



Original Article

Factors Needed to Establish Cross Border Economic Zones: Some Assessments for Cao Bang

Nguyen Anh Thu*, Vu Thanh Huong

*VNU University of Economics and Business,
144 Xuan Thuy Str., Cau Giay Dist., Hanoi, Vietnam*

Received 18 March 2019

Revised 28 March 2019; Accepted 28 March 2019

Abstract: In recent decades, border economic cooperation has developed under various forms. A cross-border economic zone (CBEZ) is a form that has been increasingly studied by academics as well as policymakers in Vietnam and neighbouring countries. This paper analyzes the previously studied conditions to develop a CBEZ in the case of Lao Cai province so as to identify strengths and weaknesses and propose implications. It is found that in order to develop a CBEZ and to better facilitate trade and investment which is considered as an important chain to link with the market of China, Cao Bang province should focus on infrastructures, linkages and a harmonized mechanism of cooperation with China.

Keywords: Cross border economic cooperation, cross-border economic zone, Cao Bang.

* Corresponding author.

E-mail address: thuna@vnu.edu.vn

<https://doi.org/10.25073/2588-1159/vnueab.4208>



Các điều kiện hình thành Khu hợp tác kinh tế qua biên giới: Một số đánh giá tại Cao Bằng

Nguyễn Anh Thu*, Vũ Thanh Hương

Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội, 144 Xuân Thủy, Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam

Nhận ngày 18 tháng 3 năm 2019

Chỉnh sửa ngày 28 tháng 3 năm 2019; Chấp nhận đăng ngày 28 tháng 3 năm 2019

Tóm tắt: Trong những thập kỷ gần đây, hợp tác kinh tế biên giới phát triển ngày càng đa dạng dưới nhiều hình thức khác nhau. Khu hợp tác kinh tế qua biên giới (CBEZ) là một hình thức được các nhà hoạch định chính sách, các nhà nghiên cứu ở Việt Nam và các quốc gia láng giềng quan tâm nghiên cứu cũng như triển khai. Bài viết này sẽ vận dụng các điều kiện hình thành CBEZ được phát triển từ các nghiên cứu trước đây vào trường hợp của tỉnh Cao Bằng để tìm ra các điểm mạnh, điểm yếu của tỉnh, từ đó đề xuất một số hàm ý. Bài viết chỉ ra rằng để có thể hiện thực hóa CBEZ, tiến tới thuận lợi hóa hơn nữa thương mại và đầu tư, phát triển khu vực biên giới như một mắt xích kết nối với thị trường Trung Quốc, hai điểm quan trọng mà Cao Bằng cần đầu tư là kết nối cơ sở hạ tầng và hệ thống cơ chế hợp tác hài hòa với Trung Quốc.

Từ khóa: Hợp tác kinh tế biên giới, khu hợp tác kinh tế qua biên giới, Cao Bằng.

1. Mở đầu

Cao Bằng là tỉnh miền núi biên giới nằm ở phía Đông Bắc của Việt Nam với tổng diện tích tự nhiên hơn 6.690km², chiếm 2,12% diện tích của cả nước. Tỉnh Cao Bằng có 1 cửa khẩu quốc tế (Tạ Lùng), 3 cặp cửa khẩu quốc gia (Trà Lĩnh, Sóc Giang và Lý Vạn) và nhiều cặp cửa khẩu phụ, lối mở khác với Trung Quốc. Vị trí địa lý này đã đem lại cho Cao Bằng những lợi thế tiềm năng trong việc xây dựng CBEZ với Trung Quốc.

Tuy nhiên, Cao Bằng là tỉnh còn nhiều khó khăn trong các điều kiện nội tại để phát triển kinh tế. Đây là tỉnh nông nghiệp khó khăn nhất cả nước với trên 90% dân số là người dân tộc thiểu số. Tỉnh còn phụ thuộc nhiều vào nguồn ngân sách và nguồn lực xã hội hóa chưa nhiều. Cơ sở hạ tầng của tỉnh còn kém phát triển và cho đến nay đường bộ là loại hình giao thông duy nhất trên địa bàn [1, 2]. Với những điều kiện tự nhiên, con người và nguồn tài chính như vậy, việc tìm được nguồn lực, nhất là nguồn nội lực tại địa phương để phát triển kinh tế - xã hội là rất khó khăn. Do đó, việc thành lập CBEZ được kỳ vọng sẽ mang lại cơ hội mới cho tỉnh để phát triển kinh tế, đặc biệt là thương mại và đầu tư.

* Tác giả liên hệ.

Địa chỉ email: thuna@vnu.edu.vn

<https://doi.org/10.25073/2588-1159/vnueab.4208>

Hiện nay, bức tranh hợp tác kinh tế biên giới rất đa dạng và các khu hợp tác kinh tế biên giới tồn tại dưới nhiều hình thức và cấp độ khác nhau [3, 4]. Hơn thế nữa, các khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) hiện có chưa phát huy được vai trò phát triển kinh tế cho khu vực biên giới [5]. Việc xây dựng các CBEZ đóng vai trò quan trọng trong việc thuận lợi hóa thương mại, đầu tư, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế của toàn vùng và nâng cao hợp tác kinh tế biên giới lên mức độ cao hơn. Bài viết đưa ra các điều kiện hình thành CBEZ và tiến hành đánh giá từng điều kiện của tỉnh Cao Bằng, từ đó đưa ra một số hàm ý đề hỗ trợ Cao Bằng hiện thực hóa CBEZ.

2. Điều kiện hình thành CBEZ và phương pháp đánh giá

2.1. Điều kiện hình thành CBEZ

Hiện nay đã có một số mô hình đề xuất về CBEZ, tuy nhiên vẫn chưa có sự thống nhất về một mô hình chuẩn. Các nghiên cứu của Lord và Tangtrongjita (2014), Lalkaka và cộng sự (2011) hay Wallack và cộng sự (2011) là các

nghiên cứu tiêu biểu đã đề xuất các cấu phần của CBEZ [6-8]. Cốt lõi của CBEZ vẫn là một khu kinh tế nhằm mục tiêu thuận lợi hóa thương mại và đầu tư. Do đó, các cấu phần quan trọng của CBEZ sẽ bao gồm hệ thống cơ sở hạ tầng cứng như hệ thống giao thông vận tải, kho bãi, các khu thương mại và sản xuất; và hệ thống cơ sở hạ tầng mềm liên quan đến cơ chế chính sách quản lý khu; dịch vụ tài chính, thông tin.

Bài viết này sử dụng mô hình CBEZ nền tảng, bao gồm 8 nhóm cấu phần cụ thể được xây dựng chủ yếu dựa trên cơ sở các nghiên cứu của Lord và Tangtrongjita (2014), Lalkaka và cộng sự (2011), Wallack và cộng sự (2011) [6-8] và được phát triển trong nghiên cứu của Nguyễn Anh Thu và Nguyễn Thị Thanh Mai (2017) [9]. Tám cấu phần của mô hình bao gồm: (1) Điểm cửa khẩu tiên tiến; (2) Kết nối hạ tầng hiện đại; (3) Khu thương mại; (4) Khu doanh nghiệp; (5) Khu dịch vụ logistics; (6) Các chính sách ưu đãi; (7) Cơ chế quản lý hợp tác chung giữa hai nước; (8) Doanh nghiệp tham gia vào chuỗi giá trị và mạng lưới liên kết vùng (Bảng 1).

Bảng 1. Các yếu tố cấu thành CBEZ

Các yếu tố cấu thành		Mã
1. Điểm cửa khẩu tiên tiến (AB)	Khu ngoại quan	AB 1
	Kiểm tra một cửa (bao gồm hải quan, biên phòng, kiểm dịch, kiểm hóa)	AB 2
	Hệ thống hải quan điện tử	AB 3
	Thanh toán điện tử các khoản thuế, phí liên quan đến thương mại qua biên giới	AB 4
	Yêu cầu về chứng từ cửa khẩu có sự hài hòa, thống nhất giữa các cơ quan quản lý (CQQL) trong nước	AB 5
	Yêu cầu về chứng từ cửa khẩu có sự hài hòa, thống nhất giữa các CQQL của Việt Nam và CQQL nước bạn	AB 6
	Thống nhất, hài hòa hóa về thủ tục giữa Việt Nam và nước bạn ở các điểm cửa khẩu	AB 7
	Thống nhất, hài hòa hóa về ngày và giờ làm việc giữa Việt Nam và nước bạn ở các điểm cửa khẩu	AB 8
2. Kết nối hạ tầng hiện đại (MC)	Sự phát triển và liên kết các tuyến đường bộ giữa các tỉnh giáp biên với các trung tâm kinh tế trong nước	MC 1
	Sự phát triển và liên kết các tuyến đường bộ giữa các tỉnh giáp biên với các cảng biển trong nước	MC 2
	Sự phát triển và liên kết các tuyến đường sắt giữa các tỉnh giáp biên và các trung tâm kinh tế trong nước	MC 3
	Sự phát triển và liên kết các tuyến đường sắt giữa các tỉnh giáp biên và các cảng biển trong nước	MC 4

	Sự hoàn chỉnh của hệ thống giao thông nội bộ khu vực cửa khẩu	MC 5
	Sự phát triển và liên kết giữa các tuyến đường bộ của Việt Nam và các trung tâm kinh tế của nước giáp biên	MC 6
	Sự phát triển và liên kết giữa các tuyến đường bộ của Việt Nam và các cảng biển của nước giáp biên	MC 7
	Sự phát triển và liên kết giữa hệ thống đường sắt của Việt Nam và các trung tâm kinh tế của nước giáp biên	MC 8
	Sự phát triển và liên kết giữa các tuyến đường sắt của Việt Nam và các cảng biển của nước giáp biên	MC 9
3. Khu thương mại (TA)	Sự phát triển của chợ thương mại biên giới	TA 1
	Sự phát triển của khu dịch vụ tài chính ngân hàng	TA 2
	Sự phát triển của khu mua sắm hàng miễn thuế	TA 3
	Sự phát triển của khu hội chợ, triển lãm quốc tế	TA 4
	Sự phát triển của khu du lịch qua biên giới	TA 5
5. Khu dịch vụ logistics (LA)	Sự phát triển của khu chế xuất	EA 1
	Sự phát triển của khu công nghiệp	EA 2
	Sự phát triển của khu công nghệ cao	EA 3
	Sự phát triển của vườn ươm doanh nghiệp (tập trung hỗ trợ doanh nghiệp mới khởi nghiệp)	EA 4
	Sự phát triển của khu dịch vụ hỗ trợ kinh doanh (cấp vốn mạo hiểm; vốn hạt giống ban đầu; tư vấn kinh doanh, dịch vụ kế toán...)	EA 5
6. Các chính sách ưu đãi (PP)	Giảm hoặc miễn thuế thu nhập doanh nghiệp và thuế thu nhập cá nhân với các ngành nghề ưu tiên	PP 1
	Giảm hoặc miễn thuế quan, thuế VAT đối với một số hàng hóa trao đổi trong khu kinh tế qua biên giới	PP 2
	Chính sách ưu đãi về xuất nhập cảnh	PP 3
	Chính sách ưu đãi về đất đai, sử dụng kết cấu hạ tầng	PP 4
	Chính sách khuyến khích, bảo hộ đầu tư	PP 5
	Chính sách ưu đãi về tài chính, tín dụng	PP 6
	Chính sách ưu đãi dành cho doanh nghiệp vừa và nhỏ	PP 7
7. Cơ chế quản lý hợp tác chung giữa hai nước (BC)	Cơ chế chính sách về thương mại của Việt Nam và nước láng giềng có sự tương đồng	BC 1
	Cơ chế chính sách về đầu tư của Việt Nam và nước láng giềng có sự tương đồng	BC 2
	Cơ chế chính sách về di chuyển lao động của Việt Nam và nước láng giềng có sự tương đồng	BC 3
	Cơ chế chính sách về du lịch của Việt Nam và nước láng giềng có sự tương đồng	BC 4
	Thành lập một cơ quan qua biên giới để quản lý khu kinh tế qua biên giới	BC 5
	Hai bên hợp tác thực hiện giám sát quản lý đồng bộ trong kiểm tra xuất nhập cảnh	BC 6
	Hai bên hợp tác thực hiện giám sát quản lý đồng bộ trong kiểm tra biên phòng	BC 7
	Hai bên hợp tác thực hiện giám sát quản lý đồng bộ trong hoạt động hải quan	BC 8
	Hai bên hợp tác thực hiện giám sát quản lý đồng bộ trong hoạt động kiểm dịch	BC 9
	Hai bên hợp tác thực hiện giám sát quản lý đồng bộ trong hoạt động thanh toán	BC 10
	Trao đổi thông tin, cơ sở dữ liệu điện tử về hải quan giữa hai bên	BC 11

8. Danh nghiệp tham gia vào chuỗi giá trị và mạng lưới liên kết vùng (EP)	Sự liên kết của doanh nghiệp với các nhà cung cấp trong nước	EP 1
	Sự liên kết của doanh nghiệp với các nhà cung cấp nước ngoài	EP 2
	Sự liên kết của doanh nghiệp với khách hàng tiêu thụ/phân phối trong nước	EP 3
	Sự liên kết của doanh nghiệp với khách hàng tiêu thụ/phân phối nước ngoài	EP 4
	Sự hợp tác của doanh nghiệp với các doanh nghiệp khác trong cùng lĩnh vực	EP 5

Nguồn: Nhóm tác giả xây dựng.

2.2. Phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu

Sử dụng mô hình lý thuyết CBEZ đã xây dựng, việc thu thập dữ liệu sơ cấp thông qua hoạt động phỏng vấn sâu, hỏi ý kiến chuyên gia và điều tra khảo sát đã được tiến hành. Dữ liệu sơ cấp chính là nguồn dữ liệu chủ yếu, quan trọng để phân tích nhu cầu xây dựng cũng như đánh giá điều kiện hình thành CBEZ mà nhóm tác giả đề xuất.

Đối tượng khảo sát của nghiên cứu bao gồm: (i) các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh có hoạt động tại khu vực biên giới được khảo sát và nằm trong danh sách được Bộ Công thương phê duyệt; (ii) các cán bộ quản lý cấp địa phương làm việc tại các Sở, ban ngành ở các tỉnh được khảo sát. Quy mô mẫu điều tra khảo sát tại Cao Bằng là 144 phiếu. Đối tượng phỏng vấn sâu bao gồm: Cán bộ quản lý cấp Bộ, ngành Trung ương và cán bộ quản lý cấp địa phương (UBND tỉnh, Ban quản lý Khu kinh tế, Sở Công Thương, Cục Hải quan, Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông Vận tải, bộ đội biên phòng, Sở Lao động - Thương binh và Xã hội, Sở Khoa học Công nghệ, Sở Ngoại vụ).

Với dữ liệu thu thập được từ khảo sát, nhóm tác giả đã tiến hành mã hóa, làm sạch và nhập dữ liệu vào phần mềm SPSS (cùng với số liệu của 5 tỉnh khác được khảo sát). Nhóm tác giả cũng đã tiến hành kiểm định để kiểm tra độ tin cậy của thang đo, phân tích nhân tố khám phá (Explanatory Factor Analysis - EFA) nhằm rút gọn các biến quan sát tạo thành một tập biến các nhân tố có ý nghĩa hơn. Điểm cho mỗi câu phần được tính dựa theo đánh giá của các đối tượng được khảo sát và phỏng vấn. Các đối tượng khảo sát được yêu cầu đánh giá các câu

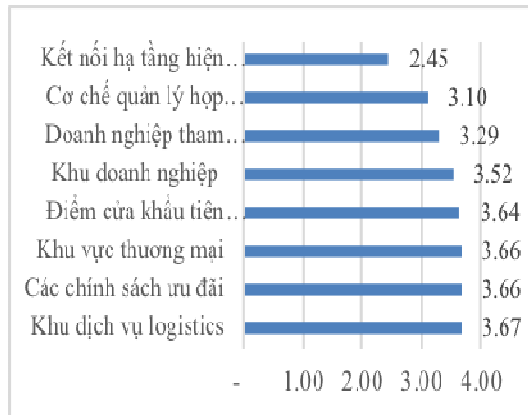
phần theo thang đo Likert 5 mức độ từ Rất không tốt (1) tới Rất tốt (5). Điểm của mỗi câu phần sau đó được tính toán theo phương pháp trung bình giản đơn của tất cả các biến quan sát, thể hiện đánh giá của người được khảo sát về mức độ sẵn sàng của câu phần đó trong việc hình thành CBEZ.

3. Đánh giá điều kiện hình thành CBEZ tại tỉnh Cao Bằng

Tháng 6/2008, CBEZ Trà Lĩnh (Cao Bằng) - Long Bang (Quảng Tây) được hai nước đồng ý đưa vào quy hoạch 5 năm phát triển kinh tế thương mại Việt Nam - Trung Quốc. Trong đó, đối với tỉnh Cao Bằng, KKTCK Cao Bằng dự kiến sẽ trở thành một phần quan trọng của đề xuất CBEZ Trà Lĩnh - Long Bang. KKTCK Cao Bằng được thành lập vào năm 2014 và đã trở thành yếu tố quyết định cho sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Ở KKTCK Cao Bằng, cửa khẩu Trà Lĩnh là một trung tâm kết nối các hoạt động thương mại của Cao Bằng và Quảng Tây. Trong những năm gần đây, Cao Bằng đã tích cực chuẩn bị cho việc thành lập CBEZ trong tương lai thông qua một loạt các hoạt động (Hình 1).

Theo kết quả điều tra khảo sát, Cao Bằng đã có sự chuẩn bị tốt nhất cho “Khu dịch vụ logistics” với số điểm 3,67, tiếp theo là “Chính sách ưu đãi” và “Khu vực thương mại” với số điểm 3,66 cho mỗi nhóm điều kiện (Hình 1). Các doanh nghiệp tham gia điều tra khảo sát cũng đánh giá Cao Bằng đã thực hiện tương đối tốt với nhóm “Điểm cửa khẩu tiên tiến”. Trong khi đó, sự chuẩn bị của tỉnh Cao Bằng được đánh giá là thấp nhất đối với nhóm điều kiện

“Kết nối hạ tầng hiện đại”. Mức điểm chi tiết của từng nhóm yếu tố được thể hiện trong Bảng 2.



Hình 1. Điểm đánh giá 8 nhóm điều kiện cụ thể của tỉnh Cao Bằng.

Nguồn: Kết quả điều tra khảo sát.

Bảng 2. Điểm chi tiết 8 nhóm điều kiện cụ thể của tỉnh Cao Bằng

Chỉ tiêu	Điểm
Điểm cửa khẩu tiên tiến (AB)	3,64
AB1	3,51
AB2	3,66
AB3	3,63
AB4	3,49
AB5	3,65
AB6	3,60
AB7	3,78
AB8	3,82
Kết nối hạ tầng hiện đại (MC)	2,45
MC1	3,54
MC2	3,57
MC3	1,07
MC4	1,07
MC5	3,74
MC6	3,37
MC7	3,55
MC8	1,07
MC9	1,07
Khu vực thương mại (TA)	3,66
TA1	3,73
TA2	3,66
TA3	3,58
TA4	3,62
TA5	3,70

Khu vực doanh nghiệp (EA)	3,52
EA1	3,53
EA2	3,54
EA3	3,47
EA4	3,54
EA5	3,53
Khu vực dịch vụ logistics (LA)	3,67
LA1	3,72
LA2	3,76
LA3	3,84
LA4	3,47
LA5	3,62
LA6	3,60
Các chính sách ưu đãi (PP)	3,66
PP1	3,70
PP2	3,61
PP3	3,74
PP4	3,72
PP5	3,55
PP6	3,61
PP7	3,70
Cơ chế quản lý hợp tác chung (BC)	3,10
BC1	2,59
BC2	2,71
BC3	2,49
BC4	2,12
BC5	2,13
BC6	3,79
BC7	3,78
BC8	3,91
BC9	3,62
BC10	3,52
BC11	3,42
Doanh nghiệp tham gia vào chuỗi giá trị và mạng lưới khu vực (EP)	3,29
EP1	3,15
EP2	3,21
EP3	3,34
EP4	3,31
EP5	3,45

Nguồn: Kết quả điều tra khảo sát.

3.1. Điểm cửa khẩu tiên tiến

Kết quả điều tra khảo sát cho thấy các doanh nghiệp tương đối hài lòng với hoạt động tại các cửa khẩu ở Cao Bằng (3,64 điểm). Đây là nhóm có điểm số đứng thứ 4 trong 8 nhóm yếu tố. Cục Hải quan Cao Bằng đã triển khai VNACCS/VCIS từ năm 2005, tạo điều kiện thuận lợi cho việc giảm thời gian và thủ tục xuất nhập khẩu. Do đó, các doanh nghiệp hầu như không có vướng mắc về các thủ tục hải quan. Mục tiêu trong thời gian tới của tỉnh là đảm bảo hàng nhập khẩu thông quan dưới 41 giờ, hàng xuất khẩu dưới 36 giờ. Sự hài hòa giữa giờ làm việc và thủ tục hải quan giữa Việt Nam và Trung Quốc (AB8) cũng được các doanh nghiệp khảo sát đánh giá cao. Điểm thấp nhất trong nhóm yếu tố này là thanh toán điện tử (AB4) và kho ngoại quan (AB1).

3.2. Kết nối hạ tầng hiện đại

Mặc dù tỉnh Cao Bằng đã có nhiều nỗ lực để nâng cấp và phát triển cơ sở hạ tầng, đây là nhóm điều kiện được đánh giá có điểm thấp nhất (2,45 điểm) trong 8 nhóm.

Về cơ sở hạ tầng kết nối thông suốt giữa Cao Bằng và thị trường trong nước (từ MC1 đến MC5), tỉnh đã ưu tiên tập trung đầu tư 80% nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước cho các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng KKTCK Trà Lĩnh. Tổng vốn đầu tư cơ sở hạ tầng từ năm 2011 đến 2016 đạt trên 603 tỷ đồng và được bố trí cho 44 dự án. Một số dự án đầu tư cơ sở hạ tầng trọng điểm đã hoàn thành và đưa vào khai thác như đường tỉnh lộ 205 cũ (nay là Quốc lộ 34 kéo dài), hệ thống đường giao thông vào khu vực các cửa khẩu, đường vào lối mở Nà Đòong (cửa khẩu Trà Lĩnh). Với những nỗ lực trên, các doanh nghiệp đánh giá kết nối hạ tầng đường bộ giữa Cao Bằng với thị trường trong nước ở mức điểm cao nhất trong nhóm điều kiện Kết nối hạ tầng hiện đại với điểm tương ứng cho MC1, MC2 và MC5 tương ứng là 3,54; 3,57 và 3,74.

Về cơ sở hạ tầng kết nối thông suốt giữa tỉnh Cao Bằng và thị trường của Trung Quốc (từ MC6 đến MC9), trong thời gian qua, tỉnh Cao Bằng và Khu tự trị Dân tộc Choang Quảng Tây, Trung Quốc đã nỗ lực trao đổi, thảo luận

về việc kết nối hạ tầng về giao thông giữa hai bên. Các nỗ lực được ghi nhận gồm: (i) Ngày 16/3/2011 tại thành phố Bách Sắc, Quảng Tây, Trung Quốc, hai bên đã ký Bản ghi nhớ cuộc hội đàm giữa đoàn đại biểu tỉnh Cao Bằng và đoàn đại biểu thành phố Bách Sắc về thúc đẩy phát triển vận tải hàng hóa, hành khách đường bộ quốc tế; (ii) Ngày 27/6/2011 tại thị xã Cao Bằng nay là thành phố Cao Bằng, hai bên đã ký Bản ghi nhớ cuộc hội đàm về thông tuyến vận tải ô tô quốc tế song phương giữa đoàn đại biểu tỉnh Cao Bằng và đoàn đại biểu thành phố Bách Sắc; (iii) Ngày 01/3/2012 tại thành phố Bách Sắc, Quảng Tây, Trung Quốc, hai bên đã ký Bản ghi nhớ cuộc hội đàm về vận tải đường bộ quốc tế giữa đoàn đại biểu tỉnh Cao Bằng và đoàn đại biểu thành phố Bách Sắc; (iv) Ngày 27/8/2012 tại thị xã Cao Bằng nay là thành phố Cao Bằng, hai bên đã ký Bản ghi nhớ cuộc hội đàm về việc thông tuyến vận tải ô tô quốc tế song phương giữa đoàn đại biểu tỉnh Cao Bằng và đoàn đại biểu thành phố Bách Sắc; (v) Ngày 08/7/2015, hai bên đã ký Biên bản ghi nhớ về vấn đề giao thông vận tải giữa Đoàn đại biểu Giao thông vận tải thành phố Bách Sắc. Trên thực tế, tỉnh Cao Bằng và phía Trung Quốc đã tổ chức thi công đầu nối trung tâm lưu thông trung chuyển hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc tại lối mở Nà Đòong. Đây là hạng mục kết nối đầu tư của CBEZ thí điểm Trà Lĩnh - Long Bang để thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa qua cửa khẩu. Ngày 18/7/2013, hai bên đã hợp tác tổ chức Lễ thông tuyến vận tải hành khách, hàng hóa đường bộ quốc tế Cao Bằng, Việt Nam - Bách Sắc, Trung Quốc và tuyến du lịch biên giới Cao Bằng, Việt Nam - Tĩnh Tây, Bách Sắc, Trung Quốc. Với những nỗ lực trên, các doanh nghiệp đã đánh giá kết nối giao thông đường bộ giữa Cao Bằng và Trung Quốc với số điểm là 3,37 cho MC6 và 3,55 cho MC7.

Tuy nhiên, đây là nhóm điều kiện có điểm thấp nhất trong 8 nhóm, chỉ đạt 2,45. Trên thực tế, tiềm năng kết nối Cao Bằng với Quảng Tây và Bách Sắc nói riêng và với thị trường ASEAN nói chung là một trong những yếu tố quyết định chính thúc đẩy Việt Nam xây dựng thí điểm CBEZ Trà Lĩnh - Long Bang. Hiện tại,

Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng lưới đường cao tốc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, trong đó có tuyến đường cao tốc Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng). Khi đường cao tốc này hoàn thành kết hợp với CBEZ Trà Lĩnh - Long Bang, hàng hóa từ thị trường nội địa của Việt Nam sẽ nhanh chóng tiếp cận thị trường Trung Quốc và ASEAN, tạo ra động lực mới cho sự phát triển kinh tế - xã hội của Cao Bằng nói riêng và Việt Nam nói chung cũng như hình thành kết nối sản xuất giữa Việt Nam và Trung Quốc. Tuy nhiên, mặc dù với những tiềm năng và cơ hội do CBEZ Trà Lĩnh - Long Bang mang lại như trên, kết nối cơ sở hạ tầng của tỉnh Cao Bằng với số điểm 2,45 được đánh giá là thấp nhất trong 8 nhóm điều kiện. Kết quả khảo sát cho thấy do đặc điểm địa hình miền núi phức tạp, Cao Bằng phải đối mặt với rất nhiều khó khăn trong kết nối giao thông không chỉ trong nội bộ tỉnh mà còn với cả nước, đặc biệt là các cảng lớn của đất nước. Mặc dù Cao Bằng dự kiến sẽ phát triển trở thành điểm trung chuyển, nhưng hiện tại kênh giao thông duy nhất giữa Cao Bằng và thị trường nội địa là đường bộ và hầu hết trong số đó là đường cấp thấp. Các tuyến đường kết nối giữa cửa khẩu Trà Lĩnh đến trung tâm Cao Bằng và các tỉnh quan trọng phía Bắc như Bắc Kạn, Thái Nguyên, Hà Nội và Lạng Sơn đang bị xuống cấp. Việc lưu thông các xe container trọng tải lớn từ Lạng Sơn đến Cao Bằng khó khăn và mất an toàn lưu thông. Toàn hệ thống quốc lộ trên địa bàn tỉnh có chất lượng mặt đường loại tốt 302,7km, chiếm 44,0%; khá và trung bình 386,0km, chiếm 56,0%. Chất lượng mạng lưới đường nội bộ của tỉnh còn thấp, nhìn chung chưa đạt chất lượng kỹ thuật vì trong quá trình thiết kế và thi công còn nhiều hạn chế về các yếu tố kỹ thuật. Diện tích đường nhỏ hẹp, kết cấu mặt đường xấu, nhiều tuyến đường chưa được nâng cấp rải nhựa hoặc xuống cấp nhiều. Việc giao thông liên vùng, chuyên chở hàng hóa khối lượng lớn, đặc biệt hàng hóa xuất nhập khẩu không hiệu quả, không tạo được sức hấp dẫn, thu hút hàng hóa đi/đến/chuyển tải qua khu vực. Do đó, kết nối cơ sở hạ tầng của tỉnh Cao Bằng còn kém phát triển và được các doanh nghiệp đánh giá là

có chất lượng thấp nhất so với các tỉnh thí điểm CBEZ khác tại Việt Nam.

Bên cạnh đó, việc kết nối hạ tầng cứng giữa Cao Bằng và phía Trung Quốc còn gặp nhiều khó khăn, chủ yếu mới có sự đầu tư vào hạ tầng giao thông từ phía Trung Quốc, dẫn đến sự bất đối xứng trong giao thông giữa cửa khẩu Việt Nam và Trung Quốc, từ đó cản trở dòng thương mại và đầu tư tại các cửa khẩu giữa hai bên. Trung Quốc là quốc gia có lợi thế về vốn đầu tư và khả năng tự chủ tài chính. Việc Chính phủ Trung Quốc thực hiện chiến lược đại khai phá miền Tây, thành lập và triển khai Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây là cơ hội đem đến cho Quảng Tây nguồn vốn đầu tư rất lớn để xây dựng cơ sở hạ tầng về kinh tế. Do đó, đối với Khu cửa khẩu Long Bang (Bách Sắc, Quảng Tây), hoạt động đầu tư cơ sở hạ tầng cứng đã được đẩy nhanh. Trung Quốc đã khởi công xây dựng tuyến đường cao tốc nối từ huyện Tịnh Tây đến cửa khẩu Long Bang với chiều dài khoảng 30km và nối vào hệ thống đường cao tốc của quốc gia. Sau khi tuyến đường cao tốc này được hoàn thành thì từ cửa khẩu Long Bang (đối diện cửa khẩu Trà Lĩnh) đi các tỉnh, thành của Trung Quốc sẽ được kết nối thông qua hệ thống đường cao tốc. Đây sẽ là điều kiện rất thuận lợi cho việc thúc đẩy xuất khẩu dịch vụ của Việt Nam vào thị trường Trung Quốc qua cửa khẩu Trà Lĩnh, nhất là mặt hàng nông sản. Phía Trung Quốc sẽ tiếp tục nghiên cứu để xây dựng thêm đường sắt nối đến cửa khẩu Long Bang. Hiện nay, Trung Quốc không chỉ bỏ vốn đầu tư đối với hành lang giao thông của Việt Nam, mà còn chú trọng đầu tư hành lang giao thông đường bộ và đường sắt với các nước tiểu vùng sông Mê Kông (GMS). Nếu Việt Nam không kết nối được với hệ thống giao thông của khu vực theo hướng Đông - Tây (bao gồm các tỉnh như Cao Bằng, Hà Giang đến cảng Hải Phòng hay nối trực với đường Hồ Chí Minh) thì với sự phát triển nhanh chóng của Myanmar, Lào, Thái Lan... sẽ làm giảm lợi thế của Việt Nam do các nhà đầu tư cũng như các doanh nghiệp xuất nhập khẩu của Trung Quốc sẽ lựa chọn tuyến hành lang giao thông mới này để tiếp cận dễ dàng hơn với cảng biển, kéo theo việc giảm lượng hàng hóa đáng kể đi qua các

cửa khẩu tại biên giới Việt Nam. Nếu tình huống đó xảy ra, Việt Nam có thể sẽ nằm ngoài mạng lưới giao thông mới do Trung Quốc và các nước GMS thiết lập; các tỉnh khó khăn như Cao Bằng sẽ bị “bỏ rơi” và lợi thế về cửa khẩu biên giới sẽ giảm sút đáng kể. Thực tế cho thấy kết nối hạ tầng giữa Cao Bằng với Trung Quốc vừa là điều kiện, vừa là yếu tố thúc đẩy hình thành CBEZ Trà Lĩnh - Long Bang. Do đó, với những khó khăn trong kết nối cơ sở hạ tầng, thời gian tới Cao Bằng cần nỗ lực cải thiện nhóm yếu tố này.

3.3. Khu vực thương mại

Nhóm điều kiện “Khu vực thương mại” đạt được số điểm 3,66, trong đó các doanh nghiệp cho điểm cao nhất với tiêu chí “Chợ thương mại biên giới” (TA1) và “Phát triển du lịch qua biên giới” (TA5). Những thách thức đối với Cao Bằng trong việc phát triển khu thương mại nằm chủ yếu ở sự yếu kém của dịch vụ tài chính ngân hàng (TA2), hiệu quả hoạt động thấp của các cửa hàng miễn thuế (TA3) và trung tâm triển lãm quốc tế (TA4).

Cao Bằng đã hoàn thành xây dựng trung tâm mua sắm Trà Lĩnh và ưu tiên phát triển các dịch vụ hỗ trợ thương mại. Tuy nhiên, đa số các trung tâm thương mại, siêu thị trong KKTCK tỉnh Cao Bằng không đạt tiêu chuẩn xếp hạng và hoạt động chưa thực sự hiệu quả. Hệ thống chợ trong toàn tỉnh, nhất là các chợ biên giới hầu như chưa đạt tiêu chí “chợ” trong bộ tiêu chí quốc gia về xây dựng nông thôn mới. Hoạt động dịch vụ tại KKTCK phát triển chậm. Tình trạng yếu kém của các nhà hàng, khách sạn, thiếu các dịch vụ tài chính, tín dụng, bưu chính viễn thông... làm cho hoạt động hỗ trợ phát triển kinh tế tại KKTCK chưa đáp ứng được yêu cầu.

Một trong những thành tựu nổi bật của Cao Bằng là tích cực hợp tác với Quảng Tây để phát triển khu du lịch qua biên giới thông qua rất nhiều chương trình du lịch giữa hai tỉnh. Tháng 4/2013, Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch Cao Bằng đón Đoàn đại biểu Cục Du lịch thành phố Bách Sắc sang thăm, khảo sát, hội đàm và ký Bản ghi nhớ về hợp tác khai thông tuyến du lịch biên giới từ Tịnh Tây, Bách Sắc tới Cao Bằng.

Hai bên thống nhất xây dựng chương trình tour du lịch biên giới 2 ngày, 1 đêm; chỉ định đơn vị lữ hành quốc tế có đủ năng lực tham gia “Liên minh Du lịch Quốc tế Cao Bằng, Việt Nam - Bách Sắc, Quảng Tây, Trung Quốc” là Công ty Cổ phần Du lịch Cao Bằng, Việt Nam và Liên minh Du lịch miền Tây, Quảng Tây, Trung Quốc. Ngày 18/7/2013, hai bên đã hợp tác tổ chức Lễ thông tuyến du lịch biên giới Cao Bằng, Việt Nam - Tịnh Tây, Bách Sắc, Trung Quốc. Ngày 26/4/2016, hai bên ký kết Bản ghi nhớ giữa Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch Cao Bằng và Huyện ủy Long Châu, Quảng Tây về hợp tác chương trình du lịch đò về xe tự lái từ Pác Bó, Cao Bằng, Việt Nam đến Long Châu, Quảng Tây, Trung Quốc. Hai bên cũng đã chủ động thúc đẩy các hoạt động triển khai Kế hoạch tổ chức thực hiện Hiệp định Hợp tác bảo vệ và khai thác tài nguyên du lịch thác Bản Giốc (Việt Nam) - Đứ Thiên (Trung Quốc), đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1806/QĐ-TTg. Tuy nhiên, mặc dù du lịch là một lợi thế của Cao Bằng, số lượng khách du lịch đến Cao Bằng vẫn còn ít, thời gian lưu trú của khách du lịch còn ngắn, tỷ lệ khách quay lại chưa cao do hạn chế về sản phẩm du lịch, cơ sở hạ tầng và giao thông kém.

3.4. Khu vực doanh nghiệp

“Khu vực doanh nghiệp” tại Cao Bằng bị đánh giá là kém phát triển, xếp thứ 5 trong 8 nhóm yếu tố và đạt 3,52 điểm. Trong nhóm điều kiện này, sự chuẩn bị thấp nhất của Cao Bằng nằm ở khía cạnh “Phát triển các khu công nghiệp công nghệ cao” (EA3).

Hiện nay, khu công nghiệp trọng điểm của tỉnh là Khu công nghiệp Đề Thám. Khu công nghiệp này chủ yếu hoạt động về các lĩnh vực cơ khí như công nghiệp chế tạo cơ khí chính xác, công nghiệp điện tử, công nghệ thông tin, công nghiệp hàng tiêu dùng (dệt may, giày dép, gốm sứ...) và một số ngành công nghiệp khác như sản xuất vật liệu xây dựng cao cấp, bao bì, lắp ráp chế tạo phụ tùng ô tô xe máy, công nghiệp chế biến nông lâm sản. Tỉnh cũng đang đầu tư một dự án để phát triển Khu công nghiệp Chu Trinh với các hạng mục liên quan đến đường vào và khu xử lý nước thải đang được

triển khai [10]. Nhìn chung, tỉnh chưa chú trọng phát triển các khu doanh nghiệp, thiếu các vườn ươm doanh nghiệp và các khu công nghệ cao để thúc đẩy sự sáng tạo của doanh nghiệp.

3.5. Khu vực dịch vụ logistics

“Khu vực dịch vụ logistics” được các doanh nghiệp đánh giá là nhóm điều kiện phát triển nhất ở Cao Bằng hiện nay so với 7 nhóm điều kiện còn lại với số điểm là 3,67. Trong các chỉ số của nhóm điều kiện này, “Dịch vụ kho bãi” (LA3), “Dịch vụ hải quan” (LA1) và “Dịch vụ vận tải, bốc xếp hàng hóa tại cửa khẩu” (LA2) được xếp hạng cao nhất. “Dịch vụ logistics tích hợp tại cửa” (LA5) và “Hệ thống kho bãi” (LA4) có điểm thấp nhất.

Trong những năm gần đây, Cao Bằng đã chú trọng đầu tư vào cơ sở hạ tầng kho bãi như kho hàng hóa, kho ngoại quan, kho đông lạnh và trung tâm lưu thông hàng hóa. Hiện tại Cao Bằng có 32 dự án đầu tư kho bãi tại các khu vực cửa khẩu, trong đó có 17 dự án đang hoạt động để cung ứng các loại hình dịch vụ phục vụ xuất nhập khẩu. Dự án kho ngoại quan, kho đông lạnh cũng đã được các doanh nghiệp đầu tư đồng bộ tại khu vực cửa khẩu và đi vào hoạt động, tạo điều kiện thuận lợi cho việc giao nhận, lưu giữ hàng hóa tại cửa khẩu. Các dự án còn lại đang trong quá trình triển khai dự án đầu tư theo tiến độ đã cam kết. Tỉnh cũng đang tiếp tục triển khai hoàn thiện các dự án kho hàng hóa tại lối mở Nà Đổng, Nhà trạm kiểm soát liên hợp cửa khẩu và hệ thống hạ tầng cửa khẩu. Phía Long Bang (Trung Quốc) cũng đang xây dựng các khu kiểm dịch và kho chứa hàng đông lạnh cùng đội ngũ quản lý và điều hành. Riêng tại cửa khẩu Trà Lĩnh đã có 9 dự án được cấp giấy chứng nhận đầu tư với tổng vốn đăng ký gần 1.000 tỷ đồng, đã có 4 dự án đi vào hoạt động gồm: Kho ngoại quan, Địa điểm kiểm tra hàng hóa biên giới, Kho tập kết hàng hóa và Chợ gia súc. Một số dự án đang làm thủ tục đầu tư như Cảng cạn quốc tế ICD (20 ha), Cấp nước sạch cửa khẩu Trà Lĩnh (theo hình thức PPP), Trung tâm trung chuyển hàng hóa.

Tỉnh Cao Bằng đã tiến hành cấp giấy chứng nhận đầu tư cho Công ty Cổ phần Đầu tư vận tải biển và thương mại Sao Vàng (Việt Nam)

đầu tư dự án Trung tâm trung chuyển hàng hóa thương mại và gia công chế biến nông, lâm, thủy hải sản xuất khẩu Sao Vàng tại KKTCK Trà Lĩnh với tổng mức đầu tư là 298,214 tỷ đồng, diện tích sử dụng đất khoảng 69 ha. Hiện nay, chủ đầu tư đang phối hợp với chính quyền địa phương đưa ra phương án giải phóng mặt bằng và triển khai lập quy hoạch chi tiết tổng mặt bằng dự án cũng như gấp rút đưa dự án đi vào triển khai. Khu trung chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu tại cửa khẩu Trà Lĩnh được xây dựng để tập trung hàng hóa, giải quyết tình trạng ách tắc đối với hoạt động xuất - nhập tại cửa khẩu, nhất là đối với hàng hóa nông sản xuất khẩu. Tỉnh đề ra mục tiêu xây dựng Khu trung chuyển hàng hóa với hạ tầng đồng bộ, hiện đại đáp ứng được nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa là nông lâm sản, thủy hải sản qua cửa khẩu Trà Lĩnh; là trung tâm tiếp nhận, tái chế, đóng gói, bảo quản, giao dịch mua bán; là nơi kiểm tra hàng hóa xuất nhập khẩu, thông quan các thủ tục về kiểm dịch, hải quan... Hàng hóa được hải quan kiểm tra một lần tại đây, được công nhận hải quan và giao hàng tại Bách Sắc. Ngoài ra, Khu trung chuyển hàng hóa còn gắn kết thêm các loại hình công trình dịch vụ để phục vụ các hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa như: Khu nhà ở và văn phòng cho thuê, khu dịch vụ vận tải, khu giới thiệu sản phẩm...

Về hệ thống cảng cạn, đến nay đã có 2 doanh nghiệp được cấp giấy chứng nhận đầu tư để thực hiện. Công ty Cổ phần Interserco VCI được cấp giấy chứng nhận đầu tư thực hiện dự án Xây dựng Trung tâm Logistics tại huyện Trà Lĩnh để phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa trong giai đoạn tới và góp phần hình thành cơ sở hạ tầng đồng bộ của CBEZ. Công ty Cổ phần Đầu tư thương mại và dịch vụ quốc tế được cấp giấy chứng nhận thực hiện dự án Xây dựng Khu trung chuyển dịch vụ xuất nhập khẩu tại huyện Trà Lĩnh. Mỗi dự án có vốn đăng ký khoảng 3,2 nghìn tỷ đồng, quy mô sử dụng đất khoảng trên 50 ha. Tỉnh còn có 2 dự án đầu tư xây dựng cảng cạn ICD vào giai đoạn 2 của dự án với khoản đầu tư mỗi dự án trên 2,2 nghìn tỷ đồng và hiện nay đã bắt đầu triển khai thi công.

Với những nỗ lực trong việc phát triển các hoạt động logistics, nhóm điều kiện về Khu vực

dịch vụ logistics của tỉnh Cao Bằng được các doanh nghiệp đánh giá cao nhất trong 8 nhóm. Tuy nhiên, theo phản hồi của các doanh nghiệp được khảo sát, dịch vụ logistics tại các cửa khẩu của tỉnh vẫn chưa đủ để đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp và hoạt động với chi phí cao. Chất lượng hoạt động dịch vụ logistics tại KKTCK còn thấp ở tất cả các khâu như nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng... Trên thực tế, thông tin về thị trường còn hạn chế, các hoạt động xúc tiến thương mại chưa chuyên nghiệp và việc phổ biến các chính sách phát triển kinh tế chưa được tỉnh quan tâm đúng mức, từ đó hạn chế thu hút các nhà đầu tư và doanh nghiệp kinh doanh trong KKTCK.

3.6. Các chính sách ưu đãi

“Các chính sách ưu đãi” được đánh giá cao thứ hai với số điểm là 3,66. Các doanh nghiệp được khảo sát cho biết họ đã nhận được các ưu đãi khác nhau khi hoạt động tại KKTCK Cao Bằng như chính sách liên quan đến xuất nhập cảnh” (PP3), thuê đất (PP4), thuế thu nhập (PP1), thuế xuất nhập khẩu và thuế giá trị gia tăng (PP2), ưu đãi về tài chính tín dụng (PP6).

Hiện nay, do CBEZ nằm trong KKTCK của tỉnh theo Quyết định số 20/2014/QĐ-TTg ngày 11/3/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc thành lập KKTCK Cao Bằng nên được áp dụng ưu đãi theo một số chính sách chủ yếu sau: (i) Quyết định số 72/2013/QĐ-TTg ngày 26/11/2013 quy định cơ chế, chính sách tài chính đối với KKTCK; (ii) Chính sách ưu đãi về sử dụng đất đai theo Nghị định số 118/2015/NĐ-CP ngày 12/11/2015 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số Điều của Luật đầu tư; Nghị định số 46/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ Quy định về thu tiền thuê đất, thuê mặt nước; (iii) Quyết định số 24/2014/QĐ-UBND ngày 14/8/2014 của UBND tỉnh Cao Bằng về Ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi đầu tư trên địa bàn tỉnh Cao Bằng. Tuy nhiên, theo đánh giá của các doanh nghiệp, vẫn còn thiếu các ưu đãi đặc thù cho các doanh nghiệp hoạt động tại CBEZ và có rất ít các ưu đãi riêng của tỉnh.

3.7. Cơ chế quản lý hợp tác chung

Xây dựng một cơ chế quản lý chung là thách thức lớn đối với Cao Bằng trong việc phát triển CBEZ. Nhóm điều kiện này đạt số điểm là 3,10, xếp thứ 7 trong số 8 nhóm điều kiện điều tra. Theo đánh giá của doanh nghiệp, Cao Bằng và Quảng Tây đã phát triển nhiều hoạt động hợp tác quản lý về hải quan (BC8), xuất nhập cảnh (BC6) và kiểm tra biên phòng (BC7). Tuy nhiên, sự hợp tác giữa hai bên còn yếu trong việc xây dựng các chính sách du lịch chung (BC4) và thành lập một cơ quan quản lý chung (BC5).

Trong những năm qua, Cao Bằng và Quảng Tây luôn giữ mối quan hệ láng giềng hữu nghị, ổn định, hợp tác giao lưu trên nhiều lĩnh vực như: mở, xây dựng và nâng cấp các cửa khẩu, chợ biên giới; hợp tác trong lĩnh vực kinh tế, thương mại, đầu tư, nông lâm nghiệp, văn hóa, giáo dục, du lịch; tăng cường xây dựng cơ sở hạ tầng và kết nối giao thông, phòng chống buôn lậu, gian lận thương mại, tội phạm qua biên giới... Cao Bằng và Quảng Tây đã ký một số thỏa thuận khung để thúc đẩy thương mại, đầu tư, giao thông, du lịch, nông nghiệp và giáo dục. Đến năm 2015, hai bên đã ký 9 thỏa thuận về tăng cường thực hiện hợp tác toàn diện. Lãnh đạo Cao Bằng và Quảng Tây cũng đã có những hoạt động giao ban để tháo gỡ các khó khăn, tổ chức hội thảo quốc tế, hội nghị kết nối thương nhân giữa hai nước. Đặc biệt, từ năm 2015 đến nay, Ban quản lý Khu kinh tế tỉnh Cao Bằng và Ban quản lý Khu thực nghiệm cải cách mở cửa dọc biên giới thành phố Bách Sắc đã duy trì cơ chế hội đàm định kỳ 4 lần/năm để thống nhất nội dung về quy hoạch các lĩnh vực đầu tư, đầu nối hạ tầng, công tác kiểm tra giám sát dịch vụ trong CBEZ.

Tuy nhiên, việc thành lập CBEZ đòi hỏi sự nghiêm ngặt về các chính sách và cơ chế chung thay vì chỉ đơn thuần có những hoạt động hợp tác tại biên giới. Trên thực tế, do CBEZ Trà Lĩnh - Long Bang chưa chính thức được phê duyệt ở cấp chính phủ nên thiếu khung pháp lý để Cao Bằng và Quảng Tây phát triển một cơ quan và chính sách chung để điều hành CBEZ trong tương lai. Một khó khăn khác là sự phối

hợp giữa Việt Nam và Trung Quốc trong việc xây dựng CBEZ còn ở mức độ thấp, trong đó Cao Bằng dựa chủ yếu vào các chính sách của Trung Quốc và cố gắng theo kịp các thay đổi chính sách và trọng tâm phát triển của Quảng Tây, dẫn đến định hướng phát triển kinh tế không bền vững cho Cao Bằng. Ví dụ: Cửa khẩu Tà Lùng đã được công nhận là cửa khẩu quốc tế ở phía Việt Nam nhưng chưa được Chính phủ Trung Quốc công nhận. Đến năm 2010, Việt Nam lại xác định cửa khẩu Trà Lĩnh là trọng điểm chủ yếu do quan điểm từ phía Trung Quốc. Qua hội đàm, tỉnh Cao Bằng cũng đề nghị tạo điều kiện cho các mặt hàng của Việt Nam qua Trung Quốc nhưng Trung Quốc thường tránh không bàn đến vấn đề này.

3.8. Doanh nghiệp tham gia vào chuỗi giá trị và mạng lưới khu vực

Sự tham gia của các doanh nghiệp hoạt động tại Cao Bằng vào chuỗi giá trị và mạng lưới khu vực ở mức thấp. Mối liên kết giữa các doanh nghiệp và nhà cung cấp cũng như khách hàng đều rất yếu. Một trong những lý do lý giải cho sự tham gia thấp này là các doanh nghiệp ở Cao Bằng chủ yếu có quy mô vừa và nhỏ với năng lực thấp về vốn, công nghệ và nguồn nhân lực. Chỉ có một số doanh nghiệp hoạt động tại Cao Bằng có đóng góp về thuế cho địa phương. Hiện nay có khoảng 200 doanh nghiệp hoạt động thường xuyên trên địa bàn Cao Bằng nhưng cũng chỉ có khoảng 30-50 doanh nghiệp của Cao Bằng, trong đó có khoảng 10 doanh nghiệp Cao Bằng đóng góp ngân sách thường xuyên cho tỉnh. Sự liên kết giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu của Cao Bằng với các doanh nghiệp trong cả nước để đẩy mạnh xuất khẩu còn nhiều hạn chế.

4. Kết luận

Cao Bằng đã nỗ lực triển khai nhiều hoạt động để chuẩn bị cho sự hình thành CBEZ Trà Lĩnh - Long Bang. Theo đánh giá, “Khu dịch vụ logistics” được chuẩn bị tốt nhất, tiếp theo là “Chính sách ưu đãi” và “Khu vực thương mại”. Ngược lại, doanh nghiệp đánh giá thấp nhất về

sự chuẩn bị của Cao Bằng đối với nhóm điều kiện “Cơ chế quản lý hợp tác chung” và “Kết nối hạ tầng hiện đại”. Như vậy, để có thể hiện thực hóa CBEZ, tiến tới thuận lợi hóa hơn nữa thương mại và đầu tư, phát triển khu vực biên giới như một mắt xích kết nối với thị trường Trung Quốc, hai điểm quan trọng mà Cao Bằng cần đầu tư là cơ sở hạ tầng kết nối với trong và ngoài nước và hệ thống cơ chế hợp tác hài hòa với Trung Quốc.

Trên thực tế, kết nối hạ tầng giao thông của Cao Bằng với nội địa còn khá khó khăn, tuy nhiên, kết nối từ Long Bang tới thành phố lớn của Trung Quốc là Bách Sắc lại rất thuận lợi. Định hướng của Trung Quốc là xây dựng thành phố Bách Sắc thành thành phố trọng điểm của Trung Quốc và ASEAN. Đây là thành phố có mạng lưới giao thông tốt, hàng ngày có khoảng 10-12 toa tàu vận chuyển hàng đông lạnh đi khắp Trung Quốc. Bách Sắc cũng có vị trí thuận lợi cho sản xuất nông nghiệp và cung cấp khoảng 30% sản phẩm nông nghiệp cho Trung Quốc. Để kết nối với thành phố Bách Sắc thì đi qua Cao Bằng là ngắn nhất. Nếu Cao Bằng kết nối được với Bách Sắc thì sẽ giúp Cao Bằng trở thành nơi cung cấp hàng nông sản cho Bách Sắc, từ đó đi sang các nước ASEAN khác, giúp các doanh nghiệp Cao Bằng kết nối được với mạng lưới doanh nghiệp trong nước cũng như khu vực, đẩy mạnh sự tham gia vào chuỗi giá trị khu vực.

Cơ chế hợp tác quản lý hài hòa với tinh biên giới nước láng giềng không chỉ được cần chú trọng ở Cao Bằng mà còn ở hầu hết các tỉnh khác có chung đường biên giới với Trung Quốc. Do đó, điều quan trọng là cần có sự triển khai hợp tác biên giới thông qua các thỏa thuận cụ thể và minh bạch, vừa hỗ trợ thúc đẩy thương mại và đầu tư, vừa hạn chế những hoạt động mang tính tự phát, gây bất ổn cho việc quản lý ở khu vực biên giới.

Lời cảm ơn

Bài viết nằm trong khuôn khổ Đề tài KX.01.09/16-20 “Luận cứ khoa học cho sự hình thành và phát triển các Khu kinh tế xuyên biên giới ở Việt Nam”.

Tài liệu tham khảo

- [1] UBND Tỉnh Cao Bằng, Báo cáo kết quả thực hiện các mục tiêu kinh tế - xã hội năm 2017 và phương hướng, nhiệm vụ chủ yếu năm 2018, Cao Bằng: UBND Tỉnh Cao Bằng, 2008a.
- [2] UBND Tỉnh Cao Bằng, Tình hình kinh tế - xã hội, định hướng, chính sách phát triển tỉnh Cao Bằng, Cao Bằng: UBND Tỉnh Cao Bằng, 2018b.
- [3] Nguyễn Anh Thu, Nguyễn Thị Minh Phương, Hợp tác thương mại biên giới: Kinh nghiệm của Mỹ - Mexico và một số gợi ý đối với Việt Nam, Tạp chí Khoa học và Chiến lược. Số 6, 6(2018).
- [4] Nguyễn Kiên Cường, Bài trình bày tại Hội thảo quốc tế “Cơ sở lý thuyết cho việc hình thành và phát triển các Khu kinh tế qua biên giới tại Việt Nam”, Cao Bằng, tháng 10/2017.
- [5] Nguyễn Anh Thu, Vũ Thanh Hương, Sự phát triển của các Khu kinh tế cửa khẩu tại Việt Nam, Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á. Số 7 (220) (2018) 30-38.
- [6] M. Lord, P. Tangtrongjita, Scoping Study for the Special Border Economic Zone (SBEZ) in the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT), 2014.
- [7] D. Lalkaka, Nguyen Quan, Y. Xiaohui, Lộ trình Khu Kinh tế xuyên biên giới, Dự án Hỗ trợ kỹ thuật TA 7356-REG: Phát triển các khu kinh tế xuyên biên giới giữa Trung Quốc và Việt Nam, ADB, 2011.
- [8] R.L. Wallack, W. Zhaohui, Nguyen Anh Thu, Phát triển thể chế và Tăng cường năng lực, Dự án Hỗ trợ kỹ thuật TA 7356-REG: Phát triển các khu kinh tế xuyên biên giới giữa Trung Quốc và Việt Nam, ADB, 2011.
- [9] Nguyễn Anh Thu, Nguyễn Thị Thanh Mai, Mô hình khu hợp tác kinh tế biên giới và một số gợi mở, Tạp chí những vấn đề Kinh tế chính trị thế giới. Số 6 (2017) 29-40.
- [10] Lô Minh Tuyên, Ban quản lý Khu kinh tế tỉnh Cao Bằng tổ chức Hội nghị gặp mặt các doanh nghiệp đầu xuân Mậu Tuất năm 2018, Truy cập ngày 10/9/2018 tại <http://banqlkkt.caobang.gov.vn/vi/news/tin-tuc-su-kien/ban-quan-ly-khu-kinh-te-tinh-cao-bang-to-chuc-hoi-nghi-gap-mat-cac-doanh-nghiep-dau-xuan-mau-tuat-nam-2018-144.html>.