu trên địa bàn các tỉnh biên giới Việt Nam – Trung Quốc*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [29] Phạm Văn Linh (2001), *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*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
- [30] Phạm Văn Linh (chủ biên) (1999), “*Quan hệ kinh tế - Thương mại cửa khẩu biên giới Việt – Trung với việc phát triển kinh tế hàng hóa ở các tỉnh vùng núi phía Bắc*”, NXB Thống kê, Hà Nội.
- [31] Cù Chí Lợi (chủ biên) (2013), *Khu kinh tế tự do: Những vấn đề lý luận và thực tiễn*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội
- [32] Võ Đại Lộc (2005), *Trung Quốc gia nhập tổ chức thương mại thế giới. Thời cơ và thách thức*, Viện Khoa học xã hội Việt Nam.
- [33] Vũ Đăng Mạnh, *Vị trí, vai trò của biên giới Việt – Trung đối với sự phát triển kinh tế xã hội tỉnh Hà Giang*, Ban Chỉ đạo Tây Bắc – Ban Kinh tế Trung ương, tỉnh Hà Giang, *Kỷ yếu Hội thảo phát triển kinh tế xã hội tỉnh Hà Giang trong môi liên kết vùng Đông Bắc và Tây Bắc*, Hà Giang tháng 3-2015
- [34] Michael E. Porter, *Lợi thế cạnh tranh quốc gia* (sách dịch), Nxb Trẻ.

- [35] Lương Đăng Ninh (2004), *Đổi mới quản lý nhà nước về hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn các tỉnh biên giới Việt Nam - Trung Quốc*, NXB Khoa học - Xã hội, Hà Nội.
- [36] Nghị định số 29/2008/NĐ-CP ngày 14/03/2008 của Chính phủ Việt Nam quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế; Quyết định số 33/2009/QĐ-TTg ngày 2 tháng 3 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam ban hành cơ chế, chính sách tài chính đối với khu kinh tế cửa khẩu.
- [37] Nghị định số 29/2008/NĐ-CP ngày 14/03/2008 của Chính phủ Việt Nam quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế
- [38] Nhiều tác giả (2001), *Quan hệ kinh tế - văn hoá Việt Nam – Trung Quốc, hiện trạng và triển vọng*, Kỷ yếu hội thảo, Nxb KHXH.
- [39] Nhiều tác giả (2006), *Hợp tác phát triển hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, vai trò của tỉnh Lào Cai*, Kỷ yếu hội thảo, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [40] Nhiều tác giả (2007), *Phát triển hai hàng lang, một vành đai kinh tế Việt – Trung trong khuôn khổ hợp tác ASEAN-Trung Quốc*, Kỷ yếu hội thảo, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [41] Nguyễn Văn Hội (2018), ***Lợi thế cạnh tranh của Việt Nam trong xuất khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu biên giới Việt – Trung***, Luận án Tiến sĩ Kinh tế quốc tế, **Đại học Kinh tế Quốc dân**.
- [42] Phong, Đặng Xuân Phong (2012), *Phát triển KKTCK biên giới phía Bắc Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế*, Luận án tiến sĩ, Đại học Kinh tế quốc dân.
- [43] *Quy hoạch tổng thể phát triển Kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ninh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030* của Ủy Ban Nhân dân Tỉnh Quảng Ninh, tháng 10 năm 2013
- [44] Nghị định số 29/2008/NĐ-CP ngày 14/03/2008 của Chính phủ Việt Nam quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế; Quyết định số 33/2009/QĐ-TTg ngày 2 tháng 3 năm 2009 của Thủ tướng Chính phủ Việt Nam ban hành cơ chế, chính sách tài chính đối với khu kinh tế cửa khẩu
- [45] Quyết định 1226/QĐ-TTg ngày 31 tháng 07 năm 2015; Quyết định 1626/QĐ-TTg ngày 18 tháng 9 năm 2015
- [46] Quyết định số 19/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái

- [47] Mã Tuệ Quỳnh (2006), *Tăng cường vai trò lan tỏa của thương mại biên giới, thúc đẩy bước phát triển mới trong quan hệ kinh tế Trung-Việt*. Kỷ yếu hội thảo Kinh tế biên mậu Việt Nam-Trung Quốc, triển vọng và giải pháp thúc đẩy, Hà Nội.
- [48] Đỗ Tiến Sâm, Puruta Motoo (2003), *Chính sách đối ngoại giao rộng mở của Việt Nam và quan hệ Việt Nam – Trung Quốc*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
- [49] Sở Thương mại và du lịch tỉnh Lạng Sơn (2008), *Báo cáo tình hình quan hệ thương mại với Trung Quốc*.
- [50] Sở Thương mại và du lịch tỉnh Quảng Ninh (2008), *Báo cáo tình hình trao đổi hàng hoá qua cửa khẩu Móng Cái*.
- [51] Tổng cục Hải quan (2003), *Báo cáo tổng kết giao lưu kinh tế với bên ngoài qua các cửa khẩu biên giới phía Bắc, phía Tây và Tây Nam giai đoạn 1996 – 2003*.
- [52] Nguyễn Quang Thái (2010), *Vấn đề phát triển các khu kinh tế mở hiện đại vùng ven biển Việt Nam*, Nxb Đại học kinh tế quốc dân, Hà Nội.
- [53] Trần Lê, “*Chuyển động cửa khẩu Móng Cái*”, Thời báo kinh tế Việt Nam. (14/1/2008)
- [54] UBND tỉnh Lào Cai (2014), *Đề án điều chỉnh quy hoạch tỉnh Lào Cai đến năm 2020*.
- [55] UBND tỉnh Quảng Ninh – *Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ninh đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*, Quảng Ninh tháng 10/2013
- [56] Ủy ban Nhân dân tỉnh Lào Cai, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Lào Cai – *Cửa ngõ của Việt Nam với Tây Nam Trung Quốc*, tháng 11- 2003.
- [57] Viện nghiên cứu thương mại, Bộ thương mại (2004), *Một số chính sách, giải pháp chủ yếu cấp bách nhằm phát triển quan hệ thương mại khu vực biên giới Việt - Trung*.
- [58] Viện nghiên cứu thương mại, Bộ thương mại (2005), *Quan hệ thương mại Việt Nam- Vân Nam*, Đề tài cấp Bộ.
- [59] Phan Vĩnh, *Nghiên cứu phát triển khu hợp tác kinh tế biên giới Đông Hưng (Trung Quốc) – Móng Cái (Việt Nam)*, Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 4/2014, tr. 61-70.
- [60] Walter Goode, *Từ điển Chính sách thương mại quốc tế*, Nxb Thống kê, 1997

TÀI LIỆU TIẾNG ANH

- [61] Fan Hongwei, *China's "Look South": China-Myanmar Transport Corridor*, RITSUMEIKAN INTERNATIONAL AFFAIRS Vol.10, (2011).
- [62] Gao Ge, *The Research on Establishing A Harmonious Guangxi by Building a Special to Promote the Relationship between China and the Peripheral Countries – Taking China-Vietnam's Two Corridors One Circle as Example*, Around Southeast Asia, vol.1, 2007.
- [63] Guan Han-zhi, *A Primary into the Developing Situation of China – ASEAN Bilateral Land Trade Port*, Around Southeast Asia, vol.11, 2007
- [64] He Yueai), *Carrying forward the Conventional Friendship, Strengthening the Cooperation in Trade and Tourism*, Around Southeast Asia, vol.6, 2006
- [65] Hồ Quốc Phi (Hu Guofei), *Taking the Comparative Advantage, Strengthening the Trade Relationship between China and the Seven Provinces in the North of Vietnam, as well as That of Gaoping Vietnam and Longzhou Quangxi*, Around Southeast Asia, vol.6, 2006
- [66] Lu Zhongshan, *The Construction Situation of Vietnamese Border with Guangxi*, Around Southeast Asia, vol.7, 2006
- [67] Sun Jincheng, *On the Relationship between China- Vietnam's Two Corridor One Circle and China-ASEAN's One Pole Two Wings*, Around Southeast Asia, voll.5, 2007.
- [68] Wei Chaohui, *Developing the Economy of Port, Acceralating the Prosperity in Frontier Trade*, Around Southeast Asia, vol.6, 2006.
- [69] Zhao Mingxing, *On the Relationship between "One Pole Two Wing" and One Corridor One Circle*, Around Southeast Asia, vol.5, 2007.

TÀI LIỆU TIẾNG TRUNG QUỐC

- [70] Toàn Hồng Đào (Quan Hongtao)- Dương Thọ Lộc (Yang Lushou)- Long Nhữ Lâm Long Nulin) – Lý Toàn Dân (Li Quanmin), *Lựa chọn chiến lược của mở cửa vùng ven: Nghiên cứu về khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung Quốc – Myanmar* (Yanbian Kaifang de zhanlue xuanze: Zhong-Mian kuajing jingji hezuoqu yanjiu), Nxb Quản lý Kinh tế (Trung Quốc), năm 2012. (tiếng Trung Quốc)

- [72] Bộ thương mại Trung Quốc và Bộ thương mại Myanmar ký kết Bản ghi nhớ về Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Trung Quốc – Myanmar 中国商务部与缅甸商务部签署关于建设中缅边境经济合作区的谅解备忘录,
http://www.gov.cn/xinwen/2017-05/17/content_5194619.htm
- [73] Đông Hưng (Trung Quốc) – Móng Cái (Việt Nam): Tuyên du lịch vàng qua biên giới 中国东兴—越南芒街黄金跨境旅游线路抢先知,
http://www.dxf.gov.cn/zwgk/dxdt/tpxw/201609/t20160918_36264.html
- [74] Chính sách mới nhằm “hỗ trợ” phát triển Khu thí điểm mở cửa phát triển Mohan Một số chính sách xây dựng khu thí điểm mở cửa phát triển trong điểm Mohan 新政策为勐腊（磨憨）重点开发开放试验区发展“撑腰” —— 《支持勐腊（磨憨）重点开发开放试验区建设若干政策》解读,
<http://sj.yunnan.cn/article-yn-2016-08-18-4491565.html>
- [75] Khu Hợp tác kinh tế qua biên giới Đông Hưng (Trung Quốc) – Móng Cái (Việt nam) gia tăng “Thực hiện trước thí điểm trước” 中越东兴—芒街跨境合作区加快推进“先行先试”, 2016年02月18日, <http://www.chinanews.com/sh/2016/02-18/7762747.shtml>
- [76] Dương Cường (Yang Qiang) – Trương Diêm (Zhang yan), *Thực trạng và đối sách phát triển mậu dịch biên giới Vân Nam*, Quan sát Quản lý, tháng 6/2009 (tiếng Trung Quốc)
- [77] Đảo du lịch Kim Than 金滩旅游岛,
http://www.dxf.gov.cn/syqjs/bsfwjg_417/201305/t20130509_9233.html, ngày 09/05/2013
- [78] Đồng Gia Tương (Dong Jiexiang), *Suy nghĩ về việc khuyến khích tài chính đối với xây dựng khu kinh tế mở Mohan biên giới Trung Quốc – Lào*, Tài chính Thời đại, số 11Z, năm 2012 (tiếng Trung Quốc)
- [79] Trung tâm mậu dịch Đông Hưng 东兴边贸中心,
http://www.dxf.gov.cn/syqjs/bsfwjg_417/201305/t20130509_9230.html
- [80] Khu thương mại số 105 Muse không ngừng nhập khẩu xe máy Trung Quốc 从木姐105 码贸易区进口的中国产摩托车不断增多,
<http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyl/j/201705/20170502575363.shtml> ngày 15/5/2017

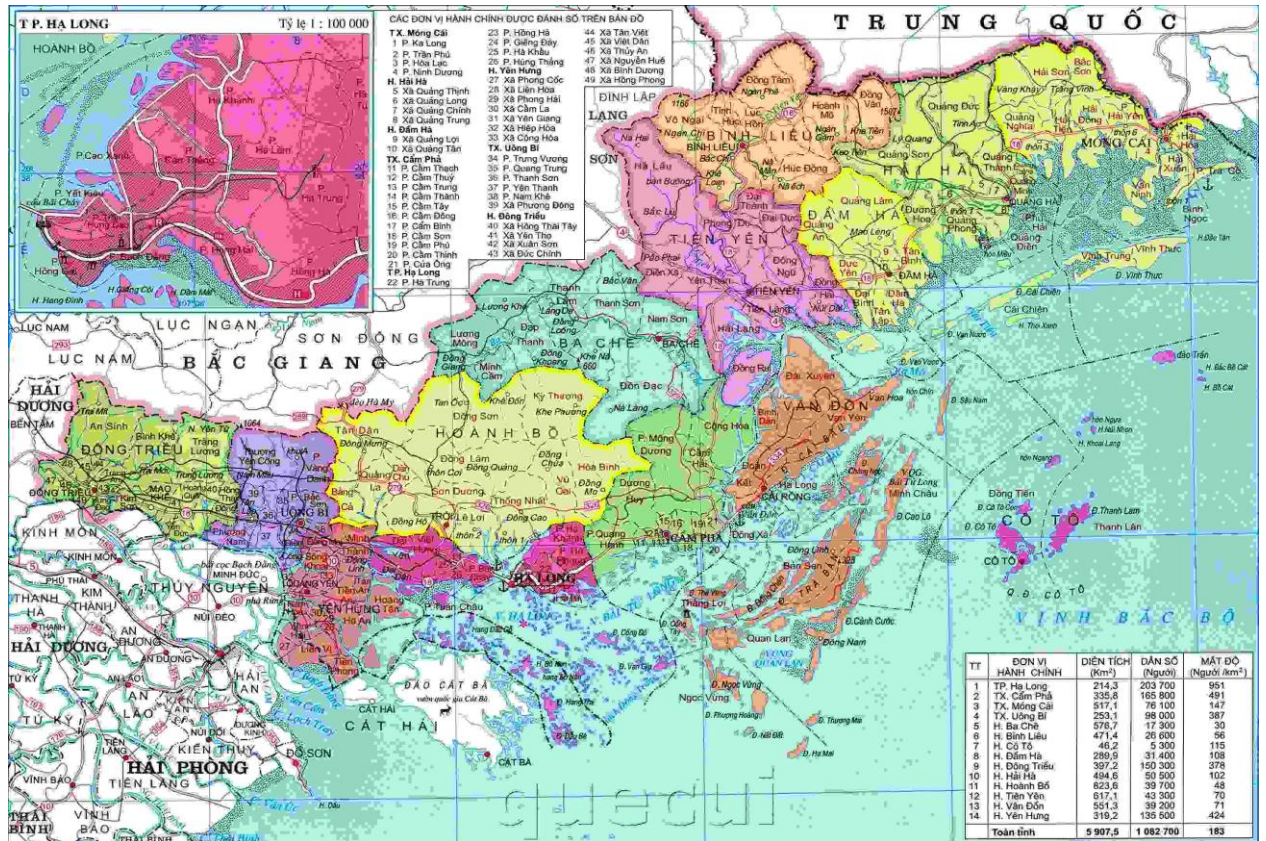
- [81] Lã Kha (Luke) và Hồ Liệt Khúc (Hu Liequ), *Công năng của khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới*, Nghiên cứu và Tìm hiểu (Study & Exploration), số 2 (2011) (tiếng Trung Quốc)
- [82] La Thánh Vinh (2012), *Nghiên cứu xây dựng Khu hợp tác kinh tế qua biên giới tỉnh Vân Nam* 罗圣荣 (2012), 云南省跨境经济合作区建设研究, 地方商务, p.84
- [83] Lưu Triều Hà (Liu Chaohe), *Nghiên cứu hợp tác kinh tế xuyên quốc gia thành phố biên giới Trung Quốc – Việt Nam- nghiên cứu trường hợp thành phố Đông Hưng, Quảng Tây*, Đại học Quảng Tây, năm 2013
- [84] Lưu Kiến Văn (2007), *Nhanh chóng thúc đẩy tiến trình xây dựng khu hợp tác kinh tế xuyên quốc gia Việt - Trung*, Viện khoa học xã hội Quảng Tây- Trung Quốc.
- [85] Lưu Kiến Văn (Liu Jianwen) – Lôi Tiểu Hoa (Lei Xiaohua), *Triển vọng, vấn đề và đối sách của khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung – Việt khu vực Quảng Tây, Vùng quanh Đông Nam Á*, số 6 năm 2010 (tiếng Trung Quốc)
- [86] Mã Hải Hà (Ma Haixia) - Aobuli Talipu, *Phân tích ảnh hưởng của việc xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan đối với sự phát triển của Tân Cương*, Diễn đàn Khoa học Xã hội Tân Cương, số 1 năm 2016 (tiếng Trung Quốc).
- [87] Ngô Kiến Quốc, Mã Dũng, Tiêu Quỳnh (2001), *Đại khai phát miền Tây với Chiến lược hưng biên phú dân*, Nxb Dân tộc, Bắc Kinh.
- [88] Tả Minh (Zuo ming) – Trương Nhân Văn (Zhang Renwen), *Suy nghĩ về việc xây dựng khu thực nghiệm hợp tác tài chính khu vực biên giới ba nước Trung Quốc – Lào – Việt Nam – Nghiên cứu trường hợp huyện Giang Thành, thành phố Phổ Nhĩ, Tài chính Thời đại*, số 1 (2014) (tiếng Trung Quốc).
- [89] Tăng Nghiêm, Tăng Lệnh Lương, *Đặc trưng, luật pháp và cơ chế đảm bảo Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới*, Thời đại pháp học, vol.5, tháng 10/2012, tr.15 (tiếng Trung)
- [90] Tăng Nghiêm, Tăng Lệnh Lương, *Đặc trưng, luật pháp và cơ chế đảm bảo Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới*, Thời đại pháp học, vol.5, tháng 10/2012, tr.15 (tiếng Trung)
- [91] Tiến tới giai đoạn mới xây dựng Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Thụy Lệ - Muse 瑞丽—木姐跨境经济合作区建设迈向新征程, <http://www.rlsyq.gov.cn/content-19-830-1.html>

- [92] Tiêu Thành Cử, *Vào Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Trung – Việt (Quảng Tây)*, Kinh tế Quảng Tây, Số 1/2009, tr. 29-37 (焦成举, 走进中越跨(广西)经济合作区, 广西经济, 2009年第1期, 第29-37页)
- [93] Thông cáo báo chí của Bộ Thương mại, ngày 2/12/2016) 商务部召开例行新闻发布会 (2016年12月2日),
<http://www.mofcom.gov.cn/article/fbhfn/fbh2016/201612/20161202022829.shtml>
- [94] Thực hiện các dự án ưu tiên Khu Hợp tác quan biên giới Trung Quốc – Myanmar 中缅边境经济合作区先行项目开始实施, http://intl.ce.cn/sjji/qy/201705/28/t20170528_23303794.shtml
- [95] Trung Quốc – Lào ký kết phương án tổng thể xây dựng khu hợp tác kinh tế Mohan-Boten 中老签署磨憨 - 磨丁经济合作区建设共同总体方案, ngày 31/8/2015, http://news.xinhuanet.com/world/2015-08/31/c_1116430242.htm
- [96] Trung tâm mậu dịch Đông Hưng 东兴边贸中心,
http://www.dxzf.gov.cn/syqjs/bsfwjg_417/201305/t20130509_9230.html
- [97] Trương Thụy Côn (Zhang Ruikun), *Hợp tác kinh tế Vân Nam – Lào trong khuôn khổ hợp tác Trung – Lào*, Nghiên cứu Đông Nam Á, số 4, 2009 (tiếng Trung Quốc)
- [98] Xung lực đột phá xây dựng Khu Kinh tế quan biên giới Mohan-Boten 跨境经济合作区建设磨憨—磨丁蓄力突破, ngày 21/02/2013, http://news.kunming.cn/yn-news/content/2013-02/21/content_3214815.htm
- [99] Khu hợp tác kinh tế Mohan-Boten của Trung Quốc - Lào 西双版纳州人民政府关于落实省政府检查督导- 中国老挝磨憨—磨丁经济合作区, 2016年6月8日
- [100] Khu hợp tác Kinh tế Mohan – Boten thu hút hơn 100 tỷ NDT 老挝磨憨-磨丁经济合作区吸引投资 1000 多亿元人民币, ngày 26/05/2016
- [101] Tiến tới giai đoạn mới xây dựng Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Thụy Lệ - Muse 瑞丽—木姐跨境经济合作区建设迈向新征程,
<http://www.rlsyq.gov.cn/content-19-830-1.html>

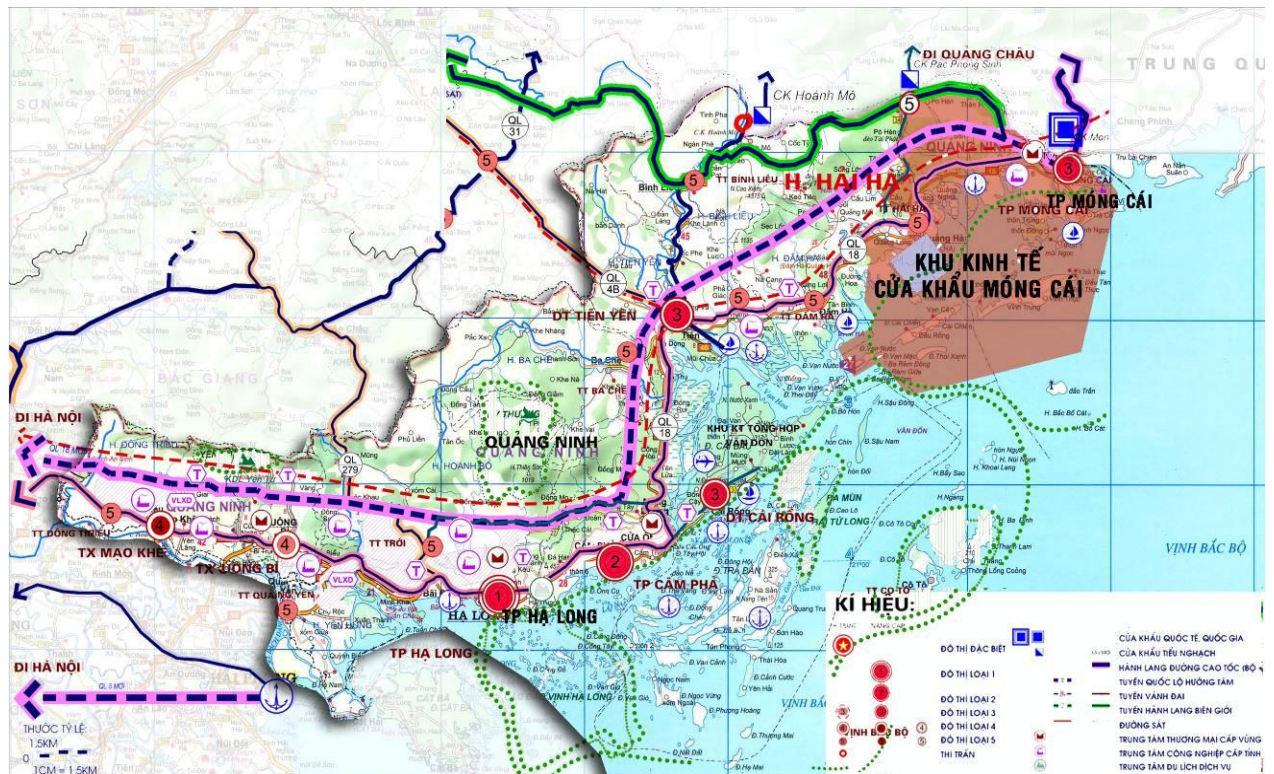
- [102] Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Đông Hưng Trung Quốc – Móng Cái Việt Nam, http://www.dxzf.gov.cn/syqjs/bsfwjg_417/201305/t20130508_9147.html
- [103] Đông Hưng và Quảng Ninh tiếp tục đạt được nhận thức chung trong Hội nghị giao lưu công tác hợp tác kinh tế qua biên giới 东兴试验区管委会与越南广宁省代表团举行跨境经济合作工作交流会议取得重要共识, <http://www.gxdxsyq.gov.cn/news/dt/2016-5-8/2714.shtml>
- [104] Đông Hưng và Quảng Ninh tiếp tục đạt được nhận thức chung trong Hội nghị giao lưu công tác hợp tác kinh tế qua biên giới 东兴试验区管委会与越南广宁省代表团举行跨境经济合作工作交流会议取得重要共识, <http://www.gxdxsyq.gov.cn/news/dt/2016-5-8/2714.shtml>
- [105] Fan Hongwei, *China's "Look South": China-Myanmar Transport Corridor*, RITSUMEIKAN INTERNATIONAL AFFAIRS Vol.10, (2011).
http://www.dxzf.gov.cn/syqjs/bsfwjg_417/201305/t20130502_8792.html
- [106] Khu hợp tác Kinh tế Mohan – Boten thu hút hơn 100 tỷ NDT 老挝磨憨-磨丁经济合作区吸引投资 1000 多亿元人民币, ngày 26/05/2016, http://www.ccpit.org/Contents/Channel_4013/2016/0526/649530/content_649530.htm
- [107] Khu hợp tác kinh tế Mohan-Boten của Trung Quốc - Lào 西双版纳州人民政府关于落实省政府检查督导- 中国老挝磨憨—磨丁经济合作区, 2016 年 6 月 8 日
- [108] Khu Hợp tác kinh tế qua biên giới Đông Hưng (Trung Quốc) – Móng Cái (Việt Nam) gia tăng “Thực hiện trước thí điểm trước” 中越东兴—芒街跨境合作区加快推进“先行先试”, 2016 年 02 月 18 日, <http://www.chinanews.com/sh/2016/02-18/7762747.shtml>

PHỤ LỤC

1. Bản đồ hành chính tỉnh Quảng Ninh



2. Vị trí Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái trong mối liên hệ khu vực



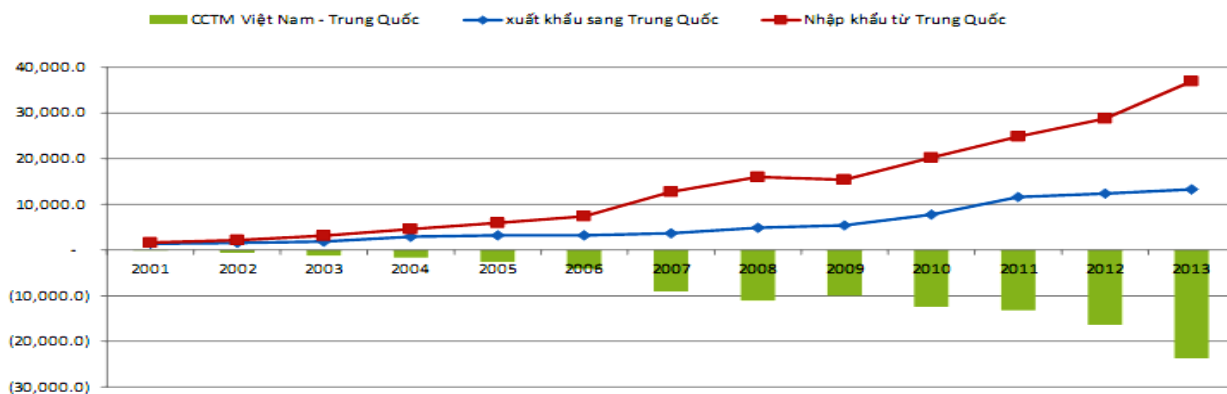
3. Xuất khẩu hàng hoá Việt Nam – Trung Quốc giai đoạn 2000-2014

Năm	Tổng kim ngạch xuất khẩu	Tổng kim ngạch nhập khẩu	Cán cân thương mại	Xuất khẩu sang Trung Quốc	Nhập khẩu từ Trung Quốc	Cán cân thương mại Việt - Trung	Tốc độ gia tăng xuất khẩu sang TQ	Tốc độ gia tăng nhập khẩu từ TQ	Tốc độ gia tăng nhập siêu từ TQ	XK sang TQ trong tổng kim ngạch XK	NK từ TQ trong tổng kim ngạch NK
2000	14,3	15,2	-0,9	1,54	1,40	0,14				10,7%	9,2%
2001	15,0	16,1	-1,1	1,42	1,61	-0,19	-7,7%	14,6%	-240,0%	9,4%	10,0%
2002	16,7	19,7	-3,0	1,52	2,16	-0,64	7,1%	34,4%	239,2%	9,1%	11,0%
2003	20,2	25,2	-0,5	1,88	3,14	-1,26	24,0%	45,4%	95,9%	9,3%	12,5%
2004	26,5	32,0	-5,5	2,90	4,60	-1,70	54,0%	46,4%	35,0%	10,9%	14,4%
2005	32,4	37,0	-4,6	3,23	5,90	-2,67	11,3%	28,4%	57,5%	10,0%	15,9%
2006	39,8	44,9	-5,1	3,24	7,39	-4,15	0,5%	25,3%	55,3%	8,1%	16,5%
2007	48,6	62,7	-14,1	3,65	12,71	-9,06	12,4%	72,0%	118,5%	7,5%	20,3%
2008	62,7	80,7	-18,0	4,85	15,97	-11,12	33,0%	25,7%	22,7%	7,7%	19,8%
2009	57,1	70,0	-12,9	5,40	16,44	-11,04	11,4%	2,9%	-0,8%	9,5%	32,5%
2010	72,2	84,8	-12,6	7,31	20,02	-12,71	35,3%	21,8%	15,1%	10,1%	23,6%
2011	96,9	106,8	-9,9	11,13	24,59	-13,47	52,2%	22,9%	6,0%	11,5%	23,0%
2012	114,5	113,8	0,7	12,39	28,79	-16,40	11,3%	17,0%	21,8%	10,8%	25,3%
2013	132,2	131,3	0,9	13,10	36,80	-23,70	5,7%	27,8%	44,5%	9,9%	28,0%
2014	150,0	148,0	2,0	14,80	43,70	-26,90	13,0%	18,8%	21,9%	9,9%	29,5%

Đơn vị: Tỷ USD

Nguồn: Tổng cục thống kê

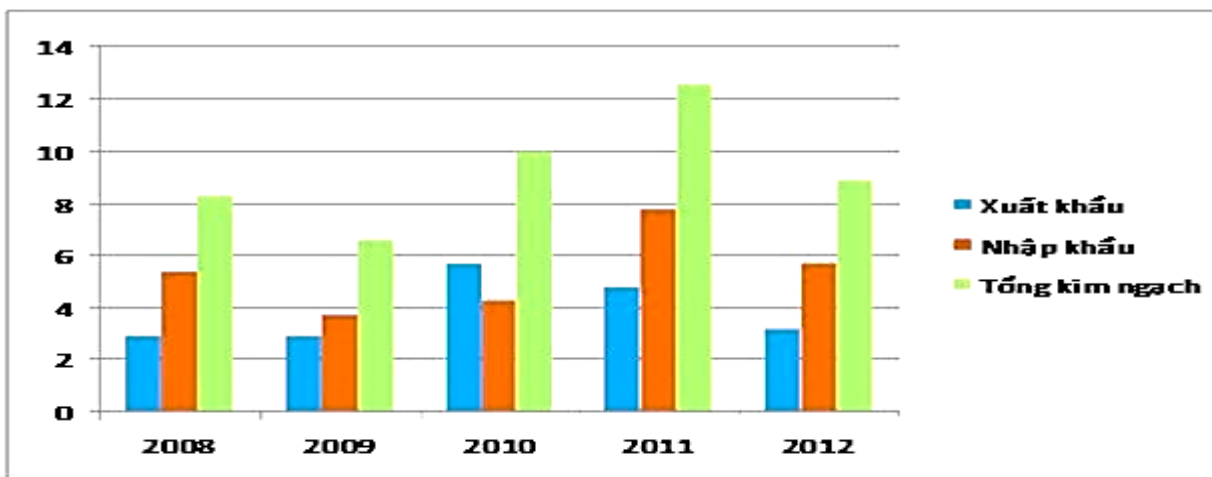
4. Thực trạng nhập siêu của Việt Nam từ Trung Quốc từ 2001 – 2013



Nguồn: Tổng Cục thống kê Việt Nam

5. Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu Quảng Ninh giai đoạn 2008 – 2012

Đơn vị: tỷ USD



Nguồn: Cục Hải quan tỉnh Quảng Ninh

6. Tình hình xuất nhập cảnh tại khu kinh tế biên giới Việt - Trung

Chỉ tiêu/KKTCK	2006	2010	Cơ cấu 2010 (%)
1. Người xuất nhập cảnh (nghìn lượt)	4.234,7	5.455,0	100,00
1.1. KKTCK Quảng Ninh	1.789,0	3.400,0	62,32
1.2. KKTCK Lạng Sơn	432,0		
1.3. KKTCK Lào Cai	476,9	1.500,0	27,49
1.4. KKTCK Cao bằng	35,0	150,0	2,75
1.5. KKTCK Thanh Thủy	105,0	250,0	4,58
1.6. KKTCK Ma Lù Thàng	33,8	60,0	1,12

2. Ôtô xuất nhập cảnh (nghìn lượt)	96,2	211	100,00
2.1. KKTCK Quảng Ninh	16,9	52,0	24,64
2.2. KKTCK Lạng Sơn	14,5	27,0	12,8
2.3. KKTCK Lào Cai	41,9	75,0	35,55
2.4. KKTCK Cao Bằng	15,6	30,0	14,22
2.5. KKTCK Thanh Thủy	3,2	7,0	3,32
2.6. KKTCK Ma Lò Thàng	4,1	20,0	9,48

Nguồn: báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư

7. Kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hoá qua biên giới trên địa bàn 6 tỉnh biên giới phía Bắc

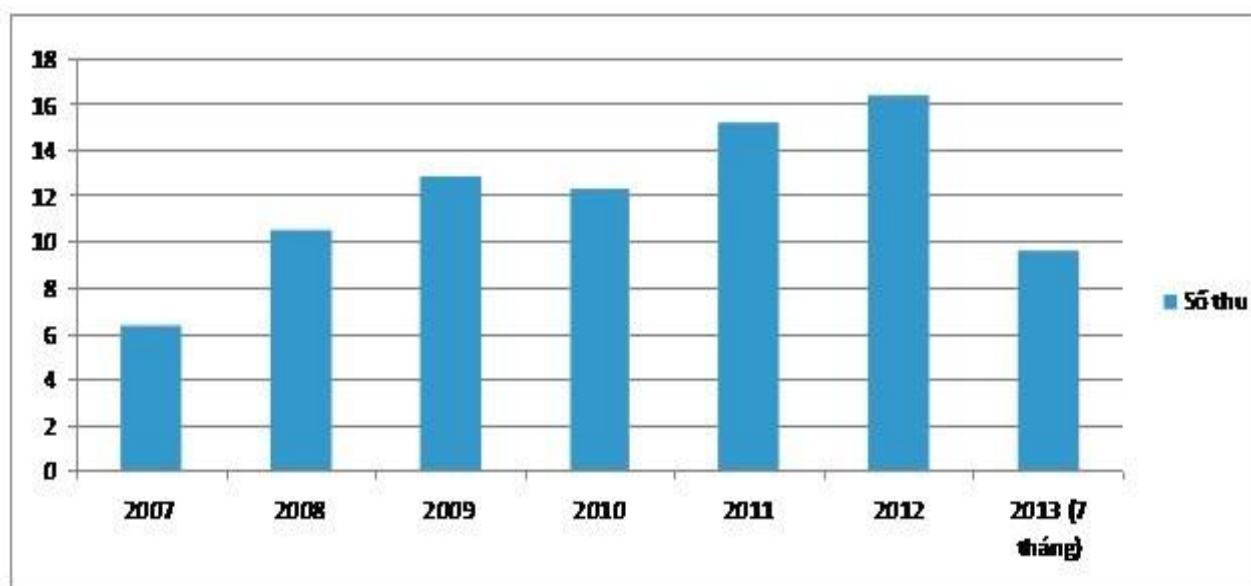
Đơn vị tính: Triệu USD

Năm	Tổng kim ngạch XNK	Lạng sơn	Quảng Ninh	Lào Cai	Hà Giang	Cao Bằng	Lai Châu
1995	308,61	272,00	-	29,30	3,65	3,16	0,50
1996	609,94	318,00	233,95	41,11	1,71	14,41	0,73
1997	651,66	333,00	242,11	58,83	1,38	8,70	0,45
1998	551,55	319,00	151,12	54,34	0,91	15,80	0,31
1999	504,23	289,00	129,17	56,00	1,94	17,35	0,30
2000	1.013,79	700,00	170,34	105,70	7,02	19,50	0,65
2001	1.250,72	850,00	205,65	161,9	6,08	26,47	0,62
2002	1.138,59	680,00	247,18	186,0	5,23	19,60	0,58
2003	1.325,74	650,00	403,75	250,3	3,49	17,87	0,33

Nguồn: Đổi mới quản lý Nhà nước về hoạt động xuất nhập khẩu trên địa bàn các tỉnh biên giới Việt Nam - Trung Quốc, Viện Nghiên cứu Thương mại 10/2001, tr.71

8. Thu ngân sách từ xuất nhập khẩu trên địa bàn Quảng Ninh giai đoạn 2007 – 2013

(Đơn vị: nghìn tỷ USD)



Nguồn: Xuân Hương, *Chấp cánh cho thương mại biên giới: Động lực để Quảng Ninh phát triển, hội nhập*, <http://tapchitaichinh.vn/kinh-te-vi-mo/kinh-te-dau-tu/chap-can-cho-thuong-mai-bien-gioi-dong-luc-de-quang-ninh-phat-trien-hoi-nhap-29800.html>

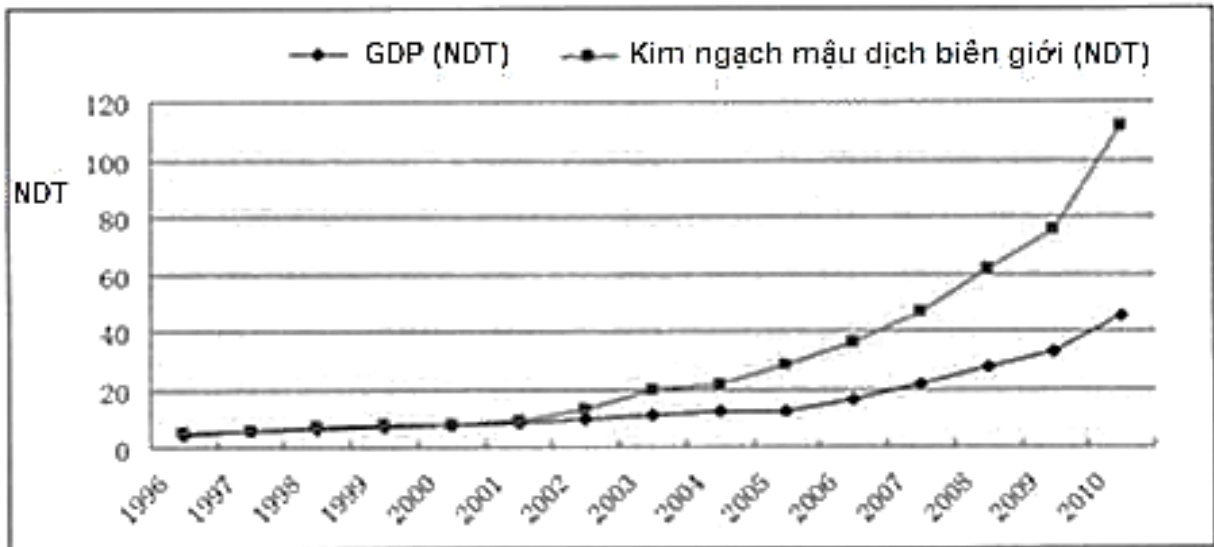
9. Tổng kim ngạch xuất khẩu và tổng lượng hàng hoá qua cửa khẩu của Đông Hưng (Quảng Tây, Trung Quốc) từ năm 1999-2010

Năm	Tổng kim ngạch xuất khẩu (triệu USD)	Tổng khối lượng hàng hoá qua cửa khẩu Đông Hưng (Tấn)
1998	3,718	59.800
1999	2,317	45.800
2000	2,373	192.700
2001	3,444	166.300
2002	7,217	167.200
2003	8,023	206.800
2004	10,362	203.200
2005	18,904	188.100
2006	31,298	163.100
2007	28,953	207.000
2008	30,226	179.000

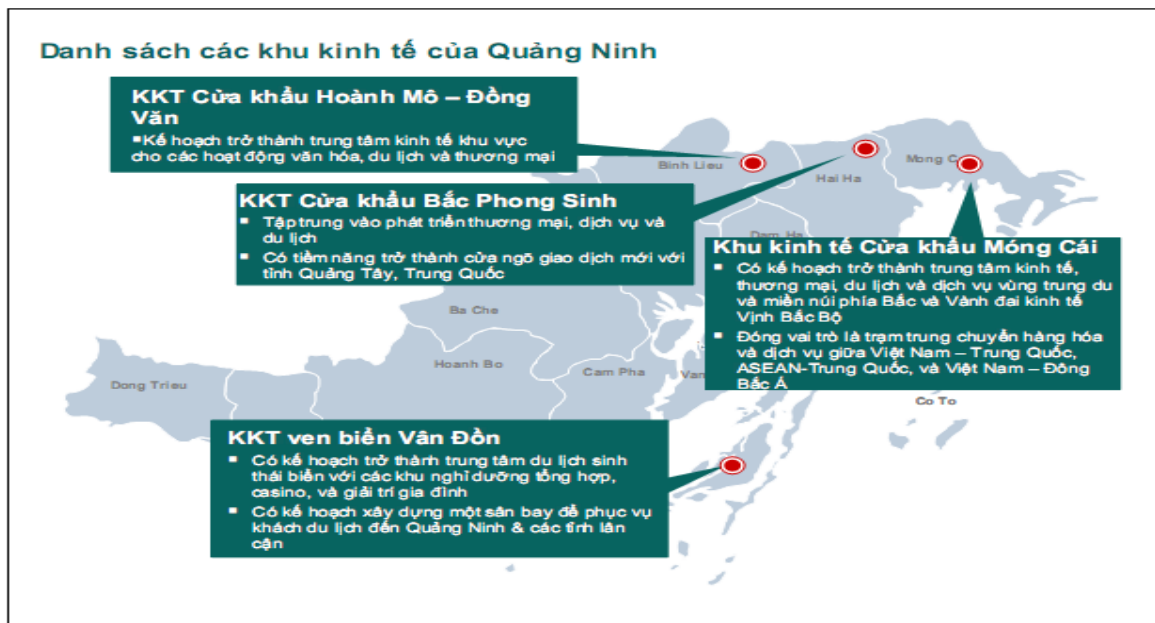
2009	42,494	218.200
2010	57.783	202.300

Nguồn: Cục thống kê và văn phòng cửa khẩu Đông Hưng (tiếng Trung Quốc)

10. Xu thế GDP và kim ngạch mậu dịch biên giới thành phố Đông Hưng từ năm 1996-2010



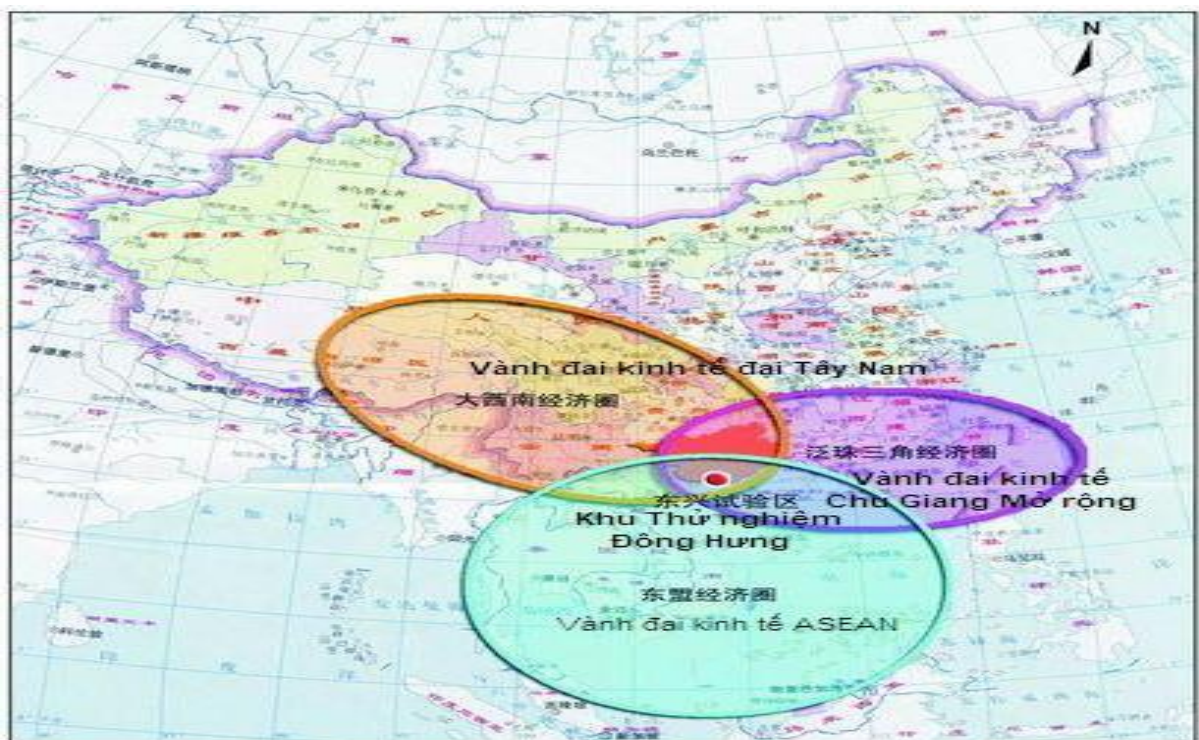
11. Danh sách các KKTCK của Quảng Ninh



12. Các khu vực hợp tác kinh tế biên giới Việt – Trung và các thành phố (thị trấn) chủ yếu khu vực biên giới



13. Định vị Khu thử nghiệm phát triển mở cửa trọng điểm Đông Hưng, Quảng Tây, Trung Quốc



14. Hướng tuyến cao tốc Hạ Long – Móng Cái

HƯỚNG TUYẾN ĐƯỜNG CAO TỐC HẠ LONG - MÓNG CÁI HA LONG - MONG CAI HIGHWAY



15. TỔNG HỢP DANH MỤC CỬA KHẨU, LỐI MỞ, CHỢ BIÊN GIỚI, KHU KINH TẾ CỬA KHẨU

STT	Tên phía Việt Nam	Tên phía Trung Quốc	LOẠI HÌNH CỬA KHẨU					Khu kinh tế cửa khẩu	Tình trạng hoạt động
			CK quốc tế	CK chính (CK song phương)	CK phụ	Lối mở	Cửa khẩu phụ, lối mở (*)		
1	CK Móng Cái (CK Bắc Luân)	Cửa khẩu Đông Hưng	X					KKT CK Móng Cái	- Đang hoạt động. Có các lực lượng chức năng quản lý: Hải quan; Biên phòng; Kiểm dịch; Ban QLCK cấp huyện
2	Cửa khẩu Ka Long					X		KKT CK Móng Cái	- Đang hoạt động. Có các lực lượng chức năng quản lý: Hải quan; Biên phòng; Kiểm dịch;

									Ban QLCK cấp huyện
3	Lục Lâm					X		KKT CK Móng Cái	- Đang hoạt động. Có các lực lượng chức năng quản lý, giám sát hàng xuất khẩu: Hải quan; Biên phòng; Ban QLCK cấp huyện
4	Mũi Ngọc					X		KKT CK Móng Cái	Không hoạt động
5	Pò Hèn					X		Nằm ngoài KKT CK	Trao đổi hàng hóa của cư dân biên giới hai bên. Có lực lượng biên phòng quản lý
6	Cửa khẩu Hoành Mô	Cửa khẩu Đông Trung				X		KKT CK Hoành Mô – Đông Văn	- Đang hoạt động. Có các lực lượng chức năng quản lý: Hải quan; Biên phòng; Kiểm dịch; Ban QLCK cấp huyện
7	Cửa khẩu Bắc Phong Sinh	Cửa khẩu Lý Hòa				X		KKT CK Bắc Phong Sinh	- Đang hoạt động. Có các lực lượng chức năng quản lý: Hải quan; Biên phòng; Kiểm dịch; Ban QLCK cấp huyện
8	Đông Văn					X		KKT CK Bắc Phong Sinh	- Đang hoạt động. Có các lực lượng chức năng quản lý, giám sát hàng xuất khẩu: Hải quan; Biên phòng; Ban QLCK cấp huyện

16. Phát triển không gian lãnh thổ kinh tế và xã hội các khu kinh tế cửa khẩu biên giới Việt - Trung năm 2010

	Tên KKTCK	Ngành nghề phát triển chủ yếu	Diện tích KKTCK (ha)	Tỉ lệ (%) so với	
				Tổng số KKTCK	Toàn tỉnh
1	Diện tích		163.350,6	100%	100%

	Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh	Trung tâm đầu mối trao đổi hàng hóa, dịch vụ giữa ASEAN - Trung Quốc, Trung tâm du lịch lớn. Gắn phát triển kinh tế, môi trường xã hội với an ninh, quốc phòng, ngăn chặn tội phạm buôn lậu, gian lận thương mại và an ninh biên giới	51.654,8	31,62	8,46
	Đồng Đăng, tỉnh Lạng Sơn	Trung tâm xuất nhập khẩu của Đông bắc Bộ với Trung Quốc, vùng Đông Âu và Tây Âu; sản phẩm dịch vụ có lợi thế và du lịch	39.400	24,12	4,7
	Lào Cai, tỉnh Lào Cai	Là khu công nghiệp - thương mại, khu công nghiệp, khu đô thị và khu dân	7.971,8	4,88	1,25
	Cao Bằng, tỉnh Cao Bằng	Phát triển thương mại, đầu tư, xuất nhập khẩu, dịch vụ, du lịch, công nghiệp và nông nghiệp	7.780,0	4,76	1,16
	Thanh Thủy, tỉnh Hà Giang	Khu chế xuất, khu công nghiệp, khu du lịch – giải trí, khu đô thị, khu dân cư, khu hành chính và các khu chức năng khác	28.781,0	17,62	3,62
	Ma Lù Thàng, tỉnh Lai Châu	Xuất nhập khẩu và xuất nhập cảnh qua biên giới	27.763,0	16,7	3,05
2	Dân Số		348.100	100,00	100,00
	Móng Cái		87.300	25,07	7,53
	Đồng Đăng		150.300	43,17	20,04
	Lào Cai		73.300	21,05	11,71
	Cao Bằng		19.000	5,45	3,70
	Thanh Thủy		10.000	2,87	3,04
	Ma Lù Thàng		8.200	2,39	2,14
3	Lao động (người)		157.799	100,00	
	Móng Cái		51.838	32,85	
	Đồng Đăng		30.746	19,48	
	Lào Cai		54.900	34,79	

	Cao Bằng		4.820	3,05	
	Thanh Thủy		7.000	4,44	
	Ma Lù Thàng		8.495	5,39	

Nguồn: Theo báo cáo của các Sở Kế hoạch và Đầu tư

17. Những thành phố biên giới Trung – Việt

Tỉnh	Thành phố biên giới	Vị trí địa lý	Thành phố đối ứng phía Việt Nam
Vân Nam	Hà Khẩu	Phía Đông Nam của tỉnh Vân Nam, thuộc châu Hồng Hà	Lào Cai
Quảng Tây	Băng Tường	Phía Tây của khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, thuộc thành phố Sùng Tả	Đồng Đăng
	Đông Hưng	Tây Nam bộ khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây, trực thuộc Thành phố Phòng Thành	Móng Cái

18. Phân tích so sánh một số chỉ tiêu các thành phố biên giới Trung – Việt (phía Trung Quốc) [83, tr.27]

Thành phố (thị trấn) biên giới	Đông Hưng				Băng Tường			Hà Khẩu	
	Hải phòng	Khâm Châu	Nam Ninh	Cảng Phòng Thành	Hà Nội	Nam Ninh	Sùng Tả	Hà Nội	Côn Minh
Khoảng cách (km)	260	70	178	39	172	179	80	296	469
Điều kiện giao thông	Đường bộ, đường biển				Đường cao tốc, đường sắt			Đường bộ, đường thủy	
GDP (triệu NDT)	4.512				2.529			1.487	
GDP theo đầu người (NDT)	35.580				23.639			16.500	
Kết cấu ngành nghề	18,0: 36,8 : 45,2				14,2 : 26,5 : 59,3			19,9 : 23,7 : 56,4	
Thu nhập có thể chi phối	21.069				17.392			11.267	

bình quân cư dân thành phố thị trấn (NDT)			
Đầu tư vốn cố định (triệu NDT)	635,2	352,2	122,3
Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu ngoại thương	588 triệu USD	26,452 tỷNDT	4,68 tỷNDT

Nguồn: Số liệu theo Cục thống kê thành phố Đông Hưng, Báo cáo thống kê phát triển kinh tế và xã hội năm 2010 thành phố Bằng Tường, Báo cáo thống kê phát triển kinh tế và xã hội năm 2010 thành phố Hà Khẩu.

19. Quy hoạch mô hình KKTCK Móng Cái

Quảng Ninh thông qua các phương pháp tiếp cận phát triển chia thành hai giai đoạn tại Móng Cái. Theo như kế hoạch chúng ta có thể hình dung như sau:

Giai đoạn 1 (3-5 năm):

- Du lịch:
 - + Khu mua sắm và điểm đến du lịch biển cho du khách nội địa.
 - + Tiếp cận Vịnh Hạ Long Bái Tử Long và sân golf Móng Cái cũng như các công viên giải trí trong tương lai cho du khách từ Đông Hưng.
- Thương mại:
 - + Trung tâm thương mại để hàng hoá từ phía Bắc Việt Nam vào Quảng Tây/ Miền Nam Trung Quốc.
- Sản xuất:
 - + Xây dựng Móng Cái trở thành một điểm đến hấp dẫn đối với nhà đầu tư sản xuất bằng cách: (i) Mở rộng khu công nghiệp Hải Yên hiện tại; (ii) Thành lập trang trại nuôi lợn và chế biến tại huyện Hải Hà.
 - + Phát triển sản xuất công nghiệp nặng và công nghiệp cảng biển.

Giai đoạn 2 (sau khi các sáng kiến trong Giai đoạn 1 đã được thực hiện thành công):

- Thương mại:

+ Xây dựng cửa ngõ thương mại Việt – Trung, theo đó mọi hàng hoá từ miền Bắc Việt Nam đều bắt buộc phải qua Móng Cái.

+ Phát triển cảng biển Hải Hà sau khi tuyến cao tốc Hạ Long – Móng Cái và khi thấy rõ được tiềm năng thương mại của KCN Cảng biển Hải Hà.

- Chế biến, chế tạo:

+ Khu vực sản xuất biên giới, cho phép tự do vận chuyển nguyên liệu thô, vật dụng chế biến và lao động (tương tự như khu vực xuyên biên giới Mỹ - Mexico).

+ Phát triển ngành công nghiệp chế ác và lắp ráp các mặt hàng phục vụ cho mục đích xuất khẩu (như đóng tàu, kim khí).

Việc quy hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ cho khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái của Quảng Ninh tiến hành chậm hơn so với khu hợp tác kinh tế biên giới Đồng Đăng và Lào Cai. Ngoài cơ sở hạ tầng sẵn có và lợi thế vốn có về vị trí địa lý, cơ sở hạ tầng phục vụ cho Khu hợp tác kinh tế qua biên giới Móng Cái mới đang trong giai đoạn xây dựng quy hoạch chi tiết và lựa chọn nhà thầu triển khai.

Theo như “*Quyết định số 19/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Về việc thành lập Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh*” ngày 10 tháng 4 năm 2012, trong đó xác định: Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh là khu vực có ranh giới địa lý xác định, thuộc lãnh thổ và chủ quyền quốc gia, có không gian kinh tế riêng biệt. Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái gồm toàn bộ thành phố Móng Cái (bao gồm 17 đơn vị hành chính trực thuộc là các phường: Trà Cổ, Trần Phú, Ka Long, Ninh Dương, Hải Yên, Hải Hòa, Bình Ngọc, Hòa Lạc và các xã: Hải Tiến, Vạn Ninh, Hải Đông, Quảng Nghĩa, Vĩnh Thực, Vĩnh Trung, Hải Sơn, Hải Xuân, Bắc Sơn); Khu công nghiệp - cảng biển Hải Hà (bao gồm 3 đơn vị hành chính là các xã: Quảng Điền, Quảng Phong và Phú Hải); thị trấn Quảng Hà và các xã Quảng Thắng, Quảng Thành, Quảng Minh, Quảng Trung, Cái Chiên (huyện Hải Hà). Toàn bộ diện tích tự nhiên khu kinh tế khoảng 121.197 ha, trong đó diện tích đất liền là 66.197 ha và diện tích mặt biển là 55.000 ha. Ranh giới địa lý được xác định như sau:

a) Phía Bắc: Giáp thành phố Đông Hưng (Trung Quốc).

b) Phía Tây: Giáp một số xã của huyện Đầm Hà và huyện Vân Đồn.

c) Phía Đông và Nam: Giáp biển Đông (Vịnh Bắc Bộ).

Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái được tổ chức thành khu phi thuế quan và các khu chức năng như: *Khu cửa khẩu quốc tế, các khu công nghiệp, trung tâm tài chính, khu đô thị, khu trung tâm hành chính, khu dân cư và các khu chức năng khác.* Quy mô,

vị trí từng khu vực được xác định trong quy hoạch chung và quy hoạch chi tiết Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái.

Bên cạnh đó, theo như “*Quyết định về việc Phê duyệt Nhiệm vụ Quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái tỉnh Quảng Ninh đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050*” của Thủ tướng Chính phủ ngày 31 tháng 12 năm 2013, trong đó đã xác định một số nội dung quan trọng đối với việc xây dựng *Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái tỉnh Quảng Ninh đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2050* như sau:

(1). Phạm vi quy hoạch:

Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái gồm toàn bộ thành phố Móng Cái (bao gồm 17 đơn vị hành chính trực thuộc là các phường: Trà Cổ, Trần Phú, Ka Long, Ninh Dương, Hải Yên, Hải Hòa, Bình Ngọc, Hòa Lạc và các xã: Hải Tiến, Vạn Ninh, Hải Đông, Quảng Nghĩa, Vĩnh Thực, Vĩnh Trung, Hải Sơn, Hải Xuân, Bắc Sơn); Khu công nghiệp - cảng biển Hải Hà (bao gồm 3 đơn vị hành chính là các xã: Quảng Điền, Quảng Phong và Phú Hải); thị trấn Quảng Hà và các xã Quảng Thắng, Quảng Thành, Quảng Minh, Quảng Trung, Cái Chiên (huyện Hải Hà). Toàn bộ diện tích tự nhiên khu kinh tế khoảng 121.197 ha, trong đó diện tích đất liền là 66.197 ha và diện tích mặt biển là 55.000 ha. Ranh giới địa lý được xác định như sau:

a) Phía Bắc: Giáp thành phố Đông Hưng (Trung Quốc).

b) Phía Tây: Giáp một số xã của huyện Đầm Hà và huyện Vân Đồn.

c) Phía Đông và Nam: Giáp biển Đông (vịnh Bắc Bộ).

(2). Tính chất:

Là trung tâm phát triển kinh tế, thương mại, du lịch, dịch vụ và cảng biển của vùng Trung du và miền núi phía Bắc, của vành đai kinh tế ven biển vịnh Bắc Bộ và đầu mối của hành lang kinh tế Côn Minh (Trung Quốc) và Hà Nội - Hải Phòng - Móng Cái - Phòng Thành; có vị trí quan trọng về an ninh, quốc phòng.

(3). Quy mô:

a) Quy mô dân số:

- Dự kiến đến năm 2020 khoảng 177.000 người - 200.000 người; trong đó dân số đô thị khoảng 124.000 người, dân số nông thôn khoảng 53.000 người.

- Dự kiến đến năm 2030 khoảng 340.000 người - 350.000 người; trong đó dân số đô thị khoảng 293.000 người, dân số nông thôn khoảng 47.000 người.

b) Quy mô đất đai:

- Dự kiến đến năm 2020 đất xây dựng Khu kinh tế khoảng 7.500 - 8.000 ha, trong đó đất xây dựng đô thị khoảng 3.500 - 4.000 ha.

- Dự kiến đến năm 2030 đất xây dựng Khu kinh tế khoảng 13.000 - 14.500 ha, trong đó đất xây dựng đô thị khoảng 9.000 - 11.000 ha.

(4). Phân khu chức năng:

a) Khu cửa khẩu quốc tế:

Khu cửa khẩu quốc tế được bố trí tại các vị trí quan trọng, đầu mối giao thông với bên kia biên giới bao gồm các cơ quan quản lý cửa khẩu, cửa hàng miễn thuế, dịch vụ xuất nhập khẩu như tài chính, ngân hàng, bưu điện, kho ngoại quan, bãi đỗ xe, trạm gác...

b) Các khu công nghiệp:

Tập trung phát triển các ngành công nghiệp có thế mạnh, các ngành công nghiệp gắn với khai thác lợi thế về vị trí chiến lược như: Sản xuất vật liệu xây dựng, cơ khí sửa chữa và đóng mới tàu, công nghiệp luyện thép, công nghiệp lọc - hóa dầu, nhiệt điện, công nghiệp phục vụ du lịch,... Đặc biệt thu hút các ngành công nghiệp có công nghệ tiên tiến, hiện đại, không gây ảnh hưởng đến môi trường. Tập trung hai khu công nghiệp lớn như khu công nghiệp Hải Hà và khu công nghiệp Hải Yên.

Bố trí các cụm, điểm công nghiệp, rải rác gắn với chuyển đổi mô hình cơ cấu kinh tế ngành nông nghiệp, lâm nghiệp chuyên canh chất lượng cao, thủy hải sản dự kiến tại huyện Hải Hà và một phần của thành phố Móng Cái.

c) Trung tâm tài chính:

Mở rộng và nâng cao chất lượng dịch vụ tài chính, ngân hàng theo hướng hiện đại, nhằm thúc đẩy và đưa Móng Cái trở thành trung tâm tài chính, ngân hàng lớn của cả nước, tổ chức hoạt động theo phương thức quốc tế. Dự kiến bố trí tại vùng có quỹ đất bằng phẳng, thuận lợi giao thương đến cửa khẩu và về nội địa tại Khu kinh tế song phương Móng Cái.

d) Khu đô thị:

- Các khu tái định cư cho xây dựng, giải phóng mặt bằng; các công trình tái định cư, nhà ở cho người lao động và các công trình dịch vụ, tiện ích công cộng phục vụ Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái phù hợp với tiến độ hoạt động của Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái.

- Khu đô thị tập trung với định hướng hoàn thiện, nâng cấp các khu đô thị hiện hữu, xây dựng mới tại thành phố Móng Cái và thị trấn Quảng Hà.

- Khu dân cư hiện trạng, chỉnh trang cải tạo hệ thống hạ tầng kỹ thuật đảm bảo chất lượng cuộc sống của người dân đô thị.

- Khu vực dân cư dịch vụ và công trình phụ trợ: Gồm các khu cụm dân cư, công trình nhà trẻ, trường học, nhà văn hóa, v.v.

đ) Khu Trung tâm hành chính:

Khu đô thị trung tâm hành chính, dịch vụ tổng hợp mới: Xác định vị trí khu đô thị trung tâm hành chính dịch vụ tổng hợp mới của khu kinh tế với yêu cầu đảm bảo thuận lợi trong giao thông đô thị và đảm bảo an ninh, quốc phòng. Trung tâm hành chính mới với quy mô và diện tích phù hợp cho việc phát triển của thành phố sau này, với định hướng năm 2020 thành phố Móng Cái sẽ là đô thị loại II.

e) Khu dân cư:

Khu dân cư nông thôn: Khu dân cư biên giới dọc tuyến đường vành đai biên giới và các khu dân cư nông thôn phân bố chủ yếu theo phân bố dân cư hiện hữu và được phát triển theo mô hình điểm dân cư nông thôn mới đã được Ủy ban nhân dân huyện Hải Hà, Ủy ban nhân dân thành phố Móng Cái phê duyệt trên cơ sở cập nhật các định hướng phát triển mới.

g) Các khu chức năng xây dựng khác:

Các khu du lịch, an ninh - quốc phòng, đầu mối hạ tầng kỹ thuật, giao thông, nghĩa trang, nghĩa địa, bãi xử lý chất thải v.v.

h) Các khu chức năng khác:

Các khu chuyên canh, sản xuất nông lâm nghiệp, thủy hải sản, đất kinh tế - an ninh, quốc phòng thuộc khu vành đai biên giới; các khu vực cấm, hạn chế phát triển. Khu vực dự trữ phát triển tiếp giáp với các khu chức năng chính như khu cửa khẩu, điểm công nghiệp, khu phi thuế quan, khu đô thị. Quỹ đất cho loại hình du lịch kết hợp mua sắm, các điểm dịch vụ du lịch văn hóa, ngành nghề truyền thống, du lịch sinh thái rừng, sinh thái vùng núi, sông suối mặt nước chuyên dụng v.v.

Cho đến nay, phía Quảng Ninh đã và đang tích cực thúc đẩy tiến trình xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới Móng Cái – Đông Hưng.