

# CON ĐƯỜNG BUÔN BÁN QUA BIÊN GIỚI VỚI SỰ HÌNH THÀNH, PHÁT TRIỂN CÁC ĐÔ THỊ VÙNG BIÊN LÀO CAI - VÂN NAM VÀ SỰ TÁC ĐỘNG ĐẾN KHÔNG GIAN VĂN HÓA, KHÔNG GIAN DÂN SỐ HỌC TỘC NGƯỜI

TS. TRẦN HỮU SƠN

*Sở Văn hóa – Thông tin tỉnh Lào Cai*

**T**ừ thời cổ đại đến nay, những tuyến đường buôn bán giao lưu kinh tế dọc sông Hồng nối Vân Nam – Trung Quốc với Bắc Bộ Việt Nam đã tác động đến sự hình thành, phát triển và suy vong của các trung tâm dân cư vùng biên giới. Đồng thời quá trình hưng vong của các trung tâm này cũng ảnh hưởng mạnh mẽ đến không gian văn hoá, không gian dân số học tộc người. Nó đặt ra nhiều vấn đề về mối quan hệ giữa cư dân từ nơi khác đến với cư dân bản địa, giữa đời sống của người dân ngoại ô và trung tâm đô thị. Mặt khác, cũng phân tích rõ những thách thức “mặt trái” ở vùng biên giới thời mở cửa để cung cấp tư liệu cho các nhà hoạch định chính sách nhằm xây dựng đô thị vùng biên theo hướng phát triển bền vững.

## I. CON ĐƯỜNG BUÔN BÁN QUA BIÊN GIỚI LÀO CAI (VIỆT NAM) VÀ VÂN NAM (TRUNG QUỐC) VỚI SỰ HÌNH THÀNH, PHÁT TRIỂN (SUY VONG) CỦA MỘT SỐ ĐÔ THỊ VÙNG BIÊN CUỐI THẾ KỶ 19, ĐẦU THẾ KỶ XX.

Con đường buôn bán qua biên giới Lào Cai (Việt Nam) và Vân Nam (Trung Quốc) dọc theo sông Hồng đã hình thành từ rất

sớm trong lịch sử cổ đại. Thời kỳ Tiên Tần, con đường buôn bán dọc theo sông Hồng đã hình thành<sup>1</sup>. Đến thời Hán con đường buôn bán nối liền Tiến Tang (Vân Nam) với Mê Linh (Giao Chỉ) khá phát triển<sup>2</sup>.

Tuyến đường buôn bán qua sông Hồng đặc biệt phát triển sau thời kỳ Vân Nam mở cửa theo các hiệp ước thương mại ở biên giới (1885 – 1895). Buôn bán qua sông Hồng phát triển, bến sông “Mã đầu Mạn Hảo” với vị trí điểm xuất phát tuyến đường sông Hồng ở Vân Nam Trung Quốc đã mở rộng nhanh chóng, trở thành một tiểu Hồng Kông. Theo tấm bia ở Mạn Hảo, vào năm Thanh Hàm Phong thứ ba (1853) có ghi chép bến sông Mạn Hảo chỉ có 16 nhà “thuỷ phu”. Nhưng sau năm 1886, đặc biệt sau khi hải quan ở Mạn Hảo được thiết lập trực thuộc hải quan Mông Tự (1889) tiểu trấn Mạn Hảo trở thành đô thị sầm uất. Cơ sở hạ tầng được xây dựng, phân cục điện báo Mạn Hảo ra đời. Các biệt thự, khu phố kiến trúc theo kiểu châu Âu xuất hiện. Mạn Hảo từ một bến đò nhỏ có 16 nhà trở thành một đô thị có 14.000 dân. Mỗi ngày có hơn 1000 con ngựa từ Mông Tự, Cá Cựu chở hàng đến Mạn Hảo và có hàng trăm thuyền xuất bến chở hàng qua sông Hồng vào Việt Nam.

Những năm đầu khi mới mở cửa, thuyền buôn qua lại bến cảng Mạn Hảo khoảng trên 1000 lượt chiếc vận chuyển hơn 3000 tấn hàng hoá. Đến năm Quang Tự thứ 33 (1907) có 18.431 chuyến thuyền vận chuyển 57.369 tấn hàng hoá<sup>3</sup>. Các công ty của 5 nước Pháp, Ý, Đức, Nhật, Mỹ đều đầu tư xây dựng cửa hàng của hiệu ở Mạn Hảo<sup>4</sup>.

Sau hiệp ước Thiên Tân ký ngày 9/6/1885 giữa triều đình Mãn Thanh và thực dân Pháp, Mông Tự ở Vân Nam trở thành điểm mở cửa đầu tiên của Vân Nam – Trung Quốc. Từ năm 1889, hải quan Mông Tự chính thức được thành lập, Mông Tự trở thành trung tâm buôn bán quan trọng và sầm uất của tỉnh Vân Nam. Đô thị Mông Tự phát triển mạnh mẽ. Năm 1904, Mông Tự trở thành trung tâm quản lý xây dựng đường sắt Điền - Việt dân số tăng lên 4 vạn người<sup>5</sup>. Đường phố Mông Tự được quy hoạch mở rộng, hình thành các khu lãnh sự quán, văn phòng đại diện nước ngoài (ở phía Đông thành phố). Còn phía Tây thành phố trở thành khu buôn bán sầm uất. Mông Tự còn có 20 công ty kinh doanh nước ngoài đầu tư lớn. Ngoại thương của Mông Tự trong thời kỳ này chiếm vị trí chủ đạo của ngoại thương Vân Nam. Từ năm 1889 đến năm 1896, ngoại thương Mông Tự chiếm 100% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Vân Nam. Năm 1897 đến năm 1901, ngoại thương mậu dịch ở hải quan Mông Tự chiếm 93,3% đến 96,7% tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Vân Nam. Từ năm 1902 đến năm 1910, ngoại thương mậu dịch ở hải quan Mông Tự chiếm từ 77 – 89,7% tổng kim ngạch ngoại thương toàn tỉnh. Từ năm 1889 đến 1909 (trước khi thông xe đường sắt Điền -

Việt, Mông Tự trở thành cánh cửa quan trọng nhất mở ra nước ngoài của tỉnh Vân Nam<sup>6</sup>.

Như vậy hơn hai mươi năm sau khi Vân Nam mở cửa, tuyến đường buôn bán theo đường bộ chạy từ Mông Tự đến Mạn Hảo, từ Mạn Hảo đi thuyền đến Hải Phòng đã góp phần hình thành và phát triển mạnh mẽ các đô thị vùng biên. Trong đó nổi bật là Mông Tự và Mạn Hảo. Năm 1910, sau khi khánh thành tuyến đường sắt Điền - Việt, số tàu thuyền đi lại trên sông Hồng giảm 2/3. năm 1907, Mạn Hảo đón 18.431 chuyến thuyền vận chuyển 57.369 tấn hàng hoá thì đến năm 1930 chỉ có 834 tàu thuyền qua lại, khối lượng hàng hoá vận chuyển qua đường sông chỉ có 84 tấn hàng. Năm 1941, phát xít Nhật huy động 40 lần chiếc máy bay ném bom huỷ diệt Mạn Hảo. Từ đó đến mãi về sau này, việc vận chuyển bằng đường thuỷ trên sông Hồng chấm dứt. Mạn Hảo từ 1 đô thị sầm uất trở thành một bến đò ngang hoang vắng.

Ngày 11/4/1910, toàn bộ tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh được thông xe, trung tâm xuất nhập khẩu hàng hoá của Vân Nam chuyển từ Mông Tự lên Côn Minh. Thành phố Mông Tự cũng chấm dứt thời kỳ phồn vinh, dân số thành phố cũng giảm đi 3/4 chỉ còn 1 vạn người sinh sống.

Do chuyển vị trí tuyến đường, một số đô thị suy tàn nhưng lại hình thành và phát triển mạnh mẽ các đô thị mới trên tuyến đường sắt.

Tuyến đường sắt ra đời đã mở ra một không gian kinh tế mới ở vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam. Trước hết là sự phát triển mạnh mẽ của hai đô thị giáp biên

giới là Lào Cai (Việt Nam) và Hà Khẩu (Trung Quốc).

Giữa thế kỷ 19, Lào Cai là châu lỵ châu Thủy Vĩ có tên gọi là phố Bảo Thắng. Nhà sử học Phạm Thận Duật đã nhận xét Bảo Thắng là chốn đô hội nhưng Lào Cai vẫn còn là một tiểu trấn ở vùng biên<sup>7</sup>. Năm 1886, sau khi chiếm Lào Cai, thực dân Pháp xây dựng đồn binh, xây dựng các khu vực phòng thủ và mở đường, phát triển đô thị sang bên Cốc Lếu. Nhằm mở rộng thương trường cửa khẩu, năm 1898, cầu lớn bằng gạch bắc qua sông Nậm Thi được xây dựng. Ngày 9/9/1903 cầu đường sắt nối Lào Cai – Hà Khẩu khánh thành. Ngày 1/2/1906, tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai hoàn thành dài 390km nối liền hải cảng lớn nhất miền Bắc với vùng biên giới Lào Cai, là phương tiện nối liền vùng núi xa xôi với đồng bằng, là cánh cửa mở rộng thông thương, phá vỡ tính khép kín ở vùng cao, nhờ có đường sắt, đô thị Lào Cai có những bước phát triển khá nhanh. Trước hết, về hành chính, ngày 12/7/1907, Lào Cai trở thành một tỉnh dân sự, đô thị Lào Cai được quy hoạch xây dựng thành trung tâm tỉnh lỵ. Các công trình thành phố liên tiếp khánh thành như hệ thống chiếu sáng công cộng, công viên, đường nội thị, quảng trường, nhà máy nước... Đô thị Lào Cai quy hoạch mở rộng gấp 12 lần đô thị cũ. Đô thị phát triển mạnh sang hữu ngạn sông Hồng, xuống phía Nam. Ngay sau khi có tuyến đường sắt, Lào Cai nhận được 285 đơn thăm dò, khai thác mỏ. Năm 1911, mỏ đồng ở làng Nhón. Sau đó mỏ Phấn Chi cũng được khai thác với quy mô lớn 800 tấn/năm. Năm 1939, khai thác mỏ Apatít Cam Đường. Từ năm 1940 – 1944, khai thác 196.720 tấn

quặng Apatít, xuất khẩu 151.908 tấn... Một số cơ sở công nghiệp như nhà máy điện, nhà máy nước đá, xưởng sửa chữa toa xe... cũng được xây dựng. Một số mỏ khai khoáng đi vào hoạt động, việc buôn bán thuận lợi, dân số đô thị Lào Cai tăng nhanh. Khi mới quy hoạch tỉnh lỵ, năm 1907 dân số Lào Cai chưa đầy 1000 người; đến năm 1944, Lào Cai có hơn 12.000 người. Trong đó riêng công nhân khai thác mỏ Apatít là trên 7000 người.

Khai thông đường sắt Lào Cai – Côn Minh, đô thị Hà Khẩu cũng phát triển nhanh chóng. Năm Càn Long thứ 13 (1748), tri phủ Khai Hoá lập ra Hà Khẩu Tân. Lúc đó Hà Khẩu chỉ là một bến sông có mấy chục hộ làm nghề đánh cá và thủy phu<sup>8</sup>. Năm 1886, Hà Khẩu chỉ có chưa đầy 100 hộ. Nhưng từ sau khi Vân Nam mở cửa, thị trấn Hà Khẩu phát triển mạnh mẽ. Người dân ở 2 tỉnh Quảng Đông, Quảng Tây kéo đến làm ăn rất đông. Đầu thế kỷ 20, Hà Khẩu là trung tâm tập kết thuốc phiện, vận chuyển qua sông Hồng, đường mòn, đường sắt đến Việt Nam rồi đến Hương Cảng, Quảng Đông tiêu thụ. Buôn lậu thuốc phiện đã khiến thương nhân ở Hà Khẩu giàu có, đầu tư mở mang đường phố. Năm 1908, có trận lũ lớn, chợ lớn và khu buôn bán ở ven sông bị lũ cuốn trôi. Chính quyền Hà Khẩu đầu tư mở đường vào núi, xây phố xá lên cao. Hà Khẩu mở rộng cả phía Bắc và phía Đông.

Sau khi trở thành ga đường sắt đầu cầu biên giới, Hà Khẩu càng đẩy mạnh xây dựng các đường phố. Con đường trục chính nối đầu cầu Hồ Kiều với trung tâm đô thị được khánh thành. Hai bên đường đều tập trung các cửa hàng, cửa hiệu lớn. Trong thập kỷ 20, 30 của thế kỷ 20, Hà Khẩu đã

dựng 16 con đường nội thị như đường Đức Phần, Quang Linh, Nam Khê Hà, Hà Biên,... Hệ thống chợ và dịch vụ buôn bán được mở rộng. Chợ lớn nhất Hà Khẩu xây dựng năm 1911 ở trung tâm đô thị. Hàng ngày chợ thu hút ba bốn nghìn người đến họp. Có đường sắt chạy qua, thương nhân ở Quảng Đông, Quảng Tây, Côn Minh, Tứ Xuyên, Mông Tự... đổ xô đến Hà Khẩu mở cửa hàng, cửa hiệu buôn bán. Năm Dân quốc 19, (năm 1930), Hà Khẩu thành lập thương hội với 80 hộ kinh doanh có cửa hàng có vốn vài vạn bạc. Số hộ buôn bán nhỏ ở Hà Khẩu năm 1935 có 156 hộ, tổng số vốn 10.696 vạn đồng<sup>9</sup>. Các công ty dầu khí, kim khí, đồ trang sức... của Pháp, Mỹ, Đức cũng đặt văn phòng đại diện, cơ sở kinh doanh. Sau khi mở cửa kinh tế lần thứ nhất (1889) và nhất là sau khi lập chi nhánh hải quan Hà Khẩu (tháng 6/1897), tình hình buôn bán giữa Hà Khẩu với Lào Cai phát triển mạnh. Đặc biệt, khi Hà Khẩu trở thành ga đầu cầu biên giới trên tuyến đường sắt Điền - Việt thì tình hình buôn bán của đô thị Hà Khẩu càng phát triển. Hà Khẩu trở thành điểm trung chuyển trong tuyến đường sắt Điền - Việt. Buôn bán thuận lợi, Hà Khẩu đã tạo ra sức hút dân cư nhiều nơi để về làm ăn. Dân số Hà Khẩu tăng nhanh. Khi mới khai thông tuyến đường sắt Điền - Việt, Hà Khẩu có 7541 hộ với 31.067 người<sup>10</sup>. Trong đó dân số ở trung tâm đô thị có khoảng 4000 người. Nhờ đường sắt Điền Việt, nhờ thuận lợi đường sông, Hà Khẩu từ một bến sông chở đồ ngang đã phát triển rất nhanh, trở thành một “tiểu Hồng Kông” của tỉnh Vân Nam.

Đầu thế kỷ XIX, Cá Cựu chỉ là một thôn nhỏ gọi là “Tam gia trại” với vài ba

chục hộ, khoảng 100 nhân khẩu<sup>11</sup>. Nhưng từ khi khai thông tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Côn Minh, Cá Cựu đã phát triển nhanh chóng, phồn vinh. Do nhu cầu thiếc trên thế giới tăng nhanh, giao thông đường sắt nối Cá Cựu với thị trường, máy móc kỹ thuật châu Âu được đầu tư mạnh vào các mỏ. Hàng loạt mỏ lớn với phương pháp khai thác tân tiến ra đời như các mỏ Kim Trúc Lâm, Cổ Sơn,... Thành phố Cá Cựu trở thành “Thủ đô của thiếc”. với sự tham gia của 3 – 5 vạn công nhân. Sản lượng thiếc xuất khẩu cũng tăng rất nhanh. Năm 1890, lượng thiếc Cá Cựu đạt 1315 tấn. Năm 1910 sản lượng thiếc xuất khẩu tăng lên đột biến, đạt 6000 tấn.

Nhờ nghề khai mỏ thiếc phát triển, thành phố Cá Cựu cũng đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng. Đường giao thông nội thị được quy hoạch và không ngừng mở rộng. Trước khi đường sắt Điền - Việt thông xe, Cá Cựu có 10 đường phố, mặt đường chỉ rộng từ 3 đến 4 mét, lát đá phiến. Sau các đường phố được mở rộng gấp đôi. Năm dân quốc 29 (1940), Công ty cổ phần thiếc Vân Nam xây dựng đường ô tô đầu tiên trong thành phố. Cá Cựu đã tu sửa, xây mới 28 đường phố lớn nhỏ<sup>12</sup> trong đó có các đường phố chính như Thiên Quân, Các Đại ...v.v.

Thành phố Cá Cựu cũng tập trung kinh phí đầu tư xây dựng hệ thống cấp nước, điện chiếu sáng<sup>13</sup>. Cơ sở hạ tầng được xây dựng, ngành thiếc phát triển đã tạo điều kiện cho buôn bán hàng hoá. Thời Dân quốc Cá Cựu có tới 800 hiệu buôn, cửa hàng tư doanh<sup>14</sup>. Các hiệu buôn lớn tập trung ở đường Các Đại<sup>15</sup>. Đường sắt Hải Phòng – Lào Cai – Hà Khẩu – Côn Minh

thông xe góp phần thổi bùng ngọn lửa phần vinh của “kinh đô thiếc”. Dân khắp nơi tấp nập đổ về Cá Cựu tìm việc làm. Đầu thế kỷ 19, Cá Cựu chỉ có khoảng vài ba chục hộ gia đình. Nhưng đến khi thông tuyến đường sắt Điện - Việt, nghề khai thác thiếc phát triển huy hoàng thì Cá Cựu cũng bùng nổ dân số. Năm 1910, Cá Cựu có gần 3 vạn dân. Năm 1940, máy bay Nhật oanh tạc Cá Cựu, đường sắt Điện - Việt nối Vân Nam với Việt Nam bị đình trệ, ngành thiếc Cá Cựu cũng tiêu điều. Vì vậy đến năm 1941 dân số Cá Cựu chỉ còn một nửa so với năm 1938. Như vậy càng thấy rõ vai trò của đường sắt Điện - Việt với sự hưng thịnh (suy giảm) của thành phố thiếc Cá Cựu.

Đường sắt cũng ảnh hưởng mạnh mẽ đến sự hình thành và phát triển đô thị Sa Pa. Mùa đông năm 1903, đoàn thám hiểm của Sở Địa lý Đông Dương sau khi tiến hành đo đạc vẽ bản đồ đã phát hiện ra cảnh quan cao nguyên Lò Suối Túng và làng Sa Pa ở thượng nguồn Ngòi Đum. Ngày 2/6/1909, sau khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai thông xe được 3 năm, Chánh sứ Lào Cai là Towsre đã gửi tờ trình lên Thống sứ Bắc Kỳ đề nghị thành lập khu điều dưỡng trên “Cao trạm Sa Pa”. Năm 1910, một đơn vị lê dương đến Sa Pa “xây dựng một trại quân sự và mở ra các đường mòn đầu tiên”<sup>16</sup>. Đường mòn từ Lào Cai đến Sa Pa bước đầu được khai phá, phát quang, mở rộng. Từ thập kỷ 20 đến đầu thập kỷ 40 của thế kỷ 20, gần 70 biệt thự, khách sạn, nhà nghỉ ở Sa Pa được xây dựng<sup>17</sup>. Số du khách đi bằng đường sắt lên Lào Cai và từ Lào Cai đi ô tô đến Sa Pa tăng rất nhanh. Mùa hè năm 1928, Sa Pa lại đón 900 người Âu đến Sa Pa. Dân số

cũng tăng nhanh. Năm 1913, Sa Pa chỉ có dăm ba hộ người Kinh phục vụ. Đầu thập kỷ 20, xuất hiện 2 phố của người Việt và người Hoa, đầu thập kỷ 40 thế kỷ 20 có khoảng 1000 dân. Ngày 9/3/1944, Thống sứ Bắc Kỳ ký nghị định thành lập châu mới Sa Pa bao gồm 2 xã Hướng Vinh, Mường Hoa và phố Xuân Viên. Châu Sa Pa rộng 125.000 ha, có 1034 suất đình.

Như vậy, sau khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Vân Nam thông xe, tuyến đường đã thúc đẩy sự phát triển mạnh mẽ cả những vùng nằm xa đường sắt. Mặt khác, nhờ đường sắt, công nghiệp khai thác thiếc ở Cá Cựu – Vân Nam – Trung Quốc, Apatít ở Lào Cai – Việt Nam mới có bước phát triển đột biến. Đường sắt cũng xuất hiện điểm du lịch mới Sa Pa. Nhờ giao thương qua đường sắt, hàng loạt đô thị vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam trở thành sầm uất. Nhưng đồng thời đường sắt cũng làm suy vong một số đô thị khác.

## **II. LÀN SÓNG THƯƠNG MẠI QUA ĐƯỜNG BIÊN LÀO CAI – VÂN NAM VỚI SỰ PHÁT TRIỂN CỦA CÁC ĐÔ THỊ VÙNG BIÊN VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ CẤP BÁCH ĐẶT RA**

### **1. Buôn bán qua biên giới Lào Cai – Vân Nam phát triển mạnh mẽ**

Đầu thập kỷ 90, thế kỷ 20, quan hệ Việt Nam – Trung Quốc đã bình thường hoá, tạo điều kiện thuận lợi cho buôn bán vùng biên giới. Từ khi thực hiện bình thường hoá quan hệ đến nay, Chính phủ Việt Nam và Trung Quốc đã ký kết hơn 30 hiệp định về kinh tế hoặc có liên quan đến kinh tế tạo cơ sở cho thương mại giữa hai nước phục hồi phát triển trên tầng cao mới. Vân Nam là tỉnh đầu tiên của Trung Quốc

tham gia vào Hợp tác phát triển vùng Mê Kông mở rộng (GMS). Lào Cai và Vân Nam cũng ký kết nhiều văn bản hợp tác kinh tế. Dự án liên kết kinh tế Lào Cai – châu Hồng Hà – Vân Nam – Trung Quốc đang được khởi động. Vân Nam và Lào Cai là thị trường tiêu thụ trực tiếp nhưng quan trọng hơn lại có vị trí là thị trường trung chuyển trong quan hệ thương mại Việt – Trung. Hàng hoá các tỉnh Việt Nam qua Vân Nam có thể thâm nhập vào cả vùng Tây Nam rộng lớn của Trung Quốc. Ngược lại, hàng hoá ở Vân Nam cũng thâm nhập vào các tỉnh Việt Nam và xuất khẩu đi các nước. Với vị trí địa lý thuận lợi như vậy, làn sóng thương mại qua vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam từ đầu thập kỷ 90 thế kỷ 20 đến nay phát triển mạnh mẽ.

Lào Cai và Vân Nam có chung cửa khẩu quốc tế Lào Cai – Hà Khẩu. Cửa khẩu này chiếm 90% hàng hoá xuất nhập khẩu của Vân Nam với Việt Nam. Cả tỉnh Lào Cai và Vân Nam đều coi trọng đầu tư cơ sở hạ tầng vùng cửa khẩu nối liền 2 đô thị Lào Cai và Hà Khẩu. Ngày 10/1/2003, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam ban hành Quyết định số 09/2003/QĐ-TTg phê duyệt mở rộng phạm vi khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai từ diện tích ban đầu là 6.513,8ha mở rộng lên tổng diện tích 7.971,8 ha. Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai bao gồm các phường: Lào Cai, Cốc Lếu, Duyên Hải, Phố Mới, Kim Tân và các xã Đông Tuyển, Vạn Hoà của thành phố Lào Cai cùng thôn Na Mo, xã Bản Phiệt, huyện Bảo Thắng; xã Mường Khương huyện Mường Khương tỉnh Lào Cai. Đến nay công tác quy hoạch khu kinh tế cửa khẩu ở thành phố Lào Cai đã cơ bản hoàn thành bao gồm các khu

chức năng như khu kinh tế trọng điểm: khu cửa khẩu quốc tế Lào Cai (50 ha), khu thương mại Kim Thành giai đoạn I (152 ha), khu công nghiệp Bắc Duyên Hải (304 ha), khu công nghiệp Đông Phố Mới (146 ha). Ngoài ra, thành phố Lào Cai còn quy hoạch khu nhà ga, kho vận quốc tế, khu trung tâm thương mại Cốc Lếu... Thành phố đang tiến hành chuyển các đơn vị hành chính về phía Nam nhằm dành đất ở khu kinh tế cửa khẩu cho các nhà đầu tư.

Thị trấn Hà Khẩu cũng tiến hành điều chỉnh quy hoạch thành thị, từ 1,6km<sup>2</sup> vốn có lên 4,13km<sup>2</sup>. Khu thành thị mở rộng phía Đông đến bờ Bắc sông Nam Khê (Nậm Thi), phía Tây đến Bắc Sơn, phía Nam đến đê phòng hộ sông Hồng và phía bắc đến Lãnh Thủy cầu trại Tân Lang. Hà Khẩu cũng chuyển khu hành chính về phía Bắc Sơn nhằm dành diện tích đất gần cửa khẩu cho các doanh nghiệp đầu tư. Tỉnh Lào Cai và châu Hồng Hà tỉnh Vân Nam – Trung Quốc phối hợp xây dựng “Khu hợp tác kinh tế Lào Cai (Việt Nam) - Hồng Hà (Trung Quốc)” nhằm tăng cường khai thác lợi thế của mỗi bên, xây dựng Lào Cai - Hồng Hà trở thành khu vực trung chuyển hàng hoá lớn, thực hiện tốt chức năng là cầu nối giữa Việt Nam với vùng Tây Nam – Trung Quốc. Giai đoạn đầu của dự án hợp tác là thành phố Lào Cai và Hà Khẩu xây dựng “Khu mậu dịch tổng hợp Kim Thành (Lào Cai) và Bắc Sơn (Hà Khẩu)” với tổng diện tích 5,35km<sup>2</sup>. Hiện nay, cây cầu đường bộ nối Kim Thành - Bắc Sơn qua sông Hồng đã khánh thành, nối liền tuyến đường cao tốc Lào Cai - Việt Trì - Nội Bài. Tỉnh Lào Cai huy

động nhiều nguồn vốn đầu tư cho khu kinh tế cửa khẩu giai đoạn 2001 – 2006 là 1.849 tỷ VNĐ, nhằm giải phóng mặt bằng xây dựng khu Thương mại Kim Thành, khu công nghiệp Đông Phố Mới, Bắc Duyên Hải, xây dựng 22,3km đường giao thông nội bộ, xây dựng kè sông Hồng dài 8.258m. Tỉnh Vân Nam Trung Quốc đầu tư 13.150 vạn NDT xây dựng cầu đường bộ Trung - Việt, trung tâm liên kiểm, Văn phòng các ngân hàng. Tỉnh Vân Nam còn đầu tư 2157 vạn NDT xây dựng kè sông Hồng dài 2574m.

Bên cạnh việc đầu tư cơ sở vật chất cho khu kinh tế cửa khẩu, Lào Cai và Vân Nam còn cải cách các thủ tục hải quan dịch vụ cửa khẩu như chế độ thông quan 1 lần, tăng thời gian mở cửa khẩu (cửa khẩu đường sắt mở cửa 24/24h, cửa khẩu đường bộ mở cửa từ 7h đến 22h), xe chở hàng và chở khách của Vân Nam, Lào Cai đều vận chuyển sâu trong nội địa 2 tỉnh v.v... tạo thuận lợi cho xuất nhập cảnh.

Nhờ có chính sách tăng cường đầu tư khu vực cửa khẩu, cải cách thủ tục xuất nhập cảnh qua biên giới, hoạt động buôn bán giữa Lào Cai và Vân Nam tăng nhanh.

Trong 10 tháng năm 2007, kim ngạch xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Lào Cai tăng đột biến, đạt 571 triệu USD. Người và phương tiện xuất nhập cảnh qua cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu tăng nhanh. Giai đoạn 2001 – 2007 tăng 16%/năm.

Trao đổi kinh tế Lào Cai – Vân Nam phát triển mạnh góp phần tăng nguồn thu cho ngân sách địa phương. Năm 2001, Lào Cai thu từ địa bàn cửa khẩu được 184,225 tỷ VNĐ, năm 2002 thu 263,187 VNĐ, năm 2003 thu 358 tỷ VNĐ, năm 2004 thu 365 tỷ VNĐ, năm 2005 thu 428,600 tỷ VNĐ, năm 2006 thu 449,56 tỷ VNĐ, 10 tháng đầu năm 2007 thu 605,563 tỷ VNĐ.

Lào Cai là tỉnh thứ 2 trên tuyến biên giới Việt – Trung thu hút vốn đầu tư của Trung Quốc (số liệu đến tháng 10/2006).

**BIỂU ĐẦU TƯ TRỰC TIẾP CỦA TRUNG QUỐC (FDI)  
VÀO CÁC TỈNH BIÊN GIỚI VIỆT – TRUNG**

Đơn vị: USD

Stt	Địa phương	Số dự án	Tổng vốn đầu tư	Vốn pháp định	Đầu tư thực hiện
1	Quảng Ninh	19	42.894.878	17.578.290	8.418.222
2	Lào Cai	12	16.511.340	12.310.895	5.577.459
3	Lạng Sơn	9	13.720.000	6.873.077	2.900.000
4	Hà Giang	2	5.925.000	2.633.000	
5	Lai Châu	1	1.500.000	1.500.000	31.545

*Nguồn: Cục đầu tư nước ngoài - Bộ Kế hoạch và đầu tư*

## **2. Làn sóng buôn bán qua biên giới Lào Cai – Vân Nam đã thúc đẩy các đô thị ven biên phát triển**

Làn sóng buôn bán qua biên giới Lào Cai – Vân Nam có những bước phát triển nhảy vọt đã tác động về mọi mặt đối với đô thị vùng biên giới. Có đô thị được hồi sinh từ đồng tro tàn và vượn mình (như thành phố Lào Cai), có đô thị đã lấy lại vị thế đầu tàu mở cửa cuối thế kỷ 19 để vươn lên trở thành trung tâm phát triển toàn vùng (như Mông Tự - Vân Nam). Có đô thị không ngừng mở rộng phát triển theo xu hướng hiện đại hoá (như Hà Khẩu – Vân Nam). Thị xã Lào Cai của Việt Nam sau chiến tranh biên giới (1979) trở thành một đồng gạch vụn hoang tàn, người dân sơ tán về tuyến sau. Nhưng từ năm 1991 đến nay, thị xã Lào Cai được quy hoạch lại mở rộng gấp bốn lần. Năm 2004, Lào Cai trở thành thành phố có diện tích lớn nhất khu vực biên giới Việt – Trung. Đầu thế kỷ 20, thị xã Lào Cai mới có 17 đường và ngõ phố. Năm 1978, thị xã có 25 đường phố. Nhưng đến năm 2007, thành phố Lào Cai đã xây dựng được 175 đường phố. Trong đó có nhiều đường mặt đường rộng từ 36 đến 58 mét. Hệ thống hạ tầng đô thị (điện, nước sạch, thông tin, giao thông, xử lý rác thải, dịch vụ công...) được hiện đại hoá. Đồng thời khu vực thương mại cũng mở rộng ở khu vực cửa khẩu, mở thêm khu kinh tế mở Kim Thành. Trên địa bàn thành phố có 537 công ty, doanh nghiệp kinh doanh, sản xuất. Tham gia hoạt động xuất nhập khẩu, năm 2005 có 374 doanh nghiệp, trong đó thành phố Lào Cai có 46 doanh nghiệp. Thành phố xây dựng 12 chợ với tổng diện tích 48.000m<sup>2</sup>. Số khách sạn nhà hàng tăng nhanh. Năm 1991 có 27 nhà hàng,

nhà nghỉ, năm 2005 có 620 khách sạn, nhà hàng, 2.500 người buôn bán nhỏ. Tốc độ tăng trưởng kinh tế 16 năm qua đều tăng từ 10% đến 15%/năm. Cơ cấu kinh tế ở thành phố Lào Cai chuyển đổi mạnh mẽ. Năm 1991, nông nghiệp chiếm 25%, công nghiệp 45%, dịch vụ chiếm 30%. Nhưng đến năm 2006, nông nghiệp chỉ chiếm 6,9%, dịch vụ chiếm 49%, công nghiệp chiếm 44,1%. Nguồn thu từ buôn bán, dịch vụ của khẩu tăng rất nhanh. Năm 2001 mới thu 184 tỷ VNĐ, đến năm 2007 thu 700 tỷ VNĐ. Dân số thành phố Lào Cai tăng nhanh. Năm 1991, thị xã Lào Cai có 31.000 người nhưng đến năm 2007, thành phố Lào Cai có hơn 10 vạn người. Đời sống người dân nâng cao.

Thị trấn Hà Khẩu tỉnh Vân Nam – Trung Quốc cũng có những bước phát triển nhanh chóng. Tháng 6 năm 1992, Quốc Vụ viện Trung Quốc phê chuẩn Hà Khẩu trở thành huyện cải cách mở cửa, thực hiện chính sách ưu đãi ở vùng biên giới. Từ đó đến nay, Hà Khẩu có những bước phát triển nhảy vọt. Đô thị Hà Khẩu được quy hoạch tổng thể, diện tích mở rộng gần gấp 3 lần. Hệ thống hạ tầng được chú trọng xây dựng. Hà Khẩu đầu tư 3557 vạn NDT xây dựng đê sông Hồng, xây dựng đường Tân Hà, đường Bắc Sơn, đường Tân Lang, đường Long Tuyên. Mở rộng hầu hết các trục đường nội thị. Đầu tư 1900 vạn NDT xây dựng công trình đường điện 110 KW dài 87km và đường điện 35kw dài 22 km đảm bảo vừa cung cấp điện cho thành phố, vừa xuất khẩu điện sang Lào Cai. Xây dựng mới nhà máy nước công suất 8000m<sup>3</sup> nước/ngày. Xây dựng hệ thống thông tin liên lạc hiện đại.



Phát huy lợi thế là vị trí trung chuyển, Hà Khẩu đẩy mạnh phát triển ngành kinh tế mũi nhọn là dịch vụ du lịch. Đô thị xây dựng 4 chợ biên giới là chợ Thương Thành, chợ Kim Minh, chợ Trung - Việt, chợ Lợi Hồng với diện tích là 18.300 m<sup>2</sup>. Đồng thời còn xây dựng phố thương mại Hà Biên với diện tích là 46.983m<sup>2</sup>. Thị trấn Hà Khẩu có 12 khách sạn 2 sao và 1 sao, 42 nhà khách với 3720 giường, xây dựng mới 20 nhà hàng. Nguồn lợi từ kinh tế xuất nhập khẩu tăng nhanh. Tổng kim ngạch mậu dịch xuất nhập khẩu năm 2000 là 7.700.000.000 NDT. Năm 2004 tăng lên 32.100.000.000 NDT. Năm 2000, tổng sản lượng mậu dịch xuất nhập khẩu của châu Hồng Hà chiếm 21,9% tổng sản lượng mậu dịch xuất nhập khẩu của khu hải quan Côn Minh. Lượng vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu là 182,7 vạn tấn, chiếm 44,6% lượng vận chuyển hàng hoá của khu hải quan Côn Minh. Các doanh nghiệp ở 27 tỉnh thành phố và vùng lãnh thổ cũng đầu tư vào Hà Khẩu mở văn phòng đại diện, mở công ty, liên kết, liên doanh. Trong đó có 7 doanh nghiệp ở Thâm Quyển, 6 doanh nghiệp ở Quảng Châu, 4 doanh nghiệp ở Thành Đô, 2 doanh nghiệp ở Hồng Kông, 2 doanh nghiệp ở Thượng Hải... Trong 15 năm mở cửa biên giới, đời sống người dân không ngừng được nâng cao. GDP thu nhập bình quân đầu người năm 2004 là 7830 đồng nhân dân tệ, tăng gấp 6 lần năm 1991, tăng hơn vùng nội địa 30%. Suốt 15 liên tục, mức tăng trưởng kinh tế Hà Khẩu đều đạt từ 11% – 13,7%. Dân số Hà Khẩu tăng nhanh. Hiện nay, tổng số dân của huyện Hà Khẩu là 102.100 người. Thu nhập của người dân không ngừng được nâng cao. Năm 2004,

thu nhập bình quân đầu người là 7830 đồng nhân dân tệ.

### **3. Mô hình hình thành và phát triển của các đô thị ven biên giới**

Các đô thị ở nội địa Việt Nam và Trung Quốc chủ yếu được hình thành từ trung tâm hành chính chính trị kết hợp với các cứ điểm đồn trú quân sự. Đô thị Tuyên Quang, Hưng Hoá, Bắc Ninh ở Việt Nam hoặc Khai Hoá, Kiến Thủy (ở Vân Nam – Trung Quốc) đều là các thành trì quân sự, các trung tâm hành chính của cả vùng. Nhưng điều kiện hình thành các đô thị vùng ven biên giới Lào Cai – Vân Nam có đặc điểm gắn liền với con đường buôn bán.

Trước hết, *về thời gian*, các đô thị ở ven biên đều ra đời sau khi có “các hiệp ước thương mại ở biên giới” do thực dân Pháp và triều đình Mãn Thanh ký kết (từ năm 1885 đến năm 1895). Các hiệp ước thương mại này tạo ra làn sóng buôn bán, thúc đẩy Vân Nam – Trung Quốc mở cửa, kích thích vùng biên giới tăng cường xuất khẩu trao đổi hàng hoá. Mạn Hảo, trước năm 1885 chỉ là bến sông bình thường. Còn Lào Cai là nơi đồn trú, thu thuế của quân Cờ Đen Lưu Vĩnh Phúc.

*Về không gian* địa điểm hình thành, các đô thị vùng ven biên giới là các đầu mối giao thông, các trạm trung chuyển hàng hoá trên tuyến đường buôn bán Vân Nam – Lào Cai. Mông Tự là điểm tập kết, trung chuyển hàng hoá từ Côn Minh, Thông Hải, Kiến Thủy xuống. Mạn Hảo là cảng sông tập kết hàng hoá bằng đường bộ từ Mông Tự xuống để chuyên chở qua sông Hồng. Lào Cai cũng là điểm tập kết hàng hoá của Việt Nam trước khi xuất khẩu sang Vân Nam qua đường sông Hồng và sau này là

đường sắt. Bên kia Lào Cai là trấn Hà Khẩu - điểm tập kết hàng hoá của Vân Nam xuất khẩu sang Việt Nam.

Như vậy, địa điểm hình thành đô thị phải nằm trên tuyến đường buôn bán Việt Nam – Vân Nam. Thậm chí các địa điểm hình thành đô thị còn là đầu mối của giao thương. Khi tuyến đường bộ, đường sông buôn bán chuyển hướng, không chạy qua, đô thị đó sẽ suy tàn. Khi khai thông đường sắt Điện - Việt, đường bộ qua Mông Tự, đường sông qua Mạn Hảo không phải là tuyến đường buôn bán chính thì đô thị Mạn Hảo lại trở về với vai trò chỉ là bến sông, đô thị Mông Tự lại trở về với trung tâm hành chính của 1 huyện và dân số giảm hẳn 3/4. Nhưng trong quá trình thực hiện các chính sách mở cửa biên giới đầu thập kỷ 90 thế kỷ 20 đến nay, Mông Tự lại trở thành trung tâm chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu với Việt Nam. Đô thị Mông Tự trở thành đầu mối giao thông đường cao tốc xuyên Á từ Côn Minh đến Mông Tự - Lào Cai - Nội Bài. Vì vậy, đô thị Mông Tự được quy hoạch thành một thành phố đẹp và hiện đại nhất ở phía Nam tỉnh Vân Nam.

Quá trình hình thành cư dân các đô thị ven biên cũng có những nét riêng biệt. Khi tuyến đường buôn bán chạy qua, các đầu mối giao thương có sức hút lạ kỳ, thu hút những cư dân giỏi buôn bán ở các nơi đổ xô đến. Người Hoa (quê ở Quảng Đông, Quảng Tây) là cư dân giỏi buôn bán nên có mặt đông đảo ở các đô thị vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam. Ở các đô thị Lào Cai (Lào Cai, Sa Pa) chủ yếu là người Kinh và người Hoa (có nguồn gốc Quảng Đông, Quảng Tây). Năm 1930, thị xã Lào Cai có hơn 3000 dân thì người Hoa có gần 1000

người, người Kinh có 1500 người, còn lại là người châu Âu và các dân tộc khác<sup>18</sup>. Ở Hà Khẩu và Mạn Hảo, cư dân chủ yếu là người Lương Quảng (Quảng Đông, Quảng Tây). Mở mang đường phố, xây dựng các công trình công cộng ở đô thị đều là người Lương Quảng. Người Lương Quảng lập ra các thương hội chi phối quản lý đô thị. Ngôn ngữ giao tiếp chính ở Hà Khẩu, Mạn Hảo là tiếng Lương Quảng (Bạch Thoại). Các cơ sở kinh tế lớn ở đây đều do người Lương Quảng quản lý. Bệnh viện, trường học đầu tiên được mở ra ở Hà Khẩu là do “Thương Hội” của người Lương Quảng đầu tư xây dựng. Hầu hết các đô thị ven biên đều có nhiều lớp cư dân ở nhiều vùng di cư đến. Thành phố Lào Cai có cư dân của 26 tỉnh thành phố trong cả nước đến sinh sống. Thị trấn Hà Khẩu có 27 vùng, lãnh thổ đầu tư xây dựng các doanh nghiệp. Hiện tượng đa dân tộc, đa văn hoá đang hình thành ở các đô thị vùng biên.

Mô hình phát triển các đô thị ở vùng đường biên giới Việt – Trung có đặc điểm riêng. Đô thị hình thành trên cơ sở một *trung tâm hạt nhân* gắn liền với buôn bán. Trung tâm hạt nhân này đầu tiên là khu chợ, bến cảng sông và nhà hàng giáp biên giới. Từ đó mới xuất hiện các trạm hải quan, ngân hàng, thuế vụ, khách sạn, nhà hàng lớn .... Tiếp theo là khu cơ sở sản xuất thủ công, dịch vụ, của cư dân có mức sống trung bình. Còn dân nghèo chủ yếu bị đẩy ra các đường biên vùng ven, ngoại ô.

Quá trình xây dựng cơ sở hạ tầng ở đô thị vùng biên giới cũng tiến hành theo yêu cầu kinh tế vùng biên. Trước hết, các đô thị đều chú trọng xây dựng các chợ chính, chợ trung tâm, bến cảng. Sau đó mới tiến hành xây dựng các kết cấu hạ tầng như

kho bãi, trạm hải quan, thuế, đường giao thông nội thị, công trình cấp nước, cấp điện, điện báo, trường học, bệnh viện....

Chức năng của đô thị vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam cũng có chức năng chung như các đô thị khác nhưng cũng xuất hiện một số yếu tố riêng. Trước hết, các đô thị này đều có chức năng kinh tế là chức năng quan trọng nhất. Sự ra đời của các đô thị này đều gắn liền với buôn bán, gắn chặt với truyền thống giao thương giữa miền Bắc Việt Nam với Vân Nam. Mặt khác, các đô thị này có bộ máy quản lý riêng nhưng vai trò của các hiệp hội buôn bán rất quan trọng. Ở Hà Khẩu, Mạn Hảo là “Thương hội”, ở Sa Pa là “Nghiep đoàn”, hiệp hội này thực sự là bộ máy quản lý song trùng với bộ máy chính quyền.

Tất nhiên, các đô thị ra đời ở vùng biên giới thuộc khu vực “nhạy cảm” nên chức năng quân sự của các đô thị cũng rất quan trọng. Các đô thị đều là các cứ điểm quân sự mạnh. Khu nghỉ mát Sa Pa lúc đầu là nơi điều dưỡng quân sự, sau đó mới phát triển, xây dựng khoảng 70 biệt thự, khách sạn, nhà nghỉ dành cho nghỉ mát, du lịch<sup>19</sup>. Đô thị Lào Cai, đô thị Hà Khẩu đều có hệ thống phòng thủ (hệ thống pháo đài, hầm ngầm...). Hiện nay, chức năng kinh tế đang nổi trội nhưng chức năng phòng thủ vẫn tồn tại.

#### **4. Những vấn đề cấp bách đối với quá trình đô thị hoá ở vùng biên giới**

4.1 Làn sóng buôn bán qua biên giới Lào Cai – Vân Nam đã góp phần thúc đẩy sự hình thành và phát triển các đô thị ven biên giới. Nhưng quá trình đô thị hoá ở các thành phố, thị trấn ven biên cũng đặt ra nhiều vấn đề phức tạp về các mối quan hệ dân tộc, giữa các cư dân đô thị và cư dân

ngoại ô, giữa cư dân bản địa và cư dân mới đến. Trong thời kỳ mở cửa lần thứ nhất (cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20), các đô thị vùng ven biên đã nổ ra nhiều cuộc xung đột giữa người dân địa phương và các ông chủ, thế lực thực dân mới đến.

Năm 1860, các thổ ty ở Lũng Pô nổi loạn đến tấn công Hà Khẩu và Lào Cai, cướp bóc tài sản của người dân địa phương. Năm 1862, một vạn người Hmông trắng dưới danh nghĩa quân cờ trắng cùng Hồ Quân Xương tấn công các thổ ty ở Lũng Pô, Hà Khẩu, Lào Cai, tàn phá đô thị Lào Cai<sup>20</sup>. Năm 1868, quân Cờ Đen của Lưu Vinh Phúc tấn công quân Hồ Quân Xương, lập lại trật tự Lào Cai. Tháng 3 - 1886, quân Pháp đánh chiếm Lào Cai, xua đuổi quân Cờ Đen và thương hội người Hoa chạy về vùng ngoại biên. Mâu thuẫn giữa người Pháp với người Hoa Lương Quảng và các cư dân bản địa như người Giáy, người Dao, người Tày diễn ra khi âm ỉ, khi bùng lên dữ dội. Ngày 19-8-1886, người Giáy và người Hoa tấn công quân Pháp ở Trịnh Tường. Tháng 12-1888, người Dao ở phía Nam đô thị Lào Cai lại nổi dậy. Năm 1898, người Tày, người Giáy đấu tranh với quân Pháp khi chúng cướp đất xây dựng công trình ở Phố Mới. Cuối thế kỷ 19, các thương nhân người Hoa và dân binh xây dựng căn cứ ở Hà Khẩu thường xuyên tấn công quân Pháp ở Lào Cai.

Ở Hà Khẩu, người Lương Quảng đổ xô đến xây dựng đô thị, mở chợ, làm đường biển Hà Khẩu thành điểm buôn bán sầm uất. Cư dân người Dao, Pa Dí ở Hà Khẩu phải di cư vào trong các hẻm núi. Mâu thuẫn giữa thương hội Lương Quảng với người Dao, Pa Dí cũng xảy ra vào các năm 1894, 1895. Tuy nhiên, mâu thuẫn chủ yếu

ở Hà Khẩu và Lào Cai thời kỳ này là mâu thuẫn giữa người Hoa, người Nùng, Dao với thực dân Pháp và tay sai. Dưới sự lãnh đạo của Dương Thành Lâm, người Lương Quảng và nữ tướng người Việt Đàm Thái Thái, đội quân du kích Hoa Việt thường xuyên tập kích quân Pháp ở Lào Cai<sup>21</sup>.

Đầu thế kỷ 20, mâu thuẫn giữa thực dân Pháp cùng cai thầu các công trình xây dựng ở Lào Cai với người Dao, Giáy ở Vạn Hoà, Cam Đường diễn ra khá gay gắt. Người Dao thường xuyên nổi dậy chống Pháp trong các năm 1901, 1903, 1913. Cùng với việc xây dựng tuyến đường sắt, công nhân bị thực dân Pháp và chủ thầu bóc lột nặng nề đã liên tiếp nổi dậy đấu tranh. Từ năm 1904 đến năm 1906 có 8 cuộc đấu tranh bằng hình thức lãn công, khiếu kiện tập thể, làm đơn tố cáo tập thể, bỏ trốn, đốt công trường<sup>22</sup> ...v.v..

Năm 1918, thầy cúng Giàng S.Ran ở Lao Chải - Sa Pa nổi dậy chống Pháp. Năm 1925, người Hmông ở vùng Sín Chải - Cát Cát - Sa Pa cũng làm đơn tố cáo giới chủ chiếm đất. Các chủ đồn điền Lưu Thế Tiết, Phạm Mạnh Nguyên ỷ thế thực dân Pháp chiếm đất người Hmông lập đồn điền, thả rông gia súc phá hoại nương ngô, nguồn nước của người Hmông ở Sín Chải. Người Hmông đấu tranh bằng các hình thức đưa đơn kháng nghị tập thể, yêu cầu Hội Cơ đốc giáo can thiệp<sup>23</sup>. Tuy nguồn sử liệu còn rất ít và sơ sài không phản ánh đầy đủ các cuộc đấu tranh của người dân bản địa Lào Cai chống giới chủ cướp đất mở rộng đô thị. Nhưng cũng nhận rõ các xung đột mâu thuẫn căng thẳng giữa người dân bị mất đất và giới chủ cướp đất mở rộng đô thị.

4.2 Trong thời kỳ mở cửa biên giới lần thứ 2 (từ thập kỷ 90 thế kỷ 20 đến nay), quá trình đô thị hoá ở vùng biên giới Lào Cai - Vân Nam diễn ra mạnh mẽ. Quá trình đô thị hoá này cũng nảy sinh nhiều vấn đề về quan hệ dân tộc, về phân hoá giàu nghèo và các mặt trái của mở cửa biên giới.

Trước hết là vấn đề phân hoá giàu nghèo ngày càng diễn ra sâu sắc, dẫn đến tình trạng bất bình đẳng giữa cư dân ở đô thị (cư dân mới đến) với người dân ở vùng ngoại ô (cư dân bản địa).

Trong xã hội bao cấp, thập kỷ 60, 70, 80 của Việt Nam, khoảng cách giàu nghèo, khoảng cách thu nhập giữa người dân đô thị với người nông dân ở vùng ngoại ô không chênh lệch nhiều. Đầu những năm 90, sự phân hoá giàu nghèo ở đô thị và nông thôn ngoại ô diễn ra rõ nét và ngày càng gay gắt. Năm 1992, thu nhập bình quân đầu người của cán bộ công nhân viên ở thị xã Lào Cai là 100.000đ/người/tháng. Trong khi đó người nông dân ở xã Vạn Hoà (ngoại ô thị xã) chỉ có 35.000đ/người/tháng. Thu nhập năm 1992 của người dân đô thị cao hơn 2,8 lần người dân nông thôn ngoại ô. Năm 2000, mức thu nhập bình quân đầu người ở khu vực thành thị thành phố Lào Cai là 560.000đ/người/ tháng, so với năm 1992 tăng gấp 4,4 lần. Nhưng mức tăng thu nhập của người nông dân mới chỉ tăng từ 35.000 đ lên 90.000 đ. Như vậy, khoảng cách thu nhập của người dân đô thị đã gấp 6,2 lần người dân ngoại ô. Đến năm 2005, thu nhập bình quân người dân đô thị tăng lên 780.000đ/người/tháng còn người dân nông thôn chỉ tăng 110.000

đ/ người/tháng. Mức thu nhập người dân đô thị tăng lên 7 lần người dân nông thôn. Điều tra 30 hộ dân ở thị trấn Sa Pa và 30 hộ dân ở xã Lao Chải cho thấy mức thu nhập bình quân năm 2006 của người dân thị trấn Sa Pa cao gấp 8,6 lần người nông dân xã Lao Chải. Năm 1992, mức thu nhập bình quân của người dân đô thị Hà Khẩu là 1675 NDT/năm. Mức thu nhập bình quân đầu người ở hương Lão Phạm Trại ngoại ô là 416 NDT<sup>24</sup>. Như vậy, mức sống người dân đô thị Hà Khẩu cao gấp 4,02 lần người dân nông thôn ngoại ô. Năm 2004, thu nhập của 1 công nhân viên chức thị trấn Hà Khẩu là 12820 NDT, nhưng thu nhập của người nông dân chỉ đạt 1594 NDT<sup>25</sup>. Sau 12 năm, mức sống người dân đô thị gấp 8,04 lần mức sống người nông dân ngoại ô. Vì vậy, có thể nhận thấy rõ, *mở cửa biên giới, cùng với thời gian, mức sống người dân được nâng cao nhưng khoảng cách thu nhập giữa người dân đô thị và người dân nông thôn ngoại ô càng xa cách*. Đây là vấn đề phức tạp, tiềm ẩn mâu thuẫn giữa thành thị và nông thôn. điều này còn phản ánh cả ở tỷ lệ hộ đói nghèo. Điều tra năm 2005, thành phố Lào Cai có 752 hộ trong tổng số 17.420 hộ ở thành thị là hộ đói nghèo, chiếm tỷ lệ 4,35%. Nhưng ở vùng ngoại ô đô thị có tới 1227 hộ trong tổng số 4204 hộ nông thôn là hộ nghèo, chiếm tỷ lệ 29,01%. Hộ nghèo ở khu vực ngoại ô cao hơn 6,6 lần hộ nghèo ở nội thị. Ở thị trấn Sa Pa, chỉ có 1,94 % số hộ khu vực thành thị là hộ nghèo, còn tới 54,44% số hộ ở khu vực nông thôn là hộ nghèo<sup>26</sup>. Tỷ lệ hộ nghèo ở khu vực nông thôn Sa Pa cao hơn 28,06 lần tỷ lệ hộ

nghèo ở khu vực thành thị. Do mức tăng dân số cao, đồng thời do quá trình đô thị hoá nên tình trạng nông dân ngoại ô không có đất hoặc thiếu đất canh tác diễn ra trầm trọng. Huyện Sa Pa là huyện có tỷ lệ hộ nghèo không có đất hoặc thiếu đất canh tác cao nhất tỉnh Lào Cai. Trong số 3341 hộ nghèo ở nông thôn Sa Pa thì có tới 1173 hộ thiếu đất hoặc không có đất canh tác (chiếm tỷ lệ 35%).

Sự chênh lệch về mức sống giữa vùng đô thị và vùng nông thôn ngoại ô còn phản ánh cả ở trình độ học vấn của người dân. Kết quả tổng điều tra dân số năm 1999 đã cho thấy bức tranh về sự chênh lệch học vấn.

Tại thành phố Lào Cai, tỷ lệ số người dân từ 5 tuổi trở lên chưa bao giờ đi học ở nông thôn cao gấp 3,3 lần so với thành thị. Ngược lại, nhờ nguồn nhân lực trình độ cao đa số tập trung ở các cơ quan tỉnh nên tỷ lệ số người có trình độ đại học, cao đẳng cao gấp 67,6 người ở khu vực nông thôn ngoại ô. Ở huyện Sa Pa, số người từ 5 tuổi trở lên chưa đi học ở khu vực nông thôn chiếm tỷ lệ là 58,64% còn ở thị trấn chỉ có 0,3% số trẻ từ 5 tuổi trở lên chưa đi học.

Vì vậy, có thể nhận thấy, các đô thị ở vùng biên trong hơn 15 năm qua phát triển kinh tế xã hội khá mạnh. Nhưng khoảng cách giàu nghèo, bất bình đẳng về trình độ học vấn giữa cư dân đô thị và cư dân nông thôn ngày càng diễn ra sâu sắc. Tình trạng này dễ nảy sinh mâu thuẫn trong đời sống xã hội.

Thực ra, mâu thuẫn giữa cư dân đô thị (cư dân mới đến, người Kinh, người Hoa...)

với cư dân vùng ngoại ô, nông thôn (cư dân bản địa) xuất hiện ngay từ khi hình thành các đô thị vùng biên giới. Khi chính quyền không có giải pháp tháo gỡ hiệu quả, mâu thuẫn sẽ bùng nổ thành xung đột (như các năm cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20). Vì vậy cần có chính sách đầu tư mạnh về mọi mặt cho vùng ngoại ô nhằm giảm thiểu sự phân hoá giàu nghèo, bất bình đẳng giữa cư dân đô thị và cư dân nông thôn ở vùng ven đô thị.

4.3 Buôn bán ở vùng biên giới phát triển thúc đẩy sự phát triển của các đô thị. Đồng thời mở cửa biên giới cũng xuất hiện tệ nạn xã hội ở đô thị vùng biên giới gia tăng.

Trước hết là tệ nạn buôn bán phụ nữ và trẻ em ở biên giới Lào Cai - Vân Nam có xu hướng tăng mạnh trong những năm gần đây. Hầu hết nạn nhân là phụ nữ đồng bào các dân tộc thiểu số, có trình độ học vấn thấp (14,5% nạn nhân mù chữ, 85,5% chỉ học tiểu học và trung học cơ sở). Các đối tượng phạm tội lại là cư dân ở đô thị, thị trấn có đường dây liên hệ buôn bán hai bên biên giới.

Tệ nạn buôn bán, nghiện hút ma tuý ở các đô thị vùng biên giới, từ năm 1992 có xu hướng phát triển mạnh. Các đô thị ở vùng biên vừa là địa bàn có nhiều người nghiện hút đồng thời cũng là địa bàn trung chuyển buôn bán thuốc phiện. Theo thống kê của Công an tỉnh Lào Cai, trên địa bàn Lào Cai hiện có khoảng 200 đối tượng hoạt động buôn bán và vận chuyển trái phép chất ma tuý, có 2000 đối tượng sử dụng ma tuý, chủ yếu tập trung ở thành phố Lào Cai, thị trấn Sa Pa và thị trấn Phố Lu. Các tệ nạn khác như tệ nạn

mại dâm, tệ nạn cờ bạc, buôn lậu qua biên giới cũng có xu hướng gia tăng ở các đô thị vùng biên giới. Đây là những vấn nạn phức tạp.

### **Kết luận**

- Các đô thị vùng biên giới Lào Cai - Vân Nam có đặc điểm riêng về sự hình thành và phát triển. Các đô thị này đều ra đời, phát sinh, phát triển, hoặc suy tàn, gắn với con đường buôn bán Lào Cai - Vân Nam. Các đô thị hình thành đều là các đầu mối giao thông, nơi tập kết hàng hoá xuất nhập khẩu. Con đường buôn bán phát triển, đi qua vùng đầu mối nào thì nơi đó đô thị hình thành và phát triển. Ngược lại con đường buôn bán chuyển hướng thì đô thị suy tàn.

- Hầu hết các đô thị vùng biên giới Lào Cai - Vân Nam đều hình thành và phát triển gắn chặt với quá trình mở cửa biên giới lần thứ nhất (cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX) và lần thứ hai (từ đầu thập kỷ 90 thế kỷ XX đến nay).

- Đô thị vùng biên giới từ khi hình thành đến nay đều tồn tại mâu thuẫn giữa cư dân mới đến sinh sống ở khu vực thành thị với cư dân cư trú lâu đời bị mất đất, hoặc sống ở các vùng ngoại ô, ven đô thị. Mâu thuẫn này diễn ra với nhiều cấp độ khác nhau phụ thuộc vào hướng giải quyết của chính quyền. Thời kỳ mới hình thành cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20, chính quyền thực dân đứng về phía giới chủ mới đến giải quyết mâu thuẫn bằng các biện pháp trấn áp, mâu thuẫn bùng nổ thành các cuộc xung đột. Từ cuối thập kỷ 90 đến nay, chính quyền có nhiều chính sách đầu tư

cho vùng ngoại ô, có biện pháp mềm dẻo bảo vệ quyền lợi cho người dân tộc thiểu số. Nhưng sự chênh lệch giàu nghèo, sự bất bình đẳng chưa được khắc phục vẫn là tiền đề tiềm ẩn cho mâu thuẫn. Vì vậy cần có chính sách giải pháp khắc phục tình trạng này.

CHÚ THÍCH:

<sup>1</sup> Vưu Trung - *Đường thuyền trên sông Hồng thời cổ Trung Quốc* - Tham luận Hội thảo khoa học “*Giao lưu kinh tế văn hoá qua lưu vực sông Hồng*” do Học viện Hồng Hà và Sở Văn hoá - Thông tin Lào Cai tổ chức tại Mông Tự tháng 10 năm 2005.

<sup>2</sup> Lục Nhẫn - *Sử giao thông đối ngoại Vân Nam* - Nhà xuất bản Dân tộc Vân Nam tháng 6/1997 - Trang 42.

<sup>3</sup> *Hồng Hà châu chí* - Nhà sách liên kết Tân Trí - Độc Thư - Đời sống Bắc Kinh năm 1997 - Trang 373.

<sup>4</sup> *Cá Cừu thị chí* - Nhà Xuất bản Nhân dân Vân Nam năm 1998 - Trang 207.

<sup>5</sup> Lý Tăng Huy - *Sử thoại Mông Tự* - NXB Dân tộc Bắc Kinh năm 2003 - Trang 49.

<sup>6</sup> *Hồng Hà châu chí* - Nhà sách liên kết Tân Trí - Độc Thư - Đời sống Bắc Kinh năm 1997 - Trang 373.

<sup>7</sup> *Phạm Thận Duật toàn tập* - Nhà xuất bản Văn hoá thông tin - Hà Nội năm 2000 trang 186.

<sup>8</sup> *Hà Khẩu huyện chí* - Đời sống - Tân Trí - Độc thư - Tam liên thư điểm Bắc Kinh xuất bản tháng 6/1994. Trang 280.

<sup>9</sup> *Hà Khẩu huyện chí* - Sách đã dẫn trang 284.

<sup>10</sup> *Huyện chí Hà Khẩu* - Sách đã dẫn trang 69.

<sup>11</sup> Đoàn Tính - *Kỷ sự trăm năm đường sắt Điện Việt* - Nhà xuất bản Mỹ thuật Vân Nam năm 2003 - Trang 343.

<sup>12</sup> *Cá Cừu thị chí* - Nhà xuất bản Nhân dân Vân Nam - 1998 (Quyển Thượng)

<sup>13</sup> *Cá Cừu thị chí* - Sách đã dẫn - Trang 505.

<sup>14</sup> *Cá Cừu thị chí* - Sách đã dẫn - Trang 641.

<sup>15</sup> Đoàn Tính - *Kỷ sự trăm năm đường sắt Điện - Việt*. - NXB Mỹ thuật Vân Nam - Năm 2003 - Trang 346.

<sup>16</sup> *Cao trạm Sa Pa* - Hội địa lý số - xuất bản năm 1935- Lưu giữ tại Thư viện Quốc gia.

<sup>17</sup> *Hồ sơ số RST - 75202* - Trung tâm lưu trữ quốc gia.

<sup>18</sup> *Tiểu chí xứ Lào Cai 1933* - Hồ sơ số M. 10360 - Thư viện Quốc gia Hà Nội.

<sup>19</sup> Jean Michaud - “*Sa Pa thuộc Pháp - Một lịch sử giản lược*” (Bản thảo năm 1999).

<sup>20</sup> *Tiểu chí xứ Lào Cai* - Tài liệu đã dẫn - Trang 2.

<sup>21</sup> *Tư liệu văn sử Hà Khẩu tập II* - Ủy ban tư liệu Văn sử Hội nghị Hiệp thương chính trị huyện Hà Khẩu xuất bản năm 1993. trang 189.

<sup>22</sup> Ngô Văn Hoà - Dương Kinh Quốc - *Giai cấp công nhân Việt Nam những năm trước khi thành lập Đảng* - NXB Khoa học Xã hội. Hà Nội năm 1978, trang 160, 161.

<sup>23</sup> Trần Hữu Sơn - *Văn hoá Hmông* - NXB Văn hoá Dân tộc - Hà Nội năm 1996 trang 179.

<sup>24</sup> *Đất đai vùng cửa khẩu quốc tế* - Chính phủ huyện tự trị người Dao Hà Khẩu xuất bản năm 1994.

<sup>25</sup> *Niên giám Hà Khẩu năm 2005* - Trang 271.

<sup>26</sup> *Báo cáo tổng hợp kết quả điều tra hộ nghèo năm 2005 ở Lào Cai* - Sở Lao động - Thương binh - Xã hội Lào Cai.