

BUÔN BÁN QUA BIÊN GIỚI VIỆT NAM - TRUNG QUỐC

và một số nhận xét về những điều kiện để phát triển buôn bán qua biên giới giữa hai nước

LÊ TUẤN THANH*

Bởi đường biên giới dài 1350 km, dân cư dọc biên giới có mối quan hệ lâu đời gắn gũi nhau về lịch sử, văn hoá, đời sống sinh hoạt v.v... Những điều kiện thuận lợi trên là cơ sở để buôn bán qua biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc phát triển mạnh mẽ.

Cuối những năm 80 của thế kỷ trước, sau khi Ban Bí thư Trung ương ĐCS Việt Nam ra Thông báo số 118 thì buôn bán qua biên giới giữa hai nước bắt đầu được khôi phục. Hiện nay, hoạt động buôn bán qua biên giới giữa hai nước không còn là hình thức trao đổi hàng hoá giữa cư dân biên giới như trước mà đã có nhiều thành phần kinh tế khác nhau, hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu với số lượng ngày càng lớn, chủng loại hàng hoá cũng ngày càng phong phú đa dạng. Nếu tính tỷ trọng kim ngạch thương mại Việt - Trung, mậu dịch biên giới chiếm không dưới 50% kim ngạch trao đổi hàng hoá giữa hai nước⁽¹⁾. Trong bài viết này, sau khi khái quát lại quá

trình buôn bán qua biên giới nhằm giúp cho người đọc có một cái nhìn chung chúng tôi sẽ đi sâu phân tích một số điều kiện, nguyên nhân tác động đến sự phát triển của buôn bán qua biên giới giữa hai nước.

I. Khái quát

Việt Nam hiện có 7 tỉnh: Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng, Hà Giang, Lào Cai, Lai Châu và Điện Biên tiếp giáp với hai tỉnh của Trung Quốc là Quảng Tây và Vân Nam.

Sau năm 1979, quan hệ giữa hai nước có sự gián đoạn, nhưng từ tháng 9 năm 1982 đến tháng 9 năm 1988, Trung Quốc đã lần lượt mở 9 điểm thương mại tại khu vực biên giới Việt - Trung, cho phép cư dân biên giới Việt Nam được tham gia vào hoạt động thương mại. Những điểm thương mại này quy mô tuy không lớn nhưng nó có tác dụng thúc đẩy sự phát triển của khu vực biên giới, cải thiện cuộc sống của cư dân tại đây⁽²⁾. Tuy vậy giai đoạn này, mậu dịch biên giới giữa

* Ths. Viện Nghiên cứu Trung Quốc

hai nước mới chỉ đáp ứng nhu cầu cần thiết của cư dân vùng biên, vì vậy mà hàng hoá trao đổi số lượng ít, chất lượng thấp và vẫn chưa được sự cho phép chính thức của Chính phủ hai nước.

Sau năm 1988, quan hệ giữa hai nước dần dần được cải thiện, đồng thời, khi phía Việt Nam ra Thông báo số 118, mở dịch biên giới giữa hai nước có sự chuyển đổi, trao đổi hàng hoá qua biên

giới phát triển với tốc độ nhanh chóng, kim ngạch buôn bán không ngừng được tăng lên (xem bảng 1), số lượng hàng hoá và số người tham gia buôn bán ngày một nhiều hơn. Buôn bán qua biên giới giữa hai nước trong giai đoạn này đã đáp ứng được yêu cầu hai bên cùng có lợi, phù hợp với trào lưu phát triển của quốc tế, thích ứng với mối quan hệ mới trong sự phát triển nền kinh tế hai nước.

Bảng 1: Kim ngạch mậu dịch biên giới giữa Trung Quốc và Việt Nam (1989-1992)

Đơn vị: Trăm triệu USD

Năm	Tổng cộng	Quảng Tây	Tỷ lệ tăng trưởng	Giá trị tăng trưởng
1989	1.09	0.9110	Khoảng 1,000	
1990	2.44	2.0339	123	101.69
1991	4.25	3.5379	74	137.93
1992	5.84	4.8649	37	206.82

Nguồn: Brantly Womack: *Sino-Vietnamese Border Trade the Edge of Normalization*, Asian Survey, Vol XXXIV, No. 6, June 1994, P. 500

Giai đoạn tiếp theo từ ngày mồng 7 tháng 11 năm 1991, Chính phủ hai nước đã ký "*Hiệp định tạm thời giải quyết những công việc biên giới Việt-Trung*", Hiệp định thương mại giữa nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa hai bên đồng ý thực thi các vấn đề cụ thể về mậu dịch biên giới và thương mại địa phương. Ngoài ra hai bên còn đồng ý mở 11 cửa khẩu để tạo thuận lợi cho buôn bán giao lưu giữa nhân dân hai nước. Trong đó quy định những người mang hộ chiếu có Visa, giấy thông hành xuất nhập khẩu, những người đi qua nước thứ ba và hàng hoá thương mại có thể đi qua các cửa khẩu Đồng Đăng - Bằng Tường, Hữu Nghị - Hữu Nghị Quan, Móng Cái - Đông Hưng,

Lào Cai - Hà Khẩu v.v... Những người mang hộ chiếu có giấy phép xuất nhập cảnh, giấy thông hành xuất nhập cảnh biên giới, hàng hoá buôn bán mậu dịch biên giới có thể đi qua cửa khẩu Tà Lùng-Thủy Khẩu, Ma Lu Thành - Kim Thủy Hà, Thanh Thủy - Thiên Bảo⁽³⁾.

Buôn bán qua biên giới hai nước trong giai đoạn này duy trì tốc độ phát triển nhanh chóng (xem bảng 2), hàng hoá phong phú, đa dạng, phần lớn hàng hoá là từ Trung Quốc xuất sang Việt Nam, chủ yếu tập trung vào các cửa khẩu thuộc các tỉnh Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng của Việt Nam và Quảng Tây của Trung Quốc. Giao dịch buôn bán qua biên giới chiếm khoảng 80% của buôn bán Việt - Trung⁽⁴⁾.

Bảng 2: Kim ngạch xuất nhập khẩu thương mại qua biên giới Việt - Trung

Đơn vị: Trăm triệu USD

Năm	Số liệu của Việt Nam	Số liệu của Trung Quốc
1991	2,720	2,908
1992	4,800	4,970
1993	6,900	4,000
1994	7,500	5,000
1995	10,500	10,000

Nguồn: Trần Việt Dung: *Thực trạng và triển vọng xuất nhập khẩu qua biên giới Việt - Trung*, Tạp chí Kinh tế châu Á - Thái Bình Dương, số 1 (18), tr 36.

Giai đoạn tiếp theo từ năm 1996 đến năm 2001, được bắt đầu từ khi Quốc vụ viện Trung Quốc ra Văn kiện số 2 năm 1996 và năm 1998 Bộ Kinh tế Đối ngoại và Tổng cục Hải quan Trung Quốc ra Văn kiện 844 với những quy định chặt chẽ hơn đã giúp cho biên mậu đi vào quy củ. Ví dụ, Văn kiện số 2 quy định mỗi cư dân biên giới nhập khẩu hàng hoá mỗi ngày được miễn thuế dưới 1000 NDT,

xuất nhập khẩu biên mậu cần hạn ngạch, giấy phép v.v... Văn kiện 844 có thay đổi, với phạm vi được mở rộng hơn quy định cư dân biên giới mỗi người mỗi ngày nhập khẩu hàng hoá có thể được miễn thuế dưới 3000 NDT. Nhìn chung, trong giai đoạn này thương mại giữa hai bên vẫn có sự phát triển mặc dù bị ảnh hưởng của khủng hoảng tài chính châu á (xem bảng 3).

Bảng 3: Xuất nhập khẩu của Việt Nam - Trung Quốc trong giai đoạn từ năm 1996 đến đầu tháng 2 năm 2003

Đơn vị: Triệu USD

Năm	Xuất khẩu của Việt Nam	Nhập khẩu của Việt Nam	Tổng khối lượng xuất nhập khẩu	Tỷ lệ tăng trưởng (%)
1996	310	840	1.150	16
1997	360	1.080	1.440	24
1998	217	1.028	1.245	-17
1999	354	964	1.318	5.8
2000	929	1.537	2.466	87.1
2001	1.010	1.804	2.814	14.1
2002	1.115	2.148	3.264	15.9
Hai tháng đầu năm 2003	190,786	388.899	579,685	56

Nguồn: Tran Ngoc Ha: "China: VN's Long-term Potential Partner", Vietnam Economic New, No 15-2003, tr 6.

Buôn bán qua biên giới giữa hai nước có tốc độ phát triển nhanh, đáp ứng được

một phần nhu cầu của xã hội, người dân của hai phía cũng như nâng cao cuộc

sống của nhân dân vùng biên. Để đạt được những thành tựu như vậy không thể không nói đến những nhân tố chủ quan, khách quan đã có ảnh hưởng nhất định đến sự phát triển này. Phần dưới đây, chúng tôi sẽ nêu và phân tích những nhân tố trên.

II. Nhân tố tác động đến sự phát triển buôn bán qua biên giới Việt - Trung

1. Nhân tố chính trị

Chính trị là nhân tố không thể thiếu trong sự phát triển mối quan hệ giữa hai nước. Nếu môi trường chính trị phát triển thuận lợi, thì thương mại giữa hai nước (gồm cả buôn bán qua biên giới) cũng sẽ theo đó mà phát triển. Còn nếu chính trị gặp trở ngại thì nó sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến kinh tế thương mại, có thể khiến cho thương mại giữa hai nước giảm đi hoặc hoàn toàn không thể phát triển được. Trong giai đoạn đầu những năm 80 của thế kỷ XX, một điều có thể dễ nhận thấy rằng chính trị không chỉ có ảnh hưởng to lớn đến thương mại mà còn ảnh hưởng đến sự phát triển văn hoá, kinh tế, khoa học kỹ thuật v.v... giữa hai nước.

Năm 1990, quan hệ chính trị giữa hai nước có sự thay đổi nhanh chóng, đoàn đại biểu hai nước Việt Nam và Trung Quốc có cuộc gặp mặt bí mật tại Thành Đô Tứ Xuyên Trung Quốc. Với tinh thần "khép lại quá khứ, hướng tới tương lai" hai bên đã nhất trí khôi phục lại quan hệ bình thường giữa hai nước. Cả Trung Quốc và Việt Nam đều mong muốn cải thiện mối quan hệ, vì vậy vào tháng 5 và tháng 6, Thứ trưởng Ngoại giao Việt

Nam Đinh Nho Liêm và Trợ lý Bộ trưởng Ngoại Giao Trung Quốc Từ Đôn Tín đã đàm phán về vấn đề bình thường hoá quan hệ. Từ ngày mùng 5 đến 10 tháng 11 năm 1991, Tổng Bí thư Đảng Cộng sản Việt Nam và Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng (Thủ tướng) Việt Nam Võ Văn Kiệt nhận lời mời của Tổng Bí thư Đảng Cộng sản Trung Quốc Giang Trạch Dân và Thủ tướng Quốc vụ viện Lý Bằng đã dẫn đoàn đại biểu cấp cao sang thăm Trung Quốc, hai bên có cuộc gặp gỡ cấp cao và ra Tuyên bố chung, chính thức đánh dấu bình thường hoá quan hệ giữa hai nước.

Kể từ đó, hàng năm lãnh đạo cấp cao hai nước đều có những cuộc thăm viếng lẫn nhau. Trong những cuộc viếng thăm như vậy, nhiều hiệp định hợp tác như thương mại, kinh tế, hàng không, vận tải biển, đường sắt, vận tải đường bộ, văn hoá, công an, hải quan, khoa học kỹ thuật, du lịch, tránh đánh thuế hai lần v.v... đã được ký kết. Ngày 30 tháng 12 năm 1999, hai nước đã ký kết Hiệp ước về biên giới trên đất liền. Một năm sau đó, ngày 25 tháng 12 năm 2000, hai nước lại ký kết Hiệp định phân định Vịnh Bắc Bộ và Hiệp định hợp tác nghề cá (cả hai Hiệp định này đều đã được Quốc hội hai nước thông qua và bắt đầu có hiệu lực từ ngày 30-6-2004).

Ngày 25 tháng 12 năm 2000, Chủ tịch nước CHXHCN Việt Nam thăm hữu nghị chính thức Trung Quốc, đã cùng các nhà lãnh đạo Trung Quốc ra Tuyên bố chung về hợp tác toàn diện trong thế kỷ mới, đồng thời biểu thị mong muốn thực hiện quán triệt "Hiệp định mậu dịch biên giới" được hai bên ký kết vào năm 1998 và tăng cường quản lý mậu

dịch biên giới. Tháng 3 năm 2002, Tổng Bí thư - Chủ tịch nước Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa Giang Trạch Dân trong chuyến thăm Việt Nam đã đề ra việc không ngừng mở rộng và tăng cường hợp tác thương mại Trung - Việt. Trong chuyến thăm Trung Quốc vào tháng 4 năm 2003 của Tổng Bí thư ĐCS Việt Nam Nông Đức Mạnh cũng chỉ ra rằng, mong muốn đến năm 2005 kim ngạch buôn bán giữa hai nước sẽ đạt 5 tỷ USD. Và gần đây nhất, trong chuyến thăm Trung Quốc của Thủ tướng Việt Nam Phan Văn Khải vào tháng 5-2004 các nhà lãnh đạo hai bên nhất trí thúc đẩy thương mại hai phía đạt 10 tỷ USD vào năm 2010.

2. Vai trò của Chính phủ và chính quyền địa phương

Chính quyền địa phương là người giám sát trực tiếp, nắm rõ tình hình buôn bán qua biên giới tại địa phương mình. Vì vậy chính quyền hai bên cần tăng cường giao lưu, trao đổi hợp tác hơn nữa. Các cấp chính quyền hai phía cần có quy hoạch lâu dài, xây dựng cơ chế giám sát mậu dịch biên giới một cách có hiệu quả, tạo nên một thể chế lưu thông tương đối mở. Chính phủ Trung ương hai phía cũng cần dành cho chính quyền địa phương những quyền tự giải quyết rộng hơn vì trên thực tế đã nảy sinh ra một số vấn đề bất cập, như thực hiện Hiệp định vận tải giữa hai Chính phủ và Nghị định thư của Bộ Giao thông vận tải hai nước. Kể từ ngày 1-9-2003, những phương tiện vận tải đường bộ qua lại các cửa khẩu hai bên phải bắt buộc có giấy phép vận tải quốc tế và phù hiệu đặc trưng. Tại cửa khẩu Móng Cái của Việt Nam trong

một, hai tuần đầu thực hiện quy định này đã nảy sinh tình trạng xe cộ ùn tắc, do quy định mỗi lần làm thủ tục thì xe chỉ được đi qua một lần và phải về Hà Nội xin giấy phép của Bộ Giao thông vận tải. Việc này có thể dễ dàng giải quyết hơn nếu như Bộ Giao thông vận tải uỷ quyền cho địa phương cấp giấy phép đối với các xe có đủ tiêu chuẩn vận chuyển và mỗi lần cấp có thể quy định khoảng thời gian qua lại cửa khẩu v.v... Đối với phạm vi, mức độ và số lượng xuất nhập khẩu mậu dịch một số loại hàng qua biên giới, ngoài việc Chính phủ quy định thực hiện giấy phép hạn ngạch ra, thì địa phương có thể căn cứ vào quy định của pháp luật để xử lý.

Bên cạnh đó, chính quyền địa phương cũng cần phát triển giáo dục đào tạo con người. Khu vực biên giới giữa hai nước muốn phát triển thì nhân tố con người là quan trọng nhất. Chính quyền địa phương của hai phía cần chú ý đến việc nâng cao nhận thức, trình độ học vấn cho người dân bằng cách mở những lớp học miễn giảm tiền học phí cho con em các dân tộc thiểu số ở vùng biên. Đồng thời tăng cường đầu tư cho việc xây dựng phát triển văn hoá dân tộc ở vùng biên, tăng tỷ lệ phủ sóng vô tuyến và truyền thanh tại khu vực v.v...

3. Cơ sở hạ tầng

Buôn bán qua biên giới giữa hai nước trong giai đoạn đầu, do bị chiến tranh tàn phá nên cơ sở hạ tầng ở khu vực biên giới rất yếu kém, điều kiện sống của những người dân vùng biên vô cùng khó khăn. Nhưng kể từ khi hai nước bình thường hoá đến nay, được sự quan tâm của Chính phủ và chính quyền địa

phương, cơ sở hạ tầng vùng biên đã có sự thay đổi nhanh chóng. Trong phần này, chúng tôi sẽ tập trung nghiên cứu ba điểm chính của hệ thống cơ sở hạ tầng khu vực ven biên là cửa khẩu, đường bộ, đường sắt để làm rõ sự tác động của chúng đối với buôn bán qua biên giới.

a. Sự phát triển của các cửa khẩu biên giới

Hiện nay Việt Nam và Trung Quốc có 5 cặp cửa khẩu cấp quốc gia bao gồm: cửa khẩu Móng Cái thuộc Quảng Ninh Việt Nam – cửa khẩu Đông Hưng khu tự trị Quảng Tây Trung Quốc; cửa khẩu Đồng Đăng tỉnh Lạng Sơn Việt Nam - cửa khẩu Bằng Tường Quảng Tây Trung Quốc (đường tàu hoả); cửa khẩu Hữu

Nghị tỉnh Lạng Sơn Việt Nam – cửa khẩu Hữu Nghị Quan Quảng Tây Trung Quốc; cửa khẩu Tà Lùng tỉnh Cao Bằng Việt Nam – cửa khẩu Thủy Khẩu Quảng Tây Trung Quốc; cửa khẩu Lào Cai tỉnh Lào Cai Việt Nam – cửa khẩu Hà Khẩu Vân Nam Trung Quốc. Ngoài ra, Việt Nam và Trung Quốc còn có 10 cặp cửa khẩu cấp tỉnh. Riêng tám huyện thuộc Quảng Tây Trung Quốc tiếp giáp với ba tỉnh của Việt Nam còn có 25 điểm chợ biên giới (5).

Các cặp cửa khẩu này đều có sự đóng góp to lớn cho việc phát triển kinh tế của địa phương. Đặc biệt là những địa phương có cửa khẩu cấp quốc gia thì tại nơi đó tốc độ kinh tế phát triển nhanh chóng (xin tham khảo bảng 4)

Bảng 4: Chênh lệch khu vực đối với giao dịch biên mậu các huyện thành phố của Quảng Tây Trung Quốc (năm 1999)

Đơn vị: 10.000 NDT

Tên thị xã	Mức xuất khẩu	Mức nhập khẩu	Mức xuất nhập khẩu	Tăng so với năm trước (%)
Thị xã Đông Hưng	65770	20392	86162	51,57
Huyện Ninh Minh	14463	3379	17842	13,53
Thị xã Bằng Tường	115964	14068	130032	12,61
Huyện Long Châu	9085	4018	13103	8,67
Huyện Tĩnh Sơn	7868	5663	13501	3,87
Huyện Na Pha	2597	486	3083	1,30

Nguồn: Hoàng Húc Thành: *Phân tích không gian cửa khẩu biên mậu Quảng Tây đối với Việt Nam*, Nghiên cứu Địa lý thế giới, tháng 6 - 2001, tr 94.

Ở Việt Nam có cửa khẩu Đồng Đăng thuộc tỉnh Lạng Sơn là nơi tập kết trao đổi hàng hoá tương đối lớn, có vị trí quan trọng, chỉ cách Hà Nội 150 km, vận chuyển hàng hoá có thể dùng được cả bằng đường sắt và đường bộ. Do Lạng

Sơn có hai cửa khẩu chính là Đồng Đăng và Hữu Nghị, vì vậy mức xuất nhập khẩu của Lạng Sơn chiếm tỷ trọng tương đối cao trong xuất nhập khẩu của các tỉnh biên giới phía Bắc Việt Nam (xin tham khảo bảng 5):

Bảng 5: Mức kim ngạch xuất nhập khẩu của Lạng Sơn so với 6 tỉnh biên giới trong buôn bán với Trung Quốc

Đơn vị: Trăm triệu USD

Năm	Mức kim ngạch xuất nhập khẩu của Lạng Sơn	Mức kim ngạch xuất nhập khẩu của 6 tỉnh biên giới phía Bắc (gồm cả Lạng Sơn)
1995	2,69	7,43
1996	3,18	6,93
1997	3,33	7,50
1998	3,07	7,82
1999	3,22	7,50

Nguồn: Bùi Gia Tuấn: Mậu dịch biên giới với hoạt động xuất nhập khẩu và du lịch của Lạng Sơn, Kỷ yếu Hội thảo quốc tế Trung-Việt "Hợp tác và phát triển khu vực hướng tới thế kỷ XXI" tổ chức tại Nam Ninh Trung Quốc ngày 8 đến ngày 10-1-2000.

Về phía Trung Quốc có thể tham khảo của khẩu Bằng Tường. Bằng Tường trước cải cách là một trong 49 huyện thị xã nghèo của Quảng Tây, cơ sở hạ tầng nghèo nàn, buôn bán giữa cư dân hai bên biên giới chỉ là trao đổi tiểu ngạch. Nhưng nhiều năm trở lại đây, mậu dịch biên giới của Bằng Tường không còn hiện tượng dao động lên xuống nhiều nữa, tổng mức mậu dịch biên giới của Bằng Tường chiếm một phần ba tổng mức mậu dịch biên giới của Quảng Tây. Bằng Tường có tuyến đường sắt thông với Việt Nam, tàu hoả xuất cảnh có thể thông với Việt Nam và các nước Đông Nam Á⁽⁶⁾. Hiện nay Bằng Tường đang dần dần trở thành thị xã cửa khẩu trên bộ quan trọng của Trung Quốc nối liền với Việt Nam và các nước Đông Nam Á. Năm 1997, mức giao dịch hàng hoá, thu nhập tài chính và thu nhập của nông dân thị xã này lần lượt là 1.008 triệu NDT, 68,23 triệu NDT, 2.173 NDT, so

với năm 1991 tăng 145,85%, 164,56% và 364,3%⁽⁷⁾.

b. Giao thông qua lại khu vực biên giới

Đường biên giới giữa hai nước Việt - Trung phần lớn là rừng núi, rất không thuận tiện cho giao thông đi lại, vì vậy việc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông là biện pháp hiệu quả nhất để phát triển buôn bán qua biên giới giữa hai nước

(-) *Hệ thống đường bộ:*

Hiện nay tuyến đường bộ nối liền giữa hai nước chủ yếu có tuyến Nam Ninh - Đông Hưng - Móng Cái - Hạ Long - Hà Nội dài 538 km (trong đó, từ Nam Ninh tới cảng Phòng Thành là đường cao tốc).

Tuyến Nam Ninh - Bằng Tường - Lạng Sơn - Hà Nội dài 419 km (đường cao tốc từ Nam Ninh tới Bằng Tường đã lên kế hoạch thiết kế xây dựng).

Tuyến Nam Ninh - Long Châu - Cao Bằng - Hà Nội dài 500 km⁽⁸⁾.

Tuyến Côn Minh - Văn Sơn - Malipho - Thanh Thủy Hà - Hà Giang - Hà Nội dài khoảng 870 km, trong đó từ Côn Minh đến cửa khẩu Thiên Bảo Malipho dài 530 km.

Tuyến Côn Minh - Hà Khẩu - Lào Cai - Phú Thọ - Hà Nội dài 850 km.

Tuyến Côn Minh - Kim Bình Kim Thủy Hà - Ma Lu Thành - Lai Châu.

Về phía Việt Nam, tỉnh Quảng Ninh có tuyến Hạ Long - Hải Dương - Hà Nội, đường quốc lộ 18 đã hoàn thành việc mở rộng thi công mặt đường, tuyến Móng Cái đi Hạ Long vẫn đang tiếp tục thi công. Tỉnh Lạng Sơn hiện nay đã hoàn thành việc thi công tuyến đường quốc lộ 1, dài hơn 150 km, từ Lạng Sơn đi Hà Nội chỉ mất khoảng 3 giờ đồng hồ. Do có tuyến đường nối liền với trung tâm của miền Bắc Việt Nam là Hà Nội ngắn và thuận tiện như vậy, cho nên hàng hoá từ Trung Quốc sang hoặc từ nội địa Việt Nam đưa sang Trung Quốc rất thuận lợi.

Trong hợp tác về đường bộ, hai nước đã có nhiều hiệp định được ký kết, như tháng 11-1994 ký Hiệp định về vận tải đường bộ bằng ô tô giữa nước CHXHCN Việt Nam và CHND Trung Hoa. Sau khi được Bộ Giao thông Trung Quốc phê chuẩn vào tháng 2-1995 và chính quyền Khu tự trị Quảng Tây phê chuẩn vào tháng 5-1997, ngành giao thông của Quảng Tây đã thành lập 3 công ty vận tải giao thông là Đông Hưng, Thủy Khẩu, Hữu Nghị Quan. Ngày 3-6-1997, Bộ Giao thông vận tải Việt Nam và Bộ Giao thông Trung Quốc đã ký Nghị định thư về việc thực hiện vận chuyển bằng ô tô giữa Chính phủ hai nước. Ngày 9-12-

1999, tại Hà Nội, đại diện về giao thông vận tải của các tỉnh Quảng Ninh, Lạng Sơn, Cao Bằng và đại diện giao thông Quảng Tây đã ký Nghị định thư về phát triển xuất nhập khẩu vận chuyển hàng hoá bằng ô tô giữa hai bên. Những Hiệp định và Nghị định thư được ký kết giữa hai bên về việc phát triển hệ thống giao thông đường bộ đã tạo môi trường thuận lợi thúc đẩy cho việc phát triển buôn bán qua biên giới.

(-) *Đường sắt*: Hiện nay giữa hai nước có hai tuyến đường sắt liên vận quốc tế. Tuyến thứ nhất là Hà Nội - Đồng Đăng - Đông Hưng - Nam Ninh nối liền với các tỉnh nội địa của Trung Quốc, toàn tuyến dài 418 km. Tuyến thứ hai là Hà Nội - Lào Cai - Hà Khẩu - Côn Minh, cả tuyến dài 761 km. Hệ thống đường sắt của Việt Nam và Trung Quốc không giống nhau, khoảng cách giữa hai thanh ray của Việt Nam là 1000 mm, còn của Trung Quốc là 1435 mm. Vì vậy mỗi lần hàng hoá hay người đi tàu từ Việt Nam sang Trung Quốc hay ngược lại, khi đến biên giới đều phải chuyển tàu, đây là một điều bất tiện cho việc phát triển buôn bán qua biên giới giữa hai nước.

Hiện nay còn có một tuyến đường quan trọng trong việc phát triển kinh tế vùng của cả khu vực đó là tuyến Côn Minh - Hà Nội - Hải Phòng. Từ Côn Minh đến Hà Nội dài 761 km, đến cảng Hải Phòng của Việt Nam dài 859 km. Đây là tuyến đường quan trọng để tỉnh Vân Nam Trung Quốc thông thương ra bên ngoài bằng đường biển. Ngày 22-4-2003, World Bank đã đồng ý tài trợ một triệu USD cho Việt Nam để phát triển tuyến đường này. Trong

quá trình vận chuyển bằng đường sắt, một lượng lớn người và hàng hoá đã được vận chuyển qua các cửa khẩu biên giới. Điều này chứng tỏ sự quan trọng của hệ thống giao thông trong việc phát triển buôn bán qua biên giới (xin tham khảo thêm bảng 6):

Bảng 6 Vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt giữa Việt Nam và Trung Quốc từ năm 1996 đến trước tháng 7 năm 2001

Đơn vị: Tấn

	Năm 1996	Năm 1997	Năm 1998	Năm 1999	Năm 2000	Trước tháng 7-2001
Nhập khẩu	47.239	176.333	276.304	283.689	518.544	290.667
Xuất khẩu	300	37.974	92.810	97.466	100.406	49.781
Tổng cộng	47.539	214.307	369.114	381.155	618.950	340.448
Hàng hoá Việt Nam nhập khẩu						
Thiết bị, máy móc	-	15.200	24.569	19.504	51.555	
Thạch cao	7.590	50.200	108.520	90.827	77.047	
Hoá chất, than đá	12.900	23.400	51.939	60.588	66.340	
Phân bón	-	25.000	40.062	40.239	157.983	
Gang thép	-	30.000	27.607	18.509	87.089	
Nông sản phẩm		8.200		3.016	15.849	
Xi măng	19.282	20.000				
Hàng hoá Việt Nam xuất khẩu						
Quặng sắt		28.500	47.837	49.895	46.022	

Nguồn: Phạm Công Trịnh, Phó trưởng ban kế hoạch đầu tư Liên hiệp đường sắt Việt Nam, chuyên đề về vai trò của đường sắt và giao thông vận tải đường sắt trong quan hệ kinh tế Việt Nam – Trung Quốc.

4. Những nhân tố tác động tiêu cực đến sự phát triển của buôn bán qua biên giới giữa hai nước

Ngoài những nhân tố chủ quan, khách quan mang tính tích cực nêu trên,

vẫn còn một số nhân tố tiêu cực có ảnh hưởng không tốt đến sự phát triển buôn bán qua biên giới giữa hai nước. Do vậy, để thúc đẩy buôn bán qua biên giới nhanh chóng phát triển, chúng tôi cho rằng bản thân hai nước cần cùng nhau

giải quyết một số vấn đề còn tồn đọng một cách triệt để, trên cơ sở luật pháp, tôn trọng lẫn nhau.

a. Hàng kém chất lượng và hàng giả

Trong quá trình trao đổi hàng hoá qua biên giới giữa hai nước, nhìn chung có thể thấy hàng hoá chất lượng thấp, hàng giả chiếm tỷ lệ không nhỏ. Điều này sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến hàng hoá của cả hai phía, đặc biệt đối với hàng của Trung Quốc tại thị trường Việt Nam. Hàng giả nhiều hoặc chất lượng thấp nếu vẫn tiếp tục kéo dài, thì trong tương lai sẽ khiến cho người tiêu dùng mất niềm tin, quay mặt với những sản phẩm đó. Đó là điều không có lợi cho các nhà sản xuất cũng như việc phát triển buôn bán qua biên giới.

Do vậy, để thúc đẩy buôn bán qua biên giới, Chính phủ và chính quyền các địa phương hai bên cần tăng cường quản lý hàng hoá, áp dụng các biện pháp kiểm tra chặt chẽ, ngăn chặn hàng giả và kém chất lượng tràn vào thị trường nước mình và nước bạn. Hiện nay, Chính phủ Việt Nam rất quan tâm đến vấn đề này, như 8 tháng đầu năm 2001, Hải quan Lạng Sơn đã bắt được 41 vụ hàng giả, hàng cấm. Hàng giả chủ yếu là từ Trung Quốc thông qua các cửa khẩu hoặc bằng đường tiểu ngạch vận chuyển vào Việt Nam. Hàng giả có nhiều loại, từ hàng tiêu dùng, rượu đến mũ bảo hiểm, đặc biệt là kem đánh răng P/S, M/C, dầu gội đầu Oliver, Sunsilk⁽⁹⁾.

Đối với hàng kém chất lượng, ví dụ từ năm 1992 đến năm 1994, Việt Nam nhập khẩu từ Bằng Tường hơn 100.000

máy Diesel và các loại máy dùng trong nông nghiệp khác, nếu so sánh giữa chất lượng và giá cả của hàng Trung Quốc với hàng của Nhật Bản, kết quả là hàng Nhật Bản dùng bền hơn hàng Trung Quốc, giá đắt hơn một lần, nhưng hàng Trung Quốc chỉ có thể sử dụng 400 đến 500 giờ là hỏng. Vì vậy, hàng hoá của Trung Quốc cần phải nâng cao chất lượng, ngăn chặn hàng giả tràn vào Việt Nam⁽¹⁰⁾.

b. Vấn đề buôn lậu

Do điều kiện địa lý vùng biên giữa hai nước có nhiều đường nhỏ, tuyến đường giáp giới giữa hai nước dài, cho nên buôn lậu là vấn đề tương đối khó đối phó đối với Chính phủ hai nước. Có thể nói rằng buôn lậu là vấn đề có từ ngay khi có buôn bán qua biên giới và bây giờ đã trở thành hiện tượng tương đối phổ biến trong quá trình buôn bán giữa hai nước. Tham gia vận chuyển buôn lậu có đội quân cừu vạ, có già, có trẻ tranh thủ những ngày nông nhàn để đi vận chuyển hàng. Hàng hoá được buôn lậu cũng đa dạng, nhưng nếu từ Trung Quốc chuyển sang Việt Nam thì nhiều nhất vẫn là hàng điện tử, đồ dùng sinh hoạt, còn nếu từ Việt Nam đưa sang Trung Quốc, chủ yếu là gỗ và động vật quý hiếm⁽¹¹⁾. Hiện nay, khi buôn lậu trên đất liền đang bị các cơ quan chức năng truy bắt ráo riết, thì buôn lậu trên biển vẫn tồn tại và phát triển. Theo đánh giá của các cơ quan chức năng, buôn lậu trên biển đã vượt xa so với buôn lậu trên đất liền. Với lợi thế về đường biển dài giữa hai nước, bọn buôn lậu có thể dễ dàng vận chuyển hàng từ các cảng Phòng Thành,

Bắc Hải của Trung Quốc vào tận các tỉnh miền Trung và miền Nam của Việt Nam và ngược lại. Ngoài ra còn phải kể đến một biến tướng nữa của buôn lậu đó là việc chúng lợi dụng hàng tạm nhập tái xuất, kho ngoại quan, chuyển khẩu các mặt hàng như xăng dầu, máy móc thiết bị đã qua sử dụng, hàng điện tử, điện lạnh, thuốc lá ngoại, rượu ngoại v.v... rồi sau đó lại tìm cách xuất lại thị trường nước bạn.

Buôn lậu ảnh hưởng trực tiếp đến việc làm lành mạnh hoá, phát triển vùng biên giới. Với việc tiền chỉ chảy vào túi một số ít người buôn lậu, còn chính quyền thì bị thất thu thuế, đạo đức, văn hoá bị ảnh hưởng. Những kẻ buôn lậu với việc trốn được thuế, bán hàng giá rẻ, nếu như trốn được với khối lượng lớn có thể sẽ không chế được thị trường trong nước, khiến cho nhiều mặt hàng trong nước sản xuất khó có thể cạnh tranh. Điều này sẽ gây lộn xộn trong thương mại, không có lợi cho việc phát triển làm lành mạnh hoá buôn bán thương mại giữa hai nước.

c. Vấn đề thanh toán qua ngân hàng

Hơn 10 năm, kể từ khi Việt Nam và Trung Quốc chính thức ký Hiệp định thanh toán qua ngân hàng. Nhưng trên thực tế, trong buôn bán qua biên giới việc thanh toán qua ngân hàng chiếm tỷ lệ rất nhỏ. Có một số tài liệu, tuy không giống nhau, nhưng nhìn chung đều có thể chứng minh như định trên, ví dụ như Tạp chí Thương mại Việt Nam số 9 năm 1998 trang 14 chỉ ra rằng, trước tháng 8 năm 1996, mức kim ngạch xuất

nhập khẩu giữa Việt Nam và Trung Quốc thông qua ngân hàng ngoại thương Việt Nam, ngân hàng thương mại cổ phần Việt Hoa, ngân hàng nông nghiệp Việt Nam v.v... chỉ chiếm 4,8% tổng mức kim ngạch xuất nhập khẩu. Còn theo ông Đào Ngọc Vinh, nguyên Vụ phó Vụ châu Á - Thái Bình Dương Bộ Thương mại Việt Nam trong Hội thảo được tổ chức vào tháng 11-2001 tại Lạng Sơn chỉ ra rằng, năm 1999 tỷ lệ buôn bán được thanh toán qua ngân hàng là 15%, năm 2000 là 20% v.v...

Mặc dù đã có các quy định về thanh toán qua ngân hàng như Thông tư 08/2002/TT/BTC ngày 23-01-2002 hoặc như Công văn 3910/TCHQ-KTTT ngày 13-08-2003 của Tổng cục Hải Quan Việt Nam quy định một trong năm hình thức thanh toán quốc tế là L/C, TTR, T/T, D/A, D/P, thế nhưng hiện nay hình thức phổ biến nhất trong thanh toán giữa các công ty hai nước tại biên giới là tiền mặt, không thực hiện thanh toán bằng L/C qua ngân hàng hai nước, do thủ tục phức tạp, tỷ giá của ngân hàng so với thị trường chợ đen thấp hơn v.v... Tại các vùng biên hoặc khu vực cửa khẩu, có rất nhiều điểm đổi tiền Việt và tiền Nhân dân tệ do những người dân hoặc làm ăn buôn bán đổi. Điều này dẫn đến một số phần tử xấu lợi dụng người dân phía bạn không hiểu biết rõ tiền mặt để đưa tiền giả vào lưu hành. Do đó, dẫn tới rủi ro nhiều, phá hoại môi trường buôn bán qua biên giới giữa hai nước.

III. Kết luận

Trong giai đoạn hiện nay, cùng với việc Trung Quốc gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới (tháng 11 năm 2001) và khu mậu dịch tự do Trung Quốc - ASEAN, thì buôn bán qua biên giới giữa hai nước cũng có sự thay đổi. Việc quản lý buôn bán qua biên giới sẽ đi vào quy củ, chặt chẽ hơn, thị trường hàng hoá tiêu thụ sẽ được mở rộng hơn (cả thị trường các nước ASEAN và Trung Quốc có tổng cộng 1 tỷ 800 triệu người), những rào cản phi thuế quan trong thương mại như giấy phép hạn ngạch sẽ bị xoá bỏ. Nhưng bên cạnh đó, buôn bán qua biên giới sẽ phải đối mặt với những thách thức như phải nâng cao sức cạnh tranh của sản phẩm để có thể tồn tại, buôn bán qua biên giới cũng phải thực hiện các quy định phù hợp với các tiêu chuẩn chung, những ưu đãi riêng đối với buôn bán qua biên giới sẽ dần dần bị xoá bỏ v.v...

Nhìn từ tổng thể có thể thấy, đóng góp lớn nhất của buôn bán qua biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc là đã khiến cho vùng biên giới giữa hai nước phát triển nhanh chóng, cuộc sống của cư dân vùng biên được cải thiện và đã từng bước phát huy ưu thế của vùng biên. Nhưng để cho buôn bán qua biên giới tiếp tục duy trì đóng góp cho sự phát triển của vùng biên, thì các cấp chính quyền từ Trung ương đến địa phương cũng như các bộ, ngành có liên quan cần phải có những chính sách, cơ chế rõ ràng để cho buôn bán qua biên giới được phát triển ổn định, vững chắc.

CHÚ THÍCH

1. Thanh Hà Thuý: *Hoạt động thương mại biên giới - cần một cơ chế thông thoáng và hiệu quả*, Báo Thương mại, số 39, thứ ba ngày 1-4-2003
2. Thiên Nhất: *Trung-Việt biên giới thực dụng chỉ nam*, tr 3.
3. 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, 2001, tr 121-122
4. Nguyễn Thế Tăng: *Triển vọng buôn bán qua biên giới Việt Nam và Trung Quốc*, Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 1-2000, tr36
5. Dương Bá Khang, Tăng Diệm Hoa: *Phát triển thị trường biên mậu – Phồn vinh mậu dịch biên giới*, Kinh tế thương nghiệp Quảng Tây, số 2-2000, tr 13.
6. Trần Quang Minh.....
7. Dương Bá Khang, Tăng Diệm Hoa, *Phát triển thị trường biên mậu-phồn vinh mậu dịch biên giới*, Kinh tế thương nghiệp Quảng Tây, số 2-2000, tr 13.
8. Vương Sĩ Lục: *So sánh vai trò khu vực của Vân Nam và Quảng Tây trong hợp tác kinh tế thương mại Trung Việt*, Khoa học xã hội Vân Nam, số 4 năm 2001, tr36.
9. Thành Tâm: *Lạng Sơn – “Thung lũng” hàng giả*, Báo Thương mại, ngày 03-08-2001
10. Nông Lập Phu: *Nhìn lại và những kiến nghị phát triển mậu dịch biên giới Trung-Việt*, Tokyo, Hội thảo Cải cách mở cửa ở Việt Nam với quan hệ Trung-Việt, từ ngày 13 đến ngày 17-12-2001.
11. Đỗ Tiến Sâm: *Mậu dịch biên giới Việt Trung từ đầu những năm 90 đến nay*, Trung tâm Nghiên cứu Trung Quốc, Hà Nội 2000, tr 8