

ĐẠI HỌC THÁI NGUYÊN
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ VÀ QUẢN TRỊ KINH DOANH

LI SI JIE

PHÁT TRIỂN KHU KINH TẾ
CỦA KHẨU LÀO CAI

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

THÁI NGUYÊN - 2026

ĐẠI HỌC THÁI NGUYÊN
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ VÀ QUẢN TRỊ KINH DOANH

LI SI JIE

LUẬN ÁN
PHÁT TRIỂN KHU KINH TẾ
CỬA KHẨU LÀO CAI

Ngành: Quản lý kinh tế

Mã ngành: 9.31.01.10

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC: PGS.TS. TRẦN NHUẬN KIÊN

THÁI NGUYÊN - 2026

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi, là kết quả hoạt động nghiêm túc, tìm tòi trong quá trình nghiên cứu của tôi. Các nội dung nêu trong luận án là trung thực, mọi trích dẫn đều được chỉ rõ nguồn gốc. Những kết quả nghiên cứu của luận án đã được công bố trên các tạp chí khoa học và không trùng với bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả luận án

LI SI JIE

LỜI CẢM ƠN

Tôi xin chân thành cảm ơn Ban Giám hiệu, Phòng Đào tạo và các thầy cô giáo Khoa Quản lý - Luật Kinh tế, Trường Đại học Kinh tế và QTKD, Đại học Thái Nguyên đã tạo điều kiện cho tôi học tập, nghiên cứu.

Tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc nhất tới **PGS.TS. Trần Nhuận Kiên** - người hướng dẫn khoa học đã tận tình giúp đỡ và định hướng để tôi hoàn thành Luận án.

Tôi xin trân trọng cảm ơn lãnh đạo Cục Thống kê tỉnh Lào Cai, Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai, Ban Quản lý khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, các doanh nghiệp đang hoạt động tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai...đã nhiệt tình hợp tác và giúp đỡ tôi thực hiện Luận án.

Tôi xin chân thành cảm ơn gia đình, đồng nghiệp và bạn bè đã luôn kịp thời động viên, chia sẻ, tạo điều kiện tốt nhất trong suốt thời gian học tập, nghiên cứu.

Thái Nguyên, ngày tháng năm 2026

Tác giả luận án

LI SI JIE

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN	i
LỜI CẢM ƠN	ii
PHẦN MỞ ĐẦU.....	1
1. Tính cấp thiết của luận án	1
2. Mục tiêu nghiên cứu	3
2.1. Mục tiêu chung	3
2.2. Mục tiêu cụ thể.....	3
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	3
3.1. Đối tượng nghiên cứu	3
3.2. Phạm vi nghiên cứu	4
3.2.1. Phạm vi không gian.....	4
3.2.2. Phạm vi thời gian	4
3.2.3. Phạm vi nội dung	4
3.2.4. Phạm vi chủ thể.....	4
4. Những đóng góp mới của luận án	4
4.1. Về mặt lý luận	4
4.2. Về mặt thực tiễn.....	4
5. Bố cục của luận án	5
CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN TÀI LIỆU NGHIÊN CỨU	6
1.1.Những kết quả chính trong các công trình nghiên cứu	6
1.1.1. Quan điểm và lý luận về phát triển khu kinh tế cửa khẩu.....	6
1.1.2. Nghiên cứu về nội dung phát triển khu kinh tế cửa khẩu	9
1.1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu.....	17
1.2. Đánh giá chung	22
1.2.1. Các khoảng trống trong nghiên cứu.....	22
1.2.2. Những vấn đề chính được nghiên cứu của luận án	24
CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN KHU KINH	
TẾ CỬA KHẨU	26
2.1. Cơ sở lý luận về phát triển khu kinh tế cửa khẩu	26
2.1.1. Quan niệm về phát triển khu kinh tế cửa khẩu	26

2.1.2. Phân loại và vai trò của phát triển khu kinh tế cửa khẩu	31
2.1.3. Nội dung nghiên cứu về phát triển khu kinh tế cửa khẩu	34
2.1.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu.....	41
2.1.5. Tiêu chí đánh giá phát triển khu kinh tế cửa khẩu.....	46
2.2. Cơ sở thực tiễn về phát triển khu kinh tế cửa khẩu	48
2.2.1. Kinh nghiệm phát triển khu kinh tế cửa khẩu tại một số quốc gia	48
2.2.2. Kinh nghiệm phát triển của một số Khu kinh tế cửa khẩu tại Việt Nam.....	52
2.2.3. Bài học kinh nghiệm rút ra cho phát triển KKTCK Lào Cai.....	54
CHƯƠNG 3: PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU	59
3.1. Câu hỏi nghiên cứu	59
3.2. Các phương pháp tiếp cận nghiên cứu	59
3.2.1. Phương pháp tiếp cận hệ thống	59
3.2.2. Phương pháp tiếp cận có sự tham gia.....	60
3.2.3. Phương pháp tiếp cận diễn dịch	60
3.2.4. Phương pháp tiếp cận quy nạp	61
3.3. Những phương pháp nghiên cứu cụ thể	61
3.3.1. Phương pháp thu thập dữ liệu	61
3.3.2. Phương pháp chuyên gia	65
3.3.3. Phương pháp xử lý dữ liệu	66
3.3.4. Phương pháp phân tích dữ liệu.....	67
3.4. Quy trình nghiên cứu	75
3.5. Hệ thống chỉ tiêu nghiên cứu.....	79
3.5.1. Phát triển cơ sở hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu.....	79
3.5.2. Xây dựng và quản lý quy hoạch khu kinh tế cửa khẩu	79
3.5.3. Hoạt động xuất nhập khẩu khu kinh tế cửa khẩu	80
3.5.4. Các chỉ tiêu đánh giá yếu tố ảnh hưởng đến phát triển KKTCK	81
CHƯƠNG 4: THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KHU KINH TẾ CỬA KHẨU LÀO CAI.....	83
4.1. Khái quát về địa bàn nghiên cứu	83
4.1.1. Điều kiện tự nhiên của tỉnh Lào Cai	83
4.1.2. Điều kiện kinh tế xã hội của tỉnh Lào Cai	83

4.1.3. Sự hình thành và phát triển của Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai	86
4.1.4. Đánh giá chung.....	89
4.2. Thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.....	90
4.2.1. Xây dựng kế hoạch phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.....	90
4.2.2. Tổ chức thực hiện và quản lý khu kinh tế cửa khẩu.....	96
4.2.3. Kiểm tra, đánh giá hoạt động quản lý khu kinh tế cửa khẩu	129
4.3. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	132
4.3.1. Mô hình và các giả thuyết.....	132
4.3.2. Đánh giá độ tin cậy của thang đo thông qua hệ số Cronbach's Alpha.....	136
4.3.3. Phân tích nhân tố khám phá EFA	138
4.3.4. Phân tích hồi quy và kiểm định giả thuyết.....	141
4.4. Đánh giá chung	146
4.4.1. Các kết quả đạt được	147
4.4.2. Các tồn tại, hạn chế	149
4.4.3. Những nguyên nhân của hạn chế.....	151
CHƯƠNG 5: GIẢI PHÁP ĐẨY MẠNH PHÁT TRIỂN KHU KINH TẾ CỬA KHẨU LÀO CAI TRONG XU THẾ HỘI NHẬP KINH TẾ TOÀN CẦU.....	153
5.1. Bối cảnh quốc tế, khu vực và trong nước và dự báo hướng phát triển phát triển KKTK Lào Cai	153
5.1.1. Bối cảnh quốc tế.....	153
5.1.2. Bối cảnh khu vực.....	154
5.1.3. Bối cảnh trong nước.....	154
5.1.4. Dự báo phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu.....	155
5.2. Định hướng, mục tiêu và dự báo phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2045 trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu	156
5.2.1. Định hướng.....	157
5.2.2. Mục tiêu phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2030 trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu	162
5.2.3. Chỉ tiêu phát triển trọng điểm và Phương án tổ chức không gian đến năm 2030	163

5.3. Một số giải pháp nhằm đẩy mạnh phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu	164
5.3.1. Hoàn thiện thể chế và chính sách đặc thù cho khu kinh tế cửa khẩu	165
5.3.2. Hoàn thiện mô hình quản lý và quy hoạch không gian KKTCK	167
5.3.3. Xây dựng cơ chế tài chính đặc thù và huy động vốn đầu tư cho KKTCK Lào Cai	171
5.3.4. Phát triển đồng bộ hạ tầng kết nối và logistics	175
5.3.5. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp.....	182
5.3.6. Thúc đẩy thương mại điện tử và kinh tế số xuyên biên giới	185
5.3.7. Đẩy mạnh các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp tại KKTCK Lào Cai	190
5.3.8. Tăng cường hợp tác quốc tế và liên kết vùng.....	192
5.4. Kiến nghị	196
5.4.1. Kiến nghị đối với Chính phủ	196
5.4.2. Kiến nghị đối với các bộ, ngành Trung ương.....	196
5.4.3. Kiến nghị với UBND tỉnh Lào Cai	198
KẾT LUẬN	199
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	201
PHỤ LỤC 01	207
PHỤ LỤC 02	210
PHỤ LỤC 03	212
PHỤ LỤC 04: PHIẾU ĐIỀU TRA CÁN BỘ QUẢN LÝ	214
PHỤ LỤC 05: PHIẾU ĐIỀU TRA DOANH NGHIỆP	219

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

STT	CHỮ VIẾT TẮT	NGUYÊN NGHĨA
1	CNH	Công nghiệp hóa
2	DN	Doanh nghiệp
3	KKTCK	Khu kinh tế cửa khẩu
4	KT-XH	Kinh tế xã hội
5	XNK	Xuất nhập khẩu
6	BQLKKT	Ban quản lý khu kinh tế
7	UBND	Ủy ban nhân dân
8	GPMB	Giải phóng mặt bằng
9	CNTT	Công nghệ thông tin
10	DN	Doanh nghiệp
11	KCN	Khu công nghiệp
12	TMĐT	Thương mại điện tử
13	DNVVN	Doanh nghiệp vừa và nhỏ
14	GRDP	Gross Regional Domestic Product
15	EFA	Exploratory Factor Analysis
16	ICT	Information and Communications Technology
17	ICD	Inland Container Depot
18	IOC	Integrated Operation Center

DANH MỤC BẢNG SỐ LIỆU, SƠ ĐỒ, BIỂU ĐỒ

Bảng 2.1. Ưu điểm, hạn chế của các mô hình phát triển Khu kinh tế cửa khẩu trên thế giới và Việt Nam	56
Bảng 3.1. Số lượng mẫu điều tra đối với cán bộ quản lý	63
Bảng 3.2. Thang đo Likert và mức đánh giá của thang đo	64
Bảng 3.3: Căn cứ xây dựng biến quan sát các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển KKTCK	71
Bảng 4.1. Dân số và lao động tỉnh Lào Cai giai đoạn 2018-2022	84
Biểu đồ 4.1. Quy mô GRDP tỉnh Lào Cai giai đoạn 2022 – 2024	85
Bảng 4.2. Số lượng doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai giai đoạn 2018-2023	86
Biểu đồ 4.2. Kết quả xuất nhập khẩu và tổng thuế tại Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020 – 2024	88
Bảng 4.4. Đánh giá công tác Xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai	95
Sơ đồ 4.1. Cơ cấu tổ chức Ban quản lý khu kinh tế tỉnh Lào Cai 1	97
Bảng 4.5. Tình hình GPMB đối với khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020-2024	99
Bảng 4.6. Đánh giá công tác GPMB tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra	100
Bảng 4.7. Thực trạng và kế hoạch phát triển hạ tầng giao thông KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020–2024	102
Bảng 4.8. Đánh giá hoạt động Phát triển hạ tầng giao thông tại KKTCK Lào Cai	103
từ số liệu điều tra	103
Bảng 4.9. Thực trạng hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020–2024	104
Bảng 4.10. Đánh giá hoạt động phát triển hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra	106
Bảng 4.11. Đánh giá hoạt động phát triển hệ thống thông tin và truyền thông tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra	108
Bảng 4.12. Đánh giá mức độ hài lòng về phát triển cơ sở hạ tầng	109
tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra	109
Bảng 4.13. Kết quả hoạt động xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020-2024	121
Biểu đồ 4.3. Số lượng doanh nghiệp xuất nhập khẩu đang hoạt động tại Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020 – 2024	123
Bảng 4.14. Những ưu đãi DN nhận được khi đầu tư tại KKTCK Lào Cai	124

giai đoạn 2020-2024	124
Biểu đồ 4.4. Đánh giá công tác Quản lý xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra.....	125
Biểu đồ 4.5. Một số hoạt động hợp tác thông thương KKTCK Lào Cai giai đoạn 2021 - 2024	127
Bảng 4.15. Đánh giá công tác Quản lý hoạt động hợp tác thông thương tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra.....	128
Bảng 4.16. Số lượng các cuộc kiểm tra tại KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020-2024	129
Biểu đồ 4.6. Đánh giá công tác Quản lý xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra.....	131
Hình 4.1. Mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	133
Bảng 4.17. Thang đo các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.	134
Bảng 4.18. Kết quả phân tích EFA cho các biến độc lập	139
Bảng 4.19. Các nhân tố được trích xuất sau khi phân tích EFA.....	141
Bảng 4.20. Kết quả phân tích hồi quy.....	142
Bảng 4.21. Tổng hợp kết quả kiểm định giả thuyết.....	145
Bảng 4.22. So sánh mức độ phát triển của 3 KKTCK phía Bắc giai đoạn 2020 – 2024 theo một số tiêu chí	146

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của luận án

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, phát triển các khu kinh tế cửa khẩu (KKTK) được xem là một công cụ chính sách quan trọng nhằm thúc đẩy tăng trưởng kinh tế vùng biên giới, mở rộng thương mại quốc tế và tăng cường liên kết kinh tế xuyên biên giới (*World Bank, 2020; UNESCAP, 2019*). Dưới góc độ lý luận, KKTK có thể được tiếp cận như một dạng “không gian thể chế đặc thù”, nơi các cơ chế, chính sách và phương thức quản lý được thiết kế linh hoạt hơn nhằm giảm chi phí giao dịch, thúc đẩy lưu chuyển hàng hóa và khai thác lợi thế vị trí địa kinh tế. Đối với Việt Nam – quốc gia có đường biên giới đất liền dài hơn 4.600 km tiếp giáp Trung Quốc, Lào và Campuchia – các KKTK không chỉ giữ vai trò là động lực phát triển kinh tế - xã hội mà còn gắn chặt với yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh và ổn định phát triển dài hạn. Trong những năm gần đây, Trung Quốc liên tục là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam với kim ngạch song phương đạt trên 170–180 tỷ USD/năm (*Tổng cục Hải quan, 2024*), qua đó cho thấy vai trò ngày càng quan trọng của các KKTK trên tuyến biên giới phía Bắc trong mạng lưới thương mại khu vực.

Trong hệ thống đó, tỉnh Lào Cai giữ vị trí chiến lược trên hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, đóng vai trò là cửa ngõ kết nối Việt Nam với thị trường Tây Nam Trung Quốc và khu vực tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (*ADB, 2021*). Cặp cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu đã hình thành một không gian kinh tế xuyên biên giới có mức độ liên kết cao về thương mại, logistics và dịch vụ cửa khẩu. Nhờ đó, KKTK Lào Cai từng bước trở thành cực tăng trưởng quan trọng của vùng Trung du và miền núi phía Bắc, với tổng kim ngạch xuất nhập khẩu giai đoạn 2020–2024 dao động từ 1,62 đến 3,5 tỷ USD/năm và đạt khoảng 2,79 tỷ USD vào năm 2024 (*Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai, 2024*). Khu kinh tế hiện thu hút khoảng 240 dự án đầu tư với tổng vốn đăng ký trên 37.000 tỷ đồng; số doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu tăng từ khoảng 570 doanh nghiệp năm 2020 lên gần 800 doanh nghiệp năm 2024, phản ánh xu hướng gia tăng nhanh về quy mô và mức độ tham gia thị trường.

Tuy nhiên, sự phát triển của KKTK Lào Cai vẫn chưa tương xứng với tiềm năng và vị thế. Hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng logistics và dịch vụ hỗ

trợ, chưa phát triển đồng bộ, làm cho chi phí logistics ước chiếm khoảng 25–30% giá thành hàng hóa – cao hơn đáng kể so với mức trung bình toàn cầu khoảng 10–15% (*World Bank, 2023*) – qua đó làm suy giảm năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Hoạt động thương mại qua cửa khẩu còn phụ thuộc lớn vào chính sách điều hành phía đối tác, thể hiện rõ qua sự sụt giảm kim ngạch trong giai đoạn 2022–2023 khi chỉ đạt khoảng 2,23 tỷ USD và 1,62 tỷ USD (*Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai, 2024*). Bên cạnh đó, khung thể chế và chính sách phát triển KKTCK còn thiếu tính đồng bộ; mô hình quản lý chưa đáp ứng yêu cầu linh hoạt của một không gian kinh tế mở; liên kết vùng và hợp tác kinh tế xuyên biên giới chưa được thể chế hóa đầy đủ (*Lê Thị Mai & Trần Văn Kiên, 2022*). Những hạn chế này càng bộc lộ rõ trong bối cảnh kinh tế thế giới biến động mạnh, chuỗi cung ứng toàn cầu tái cấu trúc, cùng với yêu cầu chuyển đổi số và phát triển xanh đang trở thành xu thế chủ đạo (*OECD, 2021*). Mặc dù đã có một số nghiên cứu liên quan đến KKTCK ở Việt Nam, song phần lớn mới dừng lại ở việc mô tả thực trạng hoặc phân tích chính sách riêng lẻ, thiếu các tiếp cận tổng hợp từ góc độ quản lý kinh tế và chưa làm rõ được mối quan hệ tương tác giữa thể chế, nguồn lực, mô hình quản lý và liên kết vùng trong bối cảnh hợp tác xuyên biên giới (*Phạm Văn Thắng, 2022; Lê Thị Thu Hằng, 2021*). Đối với KKTCK Lào Cai, các nghiên cứu hiện có chưa phân tích một cách hệ thống vai trò của yếu tố “đối tác biên giới” (Hà Khẩu) như một biến số tác động quan trọng đến quá trình phát triển, cũng như chưa xây dựng được khung phân tích tích hợp để đánh giá toàn diện hiệu quả phát triển khu kinh tế trong điều kiện hội nhập.

Từ những vấn đề nêu trên, việc nghiên cứu đề tài **“Phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai”** theo cách tiếp cận quản lý kinh tế gắn với hợp tác xuyên biên giới là hết sức cần thiết và có ý nghĩa cả về lý luận và thực tiễn. Nghiên cứu không chỉ góp phần bổ sung và hoàn thiện cơ sở lý luận về phát triển KKTCK trong bối cảnh hội nhập quốc tế, mà còn cung cấp luận cứ khoa học cho việc hoàn thiện thể chế, chính sách và mô hình quản lý, qua đó nâng cao hiệu quả hoạt động và vị thế của KKTCK Lào Cai trong chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu.

2. Mục tiêu nghiên cứu

2.1. Mục tiêu chung

Luận án tiến hành phân tích một cách toàn diện về thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu tỉnh Lào Cai trong giai đoạn 2020 – 2024 dưới góc độ quản lý kinh tế. Từ đó, đề xuất các định hướng và giải pháp nhằm thúc đẩy Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai phát triển theo hướng trở thành cực tăng trưởng kinh tế, một đầu mối quan trọng kết nối kinh tế quốc tế, logistics và thương mại xuyên biên giới giữa Việt Nam với Trung Quốc và khu vực ASEAN.

2.2. Mục tiêu cụ thể

Các mục tiêu cụ thể của luận án tập trung vào Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, được xem là trung tâm phân tích của nghiên cứu:

Thứ nhất, hệ thống hóa cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển khu kinh tế cửa khẩu dưới góc độ quản lý kinh tế, làm rõ vai trò của thể chế, hạ tầng, nguồn nhân lực, cải cách hành chính, thúc đẩy chuyển đổi số và mở rộng liên kết đối tác;

Thứ hai, đánh giá thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020–2024 trên các phương diện phát triển hạ tầng, thu hút đầu tư, nâng cao nhân lực, cải cách hành chính, thúc đẩy chuyển đổi số và mở rộng liên kết đối tác, qua đó xác định hạn chế và nguyên nhân;

Thứ ba, phân tích và kiểm định định lượng tác động của các yếu tố quản lý kinh tế đến phát triển hạ tầng, thu hút đầu tư, nâng cao nhân lực, cải cách hành chính, thúc đẩy chuyển đổi số và mở rộng liên kết đối tác tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai;

Thứ tư, đề xuất hệ thống giải pháp khả thi nhằm khai thác hiệu quả lợi thế cửa khẩu, phát triển bền vững Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là Lý luận về phát triển Khu kinh tế cửa khẩu dưới góc độ quản lý kinh tế và thực trạng phát triển KTTCK L trong giai đoạn 2020–2024.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

3.2.1. Phạm vi không gian

Luận án được thực hiện tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trên địa bàn tỉnh Lào Cai, Việt Nam.

3.2.2. Phạm vi thời gian

Thời gian nghiên cứu số liệu thứ cấp trong giai đoạn 2020 – 2024, số liệu điều tra sơ cấp năm 2024, giải pháp được thực hiện đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2045.

3.2.3. Phạm vi nội dung

Luận án tiến hành đánh giá thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020 – 2024 trên các nội dung chính gồm: Xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK; Tổ chức thực hiện và quản lý KKTCK; Kiểm tra, đánh giá hoạt động quản lý KKTCK. Đồng thời, sử dụng mô hình phân tích định lượng phù hợp để đánh giá mức độ ảnh hưởng của các yếu tố đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai thời gian qua.

3.2.4. Phạm vi chủ thể

Luận án tập trung phân tích vai trò của chính quyền cấp tỉnh và Ban quản lý khu kinh tế như là các chủ thể trực tiếp trong tổ chức thực hiện và quản lý phát triển khu kinh tế cửa khẩu trên địa bàn nghiên cứu.

4. Những đóng góp mới của luận án

4.1. Về mặt lý luận

Làm rõ các khái niệm, cơ sở lý luận và mô hình phát triển khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh hội nhập khu vực và toàn cầu, đặc biệt là những biến động tình hình mới trong thời gian vừa qua.

Đề tài góp phần bổ sung và làm rõ một số khía cạnh lý luận về quản lý và phát triển khu kinh tế cửa khẩu tại Việt Nam nói chung và các địa phương có những đặc thù riêng. Từ đó, kết quả nghiên cứu của luận án tạo tiền đề cho việc hoàn thiện cơ chế, chính sách phát triển các khu kinh tế cửa khẩu khác trên toàn quốc, đặc biệt tại khu vực biên giới phía Bắc; hỗ trợ mục tiêu phát triển cân bằng giữa các vùng miền, tăng cường liên kết vùng và củng cố vai trò của kinh tế biên mậu trong nền kinh tế quốc dân.

4.2. Về mặt thực tiễn

Luận án đã tiến hành nghiên cứu, phân tích thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020 – 2024 – một giai đoạn có nhiều biến động của thể

giới (bệnh dịch, chiến tranh). Kết quả đánh giá yếu tố ảnh hưởng đến cũng có nhiều biến động hơn so với các nghiên cứu trước đây.

Phạm vi đánh giá thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai được thực hiện trên nhiều phương diện như: hạ tầng giao thông – logistics, thu hút đầu tư, thương mại biên giới, chính sách ưu đãi, nguồn nhân lực và kết nối vùng.

Các giải pháp thiết thực giúp khai thác tối đa lợi thế cửa khẩu quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh và thu hút nguồn lực phát triển khu kinh tế.

Luận án đã xây dựng giải pháp trên 3 khía cạnh gồm: Căn cứ thực hiện; Các biện pháp triển khai; Kết quả dự kiến, nhờ đó có thể giúp địa phương dễ dàng triển khai phù hợp.

Luận án đã xây dựng 02 giải pháp mới chưa được các nghiên cứu trước đề cập và phù hợp với địa bàn tỉnh Lào Cai và tình hình mới gồm: xây dựng chuyên trang điện tử về hợp tác kinh tế biên giới tích hợp trên cổng thông tin chính thức của Ban Quản lý KKTCK Lào Cai; Phát triển cơ chế một cửa điện tử liên thông.

5. Bố cục của luận án

Ngoài phần mở đầu và kết luận, luận án được kết cấu làm 5 chương, cụ thể:

Chương 1: Tổng quan tài liệu nghiên cứu

Chương 2: Cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển khu kinh tế cửa khẩu

Chương 3: Phương pháp nghiên cứu

Chương 4: Thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Chương 5: Giải pháp đẩy mạnh phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN TÀI LIỆU NGHIÊN CỨU

1.1. Những kết quả chính trong các công trình nghiên cứu

1.1.1. *Quan điểm và lý luận về phát triển khu kinh tế cửa khẩu*

Trong các nghiên cứu về khu kinh tế cửa khẩu, việc làm rõ các quan điểm và nền tảng lý luận về phát triển KKTCK không chỉ mang ý nghĩa khái niệm, mà còn có vai trò định hướng cách tiếp cận nghiên cứu và phương pháp đánh giá trong thực tiễn. Tuy nhiên, do KKTCK là một mô hình kinh tế đặc thù, nằm ở giao điểm giữa kinh tế quốc gia, thương mại quốc tế và không gian biên giới, nên các quan điểm về phát triển KKTCK không phải lúc nào cũng thống nhất, mà có sự thay đổi đáng kể theo bối cảnh phát triển và góc nhìn học thuật. Nhìn một cách tổng thể, có thể nhận thấy quá trình phát triển lý luận về KKTCK đã chuyển từ cách tiếp cận đơn chiều, thiên về tăng trưởng, sang cách tiếp cận đa chiều, tích hợp và nhấn mạnh yếu tố liên kết không gian và bền vững. Ở giai đoạn đầu, các nghiên cứu về KKTCK chủ yếu gắn với lý thuyết thương mại biên giới và khai thác lợi thế vị trí địa lý. Trong bối cảnh này, phát triển KKTCK thường được hiểu theo nghĩa tương đối hẹp, đồng nhất với sự gia tăng quy mô hoạt động kinh tế, đặc biệt là kim ngạch xuất nhập khẩu và lưu lượng hàng hóa qua cửa khẩu. Lương Đăng Ninh (2004) là một trong những nghiên cứu tiêu biểu theo hướng này, khi cho rằng sự phát triển của khu vực cửa khẩu phản ánh trực tiếp qua mức độ sôi động của hoạt động thương mại biên giới. Cách tiếp cận này về cơ bản phù hợp với giai đoạn đầu của quá trình mở cửa kinh tế, khi mục tiêu trọng tâm là thúc đẩy giao lưu hàng hóa và tận dụng lợi thế so sánh về vị trí địa lý. Tuy nhiên, hạn chế của cách tiếp cận này là chưa phản ánh được chiều sâu của phát triển, đặc biệt là các yếu tố liên quan đến hiệu quả, chất lượng tăng trưởng và tính bền vững.

Khi các KKTCK bước sang giai đoạn phát triển cao hơn, các nghiên cứu bắt đầu chuyển sang cách tiếp cận coi trọng hiệu quả và chất lượng phát triển. Nguyễn Mai (2020) cho rằng phát triển khu kinh tế không thể chỉ đo bằng quy mô, mà cần được đánh giá thông qua khả năng thu hút đầu tư, hiệu quả sử dụng nguồn lực và mức độ đóng góp vào tăng trưởng kinh tế. Quan điểm này phản ánh sự chuyển dịch từ “tăng trưởng theo chiều rộng” sang “phát triển theo chiều sâu”, trong đó nhấn mạnh vai trò của năng suất và hiệu quả. Nguyễn Đức Kiên (2022) tiếp tục mở rộng khái niệm này

khi đặt phát triển KKTCK trong mối quan hệ với các mục tiêu kinh tế, xã hội và môi trường. Theo đó, phát triển không chỉ là tạo ra giá trị kinh tế, mà còn phải đảm bảo sự cân bằng giữa các yếu tố, hướng tới phát triển bền vững trong dài hạn. Đây là bước tiến quan trọng về mặt lý luận, khi khái niệm phát triển được mở rộng theo hướng tích hợp và toàn diện hơn. Ở góc độ quốc tế, lý luận về phát triển KKTCK tiếp tục được mở rộng khi đặt trong bối cảnh hội nhập kinh tế khu vực và toàn cầu. Dong Jiaxiang (2012) tiếp cận phát triển KKTCK như một quá trình hình thành các cụm kinh tế biên giới, trong đó các hoạt động sản xuất, thương mại và logistics được tổ chức một cách có hệ thống nhằm nâng cao hiệu quả liên kết kinh tế giữa các quốc gia. Cách tiếp cận này chịu ảnh hưởng rõ nét của lý thuyết cụm ngành (cluster theory) và kinh tế không gian, trong đó nhấn mạnh vai trò của sự tập trung và kết nối trong nâng cao năng lực cạnh tranh. Trong khi đó, Sun Xia (2014) lại phát triển một hướng tiếp cận khác, coi KKTCK là một dạng không gian kinh tế xuyên biên giới (cross-border economic space), nơi sự phát triển phụ thuộc không chỉ vào nội lực của một quốc gia mà còn vào mức độ hợp tác và tương thích thể chế giữa các quốc gia. Quan điểm này mở rộng phạm vi phân tích của KKTCK từ cấp độ quốc gia sang cấp độ khu vực, đồng thời nhấn mạnh vai trò của yếu tố thể chế trong phát triển.

Song song với việc phát triển khái niệm, các nghiên cứu cũng làm rõ những đặc điểm mang tính bản chất của phát triển KKTCK. Trước hết, KKTCK có tính phụ thuộc cao vào vị trí địa lý và quan hệ quốc tế, khiến cho sự phát triển của nó chịu tác động mạnh từ các yếu tố bên ngoài. Điều này khác biệt rõ rệt so với các khu kinh tế nội địa, vốn chủ yếu dựa vào nội lực của nền kinh tế quốc gia. Thứ hai, KKTCK có tính mở rất cao, thể hiện qua sự lưu chuyển liên tục của hàng hóa, vốn và lao động qua biên giới. Nguyễn Đức Kiên (2022) cho rằng chính đặc điểm này tạo ra cả cơ hội và rủi ro, khi KKTCK có thể phát triển nhanh trong điều kiện thuận lợi nhưng cũng dễ bị tổn thương trước các cú sốc từ bên ngoài. Thứ ba, phát triển KKTCK mang tính liên kết vùng và liên quốc gia rõ nét, đòi hỏi sự phối hợp giữa nhiều chủ thể và nhiều cấp độ quản lý. Hoàng Văn Cường (2024) nhấn mạnh rằng nếu thiếu sự liên kết này, KKTCK khó có thể phát huy hết vai trò của mình trong hệ thống kinh tế. Các nghiên cứu quốc tế như Chen Li et al. (2018) và Zhang Wei (2019) cho thấy phát triển KKTCK ngày càng gắn với chuỗi cung ứng toàn cầu và hệ thống logistics xuyên biên giới. Điều này dẫn đến

một thay đổi quan trọng trong cách tiếp cận lý luận: KKTCK không còn được nhìn nhận như một điểm giao thương đơn lẻ, mà là một nút trong mạng lưới kinh tế toàn cầu. Do đó, sự phát triển của KKTCK phụ thuộc không chỉ vào yếu tố nội tại, mà còn vào mức độ kết nối và vị trí của nó trong mạng lưới này.

Về vai trò, các nghiên cứu nhìn chung thống nhất rằng KKTCK có ý nghĩa quan trọng ở nhiều cấp độ khác nhau, nhưng mức độ nhấn mạnh có sự khác biệt. Ở cấp địa phương, KKTCK được xem là động lực phát triển kinh tế vùng biên giới, góp phần tạo việc làm và cải thiện đời sống người dân (Lương Đăng Ninh, 2004). Ở cấp quốc gia, KKTCK đóng vai trò thúc đẩy hội nhập kinh tế quốc tế và mở rộng thị trường (Nguyễn Đức Kiên, 2022). Trong khi đó, ở cấp khu vực, các nghiên cứu quốc tế như Dong Jiaxiang (2012) và Sun Xia (2014) nhấn mạnh vai trò của KKTCK như một “cầu nối” giữa các nền kinh tế, thậm chí là các cực tăng trưởng mới trong phát triển kinh tế khu vực. Sự khác biệt này phản ánh cách tiếp cận đa cấp độ trong nghiên cứu KKTCK, đồng thời cho thấy vai trò của KKTCK không cố định mà phụ thuộc vào bối cảnh và góc nhìn phân tích. Mặc dù đã có nhiều đóng góp quan trọng, các nghiên cứu hiện nay vẫn tồn tại một số hạn chế đáng chú ý. Trước hết, chưa có sự thống nhất về khái niệm phát triển KKTCK, dẫn đến sự khác biệt trong cách đo lường và đánh giá. Thứ hai, phần lớn các nghiên cứu vẫn thiên về mô tả và phân tích định tính, chưa xây dựng được các khung lý thuyết hoặc mô hình định lượng đủ mạnh để kiểm chứng các giả thuyết nghiên cứu. Thứ ba, các nghiên cứu thực nghiệm, đặc biệt ở cấp địa phương, còn hạn chế, khiến cho việc vận dụng lý luận vào thực tiễn chưa thực sự hiệu quả.

Trong bối cảnh kinh tế toàn cầu đang có nhiều biến động, đặc biệt là sự tái cấu trúc chuỗi cung ứng và xu hướng chuyển đổi số, yêu cầu đối với việc nghiên cứu phát triển KKTCK cũng trở nên cao hơn. Điều này đòi hỏi cần có những cách tiếp cận mới, mang tính hệ thống và tích hợp, nhằm làm rõ hơn vai trò của KKTCK trong nền kinh tế hiện đại. Đây cũng chính là khoảng trống nghiên cứu mà luận án hướng tới, thông qua việc phân tích cụ thể trường hợp KKTCK Lào Cai, từ đó góp phần hoàn thiện lý luận về phát triển KKTCK trong điều kiện mới.

1.1.2. Nghiên cứu về nội dung phát triển khu kinh tế cửa khẩu

1.1.2.1. Nghiên cứu về lập kế hoạch và quy hoạch phát triển khu kinh tế cửa khẩu

Trong quá trình phát triển khu kinh tế cửa khẩu, lập kế hoạch và quy hoạch thường được xem là bước đi đầu tiên nhưng lại có ý nghĩa quyết định đến toàn bộ kết quả sau này. Nhiều nghiên cứu đều thống nhất rằng nếu quy hoạch không rõ ràng, thiếu tầm nhìn hoặc không phù hợp với điều kiện thực tế thì dù các chính sách khác có tốt đến đâu cũng rất khó phát huy hiệu quả. Chính vì vậy, quy hoạch không chỉ đơn thuần là việc “vẽ ra” không gian phát triển, mà thực chất là quá trình định hướng phát triển dài hạn, giúp tổ chức lại các hoạt động kinh tế và phân bổ nguồn lực một cách hợp lý.

Trong các nghiên cứu ở Việt Nam, vấn đề quy hoạch KKTCK thường được tiếp cận gắn với phát triển thương mại biên giới và phát triển kinh tế địa phương. Lương Đăng Ninh (2004) là một trong những nghiên cứu sớm đề cập khá rõ đến vai trò của quy hoạch trong phát triển khu vực cửa khẩu. Tác giả cho rằng hoạt động thương mại biên giới muốn phát triển ổn định thì cần có một quy hoạch tổng thể, trong đó xác định rõ vai trò của từng khu vực chức năng, từ khu xuất nhập khẩu, khu dịch vụ đến khu dân cư. Điểm đáng chú ý trong nghiên cứu này là tác giả không chỉ nhấn mạnh vai trò của quy hoạch, mà còn chỉ ra rằng nếu thiếu sự phối hợp giữa các cấp, các ngành trong quá trình lập và thực hiện quy hoạch thì rất dễ dẫn đến tình trạng phát triển chông chéo, lãng phí nguồn lực. Tiếp nối hướng tiếp cận này, Nguyễn Văn Tuấn (2010) đi sâu hơn vào khía cạnh tổ chức không gian kinh tế trong KKTCK. Theo tác giả, quy hoạch cần đảm bảo tính đồng bộ giữa các yếu tố như hạ tầng giao thông, hệ thống logistics, khu công nghiệp, khu thương mại và khu dân cư. Nếu các yếu tố này được bố trí hợp lý và có sự kết nối với nhau thì sẽ tạo ra hiệu ứng lan tỏa, giúp các hoạt động kinh tế diễn ra thuận lợi hơn. Ngược lại, nếu quy hoạch thiếu tính đồng bộ, mỗi khu vực phát triển theo một hướng riêng thì sẽ làm giảm hiệu quả chung của toàn khu kinh tế.

Nguyễn Đức Kiên (2022) lại tiếp cận quy hoạch KKTCK dưới góc độ gắn kết giữa quy hoạch và chính sách. Tác giả cho rằng một trong những hạn chế lớn của các KKTCK tại Việt Nam là quy hoạch và chính sách chưa thực sự “ăn khớp” với nhau. Có những trường hợp quy hoạch được xây dựng khá bài bản nhưng lại thiếu các cơ chế chính sách đi kèm để triển khai, hoặc ngược lại, chính sách có nhưng không phù hợp với định hướng quy hoạch. Điều này dẫn đến tình trạng quy hoạch chỉ mang tính hình

thức và khó đi vào thực tế. Quan điểm này cho thấy quy hoạch không thể tách rời khỏi thể chế, mà cần được thiết kế đồng bộ với các công cụ quản lý khác. Hoàng Văn Cường (2024) đưa ra một cách nhìn rộng hơn khi đặt quy hoạch KKTCK trong mối liên hệ với phát triển vùng và hội nhập kinh tế quốc tế. Theo tác giả, KKTCK không thể phát triển như một “ốc đảo” riêng biệt, mà cần được đặt trong mạng lưới kinh tế rộng lớn hơn, bao gồm các hành lang kinh tế, hệ thống logistics và các trung tâm kinh tế lớn. Điều này đồng nghĩa với việc quy hoạch KKTCK cần có tính liên kết cao, không chỉ trong nội bộ tỉnh mà còn với các địa phương khác và thậm chí là với các khu vực bên kia biên giới.

Ở góc độ quốc tế, các nghiên cứu về KKTCK, đặc biệt tại Trung Quốc, cho thấy vai trò của quy hoạch còn rõ nét hơn khi được gắn với chiến lược phát triển quốc gia. Dong Jiaxiang (2012), khi nghiên cứu khu kinh tế cửa khẩu Mohan (Trung Quốc – Lào), cho rằng quy hoạch tại đây không chỉ nhằm phục vụ phát triển kinh tế địa phương mà còn là một phần của chiến lược mở cửa và hội nhập khu vực. Tác giả phân tích rằng quy hoạch được xây dựng theo hướng tích hợp nhiều chức năng như công nghiệp, thương mại, logistics và đô thị, qua đó tạo ra một không gian kinh tế tổng hợp có khả năng thu hút đầu tư mạnh. Điểm đáng chú ý là quy hoạch tại Mohan có tính linh hoạt cao, có thể điều chỉnh theo sự thay đổi của thị trường, điều mà nhiều KKTCK khác chưa làm được. Sun Xia (2014), trong nghiên cứu về khu hợp tác kinh tế Khorgos (giữa Trung Quốc và Kazakhstan), lại tiếp cận quy hoạch từ góc độ xuyên biên giới. Theo tác giả, trong bối cảnh hội nhập, quy hoạch KKTCK không nên chỉ giới hạn trong phạm vi một quốc gia, mà cần tính đến sự phối hợp giữa các quốc gia có chung đường biên giới. Điều này đòi hỏi sự thống nhất về định hướng phát triển, cũng như sự tương thích về thể chế và chính sách giữa các bên. Nghiên cứu này cho thấy một hướng tiếp cận mới trong quy hoạch KKTCK, đó là mở rộng không gian phát triển ra ngoài phạm vi hành chính truyền thống. Một số nghiên cứu gần đây cũng tiếp cận quy hoạch KKTCK theo hướng gắn với logistics và chuỗi cung ứng. Chen Li và cộng sự (2018) cho rằng quy hoạch cần chú trọng đến việc kết nối với mạng lưới logistics xuyên biên giới, nhằm giảm chi phí vận chuyển và nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa. Zhang Wei (2019) bổ sung rằng trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu có nhiều biến động, quy hoạch KKTCK cần có khả năng thích ứng nhanh, tránh tình trạng cứng nhắc khiến khu kinh

tế mất đi lợi thế cạnh tranh. Bên cạnh đó, Liu Feng (2020) đề cập đến vai trò của công nghệ trong quy hoạch, cho rằng việc sử dụng các hệ thống thông tin và dữ liệu số có thể giúp nâng cao chất lượng quy hoạch, đặc biệt trong việc dự báo nhu cầu và điều phối nguồn lực. Đây là một hướng tiếp cận mới, phù hợp với xu thế chuyển đổi số trong quản lý kinh tế hiện nay. Một vấn đề khác cũng được nhiều nghiên cứu quan tâm là yếu tố bền vững trong quy hoạch KKTCK. Wang Yong (2017) cho rằng nếu chỉ tập trung vào tăng trưởng kinh tế mà bỏ qua yếu tố môi trường và xã hội thì về lâu dài sẽ làm suy giảm hiệu quả phát triển. Do đó, quy hoạch cần cân bằng giữa các mục tiêu kinh tế, môi trường và xã hội, đặc biệt trong các khu vực biên giới vốn có điều kiện tự nhiên nhạy cảm.

Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu đề cập đến lập kế hoạch và quy hoạch phát triển KKTCK, nhưng nhìn chung vẫn còn một số hạn chế. Trước hết, phần lớn các nghiên cứu mới dừng lại ở việc phân tích vai trò và nguyên tắc, chưa đi sâu vào việc đo lường cụ thể tác động của quy hoạch đến kết quả phát triển. Bên cạnh đó, các nghiên cứu thường xem xét quy hoạch như một nội dung riêng lẻ, chưa đặt trong mối quan hệ với các nội dung quản lý khác như tổ chức thực hiện hay kiểm tra, đánh giá. Ngoài ra, các nghiên cứu thực nghiệm ở cấp địa phương, đặc biệt tại Việt Nam, còn khá hạn chế, khiến cho việc áp dụng các kết quả nghiên cứu vào thực tiễn gặp nhiều khó khăn. Trong bối cảnh hiện nay, khi môi trường kinh tế có nhiều biến động như dịch bệnh, đứt gãy chuỗi cung ứng và sự thay đổi trong cấu trúc thương mại quốc tế, yêu cầu đối với quy hoạch KKTCK ngày càng cao hơn. Tuy nhiên, các nghiên cứu hiện có chưa làm rõ đầy đủ cách thức mà quy hoạch có thể thích ứng với những biến động này, cũng như chưa đề xuất được các mô hình quy hoạch linh hoạt phù hợp với bối cảnh mới. Có thể thấy việc nghiên cứu lập kế hoạch và quy hoạch phát triển KKTCK theo hướng hệ thống, gắn với bối cảnh cụ thể của địa phương và có cơ sở định lượng là rất cần thiết. Đây cũng chính là nội dung mà luận án tiếp tục làm rõ trong các phần tiếp theo, đặc biệt trong trường hợp KKTCK Lào Cai.

1.1.2.2. Nghiên cứu về tổ chức thực hiện phát triển khu kinh tế cửa khẩu

Quá trình lập kế hoạch và quy hoạch tạo ra “bản thiết kế” cho sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu, thì tổ chức thực hiện chính là quá trình biến những định hướng đó thành kết quả cụ thể trong thực tế. Chính vì vậy, nhiều nghiên cứu cho rằng hiệu

quả phát triển của KKTCK không chỉ phụ thuộc vào việc quy hoạch có tốt hay không, mà phụ thuộc rất lớn vào cách thức tổ chức thực hiện, tức là năng lực của bộ máy quản lý trong việc triển khai chính sách, điều phối nguồn lực và tạo môi trường thuận lợi cho các hoạt động kinh tế.

Trong các nghiên cứu tại Việt Nam, tổ chức thực hiện phát triển KKTCK thường được đặt trong khuôn khổ quản lý nhà nước, với trọng tâm là vai trò của chính quyền địa phương. Lương Đăng Ninh (2004), khi nghiên cứu về thương mại biên giới Việt Nam – Trung Quốc, đã phân tích khá sâu về vai trò của các cơ quan quản lý trong việc điều hành hoạt động xuất nhập khẩu tại khu vực cửa khẩu. Tác giả chỉ ra rằng cùng một hệ thống chính sách, nhưng nếu địa phương tổ chức thực hiện linh hoạt, cải cách thủ tục hành chính và tăng cường phối hợp giữa các lực lượng như hải quan, biên phòng, quản lý thị trường thì hiệu quả hoạt động sẽ cao hơn rõ rệt. Ngược lại, nếu bộ máy quản lý cứng nhắc, thiếu phối hợp thì sẽ làm phát sinh chi phí không chính thức và cản trở hoạt động thương mại.

Tiếp cận từ góc độ môi trường đầu tư, Nguyễn Mai (2020) đã nhấn mạnh rằng tổ chức thực hiện chính sách là yếu tố quyết định niềm tin của nhà đầu tư đối với các khu kinh tế. Theo tác giả, trong nhiều trường hợp, các chính sách ưu đãi được ban hành khá đầy đủ, nhưng việc thực thi lại thiếu nhất quán giữa các cơ quan hoặc giữa các cấp chính quyền, dẫn đến tình trạng “trên nóng dưới lạnh”. Điều này làm giảm đáng kể hiệu quả của chính sách và ảnh hưởng trực tiếp đến quyết định đầu tư của doanh nghiệp. Quan điểm này cho thấy tổ chức thực hiện không chỉ là vấn đề hành chính mà còn liên quan đến chất lượng quản trị và uy tín của chính quyền địa phương. Nguyễn Đức Kiên (2022), khi phân tích thực trạng các khu kinh tế tại Việt Nam, đã chỉ ra một số vấn đề mang tính hệ thống trong tổ chức thực hiện. Thứ nhất là sự chồng chéo về chức năng giữa các cơ quan quản lý, dẫn đến việc một vấn đề có thể do nhiều cơ quan cùng xử lý nhưng không rõ trách nhiệm chính. Thứ hai là thiếu cơ chế phối hợp hiệu quả giữa các đơn vị liên quan, đặc biệt trong các lĩnh vực như quản lý đầu tư, đất đai và xây dựng. Thứ ba là mức độ phân cấp, phân quyền còn hạn chế, khiến cho chính quyền địa phương và Ban quản lý KKTCK chưa có đủ thẩm quyền để chủ động xử lý các vấn đề phát sinh. Những hạn chế này làm giảm tính linh hoạt trong quản lý và kéo dài thời gian xử lý thủ tục. Ở góc độ cải cách quản lý, Hoàng Văn Cường (2024) cho rằng tổ chức thực

hiện cần được đổi mới theo hướng tăng cường phân quyền và nâng cao trách nhiệm giải trình. Theo tác giả, việc trao quyền nhiều hơn cho chính quyền cấp tỉnh và Ban quản lý KKTCK sẽ giúp rút ngắn quy trình xử lý công việc, đồng thời tạo điều kiện để các địa phương chủ động hơn trong việc thu hút đầu tư và hỗ trợ doanh nghiệp. Tuy nhiên, việc phân quyền cũng cần đi kèm với cơ chế giám sát chặt chẽ để đảm bảo tính minh bạch và hiệu quả.

Trong các nghiên cứu quốc tế, đặc biệt là tại Trung Quốc, tổ chức thực hiện được xem là một trong những yếu tố tạo nên sự thành công của các KKTCK. Dong Jiayang (2012), khi nghiên cứu khu kinh tế cửa khẩu Mohan, đã chỉ ra rằng chính quyền địa phương tại đây được trao quyền khá lớn trong việc quản lý và điều hành khu kinh tế, bao gồm cả việc xây dựng chính sách cụ thể phù hợp với điều kiện địa phương. Theo tác giả, chính sự linh hoạt này giúp khu kinh tế có thể nhanh chóng thích ứng với những thay đổi của thị trường và thu hút đầu tư hiệu quả hơn. Sun Xia (2014), trong nghiên cứu về khu hợp tác kinh tế Khorgos, đã đi sâu phân tích cơ chế phối hợp trong tổ chức thực hiện giữa hai quốc gia Trung Quốc và Kazakhstan. Tác giả cho rằng một trong những yếu tố quan trọng giúp Khorgos phát triển là sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý của hai bên, từ việc thống nhất quy trình thủ tục đến việc chia sẻ thông tin. Điều này cho thấy đối với các KKTCK có yếu tố xuyên biên giới, tổ chức thực hiện không chỉ là vấn đề nội bộ của một quốc gia mà còn liên quan đến hợp tác quốc tế. Ngoài ra, một số nghiên cứu quốc tế khác cũng nhấn mạnh vai trò của cải cách hành chính trong tổ chức thực hiện. Wang Yong (2017) cho rằng việc áp dụng cơ chế “một cửa” tại các KKTCK giúp giảm đáng kể thời gian thông quan và chi phí giao dịch cho doanh nghiệp. Nghiên cứu này chỉ ra rằng khi các thủ tục được đơn giản hóa và tập trung tại một đầu mối, doanh nghiệp sẽ tiết kiệm được thời gian và nguồn lực, từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động. Liu Feng (2020) tiếp cận tổ chức thực hiện từ góc độ chuyển đổi số, cho rằng việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý KKTCK có thể giúp nâng cao tính minh bạch, giảm thiểu sai sót và tăng khả năng giám sát. Theo tác giả, các hệ thống quản lý điện tử và cơ sở dữ liệu tập trung cho phép các cơ quan quản lý chia sẻ thông tin nhanh chóng và chính xác hơn, từ đó cải thiện hiệu quả phối hợp. Bên cạnh vai trò của chính quyền, một số nghiên cứu cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của sự tham gia của khu vực tư nhân trong tổ chức thực hiện. Chen Li và cộng

sự (2018) cho rằng sự phối hợp giữa khu vực công và khu vực tư nhân là yếu tố quan trọng giúp nâng cao hiệu quả vận hành của KKTCK. Theo đó, chính quyền cần đóng vai trò kiến tạo, tạo môi trường thuận lợi để doanh nghiệp tham gia vào quá trình phát triển, thay vì chỉ đóng vai trò quản lý hành chính.

Mặc dù các nghiên cứu đã cung cấp nhiều góc nhìn khác nhau về tổ chức thực hiện phát triển KKTCK, nhưng vẫn còn một số hạn chế. Trước hết, phần lớn các nghiên cứu tập trung vào mô tả thực trạng hoặc phân tích định tính, chưa có nhiều nghiên cứu định lượng nhằm đo lường cụ thể mức độ ảnh hưởng của các yếu tố tổ chức thực hiện đến kết quả phát triển KKTCK. Bên cạnh đó, các nghiên cứu thường xem xét từng khía cạnh riêng lẻ như cải cách hành chính, phân quyền hay phối hợp liên ngành, mà chưa tích hợp các yếu tố này trong một khung phân tích thống nhất. Ngoài ra, tại Việt Nam, các nghiên cứu thực nghiệm ở cấp địa phương còn khá hạn chế, đặc biệt đối với các KKTCK cụ thể như Lào Cai. Trong khi đó, mỗi địa phương có những đặc điểm riêng về vị trí địa lý, điều kiện kinh tế và năng lực quản lý, do đó hiệu quả tổ chức thực hiện cũng có sự khác biệt đáng kể. Điều này cho thấy cần có những nghiên cứu cụ thể hơn để làm rõ vai trò của các yếu tố tổ chức thực hiện trong từng bối cảnh địa phương. Trong bối cảnh hiện nay, khi yêu cầu hội nhập ngày càng cao và môi trường kinh tế có nhiều biến động, tổ chức thực hiện phát triển KKTCK cũng cần được nhìn nhận theo hướng linh hoạt và thích ứng hơn. Tuy nhiên, các nghiên cứu hiện có chưa làm rõ đầy đủ cách thức mà các yếu tố như chuyển đổi số, cải cách thể chế hay hợp tác quốc tế tác động đến hiệu quả tổ chức thực hiện. Việc nghiên cứu tổ chức thực hiện phát triển KKTCK theo hướng hệ thống, có cơ sở định lượng và gắn với bối cảnh cụ thể của địa phương là rất cần thiết. Đây cũng là nội dung mà luận án tiếp tục làm rõ, nhằm đánh giá vai trò của tổ chức thực hiện trong mối quan hệ với các nội dung quản lý khác và các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển KKTCK tại tỉnh Lào Cai.

1.1.2.3. Nghiên cứu về kiểm tra, giám sát và đánh giá phát triển khu kinh tế cửa khẩu

Bên cạnh lập kế hoạch và tổ chức thực hiện, kiểm tra, giám sát và đánh giá được xem là một nội dung không thể thiếu trong quá trình phát triển khu kinh tế cửa khẩu. Nếu quy hoạch tạo ra định hướng và tổ chức thực hiện quyết định kết quả trực tiếp, thì kiểm tra và đánh giá lại đóng vai trò “phản hồi”, giúp các cơ quan quản lý nhận diện những điểm đạt được, những hạn chế tồn tại và từ đó có những điều chỉnh phù hợp.

Tuy nhiên, so với hai nội dung trước, các nghiên cứu về kiểm tra và đánh giá phát triển KKTCK thường ít được quan tâm hơn và mức độ phân tích cũng chưa thực sự sâu.

Trong các nghiên cứu tại Việt Nam, nội dung kiểm tra và đánh giá thường được đề cập gắn với việc xem xét hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế nói chung và KKTCK nói riêng. Nguyễn Đức Kiên (2022) cho rằng việc đánh giá phát triển KKTCK cần dựa trên một hệ thống chỉ tiêu tương đối toàn diện, bao gồm các chỉ tiêu về kim ngạch xuất nhập khẩu, thu hút đầu tư, tạo việc làm và đóng góp vào ngân sách địa phương. Theo tác giả, các chỉ tiêu này phản ánh khá rõ kết quả phát triển của KKTCK, tuy nhiên vẫn chủ yếu mang tính “đầu ra”, chưa phản ánh đầy đủ chất lượng quản lý và hiệu quả sử dụng nguồn lực. Hoàng Văn Cường (2024) tiếp cận vấn đề này ở góc độ rộng hơn khi cho rằng việc đánh giá KKTCK cần được thực hiện theo hướng toàn diện, không chỉ dừng lại ở các chỉ tiêu kinh tế mà cần mở rộng sang các khía cạnh xã hội và môi trường. Theo tác giả, nếu chỉ tập trung vào tăng trưởng kinh tế mà bỏ qua các yếu tố khác thì có thể dẫn đến những hệ quả tiêu cực trong dài hạn, như ô nhiễm môi trường hoặc mất cân đối phát triển vùng. Điều này cho thấy việc đánh giá cần được thiết kế theo hướng đa chiều, phản ánh đầy đủ các mục tiêu phát triển. Tuy nhiên, một điểm hạn chế dễ nhận thấy trong các nghiên cứu trong nước là việc đánh giá chủ yếu dựa trên số liệu thứ cấp và mang tính mô tả, chưa gắn với các phương pháp phân tích định lượng hiện đại. Điều này khiến cho việc xác định mối quan hệ giữa hoạt động quản lý và kết quả phát triển còn chưa rõ ràng, đồng thời hạn chế khả năng đưa ra các kết luận có tính khái quát cao.

Ở góc độ quốc tế, một số nghiên cứu đã đi xa hơn khi cố gắng xây dựng các khung đánh giá hiệu quả phát triển KKTCK. Chen Li và cộng sự (2018) đề xuất việc sử dụng các chỉ số tổng hợp để đánh giá hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu, trong đó kết hợp các chỉ tiêu về thương mại, đầu tư, logistics và mức độ kết nối kinh tế. Theo nhóm tác giả, việc sử dụng các chỉ số tổng hợp giúp phản ánh đầy đủ hơn hiệu quả hoạt động của KKTCK, thay vì chỉ dựa vào một vài chỉ tiêu riêng lẻ. Zhang Wei (2019) lại nhấn mạnh rằng việc đánh giá KKTCK cần gắn với khả năng hội nhập kinh tế quốc tế và mức độ tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu. Theo tác giả, một KKTCK không chỉ được đánh giá qua quy mô hoạt động mà còn qua mức độ kết nối với thị trường quốc tế và khả năng thu hút các dòng vốn, công nghệ và tri thức từ bên

ngoài. Bên cạnh đó, một số nghiên cứu cũng tiếp cận kiểm tra và đánh giá từ góc độ quản trị. Wang Yong (2017) cho rằng việc xây dựng hệ thống giám sát hiệu quả là điều kiện quan trọng để nâng cao tính minh bạch và trách nhiệm giải trình của các cơ quan quản lý KKTCK. Theo tác giả, nếu thiếu cơ chế giám sát chặt chẽ thì rất dễ xảy ra tình trạng lãng phí nguồn lực hoặc thực thi chính sách không hiệu quả. Liu Feng (2020) tiếp tục phát triển hướng tiếp cận này khi nhấn mạnh vai trò của công nghệ trong kiểm tra và đánh giá. Theo tác giả, việc ứng dụng các hệ thống thông tin quản lý và dữ liệu số giúp các cơ quan quản lý theo dõi hoạt động của KKTCK một cách kịp thời và chính xác hơn. Điều này không chỉ nâng cao hiệu quả giám sát mà còn hỗ trợ quá trình ra quyết định, đặc biệt trong bối cảnh các hoạt động kinh tế ngày càng phức tạp. Ngoài ra, một số nghiên cứu gần đây cũng đề cập đến việc gắn kiểm tra và đánh giá với mục tiêu phát triển bền vững. Theo quan điểm này, việc đánh giá KKTCK không chỉ nhằm đo lường kết quả trong ngắn hạn mà còn phải xem xét tác động dài hạn đến môi trường, xã hội và sự phát triển của địa phương. Đây là một hướng tiếp cận phù hợp với xu thế phát triển hiện nay, khi các tiêu chí bền vững ngày càng được coi trọng.

Mặc dù các nghiên cứu đã đưa ra nhiều cách tiếp cận khác nhau, nhưng nhìn chung vẫn còn một số hạn chế. *Thứ nhất*, việc xây dựng hệ thống chỉ tiêu đánh giá còn thiếu tính thống nhất, mỗi nghiên cứu sử dụng một bộ tiêu chí khác nhau, gây khó khăn trong việc so sánh và tổng hợp kết quả. *Thứ hai*, phần lớn các nghiên cứu vẫn thiên về mô tả, chưa sử dụng nhiều các phương pháp định lượng để phân tích sâu hơn về mối quan hệ giữa các yếu tố quản lý và kết quả phát triển. *Thứ ba*, các nghiên cứu tại Việt Nam còn thiếu các phân tích cụ thể ở cấp địa phương, đặc biệt đối với các KKTCK có vai trò quan trọng như Lào Cai. Bên cạnh đó, trong bối cảnh kinh tế toàn cầu có nhiều biến động, việc kiểm tra và đánh giá phát triển KKTCK cũng đặt ra những yêu cầu mới. Các yếu tố như đứt gãy chuỗi cung ứng, thay đổi chính sách thương mại quốc tế hay tác động của chuyển đổi số đều ảnh hưởng đến hoạt động của KKTCK. Tuy nhiên, các nghiên cứu hiện nay chưa làm rõ cách thức mà các yếu tố này được phản ánh trong hệ thống đánh giá, cũng như chưa đề xuất được các mô hình đánh giá phù hợp với bối cảnh mới. Từ những phân tích trên, có thể thấy việc nghiên cứu kiểm tra, giám sát và đánh giá phát triển KKTCK theo hướng hệ thống, kết hợp giữa định tính và định lượng, là rất cần thiết. Đây cũng là một trong những nội dung mà luận án tiếp tục làm rõ, nhằm đánh giá

toàn diện hiệu quả phát triển KKTCK trong mối quan hệ với các hoạt động quản lý và các yếu tố ảnh hưởng, đặc biệt trong trường hợp cụ thể của KKTCK Lào Cai.

1.1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu

Sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu chịu ảnh hưởng từ nhiều yếu tố đa chiều, trong đó nổi bật là các yếu tố về thể chế chính sách, hạ tầng kỹ thuật và xã hội, năng lực quản lý, dòng vốn đầu tư, chất lượng nguồn nhân lực, cũng như các yếu tố ngoại sinh như hợp tác song phương và hội nhập kinh tế khu vực. Trong đó các nghiên cứu tập trung vào những yếu tố sau:

Thể chế và chính sách nhà nước là nền tảng định hướng và điều phối hoạt động của các KKTCK. Các chính sách ưu đãi thuế, hải quan, đất đai, đầu tư và thương mại là yếu tố quyết định sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư. Những chính sách thiếu ổn định hoặc chông chéo có thể gây cản trở cho hoạt động thu hút đầu tư và thương mại qua cửa khẩu. Trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực, các khu kinh tế cửa khẩu ngày càng đóng vai trò quan trọng như là điểm giao thoa giữa các nền kinh tế quốc gia. Từ góc độ lý luận, KKTCK không chỉ là không gian kinh tế đặc thù nhằm khuyến khích thương mại biên mậu và thu hút đầu tư mà còn là công cụ để thực hiện các mục tiêu chính sách đối ngoại, phát triển vùng và bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia. Nghiên cứu của Dong Jiaxiang (2012) về khu kinh tế mở Mohan biên giới Trung Quốc – Lào cũng làm nổi bật vai trò của KKTCK như một công cụ thực hiện chính sách phát triển vùng biên. Mohan không chỉ được kỳ vọng là một cực tăng trưởng kinh tế mới của tỉnh Vân Nam mà còn là cửa ngõ kết nối chiến lược giữa Trung Quốc và Đông Nam Á. Thông qua phân tích mối quan hệ giữa đầu tư hạ tầng, công nghiệp hóa và đô thị hóa, tác giả khẳng định rằng, khu vực cửa khẩu có thể phát triển bền vững nếu được đặt trong tổng thể chính sách tài khóa, đầu tư và quy hoạch phát triển liên vùng. Nghiên cứu tiêu biểu của Sun Xia (2014) về Trung tâm hợp tác biên giới quốc tế Khorgos của Trung Quốc là một trong những công trình đầu tiên tiếp cận vấn đề phát triển KKTCK từ góc độ luật học kinh tế phân tích. Tác giả cho rằng, việc xây dựng một khu vực hợp tác kinh tế xuyên biên giới như Khorgos cần một cơ chế pháp lý đặc thù, hài hòa hóa giữa luật quốc gia và thông lệ quốc tế, đảm bảo tính minh bạch, công bằng và hiệu quả trong quá trình hợp tác. Sun Xia đã đề xuất mô hình thể chế hợp tác kinh tế xuyên biên giới dựa trên nguyên tắc thị trường định hướng, với sự tham gia đồng bộ

của các chủ thể công và tư, dưới sự điều phối của một cơ chế liên kết thể chế linh hoạt. Nghiên cứu này không chỉ có giá trị lý luận cao mà còn có tính ứng dụng rộng rãi trong xây dựng mô hình KKTCK tại các quốc gia đang phát triển. Đây là minh chứng điển hình cho sự hội tụ giữa quy hoạch chiến lược quốc gia và nhu cầu phát triển khu vực trong bối cảnh toàn cầu hóa ngày càng sâu rộng.

Ở Việt Nam, Lương Đăng Ninh (2004) trong nghiên cứu về cải cách quản lý xuất nhập khẩu ở khu vực biên giới Việt – Trung đã cung cấp một cách nhìn toàn diện về vai trò điều tiết của Nhà nước đối với hoạt động kinh tế biên mậu. Các chính sách thúc đẩy biên mậu đã mang lại những tác động tích cực đối với sự phát triển kinh tế của các tỉnh biên giới. Tác giả cho rằng, hiệu quả của KKTCK phụ thuộc lớn vào năng lực thể chế, đặc biệt là cải cách thủ tục hành chính, hiện đại hóa quản lý hải quan và xây dựng khung pháp lý minh bạch cho doanh nghiệp. Bên cạnh đó, việc nâng cao năng lực cán bộ, cải cách hành chính công và ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý biên mậu là những yếu tố quyết định để nâng cao năng lực cạnh tranh của khu vực kinh tế cửa khẩu. Theo Nguyễn Văn Tuấn (2020), các cơ chế đặc thù như miễn giảm thuế, cơ chế "một cửa" trong thủ tục hải quan và quyền tự chủ trong thu hút đầu tư tại các KKTCK là điều kiện cần để tăng cường hiệu quả quản lý và phát triển bền vững khu kinh tế cửa khẩu. Một nghiên cứu của Trần Thị Lan và cộng sự (2021) cũng chỉ ra rằng sự thiếu nhất quán giữa chính sách trung ương và địa phương là một trong những nguyên nhân chính khiến cho hiệu quả của các KKTCK chưa đạt kỳ vọng.

Yếu tố về *cơ sở hạ tầng* là yếu tố quan trọng tác động đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu. Hạ tầng kỹ thuật như giao thông, logistics, kho bãi, điện nước và công nghệ thông tin có vai trò thiết yếu trong việc kết nối và nâng cao hiệu quả hoạt động của KKTCK. Đặc biệt, đối với các khu vực biên giới địa hình phức tạp, đầu tư hạ tầng là yếu tố tiên quyết. Đặng Xuân Phong (2012) với luận án chuyên sâu về KKTCK biên giới phía Bắc Việt Nam đã đề xuất mô hình phát triển theo hướng "đô thị hóa biên giới", đồng thời nhấn mạnh đến sự cần thiết của các chính sách ưu đãi và hợp tác quốc tế nhằm đẩy mạnh thu hút đầu tư. Nguyễn Văn Trị (2014) lại tiếp cận từ góc độ quy hoạch sử dụng đất, tập trung vào yếu tố môi trường và sự cần thiết phải lồng ghép Đánh giá tác động môi trường trong quy hoạch phát triển KKTCK. Nghiên cứu của ông tại Cầu Treo (Hà Tĩnh) đưa ra khung giải pháp tổng thể hướng tới phát triển bền vững và đồng bộ giữa

kinh tế và bảo vệ sinh thái. Phạm Hồng Đức (2022) nhận định rằng sự phát triển hạ tầng giao thông kết nối các trục đường xuyên Á, đường sắt và các tuyến đường cao tốc đến cửa khẩu có ảnh hưởng trực tiếp đến lưu lượng hàng hóa qua lại và chi phí logistics.

Một trong những yếu tố then chốt ảnh hưởng đến sự thành công của KKTCK chính là *hạ tầng và quy hoạch*. Nghiên cứu của Đặng Xuân Phong (2012) tập trung vào phát triển hạ tầng và quy hoạch không gian tại các KKTCK biên giới phía Bắc Việt Nam. Tác giả khẳng định rằng, để các khu này thực sự trở thành đầu tàu kinh tế của vùng biên, cần có quy hoạch tổng thể với tầm nhìn liên vùng, tích hợp giữa thương mại, công nghiệp, dịch vụ và đô thị. Ngoài ra, vai trò của các trung tâm logistics, kho ngoại quan và cảng cạn là yếu tố không thể thiếu trong cấu trúc hạ tầng, đặc biệt trong bối cảnh thương mại điện tử và giao thương số phát triển mạnh mẽ. Nguyễn Văn Trị (2014) mở rộng chủ đề này bằng việc đề xuất lồng ghép đánh giá tác động môi trường vào quy hoạch sử dụng đất tại khu kinh tế cửa khẩu Cầu Treo. Luận án chỉ ra rằng, tính bền vững của KKTCK không chỉ phụ thuộc vào tốc độ tăng trưởng mà còn vào khả năng duy trì cân bằng sinh thái, bảo tồn tài nguyên và đảm bảo hài hòa lợi ích các bên liên quan. Tác giả kiến nghị một số giải pháp như quy hoạch xanh, sử dụng đất hiệu quả, tăng cường hợp tác công – tư trong phát triển hạ tầng thân thiện với môi trường, đồng thời thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng địa phương trong quy hoạch và giám sát thực hiện.

Khu kinh tế cửa khẩu được thiết lập với mục tiêu thúc đẩy thương mại biên giới, tăng cường liên kết kinh tế vùng và hội nhập quốc tế. Trong đó, hoạt động thương mại xuyên biên giới và thu hút đầu tư là hai động lực chủ đạo quyết định mức độ phát triển của KKTCK (Nguyễn Thị Hoa, 2020). Vì vậy, yếu tố *Hoạt động thương mại và đầu tư* được coi là yếu tố có tác động đến phát triển KKTCK. Hoạt động thương mại không chỉ mang lại giá trị xuất nhập khẩu mà còn kích thích các dịch vụ liên quan như logistics, kho vận, tài chính, bảo hiểm và du lịch. Trong khi đó, dòng vốn đầu tư, đặc biệt là đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), có vai trò trong việc tạo lập cơ sở hạ tầng sản xuất, thúc đẩy chuyển giao công nghệ, và tạo việc làm tại khu vực cửa khẩu (World Bank, 2020). Theo UNESCAP (2018), những khu vực có lưu lượng hàng hóa lớn và thủ tục hải quan thuận lợi thường thu hút nhiều nhà đầu tư hơn do chi phí vận hành thấp và mức độ rủi ro thấp hơn. Lê Thị Thanh và Phan Văn Hưng (2021), sự phát triển bền vững của KKTCK đòi hỏi có sự đồng bộ giữa quy mô hoạt động thương mại và mức độ thu hút

đầu tư, đặc biệt là đầu tư vào hạ tầng logistics và công nghiệp phụ trợ. Các nghiên cứu trong và ngoài nước đều khẳng định rằng thương mại biên giới là nhân tố trực tiếp quyết định đến hiệu quả và tốc độ phát triển KKTCK. Phân tích của Phạm Văn Thành (2022) đối với KKTCK Lào Cai cho thấy, khi kim ngạch xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Lào Cai tăng trung bình 12–15%/năm (giai đoạn 2015–2020), số lượng doanh nghiệp logistics và dịch vụ thương mại tăng tương ứng 20–30% mỗi năm. Ngoài ra, Nguyễn Thị Thu Hà (2021) nhấn mạnh rằng hoạt động thương mại biên giới ổn định giúp tạo nguồn thu ngân sách từ thuế XNK, đồng thời nâng cao vai trò của khu kinh tế cửa khẩu trong chuỗi cung ứng khu vực.

Yếu tố *Chất lượng nguồn nhân lực và dịch vụ hỗ trợ* cũng tác động trực tiếp đến Phát triển KKTCK. Trên thực tế, yếu tố “con người” và “dịch vụ hậu cần” ngày càng được khẳng định là nền tảng then chốt giúp khu vực cửa khẩu hoạt động hiệu quả và bền vững. Nguồn nhân lực chất lượng cao là điều kiện tiên quyết để vận hành hệ thống logistics, thủ tục hải quan, quản lý xuất nhập khẩu, tài chính – ngân hàng, kiểm dịch, và các dịch vụ thương mại quốc tế. Theo Đào Minh Tuấn (2019), trong khi phần lớn các nghiên cứu trước đây tập trung vào hạ tầng và chính sách, thì yếu tố nguồn nhân lực thường bị đánh giá thấp, dù trên thực tế lại đóng vai trò quyết định trong quá trình triển khai và vận hành KKTCK. Nguồn nhân lực có trình độ và dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp như logistics, pháp lý, ngân hàng, kiểm dịch... là các yếu tố mềm nhưng có ảnh hưởng lớn đến khả năng vận hành hiệu quả của KKTCK. Theo ông, sự thiếu hụt nhân lực chuyên ngành logistics, ngoại thương và luật thương mại quốc tế ở các địa phương có KKTCK là rào cản lớn đối với quá trình hiện đại hóa quản trị khu kinh tế. Nhiều nghiên cứu thực nghiệm cho thấy chất lượng nguồn nhân lực ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực giải quyết thủ tục hành chính, thời gian thông quan, hiệu suất logistics và tính cạnh tranh của cửa khẩu (Nguyễn Thị Hoa, 2020). Ở những địa phương có đội ngũ cán bộ công chức được đào tạo bài bản, có cơ chế đào tạo thường xuyên, các doanh nghiệp FDI và xuất nhập khẩu đánh giá cao về mức độ hỗ trợ và khả năng phối hợp liên ngành. Theo khảo sát của Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới (2021), tại một số cửa khẩu như Lào Cai và Hữu Nghị, hơn 60% doanh nghiệp cho rằng chất lượng nguồn nhân lực hải quan và dịch vụ logistics địa phương là yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến quyết định tiếp tục đầu tư. Song song với nguồn nhân lực, các dịch vụ hỗ trợ thương mại và đầu

tư – đặc biệt là logistics, kiểm dịch, tài chính – ngân hàng, tư vấn pháp lý và dịch vụ công trực tuyến – đóng vai trò trung gian trong chuỗi giá trị thương mại biên giới. Các khu kinh tế cửa khẩu thiếu hệ thống dịch vụ hỗ trợ chuyên nghiệp thường có hiệu suất hoạt động thấp, tỷ lệ doanh nghiệp rút lui cao và thu hút đầu tư hạn chế (World Bank, 2020). Lê Thị Mai và Trần Văn Kiên (2022) nhấn mạnh rằng, các dịch vụ hỗ trợ không chỉ cần có sự hiện diện về số lượng mà quan trọng hơn là tính chuyên nghiệp, khả năng cung ứng đa ngôn ngữ và tích hợp công nghệ số. Đây là điều kiện để KKTCK hội nhập vào mạng lưới logistics khu vực.

Một yếu tố có tính quyết định nhưng thường bị xem nhẹ chính là mối quan hệ giữa hai quốc gia có chung đường biên giới. Sự phát triển của KKTCK phụ thuộc sâu sắc vào mức độ hợp tác, tin cậy và gắn kết chính trị – kinh tế giữa các quốc gia láng giềng. Quan hệ song phương ổn định, đặc biệt trong lĩnh vực thương mại, hải quan, kiểm dịch và vận tải xuyên biên giới, giúp duy trì luồng hàng hóa ổn định, giảm rủi ro chính sách và thúc đẩy niềm tin đầu tư. Ngược lại, căng thẳng ngoại giao hay thay đổi chính sách đối ngoại có thể ảnh hưởng nghiêm trọng tới hoạt động thương mại và đầu tư tại khu vực cửa khẩu. Nghiên cứu của Quan Hongtao và cộng sự (2012) về mô hình hợp tác Thụy Lỵ (Trung Quốc) – Muse (Myanmar) cho thấy, sự phối hợp chặt chẽ giữa chính quyền hai nước không chỉ thúc đẩy thương mại mà còn tăng cường giao lưu văn hóa và củng cố quan hệ ngoại giao. Fan Hongwei (2011) nhấn mạnh vai trò chiến lược của các hành lang giao thông xuyên biên giới trong việc kết nối với các thị trường mới, như việc Trung Quốc khai thông tuyến sang Ấn Độ Dương để giảm phụ thuộc vào các tuyến hàng hải truyền thống. Tại Việt Nam, Lê Thị Thu Hằng (2021) khẳng định cơ chế hợp tác hành lang kinh tế Việt – Trung là nền tảng quan trọng giúp duy trì dòng thương mại ổn định qua các cửa khẩu như Lào Cai – Hà Khẩu hay Móng Cái – Đông Hưng, qua đó nâng cao vị thế của các KKTCK trong chuỗi cung ứng khu vực.

Với vị trí đặc thù là cửa ngõ giao thương quốc tế, KKTCK phụ thuộc đáng kể vào quan hệ hợp tác giữa hai nước có chung đường biên giới. Các thỏa thuận song phương về thương mại, hải quan, kiểm dịch và vận tải xuyên biên giới sẽ quyết định mức độ mở cửa và thuận lợi hóa thương mại. Vì vậy, yếu tố Hợp tác quốc tế và quan hệ song phương cũng có nhiều ảnh hưởng đến phát triển KKTCK. Hợp tác kinh tế xuyên biên giới được xem là chiến lược phát triển tiêu vùng có hiệu quả, đặc biệt tại

khu vực Đông Nam Á và tiểu vùng sông Mekong mở rộng. Quan Hongtao và cộng sự (2012) nghiên cứu trường hợp Thụy Lệ (Trung Quốc) – Muse (Myanmar) đã chỉ ra rằng, các mô hình hợp tác như vậy không chỉ phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế, mà còn góp phần củng cố giao lưu văn hóa và tăng cường quan hệ ngoại giao giữa các quốc gia tiếp giáp. Ở góc độ vận tải và hạ tầng, Fan Hongwei (2011) phân tích hành lang giao thông Trung Quốc – Myanmar như một trục động lực phát triển kinh tế biên giới, đặc biệt trong việc khơi thông kết nối sang Ấn Độ Dương nhằm giảm phụ thuộc vào các tuyến hàng hải truyền thống. Nghiên cứu cho thấy vai trò thiết yếu của hạ tầng giao thông trong hội nhập kinh tế vùng biên. Lê Thị Thu Hằng (2021) nhấn mạnh vai trò của cơ chế hợp tác hành lang kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc trong việc duy trì dòng thương mại ổn định qua các cửa khẩu như Lào Cai – Hà Khẩu và Móng Cái – Đông Hưng.

1.2. Đánh giá chung

1.2.1. Các khoảng trống trong nghiên cứu

Tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước cho thấy các nghiên cứu đã đưa ra rất nhiều các nội dung có giá trị (*Phụ lục 01*), mặc dù đã có nhiều nghiên cứu về kinh tế cửa khẩu, song còn tồn tại những khoảng trống cần tiếp tục được lấp đầy:

- Nhiều nghiên cứu trước đây chủ yếu tập trung vào khía cạnh kinh tế và chính trị trong việc phát triển KKTCK, mà chưa xem xét đầy đủ các yếu tố văn hóa và xã hội ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững của các khu vực này. Đặc biệt, khu vực Lào Cai – Hà Khẩu là nơi giao thoa văn hóa giữa hai quốc gia Việt Nam và Trung Quốc, nên việc nghiên cứu các yếu tố văn hóa, xã hội như sự giao tiếp giữa các dân tộc, phong tục tập quán, và đời sống xã hội sẽ giúp làm sáng tỏ cách thức hợp tác và phát triển kinh tế hiệu quả hơn.

- Chưa có nhiều nghiên cứu sâu về tác động của biến đổi khí hậu và các yếu tố môi trường đến sự phát triển của các KKTCK, đặc biệt là khu vực biên giới Lào Cai – Hà Khẩu, nơi có địa hình đa dạng và khí hậu phức tạp. Trong bối cảnh biến đổi khí hậu đang ngày càng trở thành vấn đề toàn cầu, cần có những nghiên cứu chuyên sâu về các biện pháp bảo vệ môi trường, sử dụng bền vững tài nguyên thiên nhiên tại khu vực cửa khẩu để đảm bảo phát triển kinh tế không ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường sinh thái.

- Các nghiên cứu hiện có thường tập trung vào phát triển kinh tế thông qua thương mại và đầu tư, nhưng chưa có nhiều nghiên cứu phân tích chi tiết về hạ tầng giao thông và mức độ kết nối giữa các khu vực KKTCK với các trung tâm kinh tế lớn. Đối với KKTCK Lào Cai, việc phân tích cụ thể về khả năng kết nối giao thông và hệ thống logistics không chỉ giữa Việt Nam và Trung Quốc mà còn với các quốc gia trong khu vực là một yếu tố quan trọng để thúc đẩy phát triển kinh tế biên giới.

- Mặc dù đã có nhiều chính sách thúc đẩy phát triển KKTCK từ cả hai phía Việt Nam và Trung Quốc, nhưng vẫn chưa có nghiên cứu chi tiết nào đánh giá hiệu quả của các chính sách này. Đặc biệt, nghiên cứu về các cơ chế hợp tác xuyên biên giới cần được tiến hành cụ thể hơn, nhằm đảm bảo các chính sách đưa ra không chỉ phù hợp với mục tiêu kinh tế mà còn mang lại lợi ích cho cả hai quốc gia. Các nghiên cứu cần phân tích về tính minh bạch, công bằng và khả năng thực thi của các chính sách này trong thực tế.

- Nghiên cứu về phát triển nguồn nhân lực tại khu vực KKTCK, đặc biệt là khu vực Lào Cai – Hà Khẩu vẫn còn hạn chế. Các công trình hiện có chưa đề cập nhiều đến vai trò của giáo dục, đào tạo và phát triển kỹ năng cho lực lượng lao động tại khu vực biên giới. Cần có thêm các nghiên cứu về chính sách phát triển nguồn nhân lực, từ đó giúp khu vực này có đủ khả năng đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gia tăng.

- Trong quá trình phát triển các KKTCK, vai trò của các doanh nghiệp địa phương, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa, vẫn chưa được nghiên cứu đầy đủ. Việc nghiên cứu chi tiết hơn về các doanh nghiệp này sẽ giúp hiểu rõ hơn về các khó khăn, thách thức họ đang đối mặt, từ đó đề xuất các chính sách hỗ trợ hợp lý nhằm thúc đẩy sự tham gia của các doanh nghiệp nhỏ vào quá trình phát triển kinh tế cửa khẩu.

- Trong bối cảnh công nghệ thông tin phát triển mạnh mẽ, thương mại điện tử đang trở thành một công cụ quan trọng giúp thúc đẩy giao thương quốc tế. Tuy nhiên, vẫn còn rất ít nghiên cứu về tác động của thương mại điện tử đối với các KKTCK, đặc biệt là KKTCK Lào Cai. Nghiên cứu về vai trò của thương mại điện tử trong việc thúc đẩy giao thương, giảm chi phí và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu tại KKTCK sẽ là một hướng nghiên cứu mới đầy tiềm năng.

1.2.2. Những vấn đề chính được nghiên cứu của luận án

Với những khoảng trống được chỉ ra trong các nghiên cứu trước đây: tác giả sẽ tập trung phân tích một số vấn đề liên quan đến lý luận và thực tiễn trong nội dung Phát triển Khu Kinh tế cửa khẩu nhằm “lấp đầy” những khoảng trống nghiên cứu có thể thực hiện của luận án gồm:

Thứ nhất, phần lớn các nghiên cứu trước đây về phát triển khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam nói chung và KKTCK Lào Cai nói riêng được thực hiện trong bối cảnh môi trường kinh tế – chính trị tương đối ổn định. Vì vậy, các kết quả nghiên cứu hiện có chưa phản ánh đầy đủ tác động của các cú sốc mang tính toàn cầu như đại dịch, xung đột địa chính trị hay đứt gãy chuỗi cung ứng đến động lực và cấu trúc phát triển của KKTCK. Trong khi đó, những biến động này đã và đang làm thay đổi đáng kể cách thức vận hành của các khu kinh tế cửa khẩu. Luận án góp phần bổ sung khoảng trống này thông qua việc phân tích thực trạng phát triển KKTCK Lào Cai trong giai đoạn 2020–2024 – giai đoạn có nhiều biến động mạnh – qua đó cập nhật và làm rõ sự thay đổi của các yếu tố ảnh hưởng so với các kết luận trước đây.

Thứ hai, đa số các công trình nghiên cứu hiện có thường tiếp cận KKTCK theo từng lát cắt riêng lẻ, chẳng hạn như thương mại biên giới, thu hút đầu tư hoặc phát triển hạ tầng, mà chưa hình thành được một khung phân tích đa chiều và đồng bộ để đánh giá tổng thể sự phát triển của KKTCK trong bối cảnh liên kết vùng và logistics xuyên biên giới ngày càng trở nên quan trọng. Cách tiếp cận phân tách này phần nào hạn chế khả năng nhận diện đầy đủ các mối quan hệ tương tác giữa các yếu tố cấu thành của khu kinh tế. Trên cơ sở đó, luận án khắc phục khoảng trống này bằng việc đánh giá thực trạng phát triển KKTCK Lào Cai theo cách tiếp cận tích hợp, bao gồm các phương diện có mối liên hệ chặt chẽ với nhau như: hạ tầng giao thông – logistics, thu hút đầu tư, thương mại biên giới, chính sách ưu đãi, nguồn nhân lực và kết nối vùng. Cách tiếp cận này cho phép làm rõ hơn các “nút thắt” phát triển, đồng thời nhận diện mối quan hệ qua lại giữa các trụ cột của KKTCK.

Thứ ba, các khuyến nghị trong nhiều nghiên cứu trước đây chủ yếu dừng lại ở mức định hướng chung, chưa được cụ thể hóa theo cấu trúc triển khai chính sách, do đó còn hạn chế về tính khả thi khi áp dụng vào thực tiễn quản lý tại địa phương. Điều này dẫn đến khoảng cách giữa kết quả nghiên cứu và khả năng triển khai thực tế. Luận

án góp phần khắc phục hạn chế này bằng việc xây dựng hệ thống giải pháp theo cấu trúc rõ ràng gồm ba hợp phần: căn cứ thực hiện, biện pháp triển khai và kết quả dự kiến. Cách tiếp cận này không chỉ giúp nâng cao tính khả thi của các đề xuất, mà còn tạo điều kiện để địa phương có thể áp dụng trực tiếp và điều chỉnh linh hoạt theo điều kiện cụ thể.

Thứ tư, trong bối cảnh chuyển đổi số và yêu cầu hiện đại hóa quản trị tại các khu kinh tế cửa khẩu, các nghiên cứu trước đây vẫn chưa đề cập đầy đủ đến các giải pháp số hóa mang tính đặc thù cho KKTCK Lào Cai. Đây là một khoảng trống đáng chú ý, nhất là khi năng lực quản trị và mức độ ứng dụng công nghệ ngày càng trở thành yếu tố quyết định hiệu quả hoạt động của KKTCK. Luận án bổ sung nội dung này thông qua việc đề xuất hai nhóm giải pháp phù hợp với điều kiện địa phương và xu thế quản trị hiện đại, bao gồm: (i) xây dựng chuyên trang điện tử về hợp tác kinh tế biên giới tích hợp trên cổng thông tin chính thức của Ban Quản lý KKTCK Lào Cai; và (ii) phát triển cơ chế một cửa điện tử liên thông. Hai giải pháp này không chỉ góp phần cải cách thủ tục hành chính mà còn nâng cao năng lực xúc tiến đầu tư – thương mại trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gia tăng.

CHƯƠNG 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN KHU KINH TẾ CỬA KHẨU

2.1. Cơ sở lý luận về phát triển khu kinh tế cửa khẩu

2.1.1. Quan niệm về phát triển khu kinh tế cửa khẩu

2.1.1.1. Khái niệm, đặc điểm cửa khẩu và khu vực cửa khẩu

*** Khái niệm**

Trong bối cảnh phát triển kinh tế vùng biên và đẩy mạnh hội nhập quốc tế, khái niệm “cửa khẩu” không chỉ đơn thuần là điểm qua lại biên giới mà còn là một không gian kinh tế - chính trị - hành chính đặc thù. Theo Luật Biên giới quốc gia số 06/2003/QH11, cửa khẩu là nơi thực hiện việc xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu và các hoạt động qua lại biên giới quốc gia; bao gồm các loại hình như cửa khẩu đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường hàng hải và đường hàng không (*Quốc hội, 2003*).

Trong phạm vi nghiên cứu phát triển khu kinh tế cửa khẩu tại khu vực Lào Cai – Hà Khẩu, khái niệm cửa khẩu chủ yếu được hiểu là cửa khẩu biên giới đất liền – tức là điểm giao thương chính thức nằm tại vùng giáp ranh lãnh thổ giữa hai quốc gia trên đất liền. Căn cứ theo Nghị định số 112/2014/NĐ-CP, khu vực cửa khẩu là phần lãnh thổ có địa giới trùng hoặc tiếp giáp với đường biên giới quốc gia, được tổ chức thành các khu chức năng nhằm phục vụ hoạt động quản lý nhà nước, thương mại, dịch vụ và kiểm soát an ninh – quốc phòng (*Chính phủ, 2014*).

Căn cứ vào phạm vi và chức năng, cửa khẩu biên giới đất liền được phân loại thành: (i) cửa khẩu quốc tế; (ii) cửa khẩu chính (song phương); (iii) cửa khẩu phụ; và (iv) lối mở biên giới. Mỗi loại cửa khẩu có vai trò và mức độ hội nhập kinh tế khác nhau, phụ thuộc vào chính sách của nhà nước và quan hệ hợp tác giữa các quốc gia có chung đường biên giới.

*** Đặc điểm của cửa khẩu**

Cửa khẩu giữ vai trò là trung tâm vận hành chuỗi logistics xuyên biên giới, nơi tích hợp các chức năng hải quan, kiểm dịch, biên phòng, và thương mại. Theo quan điểm của Hoàng Đức Thân (2009), các cửa khẩu thường được thiết lập tại điểm giao

cắt của những trục giao thông trọng yếu – tạo điều kiện cho luồng lưu chuyển hàng hóa và hành khách xuyên quốc gia.

Cùng với vai trò truyền thống là nơi thông quan, cửa khẩu ngày càng được mở rộng chức năng thành trung tâm kinh tế dịch vụ – nơi tập trung các hoạt động kho vận, tài chính, du lịch, thương mại – tạo ra hệ sinh thái kinh tế cửa khẩu có khả năng lan tỏa tới khu vực nội địa. Bên cạnh đó, cửa khẩu còn là "tuyến đầu" trong bảo vệ an ninh quốc gia, kiểm soát dịch bệnh và chống buôn lậu, qua đó góp phần xây dựng môi trường thương mại ổn định và minh bạch.

2.1.1.2. Khái niệm phát triển khu kinh tế cửa khẩu

*** Khái niệm**

Khu kinh tế cửa khẩu là một mô hình phát triển kinh tế đặc thù được hình thành tại khu vực biên giới đất liền, nơi có cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính, được tổ chức với các phân khu chức năng nhằm phát triển kinh tế biên mậu, thu hút đầu tư và đẩy mạnh hội nhập kinh tế quốc tế. Theo quy định tại Điểm b Khoản 7 Điều 2 Nghị định số 82/2018/NĐ-CP của Chính phủ, KKTK là địa bàn bao gồm một cửa khẩu và khu vực có mối quan hệ mật thiết với hoạt động giao thương biên giới, nơi được áp dụng các chính sách ưu đãi đặc thù về hạ tầng, thuế, đất đai, thương mại, xuất nhập cảnh và đầu tư (*Chính phủ, 2018*).

Xét về chức năng, khu kinh tế cửa khẩu không chỉ là một không gian tổ chức hoạt động thương mại mà còn là nền tảng thể chế để triển khai các chính sách phát triển vùng biên, nhằm phát huy lợi thế địa lý, thúc đẩy phát triển hạ tầng, công nghiệp hỗ trợ, dịch vụ logistics và tăng cường liên kết vùng. Với vai trò là “cửa ngõ kinh tế quốc gia”, các KKTK trở thành điểm tựa quan trọng trong chiến lược phát triển không gian kinh tế mở, hướng ngoại và cân bằng phát triển giữa trung tâm và biên giới.

Các khu KTK có những đặc trưng riêng như:

- Các khu kinh tế cửa khẩu cách xa trung tâm kinh tế - chính trị - văn hóa của đất nước.
- Dân cư tại các khu kinh tế cửa khẩu với dân cư địa phương lân cận của các nước láng giềng có sự tương đồng nhau về văn hoá, truyền thống, tín ngưỡng tôn giáo,...
- Có sự khác biệt về trình độ phát triển kinh tế - xã hội - môi trường và chất lượng cuộc sống.

- Hợp tác và cạnh tranh là đặc trưng chủ yếu.
- Hợp tác và giao lưu kinh tế dựa trên nguyên tắc tôn trọng chủ quyền của nhau, bình đẳng các bên cùng có lợi.

Khu kinh tế cửa khẩu được xem là một mô hình không gian kinh tế đặc thù, hình thành tại khu vực biên giới quốc gia nhằm khai thác lợi thế giao thương quốc tế, thúc đẩy phát triển kinh tế vùng và tăng cường hội nhập kinh tế xuyên biên giới. Theo quan điểm của Ngân hàng Thế giới (World Bank, 2008), các khu kinh tế biên giới là những khu vực được thiết kế với cơ chế chính sách ưu đãi nhằm thúc đẩy thương mại, đầu tư và liên kết kinh tế giữa các quốc gia có chung đường biên giới. Khái niệm "phát triển" theo quan điểm triết học duy vật biện chứng được hiểu là quá trình vận động đi lên từ thấp đến cao, từ đơn giản đến phức tạp, từ chưa hoàn thiện đến hoàn thiện hơn, trong đó sự phát triển là kết quả của việc giải quyết các mâu thuẫn nội tại của sự vật (*Phạm Thị Cải, 2003*). Vận dụng nguyên lý này vào lĩnh vực kinh tế, phát triển khu kinh tế cửa khẩu được xem là quá trình vận động đa chiều của không gian kinh tế đặc thù tại vùng biên giới, nhằm không ngừng nâng cao chất lượng hoạt động thương mại, logistics, đầu tư, quản lý và hội nhập quốc tế.

Tại Việt Nam, khái niệm khu kinh tế cửa khẩu được quy định trong hệ thống pháp luật về khu kinh tế. Theo Chính phủ Việt Nam (Nghị định số 82/2018/NĐ-CP), khu kinh tế cửa khẩu là khu vực kinh tế được thành lập tại địa bàn cửa khẩu biên giới đất liền, bao gồm các khu chức năng như khu phi thuế quan, khu công nghiệp, khu đô thị và dịch vụ, được áp dụng cơ chế, chính sách ưu đãi riêng nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh. Trên phương diện lý luận phát triển vùng, Michael Porter (1990) cho rằng sự phát triển của các không gian kinh tế đặc thù phụ thuộc vào khả năng hình thành các cụm liên kết kinh tế (economic clusters), nơi tập trung các hoạt động sản xuất, logistics và thương mại tạo ra lợi thế cạnh tranh khu vực. Quan điểm này được vận dụng trong phát triển KKTCK thông qua việc xây dựng các trung tâm trung chuyển hàng hóa và dịch vụ logistics xuyên biên giới. Từ góc độ kinh tế học phát triển, Albert O. Hirschman (1958) nhấn mạnh vai trò của các “cực tăng trưởng” (growth poles) trong việc lan tỏa động lực phát triển sang các khu vực lân cận. KKTCK được xem là một cực tăng trưởng đặc thù tại vùng biên giới, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế, thu hút đầu tư và tạo việc làm cho khu vực còn nhiều khó khăn.

Theo các lý thuyết kinh tế hiện đại như lợi thế so sánh – lợi thế cạnh tranh, cực tăng trưởng và chuỗi giá trị toàn cầu (GVC), KKTCK được xem là điểm hội tụ của thương mại biên giới, logistics, chế biến – chế tạo và dịch vụ hỗ trợ, tạo động lực lan tỏa sang các vùng lân cận. Trong bối cảnh các FTA thế hệ mới (CPTPP, EVFTA, RCEP) được thực thi, KKTCK có điều kiện thuận lợi để mở rộng thị trường, giảm thuế quan, thu hút FDI và nâng cấp hạ tầng logistics; đồng thời cũng chịu áp lực đáp ứng các tiêu chuẩn SPS, TBT, hải quan điện tử, minh bạch và thuận lợi hóa thương mại. Trên phạm vi toàn cầu, xu hướng tái cấu trúc chuỗi cung ứng sau đại dịch và chiến lược China+1 thúc đẩy dịch chuyển sản xuất, đa dạng hóa nguồn cung và phát triển logistics hiện đại, đòi hỏi KKTCK phải đổi mới mạnh mẽ về hạ tầng, chuyển đổi số, hệ thống kho lạnh – kho ngoại quan, dịch vụ kiểm định chất lượng và năng lực liên kết với chuỗi giá trị khu vực. Như vậy, phát triển KKTCK trong giai đoạn hội nhập mới không chỉ dừng ở ưu đãi chính sách mà cần hướng tới mô hình chuỗi giá trị hiện đại, gắn kết chặt chẽ với các hành lang kinh tế, thương mại điện tử xuyên biên giới và hệ sinh thái doanh nghiệp, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh, vai trò trung chuyển và tham gia sâu vào chuỗi cung ứng khu vực ASEAN – Trung Quốc.

Từ các cơ sở khái niệm nêu trên, luận án đưa ra khái niệm về Phát triển khu kinh tế cửa khẩu như sau: *“Phát triển khu kinh tế cửa khẩu là quá trình nâng cấp toàn diện chất lượng và hiệu quả hoạt động kinh tế tại khu vực cửa khẩu biên giới đất liền, thông qua việc mở rộng không gian kinh tế, nâng cao kim ngạch xuất nhập khẩu, hiện đại hóa hạ tầng, tăng cường thu hút đầu tư và hoàn thiện thể chế quản lý nhằm tạo ra động lực phát triển kinh tế - xã hội vùng biên, góp phần đảm bảo an ninh quốc gia và hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế”*. Phát triển khu kinh tế cửa khẩu là quá trình tác động có mục tiêu của Nhà nước và các chủ thể kinh tế nhằm khai thác hiệu quả lợi thế vị trí địa lý biên giới thông qua việc hoàn thiện thể chế, phát triển kết cấu hạ tầng, thu hút đầu tư, mở rộng thương mại quốc tế và nâng cao năng lực liên kết vùng, từ đó thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, chuyển dịch cơ cấu kinh tế, cải thiện đời sống xã hội và bảo đảm quốc phòng – an ninh khu vực biên giới.

Như vậy, phát triển KKTCK dưới góc độ quản lý kinh tế là quá trình Nhà nước và chính quyền địa phương sử dụng các công cụ quản lý như quy hoạch, kế hoạch, chính sách, tổ chức bộ máy, phân bổ nguồn lực, kiểm tra – giám sát và điều phối hợp

tác xuyên biên giới nhằm thúc đẩy KKTCK phát triển về quy mô, chất lượng, hiệu quả và tính bền vững. Mục tiêu phát triển KKTCK không chỉ là gia tăng kim ngạch xuất nhập khẩu hay thu hút đầu tư, mà còn hướng tới xây dựng KKTCK trở thành không gian kinh tế động lực của vùng biên giới, trung tâm kết nối thương mại – logistics – dịch vụ xuyên biên giới, đồng thời góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh và phát triển bền vững. Dưới góc độ quản lý kinh tế, mục tiêu phát triển KKTCK bao gồm: hoàn thiện thể chế và mô hình quản lý; phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng; nâng cao năng lực thu hút đầu tư; thúc đẩy thương mại và logistics; phát triển nguồn nhân lực; tăng cường chuyển đổi số; mở rộng hợp tác với phía đối tác nước bạn; và bảo đảm hài hòa giữa tăng trưởng kinh tế, xã hội và môi trường.

**** Bản chất của phát triển khu kinh tế cửa khẩu***

Phát triển khu kinh tế cửa khẩu mang bản chất của một quá trình vận động tổng thể, trong đó các yếu tố kinh tế - xã hội – thể chế cùng tương tác nhằm hình thành một hệ sinh thái phát triển bền vững, liên kết với không gian kinh tế nội địa và quốc tế. Bản chất đó có thể được cụ thể hóa qua các phương diện sau:

Thứ nhất, đó là quá trình mở rộng không gian kinh tế biên giới gắn với thương mại quốc tế. Phát triển khu KTKK không đơn thuần là gia tăng khối lượng xuất nhập khẩu, mà còn là quá trình tích hợp các hoạt động sản xuất, thương mại, logistics và dịch vụ tài chính – tạo lập một chuỗi giá trị xuyên biên giới (Nguyễn Văn Phúc, 2022).

Thứ hai, là sự nâng cấp về thể chế và năng lực quản lý. Phát triển khu KTKK đòi hỏi phải thiết lập được một cơ chế điều hành linh hoạt, minh bạch, có khả năng điều phối nguồn lực hiệu quả, đồng thời đảm bảo hài hòa giữa mục tiêu kinh tế với các yêu cầu về an ninh, quốc phòng và ổn định xã hội (Trần Quang Trung, 2020).

Thứ ba, đó là sự tích hợp các mục tiêu phát triển kinh tế địa phương với chiến lược quốc gia. KKTCK không chỉ phục vụ phát triển vùng biên, mà còn đóng vai trò chiến lược trong kết nối hành lang kinh tế quốc tế, mở rộng thị trường xuất khẩu và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế quốc dân (Bùi Mai Phương, 2016).

Như vậy, phát triển khu kinh tế cửa khẩu không nên bị giới hạn trong phạm vi kinh tế vùng biên mà cần được nhìn nhận như một cấu phần quan trọng của chiến lược phát triển không gian kinh tế quốc gia trong bối cảnh hội nhập toàn cầu.

2.1.2. Phân loại và vai trò của phát triển khu kinh tế cửa khẩu

2.1.2.1. Phân loại khu kinh tế cửa khẩu

*** Phân loại theo vị trí và tính chất cửa khẩu biên giới**

Theo tiêu chí này, KKTCK được hình thành gắn với các loại cửa khẩu khác nhau trong hệ thống cửa khẩu quốc gia. Theo quy định của Chính phủ Việt Nam và các văn bản quản lý biên giới, cửa khẩu được chia thành ba loại chính:

Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế: được hình thành tại các cửa khẩu quốc tế, nơi diễn ra hoạt động xuất nhập cảnh, xuất nhập khẩu hàng hóa giữa Việt Nam với nhiều quốc gia. Các khu kinh tế này thường có quy mô lớn, hạ tầng phát triển và đóng vai trò trung tâm giao thương quốc tế.

Khu kinh tế cửa khẩu chính (song phương): được xây dựng tại các cửa khẩu chính giữa hai quốc gia láng giềng, chủ yếu phục vụ hoạt động thương mại, giao lưu kinh tế và dịch vụ giữa hai nước.

Khu kinh tế cửa khẩu phụ hoặc lối mở biên giới: là các khu kinh tế gắn với cửa khẩu phụ hoặc các điểm thông quan nhỏ, quy mô hoạt động thương mại hạn chế hơn nhưng có ý nghĩa quan trọng đối với phát triển kinh tế địa phương và thương mại biên mậu.

*** Phân loại theo chức năng kinh tế chủ yếu**

Theo chức năng và định hướng phát triển kinh tế, KKTCK có thể được chia thành các loại:

Khu kinh tế cửa khẩu thương mại – dịch vụ: tập trung vào các hoạt động thương mại biên giới, logistics, trung chuyển hàng hóa, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu.

Khu kinh tế cửa khẩu công nghiệp – thương mại: ngoài chức năng thương mại biên giới còn phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất nhằm tận dụng lợi thế giao thông và thị trường khu vực biên giới.

Khu kinh tế cửa khẩu tổng hợp: bao gồm nhiều chức năng như thương mại, công nghiệp, dịch vụ, đô thị và du lịch, tạo thành một không gian kinh tế tổng hợp gắn với phát triển vùng biên.

*** Phân loại theo quy mô và phạm vi lãnh thổ**

Dựa trên quy mô diện tích và mức độ phát triển không gian kinh tế, KKTCK có thể chia thành:

Khu kinh tế cửa khẩu quy mô lớn (liên vùng): có diện tích rộng, bao gồm nhiều khu chức năng như khu công nghiệp, khu phi thuế quan, khu đô thị, trung tâm logistics và các khu dịch vụ thương mại.

Khu kinh tế cửa khẩu quy mô trung bình: tập trung vào một số chức năng chính như thương mại biên giới, dịch vụ logistics và công nghiệp nhẹ.

Khu kinh tế cửa khẩu quy mô nhỏ: chủ yếu phục vụ hoạt động thương mại biên mậu, trao đổi hàng hóa giữa cư dân biên giới.

* Phân loại theo mô hình liên kết kinh tế xuyên biên giới

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, một số KKTCK được phát triển theo mô hình hợp tác xuyên biên giới, bao gồm:

Khu hợp tác kinh tế qua biên giới: được hình thành dựa trên sự hợp tác giữa hai quốc gia nhằm phát triển thương mại, đầu tư và sản xuất chung tại khu vực biên giới.

Khu kinh tế cửa khẩu gắn với hành lang kinh tế quốc tế: phát triển dựa trên các tuyến hành lang kinh tế khu vực nhằm tăng cường kết nối thương mại và logistics quốc tế.

Như vậy, việc phân loại KKTCK dựa trên nhiều tiêu chí khác nhau như vị trí cửa khẩu, chức năng kinh tế, quy mô lãnh thổ và mô hình liên kết kinh tế. Cách phân loại này giúp làm rõ đặc điểm của từng loại khu kinh tế cửa khẩu, từ đó xây dựng chính sách phát triển phù hợp với điều kiện kinh tế – xã hội và chiến lược phát triển vùng biên giới.

2.1.2.2. Vai trò của cửa khẩu và khu kinh tế cửa khẩu trong phát triển kinh tế - xã hội

Với tư cách là “điểm nút” của các hoạt động giao thương quốc tế, cửa khẩu và khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội vùng biên giới cũng như trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế của quốc gia. Vai trò này thể hiện trên các phương diện chủ yếu sau:

Thứ nhất, thúc đẩy thương mại biên mậu và mở rộng liên kết kinh tế vùng.

Cửa khẩu là nơi tập trung các hoạt động xuất nhập khẩu, vận tải quốc tế và dịch vụ logistics, qua đó góp phần mở rộng thị trường tiêu thụ, gia tăng kim ngạch thương mại và nâng cao mức độ hội nhập kinh tế khu vực. Trên nền tảng đó, KKTCK tạo điều kiện hình thành các hành lang kinh tế, trung tâm logistics và hạ tầng thương mại đồng bộ, thúc đẩy liên kết giữa các vùng trong nước với các khu vực kinh tế của các quốc gia láng giềng.

Thứ hai, tạo động lực phát triển kinh tế vùng biên và chuyển dịch cơ cấu kinh tế.

Sự phát triển của KKTCK góp phần thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng giảm tỷ trọng nông nghiệp, tăng tỷ trọng thương mại, dịch vụ, công nghiệp và logistics. Đồng thời, hoạt động kinh tế tại khu vực cửa khẩu tạo việc làm, nâng cao thu nhập cho người dân và thúc đẩy quá trình đô thị hóa tại các địa phương biên giới. Hệ thống hạ tầng kỹ thuật và xã hội như giao thông, điện, nước, y tế, giáo dục cũng được đầu tư phát triển, tạo nền tảng cho tăng trưởng bền vững.

Thứ ba, tăng cường hợp tác kinh tế quốc tế và giao lưu văn hóa.

Thông qua các KKTCK, các hoạt động hợp tác kinh tế, thương mại, đầu tư và du lịch giữa Việt Nam với các quốc gia có chung đường biên giới được mở rộng. Cửa khẩu không chỉ là cầu nối kinh tế mà còn là không gian giao lưu văn hóa, góp phần tăng cường hiểu biết, củng cố quan hệ hữu nghị và nâng cao vị thế quốc tế của quốc gia trong khu vực.

Thứ tư, bảo đảm an ninh, quốc phòng và ổn định xã hội khu vực biên giới.

Cửa khẩu là điểm kiểm soát quan trọng trong quản lý biên giới, góp phần phòng chống buôn lậu, gian lận thương mại và các hoạt động vi phạm pháp luật. Đồng thời, phát triển KKTCK gắn với nâng cao đời sống người dân vùng biên là yếu tố quan trọng để củng cố thể trận an ninh nhân dân, giữ vững chủ quyền lãnh thổ và ổn định xã hội.

Thứ năm, chính quy hóa hoạt động thương mại và thúc đẩy phát triển thị trường biên mậu.

Thông qua cơ chế quản lý và các chính sách phát triển KKTCK, các hoạt động thương mại tiểu ngạch dần được đưa vào khuôn khổ chính thức, nâng cao tính minh bạch, giảm thiểu rủi ro và từng bước tiệm cận các chuẩn mực quốc tế về thương mại và logistics.

Thứ sáu, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và năng lực quản trị.

Phát triển KKTCK đòi hỏi nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn cao trong các lĩnh vực như thương mại quốc tế, logistics, quản trị chuỗi cung ứng và quản lý nhà nước. Qua đó, góp phần nâng cao năng lực quản trị của chính quyền địa phương và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trong môi trường hội nhập

2.1.3. Nội dung nghiên cứu về phát triển khu kinh tế cửa khẩu

Từ những phân tích về khái niệm và nội hàm về kinh tế cửa khẩu và phát triển kinh tế cửa khẩu, có thể rút ra vấn đề phát triển kinh tế cửa khẩu bao gồm những nội dung như sau:

2.1.3.1. Xây dựng kế hoạch phát triển khu kinh tế cửa khẩu

Xây dựng kế hoạch phát triển khu kinh tế cửa khẩu được xem là nội dung khởi đầu quan trọng nhất trong tiến trình quản lý và phát triển các khu kinh tế biên giới. Nhiều nghiên cứu quốc tế khẳng định rằng lập kế hoạch đóng vai trò định hình tầm nhìn chiến lược, xác lập cấu trúc chức năng và định hướng ưu tiên cho từng giai đoạn phát triển (Yuan & Wei, 2019). Quá trình này phải dựa trên tiếp cận hệ thống, tích hợp đa ngành và thích ứng với bối cảnh biến động của thương mại biên giới và hợp tác kinh tế quốc tế. Các công trình nghiên cứu đều nhấn mạnh yêu cầu đánh giá toàn diện điều kiện và bối cảnh phát triển của khu vực cửa khẩu trước khi xây dựng kế hoạch. Những yếu tố như vị trí địa kinh tế, mạng lưới kết nối hạ tầng, năng lực logistics, xu hướng dòng hàng hóa, trình độ phát triển kinh tế – xã hội và năng lực quản trị địa phương có ảnh hưởng quyết định đến định hướng phát triển KKTK (Wang, 2015; Li & Wong, 2020). Trên cơ sở đó, nghiên cứu dự kiến tập trung đánh giá các điều kiện tự nhiên – kinh tế – xã hội của khu vực Lào Cai, khả năng đáp ứng về hạ tầng biên mậu, vai trò trong liên kết vùng và đặc điểm của các luồng thương mại qua cửa khẩu.

Nội dung xây dựng kế hoạch cũng bao gồm xác định mô hình và định hướng phát triển phù hợp với điều kiện của từng KKTK. Nội dung này tập trung vào việc xác định rõ cơ chế phân cấp, phân quyền giữa các cấp quản lý, vai trò của Ban quản lý KKTK và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan liên quan như hải quan, biên phòng, thuế và chính quyền địa phương. Một mô hình quản lý hợp lý sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai các chính sách, giảm thiểu chồng chéo trong quản lý và nâng cao hiệu quả điều hành. Các nghiên cứu quốc tế cho thấy sự đa dạng về mô hình, từ mô hình thương mại – logistics (Chen, 2018) đến mô hình hợp tác xuyên biên giới (Park, 2017) hay mô hình đô thị cửa khẩu phát triển dịch vụ và công nghiệp hỗn hợp (Wong, 2021). Việc lựa chọn mô hình phù hợp giữ vai trò trọng yếu vì ảnh hưởng đến bố trí không gian, thu hút đầu tư, phát triển hạ tầng và tổ chức hoạt động thương mại. Trong luận án, nội dung nghiên cứu dự kiến tập trung vào việc phân tích kinh nghiệm các mô hình

diễn hình, so sánh mức độ phù hợp của từng mô hình với điều kiện của Lào Cai và đề xuất mô hình phát triển tối ưu cho giai đoạn tới.

Một nội dung quan trọng khác được nhiều học giả đề cập là việc xác lập hệ thống mục tiêu, chỉ tiêu và lộ trình phát triển. Theo UNCTAD (2021), các khu kinh tế biên giới muốn phát triển bền vững cần xác định mục tiêu đa chiều bao gồm mục tiêu kinh tế, mục tiêu xã hội, mục tiêu hạ tầng và mục tiêu môi trường. Mục tiêu cần được cụ thể hóa cho từng giai đoạn và gắn với khả năng huy động nguồn lực của địa phương và Trung ương. Kế hoạch phát triển hạ tầng là một nội dung không thể thiếu, bao gồm hạ tầng giao thông, hệ thống logistics, khu chức năng trong KKTCK và hạ tầng kỹ thuật phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu. Trong điều kiện hiện nay, hạ tầng không chỉ dừng lại ở yếu tố vật chất mà còn bao gồm cả hạ tầng số, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả quản lý và kết nối thông tin giữa các chủ thể tham gia. Bên cạnh đó, kế hoạch phát triển cần làm rõ định hướng phát triển thương mại biên giới, thông qua việc mở rộng quy mô và nâng cao chất lượng hoạt động xuất nhập khẩu, phát triển các trung tâm logistics, chợ biên giới và thúc đẩy các hình thức thương mại mới như thương mại điện tử xuyên biên giới. Đây là nội dung cốt lõi, phản ánh chức năng đặc thù của KKTCK trong nền kinh tế. Một nội dung quan trọng khác là kế hoạch thu hút và phát triển đầu tư, bao gồm việc xây dựng các chính sách ưu đãi phù hợp, xác định ngành nghề ưu tiên và triển khai các hoạt động xúc tiến đầu tư. Việc thu hút đầu tư không chỉ nhằm gia tăng quy mô hoạt động kinh tế mà còn góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh của KKTCK. Nghiên cứu dự kiến xây dựng bộ mục tiêu và chỉ tiêu phát triển KKTCK Lào Cai đến năm 2030, đồng thời phác thảo lộ trình triển khai phù hợp với chiến lược phát triển vùng và yêu cầu hội nhập kinh tế.

Nhiều nghiên cứu hiện đại còn nhấn mạnh vai trò của dự báo nguồn lực và phân tích rủi ro trong quá trình lập kế hoạch, đặc biệt là đội ngũ lao động trong các lĩnh vực logistics, thương mại quốc tế và quản lý khu kinh tế. Trong bối cảnh chuyển đổi số và hội nhập sâu rộng, chất lượng nguồn nhân lực ngày càng trở thành yếu tố quyết định hiệu quả hoạt động của KKTCK. Sohn (2016) và Kim (2020) cho rằng các KKTCK thường có nhu cầu lớn về đầu tư hạ tầng biên mậu, logistics, khu phi thuế quan và các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp; do đó, dự báo nhu cầu nguồn lực có ý nghĩa quan trọng đối với tính khả thi của kế hoạch. Bên cạnh đó, các rủi ro từ biến động chính sách

thương mại, thay đổi quy định kiểm dịch, gián đoạn chuỗi cung ứng, thiên tai hay căng thẳng địa chính trị cũng cần được phân tích thấu đáo. Trong nghiên cứu này, các nội dung dự kiến sẽ bao gồm phân tích nhu cầu đầu tư, đánh giá khả năng huy động nguồn lực (ngân sách nhà nước, PPP, FDI) và nhận diện các nhóm rủi ro có thể tác động đến tiến trình phát triển KKTCK.

Một điểm lưu ý quan trọng được nhiều học giả đề cập là kế hoạch phát triển KKTCK chỉ phát huy hiệu quả khi bảo đảm tính tích hợp quy hoạch và phối hợp liên ngành. Li & Wong (2020) và UNESCAP (2022) cho rằng kế hoạch của KKTCK cần tiệm cận với quy hoạch tỉnh, quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch hệ thống logistics và chiến lược hợp tác song phương. Đồng thời, sự phối hợp đồng bộ giữa các cơ quan như hải quan, biên phòng, kiểm dịch, sở ngành địa phương và Ban Quản lý KKTCK là yếu tố then chốt đảm bảo tính hệ thống và hiệu lực quản lý. Do đó, nội dung nghiên cứu dự kiến đánh giá mức độ tích hợp giữa kế hoạch phát triển của KKTCK Lào Cai với các quy hoạch liên quan, đồng thời đề xuất cơ chế phối hợp liên ngành và cơ chế tham vấn doanh nghiệp trong quá trình xây dựng kế hoạch.

2.1.3.2. Tổ chức thực hiện và quản lý khu kinh tế cửa khẩu

Tổ chức thực hiện và quản lý khu kinh tế cửa khẩu là nội dung trọng tâm trong tiến trình vận hành KKTCK và được đề cập sâu trong nhiều nghiên cứu về quản trị kinh tế biên giới. Trên thực tế, chất lượng tổ chức triển khai và hiệu lực của bộ máy quản lý quyết định trực tiếp đến khả năng thu hút đầu tư, hiệu quả lưu thông hàng hóa, năng lực cạnh tranh của khu vực cửa khẩu và mức độ hội nhập kinh tế xuyên biên giới (Li & Wong, 2020). Theo tiếp cận quản trị công hiện đại, mô hình quản lý KKTCK phải đảm bảo tính thống nhất, minh bạch, linh hoạt và hiệu quả, đồng thời tạo môi trường thể chế thuận lợi cho doanh nghiệp và nhà đầu tư. Trong khuôn khổ phát triển khu kinh tế cửa khẩu, tổ chức thực hiện không chỉ dừng lại ở việc triển khai các định hướng chung mà còn bao gồm việc tổ chức thực hiện đồng bộ các kế hoạch phát triển thành phần. Cụ thể, quá trình này gắn với việc triển khai các nhóm kế hoạch chủ yếu như: kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng (giao thông, logistics, kho bãi, hạ tầng số); kế hoạch phát triển nguồn nhân lực; kế hoạch thu hút đầu tư và thực hiện chính sách ưu đãi; kế hoạch thúc đẩy chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý; kế hoạch phát triển thương mại – dịch vụ cửa khẩu; và kế hoạch hợp tác kinh tế xuyên

biên giới với khu vực đối tác. Việc tổ chức thực hiện hiệu quả các kế hoạch này đòi hỏi phải có sự phân công rõ ràng về trách nhiệm giữa các chủ thể, lộ trình triển khai cụ thể và cơ chế giám sát phù hợp. Các nghiên cứu quốc tế nhấn mạnh vai trò của bộ máy quản lý KKTCK như một thiết chế điều phối trung tâm, chịu trách nhiệm thực thi chính sách, quản lý hoạt động thương mại biên mậu, hướng dẫn thủ tục cho doanh nghiệp và giám sát các hoạt động kinh tế – xã hội trong khu vực cửa khẩu (Sohn, 2016; Park, 2017). Ở nhiều quốc gia, Ban Quản lý KKTCK thường được trao quyền tự chủ tương đối về tổ chức và tài chính nhằm tăng tính chủ động trong ra quyết định và tối ưu hóa quy trình quản lý. Do vậy, nghiên cứu dự kiến tập trung phân tích cơ cấu tổ chức, chức năng nhiệm vụ và mức độ phân cấp, ủy quyền của Ban Quản lý KKTCK Lào Cai, đồng thời đánh giá khả năng phối hợp giữa Ban Quản lý với các cơ quan chức năng khác.

Một nội dung quan trọng được nhiều tác giả đề cập là tính hiệu quả của cơ chế phối hợp liên ngành trong vận hành KKTCK. Do tính chất đặc thù của khu kinh tế cửa khẩu liên quan đến nhiều lĩnh vực như hải quan, biên phòng, kiểm dịch, thương mại và đầu tư, việc xây dựng cơ chế phối hợp liên ngành có ý nghĩa quan trọng nhằm đảm bảo tính thống nhất và đồng bộ trong quản lý. Đồng thời, cần thực hiện phân cấp, phân quyền hợp lý giữa trung ương và địa phương, tạo điều kiện nâng cao tính chủ động của Ban quản lý khu kinh tế cửa khẩu trong điều hành và triển khai các hoạt động phát triển. Theo UNESCAP (2022), hiệu quả quản lý KKTCK phụ thuộc lớn vào mức độ phối hợp thông tin, sự thống nhất trong quy trình nghiệp vụ và khả năng giải quyết nhanh các vướng mắc phát sinh trong hoạt động xuất nhập khẩu. Trong bối cảnh đó, nghiên cứu dự kiến xem xét cơ chế phối hợp giữa các cơ quan tại cửa khẩu Lào Cai, đánh giá các ưu điểm, tồn tại và mức độ phù hợp của cơ chế “một cửa – một điểm dừng” đang được triển khai. Ngoài ra, quản lý KKTCK còn bao gồm việc thực thi chính sách ưu đãi đầu tư, quản lý phát triển hạ tầng kinh tế – kỹ thuật, tổ chức hoạt động khu phi thuế quan, quản lý dịch vụ logistics và hỗ trợ doanh nghiệp. Chen (2018) cho rằng sự nhất quán và minh bạch trong thực thi chính sách là điều kiện quan trọng giúp KKTCK thu hút vốn đầu tư, đặc biệt là đầu tư nước ngoài và đầu tư theo hình thức đối tác công – tư (PPP). Do đó, nội dung nghiên cứu sẽ phân tích quá trình triển khai các chính sách ưu đãi tại Lào Cai, đánh giá tính ổn định và hấp dẫn của môi trường đầu tư so với các KKTCK khác trong khu vực.

Một yếu tố được nhấn mạnh trong nhiều nghiên cứu gần đây là việc ứng dụng công nghệ số và hiện đại hóa quy trình quản lý cửa khẩu. Việc áp dụng cơ chế “một cửa”, “một cửa liên thông”, đơn giản hóa thủ tục hành chính và nâng cao tính minh bạch giúp giảm chi phí giao dịch và tạo môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp. Đồng thời, cần huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn lực, bao gồm vốn ngân sách nhà nước, vốn đầu tư tư nhân, vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và các hình thức hợp tác công – tư, nhằm đảm bảo tính khả thi của các kế hoạch phát triển. UNCTAD (2021) cho rằng việc áp dụng nền tảng số, hệ thống quản lý thông tin hải quan, hệ thống giám sát thông minh và cơ sở dữ liệu chia sẻ giúp nâng cao tốc độ thông quan, giảm chi phí giao dịch và tăng tính minh bạch. Trong bối cảnh chuyển đổi số, việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý khu kinh tế cửa khẩu ngày càng trở thành yêu cầu tất yếu. Các hệ thống quản lý điện tử, hải quan số, nền tảng dữ liệu dùng chung không chỉ nâng cao hiệu quả quản lý mà còn tăng cường tính minh bạch, khả năng giám sát và phối hợp giữa các cơ quan chức năng. Các mô hình KKTCK thành công tại Trung Quốc, Ba Lan – Đức hay Mexico – Mỹ đều thể hiện xu hướng chuyển từ quản lý truyền thống sang quản trị số cửa khẩu. Trên cơ sở đó, luận án dự kiến nghiên cứu mức độ ứng dụng công nghệ số trong quản lý KKTCK Lào Cai, đánh giá hiệu quả vận hành và khả năng nâng cấp hệ thống quản trị số trong thời gian tới. Bên cạnh quản lý kinh tế, các nghiên cứu cũng chỉ ra rằng quản lý KKTCK phải gắn chặt với bảo đảm an ninh – trật tự, phòng chống buôn lậu, gian lận thương mại và quản lý lao động qua biên giới (Wang, 2015). Đây là yếu tố then chốt để duy trì môi trường kinh doanh ổn định, an toàn và bền vững. Do vậy, nghiên cứu dự kiến xem xét mối quan hệ giữa quản lý kinh tế và quản lý an ninh tại cửa khẩu, đánh giá hiệu quả phối hợp giữa lực lượng chức năng hai bên biên giới và mức độ ảnh hưởng của hoạt động kiểm soát tới môi trường kinh doanh.

2.1.3.3. Kiểm tra, đánh giá hoạt động quản lý khu kinh tế cửa khẩu

Kiểm tra và đánh giá hoạt động quản lý khu kinh tế cửa khẩu là quá trình thu thập, phân tích và so sánh thông tin nhằm xác định mức độ đạt được của các mục tiêu phát triển, đồng thời phát hiện những hạn chế, bất cập trong quá trình tổ chức thực hiện. Đây là khâu quan trọng trong chu trình quản lý, đóng vai trò phản hồi, giúp điều chỉnh chính sách và nâng cao hiệu quả quản lý khu kinh tế cửa khẩu. Nhiều công trình nghiên cứu chỉ ra rằng kiểm tra – đánh giá đóng vai trò như một cơ chế phản hồi (feedback

mechanism), giúp nhận diện những hạn chế trong tổ chức thực hiện, đồng thời cung cấp cơ sở thực tiễn cho việc điều chỉnh kế hoạch và hoàn thiện mô hình quản lý KKTCK (UNCTAD, 2021; Li & Wong, 2020). Việc đánh giá cần được thực hiện thường xuyên, khách quan và dựa trên các tiêu chí rõ ràng nhằm nâng cao chất lượng quản trị khu kinh tế biên giới.

Nội dung được quan tâm nhiều trong nghiên cứu là đánh giá kết quả hoạt động của KKTCK trên cơ sở các chỉ tiêu về thương mại, đầu tư, phát triển hạ tầng, thu ngân sách và đóng góp vào chuyển dịch cơ cấu kinh tế địa phương. Theo Sohn (2016), việc phân tích kết quả phát triển giúp xác định mức độ hoàn thành mục tiêu trong từng giai đoạn và đánh giá năng lực điều hành của cơ quan quản lý. Do đó, nội dung kiểm tra và đánh giá hoạt động quản lý khu kinh tế cửa khẩu cần được thực hiện một cách toàn diện, bao gồm các khía cạnh chủ yếu sau:

Đánh giá kết quả thực hiện các kế hoạch phát triển: mức độ hoàn thành các mục tiêu về phát triển hạ tầng, thu hút đầu tư, phát triển nguồn nhân lực, thúc đẩy thương mại và chuyển đổi số;

Đánh giá hiệu quả hoạt động kinh tế: kim ngạch xuất nhập khẩu, số lượng và quy mô doanh nghiệp, hiệu quả sử dụng đất, đóng góp vào ngân sách và tăng trưởng kinh tế địa phương;

Đánh giá hiệu quả quản lý nhà nước: mức độ cải cách thủ tục hành chính, tính minh bạch, hiệu quả phối hợp giữa các cơ quan quản lý;

Đánh giá mức độ hài lòng của doanh nghiệp và các bên liên quan: phản ánh chất lượng môi trường đầu tư và kinh doanh tại khu kinh tế cửa khẩu;

Đánh giá yếu tố bền vững: tác động đến môi trường, xã hội và khả năng phát triển dài hạn của khu kinh tế cửa khẩu.

Bên cạnh kết quả hoạt động, nhiều tác giả tập trung vào đánh giá hiệu lực và hiệu quả của công tác quản lý nhà nước trong KKTCK. Các nội dung thường được phân tích bao gồm mức độ tuân thủ chính sách, tính thống nhất trong thực thi pháp luật, quy trình thủ tục hành chính, chất lượng phối hợp liên ngành và mức độ hài lòng của doanh nghiệp (UNESCAP, 2022). Đặc biệt trong bối cảnh thương mại biên giới chịu tác động mạnh của thay đổi chính sách kiểm dịch, hải quan và an ninh, việc đánh giá năng lực phản ứng chính sách của KKTCK có ý nghĩa quan trọng đối với việc bảo đảm

tính ổn định của môi trường kinh doanh. Luận án dự kiến đánh giá hiệu quả phối hợp giữa các lực lượng chức năng như hải quan, biên phòng, kiểm dịch và Ban Quản lý KKTCK, đồng thời xem xét cách thức xử lý các vướng mắc phát sinh trong hoạt động xuất nhập khẩu.

Một hướng nghiên cứu khác nhấn mạnh tầm quan trọng của bộ chỉ số đánh giá đa chiều, bao gồm các chỉ số kinh tế, xã hội, môi trường và thể chế. Theo Park (2017), đánh giá KKTCK cần vượt ra khỏi phạm vi thuần túy kinh tế để xem xét tác động rộng hơn đến an ninh biên giới, kết nối hạ tầng, phúc lợi xã hội và phát triển bền vững. Việc áp dụng bộ chỉ số đa chiều không chỉ giúp nhận diện toàn diện hiệu quả hoạt động của KKTCK mà còn hỗ trợ quá trình hoạch định chính sách dài hạn. Nghiên cứu dự kiến tổng hợp các bộ chỉ số đánh giá quốc tế và đề xuất khung chỉ tiêu phù hợp với điều kiện khu vực Lào Cai. Ngoài ra, kiểm tra – đánh giá còn gắn với yêu cầu về tính minh bạch, trách nhiệm giải trình và ứng dụng công nghệ trong giám sát. UNCTAD (2021) cho rằng việc sử dụng hệ thống giám sát điện tử, cơ sở dữ liệu thông quan, hệ thống báo cáo số và dashboard quản lý giúp tăng tốc độ đánh giá, giảm sai lệch thông tin và hỗ trợ ra quyết định kịp thời.

Để đảm bảo tính khách quan và toàn diện, việc kiểm tra và đánh giá cần được thực hiện thông qua một hệ thống tiêu chí và chỉ tiêu cụ thể. Các chỉ tiêu có thể bao gồm:

Nhóm chỉ tiêu về hạ tầng và đầu tư (tổng vốn đầu tư, tỷ lệ lấp đầy, mức độ hoàn thiện hạ tầng);

Nhóm chỉ tiêu về thương mại và logistics (kim ngạch xuất nhập khẩu, lưu lượng hàng hóa, chi phí logistics);

Nhóm chỉ tiêu về nguồn nhân lực (số lượng lao động, chất lượng lao động, đào tạo);

Nhóm chỉ tiêu về quản lý và thể chế (thời gian xử lý thủ tục, mức độ ứng dụng công nghệ, mức độ hài lòng của doanh nghiệp).

Như vậy, kiểm tra và đánh giá hoạt động quản lý khu kinh tế cửa khẩu không chỉ nhằm đo lường kết quả đạt được mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc hoàn thiện cơ chế quản lý, điều chỉnh chính sách và định hướng phát triển khu kinh tế cửa khẩu theo hướng hiệu quả và bền vững.

2.1.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu

2.1.4.1. Cơ sở hạ tầng

Theo Nguyễn Văn Phúc (2022), cơ sở hạ tầng là trụ cột cơ bản và thiết yếu cho sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu, với tầm quan trọng được nhấn mạnh qua việc đảm bảo giao thông vận tải, logistics, thông tin liên lạc, và các tiện ích công cộng được phát triển và hiện đại hóa. Sự phát triển này không chỉ thúc đẩy giao lưu thương mại mà còn là yếu tố quan trọng trong việc thu hút đầu tư, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp và nhà đầu tư quốc tế nhận thấy giá trị và tiềm năng của khu vực. Hệ thống giao thông vận tải hiện đại bao gồm đường bộ, đường sắt, cảng biển và sân bay đóng vai trò không chỉ trong việc vận chuyển hàng hóa một cách nhanh chóng và hiệu quả, mà còn là yếu tố cốt lõi giúp cải thiện môi trường đầu tư.

Nguyễn Văn Phúc (2022) cũng chỉ ra rằng, việc xây dựng và nâng cấp cơ sở hạ tầng tại các KTCK không chỉ giúp tăng cường kết nối khu vực và quốc tế mà còn hỗ trợ cho việc phát triển bền vững của ngành dịch vụ logistics, qua đó giảm thiểu chi phí và thời gian vận chuyển, tăng khả năng cạnh tranh của hàng hóa xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng thông tin liên lạc cũng vô cùng quan trọng, nó không chỉ cải thiện khả năng truy cập thông tin mà còn hỗ trợ cho việc áp dụng các giải pháp công nghệ thông tin trong quản lý, vận hành và thương mại điện tử, từ đó tạo lợi ích cho cả doanh nghiệp và người tiêu dùng.

Ngoài ra, cơ sở hạ tầng tiện ích công cộng như cung cấp nước sạch, điện, và xử lý chất thải cũng góp phần tạo nên môi trường sống và làm việc chất lượng cao cho người dân và nhà đầu tư. Điều này không chỉ thu hút nhân lực chất lượng cao mà còn nâng cao chất lượng cuộc sống, qua đó tạo động lực cho sự phát triển kinh tế - xã hội của khu vực.

Cuối cùng, Nguyễn Văn Phúc (2022) nhấn mạnh, việc phối hợp chặt chẽ giữa chính phủ, doanh nghiệp và các tổ chức quốc tế trong việc đầu tư và quản lý cơ sở hạ tầng là chìa khóa cho sự thành công của KTCK, không chỉ trong việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế mà còn trong việc đảm bảo sự phát triển bền vững và hòa nhập khu vực.

2.1.4.2. Chính sách quản lý và ưu đãi

Trong bối cảnh kinh tế toàn cầu hóa, chính sách quản lý và các ưu đãi từ Nhà nước đóng vai trò không thể phủ nhận trong việc định hình sự phát triển của khu kinh

tế cửa khẩu. Các nghiên cứu của Nguyễn Văn Trị (2013) cho thấy, sự linh hoạt và hấp dẫn của chính sách quản lý, đặc biệt là trong lĩnh vực thuế, đất đai, thủ tục hành chính và các biện pháp khuyến khích đầu tư, là chìa khóa để thu hút và giữ chân doanh nghiệp, nhà đầu tư trong và ngoài nước tham gia vào KTCK. Cụ thể, các chính sách ưu đãi thuế không chỉ giảm bớt gánh nặng tài chính cho doanh nghiệp mà còn thể hiện cam kết của chính phủ trong việc tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh doanh. Thêm vào đó, chính sách về đất đai, bao gồm cấp phép sử dụng đất lâu dài và với chi phí ưu đãi, tạo nền tảng vững chắc cho việc mở rộng cơ sở sản xuất và kinh doanh của các doanh nghiệp.

Sự minh bạch và đơn giản hóa thủ tục hành chính cũng như việc áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý nhà nước được Nguyễn Văn Trị nhấn mạnh như là yếu tố quan trọng giúp tăng cường hiệu quả quản lý và giảm thiểu chi phí cho doanh nghiệp. Điều này không chỉ giúp KTCK trở nên hấp dẫn hơn đối với nhà đầu tư mà còn tạo điều kiện cho việc phát triển một nền kinh tế minh bạch, hiệu quả và cạnh tranh. Bên cạnh đó, chính sách khuyến khích đầu tư, bao gồm cả việc cung cấp các dịch vụ hỗ trợ tài chính, tư vấn, đào tạo nhân lực, và phát triển cơ sở hạ tầng, là những yếu tố then chốt giúp tăng cường khả năng cạnh tranh và khả năng thu hút đầu tư của KTCK. Những chính sách này không chỉ thúc đẩy sự phát triển kinh tế trong khu vực mà còn góp phần vào sự phát triển bền vững và hòa nhập kinh tế quốc tế (Nguyễn Văn Trị, 2013).

Qua phân tích, có thể thấy rằng, sự kết hợp giữa chính sách quản lý linh hoạt, các ưu đãi hấp dẫn và môi trường đầu tư minh bạch, ổn định là yếu tố quan trọng định hình sự phát triển của KTCK, tạo điều kiện cho sự tăng trưởng kinh tế và sự hợp tác quốc tế.

2.1.4.3. Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực

Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực đóng vai trò quan trọng trong việc mở rộng và phát triển khu kinh tế cửa khẩu (KTCK), đặc biệt trong bối cảnh kinh tế toàn cầu hóa ngày nay. Các mối quan hệ và thỏa thuận thương mại quốc tế, khu vực không chỉ mang lại cơ hội mà còn đặt ra thách thức cho các KTCK trong việc tận dụng lợi thế và vượt qua rào cản để tăng trưởng và hội nhập kinh tế quốc tế. Nguyễn Hữu Toàn chỉ ra rằng hợp tác kinh tế với các quốc gia lân cận, cũng như sự tham gia vào các tổ chức kinh tế khu vực và toàn cầu, là yếu tố cốt lõi để mở rộng thị trường, tăng cường tính cạnh tranh và thu hút đầu tư.

Hợp tác khu vực, qua các hiệp định thương mại tự do (FTA) và các tổ chức kinh tế khu vực như ASEAN, APEC, hoặc thông qua các sáng kiến như Sáng kiến Vành đai và Con đường, không chỉ giúp các KTCK tiếp cận được với thị trường rộng lớn hơn mà còn cung cấp một khuôn khổ cho việc giảm thiểu rào cản thương mại và đầu tư. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa, dịch vụ và vốn, qua đó khuyến khích sự phát triển của các ngành công nghiệp và dịch vụ trọng điểm tại các KTCK (Nguyễn Hữu Toàn, 2015).

Ngoài ra, sự hợp tác và tích hợp kinh tế khu vực cũng đẩy mạnh quá trình chuyển giao công nghệ, nâng cao năng lực sản xuất và cải thiện chuỗi giá trị sản phẩm, qua đó tăng cường khả năng cạnh tranh của hàng hóa và dịch vụ từ KTCK trên thị trường quốc tế. Hơn nữa, qua hợp tác quốc tế và khu vực, KTCK có cơ hội thu hút các dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), đặc biệt là trong các lĩnh vực công nghệ cao và giá trị gia tăng cao, qua đó thúc đẩy sự phát triển kinh tế và tạo việc làm cho khu vực.

Tuy nhiên, để tận dụng tối đa các cơ hội này, KTCK cần phải đổi mới và vượt qua các thách thức như việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, cải thiện cơ sở hạ tầng và năng lực quản lý, cũng như đảm bảo môi trường kinh doanh minh bạch và thuận lợi. Do đó, việc xây dựng và thực thi các chính sách hợp tác quốc tế và khu vực hiệu quả là yếu tố then chốt cho sự phát triển và hội nhập thành công của các KTCK vào nền kinh tế khu vực và toàn cầu.

2.1.4.4. Năng lực cạnh tranh và đổi mới

Năng lực cạnh tranh và đổi mới là những yếu tố quan trọng, không chỉ định hình khả năng thu hút đầu tư của doanh nghiệp trong khu kinh tế cửa khẩu (KTCK) mà còn tác động mạnh mẽ đến việc phát triển công nghệ và tăng trưởng kinh tế của khu vực. Sự đổi mới không chỉ bao gồm việc áp dụng công nghệ mới mà còn liên quan đến cách thức quản lý và vận hành doanh nghiệp một cách hiệu quả, từ đó tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững trên thị trường quốc tế (Bùi Mai Phương, 2016).

Bùi Mai Phương chỉ ra rằng, trong môi trường kinh doanh ngày càng cạnh tranh, việc doanh nghiệp tại KTCK không ngừng đổi mới, từ công nghệ sản xuất, quản lý chuỗi cung ứng đến cách thức tiếp cận và phát triển thị trường, là chìa khóa để thu hút đầu tư và tăng trưởng kinh tế. Các doanh nghiệp có khả năng áp dụng nhanh chóng công nghệ mới và tối ưu hóa quy trình sản xuất và quản lý sẽ có khả năng tạo ra sản

phẩm và dịch vụ có giá trị gia tăng cao, qua đó thu hút sự quan tâm của nhà đầu tư và khách hàng.

Đổi mới và năng lực cạnh tranh cũng liên quan chặt chẽ đến khả năng của doanh nghiệp trong việc phát triển và áp dụng các mô hình kinh doanh mới, bao gồm cả việc sử dụng công nghệ thông tin và truyền thông (ICT) để cải thiện hiệu suất và mở rộng thị trường. Doanh nghiệp trong KTCK có thể tận dụng sự đổi mới để không chỉ cải thiện năng suất và hiệu quả kinh tế mà còn để thúc đẩy sự phát triển bền vững thông qua việc áp dụng các giải pháp thân thiện với môi trường và tăng cường trách nhiệm xã hội doanh nghiệp.

2.1.4.5. Môi trường kinh tế toàn cầu

Môi trường kinh tế toàn cầu đóng một vai trò quan trọng và không thể phủ nhận trong việc hình thành và định hình hoạt động của khu kinh tế cửa khẩu. Xu hướng và biến động trên thị trường toàn cầu, từ sự thay đổi trong cung cầu, biến động giá cả nguyên liệu và hàng hóa, đến sự biến đổi trong chính sách thương mại quốc tế, tất cả đều có ảnh hưởng sâu rộng đến kinh tế của các khu vực này (Hồ Hồng Hạnh, 2016). Tác giả nhấn mạnh rằng, một môi trường kinh tế toàn cầu ổn định và thuận lợi không chỉ tạo điều kiện cho sự phát triển của thương mại và đầu tư mà còn khuyến khích sự đổi mới và nâng cao năng lực cạnh tranh của KTCK.

Một môi trường kinh tế toàn cầu bất ổn, như trong trường hợp của các cuộc khủng hoảng kinh tế hoặc sự không chắc chắn về chính sách thương mại, có thể gây ra áp lực đáng kể lên hoạt động của KTCK. Những biến động này có thể làm giảm khả năng tiếp cận thị trường, tăng chi phí nguyên liệu và gây trở ngại cho dòng chảy của đầu tư quốc tế. Hồ Hồng Hạnh cũng chỉ ra rằng, sự biến động trong tỷ giá hối đoái và chính sách tiền tệ quốc tế cũng có ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh tế và khả năng thu hút đầu tư của các KTCK.

Để ứng phó với những thách thức do biến động kinh tế toàn cầu gây ra, KTCK cần phải tăng cường linh hoạt và khả năng thích ứng. Điều này bao gồm việc đa dạng hóa thị trường xuất nhập khẩu, phát triển các ngành công nghiệp có khả năng chống chịu tốt với biến động kinh tế và tận dụng cơ hội từ các hiệp định thương mại tự do và khu vực để mở rộng quy mô và phạm vi hoạt động. Hồ Hồng Hạnh cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của việc nâng cao năng lực quản lý và sử dụng hiệu quả các chính sách

kinh tế vĩ mô để ổn định kinh tế khu vực và hỗ trợ sự phát triển của KTCK trong bối cảnh biến động kinh tế toàn cầu.

2.1.4.6. Nguồn nhân lực

Nguồn nhân lực chất lượng cao là một trong những yếu tố then chốt quyết định sự thành công và sự phát triển bền vững của khu kinh tế cửa khẩu. Sự sẵn có và chất lượng của nguồn nhân lực không chỉ ảnh hưởng đến khả năng thu hút đầu tư mà còn tác động đến sự đổi mới và năng lực cạnh tranh của khu vực. Theo Lê Trung Dũng (2019), nguồn nhân lực có kỹ năng và năng lực cao đóng vai trò quan trọng trong việc thu hút đầu tư vào các lĩnh vực công nghệ cao và dịch vụ giá trị gia tăng, cũng như thúc đẩy sự phát triển của các ngành công nghiệp mới và hiện đại. Ông chỉ ra rằng, sự phát triển của kinh tế cửa khẩu không chỉ đòi hỏi nguồn nhân lực lớn về số lượng mà còn cần nguồn nhân lực chất lượng cao, với các kỹ năng chuyên môn, công nghệ thông tin, quản lý và ngoại ngữ. Năng lực này không chỉ cần thiết cho việc vận hành và quản lý hiệu quả các doanh nghiệp hiện hữu mà còn quan trọng trong việc thu hút và phát triển các doanh nghiệp mới, đặc biệt là trong lĩnh vực công nghệ cao và dịch vụ chất lượng cao. Đầu tư vào giáo dục và đào tạo nhân lực là một trong những chiến lược quan trọng nhất để phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao. Lê Trung Dũng (2019) nhấn mạnh rằng, sự hợp tác giữa chính phủ, doanh nghiệp và các tổ chức giáo dục là cần thiết để xây dựng một hệ thống đào tạo hiệu quả, cung cấp cho thị trường lao động những kỹ năng và kiến thức cần thiết để đáp ứng nhu cầu của các ngành công nghiệp mới và nâng cao sức cạnh tranh của khu vực.

Ngoài ra, việc tạo điều kiện thuận lợi cho sự di chuyển và cư trú của nhân tài quốc tế cũng là một phần quan trọng trong việc tăng cường năng lực nhân lực cho kinh tế cửa khẩu. Ông đề xuất rằng, thông qua việc mở cửa và tạo điều kiện thuận lợi cho nhân tài quốc tế, kinh tế cửa khẩu có thể hấp dẫn được nguồn nhân lực chất lượng cao, từ đó đóng góp vào việc tăng cường sự đổi mới và sáng tạo, cũng như tăng cường năng lực cạnh tranh của khu vực.

2.1.4.7. Môi trường sống và xã hội

Môi trường sống và xã hội ổn định và chất lượng cao tại khu kinh tế cửa khẩu có tác động quan trọng đến việc thu hút và giữ chân nhân tài, cũng như khuyến khích sự đầu tư từ bên ngoài. Nguyễn Cao Huân (2015) nhấn mạnh rằng, điều kiện sống tốt,

các dịch vụ an sinh xã hội phát triển và một môi trường chính trị ổn định không chỉ làm tăng chất lượng cuộc sống cho cộng đồng mà còn tạo ra một môi trường kinh doanh thuận lợi, thu hút nguồn lực từ trong và ngoài nước. Theo đó, môi trường sống chất lượng cao bao gồm không chỉ cơ sở hạ tầng vật chất như nhà ở, giao thông, và dịch vụ y tế mà còn các yếu tố văn hóa, giáo dục và giải trí. Sự đầu tư vào các dịch vụ công cộng và cơ sở vật chất chất lượng cao không chỉ cải thiện sức khỏe và giáo dục mà còn nâng cao sự hài lòng và gắn kết của cộng đồng, từ đó tạo động lực cho sự sáng tạo và đổi mới.

An sinh xã hội mạnh mẽ, bao gồm bảo hiểm y tế, bảo hiểm xã hội, và các chương trình hỗ trợ xã hội khác, là cơ sở để xây dựng một xã hội bền vững, giúp giảm thiểu rủi ro và bất ổn cho cá nhân và gia đình. Sự ổn định và công bằng trong an sinh xã hội khuyến khích người lao động tập trung vào công việc và phát triển sự nghiệp, qua đó góp phần vào sự phát triển kinh tế của khu vực.

Ổn định chính trị là yếu tố không thể thiếu trong việc tạo ra một môi trường đầu tư an toàn và hấp dẫn. Sự ổn định và minh bạch trong chính sách, cùng với việc bảo vệ quyền lợi của doanh nghiệp và đầu tư, tạo ra sự tin tưởng và an tâm cho nhà đầu tư. Nguyễn Thị I (2018) khẳng định rằng, một chính trị ổn định không chỉ thu hút đầu tư mà còn là điều kiện tiên quyết cho sự phát triển bền vững và lâu dài của KTCK.

2.1.5. Tiêu chí đánh giá phát triển khu kinh tế cửa khẩu

Đánh giá phát triển khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) là một nội dung quan trọng trong quản lý kinh tế, nhằm xác định mức độ đạt được của các mục tiêu phát triển, hiệu quả sử dụng nguồn lực và chất lượng quản trị trong quá trình vận hành khu kinh tế. Theo các nghiên cứu của World Bank (2020), UNESCAP (2019) và OECD (2021), việc đánh giá các khu kinh tế cửa khẩu cần được tiếp cận theo hướng đa chiều, kết hợp giữa các chỉ tiêu định lượng và định tính, phản ánh đồng thời kết quả phát triển, hiệu quả quản lý nhà nước và mức độ phát triển bền vững. Trên cơ sở đó, hệ thống tiêu chí đánh giá phát triển KKTCK trong luận án được xây dựng theo các nhóm nội dung chủ yếu sau.

Trước hết, nhóm tiêu chí về quy mô và kết quả kinh tế phản ánh trực tiếp mức độ phát triển của KKTCK thông qua các chỉ số cơ bản như kim ngạch xuất nhập khẩu qua cửa khẩu, số lượng và quy mô doanh nghiệp hoạt động, tổng vốn đầu tư đăng ký

và thực hiện, mức đóng góp vào ngân sách nhà nước, cũng như tốc độ tăng trưởng của các ngành thương mại, dịch vụ và logistics tại khu vực cửa khẩu. Các tiêu chí này cho thấy khả năng khai thác lợi thế vị trí địa kinh tế và mức độ hội nhập của KKTCK vào hệ thống thương mại khu vực và quốc tế. Theo World Bank (2020), quy mô thương mại và dòng vốn đầu tư là những chỉ báo quan trọng phản ánh năng lực cạnh tranh và hiệu quả phát triển của các khu kinh tế trong bối cảnh toàn cầu hóa.

Thứ hai, nhóm tiêu chí về hạ tầng và logistics giữ vai trò nền tảng đối với sự phát triển của KKTCK, phản ánh mức độ sẵn sàng về điều kiện vật chất – kỹ thuật phục vụ hoạt động kinh tế. Các tiêu chí trong nhóm này bao gồm mức độ hoàn thiện của hệ thống giao thông kết nối (đường bộ, đường sắt, cảng cạn – ICD), năng lực hệ thống kho bãi và logistics, mức độ phát triển hạ tầng số, năng lực thông quan và chi phí logistics. Một hệ thống hạ tầng đồng bộ và hiện đại sẽ góp phần giảm chi phí giao dịch, rút ngắn thời gian vận chuyển và nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Theo UNESCAP (2019), chất lượng hạ tầng và hiệu quả logistics là những yếu tố then chốt quyết định hiệu suất thương mại xuyên biên giới và khả năng kết nối của các khu kinh tế cửa khẩu.

Thứ ba, nhóm tiêu chí về hiệu quả quản lý nhà nước phản ánh chất lượng thể chế và năng lực điều hành của các chủ thể quản lý, đặc biệt là chính quyền địa phương và Ban quản lý khu kinh tế. Các tiêu chí bao gồm mức độ minh bạch và ổn định của chính sách, thời gian và chi phí thực hiện thủ tục hành chính, hiệu quả phối hợp giữa các cơ quan chức năng như hải quan, biên phòng, kiểm dịch, mức độ phân cấp, phân quyền trong quản lý, cũng như mức độ hài lòng của doanh nghiệp và nhà đầu tư. Theo OECD (2021), chất lượng quản trị công và hiệu quả thực thi chính sách là yếu tố quyết định đến khả năng thu hút đầu tư và duy trì môi trường kinh doanh thuận lợi tại các khu kinh tế.

Thứ tư, nhóm tiêu chí về nguồn nhân lực và chuyển đổi số phản ánh năng lực nội tại và khả năng thích ứng của KKTCK trong bối cảnh kinh tế số. Các tiêu chí chủ yếu bao gồm chất lượng và cơ cấu lao động, năng lực của đội ngũ cán bộ quản lý, mức độ đào tạo và phát triển nguồn nhân lực, mức độ ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, việc triển khai hải quan điện tử, cơ chế một cửa quốc gia và ASEAN, cũng như mức độ phát triển của các nền tảng dữ liệu dùng chung. Theo World Bank (2020),

chuyên đổi số trong quản lý biên giới và thương mại có vai trò quan trọng trong việc nâng cao tính minh bạch, giảm chi phí giao dịch và tăng hiệu quả phối hợp giữa các cơ quan quản lý.

Thứ năm, nhóm tiêu chí về hợp tác xuyên biên giới và phát triển bền vững phản ánh đặc thù của KKTCK là không gian kinh tế mở, chịu tác động mạnh từ các yếu tố bên ngoài. Các tiêu chí bao gồm mức độ phối hợp với phía đối tác nước ngoài, hiệu quả liên kết vùng và liên quốc gia, mức độ tham gia vào các hành lang kinh tế và chuỗi cung ứng khu vực, công tác bảo vệ môi trường, ổn định xã hội và bảo đảm quốc phòng – an ninh khu vực biên giới. Theo UNESCAP (2019), phát triển khu vực biên giới cần gắn với mục tiêu phát triển bền vững, trong đó đảm bảo sự cân bằng giữa tăng trưởng kinh tế, bảo vệ môi trường và ổn định xã hội là yêu cầu cốt lõi.

Hệ thống tiêu chí đánh giá phát triển KKTCK cần được xây dựng theo hướng toàn diện và tích hợp, phản ánh đồng thời kết quả phát triển kinh tế, hiệu quả quản lý nhà nước và mức độ phát triển bền vững. Đây là cơ sở quan trọng để luận án tiến hành đánh giá thực trạng, phân tích các yếu tố ảnh hưởng và đề xuất các giải pháp phát triển KKTCK trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Trên cơ sở hệ thống tiêu chí này, luận án xây dựng các biến quan sát và chỉ tiêu đo lường cụ thể phục vụ cho phân tích định lượng ở các chương tiếp theo.

2.2. Cơ sở thực tiễn về phát triển khu kinh tế cửa khẩu

2.2.1. Kinh nghiệm phát triển khu kinh tế cửa khẩu tại một số quốc gia

2.2.1.1. Kinh nghiệm phát triển khu kinh tế cửa khẩu Mohan (Trung Quốc) – Boten (Lào)

Khu hợp tác kinh tế Mohan – Boten là một trong những mô hình phát triển kinh tế xuyên biên giới nổi bật tại khu vực tiểu vùng sông Mekong, nằm trên tuyến biên giới dài 423 km giữa tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) và các tỉnh Bắc Lào như Luang Namtha, Oudomxai và Phongsali. Trong số bốn cặp cửa khẩu được hai bên ký kết, Mohan – Boten là cặp cửa khẩu cấp quốc gia duy nhất, đóng vai trò trung tâm trong thúc đẩy giao thương, giao lưu nhân dân và hợp tác khu vực giữa hai quốc gia. Năm 2010, Chính phủ Trung Quốc và Lào đã ký kết Hiệp định khung về xây dựng Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Mohan – Boten, định hình phạm vi phát triển bao gồm khu trung tâm và khu hỗ trợ, với các phân khu chức năng như khu thương mại – du lịch, khu dịch vụ logistics, khu hoàn thuế, khu gia công và khu dịch vụ tổng hợp. Năm

2011, Trung Quốc chính thức phê chuẩn khu hợp tác này là một trong ba khu kinh tế xuyên biên giới trọng điểm của tỉnh Vân Nam, với tổng diện tích quy hoạch lên tới 803 km² (Zhang Ruikun, 2019).

Theo nghiên cứu của Zhang Ruikun (2019), chiến lược phát triển khu kinh tế cửa khẩu Mohan – Boten được Trung Quốc xác định là một mô hình mở cửa điển hình và là cánh cửa chiến lược trong thúc đẩy phát triển kinh tế vùng biên tỉnh Vân Nam. Cơ quan điều phối chính là Ban quản lý Khu hợp tác kinh tế Mohan – Boten và Cục Thương mại cấp châu, phối hợp cùng các ngành chức năng địa phương. Từ năm 2016 đến 2020, phía Trung Quốc đã hoàn thành một loạt kế hoạch bao gồm Quy hoạch phát triển, Phương án triển khai xây dựng, và Phương án giám sát thông quan cho khu hợp tác này. Về phát triển hạ tầng, Trung Quốc tập trung đầu tư xây dựng hệ thống logistics hiện đại và cơ sở vật chất cửa khẩu đồng bộ. Các hạng mục trọng điểm bao gồm cảng đường sắt Mohan, tuyến đường chuyên dụng G8511 nối Mohan với các trung tâm vùng, tuyến cao tốc Mohan – Houayxay và nhiều hạng mục giao thông xuyên quốc gia. Các dự án hạ tầng này được đưa vào quy hoạch quốc gia và tỉnh, nhằm tranh thủ sự hỗ trợ tài chính và chính trị từ trung ương. Nguồn vốn đầu tư đến từ các định chế tài chính lớn như Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB), Quỹ Con đường tơ lụa, và Quỹ Hợp tác Mekong – Lan Thương. Tính đến giữa năm 2016, tổng vốn đầu tư đổ vào khu hợp tác kinh tế này từ Trung Quốc đã vượt 100 tỷ nhân dân tệ. Riêng khu Kinh tế mở Mohan tại Xishuangbanna đã thu hút hơn 60 dự án, trong khi khu Boten phía Lào cũng đón nhận trên 10 dự án với tổng mức đầu tư khoảng 10 tỷ nhân dân tệ. Cơ cấu nhà đầu tư cho thấy phần lớn là doanh nghiệp Trung Quốc, phản ánh rõ vai trò chủ đạo của Trung Quốc trong phát triển khu vực hợp tác này

Về mô hình tổ chức và quản lý, hai nước áp dụng hình thức "một khu – hai nước", phân định rõ ràng trách nhiệm quản lý nhưng phối hợp đồng bộ về chiến lược phát triển và vận hành khu vực. Phía Trung Quốc phát triển Khu thí điểm mở cửa Mãnh Lạp (Mohan), trong khi phía Lào xây dựng Đặc khu Kinh tế Boten, với nhiều quyền tự chủ như quản lý xuất nhập cảnh, cấp visa, thực thi tư pháp và quản lý hành chính – xã hội. Đặc biệt, Lào đã cho phép di chuyển hải quan lùi sâu 5 km vào nội địa, áp dụng cơ chế “biên giới nội địa” để tăng tính linh hoạt cho khu vực đặc biệt này. Boten - là một ngôi làng nhỏ từng phát triển thành khu giải trí nổi tiếng vào đầu

những năm 2000 nhưng suy giảm sau lệnh cấm casino từ Trung Quốc. Tuy nhiên, với sự tái định vị chiến lược, Boten đang nổi lên như một cực tăng trưởng mới trong mạng lưới hành lang kinh tế Bắc – Nam và Đông – Tây. Đây là điểm trung chuyển quan trọng trong tuyến đường sắt cao tốc Trung Quốc – Lào (Côn Minh – Viên Chăn) và tuyến đường bộ kết nối Côn Minh – Bangkok thông qua Lào và Thái Lan.

2.2.1.2. Kinh nghiệm từ phát triển khu hợp tác kinh tế Muse (Myanmar) – Thụy Lẹ (Trung Quốc)

Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Muse – Thụy Lẹ là một điển hình trong chiến lược phát triển khu kinh tế biên giới giữa Trung Quốc và Myanmar, thuộc sáng kiến “Một vành đai, Một con đường” và nằm trên Hành lang kinh tế Bangladesh – Trung Quốc – Ấn Độ – Myanmar (BCIM). Khu hợp tác này đồng thời được tích hợp vào các cơ chế hợp tác khu vực như Mekong – Lan Thương và tiểu vùng sông Mekong. Ý tưởng xây dựng được đề xuất từ năm 2007 bởi tỉnh Vân Nam, chính thức được hai nước đưa vào Tuyên bố chung năm 2014 trong chuyến thăm Myanmar của Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường. Khu hợp tác có quy mô khoảng 600 km², chia đều cho mỗi bên 300 km², tập trung phát triển các ngành như gia công, logistics, tài chính xuyên biên giới và thương mại dịch vụ, đóng vai trò là điểm trung chuyển kết nối Trung Quốc với Đông Nam Á và Nam Á (Fan Hongwei, 2011).

Về cơ chế quản lý, khu hợp tác được vận hành theo nguyên tắc “chủ quyền không thay đổi, hai nước cùng quản lý”, với các chính sách đối ứng và vận hành khép kín. Trung Quốc áp dụng mô hình “hải quan nội địa dành cho xuất khẩu”, cho phép hàng hóa từ nội địa vào khu hợp tác được coi là xuất khẩu, trong khi hàng nhập từ Myanmar được đơn giản hóa kiểm tra thuế quan. Đồng thời, Trung Quốc đầu tư mạnh vào hạ tầng kết nối, đặc biệt là các tuyến đường sắt và giao thông liên vùng, nhằm thúc đẩy vai trò trung tâm của Thụy Lẹ trong phát triển khu vực.

Về chính sách, Thụy Lẹ từ lâu đã được xác định là khu vực mở cửa trọng điểm, với các cơ chế đặc thù như khu mậu dịch biên giới và mô hình “trong biên giới nhưng ngoài hải quan”. Năm 2010, khu vực này được lựa chọn là khu thí điểm phát triển hợp

tác kinh tế qua biên giới, tạo nền tảng pháp lý quan trọng để triển khai khu hợp tác Muse – Thụy Lệ.

Hoạt động giao thương tại khu vực diễn ra sôi động với các hội chợ thương mại biên giới thường niên và sự tham gia của đông đảo doanh nghiệp hai nước. Khu mậu dịch 105 Muse của Myanmar trở thành trung tâm nhập khẩu hàng hóa Trung Quốc, đặc biệt là xe máy với khối lượng lớn và thủ tục thông quan nhanh gọn. Tuy nhiên, quá trình phát triển khu hợp tác vẫn gặp một số hạn chế, chủ yếu do sự chênh lệch về năng lực thể chế, hạ tầng và môi trường pháp lý giữa hai quốc gia.

2.2.1.3. Kinh nghiệm phát triển khu kinh tế cửa khẩu tại Thái Lan

Thái Lan là quốc gia có đường biên giới dài tiếp giáp với Lào, Myanmar, Campuchia và Malaysia, trong đó thương mại biên giới giữ vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế vùng và thúc đẩy hội nhập khu vực. Kinh nghiệm của Thái Lan cho thấy một mô hình quản lý linh hoạt, kết hợp giữa điều phối ở cấp trung ương và phân quyền mạnh cho chính quyền địa phương, từ đó tạo ra cơ chế vận hành phù hợp với đặc điểm đa dạng của các khu vực biên giới. Hoạt động thương mại biên giới tại Thái Lan tồn tại song song dưới hai hình thức chính thức và phi chính thức. Trong đó, thương mại chính thức được thực hiện qua các cửa khẩu có kiểm soát hải quan và tuân thủ các quy định pháp lý, trong khi thương mại phi chính thức diễn ra phổ biến tại các điểm giao thương tự phát và thường mang tính tiểu ngạch. Theo Nguyễn Tiến Minh (2019), trong một số trường hợp, quy mô thương mại phi chính thức có thể tương đương hoặc vượt thương mại chính thức, cho thấy tính linh hoạt nhưng cũng đặt ra thách thức đối với công tác quản lý.

Về cơ chế quản lý, Thái Lan không xây dựng một hệ thống quản lý tập trung đối với khu kinh tế cửa khẩu mà thực hiện phân quyền mạnh cho địa phương. Bộ Nội vụ đóng vai trò điều phối chung, trong khi chính quyền tỉnh – đặc biệt là thống đốc các tỉnh biên giới – được trao quyền chủ động trong việc cấp phép, tổ chức và điều tiết hoạt động thương mại. Cách tiếp cận này giúp tăng tính linh hoạt trong quản lý, đồng thời tạo điều kiện để chính quyền địa phương chủ động thích ứng với nhu cầu thực tiễn của thị trường biên giới. Hoạt động thương mại biên giới tại Thái Lan được tổ chức dưới nhiều hình thức như chợ tạm biên giới, trạm kiểm soát tạm thời, cửa khẩu chính thức và các điểm qua lại phi chính thức. Sự đa dạng này cho phép hệ thống thương mại biên

giới vận hành linh hoạt, đáp ứng nhu cầu giao thương ở nhiều cấp độ khác nhau, đồng thời tạo điều kiện để từng bước đưa hoạt động thương mại vào khuôn khổ quản lý.

Bên cạnh đó, Thái Lan áp dụng chính sách thuế ưu đãi đối với hàng hóa thương mại biên giới nhằm khuyến khích giao thương, trong một số trường hợp miễn thuế đối với hàng hóa có giá trị thấp. Về hạ tầng, nhà nước tập trung đầu tư các cửa khẩu chính thức với hệ thống giao thông và logistics hiện đại, đồng thời cho phép chính quyền địa phương chủ động đầu tư tại các điểm giao thương nhỏ. Cơ chế đầu tư phân cấp này giúp nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và tăng khả năng thích ứng với nhu cầu thị trường tại khu vực biên giới. Tuy nhiên, mô hình này cũng đặt ra những thách thức nhất định, đặc biệt là trong việc kiểm soát thương mại phi chính thức và bảo đảm tính minh bạch trong quản lý. Điều này đòi hỏi sự cân bằng giữa linh hoạt trong điều hành và tăng cường năng lực quản lý nhà nước.

2.2.2. Kinh nghiệm phát triển của một số Khu kinh tế cửa khẩu tại Việt Nam

2.2.2.1. Kinh nghiệm phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn

Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn là một trong những mô hình tiêu biểu trong quá trình hình thành và phát triển các khu kinh tế cửa khẩu tại Việt Nam. Sau hơn 15 năm kể từ khi được thành lập (năm 2008), khu vực này đã đạt được nhiều kết quả đáng ghi nhận về tăng trưởng kinh tế, phát triển kết cấu hạ tầng, thu hút đầu tư và nâng cao năng lực quản lý nhà nước tại khu vực biên giới. Trong giai đoạn 2008–2023, KKTCK Đồng Đăng – Lạng Sơn duy trì tốc độ tăng trưởng tương đối cao và ổn định, với mức bình quân khoảng 14%/năm trong giai đoạn 2008–2012 và khoảng 7,67%/năm trong giai đoạn 2011–2023. Cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng tích cực, trong đó khu vực thương mại – dịch vụ giữ vai trò chủ đạo, công nghiệp – xây dựng từng bước được mở rộng, trong khi tỷ trọng nông nghiệp giảm dần. Cùng với tăng trưởng kinh tế, diện mạo đô thị khu vực cửa khẩu có sự thay đổi rõ nét. Từ một khu vực biên giới còn nhiều khó khăn, hạ tầng hạn chế, Đồng Đăng – Lạng Sơn đã phát triển thành trung tâm kinh tế – dịch vụ năng động, có khả năng kết nối chặt chẽ với các cửa khẩu đối diện phía Trung Quốc. Sự phát triển này không chỉ phản ánh hiệu quả của công tác quy hoạch và đầu tư mà còn thể hiện vai trò điều hành của chính quyền địa phương và sự tham gia tích cực của khu vực doanh nghiệp.

Để đạt được những kết quả trên, Ban Quản lý KKTCK Đồng Đăng – Lạng Sơn đã triển khai đồng bộ nhiều giải pháp. Trước hết, công tác tuyên truyền, nâng cao nhận thức của hệ thống chính trị và người dân về vai trò của KKTCK được thực hiện hiệu quả, góp phần tạo sự đồng thuận trong quá trình triển khai quy hoạch, giải phóng mặt bằng và thu hút đầu tư. Đồng thời, cơ chế phối hợp giữa các lực lượng chức năng tại khu vực biên giới ngày càng chặt chẽ, góp phần bảo đảm an ninh trật tự và duy trì môi trường đầu tư – kinh doanh ổn định. Bên cạnh đó, công tác quy hoạch và đầu tư hạ tầng được chú trọng với số lượng lớn các đồ án quy hoạch được phê duyệt và triển khai, đảm bảo tính đồng bộ và phù hợp với định hướng phát triển vùng biên. Tổng vốn đầu tư hạ tầng từ ngân sách nhà nước giai đoạn 2008–2023 đạt trên 12.200 tỷ đồng, tập trung vào hệ thống giao thông, logistics, kho bãi và hạ tầng kỹ thuật – xã hội. Đáng chú ý, việc ứng dụng công nghệ số trong quản lý cửa khẩu thông qua mô hình “cửa khẩu số” đã góp phần nâng cao hiệu quả thông quan, giảm chi phí và tăng tính minh bạch trong quản lý. Ngoài ra, năng lực quản lý nhà nước và hợp tác quốc tế cũng được tăng cường. Công tác kiểm soát thị trường, phòng chống buôn lậu và gian lận thương mại được triển khai hiệu quả, trong khi hợp tác giữa tỉnh Lạng Sơn và khu tự trị dân tộc Choang Quảng Tây (Trung Quốc) không ngừng được mở rộng trên nhiều lĩnh vực. Những kết quả này cho thấy vai trò quan trọng của quản lý nhà nước trong việc định hướng và thúc đẩy phát triển KKTCK theo hướng bền vững.

2.2.2.2. Kinh nghiệm phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái, tỉnh Quảng Ninh

Khu kinh tế cửa khẩu Móng Cái giữ vị trí chiến lược trong hệ thống KKTCK của Việt Nam, không chỉ bởi đặc điểm địa lý đặc thù – là thành phố duy nhất có biên giới cả trên bộ và trên biển với Trung Quốc – mà còn bởi vai trò là đầu mối giao thương quan trọng trong hành lang kinh tế Côn Minh – Hà Nội – Hải Phòng – Móng Cái – Phòng Thành. Trong hơn hai thập kỷ qua, Móng Cái đã phát triển trở thành một trong những khu vực năng động nhất về kinh tế biên mậu, đóng vai trò trung tâm kết nối thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc, đồng thời là điểm trung chuyển quan trọng trong mạng lưới thương mại khu vực Đông Á. Trong bối cảnh kinh tế thế giới nhiều biến động và chịu tác động mạnh từ đại dịch Covid-19, hoạt động xuất nhập khẩu qua Móng Cái vẫn duy trì đà tăng trưởng tích cực. Năm 2021, kim ngạch xuất nhập khẩu đạt trên 4 tỷ USD, tăng 46% so với năm trước; năm 2022 đạt gần 3,3 tỷ USD với tổng

lượng hàng hóa thông quan khoảng 1 triệu tấn. Thu ngân sách từ hoạt động xuất nhập khẩu đạt mức cao, khoảng 1.650 tỷ đồng năm 2022 và ước đạt 1.800 tỷ đồng năm 2023. Những kết quả này phản ánh năng lực phát triển nội tại của khu vực, đồng thời cho thấy hiệu quả của chính sách ưu tiên, cải cách hành chính và môi trường đầu tư thuận lợi được duy trì ổn định.

Một trong những yếu tố quan trọng tạo nên lợi thế cạnh tranh của Móng Cái là hệ thống hạ tầng giao thông và logistics ngày càng hoàn thiện. Tuyến cao tốc Vân Đồn – Móng Cái đưa vào khai thác từ năm 2022 đã rút ngắn đáng kể thời gian di chuyển, tăng cường liên kết vùng và kết nối các khu kinh tế ven biển, cảng biển quốc tế với cửa khẩu. Bên cạnh đó, hệ thống giao thông đường thủy, các dự án cảng biển như Vạn Ninh và định hướng phát triển vận tải đa phương thức góp phần nâng cao năng lực thông quan và giảm áp lực cho vận tải đường bộ. Nhờ đó, Móng Cái từng bước trở thành trung tâm logistics quan trọng trong khu vực biên giới phía Bắc.

Về chính sách, Nhà nước và tỉnh Quảng Ninh đã dành nhiều ưu tiên cho phát triển KKTCK Móng Cái thông qua các cơ chế đặc thù về đầu tư, thuế, đất đai và cải cách hành chính. Việc đẩy mạnh xây dựng chính quyền điện tử, chuyển đổi số trong quản lý cửa khẩu và cung cấp dịch vụ công đã góp phần nâng cao tính minh bạch, giảm chi phí và thời gian cho doanh nghiệp. Đây là yếu tố quan trọng giúp cải thiện môi trường kinh doanh và tăng sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư. Bên cạnh vai trò kinh tế, Móng Cái còn có ý nghĩa quan trọng về quốc phòng – an ninh và đối ngoại. Phát triển KKTCK luôn được gắn với yêu cầu bảo vệ chủ quyền, giữ vững ổn định khu vực biên giới và tăng cường hợp tác quốc tế. Quan hệ hợp tác giữa Móng Cái và thành phố Đông Hưng (Trung Quốc) ngày càng được mở rộng trên nhiều lĩnh vực, từ thương mại, đầu tư đến văn hóa, y tế và giáo dục, góp phần tạo dựng môi trường hòa bình, ổn định và cùng phát triển.

2.2.3. Bài học kinh nghiệm rút ra cho phát triển KKTCK Lào Cai

2.2.3.1. Ưu điểm, hạn chế của các mô hình phát triển Khu kinh tế cửa khẩu trên thế giới và Việt Nam

Nhìn tổng thể, các mô hình phát triển KKTCK trên thế giới như Mohan – Boten, Muse – Thụy Lệ, thương mại biên giới Thái Lan và các KKTCK ở Việt Nam như Đồng Đăng – Lạng Sơn, Móng Cái – Quảng Ninh cho thấy một số ưu điểm nổi bật. Thứ nhất,

các mô hình này đều xác lập được vai trò chiến lược của khu vực cửa khẩu trong các hành lang kinh tế, qua đó huy động được nguồn lực lớn từ trung ương, địa phương và các định chế tài chính quốc tế, tạo nên động lực tăng trưởng mới cho vùng biên. Thứ hai, nhiều mô hình áp dụng thể chế linh hoạt, cơ chế “một khu – hai nước”, “hai nước quản lý một khu”, “biên giới nội địa”, “Inside the Border but Outside of Customs”, hoặc phân quyền mạnh cho chính quyền địa phương, giúp giảm chi phí giao dịch, rút ngắn thời gian thông quan, nâng cao năng lực cạnh tranh của cửa khẩu. Thứ ba, các KKTCK thành công đều gắn chặt phát triển với đầu tư hạ tầng logistics và hạ tầng số (cao tốc, đường sắt, cảng, kho bãi, kho lạnh, cửa khẩu số...), qua đó tích hợp sâu hơn vào chuỗi cung ứng và chuỗi giá trị khu vực. Thứ tư, nhiều mô hình đã chú trọng liên kết kinh tế với bảo đảm quốc phòng – an ninh, mở rộng hợp tác đối ngoại cấp địa phương, duy trì môi trường ổn định, an toàn cho đầu tư và thương mại biên giới.

Tuy nhiên, các mô hình trên cũng bộc lộ không ít hạn chế và rủi ro. Trước hết, không ít KKTCK phụ thuộc quá lớn vào một phía đối tác hoặc vào FDI, dẫn đến nguy cơ lệ thuộc về hạ tầng, dòng hàng, thậm chí để nhà đầu tư ngoại chi phối định hướng phát triển (trường hợp Boten từng “lệch hướng” vì casino là một ví dụ). Thứ hai, khoảng cách về năng lực thể chế và hạ tầng giữa hai bên biên giới (như giữa Trung Quốc và Myanmar) khiến việc triển khai mô hình “hợp tác xuyên biên giới” khó đạt hiệu quả đồng đều, tiềm ẩn bất ổn và làm giảm sức hút chung của khu vực. Thứ ba, ở nhiều nơi, việc phát triển KKTCK chủ yếu tập trung vào mở rộng thương mại hàng hóa, trong khi chưa chú trọng đúng mức đến nâng cấp chuỗi giá trị, dịch vụ giá trị gia tăng, chuyển đổi số và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, nên giá trị gia tăng tại chỗ còn hạn chế. Thứ tư, một số mô hình còn thiếu cơ chế giám sát, quản lý rủi ro xã hội và môi trường, dễ nảy sinh buôn lậu, gian lận thương mại, tội phạm xuyên biên giới, gây áp lực lên an ninh – trật tự và phát triển bền vững. Cuối cùng, ở Việt Nam, dù đã có những KKTCK thành công, song tính ổn định và nhất quán về chính sách, sự phối hợp liên ngành và liên vùng, cũng như mức độ phân quyền cho địa phương vẫn còn dư địa phải tiếp tục hoàn thiện để các KKTCK phát huy đầy đủ vai trò cực tăng trưởng và cửa ngõ hội nhập trong bối cảnh FTA thế hệ mới và tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu.

Bảng 2.1. Ưu điểm, hạn chế của các mô hình phát triển Khu kinh tế cửa khẩu trên thế giới và Việt Nam

Mô hình	Ưu điểm	Hạn chế
Mohan (Trung Quốc) – Boten (Lào)	<ul style="list-style-type: none"> • Quy hoạch đồng bộ, tầm nhìn chiến lược cấp quốc gia và tiểu vùng (GMS, Hành lang Bắc – Nam). • Cơ chế “một khu – hai nước” linh hoạt, phân định rõ quản lý nhưng phối hợp chặt chẽ. • Đầu tư hạ tầng mạnh mẽ, đặc biệt về logistics, đường sắt, cao tốc. • Thu hút vốn lớn từ Trung Quốc và các định chế tài chính quốc tế (AIIB, Quỹ Con đường tơ lụa). • Vai trò trung chuyển quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực. 	<ul style="list-style-type: none"> • Phụ thuộc quá lớn vào phía Trung Quốc về vốn, hạ tầng và dòng thương mại. • Bên Lào có năng lực thể chế yếu, dễ dẫn đến lệch hướng hoặc khó duy trì vận hành đồng bộ. • Rủi ro mất cân bằng trong phân bổ lợi ích giữa hai nước. • Tính tự chủ của địa phương Lào còn hạn chế.
Muse (Myanmar) – Thụy Lệ (Trung Quốc)	<ul style="list-style-type: none"> • Cơ chế ưu đãi thuế quan đặc biệt (“Inside the Border but Outside of Customs”). • Gắn với các sáng kiến và hành lang kinh tế lớn (BCIM, BRI, Mekong – Lan Thương). • Tương tác thương mại mạnh, đặc biệt là hàng tiêu dùng và xe máy. • Hình thành mô hình quản lý hai bên phối hợp, có thể vận hành khép kín. 	<ul style="list-style-type: none"> • Myanmar có năng lực hạ tầng và quản trị yếu, ảnh hưởng tới hiệu quả chung. • Dễ phát sinh buôn lậu, thương mại phi chính thức, rủi ro an ninh. • Phụ thuộc gần như toàn bộ vào phía Trung Quốc trong quản lý chuỗi cung ứng. • Công nghiệp hỗ trợ và dịch vụ giá trị gia tăng phát triển chậm.
Mô hình thương mại biên giới Thái Lan	<ul style="list-style-type: none"> • Quản lý linh hoạt, trao quyền mạnh cho chính quyền địa phương. • Đa dạng mô hình giao thương: chợ biên giới, trạm kiểm soát tạm thời, cửa khẩu chính thức... • Thẻ chế mềm, thích ứng nhanh với nhu cầu thị trường. • Thuế suất ưu đãi, thủ tục đơn giản, phù hợp cho doanh nghiệp nhỏ và cư dân biên giới. 	<ul style="list-style-type: none"> • Thương mại phi chính thức chiếm tỷ trọng lớn, khó kiểm soát và tiềm ẩn rủi ro. • Hạ tầng không đồng đều, phụ thuộc vào năng lực riêng của từng tỉnh. • Thiếu mô hình KKTCK chuẩn, khó hình thành chuỗi giá trị lớn hoặc thu hút FDI quy mô lớn.
KKTCK Đồng Đăng – Lạng Sơn (Việt Nam)	<ul style="list-style-type: none"> • Tốc độ tăng trưởng cao, quy hoạch đồng bộ với 198 đồ án quy hoạch. • Hạ tầng cửa khẩu được đầu tư mạnh (12.200 tỷ đồng), ứng dụng mô hình “cửa khẩu số”. • Phối hợp liên ngành tốt; an ninh – trật tự được bảo đảm. • Quan hệ đối ngoại với Quảng Tây phát triển bền vững. 	<ul style="list-style-type: none"> • Một số hạ tầng chưa đồng bộ giữa các cửa khẩu; phụ thuộc biến động chính sách từ phía Trung Quốc. • Dịch vụ logistics giá trị gia tăng còn hạn chế. • Thủ tục hành chính cải thiện nhưng chưa thực sự đồng nhất giữa các cơ quan.
KKTCK Móng Cái (Việt Nam)	<ul style="list-style-type: none"> • Vị trí chiến lược, cửa ngõ biển – bộ duy nhất giáp Trung Quốc. • Hạ tầng hiện đại: cao tốc Vân Đồn – Móng Cái, cảng biển, công nghệ số hóa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Phụ thuộc vào thị trường Trung Quốc; rủi ro đứt gãy chuỗi cung ứng khi có biến động chính sách.

	<ul style="list-style-type: none"> • Kim ngạch XNK lớn (4 tỷ USD năm 2021). • Quan hệ đối ngoại cấp địa phương rất chặt chẽ; cơ chế chính sách đặc thù mạnh. • Khả năng tích hợp sâu vào các hành lang kinh tế và chuỗi cung ứng khu vực. 	<ul style="list-style-type: none"> • Một số dịch vụ hỗ trợ (kho lạnh, logistics chuyên sâu) chưa tương xứng tiềm năng. • Áp lực an ninh – trật tự và quản lý biên giới lớn.
--	--	---

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả năm 2024)

2.2.3.2. Bài học kinh nghiệm đối với phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Từ kinh nghiệm phát triển các khu kinh tế cửa khẩu trong nước và quốc tế, có thể rút ra một số định hướng quan trọng cho phát triển KKTCK Lào Cai trong thời gian tới. Trước hết, cần xác lập rõ vai trò chiến lược của KKTCK Lào Cai trong tổng thể quy hoạch phát triển quốc gia và tiểu vùng, đặc biệt trong các hành lang kinh tế như Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng và hợp tác Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS). Việc định vị này không chỉ giúp nâng cao vai trò của KKTCK Lào Cai trong chuỗi giá trị khu vực mà còn tạo cơ sở pháp lý và chính sách để thu hút đầu tư dài hạn và huy động nguồn lực phát triển.

Bên cạnh đó, cần tăng cường cơ chế phối hợp quản lý và vận hành xuyên biên giới theo hướng linh hoạt và hiệu quả. Kinh nghiệm từ các mô hình hợp tác như “một khu – hai nước” cho thấy cần phân định rõ quyền quản lý giữa các bên nhưng đồng thời thiết lập cơ chế phối hợp chặt chẽ trong quy hoạch, đầu tư, thông quan và xử lý các vấn đề phát sinh. Đối với Lào Cai, cần thúc đẩy hợp tác thường xuyên với phía Trung Quốc, đặc biệt tại khu vực cửa khẩu Kim Thành – Bắc Sơn, đồng thời nghiên cứu thí điểm các mô hình thông quan linh hoạt, đơn giản hóa thủ tục hải quan nhằm nâng cao hiệu quả giao thương.

Một yếu tố quan trọng khác là phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng kết nối và dịch vụ logistics. Thực tiễn cho thấy các khu kinh tế cửa khẩu thành công đều có sự đầu tư mạnh mẽ vào hạ tầng giao thông, kho bãi và hệ thống logistics hiện đại. Do đó, KKTCK Lào Cai cần ưu tiên đầu tư các công trình hạ tầng trọng điểm, kết nối đa phương thức giữa đường bộ và đường sắt, đồng thời huy động đa dạng nguồn vốn thông qua hợp tác công – tư (PPP) và hợp tác quốc tế để nâng cao năng lực cạnh tranh.

Song song với đó, cần xây dựng mô hình quản lý linh hoạt theo hướng phân quyền hợp lý cho địa phương và Ban quản lý KKTCK. Kinh nghiệm của Thái Lan cho

thấy việc trao quyền chủ động cho chính quyền địa phương trong cấp phép, tổ chức và điều hành hoạt động thương mại biên giới giúp nâng cao hiệu quả quản lý và khả năng thích ứng với biến động thị trường. Vì vậy, cần tăng cường quyền hạn cho Ban quản lý KKTCK Lào Cai trong phê duyệt dự án, quản lý thương mại và tổ chức thực hiện các chính sách phát triển. Đồng thời, cần đảm bảo sự cân bằng giữa thu hút đầu tư nước ngoài và phát triển nội lực. Một số mô hình quốc tế cho thấy việc phụ thuộc quá mức vào nhà đầu tư nước ngoài có thể dẫn đến rủi ro trong kiểm soát quy hoạch và điều hành. Do đó, Lào Cai cần lựa chọn nhà đầu tư chiến lược, kiểm soát chặt chẽ quy hoạch và phát triển đồng thời năng lực nội tại về quản lý, tài chính và nguồn nhân lực. Ngoài ra, cần đa dạng hóa các hình thức thương mại biên giới theo hướng linh hoạt và bền vững. Việc kết hợp giữa thương mại chính thức và các hình thức giao thương linh hoạt như chợ biên giới, trung tâm dịch vụ logistics, các điểm giao thương phù hợp với thực tiễn sẽ giúp tối ưu hóa lợi ích kinh tế và đáp ứng nhu cầu của cư dân biên giới cũng như doanh nghiệp.

Từ thực tiễn phát triển của các KKTCK trong nước như Đồng Đăng – Lạng Sơn và Móng Cái, có thể rút ra một số bài học quan trọng. Trước hết, cần tăng cường vai trò lãnh đạo của chính quyền các cấp, đồng thời phát huy sự phối hợp liên ngành và sự tham gia của cộng đồng trong quá trình phát triển KKTCK. Việc xây dựng và thực hiện chính sách cần đảm bảo tính đồng bộ, minh bạch và phù hợp với điều kiện thực tiễn. Bên cạnh đó, cần chủ động đề xuất và triển khai các cơ chế, chính sách đặc thù về thuế, đất đai, đầu tư và cải cách hành chính nhằm tạo môi trường đầu tư thuận lợi và nâng cao sức cạnh tranh của KKTCK. Đồng thời, cần đa dạng hóa nguồn lực đầu tư, tăng cường huy động các thành phần kinh tế và thúc đẩy hợp tác công – tư trong phát triển hạ tầng và dịch vụ.

Cuối cùng, phát triển KKTCK Lào Cai cần gắn chặt với mục tiêu bảo đảm quốc phòng – an ninh và tăng cường hợp tác đối ngoại. Việc kết hợp hài hòa giữa phát triển kinh tế và ổn định chính trị – xã hội sẽ tạo nền tảng vững chắc cho phát triển bền vững, đồng thời nâng cao vai trò của KKTCK Lào Cai trong hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế.

CHƯƠNG 3

PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

3.1. Câu hỏi nghiên cứu

- Lý luận về phát triển Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế bao gồm những nội dung chính gì?
- Thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020 – 2024 diễn ra như thế nào?
- Những yếu tố nào ảnh hưởng tới phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai? Mức độ ảnh hưởng của các yếu tố ra sao?
- Cần có những giải pháp nào để đẩy mạnh phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong bối cảnh hội nhập khu vực và toàn cầu?

3.2. Các phương pháp tiếp cận nghiên cứu

3.2.1. Phương pháp tiếp cận hệ thống

Luận án sử dụng phương pháp tiếp cận hệ thống nhằm xem xét Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai như một hệ thống kinh tế - quản lý tổng hợp, trong đó các yếu tố cấu thành như thể chế, hạ tầng, nguồn nhân lực, hoạt động thương mại và hợp tác quốc tế có mối quan hệ tương tác chặt chẽ với nhau. Theo cách tiếp cận này, KKTCK không được phân tích như một thực thể độc lập mà đặt trong mối liên hệ với hệ thống kinh tế vùng, quốc gia và không gian kinh tế xuyên biên giới Việt Nam – Trung Quốc. Điều này cho phép luận án đánh giá đồng thời các yếu tố nội tại (cơ sở hạ tầng, năng lực quản lý, hoạt động xuất nhập khẩu) và các yếu tố ngoại sinh (chính sách thương mại, môi trường kinh tế quốc tế, quan hệ hợp tác song phương). Dưới góc độ Quản lý kinh tế, KKTCK được xem là một không gian chịu sự điều tiết của Nhà nước (trực tiếp là chính quyền cấp tỉnh và Ban quản lý KKTCK). Do đó, nghiên cứu tập trung làm rõ vai trò của chủ thể quản lý trong việc hoạch định, tổ chức thực hiện và kiểm tra, đánh giá các hoạt động phát triển KKTCK.

Việc vận dụng phương pháp tiếp cận hệ thống giúp làm rõ mối quan hệ giữa các yếu tố ảnh hưởng, xác định các điểm nghẽn trong phát triển và là cơ sở để đề xuất các giải pháp mang tính đồng bộ, hướng tới nâng cao hiệu quả hoạt động của KKTCK Lào Cai trong bối cảnh hội nhập. Cách tiếp cận này cho phép phân tích đồng thời các yếu tố nội tại của KKTCK và các yếu tố ngoại sinh (môi trường kinh tế quốc tế, quan hệ

thương mại xuyên biên giới), từ đó xác định các điểm nghẽn trong quản lý và đề xuất các giải pháp mang tính hệ thống nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và phát triển KKTCK Lào Cai.

3.2.2. Phương pháp tiếp cận có sự tham gia

Phương pháp tiếp cận có sự tham gia được sử dụng nhằm đảm bảo tính khách quan và thực tiễn của kết quả nghiên cứu thông qua việc huy động sự tham gia của các bên liên quan trong quá trình thu thập và phân tích dữ liệu. Cụ thể, luận án tiến hành khảo sát và tham vấn các nhóm đối tượng chính bao gồm: cán bộ quản lý tại KKTCK, doanh nghiệp hoạt động xuất nhập khẩu, nhà đầu tư và các chủ thể liên quan. Thông qua các phương pháp như khảo sát bằng bảng hỏi, phỏng vấn và trao đổi chuyên gia, nghiên cứu thu thập thông tin đa chiều về thực trạng phát triển, những khó khăn, vướng mắc cũng như nhu cầu và định hướng của các chủ thể. Dưới góc độ Quản lý kinh tế, phát triển KKTCK không chỉ là kết quả của chính sách mà còn phụ thuộc vào mức độ phối hợp và tương tác giữa các chủ thể như cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và các tổ chức liên quan. Do đó, luận án tiến hành thu thập dữ liệu từ các nhóm đối tượng chính như cán bộ quản lý, doanh nghiệp hoạt động tại KKTCK và các bên liên quan thông qua khảo sát, phỏng vấn và tham vấn chuyên gia.

Cách tiếp cận này không chỉ giúp phản ánh đầy đủ hơn thực tiễn hoạt động của KKTCK Lào Cai mà còn góp phần nâng cao tính khả thi của các giải pháp đề xuất, do các giải pháp được xây dựng trên cơ sở gắn với nhu cầu và điều kiện thực tế của các bên liên quan.

3.2.3. Phương pháp tiếp cận diễn dịch

Phương pháp tiếp cận diễn dịch được sử dụng nhằm xây dựng và kiểm chứng các luận điểm nghiên cứu trên cơ sở kết hợp giữa lý luận và thực tiễn. Luận án kế thừa các lý thuyết và kết quả nghiên cứu trước về phát triển KKTCK, từ đó hình thành khung phân tích và các giả thuyết nghiên cứu phù hợp với bối cảnh nghiên cứu. Trên cơ sở này, dữ liệu thực tế tại KKTCK Lào Cai được sử dụng để kiểm chứng, bổ sung và làm rõ các luận điểm lý thuyết. Luận án xuất phát từ các lý thuyết về quản lý nhà nước trong phát triển kinh tế, vai trò của thể chế và chính sách trong điều tiết hoạt động kinh tế, từ

đó xây dựng khung phân tích và các giả thuyết nghiên cứu phù hợp với đối tượng là KKTCK Lào Cai.

Việc áp dụng phương pháp diễn dịch giúp đảm bảo tính logic trong nghiên cứu, đồng thời làm rõ mối quan hệ giữa cơ sở lý luận và thực tiễn phát triển KKTCK. Qua đó, luận án không chỉ dừng lại ở mô tả thực trạng mà còn góp phần củng cố cơ sở khoa học cho các kết luận và đề xuất chính sách.

3.2.4. Phương pháp tiếp cận quy nạp

Phương pháp tiếp cận quy nạp được sử dụng nhằm rút ra các kết luận và hàm ý chính sách từ việc phân tích dữ liệu thực tiễn. Luận án tiến hành thu thập và phân tích dữ liệu thứ cấp và sơ cấp liên quan đến phát triển KKTCK Lào Cai, bao gồm các chỉ tiêu về thương mại, đầu tư, hạ tầng, nguồn nhân lực và quản lý. Trên cơ sở thu thập và phân tích dữ liệu thứ cấp và sơ cấp, luận án nhận diện các xu hướng, đặc điểm và vấn đề nổi bật trong phát triển KKTCK, đặc biệt là các hạn chế trong công tác quản lý như thực thi chính sách, phát triển hạ tầng, thu hút đầu tư và phối hợp giữa các chủ thể.

Từ các kết quả phân tích thực tiễn, luận án tiến hành khái quát hóa để rút ra các kết luận có tính hệ thống, làm cơ sở đề xuất các giải pháp phát triển phù hợp. Phương pháp này giúp đảm bảo các kết luận và kiến nghị của luận án có cơ sở thực tiễn, phản ánh đúng bối cảnh và điều kiện phát triển của KKTCK Lào Cai.

3.3. Những phương pháp nghiên cứu cụ thể

3.3.1. Phương pháp thu thập dữ liệu

3.3.1.1. Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp

Phương pháp tổng quan tài liệu thứ cấp trong nghiên cứu này là một cách tiếp cận hệ thống và chi tiết, nhằm thu thập, phân tích và tổng hợp dữ liệu đã được công bố từ các nguồn có uy tín và chính thức, để cung cấp cái nhìn toàn diện và sâu sắc phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Dưới đây là các bước cụ thể trong việc áp dụng phương pháp này:

(1). Xác định nguồn dữ liệu thứ cấp:

Bắt đầu bằng việc xác định và lựa chọn các nguồn dữ liệu thứ cấp chất lượng và có liên quan, bao gồm các công trình nghiên cứu khoa học, báo cáo, ấn phẩm thống kê, tài liệu chính sách trong và ngoài nước. Điều này đòi hỏi việc xem xét các cơ sở dữ liệu chuyên ngành, thư viện trực tuyến, cơ quan thống kê quốc gia.

(2). Thu thập dữ liệu:

Tiến hành thu thập dữ liệu một cách có hệ thống, bao gồm các số liệu thống kê về giao thương, đầu tư, chính sách kinh tế, cũng như các phân tích và đánh giá về hoạt động kinh tế cửa khẩu và các yếu tố ảnh hưởng. Cần chú ý đến tính chính xác, cập nhật và độ tin cậy của dữ liệu được thu thập.

(3). Đánh giá tính hợp lệ và độ tin cậy của dữ liệu:

Rất quan trọng phải đánh giá tính hợp lệ và độ tin cậy của dữ liệu thứ cấp để đảm bảo chất lượng của nghiên cứu. Điều này bao gồm việc xem xét nguồn gốc, phạm vi, phương pháp thu thập và ngày công bố của dữ liệu và tính đồng nhất, khả năng so sánh giữa các nguồn.

3.3.1.2. Thu thập dữ liệu sơ cấp

Việc thu thập dữ liệu sơ cấp trong nghiên cứu này là một quá trình quan trọng và cần được thực hiện một cách cẩn thận và có tổ chức để đảm bảo tính chính xác và độ tin cậy của thông tin thu được. Dưới đây là cách tiếp cận chi tiết và kỹ lưỡng để thu thập dữ liệu sơ cấp qua khảo sát các nhà quản lý và doanh nghiệp tại khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai:

(1). Thiết kế khảo sát:

Phát triển bảng câu hỏi: Tạo ra một bảng câu hỏi chi tiết, bao gồm cả câu hỏi đóng và mở, để thu thập thông tin về thực trạng hoạt động kinh tế, định hướng chính sách, cũng như nhu cầu và mong muốn của doanh nghiệp liên quan đến hoạt động tại khu vực cửa khẩu.

Thử nghiệm bảng câu hỏi: Tiến hành thử nghiệm bảng câu hỏi với một nhóm nhỏ đối tượng để đánh giá tính hiệu quả và hiểu được khả năng ứng dụng thực tế của nó.

(2). Lựa chọn đối tượng khảo sát:

Xác định mẫu khảo sát: Chọn lựa mẫu đại diện cho hai nhóm đối tượng chính là đại diện các doanh nghiệp và cán bộ quản lý có liên quan. Điều này đòi hỏi việc xác định tiêu chí lựa chọn mẫu để đảm bảo tính đại diện và khách quan.

Tiếp cận đối tượng: Phát triển một kế hoạch tiếp cận cụ thể cho mỗi nhóm đối tượng để tăng tỷ lệ phản hồi và đảm bảo thông tin thu được là đáng tin cậy.

(3). Thu thập dữ liệu:

Tiến hành khảo sát: Sử dụng các phương tiện như khảo sát trực tiếp, trực tuyến, hoặc qua điện thoại để thuận tiện cho các đối tượng khảo sát và tăng tỷ lệ phản hồi.

Ghi chép và lưu trữ dữ liệu: Tổ chức ghi chép cẩn thận và lưu trữ dữ liệu thu được một cách an toàn và có tổ chức, để thuận tiện cho việc phân tích sau này.

- Xác định cỡ mẫu khảo sát:

+ Đối với cán bộ quản lý

Tính đến thời điểm điều tra tháng 01 năm 2024, tại Ban quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai có 5 phòng chuyên môn, 01 VPDD và 03 đơn vị hành chính sự nghiệp, tác giả sẽ tiến hành điều tra chọn mẫu theo phân bổ 02 nhóm đối tượng gồm: cán bộ quản lý cấp phòng và chuyên viên phụ trách KKTCK. Nhóm cán bộ quản lý tại Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai có quy mô nhỏ, cơ cấu rõ ràng và mỗi vị trí đều gắn trực tiếp với các chức năng quản lý, tham mưu hoặc thực thi nhiệm vụ liên quan đến hoạt động của KKTCK. Phương pháp chọn mẫu như vậy cho phép tác giả tiếp cận đúng những cán bộ đang trực tiếp phụ trách các lĩnh vực trọng yếu như thương mại biên giới, đầu tư, hải quan, thủ tục cửa khẩu, logistics và phát triển hạ tầng. Điều này giúp nâng cao độ chính xác và giá trị sử dụng của dữ liệu thu thập được. Hơn nữa, do tổng thể cán bộ liên quan đến KKTCK không lớn, mẫu gồm 85 phiếu hợp lệ (tỷ lệ phản hồi 94,4%) được đánh giá là có tính đại diện cao, phản ánh đầy đủ các cấp bậc, lĩnh vực chuyên môn và nhiệm vụ quản lý trong cơ cấu tổ chức của Ban Quản lý. Do đó, dữ liệu thu thập từ nhóm mẫu này đáp ứng tốt yêu cầu của nghiên cứu về phản ánh khách quan điểm, đánh giá và kinh nghiệm thực tiễn của đội ngũ cán bộ quản lý KKTCK Lào Cai. Với 90 mẫu điều tra tác giả đã điều tra trực tiếp trong thời gian 01 tháng với 85 phiếu hợp lệ đạt 94,4%/tổng số phiếu điều tra.

Bảng 3.1. Số lượng mẫu điều tra đối với cán bộ quản lý

STT	Đơn vị	Đối tượng điều tra	Số lượng mẫu
1	Phòng chuyên môn		19
	Phòng Kế hoạch - Tổng hợp	- Trưởng phó phòng (02 phiếu) - Chuyên viên quản lý trực tiếp các hoạt động tài chính tại KKTCK (03 phiếu)	05

	Phòng Quản lý Tài nguyên và Môi trường	Điều tra toàn bộ cán bộ của phòng	04
	Phòng Quản lý quy hoạch, xây dựng và Đầu tư	Điều tra toàn bộ cán bộ của phòng	06
	Phòng Quản lý Doanh nghiệp	Điều tra toàn bộ cán bộ của phòng	04
2	VPDD KCN Tầng Lòong	Chánh văn phòng và phó chánh văn phòng (02 phiếu)	02
3	Các đơn vị sự nghiệp		69
	Ban Quản lý cửa khẩu Lào Cai	Điều tra toàn bộ cán bộ tại Ban	35
	Trung tâm Dịch vụ Khu kinh tế	- Trưởng, phó Trung tâm (02 phiếu) - Trưởng, phó các bộ phận (8 bộ phận)	18
	Ban Quản lý Dự án đầu tư xây dựng Khu kinh tế	- Trưởng, phó Ban (02 phiếu) - Trưởng, phó các bộ phận (7 bộ phận)	16
TỔNG			90

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả năm 2024)

+ Đối với doanh nghiệp, tính đến thời điểm điều tra tháng 01 năm 2024 trong Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai có 191 doanh nghiệp/dự án đang hoạt động, tác giả sẽ tiến hành điều tra toàn bộ. Phương pháp điều tra: phỏng vấn trực tiếp và gửi phiếu qua mail, googledocx...với thời gian điều tra 02 tháng. Kết quả điều tra: Số phiếu phát ra: 191 phiếu, số phiếu thu về: 185 phiếu, số phiếu hợp lệ 180 phiếu chiếm tỷ lệ 94,2%/tổng phiếu (đạt yêu cầu).

Nghiên cứu sử dụng dạng thang đo Likert để đo lường mức độ đồng ý của đối tượng nghiên cứu, biến thiên từ rất không đồng ý đến rất đồng ý. Xác định khoảng đo bằng cách xác định giá trị khoảng như sau:

$$\text{Giá trị khoảng cách} = \frac{(5-1)}{5} = 0.8$$

Bảng 3.2. Thang đo Likert và mức đánh giá của thang đo

Thang đo	Khoảng đo	Mức độ đồng ý	Mức độ hài lòng
1	1,00 - 1,80	Hoàn toàn không đồng ý	Rất không hài lòng
2	1,81 - 2,60	Không đồng ý	Không hài lòng

3	2,61 - 3,40	Trung lập	Bình thường
4	3,41 - 4,20	Đồng ý	Hài lòng
5	4,21 - 5,00	Hoàn toàn đồng ý	Rất hài lòng

(Nguồn: Nguyễn Đình Thọ, 2009; Hoàng Trọng, 2008)

3.3.2. Phương pháp chuyên gia

Trong khuôn khổ nghiên cứu này, việc tham vấn nhà chuyên môn sẽ được thực hiện một cách bài bản và chi tiết nhằm đảm bảo tính chính xác, khách quan và độ tin cậy cao của kết quả đánh giá về phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Dưới đây là quy trình cụ thể:

(1). Xác định danh sách chuyên gia:

Đầu tiên, luận án sẽ tổ chức xác định và lập danh sách các chuyên gia, bao gồm các chuyên gia, người nghiên cứu và nhà quản lý đầu từ các cơ quan tại Trung ương và địa phương, cũng như các tổ chức nghiên cứu và tư vấn có uy tín. Những người này sẽ được chọn lọc dựa trên kiến thức sâu rộng và kinh nghiệm thực tiễn của họ về kinh tế cửa khẩu, chính sách phát triển khu vực và quản lý biên giới. Tác giả đã tham vấn 25 chuyên gia theo yêu cầu như trên.

(2). Phát triển khuôn khổ tham vấn:

Tiếp theo, luận án sẽ phát triển một khuôn khổ tham vấn chi tiết, bao gồm một loạt các câu hỏi và chủ đề thảo luận được thiết kế để thu thập ý kiến chuyên môn, kiến nghị và đánh giá về hoạt động kinh tế cửa khẩu. Khuôn khổ này sẽ tập trung vào việc khám phá các vấn đề cốt lõi, cơ hội, thách thức và đặc biệt là định hướng chính sách của Chính phủ liên quan đến phát triển kinh tế cửa khẩu.

(3). Tiến hành tham vấn:

Các buổi tham vấn sẽ được tổ chức dưới nhiều hình thức như hội thảo, cuộc họp 1-1 và hội nghị trực tuyến, để đảm bảo sự tham gia rộng rãi và sâu sắc từ các nhà chuyên môn. Trong quá trình tham vấn, luận án sẽ tập trung vào việc thu thập thông tin chi tiết và sâu sắc, cũng như tạo điều kiện cho việc trao đổi ý kiến mở cửa và mang tính xây dựng.

(4). Phân tích và tổng hợp thông tin:

Sau khi thu thập được thông tin từ các buổi tham vấn, luận án sẽ tiến hành phân tích và tổng hợp thông tin để xác định các xu hướng, quan điểm chung và khác biệt,

cũng như rút ra những kiến nghị quan trọng từ các chuyên gia. Quá trình này sẽ giúp đảm bảo rằng kết quả đánh giá phản ánh một cách chính xác và toàn diện quan điểm của các bên liên quan chính.

(5). Liên kết với định hướng chính sách:

Quan trọng nhất, luận án sẽ đảm bảo rằng kết quả từ quá trình tham vấn được liên kết chặt chẽ với định hướng và mục tiêu chính sách của Chính phủ. Điều này bao gồm việc đánh giá các kiến nghị và đề xuất trong bối cảnh chính sách hiện hành và kế hoạch phát triển kinh tế quốc gia, nhằm đề xuất các giải pháp phù hợp và hiệu quả để thúc đẩy phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Quy trình tham vấn nhà chuyên môn này sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo tính chính xác và hiệu quả của nghiên cứu, đồng thời đóng góp vào việc hình thành và tinh chỉnh các chính sách liên quan đến hoạt động kinh tế cửa khẩu, phù hợp với định hướng và mục tiêu phát triển chung của Chính phủ.

3.3.3. Phương pháp xử lý dữ liệu

Các số liệu, tài liệu sau khi thu thập được tiến hành chọn lọc, hệ thống hóa để tính toán các chỉ tiêu phù hợp với đề tài nghiên cứu. Từ đó tổng hợp, thống kê, so sánh, phân tích các dữ liệu làm cơ sở cho việc đánh giá thực trạng, chỉ ra kết quả đạt được, những vấn đề còn tồn tại và hạn chế làm căn cứ đề xuất giải pháp thúc đẩy phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Quy trình xử lý số liệu được thực hiện như sau:

(1) Chọn lọc và hệ thống hóa số liệu:

Sau khi thu thập, tất cả số liệu và tài liệu được kiểm tra một cách cẩn thận để loại bỏ thông tin không liên quan hoặc không đáng tin cậy. Chỉ những dữ liệu chất lượng cao, phù hợp với mục tiêu và phạm vi của đề tài nghiên cứu mới được chọn để phân tích.

(2) Tính toán chỉ tiêu:

Dựa trên số liệu đã được chọn lọc, tiến hành tính toán các chỉ tiêu quan trọng, như: tỷ lệ tăng trưởng hàng năm, tỷ lệ đóng góp của các hoạt động kinh tế vào tổng GDP của khu vực, tỷ lệ thất nghiệp và chỉ tiêu khác có liên quan đến luận án.

(3) Tổng hợp và thống kê:

Sử dụng phần mềm thống kê để tổng hợp dữ liệu và thực hiện các phân tích thống kê cơ bản như tần suất, trung bình, phương sai, độ lệch chuẩn. Điều này giúp mô tả bức tranh tổng thể của dữ liệu và nhận diện các mẫu hình tổng quát.

(4) So sánh và phân tích:

Tiến hành so sánh dữ liệu giữa các năm, hoạt động kinh tế khác nhau hoặc giữa KKTK Lào Cai với khu vực kinh tế cửa khẩu khác để xác định sự khác biệt, xu hướng và mối quan hệ. Phân tích chi tiết những kết quả này để hiểu rõ nguyên nhân và hệ quả của các xu hướng đó. Dựa trên kết quả từ các bước trên, đánh giá chi tiết thực trạng phát triển kinh tế tại khu vực cửa khẩu, bao gồm cả những thành tựu và hạn chế. Phân tích nguyên nhân của các vấn đề còn tồn tại để chuẩn bị cho việc đề xuất giải pháp. Quy trình xử lý số liệu này đòi hỏi sự chính xác, cẩn thận và một cách tiếp cận có hệ thống, giúp đảm bảo tính khách quan và độ tin cậy của kết quả nghiên cứu, từ đó đưa ra những đánh giá và giải pháp có giá trị cho sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

3.3.4. Phương pháp phân tích dữ liệu

3.3.4.1. Phương pháp thống kê mô tả

Phương pháp thống kê mô tả trong nghiên cứu này được sử dụng như một công cụ chính để phân tích và mô tả thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Qua đó, phương pháp này không chỉ giúp làm sáng tỏ tình hình hiện tại và đặc điểm của các hoạt động kinh tế mà còn cung cấp cơ sở dữ liệu quan trọng để phát hiện xu hướng và nguyên nhân của các vấn đề tồn tại. Dưới đây là các bước cụ thể trong việc áp dụng phương pháp thống kê mô tả:

(1). Xác định dữ liệu cần mô tả:

Xác định rõ ràng các chỉ tiêu và hoạt động kinh tế Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai cần được phân tích, bao gồm giao thương hàng hóa, dịch vụ, đầu tư, lưu lượng vận tải, và các hoạt động kinh tế khác liên quan.

(2). Phân tích dữ liệu sử dụng thống kê mô tả:

Sử dụng các công cụ và kỹ thuật thống kê mô tả để phân tích dữ liệu, bao gồm:

Tần số (Frequency): Tần số là số lần xuất hiện của một giá trị hoặc một nhóm giá trị trong một tập dữ liệu.

Công thức:

$$\text{Tần suất (F)} = \frac{\text{Số lần xuất hiện của biến}}{\text{Tổng mẫu}}$$

Trong đó:

Số lần xuất hiện của biến: Là số lần mà giá trị của biến cụ thể được ghi nhận trong quá trình khảo sát.

Tổng mẫu: Là tổng số lượng câu trả lời hoặc quan sát trong mẫu khảo sát.

Phân phối (Distribution): Phân phối dữ liệu cho thấy cách các giá trị trong tập dữ liệu được phân bổ. Một số phân phối phổ biến bao gồm phân phối chuẩn (normal distribution), phân phối lệch (skewed distribution), và phân phối nhị thức (binomial distribution).

- Phân phối chuẩn (Normal Distribution):

Phân phối chuẩn có dạng hình chuông (bell curve) và tập trung quanh giá trị trung bình. Công thức của phân phối chuẩn là:

$$f(x) = \frac{1}{\sigma\sqrt{2\pi}} \cdot e^{-\frac{(x-\mu)^2}{2\sigma^2}}$$

Trong đó:

x : giá trị của biến ngẫu nhiên.

μ : trung bình (mean) của phân phối.

σ : độ lệch chuẩn (standard deviation) của phân phối.

e : hằng số Euler, xấp xỉ 2.718.

Trung bình (Mean): Trung bình của một tập hợp dữ liệu là tổng của tất cả các giá trị chia cho số lượng các giá trị. Công thức:

$$\text{Mean} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}$$

Trong đó, x_i là các giá trị trong tập dữ liệu và n là số lượng các giá trị.

Phương sai (Variance): Phương sai là thước đo mức độ biến động của dữ liệu so với trung bình. Nó được tính bằng trung bình của bình phương độ lệch của mỗi giá trị so với trung bình. Công thức:

$$\text{Variance}(\sigma^2) = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \mu)^2}{n}$$

Trong đó, x_i là các giá trị trong tập dữ liệu, μ là giá trị trung bình, và n là số lượng giá trị.

Độ lệch chuẩn (Standard Deviation): Độ lệch chuẩn là căn bậc hai của phương sai, cho biết mức độ biến động của dữ liệu. Công thức:

$$\text{Standard Deviation}(\sigma) = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \mu)^2}{n}}$$

Biểu đồ và Bảng biểu: Sử dụng biểu đồ cột, biểu đồ đường, biểu đồ hình tròn và các loại biểu đồ khác để trực quan hóa dữ liệu, giúp dễ dàng nhận diện xu hướng và mẫu hình.

(4). Mô tả và giải thích kết quả:

Mô tả chi tiết kết quả thu được từ phân tích thống kê, đặc biệt chú trọng vào việc giải thích ý nghĩa của các số liệu, xu hướng và mẫu hình phát hiện được trong dữ liệu.

(5). Phát hiện xu hướng và nguyên nhân:

Sử dụng kết quả phân tích thống kê mô tả để phát hiện các xu hướng trong dữ liệu, như sự tăng trưởng hoặc giảm sút của các hoạt động kinh tế, và thảo luận về các nguyên nhân có thể của các xu hướng và vấn đề phát sinh.

3.3.4.2. Phương pháp so sánh

Phương pháp so sánh trong nghiên cứu về hoạt động kinh tế cửa khẩu tại Lào Cai – Hà Khẩu trong khoảng thời gian từ 2020 đến 2024 sẽ được triển khai thông qua việc sử dụng hai kỹ thuật chính là so sánh số tuyệt đối và so sánh số tương đối. Dưới đây là cách cụ thể hóa việc áp dụng hai kỹ thuật này trong luận án:

- So sánh số tuyệt đối:

+ Xác định các chỉ tiêu để so sánh: Chọn lựa các chỉ tiêu kinh tế quan trọng như doanh thu từ thương mại, lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, số lượng dự án đầu tư, và lưu lượng người và phương tiện qua cửa khẩu.

+ Thu thập dữ liệu: Thu thập dữ liệu tuyệt đối về các chỉ tiêu này từ các nguồn chính thống cho từng năm trong khoảng thời gian nghiên cứu.

+ Phân tích và so sánh: Đối chiếu dữ liệu của các năm với nhau để xác định mức độ biến động, tăng trưởng hoặc suy giảm của từng chỉ tiêu. Phân tích này giúp làm nổi bật các biến động về số lượng và giá trị tuyệt đối giữa các năm.

- So sánh số tương đối:

+ Tính toán tỷ số và tỷ lệ: Sử dụng dữ liệu đã thu thập để tính toán các tỷ số và tỷ lệ tương đối, ví dụ như tỷ lệ tăng trưởng hàng năm, tỷ lệ đóng góp của mỗi loại hình hoạt động kinh tế vào tổng doanh thu của cửa khẩu.

+ Đánh giá xu hướng và hiệu quả: Dựa vào các tỷ số và tỷ lệ tương đối để đánh giá xu hướng phát triển, hiệu quả của các hoạt động kinh tế, và so sánh chúng trong bối cảnh rộng lớn hơn như với các cửa khẩu khác hoặc so với các mục tiêu và kế hoạch đã đề ra.

+ Phát hiện mặt ổn định và không ổn định: sử dụng phân tích tương đối để xác định các yếu tố ổn định, bất ổn, các điểm mạnh, điểm yếu trong các hoạt động kinh tế, từ đó chỉ ra được những lĩnh vực cần được cải thiện và tối ưu hóa.

Trong luận án, kỹ thuật so sánh số tuyệt đối và số tương đối sẽ được áp dụng để thực hiện một phân tích sâu sắc về hoạt động kinh tế cửa khẩu, từ đó đưa ra được cái nhìn toàn diện về sự biến động và phát triển của các chỉ tiêu kinh tế quan trọng. Phân tích này không chỉ giúp làm rõ tình hình hiện tại và lịch sử phát triển mà còn cung cấp cơ sở vững chắc để đề xuất các giải pháp và định hướng phát triển trong tương lai cho Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

3.3.4.3. Phương pháp phân tích nhân tố khám phá EFA

Phân tích nhân tố khám phá (Exploratory Factor Analysis - EFA) là một kỹ thuật thống kê được sử dụng rộng rãi để khám phá cấu trúc tiềm ẩn trong một tập hợp lớn các biến, với mục đích giảm số lượng biến và phát hiện các nhóm biến (hay nhân tố) có mối quan hệ chặt chẽ với nhau. Trong luận văn nghiên cứu về sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu tại Lào Cai, phương pháp EFA được sử dụng để rút ra những nhân tố chính ảnh hưởng tới sự phát triển này dựa trên kết quả khảo sát thực tế và kiến thức chuyên môn. Dưới đây là cách tiếp cận cụ thể:

(1). Xác định biến quan sát:

Xác định và thu thập dữ liệu cho một tập hợp các biến quan sát được cho là có ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế của khu vực kinh tế cửa khẩu. Trong phần lý luận, thông qua phân tích các nghiên cứu trước đó, luận án xác định các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai bao gồm các yếu tố: Cơ sở hạ tầng, Chính sách quản lý và ưu đãi, Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực, Năng lực cạnh tranh và đổi mới, Môi trường kinh tế toàn cầu, Nguồn nhân lực, Môi trường sống và xã hội. Các yếu tố ảnh hưởng và biến quan sát được đề xuất thông qua tổng quan tài liệu, cụ thể như sau:

Bảng 3.3: Căn cứ xây dựng biến quan sát các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển

KKTKK

Yếu tố	Căn cứ khoa học từ tổng quan tài liệu	Biến quan sát đề xuất (Nội dung thang đo)
Cơ sở hạ tầng (INF)	<ul style="list-style-type: none"> - Hạ tầng kỹ thuật (giao thông, logistics, kho bãi, điện nước, CNTT...) là điều kiện tiên quyết để kết nối và lưu thông hàng hóa (Đặng Xuân Phong, 2012; Phạm Hồng Đức, 2022). - Trung tâm logistics, kho ngoại quan và cảng cạn là yếu tố then chốt nâng cao hiệu quả thương mại biên giới. 	<p>INF1: Hệ thống giao thông kết nối giữa khu kinh tế cửa khẩu và các vùng lân cận được đầu tư đồng bộ. INF2: Hạ tầng logistics (kho bãi, vận tải, thông quan) được tổ chức hiệu quả. INF3: Hạ tầng điện, nước, viễn thông đáp ứng tốt nhu cầu doanh nghiệp. INF4: Hạ tầng kỹ thuật hỗ trợ thương mại biên giới được đầu tư đầy đủ, hiện đại. INF5: Kết nối hạ tầng giữa Việt Nam và Trung Quốc qua cửa khẩu được cải thiện rõ rệt.</p>
Chính sách quản lý và ưu đãi (POL)	<ul style="list-style-type: none"> - Chính sách ưu đãi thuế, đất đai, đầu tư là động lực thu hút doanh nghiệp (Sun Xia, 2014; Lương Đăng Ninh, 2004). - Cải cách hành chính và cơ chế “một cửa” nâng cao hiệu quả vận hành (Nguyễn Văn Tuấn, 2020). - Sự nhất quán chính sách tăng tính ổn định và lòng tin (Trần Thị Lan, 2021). 	<p>POL1: Chính sách thu hút đầu tư tại khu kinh tế cửa khẩu được thực hiện hiệu quả. POL2: Doanh nghiệp được hưởng nhiều ưu đãi về thuế, đất đai và thủ tục hành chính. POL3: Chính sách hải quan và thông quan tạo điều kiện thuận lợi cho xuất nhập khẩu. POL4: Bộ máy quản lý khu kinh tế hoạt động hiệu quả và minh bạch. POL5: Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới công nghệ và phát triển sản phẩm được thực hiện tốt.</p>
Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực (INT)	<ul style="list-style-type: none"> - Quan hệ song phương và các hiệp định thương mại quyết định dòng hàng hóa và đầu tư (Quan Hongtao, 2012). - Hợp tác hành lang kinh tế và kết nối xuyên biên giới mở rộng thị trường và tăng tính hội nhập (Lê Thị Thu Hằng, 2021). 	<p>INT1: Mối quan hệ hợp tác song phương giữa Lào Cai và tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) được duy trì tích cực. INT2: Có nhiều chương trình hợp tác phát triển kinh tế biên giới giữa hai nước. INT3: Cơ chế phối hợp về thương mại và đầu tư xuyên biên giới được triển khai hiệu quả. INT4: Các hội chợ, diễn đàn hợp tác kinh tế vùng được tổ chức thường xuyên và hiệu quả.</p>
Năng lực cạnh tranh và đổi mới (COM)	<ul style="list-style-type: none"> - Khả năng đổi mới sáng tạo và ứng dụng công nghệ giúp tăng hiệu suất và năng lực cạnh tranh. - Sự hình thành cụm ngành công nghiệp làm tăng lợi thế 	<p>COM1: Doanh nghiệp trong khu kinh tế có khả năng đổi mới sản phẩm và dịch vụ. COM2: Mức độ áp dụng công nghệ tiên tiến trong sản xuất và quản lý ngày càng tăng. COM3: Các cụm ngành/lĩnh vực có tính cạnh tranh cao</p>

	cạnh tranh (World Bank, 2020).	đang hình thành trong khu kinh tế. COM4: Mức độ đổi mới sáng tạo của doanh nghiệp được khuyến khích và hỗ trợ.
Môi trường kinh tế toàn cầu (GEC)	- Biến động kinh tế quốc tế, xu hướng thương mại và các FTA ảnh hưởng đến dòng vốn và hoạt động xuất nhập khẩu (World Bank, 2020; UNESCAP, 2018).	GEC1: Xu hướng kinh tế toàn cầu tạo điều kiện cho mở rộng thị trường xuất nhập khẩu. GEC2: Các hiệp định thương mại quốc tế (FTA) giúp gia tăng lợi thế khu vực cửa khẩu. GEC3: Tình hình kinh tế - chính trị thế giới ổn định là cơ hội cho phát triển khu kinh tế. GEC4: Sự dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu tạo điều kiện thuận lợi cho thu hút đầu tư.
Nguồn nhân lực (HR)	- Nguồn nhân lực chất lượng cao là yếu tố quyết định hiệu quả vận hành hải quan, logistics, dịch vụ hỗ trợ (Đào Minh Tuấn, 2019). -Đào tạo kỹ năng, luật thương mại quốc tế và logistics nâng cao năng lực cạnh tranh (Nguyễn Thị Hoa, 2020).	HR1: Lao động tại khu vực có trình độ chuyên môn phù hợp với nhu cầu doanh nghiệp. HR2: Các chương trình đào tạo và phát triển nguồn nhân lực được triển khai hiệu quả. HR3: Người lao động có kỹ năng, thái độ và kỷ luật tốt khi làm việc. HR4: Nguồn nhân lực tại địa phương có thể đáp ứng các ngành nghề kỹ thuật cao.
Môi trường sống và xã hội (SOC)	- Điều kiện sống, dịch vụ công và ổn định xã hội ảnh hưởng đến khả năng thu hút nhân lực và doanh nghiệp. - Văn hóa – xã hội thân thiện thúc đẩy hợp tác kinh tế biên giới bền vững.	SOC1: Điều kiện sống (nhà ở, y tế, giáo dục) đáp ứng nhu cầu người dân và lao động. SOC2: Tình hình an ninh, trật tự xã hội tại khu kinh tế được đảm bảo. SOC3: Các dịch vụ công cộng phục vụ doanh nghiệp và người dân hoạt động hiệu quả. SOC4: Môi trường sống thân thiện và đảm bảo yếu tố văn hóa – xã hội địa phương.

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả năm 2024)

(2). Thu thập dữ liệu:

Tiến hành khảo sát các doanh nghiệp trong Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai thông qua phiếu khảo sát để thu thập dữ liệu về biến đã xác định từ doanh nghiệp, cơ quan quản lý và các bên liên quan khác tại khu vực cửa khẩu.

(3). Thực hiện EFA:

Kiểm tra điều kiện tiên quyết: Trước khi thực hiện EFA, kiểm tra tính phù hợp của dữ liệu với phân tích nhân tố, ví dụ như thông qua KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) và Bartlett's Test of Sphericity.

Chọn phương pháp trích xuất nhân tố: Áp dụng phương pháp trích xuất nhân tố phù hợp (ví dụ: Principal Component Analysis hoặc Principal Axis Factoring) để xác định số lượng nhân tố và cấu trúc của chúng.

Xác định số lượng nhân tố: sử dụng các tiêu chí như scree plot và tổng giải thích phương sai để quyết định số lượng nhân tố sẽ được giữ lại.

Xoay (rotate) nhân tố: áp dụng phương pháp xoay (ví dụ: varimax rotation) để làm cho cấu trúc nhân tố dễ giải thích hơn.

(4). Đánh giá và giải thích nhân tố:

Đánh giá kết quả EFA để xác định và giải thích các nhân tố quan trọng được trích xuất. Mỗi nhân tố sẽ đại diện cho một nhóm các biến quan sát có mối quan hệ chặt chẽ, từ đó phản ánh một khía cạnh cụ thể ảnh hưởng tới sự phát triển kinh tế của khu vực.

(5). Áp dụng kết quả vào nghiên cứu:

Sử dụng những hiểu biết được rút ra từ EFA để hỗ trợ các phân tích tiếp theo trong luận án, đặc biệt là trong việc xác định và tập trung vào các nhân tố chính ảnh hưởng tới sự phát triển kinh tế của khu vực kinh tế cửa khẩu, cũng như đề xuất các giải pháp và chiến lược phát triển dựa trên những nhân tố này.

Phân tích nhân tố khám phá trong trường hợp này giúp tác giả luận án không chỉ hiểu rõ hơn về cấu trúc đa chiều của các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế tại Lào Cai – Hà Khẩu mà còn cung cấp một nền tảng vững chắc để đưa ra các quyết định và chính sách phát triển có hiệu quả.

3.3.4.4. Phân tích hồi quy tuyến tính bội

Đối với nghiên cứu này, do có nhiều hơn một biến độc lập nên tác giả sử dụng phương pháp hồi quy tuyến tính bội để xem xét mối quan hệ tuyến tính – dạng quan hệ đường thẳng giữa biến độc lập với biến phụ thuộc. Trong thống kê, vấn đề chúng ta muốn đánh giá là các thông tin của tổng thể. Tuy nhiên vì tổng thể quá lớn, chúng ta không thể có được các thông tin này. Vì vậy, chúng ta dùng thông tin của mẫu nghiên cứu để ước lượng hoặc kiểm định thông tin của tổng thể. Với hồi quy tuyến tính cũng như vậy, các hệ số hồi quy tổng thể như $\beta_1, \beta_2 \dots$ hay hằng số hồi quy β_0 là những tham số chúng ta muốn biết nhưng không thể đo lường được. Do đó, chúng ta sẽ sử dụng

tham số tương ứng từ mẫu để ước lượng và từ đó suy diễn ra tổng thể. Phương trình hồi quy trên mẫu nghiên cứu:

$$Y = B_0 + B_1X_1 + B_2X_2 + \dots + B_nX_n + \varepsilon$$

Trong đó:

- Y : biến phụ thuộc
- X_1, X_2, X_n : biến độc lập
- B_0 : hằng số hồi quy
- B_1, B_2, B_n : hệ số hồi quy
- ε : phần dư

3.3.4.5. Phương pháp SWOT

Luận án sử dụng phương pháp phân tích SWOT nhằm đánh giá tổng hợp các yếu tố nội tại và ngoại tại ảnh hưởng đến quá trình phát triển Khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) Lào Cai. Phân tích SWOT là công cụ được sử dụng phổ biến trong nghiên cứu quản lý kinh tế và hoạch định chiến lược phát triển, giúp xác định điểm mạnh (Strengths), điểm yếu (Weaknesses), cơ hội (Opportunities) và thách thức (Threats) của một tổ chức, địa phương hoặc lĩnh vực kinh tế.

Trong nghiên cứu này, phương pháp SWOT được sử dụng để phân tích tổng thể bối cảnh phát triển KKTCK Lào Cai trên cơ sở tổng hợp các kết quả nghiên cứu định tính và định lượng. Cụ thể:

Điểm mạnh (Strengths) phản ánh các lợi thế nội tại của KKTCK Lào Cai như vị trí địa kinh tế thuận lợi trên hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, hệ thống cửa khẩu quốc tế quan trọng, hoạt động thương mại biên giới phát triển và tiềm năng logistics xuyên biên giới.

Điểm yếu (Weaknesses) thể hiện các hạn chế nội tại như cơ sở hạ tầng logistics chưa đồng bộ, chất lượng nguồn nhân lực còn hạn chế, cơ chế quản lý khu kinh tế chưa thực sự linh hoạt và năng lực dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp còn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển.

Cơ hội (Opportunities) được xác định từ các yếu tố môi trường bên ngoài như xu thế hội nhập kinh tế quốc tế, sự phát triển của các hiệp định thương mại tự do (FTA), nhu cầu gia tăng của thương mại xuyên biên giới Việt Nam – Trung Quốc và quá trình chuyển đổi số trong hoạt động thương mại và logistics.

Thách thức (Threats) bao gồm các yếu tố bất định từ môi trường bên ngoài như biến động kinh tế thế giới, thay đổi chính sách thương mại biên giới của Trung Quốc, cạnh tranh giữa các khu kinh tế cửa khẩu trong khu vực, cũng như những rủi ro về an ninh kinh tế và biến động chuỗi cung ứng toàn cầu.

Việc áp dụng phương pháp SWOT trong luận án nhằm đánh giá toàn diện vị thế phát triển của KKTCK Lào Cai, từ đó làm cơ sở khoa học cho việc đề xuất các định hướng và giải pháp phát triển khu kinh tế cửa khẩu trong giai đoạn tới. Phương pháp này được sử dụng chủ yếu trong Chương 4 và Chương 5 của luận án, nhằm hỗ trợ phân tích thực trạng và xây dựng hệ thống giải pháp phát triển KKTCK Lào Cai trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

3.4. Quy trình nghiên cứu

Quy trình nghiên cứu tại luận án được thực hiện qua 6 bước, cụ thể như sau:

(1) Bước 1: Xác định vấn đề nghiên cứu

Một trong những thao tác đầu tiên của việc triển khai một đề tài nghiên cứu là xác định được vấn đề nghiên cứu. Vấn đề nghiên cứu là tình huống hay vấn đề cần có giải pháp để giải quyết, cải thiện, hoặc thay đổi. Việc xác định vấn đề nghiên cứu của luận án được thực hiện thông qua các khâu sau:

- Lựa chọn lĩnh vực nghiên cứu
- Nghiên cứu tổng quan tài liệu
- Phân tích khả thi
- Đề xuất đề tài nghiên cứu

(2) Bước 2: Xác định mục tiêu nghiên cứu

Sau khi xác định vấn đề nghiên cứu, luận án đưa ra các mục tiêu nghiên cứu với mục tiêu chung là đưa ra giải pháp đẩy mạnh phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Để đạt được mục tiêu nghiên cứu một cách hiệu quả nhất, luận án sử dụng cả hai phương pháp nghiên cứu là định tính và định lượng nhằm khắc phục nhược điểm và phát huy ưu điểm vốn có của cả hai phương pháp.

(3) Bước 3: Thực hiện nghiên cứu định tính

Tại bước này, tác giả tiến hành thu thập các tài liệu liên quan đến vấn đề nghiên cứu, chủ yếu là các tài liệu bài báo khoa học, luận văn, luận án trong và ngoài nước và các lý thuyết lý luận liên quan. Sau đó tác giả thực hiện tổng hợp, thống kê, suy diễn,

hệ thống hóa lý thuyết nhằm tìm ra các yếu tố có mối quan hệ đến vấn đề nghiên cứu. Ngoài ra, tác giả còn thực hiện các cuộc phỏng vấn sâu đối với những người có chuyên môn về vấn đề nghiên cứu. Một trong những mục tiêu chính của hoạt động nghiên cứu định tính của luận án là xác định được các nhân tố ảnh hưởng tới phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Ngoài ra, nghiên cứu định tính cũng chỉ ra những chỉ tiêu quan trọng nhằm đánh giá thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai làm căn cứ để phân tích cũng như thực hiện phân tích thực trạng vấn đề nghiên cứu của luận án.

(4) Bước 4: Thực hiện nghiên cứu thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu

Trong bước này, tác giả thực hiện phân tích đánh giá thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai bằng các đánh giá khách quan, chủ quan và tham khảo ý kiến của chuyên gia. Các nội dung đánh giá thông qua các nhóm chỉ tiêu nghiên cứu đã được xác định.

(5) Bước 5: Phân tích nhân tố khám phá (EFA)

Trước khi tiến hành các phân tích chi tiết, tác giả sử dụng phân tích nhân tố khám phá (EFA) để xác định các nhân tố tiềm ẩn từ các biến quan sát. Quá trình này giúp loại bỏ những biến không phù hợp và xác định cấu trúc dữ liệu, từ đó giúp cho những bước tiếp theo trong quá trình phân tích mô hình được chặt chẽ hơn. Hệ số KMO và kiểm định Bartlett sẽ được sử dụng để đánh giá mức độ thích hợp của việc thực hiện phân tích nhân tố.

(6) Bước 6: Thực hiện phân tích nhân tố ảnh hưởng

Tại bước này, trước tiên, tác giả tính toán thống kê thông dụng đối với các thông tin định lượng trong phiếu điều tra được tính toán xử lý một số đại lượng thống kê thông dụng của mẫu như: Độ lệch chuẩn (SD), sai số chuẩn (SE) và hệ số biến động (CV%).

Sử dụng phương pháp hồi quy với phương trình hồi quy đa biến số tuyến tính Yx một số biến số ảnh hưởng đến hoạt động kinh tế cửa khẩu tại Lào Cai – Hà Khẩu được biểu diễn như sau:

$$\bar{y}_x = b_0 + b_1 x_1 + \dots + b_n x_n$$

Trong đó: Y_x: Phương trình hồi quy (đa biến số)

b_0, b_1, \dots, b_n : Các hệ số hồi quy (đa biến)

x_1, x_n : Các biến số năng lực và nguồn lực của chủ thể sản xuất (như lao động chính, lao động phụ, đất đai, học vấn, diện tích nhà xưởng, vốn,...).

Tiếp theo, tác giả thực hiện kiểm định lại các nhân tố đã chỉ ra tại bước nghiên cứu định tính. Chủ yếu nhằm vào các nhân tố tác động tới hoạt động kinh tế cửa khẩu tại Lào Cai – Hà Khẩu. Tuy nhiên, luận án cũng cần phải xác định lại trong các nhân tố trên thì nhân tố nào có tầm quan trọng thực sự. Do đó bước này chia làm hai giai đoạn.

- Giai đoạn 1: Xác định các nhân tố có tầm quan trọng thực sự

Giai đoạn này thực hiện thông qua mô hình hồi quy nhị phân dựa trên kết quả các bảng khảo sát được thiết kế sẵn và sử dụng phần mềm SPSS để phân tích và xử lý. Kết quả sẽ được đánh giá dựa trên việc kiểm tra mức ý nghĩa Sig. để đưa ra các nhân tố có tầm quan trọng thực sự và loại bỏ những nhân tố khác có sự ảnh hưởng chưa thực sự rõ rệt. Điều này sẽ giúp cho địa phương có sự đầu tư tập trung hơn vào các yếu tố quan trọng để phát triển kinh tế kinh tế cửa khẩu.

- Giai đoạn 2: Xác định mối quan hệ và mức độ tác động của các nhân tố quan trọng.

Luận án tiến hành kiểm định các giả thiết nghiên cứu. Kết quả nghiên cứu định lượng sẽ làm rõ mối quan hệ và mức độ tác động của các nhân tố tới Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai nhằm có những giải pháp cụ thể để đẩy mạnh phát triển kinh tế cửa khẩu tại đây.

Bước đầu tiên trong giai đoạn này là đánh giá độ tin cậy của biến quan sát thông qua hệ số Cronbach's Alpha, theo đó hệ số Cronbach's Alpha từ 0,8 trở lên đến gần 1 thì thang đo lường là tốt, từ 0,7 đến gần 0,8 là sử dụng được. Công thức của hệ số Cronbach Alpha như sau:

$$\alpha = \frac{Np}{1 + p(N - 1)}$$

Trong đó, p là hệ số tương quan trung bình giữa các biến quan sát. N là số biến quan sát. (Hoàng Trọng, 2008).

Tiếp theo độ giá trị hội tụ (convergent validity) được sử dụng để đánh giá sự ổn định của thang đo. Hệ số AVE (average variance extracted) phải lớn hơn hoặc bằng 0,5 sẽ khẳng định được độ giá trị hội tụ. Hệ số tải của mỗi biến quan sát lên nhân tố lớn hơn hoặc bằng 0,7 và có ý nghĩa là bằng chứng về độ tin cậy của các thang đo.

Tiếp đến, luận án đánh giá tính phân biệt giữa các thang đo để đảm bảo sự khác biệt, không có mối tương quan giữa các yếu tố sử dụng để đo lường các nhân tố. Để đo lường giá trị phân biệt thì căn bậc hai AVE của mỗi nhân tố đo lường đều lớn hơn hệ số liên hệ (latent variable correlations) giữa nhân tố đó với các nhân tố khác cho thấy độ phân biệt và tính tin cậy của các nhân tố.

Kiểm định hiện tượng đa cộng tuyến của các biến độc lập: Khi hệ số phóng đại phương sai $VIF > 10$ thì đó là dấu hiệu của hiện tượng đa cộng tuyến của các biến độc lập (Nguyễn Trọng Hoài, 2009). Tuy nhiên trong thực tế, nếu $VIF > 2$, thì cần phải xem xét các hệ số tương quan của biến đó với biến phụ thuộc để so sánh chúng với trọng số hồi quy để xác định có xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến hay không (Ramanathan, R., 2002).

Giai đoạn tiếp theo là đánh giá cấu trúc mô hình, việc đánh giá cấu trúc mô hình thông qua hệ số xác định (coefficient of determination) R bình phương, là một đại lượng trong thống kê được sử dụng để đánh giá mức độ phù hợp của một mô hình hồi quy tuyến tính với dữ liệu. Hệ số xác định cho biết tỉ lệ phương sai của biến mục tiêu (outcome variable) được giải thích bởi các biến độc lập (independent variables) trong mô hình hồi quy tuyến tính. Nó thường được tính bằng cách so sánh phương sai giữa mô hình hồi quy và phương sai của giá trị trung bình của biến mục tiêu. Giá trị của hệ số xác định nằm trong khoảng từ 0 đến 1. Nếu giá trị của hệ số xác định gần bằng 1, tức là mô hình hồi quy tuyến tính giải thích được một phần lớn sự biến thiên của biến mục tiêu. Trong trường hợp giá trị của hệ số xác định gần bằng 0, mô hình hồi quy tuyến tính không giải thích được sự biến thiên của biến mục tiêu và cho thấy mô hình không phù hợp.

(7) Bước 7: Đưa ra giải pháp cho vấn đề nghiên cứu

Căn cứ vào nội dung phân tích thực trạng và phân tích các yếu tố ảnh hưởng, tác giả tổng hợp tất cả các vấn đề cần phải giải quyết và nguyên nhân của các vấn đề đó. Từ đó đưa ra các giải pháp có thể giải quyết các vấn đề đã được tổng hợp.

Tiếp đến, tác giả xác định mức độ ưu tiên của các giải pháp. Để xác định được các giải pháp ưu tiên có thể thực hiện, tác giả cân nhắc đến tính khả thi, tính khả thi bao gồm các yếu tố như phạm vi ảnh hưởng, chi phí, thời gian, rủi ro.... Các giải pháp có tính khả thi cao hơn được ưu tiên thực hiện.

3.5. Hệ thống chỉ tiêu nghiên cứu

Để phân tích và tính toán các chỉ tiêu nghiên cứu liên quan đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu, ta có thể tiếp cận theo cách sau:

3.5.1. Phát triển cơ sở hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu

*** Đánh giá số lượng và chất lượng cơ sở hạ tầng bao gồm:**

- Số km đường giao thông trong khu kinh tế
- Tỷ lệ cung cấp điện, nước
- Tỷ lệ sử dụng hạ tầng viễn thông
- Việc đánh giá số lượng dựa trên các số liệu thứ cấp thu thập được và tính toán theo tỷ lệ % của số lượng các cơ sở hạ tầng/số dân hoặc số lượng các cơ sở hạ tầng/doanh nghiệp.
- Việc đánh giá chất lượng cơ sở hạ tầng dựa trên bảng hỏi với thang đo 5 mức đánh giá.

*** Xác định nhu cầu và kế hoạch đầu tư:**

- Tỷ lệ % tăng trưởng hoạt động xuất – nhập khẩu qua các năm
- Mức độ (%) tăng trưởng nộp ngân sách qua các năm
- Số lượng doanh nghiệp tăng/giảm qua các năm
- Dựa trên các số liệu trên, tiến hành dự báo, xác định nhu cầu cụ thể về mở rộng đường giao thông, nâng cấp kho bãi, xây dựng hoặc mở rộng cảng cạn cũng như nâng cao công nghệ quản lý hạ tầng.

3.5.2. Xây dựng và quản lý quy hoạch khu kinh tế cửa khẩu

Dựa trên bản đồ quy hoạch, báo cáo, và dữ liệu liên quan đến quy hoạch hiện tại của khu kinh tế cửa khẩu. Đánh giá tính hiệu quả và phù hợp của quy hoạch hiện tại dựa trên các chỉ tiêu cụ thể như:

- Chỉ tiêu Diện tích đất sử dụng/doanh nghiệp. Công thức:

$$\text{Mức độ sử dụng đất hiệu quả} = \frac{\text{Tổng diện tích đất quy hoạch sử dụng}}{\text{Số lượng doanh nghiệp đang hoạt động}}$$

Chỉ tiêu này sẽ đánh giá mức độ hiệu quả trong việc phân bổ và sử dụng diện tích đất quy hoạch cho các doanh nghiệp. Mức chỉ tiêu này giúp nhận biết liệu đất đai có được sử dụng tối ưu hay không, tránh tình trạng đất bị lãng phí hoặc phân bổ không hợp lý.

- Chỉ tiêu: Quãng đường đi trung bình đến cửa khẩu. Công thức:

$$\frac{\sum \text{Khoảng cách từ các điểm giao thông chính đến cửa khẩu}}{\text{Số lượng điểm giao thông chính}}$$

Chỉ tiêu này sẽ đánh giá mức độ thuận tiện của hệ thống giao thông trong khu vực quy hoạch. Chỉ tiêu này đo lường khả năng tiếp cận của các doanh nghiệp và cư dân đến cửa khẩu, từ đó đánh giá hiệu quả kết nối giao thông.

- Chỉ tiêu: Sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu

Chỉ tiêu này sẽ đánh giá mức độ phát triển và hấp dẫn đầu tư của khu kinh tế cửa khẩu dựa trên số lượng các khu công nghiệp và dịch vụ. Số lượng này phản ánh khả năng thu hút đầu tư và phát triển kinh tế của khu vực.

Chỉ tiêu này được đánh giá bằng số lượng khu công nghiệp và dịch vụ tăng hằng năm

Công thức:

$$P = \frac{(N_n - N_{n-1})}{N_{n-1}} \times 100$$

Trong đó:

- P : tỷ lệ tăng trưởng của số lượng khu công nghiệp và dịch vụ.
- N_n : số lượng khu công nghiệp và dịch vụ tại thời điểm năm hiện tại.
- N_{n-1} : số lượng khu công nghiệp và dịch vụ tại thời điểm năm trước.

3.5.3. Hoạt động xuất nhập khẩu khu kinh tế cửa khẩu

- **Phân tích dữ liệu thương mại:**

• **Phân tích danh mục hàng hóa:** Phân loại hàng hóa xuất nhập khẩu theo danh mục để hiểu rõ về cấu trúc thương mại, bao gồm hàng hóa chủ lực, hàng tiêu dùng, hàng công nghiệp, v.v. Tính toán tỉ lệ % của số lượng các hàng hóa cơ bản.

Công thức:

$$\text{Tỷ lệ \%} = \frac{\text{Số lượng hàng hóa cơ bản}}{\text{Tổng số lượng hàng hóa xuất nhập khẩu}} \times 100$$

• **Đánh giá thị trường chính:** Xác định các thị trường xuất khẩu và nhập khẩu chính cho hàng hóa, bao gồm cả đối tác thương mại chính và các thị trường tiềm năng mới. Việc đánh giá thị trường chính thường sẽ dựa trên tỉ trọng của thị trường.

Công thức:

$$\text{Tỷ trọng thị trường (\%)} = \frac{\text{Giá trị xuất (hoặc nhập) khẩu của một thị trường}}{\text{Tổng giá trị xuất (hoặc nhập) khẩu}} \times 100$$

• **Phân tích môi trường thương mại:** Đánh giá các yếu tố môi trường ảnh hưởng đến hoạt động thương mại như chính sách thương mại, hiệp định thương mại tự do, và các rào cản thương mại.

- **Tính toán tỷ lệ tăng trưởng:**

• **Tính tổng giá trị và khối lượng:** Tính tổng giá trị và khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu cho mỗi năm để có cái nhìn tổng thể về quy mô thương mại.

• **Xác định tỷ lệ tăng trưởng:** Sử dụng công thức tính tỷ lệ tăng trưởng hàng năm để xác định tốc độ tăng trưởng của giá trị và khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu từ năm này qua năm khác.

Công thức:

$$\text{Tỷ trọng đối tác thương mại chính (\%)} = \frac{\text{Giá trị giao dịch với một đối tác thương mại}}{\text{Tổng giá trị giao dịch với tất cả các đối tác thương mại}} \times 100$$

• **Phân tích xu hướng:** Dựa vào tỷ lệ tăng trưởng hàng năm, xác định xu hướng tăng trưởng của hoạt động thương mại, nhận diện các yếu tố ảnh hưởng và dự báo tương lai. Việc phân tích xu hướng được sử dụng phương pháp bình quân di động. Trung bình di động giúp loại bỏ các dao động ngắn hạn và xác định xu hướng tổng thể.

Công thức trung bình di động (Moving Average - MA)

$$MA = \frac{\text{Tổng giá trị thương mại trong giai đoạn}}{\text{Số năm trong giai đoạn}}$$

Bằng cách phân tích dữ liệu thương mại và tính toán tỷ lệ tăng trưởng, có thể đánh giá một cách hiệu quả hoạt động thương mại của khu kinh tế cửa khẩu, từ đó đề ra các chiến lược nhằm tối ưu hóa và thúc đẩy sự phát triển của hoạt động xuất nhập khẩu.

Ngoài ra còn 1 số thông tin khác liên quan đến đánh giá: Hoạt động hợp tác thông thương khu kinh tế cửa khẩu, Các chính sách khu kinh tế cửa khẩu...được luận án sử dụng phân tích thông qua điều tra và đánh giá mức độ đồng ý/ảnh hưởng theo thang đo Likert.

3.5.4. Các chỉ tiêu đánh giá yếu tố ảnh hưởng đến phát triển KKTCK

Trên cơ sở tổng quan tài liệu và mô hình nghiên cứu, luận án xác định 07 nhóm yếu tố ảnh hưởng đến phát triển KKTCK, bao gồm: cơ sở hạ tầng (INF), chính sách quản lý và ưu đãi (POL), quan hệ quốc tế (INT), năng lực cạnh tranh và đổi mới (COM), môi trường kinh tế toàn cầu (GEC), nguồn nhân lực (HR) và môi trường xã hội (SOC).

Các yếu tố này được đo lường thông qua các biến quan sát sử dụng thang đo Likert 5 mức (1: Rất không đồng ý – 5: Rất đồng ý).

Phương pháp xử lý dữ liệu các chỉ tiêu yếu tố ảnh hưởng:

- Giá trị của từng biến quan sát được xác định bằng giá trị trung bình (Mean) của các phiếu khảo sát.

- Giá trị của từng yếu tố (INF, POL, INT, COM, GEC, HR, SOC) được tính bằng giá trị trung bình cộng của các biến quan sát thuộc yếu tố đó.

- Mức độ ảnh hưởng của các yếu tố được đánh giá thông qua:

- Phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha để kiểm định thang đo;

- Phân tích nhân tố khám phá (EFA) để rút gọn và xác định cấu trúc các yếu tố;

- Phân tích hồi quy tuyến tính để đo lường mức độ và chiều hướng tác động của từng yếu tố đến phát triển KKTCK.

Việc kết hợp giữa thống kê mô tả và phân tích định lượng giúp đảm bảo tính khoa học, khách quan và độ tin cậy của kết quả nghiên cứu.

CHƯƠNG 4

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN KHU KINH TẾ CỬA KHẨU LÀO CAI

4.1. Khái quát về địa bàn nghiên cứu

4.1.1. Điều kiện tự nhiên của tỉnh Lào Cai

Lào Cai là tỉnh vùng cao biên giới, nằm chính giữa vùng Đông Bắc và vùng Tây Bắc của Việt Nam. Phía đông giáp tỉnh Hà Giang; phía tây giáp tỉnh Sơn La và Lai Châu; phía nam giáp tỉnh Yên Bái, phía bắc giáp tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) với 203 km đường biên giới. Diện tích tự nhiên của tỉnh 6.383,88 km² (chiếm 2,44% diện tích cả nước, là tỉnh có diện tích lớn thứ 19/64 tỉnh, thành phố cả nước). Đất có độ phì cao, màu mỡ, đa dạng bao gồm 10 nhóm, 30 loại đất, phù hợp với nhiều loại cây trồng khác nhau. Lào Cai với nguồn tài nguyên khoáng sản phong phú, với trên 31 loại khoáng sản phân bố ở 130 điểm mỏ. Hiện nay, Lào Cai được đánh giá là tỉnh giàu có về khoáng sản, có trữ lượng apatit, đồng, sắt vào loại lớn của khu vực và thế giới

Địa hình Lào Cai rất phức tạp, phân tầng độ cao lớn, mức độ chia cắt mạnh. Do địa hình chia cắt nên phân đai cao thấp khá rõ ràng, trong đó độ cao từ 300m - 1.000m chiếm phần lớn diện tích toàn tỉnh. Điểm cao nhất là đỉnh núi Phan Xi Păng trên dãy Hoàng Liên Sơn có độ cao 3.143m so với mặt nước biển, Tả Giàng Phình: 3.090m.

Lào Cai có khí hậu nhiệt đới gió mùa, song do nằm sâu trong lục địa bị chia phối bởi yếu tố địa hình phức tạp nên diễn biến thời tiết có phần thay đổi, khác biệt theo thời gian và không gian. Khí hậu Lào Cai rất thích hợp với các loại cây ôn đới, vì vậy Lào Cai có lợi thế phát triển các đặc sản xứ lạnh mà các vùng khác không có được như: hoa, quả, thảo dược và cá nước lạnh. Điểm nổi bật của sinh vật Lào Cai là tính đa dạng sinh học. Toàn tỉnh có hơn 2.000 loài thực vật, 442 loại chim, thú, bò sát, ếch nhái. Trong đó có 60 loại động vật chỉ tìm thấy ở Lào Cai, 9 loại thực vật chỉ tìm thấy ở Sa Pa. Lào Cai có kho tàng quỹ gen đặc biệt quý hiếm. Thiên nhiên Lào Cai cũng tạo nên các thắng cảnh đẹp như khu Hàm Rồng - một “tiểu Thạch Lâm” ở Sa Pa có bãi đá cổ hàng vạn năm với hàng trăm phiến đá muôn hình muôn vẻ. Hoặc đỉnh Phan Xi Păng hùng vĩ – nóc nhà của Tổ quốc là bảo tàng sống về động, thực vật đặc hữu.

4.1.2. Điều kiện kinh tế xã hội của tỉnh Lào Cai

Lào Cai là một tỉnh cửa ngõ biên cương phía Tây Bắc của Tổ quốc có 203km đường biên giới với Trung Quốc, có vị trí chiến lược quan trọng cả về kinh tế - chính trị - an

ninh - quốc phòng. Lào Cai nằm ở vị thế “đầu cầu” nối liền tỉnh Vân Nam và cả vùng Tây Nam rộng lớn của Trung Quốc với đồng bằng Bắc bộ. Lào Cai có điều kiện thuận lợi về giao thông, có cả đường thủy, đường bộ và đường sắt. Lào Cai hiện có cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu quốc gia và nhiều cửa khẩu phụ thông thương với Trung Quốc. Lào Cai có 27 dân tộc anh em sinh sống với 770.590 người tính đến năm 2022 đứng thứ 54 cả nước (*Cục Thống kê tỉnh Lào Cai*). Trong đó, dân số nhiều nhất là dân tộc Kinh, tiếp theo là dân tộc H’Mông, dân tộc Tày...

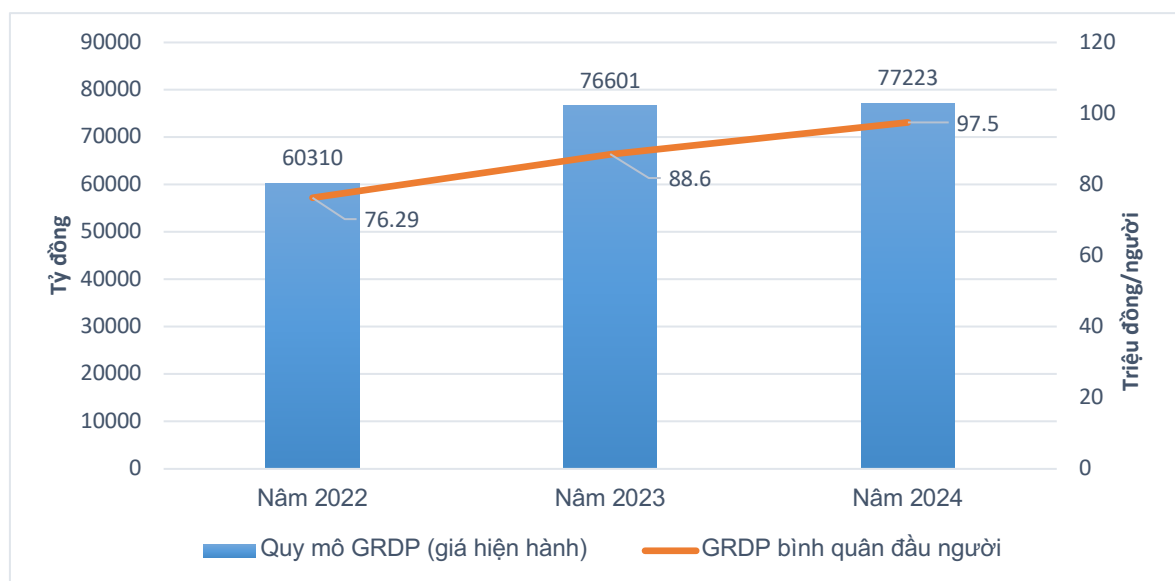
Bảng 4.1. Dân số và lao động tỉnh Lào Cai giai đoạn 2018-2022

DVT: Nghìn người

Chỉ tiêu	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Tốc độ tăng trưởng BQ (%) 2018-2022
Tổng dân số	720.829	733.337	746.355	761.890	770.589	1,017
Thành Thị	167.016	171.538	197.205	201.098	219.392	1,071
Nông thôn	553.813	561.799	549.150	560.792	551.197	0,999
LLLĐ từ 15 tuổi trở lên	444.213	452.212	460.442	382.896	396.165	0,972
Thành Thị	88.977	91.345	104.900	95.732	98.225	1,025
Nông thôn	355.236	360.867	355.542	287.164	297.940	0,957

(Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Lào Cai giai đoạn 2019-2023)

Trong giai đoạn 2020 - 2024, tình hình thế giới và trong nước tiếp tục có những biến động rất nhanh, phức tạp, khó khăn. Nền kinh tế của tỉnh vẫn đang trong giai đoạn phục hồi sau đại dịch Covid-19; năng lực nội tại, khả năng chống chịu, thích ứng với các tác động bên ngoài còn hạn chế. Tuy nhiên, với quyết tâm cao, nỗ lực lớn, tận dụng và phát huy lợi thế riêng có của mảnh đất “sông đầu nguồn, núi tuyết đỉnh”, bức tranh kinh tế của Lào Cai vẫn có nhiều gam màu sáng.



Biểu đồ 4.1. Quy mô GRDP tỉnh Lào Cai giai đoạn 2022 – 2024

(Nguồn: Cục Thống kê tỉnh Lào Cai năm 2025)

Theo số liệu công bố của Cục thống kê tỉnh Lào Cai, năm 2023, quy mô nền kinh tế của tỉnh tăng 3 bậc so với năm 2022, vượt mốc trên 70.000 tỷ đồng. Khu vực dịch vụ tăng trưởng tốt, đạt 8,75%; khu vực xây dựng khởi sắc với mức tăng 9,18%. Cơ cấu kinh tế tiếp tục chuyển dịch tích cực: Ngành nông, lâm nghiệp và thủy sản chiếm 12,8%; ngành công nghiệp và xây dựng chiếm 41,1%; ngành dịch vụ chiếm 36,2%; thuế sản phẩm 9,9% (cơ cấu tương ứng năm 2022 là 13,6%; 41,5%; 34,7% và 10,2%). Tăng trưởng kinh tế GRDP năm 2024 ước đạt 7,38%, quy mô kinh tế ước đạt 77.223 tỷ đồng, tăng 11,8% so với năm 2023. GRDP bình quân đầu người đạt 97,5 triệu đồng/người/năm, tăng 8,9 triệu đồng/người/năm so với năm 2023. Các ngành kinh tế tiếp đà phục hồi và tăng trưởng. Hoạt động sản xuất công nghiệp gặp nhiều khó khăn nhưng vẫn trên đà tăng trưởng ở cả 3 lĩnh vực (khai thác, chế biến và điện nước). Giá trị sản xuất công nghiệp ước đạt 45.728 tỷ đồng, bằng 87,6% Kế hoạch, tăng 7,4% so với cùng kỳ năm 2023. Hoạt động thương mại, dịch vụ, du lịch tiếp tục đà tăng trưởng. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ cả năm 2024 ước đạt 43.000 tỷ đồng, tăng 9,6% so với cùng kỳ, vượt 10,3% kế hoạch. Tổng giá trị xuất nhập khẩu hàng hoá qua các cửa khẩu ước đạt 3.825 triệu USD, bằng 85% Kế hoạch, tăng 80% so với năm 2023. Tỉnh Lào Cai đã triển khai nhiều cơ chế, chính sách để thu hút đầu tư. Tính đến năm 2024, cấp quyết định chấp thuận chủ trương đầu tư cho 20 dự án đầu tư trong nước với tổng vốn 6.500 tỷ đồng, tăng 10,5% so cùng kỳ năm 2023. Thực hiện cấp giấy chứng nhận đăng ký mới

cho 700 doanh nghiệp (tăng 2% so với cùng kỳ) và 60 đơn vị trực thuộc; tổng vốn đăng ký đạt 6.700 tỷ đồng. Ước đến năm 2024 có hơn 8.000 doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh được cấp giấy chứng nhận đăng ký, tăng 9,3% so với cùng kỳ năm 2023 với tổng vốn đăng ký 102.800 tỷ đồng.

Giai đoạn 2018–2023, số lượng doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai tăng trưởng liên tục, phản ánh rõ nét sự chuyển biến tích cực trong môi trường đầu tư – kinh doanh và nỗ lực cải thiện năng lực cạnh tranh cấp tỉnh. Tổng số doanh nghiệp toàn tỉnh tăng từ 1.734 doanh nghiệp năm 2018 lên 2.820 doanh nghiệp năm 2023, tương ứng tăng 1,63 lần, với tốc độ tăng trưởng bình quân 10,21%/năm.

Bảng 4.2. Số lượng doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Lào Cai giai đoạn 2018-2023

ĐVT: Doanh nghiệp

Địa phương	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Tốc độ tăng trưởng BQ 2018-2023 (%)
Thành phố Lào Cai	1.277	1.463	1.762	1.974	1986	2199	11,48
Thị xã Sa Pa	156	172	194	186	184	202	5,30
Bát Xát	30	31	43	50	56	79	21,37
Mường Khương	22	22	22	17	21	24	1,76
Si Ma Cai	4	5	6	8	5	6	8,45
Bắc Hà	45	51	51	51	46	42	-1,37
Bảo Thắng	114	121	119	122	127	153	6,06
Bảo Yên	45	53	63	59	56	57	4,84
Văn Bàn	41	41	57	56	58	58	7,18
Tổng	1.734	1.959	2.317	2.523	2.539	2.820	10,21

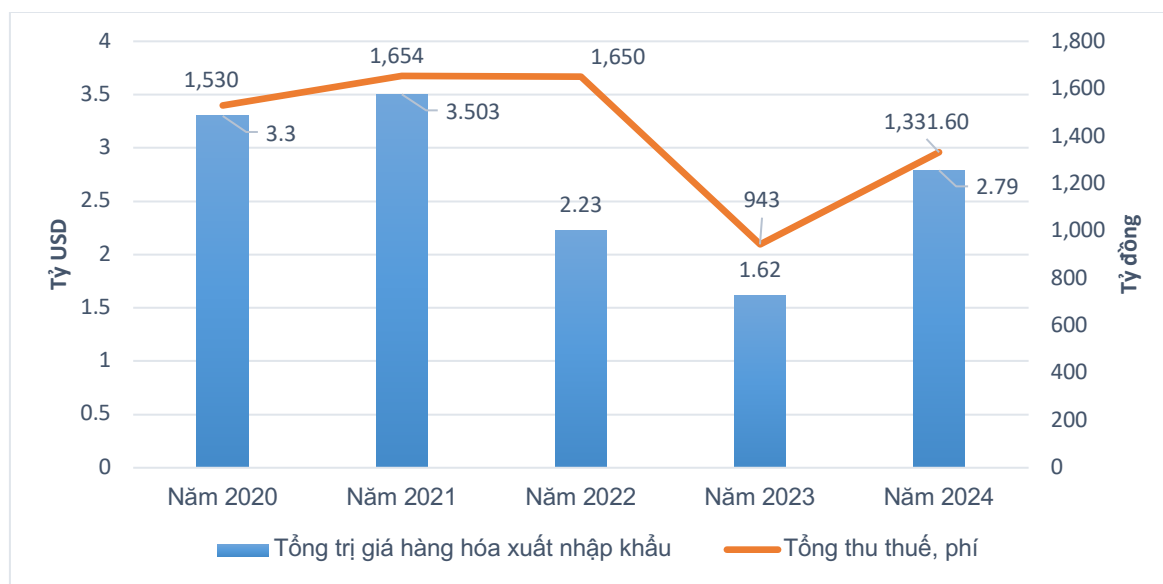
(Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Lào Cai)

4.1.3. Sự hình thành và phát triển của Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai là khu kinh tế duy nhất ở phía Bắc có cửa khẩu quốc tế nằm trong thành phố nên có kết cấu hạ tầng, hệ thống dịch vụ khá phát triển,

phục vụ thuận lợi cho nhu cầu giao thương xuất nhập khẩu, du lịch và dịch vụ giữa Việt Nam và Trung Quốc. Đây cũng là khu kinh tế cửa khẩu có nhiều lợi thế đặc biệt với cặp cửa khẩu quốc tế Lào Cai (Việt Nam) - Hà Khẩu (Trung Quốc) nằm trên hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, là cửa ngõ quan trọng trung chuyển hàng hóa giữa các nước ASEAN qua cảng biển Việt Nam tới các tỉnh Tây Nam Trung Quốc. Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai được xây dựng từ năm 2001 trên Quyết định số 100 ngày 26/5/1998. Đến nay, khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đang phát triển với đa dạng các ngành, một trong những trung tâm giao thương của khu vực ASEAN, kết nối các miền của đất nước. Hiện nay, hoạt động giao lưu kinh tế – thương mại tại khu vực cửa khẩu ngày càng có xu hướng gia tăng cả về quy mô và tần suất, thu hút sự quan tâm của đông đảo thương nhân trong và ngoài nước. Các mặt hàng trao đổi chủ yếu là sản phẩm nông sản - sản vật đặc trưng của địa phương, phản ánh đặc điểm kinh tế, văn hóa vùng biên. Bên cạnh vai trò là đầu mối quan trọng trong chuỗi cung ứng và hợp tác thương mại xuyên biên giới, cửa khẩu quốc tế Lào Cai còn được ghi nhận là một điểm đến du lịch nổi bật, thu hút lượng lớn du khách trong và ngoài nước nhờ vị trí địa lý thuận lợi, cảnh quan thiên nhiên đặc sắc và sự kết nối với các tour du lịch liên vùng. Theo thông tin từ Ban quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai, từ diện tích ban đầu được phê duyệt gần 6.514 ha, sau điều chỉnh, Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai có tổng diện tích gần 15.929,8 ha vào năm 2024 với các phân khu chức năng: khu cửa khẩu quốc tế Lào Cai (khu vực hoạt động xuất - nhập cảnh, xuất - nhập khẩu, thương mại, du lịch và dịch vụ) với 3 cặp cửa khẩu: Cửa khẩu quốc tế đường sắt Lào Cai (Việt Nam) - Hà Khẩu (Trung Quốc), Cửa khẩu quốc tế đường bộ số 1 Lào Cai (Việt Nam) - Hà Khẩu (Trung Quốc) được nối liền bởi cầu Hồ Kiều II qua sông Nậm Thi, Cửa khẩu quốc tế đường bộ số II Kim Thành (Việt Nam) - Bắc Sơn (Trung Quốc) được nối liền bởi cầu Kim Thành; một số khu vực phụ cận thuộc thành phố Lào Cai, các huyện: Bát Xát, Bảo Thắng, Mường Khương. Theo quy hoạch cửa khẩu trên tuyến biên giới đất liền Việt Nam - Trung Quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, tỉnh Lào Cai được mở và nâng cấp 2 cặp cửa khẩu Mường Khương (Lào Cai) - Kiều Đầu (Vân Nam), Bản Vược (Bát Xát) - Pả Sa (Trung Quốc) thành cửa khẩu quốc tế; mở 6 lối thông quan - đường chuyên dụng vận chuyển hàng hóa giữa Lào Cai và Vân Nam, gồm: Bản Quắn - Sơn Yêu, Na Lốc - Mã Hoàng Pao, Lồ Cô Chín - Lao Kha, Hóa Chư Phùng - Seo Pả

Chư, Lũng Pô - Lũng Pô Chải và lối thông quan Y Tý - Ma Ngán Chải. Cùng với đó, đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật, cửa khẩu thông minh giúp nâng cao năng lực thông quan, giảm chi phí logistics qua các cửa khẩu. Đặc biệt, tỉnh đang hướng tới việc hình thành Cảng cạn Kim Thành, Cảng cạn Quốc tế Bản Vược, cùng các trung tâm logistics hiện đại trên biên giới; điều này không chỉ giúp tối ưu hóa chuỗi cung ứng mà còn tạo thuận lợi cho hàng hóa lưu thông qua biên giới.



Biểu đồ 4.2. Kết quả xuất nhập khẩu và tổng thuế tại Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020 – 2024

(Nguồn: Cục Thống kê tỉnh Lào Cai năm 2025)

Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai sở hữu những ưu điểm vô cùng đặc biệt, cùng cặp khẩu quốc tế Lào Cai - Hà Khẩu trên hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hải Phòng - Hà Nội - Quảng Ninh. Địa điểm này được đánh giá là một trong những cửa ngõ quan trọng trung chuyển các mặt hàng giữa các nước trong khu vực ASEAN thông qua cảng biển Việt Nam tới các tỉnh miền Tây Việt Nam. Các mặt hàng được lựa chọn để giao thương giữa Việt Nam và Trung Quốc vô cùng đa dạng, tạo nên sự phong phú trong hoạt động buôn bán và trao đổi hàng hóa. Giai đoạn 2020–2024 đánh dấu quá trình hình thành và phát triển của Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong bối cảnh chịu tác động mạnh của đại dịch Covid-19, song đồng thời thể hiện rõ năng lực thích ứng và phục hồi của một trung tâm giao thương biên giới trọng điểm phía Bắc. Trên nền tảng quy hoạch chung được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt từ năm 2018 với quy mô gần 16.000 ha, Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai bước vào giai đoạn 2020–2021 với nhiều

khó khăn do gián đoạn chuỗi cung ứng và kiểm soát biên giới, song vẫn duy trì kim ngạch xuất nhập khẩu khoảng 3,2–3,5 tỷ USD/năm. Năm 2022 được xem là giai đoạn “đáy” khi chính sách kiểm soát dịch nghiêm ngặt của phía Trung Quốc khiến tổng giá trị xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu chỉ đạt 2,23 tỷ USD, tương đương 63,6% so với năm trước, tuy nhiên thu ngân sách qua cửa khẩu vẫn đạt khoảng 1.650 tỷ đồng và khu kinh tế tiếp tục thu hút thêm 4 dự án đầu tư mới với tổng vốn gần 939 tỷ đồng, cho thấy vai trò “đệm ổn định” của khu kinh tế đối với ngân sách địa phương. Từ năm 2023, cùng với việc nới lỏng chính sách biên giới và từng bước hoàn thiện hạ tầng logistics, hoạt động thương mại biên mậu dần phục hồi, tạo tiền đề cho sự bứt phá rõ nét trong năm 2024 khi tổng kim ngạch xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu đạt 3,38 tỷ USD, tăng trên 56% so với năm 2023; năng lực thông quan tại cửa khẩu Kim Thành đạt bình quân 400–600 xe/ngày, cửa khẩu đường sắt duy trì 4–6 chuyến tàu liên vận/ngày, trong khi thu ngân sách hải quan chỉ trong 4,5 tháng đầu năm đã đạt hơn 452 tỷ đồng, tăng trên 43% so với cùng kỳ. Đặc biệt, việc triển khai cơ chế “cửa khẩu số” từ năm 2024 cùng sự hiện diện của khoảng 240 dự án đầu tư với tổng vốn đăng ký trên 16.000 tỷ đồng và mạng lưới kho bãi, logistics ngày càng hoàn thiện đã góp phần nâng cao hiệu quả quản trị, giảm chi phí giao dịch và củng cố vai trò của Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai như một cực tăng trưởng thương mại – dịch vụ quan trọng trong hành lang kinh tế Việt Nam – Trung Quốc.

4.1.4. Đánh giá chung

4.1.4.1. Những thuận lợi

Lào Cai nằm ở vùng biên giới phía Bắc, tiếp giáp với tỉnh Vân Nam (Trung Quốc), là cửa ngõ quan trọng trong hành lang kinh tế Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng.

Vị trí thuận lợi giúp Lào Cai trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc. Hệ thống sông ngòi như sông Hồng, sông Chảy hỗ trợ vận chuyển hàng hóa và phát triển giao thông đường thủy nội địa.

Lào Cai là một trong những tỉnh phát triển kinh tế năng động ở vùng trung du và miền núi phía Bắc. Tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, thu hút nhiều nhà đầu tư trong lĩnh vực xuất nhập khẩu và logistics.

Tuyến đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai giúp kết nối nhanh chóng với thủ đô Hà Nội và cảng biển Hải Phòng.

Hệ thống kho bãi, cửa khẩu, trung tâm logistics tại khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai ngày càng hiện đại.

Nhu cầu giao thương hàng hóa giữa Việt Nam – Trung Quốc ngày càng lớn. Lào Cai là điểm trung chuyển nông sản, thủy sản, hàng hóa công nghiệp lớn của Việt Nam sang thị trường Trung Quốc.

Cửa khẩu quốc tế Lào Cai đang được Chính phủ tập trung phát triển trở thành một trung tâm logistics lớn và quan trọng hàng đầu của cả nước.

4.1.4.2. Những khó khăn

Địa hình hiểm trở, đồi núi chiếm phần lớn diện tích nên gây khó khăn trong việc xây dựng hạ tầng giao thông, kho bãi và logistics tại khu vực cửa khẩu.

Lào Cai thường xuyên chịu ảnh hưởng của lũ quét, sạt lở đất vào mùa mưa, nhiệt độ thấp vào mùa đông làm gián đoạn hoạt động xuất nhập khẩu qua cửa khẩu.

Hoạt động thương mại chưa ổn định: thị trường phụ thuộc lớn vào thị trường Trung Quốc, dễ bị ảnh hưởng khi Trung Quốc thay đổi chính sách xuất nhập khẩu.

Thường xuyên xảy ra tình trạng ứ ứ hàng hóa tại cửa khẩu vào mùa thu hoạch nông sản.

Trình độ lao động còn thấp: Phần lớn lao động là người dân tộc thiểu số, kỹ năng nghề nghiệp và ngoại ngữ còn hạn chế. Chưa đáp ứng được yêu cầu trong lĩnh vực logistics và thương mại quốc tế.

4.2. Thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

4.2.1. Xây dựng kế hoạch phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Ngày 26/5/1998, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 100/1998/QĐ-TTg về việc áp dụng thí điểm một số chính sách tại khu vực cửa khẩu biên giới tỉnh Lào Cai, đặt nền móng cho việc hình thành KKTCK Lào Cai. Với mục tiêu: Xây dựng Lào Cai trở thành trung tâm giao thương quốc tế giữa Việt Nam và Trung Quốc, kết nối các nước ASEAN. Thúc đẩy phát triển kinh tế, tạo việc làm và nâng cao đời sống nhân dân khu vực biên giới. Phát triển hạ tầng đồng bộ, hiện đại và bền vững. Năm 2001, KKTCK Lào Cai chính thức đi vào hoạt động, ban đầu với diện tích khoảng 6.514 ha.

Những định hướng phát triển của KKTCK Lào Cai được Chính phủ và địa phương tập trung trong 5 nội dung như sau:

Phát triển hạ tầng giao thông và logistics: nâng cấp hệ thống đường bộ, đường sắt và cảng cạn; Xây dựng trung tâm logistics và kho bãi hiện đại.

Thu hút đầu tư và phát triển công nghiệp: ưu đãi thuế và chính sách hỗ trợ cho doanh nghiệp; Phát triển các khu công nghiệp chế biến, chế tạo và công nghiệp phụ trợ.

Phát triển thương mại và dịch vụ: xây dựng trung tâm thương mại quốc tế; Phát triển các dịch vụ tài chính, ngân hàng và bảo hiểm.

Bảo vệ môi trường và phát triển bền vững: áp dụng công nghệ xanh trong sản xuất; Quản lý chất thải và bảo vệ nguồn nước.

Phát triển nguồn nhân lực và công nghệ: đào tạo lao động kỹ thuật cao; Phát triển hệ sinh thái khởi nghiệp và đổi mới sáng tạo.

Để thực hiện được các nội dung trên, Nhà nước và địa phương đã ban hành nhiều văn bản chính sách nhằm thu hút nguồn lực và thúc đẩy phát triển kinh tế cửa khẩu tỉnh Lào Cai, trong đó có một số văn bản tiêu biểu (**Phụ lục 02**). Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật và chỉ đạo điều hành liên quan đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai có thể được phân thành 3 nhóm nội dung chính như sau:

- Cơ sở pháp lý nền tảng và tổ chức bộ máy quản lý

Nghị định số 29/2008/NĐ-CP (14/3/2008): Là văn bản nền tảng quy định về cơ chế quản lý, chính sách ưu đãi về thuế, phí, lệ phí, và thuê đất cho khu kinh tế cửa khẩu; Quyết định 317/QĐ-TTg (4/3/2014): Thành lập Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai trực thuộc UBND tỉnh, hợp nhất chức năng quản lý các KCN và cửa khẩu, tăng tính thống nhất và hiệu quả quản lý nhà nước tại khu vực biên giới.

- Các chính sách ưu đãi, định hướng phát triển và quy hoạch không gian

Quyết định 37/2016/QĐ-UBND (23/6/2016): Ban hành các chính sách ưu đãi về thuế, đất đai và hỗ trợ đầu tư dành riêng cho KKTCK Lào Cai; Quyết định 1627/QĐ-TTg (23/11/2018): Quy hoạch chung xây dựng KKTCK Lào Cai đến năm 2040, tầm nhìn 2050, mở rộng diện tích lên 15.929,8 ha; xác định đây là vùng kinh tế động lực, phát triển đồng bộ công nghiệp, dịch vụ, thương mại và đô thị; Quyết định 1199/QĐ-TTg (tháng 10/2023): Phê duyệt quy hoạch cửa khẩu biên giới Việt – Trung đến năm 2030, tầm nhìn 2050, tạo thuận lợi cho đầu tư và phát triển hạ tầng cửa khẩu Lào Cai.

- Các chương trình, đề án và kế hoạch thực thi cụ thể:

Đề án số 02-ĐA/TU và 05-ĐA/TU (ngày 11/12/2020): Đề ra giải pháp phát triển dịch vụ, kinh tế cửa khẩu và huy động nguồn lực đầu tư tại Lào Cai giai đoạn 2020–2025; Kế hoạch 358/KH-UBND (2022) và 39/KH-UBND (2023): Hướng đến phát triển cụm công nghiệp và logistics, hỗ trợ hạ tầng cho thương mại biên giới.

Quyết định 718/QĐ-TTg (2024): Triển khai thực hiện Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn 2050; Quyết định 1620/QĐ-TTg (20/12/2024): Khẳng định vai trò Lào Cai là trung tâm kết nối giao thương giữa Việt Nam và ASEAN với Tây Nam Trung Quốc – hiện thực hóa Nghị quyết 11-NQ/TW của Bộ Chính trị.

Có thể nhận thấy, những văn bản, chính sách của Nhà nước đã tác động trực tiếp đến quá trình phát triển KKTCK Lào Cai trên các khía cạnh:

Dưới góc độ quản lý kinh tế, hoạt động này nhằm cụ thể hóa các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương thành các chương trình, kế hoạch phát triển KKTCK gắn với yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển thương mại biên giới. Trong giai đoạn này, tỉnh Lào Cai đã ban hành nhiều chương trình, kế hoạch liên quan đến phát triển KKTCK, tập trung vào các lĩnh vực chủ yếu như phát triển kết cấu hạ tầng, thu hút đầu tư, cải cách thủ tục hành chính và thúc đẩy hoạt động thương mại biên giới. Theo số liệu tổng hợp, tổng vốn đầu tư đăng ký vào KKTCK Lào Cai đạt khoảng 37.000 tỷ đồng với khoảng 240 dự án đầu tư còn hiệu lực tính đến năm 2024. Bên cạnh đó, số lượng doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu qua KKTCK tăng từ khoảng 570 doanh nghiệp năm 2020 lên gần 800 doanh nghiệp năm 2024, phản ánh xu hướng mở rộng quy mô hoạt động kinh tế tại khu vực cửa khẩu.

Về định hướng thương mại, các kế hoạch phát triển KKTCK đã góp phần thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu qua địa bàn. Kim ngạch xuất nhập khẩu qua KKTCK Lào Cai có sự biến động trong giai đoạn này, đạt khoảng 3,3 tỷ USD năm 2020, giảm xuống còn khoảng 1,62 tỷ USD năm 2023 do ảnh hưởng của dịch COVID-19 và gián đoạn chuỗi cung ứng, sau đó phục hồi lên khoảng 2,79 tỷ USD năm 2024. Những biến động này cho thấy các kế hoạch phát triển đã bước đầu định hướng được hoạt động thương mại, nhưng vẫn chịu tác động lớn từ môi trường bên ngoài.

Trong lĩnh vực phát triển hạ tầng, các kế hoạch của tỉnh đã tập trung vào đầu tư các công trình giao thông kết nối, khu logistics, kho bãi và hệ thống cửa khẩu. Tuy

nhiên, theo đánh giá, tiến độ triển khai một số dự án hạ tầng còn chậm, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển nhanh của hoạt động xuất nhập khẩu, dẫn đến chi phí logistics tại khu vực vẫn ở mức cao, ước tính khoảng 25–30% giá thành hàng hóa, cao hơn đáng kể so với mức trung bình toàn cầu.

Bảng 4.3. Kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020–2024

TT	Nội dung kế hoạch	Chỉ tiêu kế hoạch (2020–2024)	Kết quả thực hiện 2024	Mức độ hoàn thành (%)
1	Thu hút đầu tư	250 dự án, 40.000 tỷ đồng	~240 dự án, ~37.000 tỷ đồng	~92%
2	Doanh nghiệp XNK	800 DN hoạt động thường xuyên	~780–800 DN	~98%
3	Kim ngạch XNK	3,5–4,0 tỷ USD/năm	~2,79 tỷ USD	~70–80%
4	Thu ngân sách từ XNK	3.500–4.000 tỷ đồng/năm	~3.000 tỷ đồng	~85%
5	Hạ tầng logistics	5–7 dự án lớn (ICD, kho bãi, logistics)	4–5 dự án triển khai	~70%
6	Giao thông kết nối	Hoàn thiện trục chính kết nối cửa khẩu	Đạt ~80% tiến độ	~80%
7	Cải cách hành chính	100% thủ tục XNK điện tử	~85–90%	~90%
8	Chuyển đổi số	Triển khai hệ thống một cửa điện tử	Đang triển khai, chưa đồng bộ	~60%
9	Nguồn nhân lực	70% lao động qua đào tạo	~60–65%	~85%
10	Hợp tác quốc tế	Tăng số thỏa thuận hợp tác Việt – Trung	Duy trì ổn định, chưa mở rộng mạnh	~75%

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các thông tin của UBND tỉnh, BQLKKT tỉnh Lào Cai)

Các chỉ tiêu liên quan đến số lượng doanh nghiệp và thu hút đầu tư đạt tỷ lệ hoàn thành cao (trên 90%), phản ánh sự hấp dẫn tương đối của KKTCK Lào Cai đối với các nhà đầu tư và doanh nghiệp. Ngược lại, các chỉ tiêu về kim ngạch xuất nhập khẩu, phát triển hạ tầng logistics và chuyển đổi số đạt mức thấp hơn, cho thấy những hạn chế trong năng lực thực thi kế hoạch cũng như sự phụ thuộc vào các yếu tố bên ngoài. Đáng chú ý, các chỉ tiêu liên quan đến chuyển đổi số và phát triển nguồn nhân

lực có mức độ hoàn thành thấp hơn so với các lĩnh vực khác, phản ánh việc xây dựng kế hoạch trong các lĩnh vực này chưa thực sự cụ thể và chưa được ưu tiên đúng mức. Điều này cho thấy công tác xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai vẫn còn thiên về các mục tiêu truyền thống như hạ tầng và thương mại, trong khi các yếu tố mới như chuyển đổi số và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực chưa được quan tâm tương xứng. Như vậy, mặc dù hệ thống kế hoạch phát triển đã được xây dựng tương đối đầy đủ, song vẫn cần tiếp tục hoàn thiện theo hướng cân đối hơn giữa các lĩnh vực, nâng cao tính khả thi và khả năng thích ứng với bối cảnh kinh tế mới.

Mặc dù hệ thống kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai trong giai đoạn 2020–2024 tương đối đầy đủ và bao quát nhiều lĩnh vực, song dưới góc độ quản lý kinh tế vẫn tồn tại một số hạn chế. Trước hết, nội dung kế hoạch còn mang tính tổng hợp, chưa cụ thể hóa rõ các mục tiêu định lượng và lộ trình thực hiện cho từng lĩnh vực, đặc biệt là các nội dung về phát triển nguồn nhân lực và chuyển đổi số. Thứ hai, các kế hoạch chưa phản ánh đầy đủ các rủi ro từ biến động kinh tế quốc tế, dẫn đến khả năng thích ứng với các cú sốc như dịch bệnh và thay đổi chính sách thương mại còn hạn chế. Thứ ba, sự liên kết giữa các kế hoạch chuyên ngành chưa chặt chẽ, thiếu tính đồng bộ trong triển khai. Bên cạnh đó, quá trình xây dựng kế hoạch vẫn chủ yếu theo phương thức từ trên xuống, mức độ tham gia của doanh nghiệp và các chủ thể liên quan còn hạn chế. Điều này làm giảm tính thực tiễn và tính khả thi của một số kế hoạch khi triển khai. Từ những phân tích trên có thể thấy rằng, mặc dù công tác xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai đã đạt được một số kết quả tích cực, song vẫn cần tiếp tục hoàn thiện theo hướng cụ thể hóa mục tiêu, tăng cường tính linh hoạt và nâng cao sự tham gia của các chủ thể liên quan, nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và phát triển khu kinh tế cửa khẩu trong thời gian tới.

Hộp thông tin số 1:

Ông Vương Trình Quốc - Trưởng Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai, cho biết: Bám sát Quyết định số 1620/QĐ-TTg, ngày 20/12/2024 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch triển khai xây dựng Lào Cai trở thành Trung tâm kết nối giao thương kinh tế giữa Việt Nam và các nước ASEAN với vùng Tây Nam - Trung Quốc, trong thời gian tới, Ban sẽ chủ động tham mưu với Tỉnh ủy, HĐND, UBND tỉnh chiến lược và các giải pháp để xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trở thành trung tâm giao thương của khu vực ASEAN và vùng Tây Nam - Trung Quốc với trọng tâm là Khu thương mại tự do và Khu hợp tác kinh tế qua biên giới.

Tiến hành khảo sát 85 cán bộ quản lý tại Ban quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai về các nội dung liên quan đến công tác Xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai thời gian qua, tác giả nhận thấy hoạt động này diễn ra khá tốt. Trong đó, Quy trình xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai được thực hiện đúng trình tự, bám sát văn bản hướng dẫn có kết quả đánh giá cao nhất đạt 4,07/5 điểm. Theo người trả lời, Quy trình xây dựng kế hoạch được căn cứ theo các quyết định của Chính phủ, các thông tư hướng dẫn của Bộ Kế hoạch & Đầu tư, Bộ Tài chính sau đó là các văn bản triển khai cấp tỉnh, huyện. Nội dung Kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai được xây dựng bám sát tình hình phát triển của địa phương đạt được mức đánh giá cao thứ 2 với 3,71/5 điểm, điều đó cũng phản ánh đúng thực tế khi việc xây dựng các công trình dự án phục vụ phát triển KKTCK Lào Cai cần phải bám vào điều kiện tự nhiên, địa hình, địa phận, ranh giới và mức độ phát triển của các huyện với mục tiêu vừa tiết kiệm kinh phí xây dựng nhưng vẫn tạo cơ hội cho địa phương phát triển. Riêng nội dung Địa phương có những điều chỉnh phù hợp, kịp thời Kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai khi có biến động kinh tế, chính trị trong nước và quốc tế được đánh giá ở mức thấp nhất khi có kết quả là 3,31/5 điểm. Lý do là vì, việc điều chỉnh quy hoạch, các mức ưu đãi trong KKTCK...liên quan khá nhiều tới phạm vi hướng dẫn của văn bản luật, các quy định về quy trình thủ tục nên việc thay đổi không dễ dàng. Trong thời kỳ đại dịch Covid – 19 rất nhiều khó khăn liên quan đến xuất nhập khẩu hàng hóa và tiến độ triển khai các dự án liên quan nhưng việc thay đổi cần phải được xây dựng, tính toán và trình lên nhiều cấp nên việc kịp thời thay đổi các vấn đề liên quan đến quy hoạch thường có “độ trễ”. Đây cũng là vấn đề cần phải tính toán trong giải pháp của luận án.

Bảng 4.4. Đánh giá công tác Xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai

từ số liệu điều tra

Đơn vị tính: Phiếu

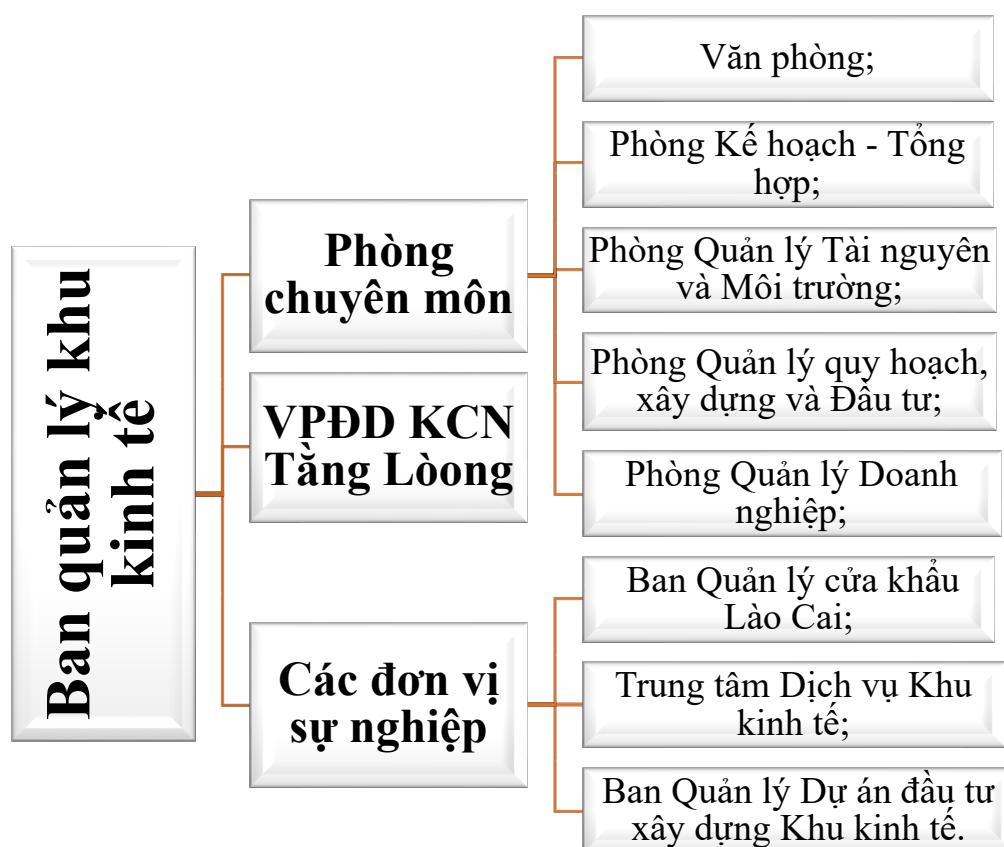
TT	Tiêu chí	Điểm đánh giá					Điểm trung bình	Mức độ đồng ý
		1	2	3	4	5		
1	Quy trình xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai được thực hiện đúng trình tự, bám sát văn bản hướng dẫn	0	2	19	35	29	4,07	Đồng ý
2	Kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai được lấy ý kiến rộng rãi của các đơn vị liên quan tại địa phương	3	8	27	31	16	3,58	Đồng ý
3	Kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai được xây dựng bám sát tình hình phát triển của địa phương	2	10	22	28	23	3,71	Đồng ý
4	Địa phương có những điều chỉnh phù hợp, kịp thời Kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai khi có biến động kinh tế, chính trị trong nước và quốc tế	4	15	29	25	12	3,31	Đồng ý

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

4.2.2. Tổ chức thực hiện và quản lý khu kinh tế cửa khẩu

4.2.2.1. Tổ chức bộ máy quản lý của Ban Quản lý khu kinh tế tỉnh Lào Cai

Ngày 4/3/2014, Thủ tướng Chính phủ ban hành *Quyết định 317/QĐ-TTg thành lập Ban Quản lý khu kinh tế tỉnh Lào Cai* trên cơ sở tổ chức lại Ban Quản lý các khu công nghiệp tỉnh Lào Cai và Ban Quản lý các cửa khẩu tỉnh Lào Cai. Ban quản lý khu kinh tế (BQLKKT) tỉnh Lào Cai là cơ quan trực thuộc UBND tỉnh Lào Cai, thực hiện chức năng quản lý nhà nước trực tiếp đối với các khu công nghiệp, khu kinh tế, các cửa khẩu biên giới đất liền trên địa bàn tỉnh Lào Cai; quản lý và tổ chức thực hiện chức năng cung ứng dịch vụ hành chính công và dịch vụ hỗ trợ khác có liên quan đến hoạt động đầu tư và sản xuất, kinh doanh cho nhà đầu tư trong các khu công nghiệp, khu kinh tế, tại các cửa khẩu trên địa bàn tỉnh theo quy định của pháp luật.



Sơ đồ 4.1. Cơ cấu tổ chức Ban quản lý khu kinh tế tỉnh Lào Cai

(Nguồn: Văn phòng BQLKKT tỉnh Lào Cai năm 2024)

Đến năm 2024, bộ máy tổ chức của Ban được xây dựng theo mô hình quản lý BQLKKT có trách nhiệm tham gia ý kiến với các Bộ, ngành và UBND tỉnh trong việc xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật, chính sách, quy hoạch có liên quan đến hoạt động đầu tư, phát triển khu công nghiệp, khu kinh tế; xây dựng chương trình, kế hoạch về xúc tiến đầu tư phát triển khu công nghiệp, khu kinh tế. Bên cạnh đó, BQLKKT phổ biến, hướng dẫn, kiểm tra, giám sát, thanh tra và xử phạt vi phạm hành chính việc thực hiện quy định, quy hoạch, kế hoạch có liên quan tới khu công nghiệp, khu kinh tế. Tổ chức đăng ký đầu tư; thẩm tra và cấp, điều chỉnh, thu hồi Giấy chứng nhận đầu tư đối với các dự án đầu tư thuộc thẩm quyền. Đồng thời, BQLKKT giải quyết các khó khăn, vướng mắc của nhà đầu tư tại khu công nghiệp, khu kinh tế và kiến nghị Thủ tướng Chính phủ, các Bộ, ngành có liên quan và UBND tỉnh giải quyết những vấn đề vượt thẩm quyền.

Việc thành lập Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai đã đánh dấu bước ngoặt trong công tác quản lý nhà nước đối với các khu công nghiệp và KKTCK trên địa bàn

tỉnh. Với tư cách là cơ quan chuyên trách trực thuộc UBND tỉnh, Ban Quản lý Khu kinh tế có đầy đủ thẩm quyền trong quản lý đầu tư, xúc tiến thương mại, giám sát hoạt động sản xuất, kinh doanh tại các khu công nghiệp, khu kinh tế và cửa khẩu. Bên cạnh đó, Ban Quản lý cửa khẩu – đơn vị trực thuộc BQLKKT – đóng vai trò quan trọng trong điều phối lực lượng liên ngành, quản lý hoạt động xuất nhập khẩu và duy trì hợp tác với tỉnh Vân Nam (Trung Quốc). Với quy mô gần 16.000 ha, Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai được định hướng phát triển theo mô hình không gian 3 phân vùng kinh tế động lực gắn với các cặp cửa khẩu quốc tế (Phân vùng I - Cửa khẩu quốc tế Lào Cai; Phân vùng II - Cửa khẩu quốc tế Bản Vược; Phân vùng III - Cửa khẩu quốc tế Mường Khương), mỗi phân vùng mang một sứ mệnh và chức năng riêng biệt, bổ trợ cho nhau để tạo nên một tổng thể phát triển hài hòa, bền vững. Điều này góp phần đảm bảo tính liên kết vùng, thúc đẩy thương mại biên giới phát triển ổn định. Tuy nhiên, để phát huy tối đa vai trò điều phối và hỗ trợ phát triển khu kinh tế cửa khẩu, BQLKKT cần tiếp tục hoàn thiện cơ chế phối hợp nội bộ, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và kiến nghị sửa đổi các quy định pháp lý chưa phù hợp với thực tiễn.

4.2.2.2. Phát triển cơ sở hạ tầng

Hạ tầng kỹ thuật được xác định là yếu tố then chốt để thu hút đầu tư và nâng cao hiệu quả thông thương. Giai đoạn 2020–2024 ghi nhận những nỗ lực đáng kể của UBND tỉnh và Ban Quản lý KKT trong việc triển khai nhiều dự án hạ tầng trọng điểm. Việc đầu tư đồng bộ kết cấu hạ tầng không chỉ nâng cao năng lực vận tải, lưu thông hàng hóa, mà còn tạo điều kiện thuận lợi để KKTCK Lào Cai phát triển bền vững, hội nhập sâu vào mạng lưới logistics khu vực và quốc tế.

Khu KTK hiện đã quy hoạch và hình thành ra các khu chức năng, tuy nhiên các khu chức năng trên chưa được đền bù, GPMB, chưa có mặt bằng sạch để kêu gọi thu hút đầu tư. Ban quản lý Khu kinh tế Lào Cai đã tiến hành rà soát 159 đơn vị sử dụng đất trong Khu kinh tế để xử lý các tồn tại về đất đai theo quy định. Đồng thời, thông báo nộp số tiền thuê đất 25,5 tỷ đồng đối với 171 thửa đất của 87 tổ chức, doanh nghiệp và 33 hộ cá nhân. 100 tổ chức, cá nhân bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19 năm 2022 đã được tiếp cận chính sách miễn tiền thuê đất, thuê mặt nước, với số tiền giảm 5,38 tỷ đồng. Việc thực hiện tốt công tác GPMB góp phần tạo quỹ đất sạch, thu hút các dự án đầu tư xanh và bền vững, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Hiện nay,

tỷ lệ giải ngân vốn đầu tư công tại Lào Cai đạt 1.569/6.007 tỷ đồng, bằng 27% kế hoạch thực tế giao. Mặc dù, tỷ lệ này nằm trong nhóm cao của cả nước, việc thu hút các dự án công nghiệp vẫn gặp khó khăn do công tác GPMB chưa đáp ứng kịp tiến độ.

Bảng 4.5. Tình hình GPMB đối với khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai
giai đoạn 2020-2024

Nội dung	ĐVT	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	Tổng số
Tổng nguồn vốn GPMB theo kế hoạch	Tỷ đồng	1240	1005	1172	1400	1059	5.876
Tỷ lệ giải ngân	%	35	42	38	45	47	
Diện tích đền bù GPMB	m ²	12.027	11.350	11.705	13.050	10.624	58756
Tổ chức, cá nhân chịu ảnh hưởng	Đơn vị	1004	985	1037	1125	914	5065

(Nguồn: BQLKKT tỉnh Lào Cai)

Bảng 4.5 cho biết các thông tin về tình hình GPMB tại các dự án nằm trong quy hoạch phát triển KKTCK Lào Cai, hàng năm các phần của dự án được triển khai và tập trung khâu đầu tiên là hoạt động GPMB, cụ thể: Tổng nguồn vốn GPMB theo kế hoạch giai đoạn 2020 – 2024 là 5.876 tỷ đồng với diện tích đền bù là 58.756 m² và có tổng 5065 doanh nghiệp, tổ chức và cá nhân chịu ảnh hưởng. Tuy nhiên, tỷ lệ giải ngân đối với công tác này còn khá chậm chưa đạt 50%/năm. Theo đó, vướng mắc về đơn giá, phương án đền bù, chồng chéo giữa quy hoạch sử dụng đất và các quy hoạch xây dựng, quy hoạch ngành...là “nút thắt” lớn đối với hoạt động GPMB.

Kết quả khảo sát cán bộ quản lý tại bảng 4.6 cho thấy những vấn đề tương tự được phân tích ở trên. Cụ thể: những người được hỏi cho biết Công tác giải phóng mặt bằng được triển khai đúng quy trình với 9 bước theo Luật Đất đai năm 2013 và 5 bước theo Luật Đất đai năm 2024 với mức đánh giá là 3,45/5 điểm. Trên thực tế, công tác vận động thuyết phục các tổ chức, cá nhân di dời nơi kinh doanh, nơi ở, nơi sản xuất thường tương đối khó khăn đòi hỏi sự vào cuộc của các cấp từ xã, huyện, tỉnh và thời gian bị kéo dài. Sau đó, việc đo đạc, đánh giá tài sản trên đất cũng gặp nhiều vướng

mắc khi người dân, tổ chức chưa đồng ý với kết quả dẫn đến phải đo đạc nhiều lần. Vấn đề quan trọng nhất khiến công tác GPMB tại các dự án thuộc KKTKC Lào Cai chậm trễ chính là do mức Bồi thường, hỗ trợ chưa thỏa đáng, không được sự chấp thuận của người dân dẫn đến thời gian thu hồi đất kéo dài. Vì vậy, nội dung Tiến độ giải phóng mặt bằng đúng thời hạn có mức đồng ý thấp khi có đến 55/85 người được hỏi đánh giá mức không đồng ý và kết quả trung bình đạt 2,26/5 điểm. Thêm vào đó, với những vướng mắc xảy ra trong quá trình GPMB chưa được các cơ quan chức năng giải quyết kịp thời do các thủ tục pháp lý thường khá rắc rối, liên quan đến nhiều đơn vị nên khiến các dự án thuộc KKTKC Lào Cai chỉ giải ngân được khoảng 40% so với kế hoạch đề ra.

Bảng 4.6. Đánh giá công tác GPMB tại KKTKC Lào Cai từ số liệu điều tra

Đơn vị tính: Phiếu

TT	Tiêu chí	Điểm đánh giá					Điểm trung bình	Mức độ đồng ý
		1	2	3	4	5		
1.1	Công tác giải phóng mặt bằng được triển khai đúng quy trình	2	12	30	28	13	3,45	Đồng ý
1.2	Tiến độ giải phóng mặt bằng đúng thời hạn	20	35	18	12	0	2,26	Không đồng ý
1.3	Các vướng mắc trong quá trình triển khai được giải quyết kịp thời	11	26	35	13	0	2,59	Không đồng ý

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

a. Phát triển hạ tầng giao thông tại khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Trong giai đoạn 2020–2024, phát triển hạ tầng giao thông tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai được UBND tỉnh Lào Cai xác định là một trong những nhiệm vụ trọng tâm nhằm nâng cao năng lực kết nối và thúc đẩy hoạt động thương mại biên giới. Ban Quản lý KKTKC Lào Cai đóng vai trò là cơ quan phối hợp triển khai, tham mưu và giám sát các dự án đầu tư hạ tầng trong khu vực cửa khẩu. Theo BQLKKT Lào Cai, trong năm 2023, tại KKTKC đã đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng với tổng số vốn 94,439 tỷ đồng, đã giải ngân 100%, hoàn thành 08 công trình đưa vào sử dụng; trình

cấp có thẩm quyền giao nhiệm vụ nghiên cứu lập chủ trương đầu tư các dự án thực hiện trong các năm tiếp theo 04 dự án với tổng mức đầu tư: 177,4 tỷ đồng. Trong năm 2024, Ban Quản lý Khu kinh tế đã tiếp nhận và quản lý vốn đầu tư công với số vốn là 27.550 triệu đồng, lũy kế giá trị giải ngân đến 20/12/2024 đạt 20.723 triệu đồng đạt 75,2 % kế hoạch vốn giao. Trong thời gian qua, tỉnh Lào Cai đã tập trung đầu tư và từng bước hoàn thiện hệ thống giao thông kết nối KKTCK với các tuyến hành lang kinh tế quan trọng, đặc biệt là tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng. Một số dự án hạ tầng giao thông quan trọng đã được triển khai như nâng cấp tuyến đường nối cao tốc Nội Bài – Lào Cai với khu vực cửa khẩu, cải tạo hệ thống đường nội bộ trong KKTCK, và đầu tư các tuyến đường kết nối khu logistics, bãi kiểm hóa và khu chức năng.

Theo số liệu tổng hợp, đến năm 2024, phần lớn các tuyến giao thông trục chính kết nối KKTCK đã được đầu tư và nâng cấp, góp phần cải thiện đáng kể năng lực vận chuyển hàng hóa qua cửa khẩu. Khối lượng hàng hóa thông quan qua KKTCK Lào Cai tăng trở lại sau giai đoạn suy giảm do dịch COVID-19, với kim ngạch xuất nhập khẩu đạt khoảng 2,79 tỷ USD năm 2024, cho thấy vai trò quan trọng của hạ tầng giao thông trong việc phục hồi và phát triển thương mại biên giới. Tuy nhiên, dưới góc độ quản lý kinh tế, phát triển hạ tầng giao thông tại KKTCK Lào Cai vẫn còn một số hạn chế. Trước hết, tiến độ triển khai một số dự án hạ tầng còn chậm so với kế hoạch, đặc biệt là các dự án liên quan đến mở rộng tuyến kết nối và hạ tầng logistics hỗ trợ, làm giảm hiệu quả khai thác tổng thể của hệ thống giao thông. Thứ hai, năng lực kết nối giữa hạ tầng giao thông trong KKTCK với hệ thống logistics và các khu chức năng chưa đồng bộ, dẫn đến tình trạng ùn tắc cục bộ trong thời điểm cao điểm xuất nhập khẩu. Thứ ba, việc huy động nguồn lực đầu tư cho phát triển hạ tầng còn gặp khó khăn, chủ yếu phụ thuộc vào ngân sách nhà nước, trong khi cơ chế thu hút đầu tư tư nhân chưa thực sự hiệu quả. Ngoài ra, công tác quy hoạch và tổ chức thực hiện phát triển hạ tầng giao thông chưa thực sự linh hoạt trước những biến động của hoạt động thương mại xuyên biên giới, đặc biệt trong bối cảnh chính sách kiểm soát biên giới phía Trung Quốc có sự thay đổi trong giai đoạn 2020–2023. Điều này cho thấy công tác quản lý hạ tầng giao thông chưa theo kịp yêu cầu phát triển nhanh và biến động của KKTCK.

**Bảng 4.7. Thực trạng và kế hoạch phát triển hạ tầng giao thông KKTCK Lào
Cai giai đoạn 2020–2024**

TT	Chỉ tiêu hạ tầng giao thông	Kế hoạch giai đoạn 2020–2024	Thực trạng/Kết quả đến 2024	Đánh giá
1	Tuyến quốc lộ kết nối	5 tuyến quốc lộ, ~545 km	Đã hoàn thiện và khai thác ổn định	Đáp ứng cơ bản
2	Tuyến đường sắt	~153 km tuyến Hà Nội – Lào Cai	Hoạt động ổn định, vận tải hàng hóa tăng	Hiệu quả cao
3	Hệ thống đường nội tỉnh	Nâng cấp, mở rộng kết nối cửa khẩu	Cải thiện đáng kể nhưng chưa đồng bộ	Trung bình
4	Tuyến kết nối cửa khẩu Kim Thành	Mở rộng + nâng cấp	Đã mở rộng thêm ~8,7 ha bãi xe, đáp ứng ~500 xe/ngày	Tốt
5	Hạ tầng cửa khẩu Bản Vược	Chuẩn bị mở mới	Đang đầu tư, chưa hoàn thiện	Chậm
6	Tuyến vành đai biên giới	Xây dựng tuyến kết nối chiến lược	Đang triển khai (Bản Vược – Trịnh Tường)	Trung bình
7	Cầu qua sông Hồng (biên giới)	Xây mới cầu kết nối Việt – Trung	Đang chuẩn bị đầu tư	Chậm
8	Kết nối sân bay Sa Pa	Xây dựng tuyến kết nối KKTCK	Đang triển khai	Trung bình
9	Lưu lượng phương tiện XNK	~400–600 xe/ngày	~500 xe/ngày tại Kim Thành	Tăng
10	Hệ thống vận tải đa phương thức	Kết nối đường bộ – sắt – thủy	Đã hình thành nhưng chưa đồng bộ	Hạn chế

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các thông tin của UBND tỉnh, BQLKKT tỉnh Lào Cai)

Bảng 4.7 cho thấy, công tác xây dựng và triển khai kế hoạch phát triển hạ tầng giao thông tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đã đạt được một số kết quả quan trọng. Hệ thống giao thông đối ngoại cơ bản được hình thành với 5 tuyến quốc lộ và tuyến đường sắt Hà Nội

– Lào Cai, tạo nền tảng cho phát triển vận tải hàng hóa xuyên biên giới. Đồng thời, hạ tầng tại khu vực cửa khẩu Kim Thành đã được đầu tư mở rộng, đáp ứng lưu lượng khoảng 500 phương tiện xuất nhập khẩu mỗi ngày, góp phần giảm áp lực ùn tắc trong giai đoạn cao điểm. Tuy nhiên, dưới góc độ quản lý kinh tế, mức độ hoàn thành các kế hoạch phát triển hạ tầng giao thông chưa đồng đều giữa các hạng mục. Một số dự án quan trọng như cầu qua sông Hồng khu vực biên giới, tuyến vành đai biên giới và kết nối với sân bay Sa Pa vẫn đang trong quá trình triển khai, làm hạn chế khả năng mở rộng không gian phát triển và phân luồng giao thông. Bên cạnh đó, hệ thống vận tải đa phương thức tuy đã hình thành nhưng chưa thực sự đồng bộ, dẫn đến chi phí logistics vẫn ở mức cao. Như vậy, mặc dù hệ thống hạ tầng giao thông tại KKTCK Lào Cai đã được cải thiện đáng kể, song vẫn cần tiếp tục hoàn thiện theo hướng đồng bộ, hiện đại và tăng cường tính kết nối liên vùng và quốc tế.

Bảng 4.8. Đánh giá hoạt động Phát triển hạ tầng giao thông tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra

Đơn vị tính: Điểm

TT	Tiêu chí	Điểm đánh giá					Điểm trung bình	Mức độ đồng ý
		1	2	3	4	5		
2.1	Các loại hình giao thông đa dạng, đáp ứng nhu cầu vận chuyển	0	0	20	42	23	4,04	Đồng ý
2.2	Mức độ đầu tư cho phát triển hạ tầng giao thông phục vụ phát triển KKTCK ngày càng tăng	0	8	37	24	16	3,56	Đồng ý
2.3	Chất lượng của các công trình giao thông phục vụ phát triển KKTCK ngày càng tốt hơn	5	16	30	24	10	3,21	Phân vân

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

Với kết quả đánh giá từ phía cán bộ quản lý về công tác Phát triển hạ tầng giao thông tại KKTCK Lào Cai tại bảng 4.8, tác giả nhận thấy, người trả lời đều đồng ý KKTCK Lào cai có nhiều loại hình giao thông để phục vụ vận chuyển người và hàng hóa (4,04/5 điểm) và Chính phủ đã đầu tư nhiều nguồn lực để tiếp tục phát triển hạ tầng

giao thông phục vụ phát triển KKTCK. Song, chất lượng công trình giao thông còn một số hạn chế đặc biệt là đường cao tốc Hà Nội – Lào Cai khi có nhiều vị trí lún lôm, lún vệt bánh xe và những điểm lún lôm mặt đường được sửa chữa rất chậm; đoạn tuyến từ Km123 - Km244+570 hầu hết được bố trí 2 làn ô tô, không có dải phân cách cứng ở giữa, thường xuyên xảy ra tai nạn...Do đó, nội dung Chất lượng của các công trình giao thông phục vụ phát triển KKTCK ngày càng tốt hơn được đánh giá ở mức 3,21/5 điểm.

b. Hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics

Trên thực tế, tỉnh Lào Cai đã từng bước đầu tư và hình thành hệ thống kho bãi, bãi kiểm hóa, trung tâm logistics và các khu chức năng phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu, tập trung chủ yếu tại khu vực cửa khẩu quốc tế Lào Cai và cửa khẩu Kim Thành. Một số hạng mục quan trọng như bãi xe trung chuyển, kho ngoại quan, khu kiểm hóa tập trung và các điểm tập kết hàng hóa đã được đầu tư và đưa vào khai thác, góp phần nâng cao năng lực xử lý hàng hóa tại cửa khẩu. Theo số liệu tổng hợp, đến năm 2024, khu vực cửa khẩu Kim Thành đã có khoảng 70–80 ha diện tích bãi xe, kho bãi và khu logistics, với năng lực tiếp nhận khoảng 400–500 phương tiện/ngày. Số lượng kho ngoại quan và bãi kiểm hóa tăng lên đáng kể so với giai đoạn trước năm 2020, góp phần giảm áp lực ùn tắc tại khu vực cửa khẩu, đặc biệt trong các thời điểm cao điểm xuất nhập khẩu nông sản. Bên cạnh đó, hệ thống vận tải hàng hóa kết hợp giữa đường bộ và đường sắt cũng được duy trì và từng bước phát huy hiệu quả, tạo tiền đề cho phát triển vận tải đa phương thức (*Phụ lục 03*).

Bảng 4.9. Thực trạng hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020–2024

TT	Chỉ tiêu logistics	Năm 2020	Năm 2024	Mức thay đổi
1	Diện tích kho bãi (ha)	~50 ha	~75 ha	50%
2	Số kho ngoại quan	~10 kho	~18–20 kho	80%
3	Bãi xe trung chuyển	~30 ha	~50 ha	67%
4	Năng lực tiếp nhận xe/ngày	~300 xe	~500 xe	67%
5	Lưu lượng hàng hóa XNK (triệu tấn)	~3,5	~5,0	40%

6	Tỷ lệ vận tải đa phương thức	~10%	~18–20%	Tăng nhẹ
7	Chi phí logistics (% giá trị hàng hóa)	~30%	~25–28%	Giảm nhẹ
8	Ứng dụng công nghệ logistics	Thấp	Trung bình	Cải thiện

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các thông tin của UBND tỉnh, BQLKKT tỉnh Lào Cai)

Bảng 4.9 cho thấy hạ tầng kho bãi và logistics tại KKTCK Lào Cai đã có sự cải thiện đáng kể trong giai đoạn 2020–2024, thể hiện qua việc mở rộng diện tích kho bãi, tăng số lượng kho ngoại quan và nâng cao năng lực tiếp nhận phương tiện vận tải. Tuy nhiên, mức độ phát triển giữa các yếu tố vẫn chưa đồng đều, trong đó các chỉ tiêu về vận tải đa phương thức và ứng dụng công nghệ logistics còn ở mức thấp. Đặc biệt, chi phí logistics tuy có xu hướng giảm nhưng vẫn ở mức cao so với mặt bằng chung, phản ánh những hạn chế trong tính đồng bộ và hiệu quả khai thác hạ tầng. Tuy nhiên, hạ tầng logistics tại KKTCK Lào Cai vẫn còn tồn tại một số hạn chế. Trước hết, quy mô và mức độ hiện đại của hệ thống kho bãi, logistics còn hạn chế so với nhu cầu thực tế, đặc biệt là thiếu các trung tâm logistics quy mô lớn và dịch vụ giá trị gia tăng. Thứ hai, sự kết nối giữa hạ tầng logistics với hệ thống giao thông và các khu chức năng trong KKTCK chưa thực sự đồng bộ, dẫn đến tình trạng ùn tắc cục bộ và gia tăng chi phí vận chuyển. Theo ước tính, chi phí logistics tại khu vực này vẫn ở mức cao, khoảng 25–30% giá thành hàng hóa, cao hơn mức trung bình của khu vực. Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ trong quản lý logistics và điều hành vận tải còn hạn chế, hệ thống quản lý thông minh và kết nối dữ liệu giữa các cơ quan chức năng chưa được triển khai đồng bộ. Điều này ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác hạ tầng và khả năng nâng cao năng lực cạnh tranh của KKTCK Lào Cai.

Bảng 4.10. Đánh giá hoạt động phát triển hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra

Đơn vị tính: Điểm

TT	Tiêu chí	Điểm đánh giá					Điểm trung bình	Mức độ đồng ý
		1	2	3	4	5		
3.1	Hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics được xây dựng ngày càng hiện đại	2	11	18	38	16	3,65	Đồng ý
3.2	Quy mô của KKTCK đáp ứng nhu cầu lưu thông hàng hóa	3	16	24	27	15	3,41	Đồng ý
3.3	Năng lực thông quan tại KKTCK Lào Cai ngày càng nâng cao	0	9	17	48	11	3,72	Đồng ý

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

Dù còn những bất cập nhất định, nhưng có thể khẳng định rằng: đầu tư phát triển hạ tầng logistics và kho bãi đã, đang và sẽ là nhân tố quyết định để nâng cao năng lực cạnh tranh của KKTCK Lào Cai. Việc đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, đầu tư đồng bộ kết cấu hạ tầng, gắn với hoàn thiện thể chế và cải thiện môi trường đầu tư sẽ tạo nền tảng vững chắc để KKTCK Lào Cai vươn lên trở thành trung tâm logistics xuyên biên giới, góp phần thúc đẩy liên kết kinh tế vùng và hội nhập sâu với chuỗi cung ứng toàn cầu. Những đổi mới, đầu tư tập trung trong phát triển hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics tại KKTCK Lào Cai sẽ là bước đi hiệu quả đối với quá trình thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua 2 quốc gia. Minh chứng là nhiều dự án liên quan đến phát triển hạ tầng kho bãi, hệ thống logistics được tập trung đầu tư, thời gian thông quan được rút ngắn. Nội dung này cũng được cán bộ quản lý tại Ban quản lý khu kinh tế tỉnh Lào Cai đồng ý khi nhận thấy quy mô và chất lượng hạ tầng kho bãi và logistics ngày càng được đầu tư với quy mô lớn, hiện đại từ đó giúp quá trình thông quan thuận lợi hơn với kết quả đánh giá trong mức từ 3,41 – 3,65/5 điểm. Từ những phân tích trên có thể thấy rằng, mặc dù hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics tại KKTCK Lào Cai đã có những bước phát triển nhất định trong giai đoạn 2020–2024, song vẫn cần tiếp tục hoàn thiện theo hướng hiện đại, đồng bộ và tích hợp đa phương thức. Trong đó, cần tăng cường vai trò điều phối của chính quyền địa phương, đẩy mạnh thu hút đầu tư vào

lĩnh vực logistics và thúc đẩy ứng dụng công nghệ trong quản lý, nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và giảm chi phí logistics trong thời gian tới.

c. Hệ thống thông tin và truyền thông

Trong giai đoạn 2020–2024, phát triển hệ thống thông tin và truyền thông tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai được UBND tỉnh Lào Cai xác định là một trong những nội dung quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, hiện đại hóa hoạt động xuất nhập khẩu và thúc đẩy chuyển đổi số trong khu vực cửa khẩu. Ban Quản lý KKTCK Lào Cai đóng vai trò là cơ quan phối hợp với các sở, ngành liên quan trong việc triển khai các hệ thống công nghệ thông tin phục vụ quản lý và điều hành hoạt động tại cửa khẩu. Tỉnh Lào Cai đã từng bước triển khai các hệ thống thông tin phục vụ quản lý hoạt động xuất nhập khẩu, trong đó nổi bật là hệ thống thông quan điện tử, cơ chế một cửa quốc gia và các ứng dụng công nghệ trong quản lý hải quan, kiểm dịch và giám sát hàng hóa. Việc áp dụng các hệ thống này đã góp phần rút ngắn thời gian thông quan, nâng cao tính minh bạch và giảm thiểu thủ tục hành chính cho doanh nghiệp. Bên cạnh đó, hạ tầng viễn thông tại khu vực KKTCK cũng được đầu tư nâng cấp, đảm bảo kết nối mạng ổn định phục vụ hoạt động quản lý và giao dịch thương mại. Các doanh nghiệp hoạt động tại KKTCK từng bước ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý logistics, theo dõi đơn hàng và trao đổi dữ liệu với đối tác.

Theo số liệu tổng hợp, đến năm 2024, khoảng 85–90% thủ tục hành chính liên quan đến xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai đã được thực hiện dưới dạng điện tử, thời gian thông quan trung bình giảm khoảng 20–30% so với giai đoạn trước năm 2020. Tuy nhiên, mức độ ứng dụng các hệ thống thông tin tích hợp và kết nối dữ liệu giữa các cơ quan chức năng vẫn còn hạn chế, chưa hình thành được một hệ thống quản lý thông minh và đồng bộ tại khu vực cửa khẩu. Song hệ thống thông tin và truyền thông tại KKTCK Lào Cai vẫn tồn tại một số hạn chế. *Thứ nhất*, mức độ tích hợp và liên thông giữa các hệ thống thông tin của các cơ quan quản lý chưa cao, dẫn đến việc xử lý thông tin còn phân tán, làm giảm hiệu quả điều hành. *Thứ hai*, việc ứng dụng công nghệ số trong quản lý logistics và điều phối vận tải còn hạn chế, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển trong bối cảnh chuyển đổi số. *Thứ ba*, nguồn nhân lực phục vụ vận hành các hệ thống công nghệ thông tin còn thiếu và chưa đồng đều về trình độ. Ngoài ra, việc triển khai các mô hình “cửa khẩu thông minh” vẫn đang ở giai đoạn thử nghiệm, chưa

được áp dụng rộng rãi, dẫn đến việc khai thác hiệu quả của hệ thống thông tin và truyền thông còn chưa tương xứng với tiềm năng.

Bảng 4.11. Đánh giá hoạt động phát triển hệ thống thông tin và truyền thông tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra

Đơn vị tính: Phiếu

TT	Tiêu chí	Điểm đánh giá					Điểm trung bình	Mức độ đồng ý
		1	2	3	4	5		
4.1	Hệ thống thông tin và truyền thông tại KKTCK được đầu tư hiện đại	2	13	26	30	14	3,48	Đồng ý
4.2	KKTCK nhận được nhiều nguồn lực trong phát triển hệ thống thông tin và truyền thông	7	17	24	21	16	3,26	Phân vân
4.3	Ứng dụng công nghệ số đã giúp giải quyết hiệu quả hơn quá trình thông quan	0	5	17	35	28	4,01	Đồng ý

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

Mặc dù hệ thống thông tin và truyền thông tại KKTCK Lào Cai đã có những bước tiến nhất định trong giai đoạn 2020–2024, song vẫn cần tiếp tục hoàn thiện theo hướng tích hợp, đồng bộ và hiện đại. Điều tra hoạt động phát triển hệ thống thông tin và truyền thông tại KKTCK Lào Cai tại bảng 4.11 cho thấy, cán bộ quản lý khi được hỏi đều đồng ý với các nhận định liên quan đến những đầu tư và hiệu quả trước mắt mang lại của hệ thống thông tin và truyền thông đối với phát triển KKTCK với kết quả đạt 3,48/5 điểm và 4,01/5 điểm. Nhưng nội dung về KKTCK nhận được nhiều nguồn lực trong phát triển hệ thống thông tin và truyền thông chỉ nhận được mức đánh giá là 3,26/5 điểm, theo những người được hỏi đều cho biết nguồn lực tài chính để đầu tư mở rộng hệ thống thông tin hiện đại là một khó khăn của Ban. Ban Quản lý rất cần các nguồn lực khác hỗ trợ như: nhà đầu tư trong nước, nước ngoài; vay từ các Quỹ của quốc tế (WB, IMF...). Trong đó, cần tăng cường đầu tư vào hạ tầng số, đẩy mạnh liên thông dữ liệu giữa các cơ quan quản lý và nâng cao năng lực nguồn nhân lực, nhằm nâng cao hiệu quả quản lý và năng lực cạnh tranh của KKTCK trong thời gian tới.

Hộp thông tin số 2:

Ông Trịnh Xuân Trường - Phó Bí thư Tỉnh ủy, Chủ tịch UBND tỉnh Lào Cai cho biết để đưa Lào Cai trở thành trung tâm kết nối giao thương kinh tế giữa Việt Nam và các nước ASEAN với vùng Tây Nam - Trung Quốc cần có nhiều giải pháp trong đó cần phát triển kết cấu hạ tầng, đột phá là hạ tầng giao thông kết nối và hạ tầng số: tập trung nguồn lực đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại tạo nên mạng lưới liên hoàn, liên kết giữa các tỉnh trong vùng, giữa vùng với cả nước và Quốc tế.

Tiến hành đánh giá mức độ hài lòng của các doanh nghiệp đang hoạt động sản xuất kinh doanh tại KKTCK Lào Cai về Phát triển cơ sở hạ tầng thời gian qua, tác giả đã tiến hành khảo sát 180 DN và kết quả được tổng hợp tại bảng 4.12. Theo đó, lãnh đạo các doanh nghiệp đang hoạt động tại KKTCK Lào Cai cho biết trong giai đoạn 2020 -2024, mặc dù chịu ảnh hưởng nhiều từ hoạt động thương mại, XNK do ảnh hưởng nghiêm trọng của dịch bệnh Covid-19 song UBND tỉnh Lào Cai và các cơ quan liên quan vẫn triển khai nhiều hoạt động đến phát triển cơ sở hạ tầng tại KKTCK Lào Cai như: hoàn thiện công tác GPMB tại 1 số dự án, đẩy mạnh phát triển hệ thống hạ tầng kho bãi ứng dụng công nghệ thông tin trong quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa...

**Bảng 4.12. Đánh giá mức độ hài lòng về phát triển cơ sở hạ tầng
tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra**

Đơn vị tính: Phiếu

TT	Tiêu chí	Điểm đánh giá					Điểm trung bình	Mức độ hài lòng
		1	2	3	4	5		
1	Về công tác giải phóng mặt bằng	17	37	68	41	17	3,02	Phân vân
2	Về hạ tầng giao thông	9	25	39	75	32	3,53	Hài lòng
3	Về hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics	12	30	42	56	40	3,46	Hài lòng
4	Hệ thống thông tin và truyền thông	13	27	43	54	43	3,48	Hài lòng

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

Vì vậy, các doanh nghiệp khá hài lòng về việc phát triển cơ sở hạ tầng tại KKTCK Lào Cai thời gian qua với mức đánh giá từ 3,46 – 3,53/5 điểm. Song người trả lời cho biết, mặc dù đã có sự đầu tư song hệ thống logistics tại KKTCK vẫn chưa hoàn thiện và đồng bộ, dẫn đến chi phí dịch vụ logistics còn cao và tính liên kết giữa các doanh nghiệp còn hạn chế. Sự phát triển chưa đồng đều của hạ tầng giao thông vận tải ảnh hưởng đến hiệu quả của các dịch vụ logistics và tăng chi phí vận chuyển hàng hóa. nên vẫn có khoảng 50/180 DN cho biết chưa hài lòng về cơ sở hạ tầng tại KKTCK. Thêm vào đó, công tác đền bù GPMB vẫn còn chậm, gây ra những tác động liên quan đến tiến độ của dự án khiến doanh nghiệp mất thêm nhiều chi phí nên nội dung này được người trả lời đánh giá ở mức 3,02/5 điểm, nghĩa là chưa hài lòng. Như vậy, với những ý kiến của doanh nghiệp sẽ giúp UBND tỉnh Lào Cai và Ban quản lý khu kinh tế tỉnh Lào Cai có những giải pháp phù hợp trong thời gian tới.

4.2.2.3. Quản lý hoạt động xuất nhập khẩu

Trong giai đoạn 2020 – 2024, ảnh hưởng đại dịch Covid – 19 đã tác động mạnh đến tình hình xuất nhập khẩu giữa hai quốc gia. Trong 3 năm 2020 -2022 đây là giai đoạn vừa chống dịch vừa thúc đẩy hoạt động thông thương hiệu quả giữa 2 quốc gia, Ban Quản lý Khu kinh tế và các ngành thành viên quản lý cửa khẩu đã vận dụng sáng tạo, linh hoạt vào công tác quản lý điều hành tại cửa khẩu quốc tế Lào Cai, tổ chức xây dựng Phương án quản lý hoạt động xuất, nhập khẩu qua cửa khẩu quốc tế Lào Cai đã đáp ứng yêu cầu các giai đoạn của công tác phòng, chống dịch bệnh Covid-19, cụ thể như sau:

Về ứng phó linh hoạt với dịch bệnh, duy trì chuỗi cung ứng: xây dựng mô hình khu cách ly lái xe tại cửa khẩu Kim Thành, nhằm hạn chế lây nhiễm chéo nhưng vẫn duy trì hoạt động giao thương; Phối hợp với Bộ đội Biên phòng xây dựng phương án điều tiết phương tiện xuất khẩu tại cửa khẩu Kim Thành, tránh ùn tắc cục bộ, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp.

Tăng cường xúc tiến thương mại và kết nối tiêu thụ hàng hóa: Ban Quản lý đã chủ trì phối hợp tổ chức nhiều hội nghị kết nối trực tuyến; Hướng dẫn doanh nghiệp tham gia luồng xanh quốc gia, vận chuyển hàng hóa đến các tỉnh thành lớn; Chủ động đề xuất với lãnh đạo tỉnh Vân Nam tháo gỡ vướng mắc trong thông quan nông sản tươi...Tuy vậy, công tác phối hợp giữa các lực lượng tại cửa khẩu đôi khi còn lúng túng,

đặc biệt trong các tình huống khẩn cấp như ùn tắc phương tiện hoặc thay đổi chính sách thông quan từ phía Trung Quốc. Việc kết nối dữ liệu hải quan, kiểm dịch và vận tải giữa hai bên biên giới chưa đồng bộ, dẫn đến thông tin không nhất quán, kéo dài thời gian thông quan.

Cải tiến tổ chức, điều tiết phương tiện hiệu quả hơn: Các lực lượng liên ngành được huy động để giữ vững an ninh trật tự, giám sát các tình huống phát sinh, đẩy nhanh tốc độ giải phóng phương tiện. Xây dựng Cổng dịch vụ công cửa khẩu quốc tế Lào Cai (giai đoạn 1), hướng tới số hóa toàn bộ quy trình xuất nhập khẩu, đăng ký phương tiện, khai báo hàng hóa, đồng thời cải tạo nhà liên ngành thành Trung tâm hành chính công điện tử – bước đệm cho việc triển khai nền tảng cửa khẩu số.

Bảng 4.13 cho thấy hoạt động xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai trong giai đoạn 2020–2024 có xu hướng biến động mạnh. Cụ thể, kim ngạch xuất nhập khẩu giảm liên tục từ 3,30 tỷ USD năm 2020 xuống mức thấp nhất 1,62 tỷ USD năm 2023, trước khi phục hồi lên 2,79 tỷ USD vào năm 2024. Nguyên nhân chủ yếu là do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19 và các biện pháp kiểm soát biên giới nghiêm ngặt từ phía Trung Quốc, dẫn đến tình trạng ùn tắc kéo dài và gián đoạn chuỗi cung ứng.

Bảng 4.13. Kết quả hoạt động xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020-2024

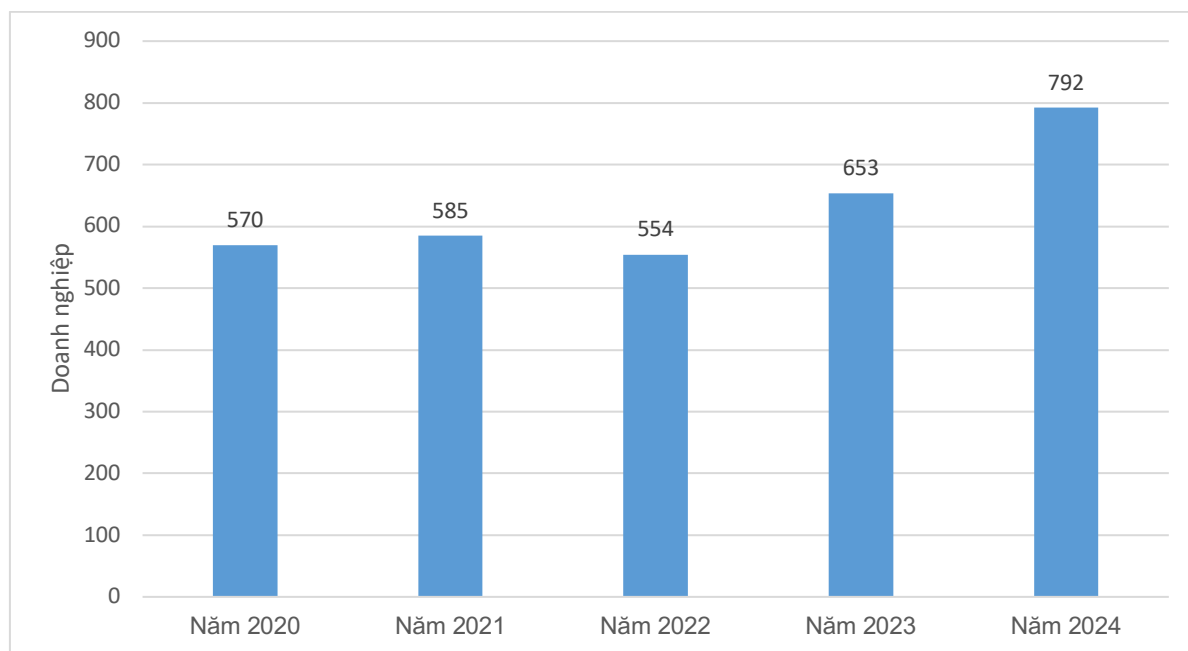
TT	Nội dung	Đơn vị tính	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024	So sánh 2021/2020		So sánh 2022/2021		So sánh 2023/2022		So sánh 2024/2023	
								±Δ	%	±Δ	%	±Δ	%	±Δ	%
1	Số DN tham gia hoạt động XNK	Doanh nghiệp	570	585	554	653	792	15	2,63	-31	-5,30	99	17,87	139	21,29
2	Sản lượng nông sản xuất khẩu	Nghìn tấn	170	195	153	160,3	239,6	25	14,71	-42	-21,54	7,3	4,77	79,3	49,47
3	Giá trị nông sản xuất khẩu	Triệu USD	745	821	674	681	967	76	10,20	-147	-17,90	7	1,04	286	42,00
4	Tổng trị giá hàng hóa xuất nhập khẩu	Tỷ USD	3,3	3,503	2,23	1,62	2,79	0,203	6,15	-1,274	-36,37	-0,609	-27,32	1,17	72,22
5	Tổng số người xuất nhập cảnh	Lượt người	515.474	1.410	4.580	1.650	1.785	-514064	-99,73	3170	224,82	-2930	-63,97	135	8,18
6	Phương tiện xuất nhập cảnh	Nghìn lượt	308,8	324,8	316,4	224	248,4	16	5,18	-8,4	-2,59	-92,4	-29,20	24,4	10,89
7	Tổng thu thuế, phí	Tỷ đồng	1.530	1.654	1.650	943	1.331,60	124	8,10	-4	-0,24	-707	-42,85	388,6	41,21

(Nguồn: Ban Quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai)

Trong giai đoạn 2021–2022, hoạt động xuất nhập khẩu tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai có sự biến động mạnh, phản ánh rõ tác động của các yếu tố bên ngoài đến hiệu quả quản lý và phát triển thương mại biên giới. Cụ thể, tổng trị giá xuất nhập khẩu năm 2021 đạt khoảng 3,503 tỷ USD (tăng 6,15% so với năm trước), tuy nhiên đã giảm mạnh xuống còn 2,23 tỷ USD vào năm 2022 (giảm 36,37%). Sự suy giảm này chủ yếu xuất phát từ việc gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu và chính sách kiểm soát biên giới nghiêm ngặt theo mô hình “Zero Covid” của Trung Quốc. Những biến động này cho thấy mức độ phụ thuộc lớn của hoạt động xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai vào môi trường chính sách và điều kiện thương mại quốc tế. Việc áp dụng các biện pháp kiểm soát dịch bệnh kéo dài đã làm gián đoạn dòng lưu chuyển hàng hóa qua cửa khẩu, kéo theo sự suy giảm công suất khai thác hạ tầng, gia tăng chi phí logistics, kéo dài thời gian thông quan và làm giảm hiệu quả sử dụng vốn của doanh nghiệp. Đồng thời, tác động lan tỏa của sự suy giảm này còn ảnh hưởng đến nhiều lĩnh vực liên quan như dịch vụ logistics, vận tải, kho bãi và các hoạt động sản xuất phụ trợ gắn với xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, một điểm đáng chú ý là trong bối cảnh khó khăn, tổng thu ngân sách từ thuế và phí qua cửa khẩu vẫn duy trì tương đối ổn định, đạt khoảng 1.650 tỷ đồng năm 2022, gần tương đương mức năm 2021. Điều này phản ánh vai trò điều tiết của chính sách tài khóa và năng lực thích ứng của hệ thống quản lý nhà nước tại khu vực cửa khẩu, đặc biệt thông qua việc ưu tiên duy trì hoạt động thông quan tại các cửa khẩu chính như Kim Thành và tuyến đường sắt liên vận quốc tế.

Bước sang giai đoạn 2023–2024, hoạt động xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai từng bước phục hồi trong bối cảnh bình thường hóa quan hệ thương mại và mở cửa trở lại của thị trường Trung Quốc. Năm 2023 được xem là giai đoạn thích ứng, khi kim ngạch xuất nhập khẩu đạt khoảng 1,62 tỷ USD, giảm nhẹ so với năm 2022. Tuy nhiên, đến năm 2024, hoạt động xuất nhập khẩu đã có sự phục hồi rõ nét, với kim ngạch đạt xấp xỉ 3 tỷ USD, tăng khoảng 76% so với năm trước. Đáng chú ý, cơ cấu hàng hóa xuất khẩu có sự chuyển dịch tích cực theo hướng gia tăng tỷ trọng các mặt hàng nông sản chính ngạch, trong đó sầu riêng trở thành mặt hàng chủ lực với sản lượng đạt khoảng 239.557 tấn, tương ứng kim ngạch gần 1 tỷ USD. Sự tăng trưởng của nhóm hàng nông sản không chỉ góp phần mở rộng thị trường mà còn nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam tại thị trường Trung Quốc. Ngược lại, các hoạt động xuất nhập khẩu

tiểu ngạch và qua cửa khẩu phụ có xu hướng giảm (khoảng 20% trong năm 2024), phản ánh xu hướng siết chặt quản lý và chuyển dịch sang thương mại chính ngạch. Bên cạnh đó, số lượng doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu cũng tăng đáng kể, từ khoảng 653 doanh nghiệp năm 2023 lên 792 doanh nghiệp năm 2024, tăng 139 doanh nghiệp. Sự gia tăng này cho thấy mức độ phục hồi của hoạt động thương mại biên giới, đồng thời phản ánh hiệu quả của các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp và cải thiện môi trường kinh doanh của chính quyền địa phương.



Biểu đồ 4.3. Số lượng doanh nghiệp xuất nhập khẩu đang hoạt động tại Khu Kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020 – 2024

(Nguồn: Cục Thống kê tỉnh Lào Cai năm 2025)

Có thể thấy rằng biến động xuất nhập khẩu trong giai đoạn 2020–2022 đã bộc lộ những hạn chế mang tính cấu trúc của mô hình thương mại biên mậu truyền thống, đặc biệt là sự phụ thuộc vào một thị trường và phương thức giao dịch. Tuy nhiên, trong trung và dài hạn, những biến động này đã tạo ra áp lực cải cách mạnh mẽ, thúc đẩy quá trình chuyển đổi theo hướng số hóa quản lý, phát triển logistics hiện đại và nâng cao năng lực điều hành. Do đó, có thể coi tác động của đại dịch COVID-19 không chỉ là một cú sốc ngắn hạn mà còn là một “cú hích thể chế”, góp phần định hình lại mô hình phát triển KKTCK Lào Cai theo hướng bền vững, hiệu quả và thích ứng tốt hơn với các rủi ro bên ngoài.

**Bảng 4.14. Những ưu đãi DN nhận được khi đầu tư tại KKTCK Lào Cai
giai đoạn 2020-2024**

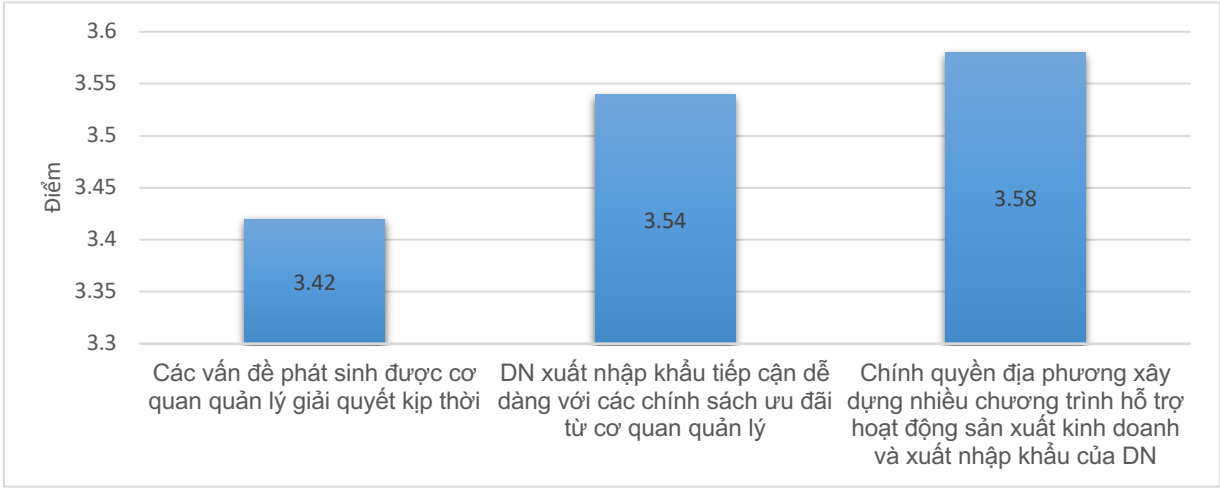
Đơn vị tính: Doanh nghiệp

Chỉ tiêu	Số lượng DN nhận được hỗ trợ	Mức độ hỗ trợ
- Ưu đãi về tiền thuê đất	180/180	- Miễn tiền thuê đất: Các dự án đầu tư thuộc ngành, nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư theo quy định tại Nghị định số 142/2005/NĐ-CP - Miễn tiền thuê đất 11 năm: Dành cho các dự án đầu tư không thuộc ngành, nghề ưu đãi
- Ưu đãi về thuế	180/180	- Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 4 năm đầu và 50% trong 9 năm tiếp theo - Ưu đãi về thuế thu nhập cá nhân: giảm 50% số thuế thu nhập cá nhân phải nộp
- Hỗ trợ trong thủ tục pháp lý	180/180	- Cung cấp thông tin, tư vấn về các quy định pháp luật liên quan đến đầu tư, xây dựng và hoạt động kinh doanh trong khu kinh tế. - Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa, bao gồm cung cấp thông tin về chính sách, hỗ trợ mặt bằng sản xuất, và các hỗ trợ pháp lý khác nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp. - Hỗ trợ kết nối và xúc tiến đầu tư đối với DN
- Hỗ trợ về khoa học công nghệ	12/180	- Hỗ trợ các doanh nghiệp bưu chính, viễn thông và công nghệ thông tin tăng cường đầu tư vào hạ tầng số
- Hỗ trợ về đào tạo nguồn nhân lực	158/180	DN được hỗ trợ kinh phí đào tạo 2 triệu đồng cho mỗi lao động đã qua đào tạo trong 5 năm
- Hỗ trợ về tài chính	94/180	DN được vay vốn ưu đãi từ Nhà nước để đầu tư xây dựng cơ sở kinh doanh trên địa bàn các cửa khẩu.

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

Bảng 4.14 cho thấy, trong giai đoạn 2020 – 2024, các dự án đầu tư tại KKTCK Lào Cai cũng nhận được nhiều hỗ trợ từ phía UBND tỉnh Lào Cai, Ban Quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai và các sở ngành liên quan. Với các hỗ trợ từ tiền thuê đất, thuế thu nhập doanh nghiệp hỗ trợ tài chính, thủ tục pháp lý...đã giúp nhà đầu tư yên tâm hơn khi tiến

hành sản xuất kinh doanh tại đây. Tác giả đã tiến hành điều tra 180 doanh nghiệp đang có hoạt động, sản xuất kinh doanh tại KKTCK Lào Cai và nhận được các thông tin liên quan đến các chính sách ưu đãi của nhà nước, tỉnh dành cho DN. Các doanh nghiệp được hỏi cho biết, trong quá trình tiếp cận các chính sách ưu đãi họ có nhiều thuận lợi như: Doanh nghiệp được hưởng nhiều chính sách ưu đãi về thuế, hỗ trợ đầu tư về đất đai, cơ sở hạ tầng, logistics và tín dụng...Các cơ quan chức năng tỉnh Lào Cai thường xuyên tổ chức hội nghị đối thoại doanh nghiệp, phổ biến chính sách và lắng nghe khó khăn của doanh nghiệp; Việc đẩy mạnh sử dụng các công thông tin điện tử, dịch vụ công trực tuyến giúp doanh nghiệp tra cứu, đăng ký ưu đãi nhanh hơn....Song, vẫn còn một số khó khăn khiến việc hoàn thiện các hồ sơ, thủ tục của DN kéo dài, mức độ nhận hỗ trợ không như kỳ vọng như: Nhiều doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa, không biết hoặc không nắm rõ các chính sách ưu đãi hiện hành; Một số chính sách còn chồng chéo, thiếu thống nhất giữa trung ương và địa phương dẫn đến doanh nghiệp gặp khó khăn khi làm thủ tục; Một số chính sách yêu cầu doanh nghiệp phải có quy mô đầu tư, công nghệ hoặc mức độ đóng góp kinh tế nhất định, khiến doanh nghiệp nhỏ khó tiếp cận.



Biểu đồ 4.4. Đánh giá công tác Quản lý xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra

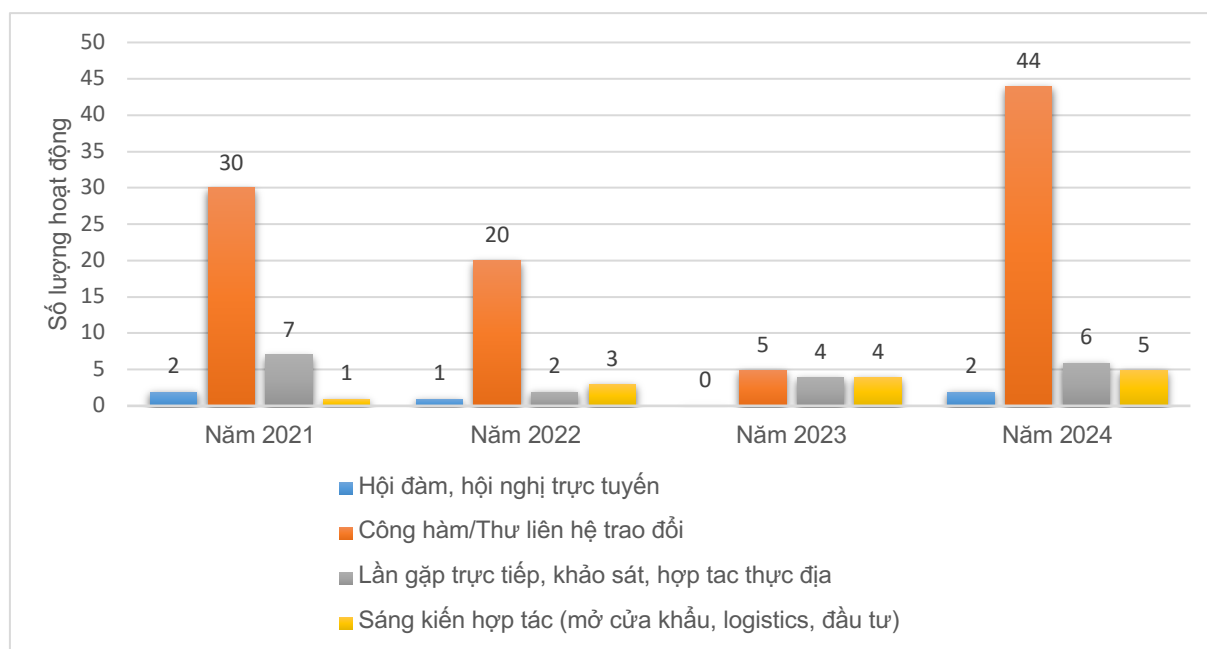
(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

Với những nỗ lực của các ban ngành Chính phủ, địa phương trong quản lý, kết nối và thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa giữa 2 quốc gia với nhiều phương thức khác nhau nên mặc dù bị tác động bởi dịch bệnh nhưng kết quả đạt được trong

giai đoạn 2020 – 2024 tương đối khả quan. Vì vậy, khi đánh giá về công tác Quản lý xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra, cán bộ quản lý đưa ra những nhận định khá tương đồng về những hoạt động đã triển khai giúp phát triển hoạt động xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai thời gian qua với mức đánh giá các tiêu chí từ 3,42 – 3,58/5 điểm (*Biểu đồ 4.4*). Tuy nhiên, để đạt được các mục tiêu dài hạn, KKTCK Lào Cai cần tiếp tục hoàn thiện chính sách thu ngân sách phù hợp, đẩy mạnh đầu tư hạ tầng logistics và mở rộng số hóa toàn diện các cửa khẩu.

4.2.2.4. Quản lý hoạt động hợp tác thông thương

Công tác quản lý hoạt động hợp tác thông thương Cửa khẩu quốc tế Lào Cai đã đạt được những kết quả đáng ghi nhận. Các cơ quan chức năng tại Lào Cai đã thực hiện tốt Quy chế phối hợp hoạt động quản lý nhà nước tại các cửa khẩu và lối mở biên giới trên địa bàn tỉnh. Sự phối hợp chặt chẽ giữa các lực lượng như hải quan, biên phòng và quản lý thị trường đã đảm bảo hoạt động xuất nhập khẩu diễn ra thuận lợi và tuân thủ quy định. Đặc biệt trong giai đoạn 2020 – 2024 cơ chế phối hợp không chỉ liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu mà còn giải quyết các vấn đề an toàn dịch bệnh. Giai đoạn 2020–2024, hoạt động hợp tác thông thương giữa tỉnh Lào Cai (Việt Nam) và huyện Hà Khẩu (Trung Quốc) đã được triển khai bài bản, xuyên suốt và ngày càng chuyên sâu, đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì ổn định hoạt động thương mại biên giới và từng bước thúc đẩy phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Trong bối cảnh dịch bệnh COVID-19 diễn biến phức tạp năm 2021, các cơ quan chức năng tỉnh Lào Cai đã chủ động thiết lập và duy trì cơ chế liên lạc thường xuyên với phía Hà Khẩu thông qua hình thức hội đàm trực tuyến, trao đổi công hàm và gặp gỡ trực tiếp tại khu vực cầu Hồ Kiều II. Nhờ đó, hoạt động xuất nhập khẩu được duy trì liên tục và tương đối ổn định, bất chấp các rào cản kiểm soát dịch. Sang năm 2022, cơ chế trao đổi thông tin tiếp tục được duy trì và nâng cấp, với việc thiết lập kênh liên lạc 24/7, sử dụng đường dây nóng và thư liên hệ để xử lý kịp thời các tình huống phát sinh. Cùng với đó, tỉnh đã chủ động thúc đẩy nâng cấp một số cặp cửa khẩu như Bản Vược – Bá Sái và Mường Khương – Kiều Đầu lên cửa khẩu song phương, đồng thời tham mưu các thủ tục ngoại giao để chuẩn bị ký kết hiệp định xây dựng cầu đường bộ qua sông Hồng tại khu vực Bát Xát – Bá Sái.



Biểu đồ 4.5. Một số hoạt động hợp tác thông thương KKTCK Lào Cai giai đoạn 2021 - 2024

(Nguồn: Ban Quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai)

Biểu đồ 4.5. cho biết các hoạt động hợp tác thông thương KKTCK Lào Cai được thực hiện trong giai đoạn 2021 – 2024 với đa dạng các hình thức như: Hội đàm, công hàm, gặp gỡ trực tiếp...Tuy đạt được nhiều kết quả tích cực, công tác phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai vẫn tồn tại một số hạn chế. Thứ nhất, tiến độ nâng cấp và mở chính thức các cặp cửa khẩu chiến lược vẫn phụ thuộc nhiều vào quy trình đàm phán song phương, chưa có đột phá mang tính pháp lý. Thứ hai, tuy có nhiều hoạt động khảo sát và ký kết, nhưng sự chuyển hóa từ hợp tác hành chính sang hợp tác đầu tư cụ thể còn chậm, chưa hình thành được các khu logistics, kho ngoại quan hay trung tâm trung chuyển hiện đại quy mô lớn. Cuối cùng, cơ chế phối hợp giữa các ngành, địa phương và doanh nghiệp trong triển khai các sáng kiến kết nối xuyên biên giới đôi khi còn rời rạc, thiếu tính liên kết tổng thể.

Nhìn chung, giai đoạn 2020–2024 đã cho thấy sự nỗ lực toàn diện trong ngoại giao kinh tế biên giới, đặc biệt là vai trò đầu mối điều phối của Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai. Tuy nhiên, để khu vực này thực sự phát huy vai trò động lực tăng trưởng vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ, cần tiếp tục đẩy nhanh thể chế hóa các thỏa thuận song phương, đầu tư đồng bộ hạ tầng logistics và áp dụng mô hình quản lý cửa khẩu thông minh theo chuẩn mực quốc tế.

**Bảng 4.15. Đánh giá công tác Quản lý hoạt động hợp tác thông thương tại
KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra**

Đơn vị tính: Phiếu

TT	Tiêu chí	Điểm đánh giá					Điểm trung bình	Mức độ đồng ý
		1	2	3	4	5		
1	Hoạt động hợp tác giữa 2 nước có quy chế phối hợp rõ ràng, chi tiết	0	0	0	32	53	4,62	Hoàn toàn đồng ý
2	Sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị trong hợp tác thông thương của 2 nước mật thiết	0	2	7	46	30	4,22	Hoàn toàn đồng ý
3	Mức độ áp dụng công nghệ trong quản lý thông thương tại cửa khẩu ngày càng tăng	0	0	15	44	26	4,13	Đồng ý

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

Nhằm đánh giá sâu hơn về hiệu quả công tác Quản lý hoạt động hợp tác thông thương tại KKTCK Lào Cai, tác giả tiếp tục thu thập các thông tin từ phía cán bộ quản lý với các nội dung liên quan. Kết quả được thể hiện tại bảng 4.12 cho thấy, mức độ hợp tác thông thương giữa 2 quốc gia ngày càng gia tăng khi kết quả đánh giá các chỉ tiêu liên quan đều ở mức điểm rất cao. Nghĩa là người được hỏi nhận thấy những hoạt động liên quan đến *Quản lý hoạt động hợp tác thông thương* giữa 2 quốc gia đang được thực hiện tốt, mang lại nhiều hiệu quả cho hoạt động xuất nhập khẩu. Tuy vậy, hoạt động hợp tác giữa 2 quốc gia hiện chủ yếu dựa trên thỏa thuận cấp tỉnh – châu, chưa có hiệp định song phương chính thức để điều chỉnh toàn diện hoạt động thông thương tại cửa khẩu. Do vậy, trong thời gian tới cần ký kết các hiệp định cấp cao Việt – Trung về thương mại biên giới, thiết lập khu hợp tác xuyên biên giới có quy định chung.

Với những nỗ lực trên, trong giai đoạn 2020 - 2024, Lào Cai đã ký kết nhiều thỏa thuận hợp tác với các địa phương của Trung Quốc như Vân Nam, Hồng Hà...trong kiểm soát biên giới, logistics, phát triển thương mại qua cặp cửa khẩu quốc tế Kim Thành – Hà Khẩu. Các hoạt động hội chợ, xúc tiến thương mại xuyên biên giới được tổ chức thường xuyên, mở rộng cơ hội kết nối cho doanh nghiệp hai bên. Hoạt động phối hợp

giữa các lực lượng chức năng như Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch, Quản lý thị trường...ngày càng chặt chẽ, giúp quá trình thông quan hàng hóa nhanh chóng và hiệu quả hơn. Ban quản lý KKTCK Lào Cai làm tốt vai trò điều phối, hỗ trợ doanh nghiệp, đảm bảo an ninh – an toàn trong khu vực cửa khẩu. Mô hình "một cửa – một điểm dừng" đã được triển khai, góp phần đơn giản hóa thủ tục hành chính, giảm chi phí thời gian cho doanh nghiệp. Hệ thống quản lý và giám sát hoạt động xuất nhập khẩu được tin học hóa, sử dụng phần mềm khai báo hải quan điện tử, giám sát camera, định vị phương tiện vận chuyển. Cơ chế thông quan tự động giúp giảm thiểu tiêu cực và nâng cao tính minh bạch. Đồng thời, chính quyền tỉnh tích cực kêu gọi đầu tư, phát triển hạ tầng khu kinh tế và nâng cấp cửa khẩu quốc tế theo hướng “cửa khẩu hiện đại – thông minh – bền vững”.

4.2.3. Kiểm tra, đánh giá hoạt động quản lý khu kinh tế cửa khẩu

Trong 5 năm qua, các cơ quan quản lý đã có những cuộc thanh kiểm tra hoạt động tại KKTCK tỉnh Lào Cai trên nhiều khía cạnh như:Hiệu quả quản lý hành chính và điều hành; Hiệu quả phát triển kinh tế – thương mại – đầu tư; Quản lý và sử dụng đất đai, quy hoạch; Bảo vệ môi trường và phát triển bền vững; Công tác kiểm tra, giám sát, phòng chống vi phạm; Sự hài lòng của nhà đầu tư và doanh nghiệp. Tại bảng 4.13 ta thấy, số lượng các cuộc kiểm trtại khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020 – 2024 không có nhiều biến động khoảng 9-10 cuộc/năm của 2 cấp chính là UBND tỉnh và các Bộ ngành liên quan. Về cơ bản các hoạt động này được thực hiện khá bài bản, đạt được những kết quả rõ nét trong hoạt động phát triển KKTCK Lào Cai.

Bảng 4.16. Số lượng các cuộc kiểm tra tại KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020-2024

Đơn vị tính: cuộc

Nội dung	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024
Số cuộc kiểm tra					
Định kỳ	4	4	5	5	4
Đột xuất	4	5	4	5	5
Đơn vị kiểm tra					
Cấp tỉnh	4	4	6	6	5
Cấp Bộ	4	5	3	4	4
Tổng	8	9	9	10	9

(Nguồn: Ban Quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai)

Trong quá trình tiến hành kiểm tra, một số kết quả cụ thể như sau:

Những mặt đạt được tại BQLKKT gồm:

Trong lĩnh vực phối hợp quản lý Nhà nước: Đề công tác phối hợp quản lý Nhà nước trong các khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu được thực hiện thuận lợi, đúng quy định pháp luật.

Trong lĩnh vực quy hoạch: Ban Quản lý Khu kinh tế đã chủ động rà soát, tham mưu cho UBND tỉnh giao cho Ban Quản lý toàn diện các khu công nghiệp, khu chức năng đã được phê duyệt quy hoạch chi tiết để thuận lợi trong công tác theo dõi, đánh giá quy hoạch, quản lý dự án được thuận lợi.

Trong lĩnh vực xúc tiến đầu tư: Ban Quản lý Khu kinh tế đã chủ động biên soạn tài liệu xúc tiến thu hút đầu tư (tài liệu xúc tiến đầu tư được biên soạn thành 03 thứ tiếng, gồm: Tiếng Việt, Tiếng Anh, Tiếng Trung Quốc). Việc thẩm định dự án đầu tư được Ban Quản lý Khu kinh tế thực hiện chặt chẽ, đảm bảo các quy định hiện hành và kiên quyết không đề xuất, thu hút đầu tư các dự án không đảm bảo năng lực.

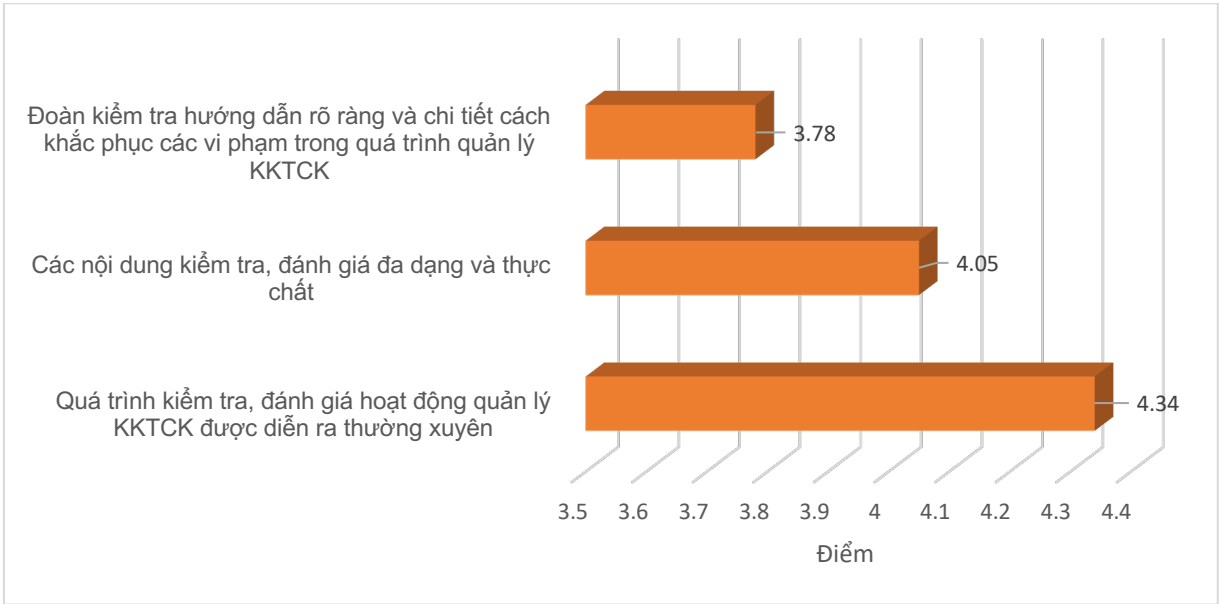
Trong lĩnh vực giám sát, đánh giá đầu tư: Ban Quản lý Khu kinh tế đã tập trung rà soát lại toàn bộ các dự án trong phạm vi các khu công nghiệp, khu kinh tế cửa khẩu và phân loại thành 03 nhóm dự án, đã chủ động đề xuất và báo cáo UBND tỉnh Lào Cai cho ý kiến chỉ đạo đối với từng nhóm dự án.

Trong lĩnh vực đất đai: Để rà soát lại tình hình quản lý, sử dụng đất trong các khu công nghiệp, trong thời gian vừa qua Ban Quản lý Khu kinh tế đã chủ động rà soát việc sử dụng đất trong các khu công nghiệp.

Tuy vậy, vẫn còn 1 số sai sót được các đoàn kiểm tra phát hiện và hướng dẫn để Ban quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai như: Trong quản lý đầu tư, xây dựng cơ bản còn nhiều dự án hạ tầng kỹ thuật tại cửa khẩu (như kho bãi, đường kết nối, trung tâm kiểm soát liên ngành...) triển khai chậm, ảnh hưởng đến hoạt động thông quan; Trong quản lý hoạt động xuất nhập khẩu và thông quan dù đã triển khai “một cửa”, “một điểm dừng” nhưng việc phối hợp giữa các lực lượng như Hải quan – Biên phòng – Kiểm dịch vẫn còn bất cập, khiến doanh nghiệp phải chờ lâu. Một số mặt hàng dễ bị lợi dụng để gian lận thương mại, chuyển tải bất hợp pháp vẫn còn lỏng lẻo trong khâu kiểm tra – giám sát; Trong quản lý lao động, môi trường và an ninh trật tự. Chưa giám sát chặt lao động nước ngoài làm việc tại khu kinh tế, một số DN có sử dụng lao động Trung Quốc chưa

được cấp phép hoặc khai báo không đúng thực tế. Công tác bảo vệ môi trường chưa đảm bảo, tình trạng xả thải từ kho bãi, nhà máy xử lý chưa đạt chuẩn vẫn tồn tại, nhất là với các khu chưa được đầu tư hệ thống xử lý nước thải bài bản.

Tác giả cũng thu thập thông tin sơ cấp liên quan đến công tác Kiểm tra, đánh giá hoạt động quản lý KKTCK Lào Cai thời gian qua thông qua cán bộ quản lý và nhận được đánh giá tại biểu đồ 4.6. Theo đó, các cuộc thanh, kiểm tra được cơ quan cấp tỉnh, Bộ thực hiện theo định kỳ hàng năm, ngoài ra tùy theo chuyên đề và có những đơn thư tố giác sẽ có thêm một số cuộc kiểm tra song cũng sẽ báo trước nên kết quả này được người trả lời đánh giá là 4,34/5 điểm. Nội dung kiểm tra sẽ tập trung vào nhiều lĩnh vực như: quản lý đầu tư, xây dựng cơ bản; quản lý quy hoạch và sử dụng đất, thực hiện chính sách ưu đãi và thu hút đầu tư; công tác phối hợp và thanh tra, kiểm tra nội bộ; quản lý hoạt động xuất nhập khẩu và thông quan...Đoàn kiểm tra luôn hướng dẫn chi tiết các cách thức khắc phục những sai phạm còn tồn tại nhằm giúp Ban quản lý kinh tế tỉnh Lào Cai nâng cao công tác quản lý hoạt động tại KKTCK nói riêng và các đơn vị tại Ban nói chung.



Biểu đồ 4.6. Đánh giá công tác Quản lý xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai từ số liệu điều tra

(Nguồn: Số liệu điều tra của tác giả năm 2024)

4.3. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

4.3.1. Mô hình và các giả thuyết

Thông qua nội dung lý luận về các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu, luận án xác định được 7 yếu tố ảnh hưởng bao gồm: (1) Yếu tố cơ sở hạ tầng, (2) Yếu tố chính sách quản lý và ưu đãi, (3) Yếu tố quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực, (4) Yếu tố năng lực cạnh tranh và đổi mới, (5) Yếu tố môi trường kinh tế toàn cầu, (6) Yếu tố nguồn nhân lực, (7) Yếu tố môi trường và xã hội. Trong đó các giả thuyết của mô hình như sau:

H1: Cơ sở hạ tầng có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Giải thích: Hạ tầng giao thông, logistic, viễn thông, năng lượng... đồng bộ sẽ thúc đẩy lưu thông hàng hóa, thu hút đầu tư và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh tế.

H2: Chính sách quản lý và ưu đãi có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Giải thích: Cơ chế chính sách thông thoáng, minh bạch và các ưu đãi về thuế, đất đai, thủ tục hành chính là yếu tố quan trọng thu hút doanh nghiệp và nhà đầu tư.

H3: Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Giải thích: Mỗi quan hệ hữu nghị và hợp tác chặt chẽ với các tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) và các nước trong khu vực giúp mở rộng thị trường, đẩy mạnh thương mại biên giới và thu hút dòng vốn FDI.

H4: Năng lực cạnh tranh và đổi mới có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Giải thích: Doanh nghiệp trong khu kinh tế có khả năng đổi mới công nghệ, nâng cao chất lượng dịch vụ sẽ tạo lợi thế phát triển bền vững.

H5: Môi trường kinh tế toàn cầu có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Giải thích: Kinh tế thế giới ổn định, nhu cầu tiêu dùng tăng, và các hiệp định thương mại tự do sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại biên giới phát triển.

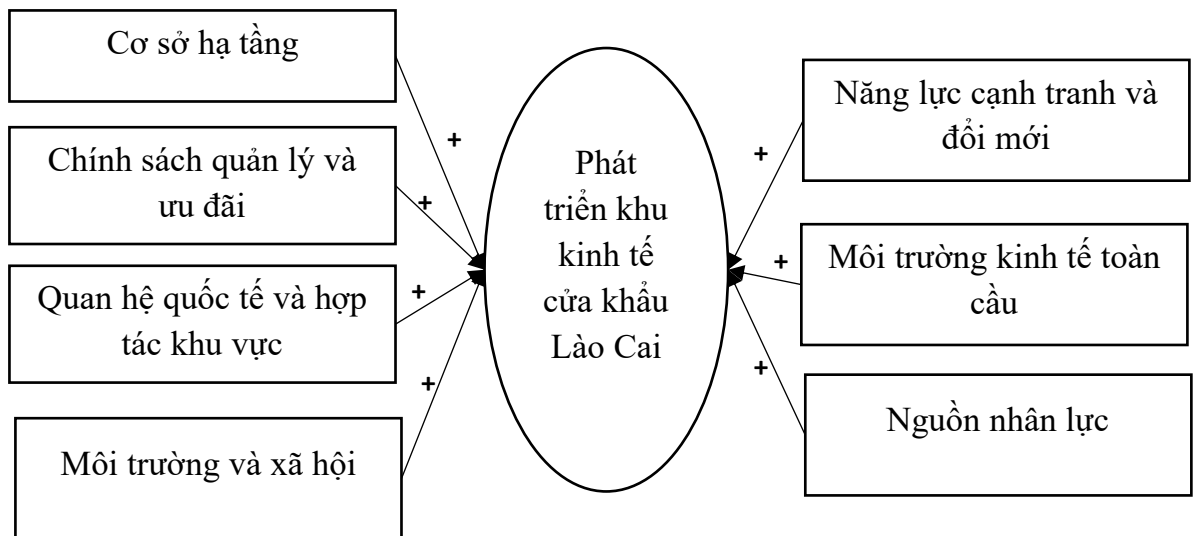
H6: Nguồn nhân lực có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Giải thích: Nguồn lao động có kỹ năng, được đào tạo bài bản sẽ nâng cao năng suất, chất lượng dịch vụ và hiệu quả quản lý trong khu kinh tế.

H7: Môi trường sống và xã hội có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Giải thích: Môi trường sống tốt, an ninh xã hội đảm bảo, dịch vụ giáo dục - y tế đầy đủ sẽ giữ chân lao động chất lượng cao và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội bền vững.

Mô hình các yếu tố ảnh hưởng như sau:



Hình 4.1. Mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Để đánh giá mô hình, tác giả đã thực hiện khảo sát cán bộ quản lý tại khu kinh tế và quản lý các doanh nghiệp trong khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai với số lượng đạt yêu cầu là: 85 phiếu đối với cán bộ quản lý và 180 phiếu đối với doanh nghiệp, như

vậy tổng phiếu sử dụng để phân tích là 265 phiếu. Với thang đo được liệt kê theo bảng dưới như sau:

Bảng 4.17. Thang đo các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu

Lào Cai

Yếu tố	Nội dung thang đo	Mã biến	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn
Cơ sở hạ tầng (INF)	Hệ thống giao thông kết nối giữa khu kinh tế cửa khẩu và các vùng lân cận được đầu tư đồng bộ.	INF1	3,86	0,85
	Hạ tầng logistics (kho bãi, vận tải, thông quan) trong khu kinh tế được tổ chức hiệu quả.	INF2	3,89	0,79
	Hạ tầng điện, nước, viễn thông đáp ứng tốt nhu cầu của doanh nghiệp trong khu kinh tế.	INF3	3,86	0,80
	Hạ tầng kỹ thuật hỗ trợ hoạt động thương mại biên giới được đầu tư đầy đủ và hiện đại.	INF4	3,99	0,75
	Mức độ kết nối hạ tầng giữa Việt Nam và Trung Quốc thông qua cửa khẩu được cải thiện rõ rệt.	INF5	3,96	0,85
Chính sách quản lý và ưu đãi (POL)	Các chính sách thu hút đầu tư tại khu kinh tế cửa khẩu được thực hiện hiệu quả.	POL1	4,11	0,87
	Doanh nghiệp được hưởng nhiều ưu đãi về thuế, đất đai và thủ tục hành chính.	POL2	4,34	0,79
	Chính sách hải quan và thông quan tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu.	POL3	4,18	0,76
	Bộ máy quản lý khu kinh tế hoạt động hiệu quả và minh bạch.	POL4	3,92	0,86
	Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới công nghệ và phát triển sản phẩm được thực hiện tốt.	POL5	3,91	0,77
Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực (INT)	Mối quan hệ hợp tác song phương giữa Lào Cai và tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) được duy trì tích cực.	INT1	4,04	0,90
	Có nhiều chương trình hợp tác phát triển kinh tế biên giới giữa hai nước.	INT2	4,07	0,84
	Các cơ chế phối hợp về thương mại và đầu tư xuyên biên giới được triển khai hiệu quả.	INT3	4,05	0,81

	Các hội chợ, diễn đàn hợp tác kinh tế vùng được tổ chức thường xuyên và hiệu quả.	INT4	4,06	0,80
Năng lực cạnh tranh và đổi mới (COM)	Doanh nghiệp trong khu kinh tế có khả năng đổi mới sản phẩm và dịch vụ.	COM1	4,18	0,73
	Mức độ áp dụng công nghệ tiên tiến trong sản xuất và quản lý ngày càng tăng.	COM2	4,20	0,65
	Các cụm ngành/lĩnh vực có tính cạnh tranh cao đang hình thành trong khu kinh tế.	COM3	4,09	0,75
	Mức độ đổi mới sáng tạo của doanh nghiệp trong khu kinh tế được khuyến khích và hỗ trợ.	COM4	3,96	0,87
Môi trường kinh tế toàn cầu (GEC)	Xu hướng kinh tế toàn cầu tạo điều kiện cho mở rộng thị trường xuất nhập khẩu.	GEC1	4,00	0,84
	Các hiệp định thương mại quốc tế (FTA) giúp gia tăng lợi thế khu vực cửa khẩu.	GEC2	3,94	0,80
	Tình hình kinh tế - chính trị thế giới ổn định là cơ hội cho phát triển khu kinh tế.	GEC3	4,08	0,77
	Sự dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu tạo điều kiện thuận lợi cho thu hút đầu tư.	GEC4	4,04	0,75
Nguồn nhân lực (HR)	Lao động tại khu vực có trình độ chuyên môn phù hợp với nhu cầu doanh nghiệp.	HR1	4,00	0,84
	Các chương trình đào tạo và phát triển nguồn nhân lực được triển khai hiệu quả.	HR2	3,94	0,80
	Người lao động có kỹ năng, thái độ và kỷ luật tốt khi làm việc.	HR3	4,08	0,77
	Nguồn nhân lực tại địa phương có thể đáp ứng các ngành nghề kỹ thuật cao.	HR4	3,80	0,89
Môi trường sống và xã hội (SOC)	Khu vực có điều kiện sống (nhà ở, y tế, giáo dục) đáp ứng nhu cầu của người dân và người lao động.	SOC1	3,30	1,10
	Tình hình an ninh, trật tự xã hội tại khu kinh tế được đảm bảo.	SOC2	3,35	1,08
	Các dịch vụ công cộng phục vụ doanh nghiệp và người dân hoạt động hiệu quả.	SOC3	3,43	1,08
	Môi trường sống thân thiện và đảm bảo yếu tố văn hóa – xã hội địa phương.	SOC4	3,62	0,97
Phát triển KKTCK Lào Cai (DEV)	Hoạt động sản xuất, kinh doanh trong khu kinh tế ngày càng sôi động.	DEV1	4,00	0,84
	Thu hút đầu tư (trong và ngoài nước) vào khu kinh tế ngày càng tăng.	DEV2	3,94	0,80

	Quy mô và chất lượng cơ sở hạ tầng, dịch vụ ngày càng hoàn thiện.	DEV3	4,08	0,77
	Tỷ lệ doanh nghiệp, lao động và dân cư tăng ổn định qua các năm.	DEV4	3,30	1,10

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả điều tra bằng SPSS năm 2024)

4.3.2. Đánh giá độ tin cậy của thang đo thông qua hệ số Cronbach's Alpha

Kiểm định độ tin cậy thang đo Cronbach's Alpha là công cụ kiểm tra xem các biến quan sát của các yếu tố mẹ có đáng tin cậy hay không. Phép kiểm định này phản ánh mức độ tương quan chặt chẽ giữa các biến quan sát trong cùng 1 nhân tố. Nó cho biết trong các biến quan sát của một nhân tố, biến nào đã đóng góp vào việc đo lường khái niệm nhân tố, biến nào không.

Hệ số Cronbach's Alpha có giá trị biến thiên trong đoạn $[0,1]$. Mức 0 nghĩa là các biến quan sát trong nhóm gần như không có một sự tương quan nào, mức 1 nghĩa là các biến quan sát tương quan hoàn hảo với nhau, hai mức 0 và 1 hiếm khi xảy ra trong phân tích dữ liệu. Một số trường hợp xuất hiện hệ số Cronbach's Alpha âm vượt ngoài đoạn giới hạn $[0,1]$, lúc này thang đo hoàn toàn không có độ tin cậy, không có tính đơn hướng, các biến quan sát trong thang đo đối lập, ngược chiều nhau.

Theo Nunnally (1978), một thang đo tốt nên có độ tin cậy Cronbach's Alpha từ 0.7 trở lên. Hair và cộng sự (2009) cũng cho rằng, một thang đo đảm bảo tính đơn hướng và đạt độ tin cậy nên đạt ngưỡng Cronbach's Alpha từ 0.7 trở lên, tuy nhiên, với tính chất là một nghiên cứu khám phá sơ bộ, ngưỡng Cronbach's Alpha là 0.6 có thể chấp nhận được. Hệ số Cronbach's Alpha càng cao thể hiện độ tin cậy của thang đo càng cao.

Ngoài ra trong kiểm định này, nghiên cứu cũng sẽ đánh giá chỉ số Corrected Item – Total Correlation (Tương quan biến tổng đã hiệu chỉnh). Giá trị này biểu thị mối tương quan giữa từng biến quan sát với các biến còn lại trong thang đo. Nếu biến quan sát có sự tương quan thuận càng mạnh với các biến khác trong thang đo, giá trị Corrected Item – Total Correlation càng cao, biến quan sát đó càng tốt. Cristobal và cộng sự (2007) cho rằng, một thang đo tốt khi các biến quan sát có giá trị Corrected Item – Total Correlation từ 0.3 trở lên. Như vậy, khi thực hiện kiểm định độ tin cậy Cronbach's Alpha, biến quan sát có hệ số Corrected Item – Total Correlation nhỏ hơn

0.3, cần xem xét loại bỏ biến quan sát đó. Hệ số Corrected Item – Total Correlation càng cao, biến quan sát đó càng chất lượng.

Căn cứ theo kết quả phân tích Cronbach's Alpha (phụ lục), có thể kết luận như sau:

Thang đo Cơ sở hạ tầng (INF) đạt Cronbach's Alpha = 0.719, thể hiện độ tin cậy tương đối tốt. Tuy nhiên, biến INF5 ("Mức độ kết nối hạ tầng giữa Việt Nam và Trung Quốc...") có tương quan biến-tổng hiệu chỉnh thấp (0.129), cho thấy biến này không phù hợp và nếu loại bỏ sẽ giúp tăng hệ số Alpha lên 0.804.

Thang đo Chính sách quản lý và ưu đãi (POL) có hệ số Cronbach's Alpha = 0.683, ở mức chấp nhận được. Biến POL5 ("Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới...") có hệ số tương quan rất thấp (0.087). Khi loại bỏ biến này, hệ số Alpha tăng lên 0.764, phản ánh mức cải thiện rõ rệt về độ tin cậy.

Đối với thang đo Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực (INT), hệ số Cronbach's Alpha đạt 0.808 – mức rất tốt. Các biến thành phần đều có hệ số tương quan > 0.5 , cho thấy tính nhất quán nội tại cao, do đó toàn bộ thang đo được giữ nguyên.

Thang đo Năng lực cạnh tranh và đổi mới (COM) có hệ số Alpha = 0.611. Trong đó, biến COM4 ("Mức độ đổi mới sáng tạo...") có tương quan âm (-0.003), cho thấy biến này không đóng góp vào độ tin cậy chung và nên loại bỏ. Việc loại biến COM4 giúp nâng hệ số Alpha lên 0.842.

Tương tự, thang đo Môi trường kinh tế toàn cầu (GEC) có hệ số Alpha = 0.609, ở mức thấp. Biến GEC4 ("Sự dịch chuyển chuỗi cung ứng...") có tương quan rất thấp (0.038) và nếu loại bỏ sẽ cải thiện đáng kể độ tin cậy của thang đo.

Thang đo Nguồn nhân lực (HR) có hệ số Alpha = 0.618, trong đó biến HR4 ("Nguồn nhân lực tại địa phương...") có hệ số tương quan thấp (0.104). Loại biến này giúp tăng hệ số Alpha lên 0.760, phản ánh sự cải thiện về tính nhất quán.

Đối với Môi trường sống và xã hội (SOC), hệ số Cronbach's Alpha là 0.645. Mặc dù chưa đạt mức tối ưu, nhưng có thể chấp nhận nếu giữ lại để đảm bảo độ phủ nội dung. Tuy nhiên, các biến SOC3 và SOC4 có hệ số tương quan thấp (< 0.3), cần được cân nhắc loại bỏ nếu mục tiêu ưu tiên độ tin cậy.

Cuối cùng, thang đo Phát triển KKT Cửa khẩu Lào Cai (DEV) đạt Alpha = 0.650. Biến DEV4 ("Tỷ lệ doanh nghiệp, lao động và dân cư tăng...") có hệ số tương quan chỉ 0.053. Việc loại bỏ biến này sẽ giúp tăng hệ số Alpha lên.

4.3.3. Phân tích nhân tố khám phá EFA

Phân tích nhân tố khám phá (Exploratory Factor Analysis) là một kỹ thuật xử lý định lượng với mục đích rút gọn một tập hợp k biến quan sát thành một tập F (với $F < k$) các nhân tố có ý nghĩa hơn.

Trong EFA, hệ số KMO là chỉ số dùng để đánh giá độ lớn của hệ số tương quan giữa hai biến với độ lớn của hệ số tương quan từng phần của chúng. Kaiser (1974) cho rằng, trị số của KMO phải đạt giá trị 0.5 trở lên ($0.5 \leq KMO \leq 1$) thì phân tích nhân tố mới thích hợp, nếu KMO dưới 0.5 nhà nghiên cứu cần cân nhắc thu thập thêm dữ liệu hoặc xem xét loại đi các biến quan sát ít ý nghĩa.

Ngoài ra, trong EFA, nghiên cứu sẽ sử dụng kiểm định Bartlett để xem xét có mối tương quan xảy ra giữa các biến tham gia vào EFA hay không. Nếu sig kiểm định Bartlett nhỏ hơn 0.05, chúng ta kết luận các biến tham gia vào EFA có sự tương quan với nhau, ngược lại, nếu sig lớn hơn 0.05, sẽ kết luận các biến quan sát không có sự tương quan với nhau, phân tích EFA là không phù hợp.

Để xác định nhân tố được trích, Hair và cộng sự (2009) cho rằng chỉ những nhân tố có eigenvalue (hay còn gọi là latent roots) lớn hơn 1 mới được đánh giá là có ý nghĩa và được giữ lại.

Hệ số tải (Factor loading) biểu thị mối tương quan giữa biến quan sát với nhân tố, theo Hair và cộng sự (2009), hệ số tải dưới 0,3 nên loại biến quan sát, hệ số tải từ 0,3-0,5 có thể cân nhắc giữ lại hoặc bỏ. hệ số tải trên 0,5 là mức tối ưu, các biến quan sát có ý nghĩa.

Bảng 4.18. Kết quả phân tích EFA cho các biến độc lập

	Thành phần						
	1	2	3	4	5	6	7
INF1			.766				
INF2			.782				
INF3			.776				
INF4			.842				
POL1				.793			
POL2				.849			
POL3				.823			
POL4				.516	.340		
INT1		.778					
INT2		.805					
INT3		.828					
INT4		.597					
COM1		.324				.775	
COM2						.845	
COM3						.817	
GEC1	.655				.516		
GEC2					.881		
GEC3	.919						
HR1	.655				.516		
HR2					.881		
HR3	.919						
SOC1							.924
SOC2							.929

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả điều tra bằng SPSS năm 2024)

Để kiểm định tính hợp lệ của các thang đo và rút gọn dữ liệu, phân tích nhân tố khám phá (Exploratory Factor Analysis – EFA) được tiến hành trên tập hợp các biến độc lập. Phương pháp trích xuất được sử dụng là Principal Component Analysis, kết hợp với phép quay Varimax nhằm tối ưu hóa sự phân biệt giữa các nhân tố. (Xem bảng “Tổng phương sai trích” tại phụ lục).

Kết quả cho thấy các biến quan sát được phân nhóm tương đối rõ ràng vào 7 nhân tố, với hầu hết các hệ số tải nhân tố (factor loading) đều lớn hơn 0,5, đảm bảo giá trị hội tụ của thang đo. Nhân tố 1 gồm các biến GEC1, GEC3, HR1, HR3, với hệ số tải

dao động từ 0,655 đến 0,919. Điều này cho thấy các biến quan sát này có mức độ tương quan cao với cùng một nhân tố tiềm ẩn, phản ánh tốt cấu trúc của nhân tố trong mô hình nghiên cứu. Nhân tố này được đặt lại tên là "Bối cảnh Kinh tế toàn cầu và nguồn nhân lực" (GEH) và thay thế giả thuyết *H3: Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.* thành *H3: Bối cảnh Kinh tế toàn cầu và nguồn nhân lực có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai*

Nhân tố 2 bao gồm các biến INT1, INT2, INT3, INT4, với hệ số tải từ 0,597 đến 0,828. Các giá trị này đều lớn hơn ngưỡng chấp nhận (0,5), cho thấy thang đo có mức độ hội tụ tốt và các biến quan sát phản ánh tương đối đồng nhất nội dung của nhân tố. Nhân tố này vẫn giữ nguyên tên là "Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực" (INT).

Nhân tố 3 gồm các biến INF1, INF2, INF3, INF4, với hệ số tải khá cao (từ 0,766 đến 0,842). Điều này cho thấy các biến quan sát có mức độ đại diện tốt cho nhân tố này, đồng thời phản ánh tính ổn định của thang đo. Nhân tố này vẫn giữ nguyên tên là "Cơ sở hạ tầng" (INF).

Nhân tố 4 gồm các biến POL1, POL2, POL3, với hệ số tải lần lượt là 0,793; 0,849; 0,823. Riêng biến POL4 có hệ số tải 0,516 ở nhân tố 4 và 0,340 ở nhân tố khác, tuy nhiên vẫn đảm bảo tiêu chuẩn khi hệ số tải chính lớn hơn 0,5 và sự chênh lệch giữa các tải nhân tố đạt yêu cầu. Nhân tố này vẫn giữ nguyên tên là "Chính sách quản lý và ưu đãi" (POL).

Nhân tố 5 gồm các biến GEC2 và HR2 với hệ số tải cao (0,881), cho thấy sự hội tụ mạnh của các biến quan sát trong cùng một cấu trúc nhân tố. Hai biến này phản ánh hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển năng lực nhân lực và được đặt tên lại là "Hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực" (IEI), thay thế giả thuyết *H6: Nguồn nhân lực có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai* thành: *H6: Hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực có tác động thuận chiều đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.*

Nhân tố 6 gồm các biến COM1, COM2, COM3, với hệ số tải từ 0,775 đến 0,845, phản ánh mức độ đại diện tốt của các biến quan sát đối với nhân tố này. Mặc dù COM1 có tải chéo nhỏ ở nhân tố khác (0,324), nhưng tải chính vẫn cao hơn đáng kể. Nhân tố này vẫn giữ nguyên tên là "Năng lực cạnh tranh và đổi mới" (COM).

Nhân tố 7 gồm hai biến SOC1 và SOC2, với hệ số tải rất cao (0,924 và 0,929), cho thấy thang đo có mức độ hội tụ rất tốt và phản ánh rõ ràng nhân tố này trong mô hình. Nhân tố này vẫn giữ nguyên tên là "Môi trường và xã hội" (SOC).

Bảng 4.19. Các nhân tố được trích xuất sau khi phân tích EFA

Mã nhân tố	Tên nhân tố	Biến quan sát
INF	Cơ sở hạ tầng	['INF1', 'INF2', 'INF3', 'INF4']
INT	Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực	['INT1', 'INT2', 'INT3', 'INT4']
POL	Chính sách quản lý và ưu đãi	['POL1', 'POL2', 'POL3', 'POL4']
IEI	Hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực	['GEC2', 'HR2']
COM	Năng lực cạnh tranh và đổi mới	['COM1', 'COM2', 'COM3']
GEH	Bối cảnh Kinh tế toàn cầu và nguồn nhân lực	['GEC1', 'GEC3', 'HR1', 'HR3']
SOC	Môi trường sống và xã hội	['SOC1', 'SOC2']

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả điều tra và phân tích bằng SPSS năm 2024)

Kết quả phân tích nhân tố khám phá cho thấy cấu trúc thang đo ban đầu về cơ bản phù hợp với dữ liệu thực tế. Các biến quan sát được nhóm vào đúng các khái niệm lý thuyết dự kiến, ngoại trừ một vài biến có tải trọng chéo nhẹ như POL4, tuy nhiên vẫn nằm trong ngưỡng có thể chấp nhận được. Các nhóm nhân tố hình thành đều có ý nghĩa thực tiễn và khái niệm rõ ràng.

4.3.4. Phân tích hồi quy và kiểm định giả thuyết

Trong nghiên cứu định lượng, hồi quy tuyến tính bội là phương pháp phổ biến dùng để kiểm định mối quan hệ giữa một biến phụ thuộc (biến kết quả) với nhiều biến độc lập (các yếu tố tác động). Thông qua mô hình hồi quy, ta có thể lượng hóa mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố đến kết quả nghiên cứu, từ đó kiểm định các giả thuyết đã đề ra. Một mô hình hồi quy được đánh giá tốt nếu có độ phù hợp cao (R^2), các hệ số có ý nghĩa thống kê và không vi phạm các giả định cơ bản như đa cộng tuyến hay tự tương quan. Sau khi hoàn thiện phân tích nhân tố khám phá, các nhân tố mới được sử dụng làm biến độc lập trong mô hình hồi quy tuyến tính bội nhằm đánh giá mức độ tác động

của từng yếu tố đến biến phụ thuộc là phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Mô hình hồi quy được thiết lập với công thức tổng quát:

$$DEV = \beta_0 + \beta_1 INF + \beta_2 POL + \beta_3 INT + \beta_4 IEI + \beta_5 COM + \beta_6 GEH + \beta_7 SOC + \varepsilon$$

Trong đó:

- DEV là mức độ phát triển của khu kinh tế cửa khẩu
- Các biến INF, POL, INT, IEI, COM, GEH, SOC lần lượt đại diện cho 7 nhân tố

đã được rút trích từ EFA

- ε là sai số ngẫu nhiên
- $\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_7$ là các hệ số hồi quy cần ước lượng

Bảng 4.20. Kết quả phân tích hồi quy

Tóm tắt mô hình

Mô hình	R	R bình phương	R bình phương điều chỉnh	Sai số chuẩn của ước lượng	Hệ số Durbin-Watson
1	.623 ^a	.388	.372	.55971	1.952

a. Các biến độc lập: (Hằng số), SOC, INT, INF, IEI, POL, GEH, COM

b. Biến phụ thuộc: DEV

Bảng ANOVA

Mô hình	Tổng bình phương	df	Bình phương trung bình	F	Sig.
1 Hồi quy	54.981	7	7.854	25.072	.000b
Phần dư	86.777	277	.313		
Tổng cộng	141.758	284			

a. Biến phụ thuộc: DEV

b. Các yếu tố dự báo: (Hằng số), SOC, INT, INF, IEI, POL, GEH, COM

BẢNG HỆ SỐ HỒI QUY								
Mô hình		Hệ số chưa chuẩn hóa		Hệ số chuẩn hóa	t	Sig.	Thống kê đa cộng tuyến	
		B	Sai số chuẩn	Beta			Dung sai	VIF
1	(Constant)	-1.800	.400		-4.503	.000		
	INF	.192	.053	.172	3.612	.000	.973	1.028
	INT	.271	.061	.256	4.464	.000	.673	1.485
	POL	.238	.057	.211	4.152	.000	.854	1.171
	IEI	.200	.052	.227	3.881	.000	.649	1.542
	COM	.124	.065	.108	1.893	.059	.674	1.483
	GEH	.098	.059	.099	1.666	.097	.630	1.588
	SOC	.056	.034	.083	1.667	.097	.902	1.108
a. Biến phụ thuộc: DEV								

(Nguồn: Khảo sát của nhóm nghiên cứu và kết quả phân tích qua SPSS năm 2024)

Kết quả phân tích hồi quy tuyến tính bội được sử dụng nhằm đánh giá mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu (DEV). Các nhân tố độc lập bao gồm: cơ sở hạ tầng (INF), quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực (INT), chính sách quản lý và ưu đãi (POL), hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực (IEI), năng lực cạnh tranh và đổi mới (COM), bối cảnh kinh tế toàn cầu và nguồn nhân lực (GEH) và môi trường sống – xã hội (SOC).

Kết quả tóm tắt mô hình cho thấy hệ số tương quan $R = 0,623$, phản ánh mối quan hệ tương đối chặt chẽ giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc. Hệ số $R^2 = 0,388$ cho thấy các nhân tố trong mô hình giải thích được 38,8% sự biến động của biến phụ thuộc DEV. Sau khi điều chỉnh theo số lượng biến độc lập, R^2 điều chỉnh đạt 0,372, nghĩa là khoảng 37,2% sự thay đổi của sự phát triển khu kinh tế cửa khẩu được giải thích bởi các nhân tố trong mô hình, phần còn lại do các yếu tố khác chưa được đưa vào nghiên cứu.

Hệ số Durbin–Watson = 1,952 nằm trong khoảng từ 1,5 đến 2,5, cho thấy không có hiện tượng tự tương quan của sai số, đảm bảo giả định độc lập của phần dư trong mô hình hồi quy.

Kết quả kiểm định ANOVA cho thấy $F = 25,072$ với $\text{Sig.} = 0,000 < 0,05$, chứng tỏ mô hình hồi quy có ý nghĩa thống kê. Điều này khẳng định các biến độc lập khi xét đồng thời có ảnh hưởng đáng kể đến sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu.

Kết quả bảng hệ số hồi quy cho thấy:

- Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực (INT) có tác động mạnh nhất đến sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu với $\text{Beta} = 0,256$ ($\text{Sig.} = 0,000$). Điều này cho thấy việc duy trì và mở rộng hợp tác kinh tế xuyên biên giới, các chương trình hợp tác thương mại và đầu tư giữa Lào Cai và tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) có vai trò đặc biệt quan trọng trong thúc đẩy phát triển khu kinh tế cửa khẩu.

- Hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực (IEI) cũng có ảnh hưởng tích cực và có ý nghĩa thống kê với $\text{Beta} = 0,227$ ($\text{Sig.} = 0,000$). Điều này phản ánh vai trò của các hiệp định thương mại tự do và các chương trình đào tạo nguồn nhân lực trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh và thu hút đầu tư.

- Chính sách quản lý và ưu đãi (POL) có tác động đáng kể với $\text{Beta} = 0,211$ ($\text{Sig.} = 0,000$). Kết quả này cho thấy các chính sách ưu đãi về thuế, đất đai và cải cách thủ tục hành chính đóng vai trò quan trọng trong việc tạo môi trường đầu tư thuận lợi.

- Cơ sở hạ tầng (INF) cũng có ảnh hưởng tích cực và có ý nghĩa thống kê với $\text{Beta} = 0,172$ ($\text{Sig.} = 0,000$), cho thấy hệ thống giao thông, logistics và hạ tầng kỹ thuật là nền tảng quan trọng thúc đẩy hoạt động thương mại và đầu tư tại khu kinh tế cửa khẩu.

- Năng lực cạnh tranh và đổi mới của doanh nghiệp (COM) có tác động tích cực nhưng chưa đạt mức ý nghĩa thống kê ở mức 5% ($\text{Sig.} = 0,059$), cho thấy vai trò của yếu tố này chưa thực sự rõ ràng trong mô hình nghiên cứu.

- Bối cảnh kinh tế toàn cầu và nguồn nhân lực (GEH) và môi trường sống – xã hội (SOC) cũng có tác động cùng chiều với sự phát triển khu kinh tế cửa khẩu nhưng không có ý nghĩa thống kê ($\text{Sig.} > 0,05$).

Các chỉ số VIF dao động từ 1,028 đến 1,588, đều nhỏ hơn 2, và giá trị Tolerance đều lớn hơn 0,5, cho thấy không có hiện tượng đa cộng tuyến giữa các biến độc lập. Do đó, mô hình hồi quy đảm bảo tính ổn định và các ước lượng là đáng tin cậy.

Từ kết quả ước lượng, phương trình hồi quy tuyến tính được xác định như sau:

$$\text{DEV} = - 1,800 + 0,192 \times \text{INF} + 0,271 \times \text{INT} + 0,238 \times \text{POL} + 0,200 \times \text{IEI} + 0,124 \times \text{COM} + 0,098 \times \text{GEH} + 0,056 \times \text{SOC}$$

Kết quả nghiên cứu cho thấy bốn nhân tố có ảnh hưởng có ý nghĩa thống kê đến sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu, bao gồm quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực, hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực, chính sách quản lý và ưu đãi, và cơ sở hạ tầng. Trong đó, quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực là nhân tố có tác động mạnh nhất. Điều này khẳng định vai trò của hợp tác kinh tế xuyên biên giới và hội nhập quốc tế trong thúc đẩy phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong bối cảnh hội nhập kinh tế khu vực.

Bảng 4.21. Tổng hợp kết quả kiểm định giả thuyết

Mã giả thuyết	Nội dung giả thuyết	Hệ số hồi quy (Beta)	Sig.	Kết luận kiểm định
H1	Cơ sở hạ tầng (INF) có tác động thuận chiều đến sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	0,172	0,000	Chấp nhận
H2	Chính sách quản lý và ưu đãi (POL) có tác động thuận chiều đến sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	0,211	0,000	Chấp nhận
H3	Bối cảnh kinh tế toàn cầu và nguồn nhân lực (GEH) có tác động thuận chiều đến sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	0,099	0,097	Không chấp nhận
H4	Năng lực cạnh tranh và đổi mới (COM) có tác động thuận chiều đến sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	0,108	0,059	Không chấp nhận (ở mức 5%)
H5	Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực (INT) có tác động thuận chiều đến sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	0,256	0,000	Chấp nhận
H6	Hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực (IEI) có tác động thuận chiều đến sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	0,227	0,000	Chấp nhận
H7	Môi trường sống và xã hội (SOC) có tác động thuận chiều đến sự phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai	0,083	0,097	Không chấp nhận

(Nguồn: Khảo sát của tác giả và kết quả phân tích qua SPSS năm 2024)

Kết quả kiểm định cho thấy trong số 7 giả thuyết nghiên cứu, có 4 giả thuyết được chấp nhận gồm H1, H2, H5 và H6, trong khi 3 giả thuyết (H3, H4 và H7) không được chấp nhận ở mức ý nghĩa 5%. Điều này cho thấy quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực, hội nhập kinh tế quốc tế, chính sách quản lý và ưu đãi, cũng như cơ sở hạ tầng là những nhân tố có ảnh hưởng đáng kể đến sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai.

Cai. Trong đó, quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực có mức độ tác động mạnh nhất ($\text{Beta} = 0,256$), tiếp theo là hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực ($\text{Beta} = 0,227$), chính sách quản lý và ưu đãi ($\text{Beta} = 0,211$) và cơ sở hạ tầng ($\text{Beta} = 0,172$).

Ngược lại, các yếu tố bối cảnh kinh tế toàn cầu và nguồn nhân lực, năng lực cạnh tranh và đổi mới của doanh nghiệp, và môi trường sống – xã hội chưa cho thấy tác động có ý nghĩa thống kê trong mô hình nghiên cứu. Điều này cho thấy vai trò của các yếu tố này đối với sự phát triển của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai chưa thực sự rõ ràng hoặc có thể chịu ảnh hưởng bởi các yếu tố trung gian khác chưa được đưa vào mô hình.

4.4. Đánh giá chung

Nhằm đánh giá mức độ phát triển của KKTCK Lào Cai, tác giả đã thu thập những thông tin liên quan tại KKTCK Đồng Đăng – Lạng Sơn và KKTCK Móng Cái với một số tiêu chí liên quan để làm căn cứ so sánh phù hợp. Kết quả được thể hiện tại bảng 4.22.

Bảng 4.22. So sánh mức độ phát triển của 3 KKTCK phía Bắc giai đoạn 2020 – 2024 theo một số tiêu chí

Tiêu chí	KKTCK Lào Cai	KKTCK Đồng Đăng – Lạng Sơn	KKTCK Móng Cái
Vị trí địa lý & Vai trò chiến lược	Trung chuyển trong hành lang Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng; kết nối Tây Nam Trung Quốc	Gần Hà Nội, kết nối nội địa thuận lợi; thiếu đa dạng về kết nối biển	Giáp Đông Hưng (Trung Quốc), ven biển; kết nối đường bộ và hàng hải quốc tế
Hạ tầng giao thông & Logistics	Có cao tốc Nội Bài – Lào Cai, đường sắt liên vận quốc tế; thiếu cảng biển	Có cao tốc Bắc Giang – Lạng Sơn. đường sắt Đồng Đăng – Nam Ninh; logistics hạn chế	Có cao tốc Vân Đồn – Móng Cái; kết nối cảng Vạn Gia, Cái Lân
Quy mô thương mại	Quy mô 4,5 – 5 tỷ USD/năm, buôn bán hàng hóa truyền thống như nông sản, khoáng sản	Quy mô 3,5 – 4 tỷ USD/năm; buôn bán hàng tiêu dùng, máy móc	Quy mô 6,5 – 7,2 tỷ USD/năm; buôn bán hàng chất lượng cao, điện tử
Thu hút đầu tư & Chính sách ưu đãi	38 dự án, thu hút khoảng 7.200 tỷ đồng: tập trung logistics và chế biến nông sản	Hơn 25 dự án, thu hút khoảng 4.000 tỷ đồng: quy mô nhỏ, ít đột phá	Nguồn vốn thu hút chính FDI khoảng 9.500 tỷ đồng; nhiều dự án lớn về logistics và du lịch

Hợp tác quốc tế	Tăng cường hợp tác với Vân Nam; triển khai quy hoạch đến 2040	Hợp tác truyền thống, ít mô hình mới	Tiên phong hợp tác xuyên biên giới, nhiều mô hình hiện đại
------------------------	---	--------------------------------------	--

(Nguồn: Báo cáo của 3 Ban quản lý cửa khẩu phía Bắc giai đoạn 2020 – 2024)

Như vậy có thể nhận thấy, KKTCK Móng Cái đang nổi lên như một hình mẫu về khu kinh tế cửa khẩu hiện đại, năng động, tận dụng tốt lợi thế địa lý, hạ tầng đồng bộ và chính sách linh hoạt để thúc đẩy giao thương và đầu tư. KKTCK Lào Cai đóng vai trò quan trọng trong trục kết nối Tây Bắc và trung chuyển hàng hóa khu vực, song cần tiếp tục hoàn thiện logistics, nâng cao chất lượng dịch vụ. KKTCK Đồng Đăng tuy có vị trí gần Thủ đô và nền tảng thương mại vững chắc song mô hình phát triển còn tương đối truyền thống và chậm thích ứng với xu thế mới. Để phát huy tối đa tiềm năng của ba khu kinh tế, cần thúc đẩy sự liên kết vùng giữa các KKTCK như một hành lang hợp tác kinh tế – logistics thống nhất, hỗ trợ cho chiến lược hội nhập ASEAN – Trung Quốc trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu đang tái cấu trúc mạnh mẽ.

Việc đánh giá thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong luận án này được thực hiện trên cơ sở các căn cứ chủ yếu sau:

- (i) Kết quả phân tích các nội dung quản lý kinh tế đối với KKTCK, bao gồm: xây dựng kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm tra, giám sát;
- (ii) Các chỉ tiêu phản ánh kết quả phát triển KKTCK, như kim ngạch xuất nhập khẩu, số lượng doanh nghiệp, hạ tầng, logistics và thu ngân sách;
- (iii) Kết quả điều tra khảo sát các cán bộ quản lý và doanh nghiệp hoạt động tại KKTCK, phản ánh đánh giá thực tiễn của các chủ thể liên quan;
- (iv) Các yếu tố ảnh hưởng đã được phân tích trong mục 4.3.

Trên cơ sở các căn cứ này, việc đánh giá được thực hiện theo hai góc độ: (i) mức độ phát triển của KKTCK Lào Cai; và (ii) hiệu quả quản lý của các cơ quan nhà nước đối với KKTCK.

4.4.1. Các kết quả đạt được

Trên cơ sở phân tích thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) Lào Cai giai đoạn 2020–2024 dưới góc độ quản lý kinh tế, kết hợp với kết quả điều tra khảo sát các cán bộ quản lý và doanh nghiệp hoạt động tại khu vực cửa khẩu, có thể khái quát một số kết quả đạt được chủ yếu như sau:

Thứ nhất, công tác xây dựng và triển khai kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai đã được thực hiện tương đối đồng bộ, bám sát định hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh và các chủ trương của Trung ương. Hệ thống kế hoạch đã bao quát các lĩnh vực trọng yếu như phát triển hạ tầng, thương mại, thu hút đầu tư và cải cách hành chính, tạo cơ sở định hướng cho hoạt động phát triển KKTCK. Kết quả khảo sát cho thấy trên 70% cán bộ quản lý đánh giá các kế hoạch phát triển cơ bản phù hợp với yêu cầu thực tiễn, phản ánh tính định hướng và khả năng vận dụng của công tác lập kế hoạch.

Thứ hai, hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng giao thông và logistics, đã từng bước được cải thiện, góp phần nâng cao năng lực kết nối và thông quan hàng hóa. Các tuyến giao thông trục chính, khu bãi xe, kho bãi và khu logistics được đầu tư mở rộng, giúp nâng cao năng lực tiếp nhận phương tiện và giảm áp lực ùn tắc tại cửa khẩu. Kết quả khảo sát cho thấy khoảng 65–70% doanh nghiệp đánh giá hạ tầng đã có sự cải thiện so với giai đoạn trước, cho thấy hiệu quả bước đầu của các chính sách đầu tư và quản lý hạ tầng.

Thứ ba, hoạt động xuất nhập khẩu qua KKTCK Lào Cai duy trì quy mô tương đối lớn và có khả năng phục hồi sau giai đoạn chịu tác động mạnh của đại dịch COVID-19. Kim ngạch xuất nhập khẩu có sự biến động trong giai đoạn 2020–2023 nhưng đã phục hồi rõ rệt vào năm 2024, cùng với sự gia tăng số lượng doanh nghiệp tham gia hoạt động xuất nhập khẩu. Kết quả khảo sát cho thấy khoảng 75% doanh nghiệp đánh giá môi trường hoạt động xuất nhập khẩu có xu hướng cải thiện trong giai đoạn phục hồi, phản ánh hiệu quả của các biện pháp điều hành và hỗ trợ từ phía cơ quan quản lý.

Thứ tư, công tác cải cách thủ tục hành chính và ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động xuất nhập khẩu đã đạt được những kết quả tích cực. Tỷ lệ thủ tục hành chính thực hiện dưới dạng điện tử tăng đáng kể, thời gian thông quan được rút ngắn, góp phần giảm chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Theo kết quả khảo sát, trên 80% doanh nghiệp đánh giá thủ tục hành chính tại khu vực cửa khẩu ở mức “thuận lợi” hoặc “tương đối thuận lợi”, cho thấy những cải thiện rõ rệt trong công tác quản lý và phục vụ doanh nghiệp.

Thứ năm, hoạt động hợp tác thông thương giữa tỉnh Lào Cai và phía Trung Quốc được duy trì và từng bước được tăng cường. Các cơ chế phối hợp, trao đổi thông tin và điều tiết hoạt động thông quan đã được thiết lập và phát huy hiệu quả, đặc biệt trong

giai đoạn phục hồi sau đại dịch. Kết quả khảo sát cho thấy khoảng 68–72% doanh nghiệp đánh giá hoạt động phối hợp giữa các cơ quan chức năng hai bên có cải thiện, góp phần giảm ùn tắc và nâng cao hiệu quả thông quan.

Thứ sáu, nguồn thu ngân sách từ hoạt động xuất nhập khẩu qua KKTCK Lào Cai được duy trì tương đối ổn định, ngay cả trong giai đoạn khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh. Điều này phản ánh vai trò điều tiết của chính sách tài khóa cũng như hiệu quả quản lý thu của các cơ quan chức năng tại khu vực cửa khẩu.

Thứ bảy, năng lực quản lý nhà nước đối với KKTCK Lào Cai từng bước được nâng cao thông qua việc tăng cường phối hợp giữa các cơ quan chức năng, cải thiện công tác điều hành và từng bước thích ứng với các biến động của môi trường kinh tế quốc tế. Kết quả khảo sát cho thấy phần lớn cán bộ quản lý đánh giá tích cực về sự cải thiện trong công tác phối hợp và điều hành, góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và xử lý các vấn đề phát sinh trong thực tiễn.

Nhìn chung, các kết quả đạt được trong giai đoạn 2020–2024 không chỉ thể hiện qua các chỉ tiêu phát triển kinh tế mà còn được khẳng định thông qua đánh giá của các chủ thể tham gia hoạt động tại KKTCK. Dưới góc độ quản lý kinh tế, những kết quả này phản ánh vai trò tích cực của chính quyền địa phương trong việc tổ chức, điều hành và thúc đẩy phát triển KKTCK Lào Cai, đồng thời tạo nền tảng quan trọng cho việc đề xuất các giải pháp phát triển trong giai đoạn tiếp theo.

4.4.2. Các tồn tại, hạn chế

Bên cạnh những kết quả đạt được, hoạt động phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong giai đoạn 2020–2024 dưới góc độ quản lý kinh tế vẫn còn tồn tại một số hạn chế chủ yếu như sau:

Thứ nhất, công tác xây dựng và triển khai kế hoạch phát triển KKTCK còn thiếu tính cụ thể và đồng bộ. Mặc dù hệ thống kế hoạch đã bao quát nhiều lĩnh vực, song nội dung còn mang tính tổng hợp, chưa xác định rõ các mục tiêu định lượng và lộ trình thực hiện cho từng lĩnh vực. Kết quả khảo sát cho thấy vẫn còn khoảng 25–30% cán bộ quản lý đánh giá công tác lập kế hoạch chưa thực sự sát với thực tiễn, đặc biệt trong các lĩnh vực mới như chuyển đổi số và phát triển nguồn nhân lực.

Thứ hai, hệ thống kết cấu hạ tầng, đặc biệt là hạ tầng logistics và kết nối nội vùng, vẫn chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu phát triển. Mặc dù đã được cải thiện, song tính

đồng bộ giữa giao thông, kho bãi và dịch vụ logistics còn hạn chế, dẫn đến chi phí logistics vẫn ở mức cao (khoảng 25–30% giá trị hàng hóa). Kết quả khảo sát cho thấy khoảng 30–35% doanh nghiệp cho rằng hạ tầng vẫn là rào cản đối với hoạt động xuất nhập khẩu.

Thứ ba, hoạt động xuất nhập khẩu còn thiếu tính ổn định và phụ thuộc lớn vào thị trường Trung Quốc. Biến động mạnh trong giai đoạn 2020–2022 cho thấy khả năng chống chịu của KKTCK trước các cú sốc bên ngoài còn hạn chế. Cơ cấu hàng hóa xuất nhập khẩu chưa đa dạng, vẫn tập trung chủ yếu vào một số mặt hàng nông sản, tiềm ẩn nhiều rủi ro trong dài hạn.

Thứ tư, công tác cải cách thủ tục hành chính và ứng dụng công nghệ thông tin tuy đã có cải thiện nhưng chưa đồng bộ. Việc kết nối và chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan quản lý còn hạn chế, chưa hình thành hệ thống quản lý tích hợp. Theo kết quả khảo sát, vẫn còn khoảng 15–20% doanh nghiệp gặp khó khăn trong thực hiện thủ tục hành chính điện tử, phản ánh những hạn chế trong triển khai thực tế.

Thứ năm, hoạt động hợp tác thông thương với phía Trung Quốc còn thiếu tính ổn định và chưa được thể chế hóa đầy đủ. Cơ chế phối hợp giữa hai bên trong nhiều trường hợp còn mang tính tình huống, phụ thuộc vào chính sách của phía đối tác. Khoảng 25–30% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng hoạt động điều tiết thông quan giữa hai bên còn thiếu linh hoạt, đặc biệt trong các thời điểm cao điểm hoặc khi có biến động chính sách.

Thứ sáu, hiệu quả thu ngân sách từ hoạt động xuất nhập khẩu chưa thực sự tương xứng với tiềm năng phát triển. Mặc dù nguồn thu được duy trì ổn định, song quy mô thu còn phụ thuộc lớn vào khối lượng hàng hóa thông quan và chưa phản ánh đầy đủ giá trị gia tăng từ các hoạt động logistics và dịch vụ phụ trợ.

Thứ bảy, năng lực quản lý nhà nước đối với KKTCK tuy đã được cải thiện nhưng vẫn còn một số hạn chế. Công tác phối hợp giữa các cơ quan chức năng chưa thực sự hiệu quả, cơ chế điều hành còn thiếu linh hoạt trong một số tình huống phát sinh. Kết quả khảo sát cho thấy vẫn còn khoảng 20–25% cán bộ quản lý đánh giá công tác phối hợp liên ngành chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

Nhìn chung, các tồn tại và hạn chế trong phát triển KKTCK Lào Cai không chỉ xuất phát từ các yếu tố khách quan như biến động kinh tế quốc tế, mà còn phản ánh

những bất cập trong công tác quản lý, điều hành và tổ chức thực hiện. Những hạn chế này là cơ sở quan trọng để phân tích nguyên nhân và đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả phát triển KKTCK trong giai đoạn tiếp theo.

4.4.3. Những nguyên nhân của hạn chế

Việc phân loại nguyên nhân thành khách quan và chủ quan trong luận án được thực hiện dựa trên tiêu chí sau:

Nguyên nhân khách quan là những yếu tố nằm ngoài phạm vi kiểm soát trực tiếp của chủ thể quản lý, bao gồm các yếu tố thuộc môi trường kinh tế quốc tế, chính sách của đối tác, điều kiện tự nhiên và khung thể chế cấp quốc gia.

Nguyên nhân chủ quan là những yếu tố thuộc phạm vi quản lý và điều hành của các cơ quan nhà nước tại địa phương, bao gồm công tác lập kế hoạch, tổ chức thực hiện, phối hợp quản lý và năng lực điều hành.

4.4.3.1. Nguyên nhân khách quan

Thứ nhất, biến động của môi trường kinh tế quốc tế và chính sách thương mại xuyên biên giới đã tác động mạnh đến hoạt động của KKTCK. Đặc biệt, đại dịch COVID-19 và chính sách “Zero Covid” kéo dài của Trung Quốc trong giai đoạn 2020–2022 đã làm gián đoạn chuỗi cung ứng, hạn chế lưu thông hàng hóa và ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Lào Cai. Đây là nguyên nhân quan trọng dẫn đến sự sụt giảm kim ngạch xuất nhập khẩu và làm giảm hiệu quả khai thác hạ tầng trong giai đoạn này.

Thứ hai, sự phụ thuộc lớn vào thị trường Trung Quốc và đặc điểm của thương mại biên mậu truyền thống làm gia tăng tính rủi ro của hoạt động xuất nhập khẩu. Do phần lớn hàng hóa xuất khẩu qua KKTCK Lào Cai là nông sản tươi, dễ bị ảnh hưởng bởi các quy định kiểm dịch và tiêu chuẩn kỹ thuật từ phía đối tác, nên khi có thay đổi chính sách, hoạt động thương mại bị tác động ngay lập tức.

Thứ ba, điều kiện địa lý và kết cấu hạ tầng vùng trung du, miền núi phía Bắc còn hạn chế cũng ảnh hưởng đến khả năng phát triển KKTCK. Địa hình phức tạp, khoảng cách xa các trung tâm kinh tế lớn và hệ thống hạ tầng chưa đồng bộ làm gia tăng chi phí logistics và hạn chế khả năng thu hút đầu tư vào khu vực cửa khẩu.

Thứ tư, khung thể chế và chính sách phát triển khu kinh tế cửa khẩu ở cấp quốc gia còn thiếu đồng bộ và chưa có nhiều cơ chế đột phá. Các chính sách ưu đãi, thu hút

đầu tư và phát triển logistics chưa thực sự đủ mạnh để tạo lợi thế cạnh tranh so với các khu kinh tế cửa khẩu khác trong khu vực.

4.4.3.2. Nguyên nhân chủ quan

Thứ nhất, công tác xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK chưa thực sự khoa học và cụ thể. Việc xác định mục tiêu, chỉ tiêu và lộ trình thực hiện trong một số lĩnh vực còn mang tính định tính, chưa gắn chặt với nguồn lực và điều kiện thực tiễn, dẫn đến khó khăn trong tổ chức triển khai và đánh giá hiệu quả.

Thứ hai, năng lực tổ chức thực hiện và điều hành của các cơ quan quản lý còn hạn chế. Công tác phối hợp giữa các cơ quan chức năng chưa thực sự hiệu quả, thiếu cơ chế điều phối linh hoạt, đặc biệt trong các tình huống phát sinh như ùn tắc hàng hóa hoặc thay đổi chính sách từ phía đối tác.

Thứ ba, việc phát triển hạ tầng và logistics còn thiếu tính đồng bộ và chưa gắn kết chặt chẽ với quy hoạch tổng thể. Một số dự án hạ tầng triển khai chậm tiến độ, trong khi việc thu hút đầu tư vào lĩnh vực logistics chưa đạt kỳ vọng, dẫn đến hạn chế trong năng lực phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu.

Thứ tư, mức độ ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong quản lý còn hạn chế. Các hệ thống thông tin giữa các cơ quan quản lý chưa được tích hợp đầy đủ, việc chia sẻ dữ liệu còn phân tán, làm giảm hiệu quả quản lý và kéo dài thời gian xử lý thủ tục.

Thứ năm, cơ chế hợp tác thông thương với phía Trung Quốc chưa được thể chế hóa đầy đủ và thiếu tính ổn định lâu dài. Hoạt động phối hợp giữa hai bên trong nhiều trường hợp còn mang tính tình huống, chưa có các cơ chế ràng buộc rõ ràng, dẫn đến khó khăn trong điều tiết hoạt động thông quan khi có biến động.

Thứ sáu, nguồn nhân lực phục vụ quản lý và phát triển KKTCK còn thiếu và chưa đồng đều về chất lượng. Đặc biệt, đội ngũ cán bộ có trình độ chuyên môn về logistics, thương mại quốc tế và công nghệ thông tin còn hạn chế, ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý và khả năng thích ứng với các yêu cầu mới.

CHƯƠNG 5

GIẢI PHÁP ĐẨY MẠNH PHÁT TRIỂN KHU KINH TẾ CỬA KHẨU LÀO CAI TRONG XU THẾ HỘI NHẬP KINH TẾ TOÀN CẦU

5.1. Bối cảnh quốc tế, khu vực và trong nước và dự báo hướng phát triển phát triển KKTCK Lào Cai

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu không chỉ chịu tác động bởi các yếu tố nội tại của địa phương mà còn chịu ảnh hưởng mạnh mẽ từ những biến động của môi trường kinh tế quốc tế, khu vực và trong nước. Việc phân tích bối cảnh phát triển này có ý nghĩa quan trọng trong việc xác định định hướng và xây dựng các giải pháp phù hợp nhằm thúc đẩy phát triển KKTCK Lào Cai trong giai đoạn tới.

5.1.1. Bối cảnh quốc tế

Trong những năm gần đây, kinh tế thế giới đang trải qua nhiều biến động lớn do tác động của các yếu tố như xung đột địa chính trị, biến đổi chuỗi cung ứng toàn cầu, xu hướng bảo hộ thương mại và sự phát triển nhanh chóng của kinh tế số. Sau đại dịch Covid-19, nhiều quốc gia và doanh nghiệp quốc tế đã thực hiện điều chỉnh chiến lược chuỗi cung ứng theo hướng đa dạng hóa thị trường và tăng cường kết nối thương mại khu vực. Xu hướng này tạo ra những cơ hội mới cho các khu kinh tế cửa khẩu trong việc thúc đẩy thương mại biên giới, logistics quốc tế và thu hút đầu tư.

Bên cạnh đó, sự phát triển của các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới như CPTPP, EVFTA, RCEP và các hiệp định thương mại song phương đã góp phần mở rộng thị trường xuất khẩu và thúc đẩy tự do hóa thương mại. Đặc biệt, Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP) với sự tham gia của nhiều nền kinh tế lớn trong khu vực châu Á – Thái Bình Dương đang tạo ra không gian hợp tác kinh tế rộng lớn, góp phần thúc đẩy hoạt động thương mại xuyên biên giới và đầu tư quốc tế.

Bên cạnh những cơ hội, bối cảnh kinh tế toàn cầu cũng đặt ra nhiều thách thức đối với các khu kinh tế cửa khẩu. Các biến động về chính sách thương mại, tiêu chuẩn kỹ thuật và các rào cản phi thuế quan ngày càng gia tăng, đòi hỏi các khu kinh tế cửa khẩu phải nâng cao năng lực quản lý, cải thiện hệ thống logistics và tăng cường năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập sâu rộng.

5.1.2. Bối cảnh khu vực

Trong khu vực châu Á, đặc biệt là khu vực Đông Á và Đông Nam Á, hoạt động hợp tác kinh tế xuyên biên giới đang ngày càng được thúc đẩy thông qua các hành lang kinh tế, khu hợp tác kinh tế và các khu kinh tế cửa khẩu. Các sáng kiến hợp tác kinh tế như Tiểu vùng sông Mekong mở rộng (GMS), Hành lang kinh tế Bắc – Nam và hợp tác kinh tế ASEAN – Trung Quốc đã góp phần tăng cường kết nối hạ tầng, thương mại và đầu tư giữa các quốc gia trong khu vực.

Đối với Việt Nam, tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh được xem là một trong những tuyến giao thương quan trọng kết nối Việt Nam với khu vực Tây Nam Trung Quốc. Trong đó, cặp cửa khẩu Lào Cai (Việt Nam) – Hà Khẩu (Trung Quốc) đóng vai trò là một đầu mối quan trọng trong hoạt động thương mại biên giới và logistics xuyên biên giới giữa hai quốc gia.

Trung Quốc hiện là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam, đồng thời là thị trường quan trọng đối với nhiều mặt hàng nông sản, công nghiệp và hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam. Sự gia tăng nhu cầu giao thương giữa hai quốc gia đã tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các khu kinh tế cửa khẩu, trong đó có KKTCK Lào Cai. Tuy nhiên, sự cạnh tranh giữa các cửa khẩu biên giới trong khu vực, cũng như những thay đổi trong chính sách thương mại và kiểm soát biên mậu của phía Trung Quốc, cũng đặt ra nhiều thách thức đối với hoạt động thương mại và logistics tại các khu kinh tế cửa khẩu của Việt Nam.

5.1.3. Bối cảnh trong nước

Trong những năm gần đây, Việt Nam đã ban hành nhiều chủ trương và chính sách nhằm thúc đẩy phát triển các khu kinh tế cửa khẩu như một động lực quan trọng của phát triển kinh tế vùng biên giới và hội nhập kinh tế quốc tế. Chính phủ đã triển khai nhiều chương trình và chiến lược phát triển kinh tế vùng, trong đó chú trọng phát triển hạ tầng giao thông, logistics, thương mại biên giới và các khu kinh tế cửa khẩu.

Đối với khu vực Trung du và miền núi phía Bắc, Nhà nước đã xác định đây là vùng có vị trí chiến lược quan trọng về kinh tế, quốc phòng và an ninh. Các chính sách phát triển vùng đã tập trung vào việc nâng cao kết cấu hạ tầng, phát triển kinh tế cửa khẩu, thúc đẩy thương mại biên giới và tăng cường liên kết vùng. Trong đó, tỉnh Lào Cai được

xác định là một trong những trung tâm quan trọng của hoạt động thương mại biên giới và logistics kết nối Việt Nam với thị trường Tây Nam Trung Quốc.

Bên cạnh đó, quá trình chuyển đổi số và phát triển kinh tế số đang tạo ra những cơ hội mới cho việc hiện đại hóa hoạt động quản lý và vận hành các khu kinh tế cửa khẩu. Việc triển khai mô hình cửa khẩu số, hải quan điện tử, hệ thống logistics thông minh và thương mại điện tử xuyên biên giới được kỳ vọng sẽ góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động của các khu kinh tế cửa khẩu trong thời gian tới.

Tuy nhiên, trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gia tăng giữa các khu kinh tế cửa khẩu trong cả nước, KKTCK Lào Cai cũng phải đối mặt với nhiều thách thức như hạn chế về cơ sở hạ tầng logistics, chất lượng nguồn nhân lực, năng lực dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp và cơ chế quản lý khu kinh tế. Do đó, việc xác định rõ bối cảnh phát triển quốc tế, khu vực và trong nước là cơ sở quan trọng để xây dựng các định hướng và giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển KKTCK Lào Cai theo hướng bền vững và hiệu quả trong giai đoạn tới.

5.1.4. Dự báo phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng và xu hướng tăng cường hợp tác kinh tế xuyên biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc, khu vực cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu được dự báo sẽ tiếp tục đóng vai trò quan trọng trong mạng lưới thương mại và logistics khu vực. Với vị trí địa kinh tế đặc biệt trên hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, KKTCK Lào Cai có tiềm năng trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa, logistics và dịch vụ thương mại quan trọng kết nối Việt Nam với khu vực Tây Nam Trung Quốc và các quốc gia ASEAN.

Trong thời gian tới, hoạt động thương mại biên giới giữa Việt Nam và Trung Quốc được dự báo tiếp tục duy trì xu hướng tăng trưởng, đặc biệt đối với các mặt hàng nông sản, hàng tiêu dùng và hàng hóa quá cảnh. Sự gia tăng nhu cầu giao thương giữa hai quốc gia sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng quy mô hoạt động xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu quốc tế, trong đó cặp cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu giữ vai trò là một trong những điểm giao thương quan trọng. Bên cạnh đó, việc Trung Quốc tiếp tục thúc đẩy chiến lược phát triển khu vực Tây Nam, đặc biệt là tỉnh Vân Nam, cũng được kỳ vọng sẽ gia tăng nhu cầu hợp tác kinh tế và thương mại với các địa phương biên giới của Việt Nam.

Cùng với sự phát triển của thương mại quốc tế, lĩnh vực logistics và vận tải xuyên biên giới tại khu vực cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu cũng được dự báo sẽ có nhiều chuyển biến tích cực. Việc nâng cấp hệ thống hạ tầng giao thông, phát triển các trung tâm logistics, cảng cạn (ICD) và hệ thống kho bãi hiện đại sẽ góp phần nâng cao năng lực thông quan và giảm chi phí logistics cho doanh nghiệp. Đồng thời, xu hướng phát triển thương mại điện tử xuyên biên giới và logistics số được kỳ vọng sẽ thúc đẩy quá trình hiện đại hóa hoạt động quản lý và vận hành tại các khu kinh tế cửa khẩu.

Bên cạnh những triển vọng tích cực, sự phát triển của KKTCK Lào Cai – Hà Khẩu trong giai đoạn tới cũng phải đối mặt với nhiều thách thức. Những biến động của kinh tế thế giới, thay đổi trong chính sách thương mại và kiểm soát biên mậu của các quốc gia, cũng như sự cạnh tranh giữa các khu kinh tế cửa khẩu trong khu vực có thể ảnh hưởng đến tốc độ tăng trưởng của hoạt động thương mại biên giới. Ngoài ra, yêu cầu về chuyển đổi số, phát triển logistics hiện đại và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cũng đặt ra những yêu cầu mới đối với công tác quản lý và phát triển khu kinh tế cửa khẩu.

Từ những xu hướng trên, có thể dự báo rằng trong giai đoạn đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045, KKTCK Lào Cai – Hà Khẩu sẽ tiếp tục phát triển theo hướng trở thành một trung tâm thương mại, dịch vụ và logistics quan trọng của khu vực biên giới phía Bắc Việt Nam. Việc phát huy lợi thế vị trí địa kinh tế, tăng cường hợp tác kinh tế xuyên biên giới, phát triển hạ tầng logistics hiện đại và thúc đẩy chuyển đổi số trong quản lý cửa khẩu sẽ là những yếu tố then chốt quyết định sự phát triển bền vững của khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong giai đoạn tới.

5.2. Định hướng, mục tiêu và dự báo phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2030 tầm nhìn đến năm 2045 trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu

Định hướng, mục tiêu và hệ thống giải pháp trong chương này được xây dựng trên cơ sở kết hợp giữa: (i) kết quả phân tích thực trạng phát triển KKTCK Lào Cai giai đoạn 2020–2024; (ii) kết quả phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển KKTCK; (iii) các tồn tại, hạn chế và nguyên nhân đã xác định ở Chương 4; và (iv) các định hướng, quy hoạch phát triển đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Trong đó, các định hướng có tính pháp lý được kế thừa từ Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023; Quy hoạch chung xây dựng KKTCK Lào Cai đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số

1627/QĐ-TTg ngày 23/11/2018; và Quy hoạch cửa khẩu trên tuyến biên giới đất liền Việt Nam – Trung Quốc thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 theo Quyết định số 1199/QĐ-TTg năm 2023. Trên cơ sở đó, luận án kế thừa các định hướng chính thức còn hiệu lực, đồng thời đề xuất bổ sung một số định hướng và giải pháp từ góc độ quản lý kinh tế nhằm khắc phục các hạn chế đã chỉ ra.

5.2.1. Định hướng

Các giải pháp được đề xuất trên cơ sở kết quả phân tích giai đoạn 2020–2024, kết hợp với định hướng chiến lược phát triển KKTCK theo quy hoạch và bối cảnh hội nhập đến năm 2030; Quyết định số 1620/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Ban hành Kế hoạch triển khai xây dựng Lào Cai trở thành Trung tâm kết nối giao thương kinh tế giữa Việt Nam và các nước ASEAN với vùng Tây Nam - Trung Quốc; Quy hoạch tỉnh Lào Cai giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được phê duyệt qua Quyết định 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023, cùng các văn bản liên quan, định hướng phát triển KKTCK Lào Cai được xác định mang tính chiến lược và toàn diện trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng, với những định hướng chính như sau:

(1) Định hướng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trở thành cực tăng trưởng vùng và trung tâm kết nối kinh tế quốc tế

Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai được xác định là vùng kinh tế động lực chủ đạo của tỉnh Lào Cai, đồng thời giữ vai trò như một cực tăng trưởng trọng điểm của vùng Trung du và miền núi phía Bắc. Việc lựa chọn KKTCK Lào Cai làm trọng tâm phát triển xuất phát từ các lợi thế đặc thù về vị trí địa lý, hạ tầng giao thông liên kết, nguồn lực tài nguyên và mối quan hệ hợp tác kinh tế xuyên biên giới ngày càng sâu rộng giữa Việt Nam với Trung Quốc và các nước ASEAN.

Về vị trí địa lý chiến lược, KKTCK Lào Cai nằm ở trung tâm hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, là cửa ngõ quan trọng kết nối trực tiếp giữa các trung tâm kinh tế phía Bắc của Việt Nam với vùng Tây Nam Trung Quốc, đặc biệt là tỉnh Vân Nam. Với lợi thế này, KKTCK Lào Cai có vai trò then chốt trong thúc đẩy thương mại quốc tế, nâng cao giá trị gia tăng của các hoạt động xuất nhập khẩu và phát triển logistics, đồng thời trở thành đầu mối trung chuyển hàng hóa quốc tế quan trọng, kết nối trực tiếp với các thị trường khu vực ASEAN qua hệ thống đường bộ, đường sắt và đường biển.

KKTK Lào Cai cũng được xác định là cực tăng trưởng vùng, đóng vai trò chủ đạo trong việc tạo hiệu ứng lan tỏa phát triển kinh tế xã hội ra các địa phương lân cận. Theo đó, tỉnh Lào Cai đặt mục tiêu đến năm 2030, khu vực cửa khẩu này sẽ đạt tốc độ tăng trưởng GRDP trung bình trên 10%/năm, thu nhập bình quân đầu người đạt mức cao hơn so với mặt bằng chung khu vực miền núi phía Bắc, đồng thời thúc đẩy mạnh mẽ chuyển đổi cơ cấu kinh tế theo hướng tăng tỷ trọng các ngành công nghiệp, dịch vụ và thương mại, giảm dần tỷ trọng nông nghiệp.

Bên cạnh đó, KKTK Lào Cai không chỉ đóng vai trò quan trọng về kinh tế mà còn có ý nghĩa đặc biệt trong lĩnh vực ngoại giao kinh tế, là biểu tượng cho sự hội nhập quốc tế sâu rộng của Việt Nam. Với các định hướng chiến lược về xây dựng cửa khẩu thông minh, áp dụng mạnh mẽ công nghệ số vào quản lý logistics và thương mại điện tử xuyên biên giới, khu vực này được kỳ vọng trở thành mô hình kiểu mẫu về phát triển kinh tế cửa khẩu và hợp tác quốc tế hiệu quả trong giai đoạn mới.

(2) Định hướng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai theo mô hình kinh tế đa ngành, đa chức năng

Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai được phát triển theo mô hình đa ngành – đa chức năng, phù hợp với các xu hướng mới trong hoạch định và phát triển khu kinh tế hiện đại. Theo đó, các lĩnh vực công nghiệp, thương mại, dịch vụ logistics, đô thị biên giới, du lịch và nông nghiệp công nghệ cao đều được xác định là trọng tâm, tạo ra một cơ cấu kinh tế đa dạng, năng động và có khả năng ứng phó linh hoạt với biến động của thị trường quốc tế.

Thứ nhất, lĩnh vực công nghiệp chế biến – chế tạo được lựa chọn là ngành chủ lực nhằm gia tăng giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu qua cửa khẩu. Việc hình thành các cụm công nghiệp phụ trợ, công nghiệp chế biến thực phẩm, dược liệu và các sản phẩm nông nghiệp chất lượng cao góp phần nâng cao sức cạnh tranh và tạo động lực thu hút đầu tư trong và ngoài nước. Đây là nền tảng để KKTK Lào Cai tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng và chuỗi giá trị toàn cầu.

Thứ hai, lĩnh vực thương mại – logistics – dịch vụ biên mậu có vai trò trung tâm trong việc tận dụng tối đa lợi thế địa lý và hạ tầng giao thông kết nối liên vùng. Các khu vực cửa khẩu quốc tế (như Kim Thành, Bản Vược), hệ thống cảng cạn (ICD), trung tâm logistics tập trung và dịch vụ hậu cần xuyên biên giới được phát triển theo tiêu chuẩn

quốc tế, đảm bảo hiệu quả về mặt chi phí, thời gian và chất lượng dịch vụ. Đây được coi là động lực thúc đẩy tăng trưởng kim ngạch thương mại song phương Việt – Trung và rộng hơn là thương mại Việt Nam với khu vực ASEAN.

Thứ ba, phát triển đô thị biên giới hiện đại và du lịch đặc thù góp phần tạo ra môi trường sống chất lượng cao và thúc đẩy sự giao lưu văn hóa – xã hội giữa hai quốc gia. Đô thị biên giới không chỉ đóng vai trò là trung tâm thương mại, hành chính mà còn là điểm đến du lịch quốc tế hấp dẫn, thu hút du khách nhờ lợi thế về cảnh quan thiên nhiên và văn hóa đặc sắc của vùng núi Tây Bắc.

Thứ tư, lĩnh vực nông nghiệp công nghệ cao được chú trọng nhằm khai thác tối đa lợi thế về đất đai, khí hậu và đa dạng sinh học của tỉnh Lào Cai. Việc triển khai các mô hình sản xuất nông nghiệp công nghệ cao, ứng dụng công nghệ sinh học, công nghệ số và thực hiện chuỗi giá trị sản phẩm nông sản chất lượng cao sẽ góp phần gia tăng giá trị nông nghiệp xuất khẩu, đồng thời cải thiện đời sống người dân vùng biên giới.

Về tổ chức không gian, KKTCK Lào Cai được quy hoạch thành các phân vùng chức năng rõ ràng và tương hỗ chiến lược. Việc bố trí không gian khoa học, hợp lý, với các khu vực cửa khẩu, khu công nghiệp, đô thị, du lịch, dịch vụ logistics và vùng nông nghiệp sinh thái được kết nối chặt chẽ với nhau, nhằm phát huy tối đa hiệu quả kinh tế, giảm thiểu xung đột chức năng và thúc đẩy phát triển bền vững.

(3) Định hướng xây dựng và phát triển hệ thống hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, hiện đại

Xây dựng và hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật đồng bộ, hiện đại được xác định là một trong những định hướng chiến lược trọng tâm trong phát triển KKTCK Lào Cai. Định hướng này xuất phát từ thực tiễn và yêu cầu cấp thiết trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, tối ưu hóa chi phí giao thương, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và hội nhập quốc tế sâu rộng của khu vực cửa khẩu biên giới.

Trước hết, hạ tầng giao thông chiến lược được ưu tiên đầu tư toàn diện với các dự án quan trọng như tuyến đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai nối dài đến Lai Châu, Tuyên Quang, tạo thành trục giao thông chiến lược xuyên suốt vùng Tây Bắc. Đồng thời, dự án đường sắt khổ tiêu chuẩn 1.435 mm kết nối từ Trung Quốc qua Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng được xem là bước đột phá lớn, giúp giảm đáng kể thời gian và chi phí vận tải,

nâng cao hiệu quả logistics xuyên biên giới và thúc đẩy lưu thông hàng hóa giữa Việt Nam với khu vực ASEAN và Trung Quốc.

Bên cạnh đó, việc phát triển các công trình hạ tầng biên giới như cầu biên giới Lào Cai – Hà Khẩu số 2 và hệ thống cảng cạn tại các điểm nút chiến lược như Kim Thành, Bản Vược được coi là nền tảng vật chất quan trọng để mở rộng giao thương, thúc đẩy kim ngạch xuất nhập khẩu, giảm tải cho các cửa khẩu hiện hữu và tăng cường năng lực vận tải container. Các công trình này đóng vai trò then chốt, không chỉ về mặt kinh tế, mà còn tạo ra sự kết nối bền vững về mặt chính trị, ngoại giao và văn hóa giữa Việt Nam và Trung Quốc.

Đặc biệt, trong bối cảnh chuyển đổi số mạnh mẽ, việc đầu tư và triển khai hạ tầng số như hệ thống cửa khẩu thông minh, trung tâm điều hành logistics thông minh, ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI), công nghệ dữ liệu lớn (big data), blockchain, hệ thống định vị toàn cầu (GPS) và các công nghệ giám sát tự động trở thành yêu cầu tất yếu. Hạ tầng số tiên tiến giúp nâng cao tốc độ thông quan, giảm đáng kể chi phí logistics, tăng tính minh bạch, đồng thời hỗ trợ hiệu quả công tác quản lý nhà nước tại cửa khẩu. Đây cũng là tiền đề quan trọng để KKTCK Lào Cai tiến tới mô hình khu kinh tế cửa khẩu số hóa, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế số xuyên biên giới.

(4) Định hướng thúc đẩy quản trị số và phát triển chính quyền điện tử tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 và xu hướng chuyển đổi số toàn cầu, KKTCK Lào Cai được định hướng trở thành một hình mẫu tiêu biểu về quản trị số và phát triển chính quyền điện tử. Định hướng này nhằm xây dựng một môi trường quản lý minh bạch, hiệu quả, tăng cường năng lực cạnh tranh, đồng thời đáp ứng yêu cầu quản trị hiện đại, linh hoạt, thích ứng với biến động kinh tế toàn cầu.

Trước tiên, việc triển khai hệ thống cơ sở dữ liệu địa lý (GIS) được coi là giải pháp quan trọng, cung cấp nền tảng số hóa quản lý thông tin đất đai, quy hoạch đô thị, hạ tầng giao thông, logistics, môi trường, cũng như các hoạt động đầu tư tại KKTCK. GIS cho phép các bên liên quan dễ dàng tiếp cận dữ liệu, giúp tối ưu hóa quá trình ra quyết định, tăng cường khả năng quản lý không gian và nguồn lực một cách hiệu quả.

Thứ hai, việc áp dụng rộng rãi mô hình chính quyền điện tử tại KKTCK hướng đến hiện đại hóa bộ máy hành chính công, nâng cao hiệu quả cung cấp dịch vụ công trực

tuyển, tối ưu hóa quy trình thủ tục hành chính. Cụ thể, hệ thống chính quyền điện tử đảm bảo các giao dịch hành chính liên quan đến cấp phép đầu tư, kiểm tra, giám sát hải quan, kiểm dịch, và xuất nhập khẩu diễn ra nhanh chóng, minh bạch và hiệu quả, góp phần thúc đẩy môi trường kinh doanh và thu hút đầu tư.

Thứ ba, trung tâm điều hành thông minh(IOC)được xác định là giải pháp then chốt nhằm tích hợp dữ liệu đa ngành, ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI), dữ liệu lớn (big data), công nghệ đám mây và blockchain để nâng cao năng lực điều hành tổng thể tại KKTCK. IOC đóng vai trò như trung tâm giám sát, điều hành trực tuyến toàn diện hoạt động kinh tế, thương mại, logistics, an ninh và môi trường tại khu vực cửa khẩu. Điều này giúp Ban quản lý khu kinh tế nắm bắt thông tin theo thời gian thực, ra quyết định nhanh chóng, chính xác, hạn chế tối đa rủi ro trong quản lý và điều hành.

(5) Định hướng phát triển bền vững gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh toàn diện

Phát triển bền vững hài hòa và đảm bảo an ninh quốc phòng toàn diện là định hướng cốt lõi trong chiến lược phát triển KKTCK Lào Cai. Định hướng này được xây dựng dựa trên nhận thức rằng sự phát triển kinh tế chỉ thực sự có ý nghĩa khi đi đôi với bảo tồn môi trường sinh thái, cân bằng xã hội và đảm bảo an ninh biên giới quốc gia.

Phát triển KKTCK Lào Cai theo hướng xanh – sạch – bền vững được coi là nhiệm vụ trọng tâm, thể hiện qua việc quy hoạch không gian đô thị và công nghiệp đảm bảo tỷ lệ diện tích cây xanh hợp lý, phát triển hệ thống công viên đô thị, vành đai xanh, các khu bảo tồn cảnh quan thiên nhiên và đa dạng sinh học. Các giải pháp cụ thể bao gồm áp dụng công nghệ sản xuất sạch, sử dụng năng lượng tái tạo, quản lý chất thải và nước thải theo tiêu chuẩn quốc tế, đảm bảo cân bằng sinh thái và nâng cao chất lượng môi trường sống tại khu vực biên giới.

Việc bảo tồn và phục hồi các giá trị cảnh quan và hệ sinh thái đặc thù của vùng biên giới Lào Cai cũng được chú trọng, nhằm vừa khai thác vừa bảo tồn các giá trị thiên nhiên phục vụ phát triển du lịch sinh thái, du lịch cộng đồng, góp phần cải thiện sinh kế của người dân địa phương. Đặc biệt, hệ thống giám sát và đánh giá tác động môi trường được thực hiện bài bản và minh bạch, nhằm hạn chế tối đa tác động tiêu cực đến hệ sinh thái.

Bên cạnh các yếu tố về môi trường và sinh thái, định hướng phát triển KKTCK Lào Cai còn nhấn mạnh tầm quan trọng của việc xây dựng cơ chế đảm bảo an ninh quốc phòng toàn diện. Với vị trí chiến lược trọng yếu trên tuyến biên giới Việt Nam – Trung Quốc, KKTCK Lào Cai không chỉ giữ vai trò là cửa ngõ kinh tế quốc tế mà còn đóng vai trò trọng yếu trong bảo vệ chủ quyền lãnh thổ, an ninh biên giới quốc gia. Theo đó, các cơ chế hợp tác liên ngành giữa Bộ đội biên phòng, Hải quan, Công an và chính quyền địa phương được tăng cường, đảm bảo hoạt động thương mại diễn ra trong môi trường ổn định, an toàn, minh bạch và có kiểm soát chặt chẽ.

5.2.2. Mục tiêu phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2030 trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu

**** Mục tiêu tổng quát***

Phấn đấu xây dựng KKTCK Lào Cai trở thành một khu kinh tế động lực vùng Trung du và miền núi phía Bắc, đóng vai trò là đầu mối giao thương chiến lược giữa Việt Nam và vùng Tây Nam Trung Quốc, là trung tâm logistics, công nghiệp phụ trợ và dịch vụ thương mại biên giới hiện đại, gắn với phát triển đô thị biên giới và đảm bảo quốc phòng, an ninh khu vực biên giới. Trong đó, tập trung phát triển trên các khía cạnh sau:

- Phát triển KKTCK Lào Cai thành khu vực đa ngành, đa chức năng, bao gồm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, du lịch và đô thị.
- Xây dựng hệ thống hạ tầng kỹ thuật và kinh tế - xã hội đồng bộ, hiện đại, đáp ứng yêu cầu của một khu kinh tế năng động, phát triển bền vững.
- Góp phần phát triển kinh tế - xã hội, nâng cao đời sống nhân dân vùng biên giới, trên cơ sở bảo vệ và phát huy giá trị hệ sinh thái tự nhiên, bảo vệ tài nguyên môi trường, gắn với củng cố an ninh quốc phòng và bảo vệ chủ quyền quốc gia.

**** Mục tiêu cụ thể đến năm 2030***

- Phấn đấu tốc độ tăng trưởng kinh tế bình quân thời kỳ 2026 - 2030 đạt trên 10%/năm.
- Cơ cấu kinh tế đến năm 2030: Nông, lâm thủy sản 7,7%, công nghiệp - xây dựng 50,6%, dịch vụ - thương mại 36,0%, thuế sản phẩm trừ trợ cấp sản phẩm 5,6%.
- Tổng sản phẩm trên địa bàn bình quân đầu người đạt trên 260 triệu đồng/năm, thu nhập bình quân đầu người phấn đấu đạt trên 145 triệu đồng.
- Giá trị xuất nhập khẩu qua các cửa khẩu đạt trên 15 tỷ USD.

- Hình thành hệ thống logistics hiện đại và khu phi thuế quan cửa khẩu.
- Nền kinh tế được tăng trưởng dựa trên động lực từ kinh tế cửa khẩu, công nghiệp chế biến – chế tạo, du lịch, logistics và nông nghiệp hàng hóa
- Dân số đạt khoảng 90.000 người; lao động trong khu khoảng 45.000 người.
- Diện tích đất đô thị và các khu chức năng khoảng 5.000–5.400 ha
- Hạ tầng giao thông hiện đại, đồng bộ: đường cao tốc, đường sắt khổ tiêu chuẩn, cảng cạn ICD, cầu biên giới;
- Đẩy mạnh chuyển đổi số toàn diện và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, hướng đến phát triển chính quyền điện tử và mô hình điều hành thông minh

5.2.3. Chỉ tiêu phát triển trọng điểm và Phương án tổ chức không gian đến năm 2030

** Về Phát triển hạ tầng và không gian*

Phạm vi quy hoạch KKTCK Lào Cai giữ nguyên theo Quyết định số 1627/QĐ-TTg, bao gồm thành phố Lào Cai, huyện Bảo Thắng, huyện Bát Xát, huyện Mường Khương và huyện Si Ma Cai, với tổng diện tích khoảng 15.929,8 ha.

Hoàn thiện hệ thống giao thông kết nối: Cao tốc Lào Cai – Lai Châu; tuyến nối Hà Giang – Lào Cai; cầu biên giới Lào Cai – Hà Khẩu số 2.

Đến năm 2030, quy mô dân số trong khu vực khoảng 90.000 người, quy mô lao động khoảng 45.000 người.

Quy mô đất xây dựng đô thị và các khu chức năng khoảng 5.000 - 5.400 ha. Tỷ lệ sử dụng đất khu chức năng đạt trên 90%, mở rộng đất công nghiệp lên khoảng 1.000 ha.

Xây dựng xong trung tâm logistics liên vùng, cảng cạn (ICD), trung tâm kiểm định và truy xuất nguồn gốc.

Đầu tư và vận hành hiệu quả sân Bay Sa Pa với công suất 3 triệu lượt khách/năm.

** Về Phát triển các khu chức năng*

KKTCK Lào Cai sẽ được chia thành 11 khu chức năng, bao gồm: Khu vực cửa khẩu và lối thông quan; Khu vực phát triển công nghiệp; Khu vực khai thác khoáng sản; Khu vực phát triển dịch vụ hậu cần và cảng cạn; Khu vực phát triển hỗn hợp; Khu vực phát triển du lịch, vui chơi giải trí, thể dục thể thao, công viên chuyên đề; Khu vực phát triển nông, lâm nghiệp; Khu vực phát triển đô thị; Khu vực phát triển dân cư nông thôn; Khu vực an ninh, quốc phòng; Khu vực bảo tồn cảnh quan.

** Về Kết nối giao thông và logistics*

Hoàn thiện đầu tư đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai đoạn Yên Bái - Lào Cai theo quy hoạch; đầu tư tuyến nối đường cao tốc Hà Nội - Lào Cai với Hà Giang; huy động nguồn lực, chuẩn bị các điều kiện để sớm triển khai cao tốc Bảo Hà (Lào Cai) - Lai Châu (CT.13).

Hoàn thành và đưa vào khai thác cảng hàng không Sa Pa đạt tiêu chuẩn cảng hàng không cấp 4C, công suất 3,0 triệu hành khách/năm.

Nghiên cứu xây dựng một số cầu qua biên giới kết nối với Trung Quốc; xây dựng các cầu vượt sông Hồng tại thành phố Lào Cai và các huyện Bát Xát, Bảo Thắng, Bảo Yên.

Xây dựng, cải tạo, nâng cấp các công trình kết cấu hạ tầng quan trọng khác theo quy hoạch nhằm xây dựng Lào Cai trở thành trung tâm kết nối giao thương kinh tế giữa Việt Nam và các nước ASEAN với vùng Tây Nam - Trung Quốc.

** Về Phát triển nguồn nhân lực và xã hội*

Đến năm 2030, phấn đấu có trên 15.000 doanh nghiệp, đảm bảo tỷ lệ doanh nghiệp hoạt động hiệu quả trên 70%.

Tỷ lệ xã đạt chuẩn quốc gia về nông thôn mới đạt trên 90% và trên 70% số huyện đạt huyện nông thôn mới.

Khách du lịch đến địa bàn đạt trên 13 triệu lượt người, đóng góp GRDP của ngành du lịch trong tổng GRDP của tỉnh đạt trên 20%.

5.3. Một số giải pháp nhằm đẩy mạnh phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu

Căn cứ vào kết quả phân tích thực trạng phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020–2024, có thể nhận diện rõ những thành tựu nổi bật song cũng tồn tại nhiều điểm nghẽn cần tháo gỡ. Những hạn chế về thể chế, hạ tầng logistics, năng lực quản lý, chất lượng nguồn nhân lực và khả năng kết nối vùng... đang ảnh hưởng trực tiếp đến vai trò và hiệu quả vận hành của KKTCK trong chuỗi giá trị khu vực. Việc đề xuất các giải pháp phát triển cần đặt trên nền tảng lý luận về mô hình kinh tế biên mậu, lý thuyết vùng biên động lực, kinh tế khu vực và thể chế thích ứng. Ngoài ra, các giải pháp cũng cần bám sát định hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Lào Cai, chiến lược hội nhập quốc tế của quốc gia, cũng như tận dụng các cơ hội từ hợp tác song phương Việt Nam – Trung Quốc. Tác giả xin đưa ra một số nhóm giải pháp nhằm đẩy

mạnh phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong xu thế hội nhập kinh tế toàn cầu trong thời gian tới như sau:

5.3.1. Hoàn thiện thể chế và chính sách đặc thù cho khu kinh tế cửa khẩu

**** Căn cứ thực hiện***

Căn cứ chủ trương của Đảng và Nhà nước về phát triển kinh tế cửa khẩu, thể hiện tại Nghị quyết số 11-NQ/TW (2022) và Nghị quyết số 36-NQ/TW (2023), nhấn mạnh yêu cầu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, tạo động lực phát triển vùng biên giới.

Căn cứ khung pháp lý hiện hành gồm Nghị định số 82/2018/NĐ-CP và Nghị định số 35/2022/NĐ-CP của Chính phủ cho phép địa phương ban hành cơ chế riêng trong quản lý và phát triển khu kinh tế, làm cơ sở để Lào Cai đề xuất thể chế phù hợp với điều kiện thực tế.

Quyết định 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023: phê duyệt Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Căn cứ thực tiễn phát triển KKTCK Lào Cai cho thấy thể chế hiện hành còn phân tán, thiếu cơ chế phối hợp hiệu quả, ưu đãi chưa đủ mạnh, cần điều chỉnh để tăng tính linh hoạt và hiệu lực quản lý.

Căn cứ kinh nghiệm trong nước và quốc tế như KKTCK Móng Cái (Quảng Ninh) hay Bằng Tường (Trung Quốc) chứng minh việc trao quyền tự chủ và thống nhất thể chế là yếu tố quyết định năng lực cạnh tranh của khu kinh tế cửa khẩu.

**** Các biện pháp triển khai***

- Ban hành Nghị định riêng về KKTCK Lào Cai: Trên thực tế mỗi cửa khẩu sẽ có các đặc thù khác nhau về vị trí địa lý, nguồn lực, tiềm năng nên xảy ra sự phát triển không đồng đều giữa các khu kinh tế cửa khẩu trên cả nước. Vì vậy, nhu cầu thiết lập khung pháp lý riêng là hợp lý nhằm thể chế hóa mô hình đặc thù của từng địa phương UBND tỉnh Lào Cai phối hợp với Bộ Tài chính xây dựng đề xuất, trình Chính phủ ban hành Nghị định riêng về KKTCK Lào Cai với tính chất là khu kinh tế đặc thù có cơ chế linh hoạt về tài chính, đầu tư, lao động và quản lý. Cơ chế này cần đảm bảo tính cạnh tranh với các KKTCK của Trung Quốc trong khu vực biên giới. Nghị định này cần quy định rõ về phạm vi, chức năng, cơ chế tài chính, quyền tự chủ của Ban Quản lý, chính sách ưu đãi đặc thù cho nhà đầu tư.

- Hoàn thiện hành lang pháp lý về ưu đãi đầu tư: nghiên cứu trong phần thực trạng có thể nhận thấy năng lực cạnh tranh thể chế của Lào Cai thấp hơn so với các cửa khẩu đối diện tại Trung Quốc, do thiếu ổn định trong các ưu đãi thuế và đầu tư. Vì vậy, cần thiết lập hành lang pháp lý ổn định và nhất quán về chính sách ưu đãi đầu tư, đặc biệt về thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn giảm tiền thuê đất, thủ tục hành chính nhanh gọn và cam kết bảo hộ quyền lợi nhà đầu tư. Rà soát, điều chỉnh khung ưu đãi về thuế TNDN, thuế nhập khẩu, chính sách tiền thuê đất và thủ tục cấp phép đầu tư theo hướng đơn giản hóa. Ban hành bộ tiêu chuẩn phục vụ nhà đầu tư FDI và DN trong nước, đảm bảo minh bạch và thống nhất trong triển khai. Các chính sách cần được điều chỉnh linh hoạt theo đặc thù địa phương và giai đoạn phát triển.

- Thiết lập cơ chế tài khóa đặc thù đối với KKTCK Lào Cai: hiện tỷ lệ thu ngân sách từ KKTCK Lào Cai chưa được tái đầu tư tương xứng cho hạ tầng và dịch vụ, dẫn tới thiếu hụt nguồn lực. Vì vậy, trong thời gian tới, tỉnh Lào Cai cần đề xuất giữ lại một phần nguồn thu từ xuất nhập khẩu, phí hạ tầng và dịch vụ trong KKTCK theo cơ chế phân chia ngân sách linh hoạt. Nguồn thu này được sử dụng cho các dự án logistics, công nghệ thông tin và phát triển đô thị biên giới.

- Phát triển cơ chế một cửa điện tử liên thông: như đã phân tích tại Chương 4, một trong những hạn chế tại KKTCK Lào Cai là thủ tục hành chính tại cửa khẩu hiện còn chồng chéo giữa các đơn vị hải quan, biên phòng, kiểm dịch. Vì vậy, cần hoàn thiện cơ chế "một cửa điện tử liên thông" với các bộ ngành và địa phương khác, đảm bảo xử lý nhanh chóng các thủ tục XNK, đầu tư, cấp phép, kiểm dịch và tài chính. Xây dựng hệ thống công nghệ thông tin tích hợp giữa Ban Quản lý, Chi cục Hải quan, Sở Tài chính và các sở ngành liên quan; triển khai đồng bộ cơ chế "một cửa điện tử liên thông" có tích hợp chức năng song ngữ Việt – Trung, dữ liệu thời gian thực và truy xuất nguồn gốc. Hệ thống cần tích hợp dữ liệu thời gian thực và hỗ trợ đa ngôn ngữ cho nhà đầu tư nước ngoài.

- Tăng cường thể chế hợp tác song phương: do sự phát triển không đồng đều giữa hai bên biên giới Việt Nam – Trung Quốc khiến chuỗi logistics và thương mại bị đứt gãy, thiếu điều phối thống nhất. Vì vậy, cần xây dựng các cơ chế hợp tác thể chế song phương giữa Ban Quản lý KKTCK Lào Cai và chính quyền thành phố Hà Khẩu (Trung Quốc), tiến tới ký kết quy chế phối hợp phát triển KKTCK xuyên biên giới với

các nội dung cụ thể: (i) chia sẻ dữ liệu hải quan; (ii) quy hoạch hạ tầng liên vùng; (iii) hỗ trợ xử lý tranh chấp thương mại biên mậu; và (iv) thống nhất quản lý lao động, phương tiện vận tải và kiểm dịch. Tổ chức họp định kỳ để thống nhất quy hoạch hạ tầng, kiểm dịch, vận tải, chia sẻ dữ liệu hải quan, giải quyết tranh chấp thương mại qua biên giới.

- Phân cấp mạnh cho Ban Quản lý KKTCK Lào Cai: Hiện nay, Ban Quản lý còn phụ thuộc vào UBND tỉnh trong nhiều quyết định quan trọng, gây chậm trễ trong thu hút đầu tư và xử lý tình huống phát sinh. Vì vậy, Kiến nghị Chính phủ phân cấp toàn diện cho Ban Quản lý về cấp phép đầu tư, thẩm định dự án, phê duyệt quy hoạch chi tiết, tổ chức đấu thầu dự án PPP và quản lý nhân sự nội bộ. Đẩy mạnh phân cấp cho Ban Quản lý KKTCK Lào Cai với quyền tự quyết về cấp phép đầu tư, phê duyệt quy hoạch chi tiết, quản lý nhân sự, điều phối hạ tầng và triển khai các dự án đối tác công – tư (PPP).

- Thành lập Hội đồng tư vấn thể chế: trong quá trình phát triển KKTCK Lào Cai vẫn xảy ra tình trạng các chính sách hiện hành chưa phản ánh đầy đủ nhu cầu thực tiễn của doanh nghiệp và cộng đồng nhà đầu tư. UBND tỉnh chủ trì thành lập Hội đồng tư vấn thể chế với sự tham gia của chuyên gia, nhà khoa học, doanh nghiệp, hiệp hội ngành nghề. Hội đồng có vai trò phản biện, đề xuất và theo dõi việc thực thi chính sách kịp thời, bảo đảm chính sách ban hành phù hợp với thực tiễn vận hành tại KKTCK.

** Kết quả dự kiến*

Hình thành cơ chế quản lý đồng bộ, minh bạch, tăng quyền tự chủ cho Ban Quản lý KKTCK.

Cải thiện rõ rệt môi trường đầu tư, rút ngắn thời gian xử lý thủ tục, thu hút mạnh mẽ nguồn vốn FDI và tư nhân.

Tăng cường hiệu quả phối hợp liên ngành và hợp tác song phương Lào Cai – Hà Khẩu.

Đảm bảo phát triển bền vững, gắn với chuyển đổi số, thương mại xanh và logistics hiện đại.

Nâng cao vai trò KKTCK Lào Cai trở thành trung tâm kinh tế – thương mại vùng biên giới phía Bắc, góp phần thúc đẩy tăng trưởng và bảo đảm quốc phòng – an ninh.

5.3.2. Hoàn thiện mô hình quản lý và quy hoạch không gian KKTCK

** Về căn cứ thực hiện:*

Căn cứ Quyết định số 1627/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng KKTCK Lào Cai đến năm 2045.

Quyết định 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023: phê duyệt Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Định hướng cải cách hành chính và phân cấp, phân quyền trong quản lý khu kinh tế theo Nghị định 82/2018/NĐ-CP về quản lý khu công nghiệp và khu kinh tế.

Thực trạng mô hình quản lý KKTCK hiện tại còn phân tán, thiếu quyền tự chủ và chưa gắn liền với điều hành hạ tầng, đầu tư và phát triển không gian đô thị biên giới.

** Biện pháp triển khai:*

- Xây dựng mô hình quản lý "một đầu mối chuyên trách" tại Ban Quản lý KKTCK:

Việc thiết lập mô hình quản lý “một đầu mối chuyên trách” tại Ban Quản lý KKTCK Lào Cai là yêu cầu cấp thiết nhằm đảm bảo sự tập trung, thống nhất trong điều hành, nâng cao hiệu quả thực thi chính sách và đẩy nhanh tiến độ phát triển khu kinh tế trong bối cảnh hội nhập kinh tế sâu rộng và cạnh tranh ngày càng gay gắt giữa các địa phương. Trước hết, cần rà soát, đánh giá lại toàn bộ cơ cấu tổ chức, chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của Ban Quản lý hiện tại, từ đó đề xuất UBND tỉnh phương án nâng cấp thành cơ quan chuyên trách có tính độc lập cao, hoạt động theo mô hình chuyên nghiệp, linh hoạt, đủ năng lực điều phối liên ngành và xử lý các vấn đề phát sinh nhanh chóng, hiệu quả.

Trên cơ sở đó, cần ban hành Quy chế hoạt động mới của Ban Quản lý KKTCK theo hướng tăng cường tính chủ động và trách nhiệm giải trình, đặc biệt trong việc trao quyền cấp phép đầu tư, kiểm soát quy hoạch chi tiết, giám sát xây dựng, sử dụng đất và hạ tầng kỹ thuật trong khu kinh tế. Mô hình này nhằm giảm thiểu chồng chéo trong quản lý nhà nước, rút ngắn thời gian xử lý thủ tục hành chính và nâng cao năng lực quản trị không gian phát triển.

Đồng thời, việc thiết lập cơ chế tài chính tự chủ cho Ban Quản lý là điều kiện cần để đảm bảo tính bền vững và chủ động trong hoạt động quản lý. Các nguồn thu chủ yếu có thể bao gồm: (i) thu phí từ các dịch vụ hành chính công như cấp phép, chứng nhận, cung cấp thông tin; (ii) khai thác quỹ đất trong các khu chức năng (khu phi thuế quan, khu công nghiệp, khu logistics) thông qua đấu giá, cho thuê có thời hạn; và (iii)

hợp tác liên doanh khai thác các dịch vụ tiện ích như logistics, kho vận, dịch vụ hạ tầng công cộng, nhà xưởng cho thuê...

Một bước đột phá trong nâng cao năng lực điều hành là đầu tư xây dựng Trung tâm điều hành thông minh tích hợp (IOC – Integrated Operation Center) đặt tại Ban Quản lý. Trung tâm này có chức năng thu thập, phân tích và trực quan hóa dữ liệu số hóa liên quan đến hoạt động kinh tế, xây dựng, môi trường, cấp phép đầu tư và dòng chảy hàng hóa. Thông qua hệ thống giám sát thời gian thực và cảnh báo sớm, IOC sẽ trở thành công cụ hỗ trợ ra quyết định chiến lược, quản lý vận hành hiệu quả và thúc đẩy chuyển đổi số toàn diện trong quản trị khu kinh tế cửa khẩu. Đây là mô hình quản lý hiện đại, phù hợp với xu thế phát triển của các khu kinh tế động lực trong thời kỳ công nghiệp hóa và kinh tế số.

- Hoàn thiện quy hoạch không gian chức năng KKTCK:

Trong định hướng phát triển hiện đại và bền vững, việc hoàn thiện quy hoạch không gian chức năng của KKTCK Lào Cai giữ vai trò nền tảng, nhằm đảm bảo tính đồng bộ về hạ tầng, tính hiệu quả trong khai thác không gian phát triển và sự hài hòa giữa các chức năng kinh tế – xã hội – môi trường. Trước tiên, cần phối hợp chặt chẽ với Viện Quy hoạch tỉnh và, nếu cần thiết, huy động đơn vị tư vấn quốc tế để thực hiện tái cấu trúc tổng thể KKTCK thành 5–7 phân khu chức năng chuyên biệt, đảm bảo nguyên tắc phân tách rõ ràng nhưng có tính kết nối linh hoạt, đồng thời lồng ghép hành lang xanh và trục giao thông trung tâm tạo trục xương sống cho toàn khu kinh tế.

Trong từng phân khu chức năng, cần xây dựng bộ tiêu chuẩn quy hoạch chi tiết, bao gồm: giới hạn chiều cao công trình, hệ số sử dụng đất, chỉ tiêu cây xanh trên đầu người, yêu cầu về hạ tầng xã hội (trường học, trạm y tế, nhà văn hóa...) và các yếu tố cảnh quan. Các tiêu chuẩn này phải đảm bảo phù hợp với đặc thù khí hậu – địa hình vùng biên giới, đồng thời đáp ứng xu hướng phát triển đô thị hiện đại và thích ứng với biến đổi khí hậu.

Một nội dung quan trọng là lồng ghép các giải pháp hạ tầng xanh – thông minh vào thiết kế không gian, như: hệ thống thu gom nước mưa sử dụng lọc sinh học, giảm áp lực thoát nước đô thị và tái sử dụng hiệu quả nguồn nước; chiếu sáng công cộng thông minh kết hợp cảm biến và điều khiển trung tâm; bãi đỗ xe sử dụng năng lượng mặt trời phục vụ cho phương tiện điện và logistics xanh; trung tâm cộng đồng đa năng

được thiết kế thân thiện với môi trường và tối ưu hóa không gian sử dụng cho người lao động, cư dân và khách quốc tế.

Quy hoạch không gian cần đảm bảo tính đa năng và hiệu quả sử dụng cao thông qua việc bố trí các khu chức năng hỗn hợp. Ví dụ: khu logistics kết hợp trung tâm thương mại điện tử (TMĐT) nhằm tối ưu hóa vận hành chuỗi cung ứng và gia tăng giá trị thương mại; khu công nghiệp gắn với nhà ở công nhân và khu đào tạo nghề, giúp giảm chi phí đi lại, nâng cao chất lượng sống và tạo ra nguồn nhân lực ổn định cho sản xuất. Cách tiếp cận tích hợp này sẽ giúp nâng cao hiệu quả khai thác không gian, đồng thời kiến tạo KKTKC Lào Cai trở thành một mô hình phát triển thông minh – xanh – đa chức năng, đáp ứng yêu cầu phát triển trong thời đại kinh tế số và bền vững.

- Xây dựng hệ thống quản lý số và bản đồ quy hoạch số hóa:

Trong bối cảnh chuyển đổi số đang trở thành xu thế tất yếu trong quản trị phát triển không gian kinh tế, việc xây dựng hệ thống quản lý số và bản đồ quy hoạch số hóa cho Khu kinh tế cửa khẩu (KKTKC) Lào Cai là một trong những nhiệm vụ trọng tâm nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, tính minh bạch và khả năng tương tác với nhà đầu tư. Trước tiên, cần thiết lập một nền tảng cơ sở dữ liệu địa lý (GIS) tích hợp, trong đó tập hợp và kết nối đồng bộ các lớp thông tin như hiện trạng sử dụng đất, quy hoạch không gian, giấy phép đầu tư, tình trạng vận hành hạ tầng và hệ thống cấp thoát nước – giao thông – môi trường. Hệ thống này cần được thiết kế với cơ chế phân quyền truy cập, đảm bảo khả năng sử dụng chuyên biệt cho các sở, ngành liên quan cũng như doanh nghiệp có nhu cầu khai thác thông tin quy hoạch phục vụ đầu tư.

Để hỗ trợ cộng đồng doanh nghiệp tiếp cận nhanh chóng và chính xác các thông tin liên quan đến quy hoạch, địa điểm đầu tư và thủ tục hành chính, cần phát triển một cổng thông tin điện tử chuyên dụng phục vụ tra cứu bản đồ quy hoạch tương tác, tích hợp các tính năng tìm kiếm vị trí, xác định tình trạng sử dụng đất, chức năng được quy hoạch, hiện trạng đầu tư và hướng dẫn thủ tục. Đây sẽ là công cụ hữu ích giúp nhà đầu tư chủ động trong việc lựa chọn địa điểm, đồng thời giảm thiểu chi phí tìm kiếm thông tin và rủi ro pháp lý.

Một bước đột phá trong quản trị số là số hóa toàn bộ quy trình xử lý hồ sơ đầu tư, quy hoạch, xây dựng, đấu giá đất và cấp phép môi trường, áp dụng nền tảng dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 – mức độ cao nhất theo phân loại của Chính phủ Việt Nam.

Điều này không chỉ rút ngắn thời gian xử lý thủ tục mà còn tăng cường khả năng giám sát, lưu trữ và truy xuất hồ sơ, đồng thời hạn chế tình trạng nhùng nhằng trong hoạt động hành chính công.

Để vận hành hiệu quả hệ thống trên, cần tổ chức đào tạo và chuyển giao công nghệ quản trị số hóa quy hoạch cho đội ngũ cán bộ Ban Quản lý KKTCK, từ đó từng bước hình thành mô hình quản trị quy hoạch hiện đại, chuyên nghiệp và minh bạch. Việc đầu tư vào năng lực thể chế và công cụ quản trị thông minh sẽ tạo nền tảng vững chắc cho việc hiện thực hóa mục tiêu phát triển khu kinh tế cửa khẩu theo hướng thông minh – tích hợp – hiệu quả, đồng thời gia tăng mức độ hài lòng và niềm tin của cộng đồng doanh nghiệp trong và ngoài nước.

** Kết quả dự kiến đến năm 2030:*

Ban Quản lý KKTCK Lào Cai trở thành đầu mối quản lý tập trung, có quyền tự chủ cao, vận hành chuyên nghiệp theo mô hình e-Government.

Hoàn thiện tái cấu trúc không gian KKTCK thành 5 phân khu chức năng lớn, kết nối hiệu quả với hệ thống giao thông – logistics – đô thị – thương mại.

Tất cả quy hoạch chi tiết, giấy phép và dữ liệu không gian được số hóa 100%, công khai và minh bạch.

Hạ tầng xanh chiếm ít nhất 20% diện tích toàn khu, các tuyến đường chính đều tích hợp giải pháp hạ tầng thân thiện môi trường.

Mô hình quản lý và quy hoạch KKTCK Lào Cai trở thành hình mẫu để nhân rộng cho các KKTCK biên giới khác tại Việt Nam.

5.3.3. Xây dựng cơ chế tài chính đặc thù và huy động vốn đầu tư cho KKTCK Lào Cai

** Về căn cứ thực hiện:*

Căn cứ chủ trương của Đảng và Nhà nước về phát triển kinh tế biên giới. Nghị quyết số 11-NQ/TW (2022) của Bộ Chính trị xác định phát triển kinh tế cửa khẩu là nhiệm vụ trọng tâm trong phát triển vùng trung du và miền núi phía Bắc; Nghị quyết số 36-NQ/TW (2023) nhấn mạnh yêu cầu đổi mới cơ chế tài chính, đa dạng hóa nguồn lực cho khu kinh tế cửa khẩu.

Căn cứ quy định pháp luật hiện hành như Nghị định số 82/2018/NĐ-CP và Nghị định số 35/2022/NĐ-CP của Chính phủ, cho phép các địa phương ban hành cơ chế, chính sách đặc thù trong phát triển khu kinh tế; cùng với đó là các luật chuyên ngành

về đầu tư công, ngân sách nhà nước, quản lý nợ công và đầu tư theo hình thức đối tác công – tư (PPP).

Căn cứ Quyết định số 1895/QĐ-TTg ngày 29/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển KKTCK Lào Cai đến năm 2030, tầm nhìn 2050, trong đó nhấn mạnh nhiệm vụ “hoàn thiện cơ chế tài chính, huy động đa dạng nguồn lực, phát triển hạ tầng đồng bộ, hiện đại”.

Quyết định 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023: phê duyệt Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Căn cứ tình hình thực tiễn phát triển của KKTCK Lào Cai, khi nguồn vốn đầu tư còn hạn chế, phụ thuộc lớn vào ngân sách nhà nước, chưa khai thác hiệu quả các nguồn lực xã hội hóa và vốn quốc tế. Nhu cầu vốn đầu tư giai đoạn 2025–2035 ước tính khoảng 30.000 tỷ đồng, trong khi ngân sách chỉ đáp ứng được 30–35%.

Căn cứ kinh nghiệm trong nước và quốc tế về cơ chế tài chính khu kinh tế như Móng Cái (Quảng Ninh), Lao Bảo (Quảng Trị), Đình Vũ – Cát Hải (Hải Phòng) và mô hình đặc khu kinh tế Thâm Quyến, Hà Khẩu (Trung Quốc), cho thấy tính hiệu quả của việc trao quyền tự chủ tài chính, thành lập quỹ phát triển riêng và huy động vốn đa dạng.

Căn cứ định hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Lào Cai đến năm 2030, tầm nhìn 2050, xác định KKTCK Lào Cai là vùng động lực, trung tâm thương mại – logistics quốc tế của vùng trung du và miền núi phía Bắc, đòi hỏi cơ chế tài chính linh hoạt, hiệu quả và bền vững.

** Các biện pháp triển khai*

Trong bối cảnh mới của hội nhập quốc tế và chuyển dịch mô hình tăng trưởng, việc xây dựng một cơ chế tài chính đặc thù cho KKTCK Lào Cai là yêu cầu cấp thiết nhằm tăng tính tự chủ, tạo điều kiện huy động tối đa các nguồn lực đầu tư xã hội, đồng thời đảm bảo phát triển bền vững và hội nhập sâu rộng với các khu kinh tế cửa khẩu trong khu vực. Về định hướng, cơ chế tài chính đặc thù cho KKTCK Lào Cai cần được xây dựng theo hướng tăng cường phân cấp, phân quyền mạnh mẽ giữa Trung ương, tỉnh Lào Cai và Ban Quản lý khu kinh tế. Ban Quản lý cần được trao quyền tự chủ tài chính cao hơn, được phép quản lý, điều phối và sử dụng trực tiếp các nguồn thu phát sinh trong phạm vi khu kinh tế, đặc biệt là nguồn thu từ xuất nhập khẩu, thuế sử dụng đất, phí dịch vụ hạ tầng và các loại lệ phí cửa khẩu. Bên cạnh đó, cơ chế tài chính cần

đảm bảo tính linh hoạt, công khai, minh bạch trong thu – chi và tạo hành lang pháp lý rõ ràng cho việc huy động vốn từ khu vực tư nhân, vốn tín dụng và vốn quốc tế. Đây là điều kiện tiên quyết để KKTCK Lào Cai chuyển đổi từ mô hình “phụ thuộc ngân sách” sang mô hình “tự chủ và tích hợp tài chính khu vực”.

Đề xuất Chính phủ ban hành một Nghị định riêng về cơ chế tài chính đặc thù cho KKTCK Lào Cai. Nghị định này cần xác định rõ phạm vi thí điểm, quyền hạn và trách nhiệm của Ban Quản lý KKTCK trong quản lý tài chính. Theo đó, KKTCK Lào Cai cần được phép giữ lại phần lớn nguồn thu ngân sách phát sinh tại chỗ, có thể ở mức 50–60% trong một số lĩnh vực như thuế xuất nhập khẩu, phí hạ tầng cửa khẩu, phí dịch vụ logistics và tiền thuê đất trong phạm vi khu kinh tế. Nguồn thu này sẽ được ưu tiên sử dụng cho đầu tư phát triển hạ tầng giao thông, logistics, cấp thoát nước, điện năng, công nghệ thông tin, khu trung chuyển hàng hóa và khu thương mại – dịch vụ. Song song với đó, cơ chế “một cửa tài chính” cần được triển khai, trong đó Ban Quản lý KKTCK được giao làm đầu mối tổng hợp, phê duyệt và quyết toán các nguồn chi trong khu vực, giúp giảm trung gian, tiết kiệm thời gian, và nâng cao trách nhiệm giải trình.

Thành lập Quỹ Phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Đây sẽ là một quỹ tài chính nhà nước ngoài ngân sách, hoạt động theo mô hình tự chủ, có hội đồng quản lý độc lập và cơ chế kiểm toán minh bạch. Quỹ có chức năng huy động, tiếp nhận và sử dụng các nguồn vốn từ ngân sách Trung ương, nguồn thu tại chỗ (phí, lệ phí, dịch vụ cửa khẩu), vốn viện trợ, vốn nhân rồi của các tổ chức, doanh nghiệp và các khoản hoàn vốn từ các dự án đầu tư trước đó. Nguồn vốn của quỹ có thể được sử dụng để cho vay ưu đãi, hỗ trợ lãi suất, bảo lãnh tín dụng hoặc góp vốn liên doanh trong các dự án phát triển hạ tầng. Quỹ Phát triển KKTCK không chỉ là công cụ tài chính linh hoạt mà còn đóng vai trò như một “bộ đệm” giúp ổn định dòng vốn, tạo điều kiện cho các dự án đầu tư dài hạn, có khả năng hoàn vốn chậm nhưng tác động lan tỏa lớn đối với khu vực biên giới.

Song song với việc hoàn thiện khung thể chế tài chính, việc đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư là giải pháp then chốt để hiện thực hóa chiến lược phát triển KKTCK Lào Cai. Trong đó, nguồn vốn ngân sách nhà nước vẫn giữ vai trò dẫn dắt, tập trung vào các dự án hạ tầng thiết yếu, có tính chất công ích cao như đường giao thông, cầu, khu logistic, hệ thống xử lý nước thải và chiếu sáng công cộng. Tỉnh cần tích cực tranh thủ

vốn từ các chương trình mục tiêu quốc gia về phát triển vùng biên giới, chương trình phục hồi kinh tế sau COVID-19, cũng như các nguồn hỗ trợ có mục tiêu từ ngân sách Trung ương. Tuy nhiên, vốn ngân sách chỉ nên đóng vai trò “vốn mồi”, khơi thông và dẫn dắt dòng vốn tư nhân. Vì vậy, cần đẩy mạnh huy động vốn ngoài ngân sách thông qua các hình thức hợp tác công – tư (PPP). Mô hình PPP đã được chứng minh hiệu quả tại nhiều khu kinh tế khác như Đình Vũ – Cát Hải (Hải Phòng) và Móng Cái (Quảng Ninh). Tại Lào Cai, cần áp dụng linh hoạt các hình thức hợp đồng PPP như BOT (xây dựng – kinh doanh – chuyển giao), BT (xây dựng – chuyển giao), BOO (xây dựng – sở hữu – vận hành), BLT (xây dựng – cho thuê – chuyển giao) và O&M (vận hành – bảo dưỡng). Mỗi hình thức cần được điều chỉnh phù hợp với đặc thù dự án và mức độ rủi ro của nhà đầu tư. Bên cạnh đó, cơ chế chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước và doanh nghiệp cần được quy định cụ thể, nhất là đối với các dự án có thời gian thu hồi vốn dài hoặc phụ thuộc vào lưu lượng hàng hóa qua cửa khẩu.

Để thu hút nhà đầu tư tư nhân và quốc tế, tỉnh Lào Cai cần ban hành danh mục các dự án ưu tiên đầu tư tại KKTCK, đặc biệt trong các lĩnh vực có khả năng sinh lợi cao và tác động lan tỏa mạnh như logistics, thương mại biên giới, công nghiệp chế biến, kho ngoại quan và hạ tầng số. Chính quyền địa phương có thể cam kết hỗ trợ nhà đầu tư thông qua các chính sách ưu đãi về thuế, miễn giảm tiền thuê đất, hỗ trợ giải phóng mặt bằng và đầu tư hạ tầng kết nối ngoài hàng rào dự án. Ngoài ra, cần khuyến khích sự tham gia của các ngân hàng thương mại, quỹ đầu tư phát triển địa phương và các tổ chức tài chính trong việc cung cấp tín dụng trung và dài hạn cho doanh nghiệp đầu tư tại khu kinh tế.

Tỉnh có thể phát hành trái phiếu công trình KKTCK Lào Cai, với kỳ hạn từ 5 đến 10 năm, nhằm huy động nguồn vốn xã hội cho các dự án hạ tầng trọng điểm như khu logistic Kim Thành, đường nối KCN Tăng Loong – cửa khẩu quốc tế, và trung tâm thương mại biên giới. Trái phiếu này có thể do Ban Quản lý KKTCK phối hợp với UBND tỉnh phát hành, dưới sự bảo lãnh của chính quyền địa phương, với lãi suất ưu đãi và cam kết hoàn vốn từ nguồn thu phí hạ tầng trong tương lai. Đây là một hình thức huy động vốn dài hạn bền vững, đồng thời nâng cao trách nhiệm tài chính và tính minh bạch trong quản lý dự án công. Cùng với đó, cần mở rộng hợp tác quốc tế và huy động nguồn vốn ODA, vốn viện trợ phát triển (Official Development Assistance). Các tổ

chức như Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB), Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), Cơ quan Hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA) hay GIZ (Đức) đều có chương trình tài trợ cho các dự án phát triển bền vững, hạ tầng cửa khẩu xanh, năng lượng tái tạo và chuyển đổi số. Việc lồng ghép các dự án ODA vào chiến lược phát triển KKTCK sẽ giúp giảm gánh nặng ngân sách, đồng thời nâng cao chất lượng quy hoạch, công nghệ và năng lực quản lý.

Để đảm bảo hiệu quả sử dụng vốn, cơ chế giám sát tài chính cần được đổi mới theo hướng hiện đại và minh bạch. Toàn bộ các dự án đầu tư công và PPP trong KKTCK Lào Cai phải được quản lý qua hệ thống ngân sách điện tử, công khai thông tin trên cổng thông tin điện tử của Ban Quản lý, và chịu sự kiểm toán định kỳ của Kiểm toán Nhà nước. Phương thức lập kế hoạch đầu tư cần chuyển từ mô hình “dựa trên đầu vào” sang “dựa trên kết quả đầu ra” (output-based budgeting), nhằm đo lường hiệu quả thực tế của từng đồng vốn. Bên cạnh đó, nên thành lập Ban giám sát đầu tư độc lập bao gồm đại diện các sở, ngành, doanh nghiệp và cộng đồng dân cư để theo dõi tiến độ, đánh giá tác động và đảm bảo tính minh bạch trong quá trình thực hiện dự án.

** Kết quả dự kiến*

Trong giai đoạn 2025–2030, mục tiêu của cơ chế tài chính đặc thù là hoàn thiện khung pháp lý, thành lập Quỹ phát triển KKTCK, đồng thời triển khai ít nhất 3–5 dự án PPP trọng điểm, huy động được tối thiểu 10.000 tỷ đồng, trong đó vốn ngoài ngân sách chiếm khoảng 40%.

Giai đoạn 2030–2040, Lào Cai cần đẩy mạnh quyền tự chủ tài chính cho Ban Quản lý KKTCK, mở rộng hợp tác quốc tế và phát hành trái phiếu công trình, hướng tới tỷ lệ vốn xã hội hóa đạt 55–60%. Đến giai đoạn 2040–2045, KKTCK Lào Cai cần vận hành theo mô hình quản trị tài chính thông minh, tự chủ hoàn toàn về nguồn lực, trở thành trung tâm logistics, thương mại và công nghiệp chế biến hiện đại, có khả năng cạnh tranh trong khu vực.

5.3.4. Phát triển đồng bộ hạ tầng kết nối và logistics

** Về căn cứ thực hiện:*

Căn cứ Quyết định số 1627/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về quy hoạch xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2045.

Quyết định 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023: phê duyệt Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Căn cứ Chiến lược phát triển hạ tầng giao thông quốc gia giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Quá trình phân tích tại chương 4 cho thấy: hệ thống logistics và hạ tầng kết nối tại khu vực cửa khẩu còn manh mún, thiếu đồng bộ, làm tăng chi phí thương mại biên giới và hạn chế khả năng thu hút đầu tư.

** Các biện pháp triển khai:*

- Ưu tiên đầu tư hoàn thiện hệ thống giao thông kết nối nội – ngoại vùng:

Hoàn thiện hệ thống giao thông kết nối nội – ngoại vùng là một trong những định hướng ưu tiên hàng đầu nhằm nâng cao năng lực vận tải, thúc đẩy liên kết vùng và tăng cường hiệu quả hoạt động của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. Theo đó, cần khẩn trương rà soát, nâng cấp và mở rộng tuyến đường nối từ cao tốc Nội Bài – Lào Cai đến cửa khẩu quốc tế Kim Thành theo tiêu chuẩn đường cấp I, nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa, đặc biệt là lưu lượng vận tải container ngày càng gia tăng. Việc cải thiện tuyến giao thông trục chính này không chỉ góp phần rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm thiểu chi phí logistics mà còn nâng cao năng lực thông quan và khả năng cạnh tranh của khu vực cửa khẩu. Song song với đó, việc triển khai xây dựng cầu biên giới Lào Cai – Hà Khẩu số 2 với kết cấu hiện đại và đồng bộ hệ thống kiểm soát liên ngành đóng vai trò quan trọng trong việc mở rộng kết nối xuyên biên giới, đặc biệt là với khu phi thuế quan, từ đó tạo thuận lợi cho giao thương và dịch vụ logistics quốc tế. Bên cạnh các tuyến kết nối hiện hữu, cần nghiên cứu và lập đề án khả thi tuyến đường Lào Cai – Lai Châu – Điện Biên như một hành lang logistics chiến lược phía Tây Bắc, góp phần giảm tải áp lực vận tải cho tuyến Đông – Tây hiện tại, đồng thời tạo động lực mới thúc đẩy phát triển kinh tế vùng trung du và miền núi phía Bắc.

- Xây dựng trung tâm logistics cấp vùng tại Lào Cai:

Xây dựng trung tâm logistics cấp vùng tại Lào Cai được xác định là một giải pháp then chốt nhằm phát huy vai trò của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai như một đầu mối trung chuyển hàng hóa và dịch vụ logistics liên vùng, liên quốc gia. Trên cơ sở đó, cần khẩn trương triển khai quy hoạch chi tiết khu logistics tập trung tại xã Quang Kim

(huyện Bát Xát), với việc tổ chức không gian theo các phân khu chức năng rõ ràng và chuyên biệt, bao gồm: kho ngoại quan, trung tâm phân loại – đóng gói hàng hóa, khu khai thác container, và khu dịch vụ hỗ trợ như bảo hiểm, hải quan, kiểm dịch. Đây là nền tảng quan trọng để hình thành hệ sinh thái logistics tích hợp, đáp ứng nhu cầu dịch vụ ngày càng gia tăng trong bối cảnh hội nhập và tăng trưởng thương mại biên giới.

Bên cạnh đó, cần phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông Vận tải và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trong việc thiết kế cảng cạn (ICD) kết nối trực tiếp với ga Lào Cai, đảm bảo sự tích hợp đồng bộ với tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn 1.435 mm nối với Trung Quốc. Việc phát triển hệ thống ICD không chỉ góp phần nâng cao năng lực vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu xuyên biên giới một cách hiệu quả, tiết kiệm chi phí và thân thiện với môi trường. Để hiện thực hóa mục tiêu này, cần ưu tiên áp dụng các cơ chế chính sách linh hoạt nhằm thu hút đầu tư tư nhân, đặc biệt là theo hình thức đối tác công – tư (PPP), trong cả khâu xây dựng hạ tầng và vận hành trung tâm logistics. Đây sẽ là giải pháp quan trọng giúp giảm áp lực lên ngân sách nhà nước, đồng thời phát huy hiệu quả nguồn lực xã hội hóa trong phát triển hạ tầng logistics hiện đại, thông minh và bền vững.

- Phát triển hệ thống công nghệ thông tin và số hóa hoạt động logistics

Phát triển hệ thống công nghệ thông tin và thúc đẩy số hóa toàn diện hoạt động logistics là một trong những giải pháp trọng tâm nhằm hiện đại hóa hạ tầng dịch vụ và nâng cao hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Trước hết, cần xây dựng hệ thống phần mềm tích hợp đồng bộ giữa các chủ thể liên quan, bao gồm doanh nghiệp logistics, cơ quan hải quan, kiểm dịch và các lực lượng chức năng tại cửa khẩu, nhằm đảm bảo khả năng kết nối dữ liệu thống nhất, truy xuất thông tin theo thời gian thực và hỗ trợ xử lý thủ tục nhanh chóng, minh bạch. Hệ thống này cần được phát triển trên nền tảng mã hóa tiêu chuẩn, bảo mật cao và tương thích với các hệ thống công nghệ thông tin hiện có của phía Trung Quốc để đảm bảo tính liên thông xuyên biên giới.

Đồng thời, cần triển khai đồng bộ các công nghệ tiên tiến trong lĩnh vực logistics như hệ thống định vị toàn cầu (GPS), nhận dạng tự động bằng sóng vô tuyến (RFID), hệ thống camera giám sát thông minh và công nghệ dữ liệu lớn (Big Data) nhằm giám

sát và quản lý hiệu quả luồng hàng hóa, phương tiện qua biên giới. Việc ứng dụng các công nghệ này sẽ góp phần giảm thiểu tình trạng ùn tắc, nâng cao năng suất vận hành và năng lực kiểm soát rủi ro trong chuỗi cung ứng.

Bên cạnh đó, việc thành lập trung tâm điều hành logistics thông minh đặt tại Ban Quản lý KKTCK, hoạt động liên tục 24/7, được xem là nền tảng quản trị số hiện đại cho toàn bộ hệ sinh thái logistics của khu vực. Trung tâm này cần được thiết kế để có khả năng tích hợp dữ liệu thời gian thực từ các cửa khẩu, kho bãi, phương tiện vận tải và các tuyến đường trọng điểm, đồng thời liên thông với hệ thống điều hành logistics của Trung Quốc, tạo điều kiện thuận lợi cho giám sát liên quốc gia và nâng cao tính kết nối trong chuỗi cung ứng khu vực tiểu vùng sông Mekong mở rộng. Đây là bước tiến quan trọng trong việc xây dựng mô hình logistics thông minh, góp phần chuyển đổi số toàn diện cho KKTCK Lào Cai trong thời kỳ hội nhập kinh tế số.

- Phát triển hạ tầng dịch vụ hỗ trợ logistics tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Cần quy hoạch lại không gian logistics của KKTCK Lào Cai theo hướng tập trung, hình thành “cụm dịch vụ logistics tổng hợp” tại khu vực cửa khẩu quốc tế Kim Thành, gắn liền với tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng. Cụm này cần bao gồm các khu chức năng như trung tâm phân phối hàng hóa, khu đóng gói – dán nhãn – trung chuyển, khu kiểm định và bảo quản nông sản, trung tâm bảo dưỡng phương tiện vận tải, và hệ thống kho lạnh, kho thông minh đạt chuẩn quốc tế. Các hạng mục này không chỉ phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu mà còn hỗ trợ phát triển chuỗi cung ứng trong nước, góp phần giảm tải cho các cửa khẩu phía Bắc khác như Hữu Nghị hoặc Móng Cái.

Thứ hai, cần tăng cường đầu tư dịch vụ logistics giá trị gia tăng (VAS) như giao nhận, khai báo hải quan điện tử, tư vấn thủ tục thương mại, dịch vụ tài chính – bảo hiểm hàng hóa, và trung tâm dữ liệu logistics. Việc hình thành các dịch vụ này sẽ giúp nâng cao năng suất khai thác hạ tầng hiện có, giảm chi phí vận hành, đồng thời tạo ra nguồn thu ổn định và bền vững cho doanh nghiệp trong KKTCK. Cùng với đó, Ban Quản lý KKTCK Lào Cai cần phối hợp với các sở, ngành và doanh nghiệp triển khai hệ thống dịch vụ công trực tuyến một cửa logistics, tích hợp với hải quan điện tử và nền tảng dữ liệu biên mậu, tạo thuận lợi tối đa cho doanh nghiệp trong khai báo, giám sát và thanh toán dịch vụ.

Thứ ba, phát triển hạ tầng logistics số và dịch vụ hỗ trợ thông minh là yêu cầu cấp thiết trong kỷ nguyên kinh tế số. Lào Cai cần xây dựng nền tảng logistics thông minh (Smart Logistics Platform), kết nối dữ liệu vận chuyển, kho bãi, và chuỗi cung ứng giữa doanh nghiệp Việt Nam và Trung Quốc. Hệ thống này ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT) và blockchain để dự báo nhu cầu, tối ưu hóa tuyến đường, đồng thời quản lý minh bạch quy trình vận hành. Song song với đó, cần phát triển các dịch vụ hỗ trợ kỹ thuật số như giám sát nhiệt độ, quản lý container, truy xuất nguồn gốc hàng hóa và thanh toán điện tử xuyên biên giới, nhằm nâng cao hiệu quả giao thương, giảm thiểu rủi ro và chi phí.

Thứ tư, để thúc đẩy đầu tư hạ tầng dịch vụ logistics, cần đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư và mô hình hợp tác công – tư (PPP). Nhà nước giữ vai trò kiến tạo, đầu tư hạ tầng cơ bản (giao thông, kho bãi công cộng, logistics số), trong khi khu vực tư nhân đầu tư và vận hành các hạng mục dịch vụ cụ thể. Tỉnh Lào Cai cần ban hành danh mục dự án ưu tiên đầu tư trong lĩnh vực logistics, công khai quy hoạch sử dụng đất và cơ chế ưu đãi cho doanh nghiệp tham gia, đặc biệt về thuê đất dài hạn, thuế thu nhập doanh nghiệp, và tín dụng ưu đãi. Ngoài ra, việc thu hút vốn quốc tế thông qua các tổ chức như ADB, JICA, GIZ hoặc các quỹ đầu tư hạ tầng ASEAN sẽ giúp đẩy nhanh tiến độ và mở rộng quy mô đầu tư.

Cuối cùng, cần phát triển nguồn nhân lực và khung chính sách hỗ trợ logistics hiện đại. Ban Quản lý KKTCK Lào Cai phối hợp với các trường đại học, viện nghiên cứu, hiệp hội doanh nghiệp để đào tạo chuyên sâu về logistics, quản trị chuỗi cung ứng, vận tải đa phương thức và quản lý dữ liệu. Đồng thời, cần xây dựng khung chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics vừa và nhỏ, khuyến khích liên kết giữa doanh nghiệp Việt Nam với các tập đoàn logistics quốc tế, qua đó tạo chuỗi dịch vụ hỗ trợ có năng lực cạnh tranh cao.

- Kết nối hạ tầng logistics với các tỉnh lân cận và quốc tế

Kết nối hạ tầng logistics với các tỉnh lân cận và thị trường quốc tế là một yếu tố then chốt nhằm nâng cao vai trò đầu mối liên kết vùng và trung tâm trung chuyển quốc tế của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Trên bình diện quốc gia, cần tập trung nâng cấp và mở rộng hệ thống giao thông liên tỉnh, đặc biệt là các tuyến quốc lộ trọng yếu như quốc lộ 70, 4D, cũng như các tuyến giao thông chiến lược mới theo quy hoạch vùng

Trung du và miền núi phía Bắc, nhằm tăng cường khả năng kết nối giữa Lào Cai và các tỉnh Yên Bái, Hà Giang, Lai Châu. Việc hoàn thiện mạng lưới giao thông liên vùng sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho luân chuyển hàng hóa, phân phối nguồn lực và phát triển chuỗi cung ứng liên tỉnh.

Song song với đó, cần thiết lập các tuyến vận tải chuyên biệt, điển hình là hành lang logistics Lào Cai – Hải Phòng dành riêng cho hàng hóa xuất nhập khẩu. Tuyến vận tải này cần được quy hoạch và đầu tư theo hướng đồng bộ, hiện đại, kết nối thẳng tới các cảng biển quốc tế như Lạch Huyện và Đình Vũ, từ đó giảm thiểu chi phí logistics và thời gian vận chuyển hàng hóa từ khu vực biên giới đến các cảng đầu mối quốc tế. Đây là bước đi chiến lược nhằm tối ưu hóa chuỗi cung ứng xuất nhập khẩu, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và góp phần vào phát triển thương mại xuyên biên giới.

Ở cấp độ quốc tế, cần tăng cường hợp tác thể chế và kỹ thuật với phía Trung Quốc, đặc biệt là chính quyền khu vực Hà Khẩu. Việc ký kết các thỏa thuận vận tải song phương và thỏa thuận hợp tác logistics có ý nghĩa quan trọng trong việc chuẩn hóa phương tiện vận tải, đồng bộ hóa quy trình kiểm tra kiểm soát và chia sẻ dữ liệu vận chuyển xuyên biên giới. Đồng thời, việc phối hợp vận hành hiệu quả khu trung chuyển liên biên giới sẽ góp phần xây dựng hành lang kinh tế Lào Cai – Hà Khẩu trở thành mô hình mẫu về kết nối logistics xuyên quốc gia trong khu vực tiểu vùng Mekong mở rộng.

- Phát triển hạ tầng logistics xanh tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Hoàn thiện quy hoạch tổng thể phát triển logistics xanh theo hướng “đa trung tâm – liên kết vùng”, trong đó KKTCK Lào Cai là hạt nhân, kết nối với các trung tâm logistics Hà Nội, Hải Phòng và khu vực Hà Khẩu – Côn Minh của Trung Quốc. Tỉnh cần tập trung đầu tư trung tâm logistics Kim Thành theo mô hình xanh, gồm kho ngoại quan, khu trung chuyển hàng hóa, bến bãi container và khu vận tải đa phương thức đường bộ – đường sắt. Các công trình này cần ứng dụng công nghệ năng lượng tái tạo như điện mặt trời, hệ thống pin lưu trữ và vật liệu thân thiện môi trường. Cùng với đó, cần nâng cấp tuyến đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, các tuyến giao thông cửa khẩu và đường nội khu đạt tiêu chuẩn vận tải xanh nhằm đảm bảo lưu thông hàng hóa nhanh, an toàn và tiết kiệm năng lượng.

Song song với đầu tư hạ tầng vật chất, việc ứng dụng công nghệ số trong quản trị logistics xanh là yếu tố quyết định. KKTCK Lào Cai cần phát triển nền tảng quản lý logistics số hóa, kết nối dữ liệu giữa cơ quan hải quan, doanh nghiệp vận tải, kho bãi và Ban Quản lý KKT. Việc áp dụng các công nghệ tiên tiến như Internet vạn vật (IoT), trí tuệ nhân tạo (AI) và blockchain sẽ giúp tối ưu hóa chuỗi cung ứng, giảm thất thoát năng lượng và tăng tính minh bạch trong hoạt động logistics. Bên cạnh đó, hệ thống giám sát năng lượng và khí thải cần được tích hợp vào cơ sở dữ liệu môi trường quốc gia, cho phép đánh giá định kỳ mức độ phát thải và hiệu quả sử dụng năng lượng của các doanh nghiệp hoạt động trong khu vực cửa khẩu.

Về nguồn vốn, cần đa dạng hóa các hình thức huy động để phát triển hạ tầng logistics xanh. Ngoài vốn ngân sách nhà nước, tỉnh nên sử dụng Quỹ Phát triển KKTCK Lào Cai, vốn ODA xanh của các tổ chức quốc tế như ADB, JICA, KOICA hoặc GIZ, đồng thời khuyến khích đầu tư tư nhân thông qua mô hình đối tác công – tư (PPP) trong lĩnh vực kho bãi, giao thông và năng lượng tái tạo. Việc phát hành trái phiếu xanh địa phương cũng là một kênh huy động hiệu quả để thu hút vốn xã hội cho các dự án hạ tầng xanh quy mô lớn, với cam kết minh bạch và cơ chế hoàn vốn rõ ràng.

Để thúc đẩy doanh nghiệp tham gia, cần ban hành chính sách ưu đãi cụ thể về thuế, đất đai và tín dụng cho các dự án đầu tư hạ tầng và phương tiện vận tải xanh. Chính quyền tỉnh và Ban Quản lý KKTCK cần hỗ trợ đào tạo nhân lực logistics xanh, nâng cao kỹ năng quản trị chuỗi cung ứng số, tiêu chuẩn hóa quy trình và triển khai hệ thống đánh giá doanh nghiệp logistics xanh nhằm khuyến khích chuyển đổi mô hình kinh doanh bền vững.

** Kết quả dự kiến đến năm 2030:*

100% tuyến đường kết nối khu kinh tế với quốc lộ, cao tốc và các khu công nghiệp phụ cận được nâng cấp, mở rộng và đạt tiêu chuẩn kỹ thuật loại I, đảm bảo vận tải container và lưu thông 24/7.

Hoàn thiện toàn bộ trung tâm logistics Lào Cai cấp vùng với công suất tối thiểu 500.000 tấn/năm, bao gồm đầy đủ kho ngoại quan, cảng cạn, khu đóng gói, khu phân phối và trung tâm điều hành logistics thông minh. 000 tấn/năm, có ít nhất 5 phân khu chức năng hoạt động hiệu quả.

Thời gian thông quan hàng hóa giảm trên 50% so với năm 2020, nhờ ứng dụng toàn diện hệ thống tự động hóa, nhận diện hàng hóa, tích hợp dữ liệu song phương Việt – Trung.

Chi phí logistics biên mậu giảm từ 25–30% nhờ tối ưu hóa vận tải, nâng cấp hạ tầng đồng bộ và tăng cường phối hợp logistics xuyên biên giới.

Hình thành mạng lưới trên 100 doanh nghiệp dịch vụ logistics chuyên nghiệp, bao gồm doanh nghiệp vận tải, giao nhận, kiểm định, bảo hiểm và công nghệ chuỗi cung ứng hoạt động tại khu vực.

5.3.5. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp

**** Về căn cứ thực hiện:***

Căn cứ Nghị quyết số 06-NQ/TU của Tỉnh ủy Lào Cai về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao và cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh đến năm 2030.

Thực trạng nguồn nhân lực trong KKTCK Lào Cai thời gian qua còn thiếu hụt kỹ năng logistics, ngoại thương, công nghệ thông tin và trình độ ngoại ngữ.

**** Các biện pháp triển khai:***

- Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao

Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là nền tảng chiến lược nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai và đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế trong bối cảnh chuyển đổi số và gia tăng tính cạnh tranh toàn cầu. Trước hết, cần tiến hành khảo sát nhu cầu đào tạo của các doanh nghiệp đang hoạt động trong khu vực nhằm thiết kế các chương trình đào tạo sát với thực tiễn sản xuất – kinh doanh, phù hợp với đặc thù ngành nghề như logistics, thương mại biên giới, hải quan, và dịch vụ hỗ trợ xuất nhập khẩu.

Trên cơ sở đó, việc thành lập Trung tâm Đào tạo logistics và thương mại biên giới tại thành phố Lào Cai là một bước đi cần thiết và cấp bách. Trung tâm này cần được đầu tư cơ sở vật chất hiện đại, trang bị công nghệ giảng dạy tiên tiến và đội ngũ giảng viên giàu kinh nghiệm thực tiễn, có khả năng giảng dạy song ngữ Việt – Trung để phục vụ tốt cho hoạt động giao thương xuyên biên giới. Đồng thời, việc liên kết với các cơ sở đào tạo uy tín trong nước như Trường Đại học Ngoại thương, Đại học Giao thông vận tải, Học viện Tài chính... sẽ tạo điều kiện tổ chức các khóa đào tạo chuyên đề có chất lượng cao về logistics, hải quan, thương mại quốc tế và quản trị chuỗi cung ứng.

Bên cạnh các chương trình đào tạo dài hạn, cần thiết kế các khóa đào tạo ngắn hạn cấp chứng chỉ nhằm trang bị kỹ năng thực hành cho người lao động, tập trung vào các nghiệp vụ thiết yếu như quản lý kho bãi, vận tải đa phương thức, thủ tục xuất nhập khẩu, giao nhận hàng hóa quốc tế và nghiệp vụ logistics. Những khóa học này cần linh hoạt về thời gian và phương thức tổ chức để đáp ứng nhu cầu vừa học vừa làm của người lao động và doanh nghiệp.

Ngoài ra, cần phối hợp với Sở Nội vụ và các cơ quan chức năng triển khai chương trình đào tạo nghề có định hướng cho thanh niên địa phương, đặc biệt ưu tiên đồng bào dân tộc thiểu số khu vực biên giới, qua đó góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực tại chỗ và giải quyết việc làm bền vững. Cuối cùng, việc mở rộng đào tạo tiếng Trung và tiếng Anh thương mại với giáo trình chuyên biệt phục vụ giao thương xuyên biên giới sẽ giúp người lao động nâng cao năng lực ngoại ngữ chuyên ngành, đáp ứng tốt hơn yêu cầu công việc trong môi trường kinh tế biên mậu quốc tế hóa.

- Củng cố đội ngũ công chức, viên chức và bộ máy quản lý

Củng cố đội ngũ công chức, viên chức và hoàn thiện bộ máy quản lý nhà nước là điều kiện tiên quyết để nâng cao hiệu lực, hiệu quả điều hành tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, đặc biệt trong bối cảnh môi trường giao thương xuyên biên giới ngày càng phức tạp, đòi hỏi năng lực chuyên môn và sự thích ứng linh hoạt từ đội ngũ thực thi. Trước hết, cần tổ chức các chương trình đào tạo chuyên sâu và tập huấn định kỳ cho cán bộ công chức thuộc Ban Quản lý KKTCK, với các nội dung tập trung vào thương mại biên giới, logistics hiện đại, quản trị số, ứng dụng phần mềm phân tích dữ liệu và kỹ năng giao tiếp ngoại ngữ, đặc biệt là tiếng Trung trong bối cảnh hợp tác xuyên biên giới với Trung Quốc.

Để nâng cao tính thực tiễn và chuẩn hóa trình độ cán bộ, cần mời các chuyên gia quốc tế, đặc biệt là chuyên gia từ Trung Quốc hoặc các nước có kinh nghiệm trong quản lý logistics và cửa khẩu quốc tế, tham gia giảng dạy và huấn luyện tại chỗ. Việc tiếp cận kinh nghiệm quốc tế không chỉ giúp cập nhật kiến thức mới mà còn góp phần xây dựng đội ngũ công vụ chuyên nghiệp, có tư duy chiến lược và khả năng vận hành trong môi trường hội nhập.

Bên cạnh công tác đào tạo, cần xây dựng bộ chỉ số đánh giá năng lực định kỳ đối với đội ngũ công chức làm việc tại cửa khẩu, bao gồm các lực lượng như hải quan,

kiểm dịch, biên phòng. Hệ thống đánh giá này cần được gắn kết chặt chẽ với các tiêu chí định lượng như thời gian xử lý hồ sơ, mức độ hài lòng của doanh nghiệp, khả năng ứng dụng công nghệ và hiệu quả phối hợp liên ngành. Việc đánh giá theo hướng định lượng – định tính kết hợp sẽ tạo cơ sở khoa học cho công tác quy hoạch, bổ nhiệm, điều động nhân sự và nâng cao chất lượng thực thi công vụ.

Song song với đó, cần thiết lập cơ chế khen thưởng – kỷ luật minh bạch và công bằng đối với đội ngũ cán bộ công vụ tại cửa khẩu. Cơ chế này phải đảm bảo khuyến khích tinh thần trách nhiệm, thái độ phục vụ chuyên nghiệp và chủ động cải tiến thủ tục hành chính, đồng thời xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm, gây phiền hà cho doanh nghiệp. Thông qua việc nâng cao năng lực và đạo đức công vụ, bộ máy quản lý tại KKTCK Lào Cai sẽ từng bước tiệm cận các tiêu chuẩn khu kinh tế cửa khẩu hiện đại, hiệu quả và hội nhập.

- Thu hút chuyên gia và lao động chất lượng cao ngoài địa phương

Xây dựng cơ chế chính sách đặc thù thu hút nhân lực ngoài địa phương. Tỉnh Lào Cai cần ban hành chính sách ưu đãi về tiền lương, nhà ở, phương tiện đi lại, hỗ trợ gia đình và phúc lợi xã hội cho chuyên gia, kỹ sư, nhà quản lý đến làm việc lâu dài. Chính sách này có thể áp dụng theo hướng linh hoạt: cho phép ký hợp đồng chuyên gia ngắn hạn, kiêm nhiệm hoặc tư vấn theo dự án, kết hợp với cơ chế thưởng theo hiệu quả. Đồng thời, cần xem xét miễn giảm thuế thu nhập cá nhân, hỗ trợ chỗ ở công vụ hoặc khu nhà chuyên gia trong phạm vi KKTCK.

Phát triển hạ tầng và môi trường làm việc hiện đại, hấp dẫn. Cần quy hoạch khu đô thị dịch vụ trong KKTCK Lào Cai, bao gồm khu nhà ở chuyên gia, trường học quốc tế, cơ sở y tế chất lượng cao, trung tâm văn hóa và khu thể thao – giải trí. Môi trường sống thuận tiện và chất lượng là yếu tố quan trọng để thu hút nhân lực trình độ cao từ nơi khác đến làm việc lâu dài. Cùng với đó, Ban Quản lý KKTCK cần đẩy mạnh chuyển đổi số trong quản lý, tạo môi trường làm việc chuyên nghiệp, minh bạch, khuyến khích sáng tạo và đề cao năng lực cá nhân.

Tăng cường hợp tác với các cơ quan, viện nghiên cứu và doanh nghiệp lớn để thu hút nhân lực chất lượng cao. Lào Cai có thể ký kết thỏa thuận hợp tác với các trường đại học, viện nghiên cứu tại Hà Nội, Thái Nguyên để tuyển dụng chuyên gia, nhà khoa học, giảng viên có kinh nghiệm thực tiễn. Đồng thời, cần thiết lập mạng lưới liên kết

giữa doanh nghiệp trong KKTCK với các doanh nghiệp ở các khu công nghiệp, khu công nghệ cao trong nước nhằm luân chuyển lao động có tay nghề và chia sẻ nguồn nhân lực. Ngoài ra, việc hợp tác quốc tế với Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc để mời chuyên gia tư vấn kỹ thuật, chuyên gia logistics và thương mại biên giới cũng rất cần được chú trọng.

** Kết quả dự kiến đến năm 2030:*

100% cán bộ, công chức tại cửa khẩu được đào tạo kỹ năng ứng dụng công nghệ số, ngôn ngữ và nghiệp vụ quốc tế.

Trung tâm Đào tạo logistics Lào Cai hoạt động ổn định với công suất tối thiểu 2.000 học viên/năm, cấp chứng chỉ nghề cho lao động logistics và ngoại thương.

Trên 80% doanh nghiệp trong khu vực tiếp cận được các dịch vụ hỗ trợ pháp lý, tài chính, kế toán và chuyển đổi số.

Hình thành ít nhất 03 mạng lưới cố vấn doanh nghiệp, hỗ trợ kỹ thuật và xúc tiến thương mại cho doanh nghiệp địa phương.

Tỷ lệ lao động qua đào tạo trong khu vực đạt trên 75%; tỷ lệ lao động có chứng chỉ nghề đạt 60%.

Khu kinh tế có thể thu hút được hàng trăm chuyên gia trong các lĩnh vực logistics, thương mại điện tử, công nghiệp chế biến và công nghệ thông tin, hình thành đội ngũ hạt nhân thúc đẩy đổi mới sáng tạo và chuyển giao công nghệ.

5.3.6. Thúc đẩy thương mại điện tử và kinh tế số xuyên biên giới

** Về căn cứ thực hiện:*

Quyết định 1199/QĐ-TTg năm 2023: phê duyệt Quy hoạch cửa khẩu trên tuyến biên giới đất liền Việt Nam – Trung Quốc thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Định hướng chuyển đổi số quốc gia và chiến lược quốc gia về phát triển kinh tế số đến năm 2030.

Tình hình thực tiễn tại KKTCK Lào Cai cho thấy nhu cầu giao thương xuyên biên giới ngày càng tăng trong bối cảnh thương mại điện tử toàn cầu phát triển mạnh, nhưng hạ tầng số, nền tảng công nghệ và kết nối quốc tế còn yếu.

** Các biện pháp triển khai:*

- Xây dựng hạ tầng thương mại điện tử biên giới:

Trong bối cảnh chuyển đổi số và sự gia tăng mạnh mẽ của hoạt động thương mại điện tử xuyên quốc gia, việc xây dựng hạ tầng thương mại điện tử biên giới tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trở thành một yêu cầu cấp thiết, nhằm hiện đại hóa mô hình giao thương và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Trọng tâm của định hướng này là thiết lập Khu thương mại điện tử xuyên biên giới tại khu vực Kim Thành – nơi có vị trí kết nối thuận lợi với thị trường Trung Quốc – được quy hoạch thành các phân khu chức năng chuyên biệt như: trung tâm xử lý đơn hàng, trung tâm dữ liệu, kho vận số hóa và trung tâm hỗ trợ thương mại điện tử dành cho doanh nghiệp nhỏ và vừa. Mô hình này hướng tới việc hình thành một hệ sinh thái thương mại điện tử hoàn chỉnh, tích hợp dịch vụ logistics, thanh toán, khai báo hải quan và hỗ trợ kỹ thuật.

Để hỗ trợ vận hành hiệu quả khu thương mại điện tử này, cần đầu tư đồng bộ hệ thống hạ tầng mạng viễn thông tốc độ cao (ưu tiên triển khai công nghệ 5G), trung tâm dữ liệu đạt chuẩn Tier III nhằm đảm bảo hiệu suất xử lý và khả năng dự phòng cao, cùng hệ thống bảo mật thông tin tuân thủ tiêu chuẩn quốc tế ISO/IEC 27001. Những nền tảng hạ tầng này là điều kiện tiên quyết để đảm bảo an toàn, tốc độ và độ tin cậy trong giao dịch thương mại số xuyên biên giới.

Song song với đó, cần tập trung đầu tư hệ thống thiết bị phần cứng và phần mềm phục vụ hoạt động truy xuất nguồn gốc hàng hóa, thông qua mã QR, công nghệ blockchain và các giải pháp xác thực thông minh. Hệ thống này cần được tích hợp đồng bộ với cơ sở dữ liệu của các cơ quan quản lý chuyên ngành như Hải quan, Kiểm dịch và logistics, nhằm tạo thành chuỗi kiểm soát và xác minh nguồn gốc minh bạch, hiệu quả, nâng cao độ tin cậy và khả năng truy vết hàng hóa trong giao dịch quốc tế.

- Hỗ trợ doanh nghiệp địa phương tham gia TMĐT quốc tế:

Hỗ trợ doanh nghiệp địa phương tham gia vào hệ thống thương mại điện tử (TMĐT) quốc tế là một định hướng chiến lược nhằm mở rộng kênh tiêu thụ hàng hóa, gia tăng giá trị gia tăng cho sản phẩm và nâng cao năng lực hội nhập kinh tế số của tỉnh Lào Cai trong bối cảnh toàn cầu hóa. Để hiện thực hóa mục tiêu này, cần thành lập Tổ công tác hỗ trợ TMĐT xuyên biên giới trực thuộc Ban Quản lý Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai (KKTCK), đóng vai trò là đầu mối hướng dẫn và hỗ trợ doanh nghiệp địa phương về các vấn đề kỹ thuật, đăng ký gian hàng trên các nền tảng TMĐT quốc tế,

xác minh tài khoản, xử lý tranh chấp và bảo vệ quyền lợi người bán trong môi trường thương mại số.

Bên cạnh đó, cần tổ chức các lớp đào tạo thực hành chuyên sâu về TMĐT cho doanh nghiệp, với nội dung bao gồm: xây dựng gian hàng trực tuyến chuẩn quốc tế, tối ưu hóa công cụ tìm kiếm (SEO) cho sản phẩm, kỹ năng marketing số, và quy trình xử lý đơn hàng xuyên biên giới. Chương trình đào tạo cần được thiết kế theo hướng thực tiễn, dễ tiếp cận đối với doanh nghiệp nhỏ, hợp tác xã và hộ sản xuất kinh doanh ở khu vực nông thôn và biên giới.

Để tăng cường cơ hội kết nối thị trường, cần tổ chức các hội chợ thương mại điện tử định kỳ dưới hình thức kết hợp trực tuyến và ngoại tuyến, tạo điều kiện để doanh nghiệp địa phương tiếp cận và kết nối với các đối tác từ Trung Quốc và quốc tế thông qua các nền tảng lớn như Alibaba, JD.com, TikTok Shop, Taobao... Đây là không gian xúc tiến thương mại hiện đại, tiết kiệm chi phí nhưng hiệu quả cao, đặc biệt đối với các doanh nghiệp có quy mô nhỏ hoặc nguồn lực hạn chế.

Đặc biệt, cần phát triển nền tảng hỗ trợ riêng cho nhóm sản phẩm đặc sản địa phương như nông sản hữu cơ, sản phẩm thủ công mỹ nghệ, hàng hóa mang chỉ dẫn địa lý và nhãn hiệu tập thể của tỉnh Lào Cai. Nền tảng này sẽ đóng vai trò là kênh phân phối chính thức trên các sàn TMĐT xuyên biên giới, giúp định vị thương hiệu sản phẩm địa phương, gia tăng giá trị xuất khẩu và bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ trong môi trường số. Việc hỗ trợ toàn diện này không chỉ góp phần số hóa hoạt động sản xuất – kinh doanh của doanh nghiệp địa phương, mà còn thúc đẩy hình thành hệ sinh thái thương mại điện tử vùng biên vững mạnh, đóng góp tích cực vào quá trình hội nhập kinh tế số quốc gia.

- Tăng cường hợp tác số hóa thương mại với Trung Quốc:

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế số ngày càng sâu rộng, việc tăng cường hợp tác số hóa thương mại giữa Việt Nam và Trung Quốc, đặc biệt tại khu vực biên giới Lào Cai – Hà Khẩu, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả giao thương xuyên biên giới và giảm thiểu rủi ro trong giao dịch số. Trước hết, cần phối hợp chặt chẽ với chính quyền thành phố Hà Khẩu (Trung Quốc) để xây dựng và vận hành hệ thống cổng thanh toán điện tử liên thông giữa hai quốc gia. Hệ thống này nên cho phép sử dụng đồng nhân dân tệ điện tử (e-CNY) và các ví điện tử hợp pháp được công nhận song phương, tạo điều

kiện thuận lợi cho doanh nghiệp và người tiêu dùng hai bên thực hiện thanh toán xuyên biên giới một cách nhanh chóng, an toàn và minh bạch.

Tiếp theo, cần đẩy mạnh việc đồng bộ hóa hệ thống truy xuất nguồn gốc hàng hóa giữa hai nước thông qua tích hợp giao diện lập trình ứng dụng mở (API). Việc này sẽ giúp hàng hóa Việt Nam dễ dàng hiển thị, kiểm tra và xác thực thông tin trên các nền tảng TMĐT nội địa của Trung Quốc, qua đó nâng cao tính minh bạch, khả năng truy xuất và uy tín thương hiệu của sản phẩm Việt tại thị trường rộng lớn này.

Đồng thời, để bảo vệ quyền lợi của các bên tham gia giao dịch số, cần thành lập Trung tâm hòa giải tranh chấp thương mại điện tử xuyên biên giới, với đội ngũ chuyên gia pháp lý am hiểu hệ thống pháp luật song phương, có khả năng làm việc bằng cả tiếng Việt và tiếng Trung. Trung tâm cần hoạt động minh bạch, công khai và ứng dụng nền tảng quản trị rủi ro số, cho phép các doanh nghiệp và người tiêu dùng kết nối và xử lý tranh chấp trực tuyến một cách nhanh chóng, hiệu quả.

Ngoài ra, một sáng kiến có tính hỗ trợ thực chất là xây dựng sàn thương mại điện tử song ngữ Việt – Trung dành riêng cho nhóm doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ, ưu tiên các ngành hàng có tiềm năng xuất khẩu như nông sản, thực phẩm chế biến, dược liệu và sản phẩm du lịch. Sàn TMĐT này không chỉ đóng vai trò cầu nối thị trường, mà còn là công cụ marketing số hiệu quả giúp doanh nghiệp địa phương mở rộng thị phần, nâng cao năng lực cạnh tranh và hội nhập sâu vào thị trường Trung Quốc – một trong những đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam. Đây là bước đi chiến lược trong tiến trình chuyển đổi số biên mậu và phát triển khu vực kinh tế cửa khẩu theo hướng hiện đại, kết nối và bền vững.

- Tăng cường an ninh mạng và hoàn thiện khung pháp lý cho thương mại điện tử biên giới tại KKTCK Lào Cai

Xây dựng và triển khai hệ thống hạ tầng an ninh mạng chuyên biệt cho TMĐT biên giới. Ban Quản lý KKTCK Lào Cai cần phối hợp với Sở Thông tin và Truyền thông, Cục Thương mại điện tử (Bộ Công Thương) và các doanh nghiệp viễn thông để đầu tư hệ thống trung tâm dữ liệu (Data Center) và công nghệ giao dịch điện tử dùng chung. Hệ thống này phải tích hợp tường lửa nhiều lớp, mã hóa dữ liệu, xác thực người dùng đa yếu tố (MFA) và cơ chế sao lưu, khôi phục dữ liệu tự động. Đồng thời, cần xây dựng

Trung tâm giám sát an toàn không gian mạng (SOC) trong khu kinh tế nhằm phát hiện, cảnh báo và xử lý kịp thời các sự cố an ninh thông tin trong giao dịch xuyên biên giới.

Hoàn thiện khung pháp lý và cơ chế quản lý TMĐT biên giới. UBND tỉnh Lào Cai cần phối hợp với Bộ Công Thương và Tổng cục Hải quan xây dựng quy chế quản lý giao dịch TMĐT biên giới thí điểm, đặc biệt trong lĩnh vực logistics điện tử, khai báo hải quan trực tuyến, thanh toán số xuyên biên giới và truy xuất nguồn gốc hàng hóa. Cần ban hành quy định về đăng ký, kiểm soát và chứng nhận các sản phẩm TMĐT hoạt động trong khu vực cửa khẩu, đảm bảo tuân thủ quy định về thuế, hải quan, bảo mật thông tin và phòng chống gian lận thương mại. Ngoài ra, cần áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế về bảo mật dữ liệu (ISO/IEC 27001, PCI DSS) cho doanh nghiệp và nền tảng giao dịch điện tử.

Tăng cường năng lực quản lý và đào tạo nhân lực an ninh mạng – TMĐT. Ban Quản lý KKTCK Lào Cai cần tổ chức chương trình đào tạo định kỳ cho cán bộ, doanh nghiệp và nhân viên kỹ thuật về quản trị hệ thống, phát hiện tấn công mạng, và xử lý sự cố an toàn thông tin. Song song đó, cần thúc đẩy hợp tác với các doanh nghiệp công nghệ (VNPT, Viettel, FPT), trường đại học và tổ chức quốc tế để chuyển giao công nghệ, hỗ trợ kỹ thuật và nâng cao năng lực ứng phó sự cố mạng.

Ngoài ra, việc tuyên truyền nâng cao nhận thức cho doanh nghiệp và người dân về an ninh mạng, bảo vệ thông tin cá nhân và trách nhiệm pháp lý trong giao dịch trực tuyến là rất cần thiết để hình thành văn hóa thương mại điện tử an toàn, minh bạch và bền vững.

** Kết quả dự kiến đến năm 2030:*

Hình thành 01 khu công nghệ thương mại điện tử biên giới tại cửa khẩu Kim Thành, vận hành ít nhất 01 sàn giao dịch TMĐT xuyên biên giới tích hợp truy xuất nguồn gốc và thanh toán điện tử.

Trên 70% doanh nghiệp trong khu vực ứng dụng các nền tảng TMĐT và có khả năng giao dịch trực tuyến với đối tác quốc tế.

100% hàng nông sản xuất khẩu qua cửa khẩu được truy xuất nguồn gốc và chứng nhận điện tử.

Thiết lập cơ chế chia sẻ dữ liệu thương mại điện tử giữa Lào Cai và Hà Khẩu, hỗ trợ kết nối tối thiểu 1.000 doanh nghiệp hai bên biên giới.

Xây dựng nền tảng chợ điện tử Việt – Trung phục vụ 24/7, đa ngôn ngữ, có cơ chế xác thực, truy xuất và bảo vệ giao dịch xuyên biên giới.

5.3.7. *Đẩy mạnh các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp tại KKTCK Lào Cai*

**** Căn cứ thực hiện***

Căn cứ chủ trương của Đảng và Nhà nước về phát triển kinh tế cửa khẩu và hỗ trợ doanh nghiệp, thể hiện tại Nghị quyết số 11-NQ/TW (2022) và Nghị quyết số 36-NQ/TW (2023), đều nhấn mạnh yêu cầu hoàn thiện thể chế, nâng cao chất lượng dịch vụ và tạo môi trường thuận lợi cho doanh nghiệp tại khu vực biên giới.

Căn cứ khung pháp lý hiện hành gồm Nghị định số 82/2018/NĐ-CP và Nghị định số 35/2022/NĐ-CP của Chính phủ cho phép Ban Quản lý khu kinh tế áp dụng cơ chế “một cửa, tại chỗ” trong hỗ trợ đầu tư và cung cấp dịch vụ hành chính công, đồng thời khuyến khích xây dựng chính sách hỗ trợ doanh nghiệp phù hợp với điều kiện đặc thù của khu kinh tế cửa khẩu.

Căn cứ quyết định số 1895/QĐ-TTg (2021) phê duyệt quy hoạch phát triển KKTCK Lào Cai đến năm 2030, tầm nhìn 2050, xác định rõ nhiệm vụ “phát triển dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp và hạ tầng thương mại – logistics hiện đại”.

Căn cứ thực tiễn hoạt động của KKTCK Lào Cai cho thấy: dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp còn hạn chế, thiếu tính chuyên nghiệp và chưa đáp ứng yêu cầu của nhà đầu tư. Tỷ lệ doanh nghiệp nhỏ và vừa chiếm đa số nhưng chưa được tiếp cận đầy đủ các dịch vụ hỗ trợ pháp lý, tài chính, xúc tiến thương mại và chuyển đổi số.

**** Các biện pháp triển khai:***

Hoàn thiện hệ thống dịch vụ hành chính công và hỗ trợ đầu tư theo cơ chế “một cửa, tại chỗ”. Ban Quản lý KKTCK Lào Cai cần nâng cấp Trung tâm hành chính công, tích hợp toàn bộ quy trình tiếp nhận, xử lý và phản hồi hồ sơ đầu tư, lao động, đất đai, môi trường, hải quan và thuế. Hệ thống này cần được số hóa hoàn toàn, ứng dụng nền tảng điện tử và trí tuệ nhân tạo để rút ngắn thời gian giải quyết thủ tục. Cùng với đó, cần bố trí bộ phận tư vấn pháp lý – đầu tư chuyên trách, giúp doanh nghiệp tiếp cận nhanh chính sách ưu đãi, thủ tục hành chính, và hỗ trợ pháp lý trong quá trình hoạt động.

Phát triển các dịch vụ xúc tiến đầu tư, thương mại và kết nối thị trường. Ban Quản lý cần phối hợp với Sở Công Thương, Trung tâm Xúc tiến đầu tư tỉnh Lào Cai và các hiệp hội doanh nghiệp để tổ chức các hoạt động hội chợ biên mậu, diễn đàn thương

mại, kết nối doanh nghiệp Việt Nam – Trung Quốc, đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận thông tin về thị trường, tiêu chuẩn kỹ thuật, và quy định xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, cần hình thành Trung tâm Hỗ trợ doanh nghiệp và Đổi mới sáng tạo tại khu kinh tế cửa khẩu – nơi cung cấp các dịch vụ tư vấn khởi nghiệp, tư vấn công nghệ, đào tạo kỹ năng quản trị và kết nối tài chính. Trung tâm này hoạt động theo mô hình tự chủ tài chính, có sự tham gia của các tổ chức quốc tế, ngân hàng thương mại và doanh nghiệp tư nhân.

Phát triển các dịch vụ hỗ trợ chuyên ngành gắn với chuyển đổi số và phát triển bền vững. Cụ thể, cần xây dựng nền tảng dữ liệu doanh nghiệp tại KKTCK Lào Cai để chia sẻ thông tin giữa các cơ quan quản lý, nhà đầu tư và đối tác thương mại. Các dịch vụ như tư vấn chuyển đổi số, quản trị chuỗi cung ứng, logistics thông minh, tư vấn môi trường, tiết kiệm năng lượng, và thương mại điện tử xuyên biên giới cần được ưu tiên phát triển. Đồng thời, chính quyền địa phương cần phối hợp với các tổ chức tài chính, quỹ đầu tư để triển khai các chương trình hỗ trợ vốn, bảo lãnh tín dụng và đào tạo kỹ năng tài chính – quản trị cho doanh nghiệp nhỏ và vừa.

Tăng cường dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa

Trên thực tế, DNVVN chiếm tỷ lệ lớn trong cơ cấu doanh nghiệp khu vực biên giới, tuy nhiên phần lớn các doanh nghiệp này còn gặp nhiều khó khăn trong tiếp cận thông tin, nguồn lực tài chính, công nghệ và thị trường. Do đó, việc xây dựng một hệ sinh thái hỗ trợ DNVVV là yêu cầu cấp thiết trong bối cảnh hội nhập sâu rộng và chuyển đổi số. Một trong những giải pháp trọng tâm là thành lập Trung tâm Hỗ trợ doanh nghiệp trực thuộc Ban Quản lý KKTCK, có chức năng tích hợp các dịch vụ hỗ trợ theo mô hình “một cửa” liên thông. Trung tâm này cần cung cấp các dịch vụ tư vấn toàn diện, bao gồm: tư vấn pháp lý, đầu tư, khai báo hải quan, tra cứu thị trường Trung Quốc và hỗ trợ thực hiện các thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động biên mậu. Đồng thời, cần triển khai cổng thông tin điện tử hỗ trợ doanh nghiệp với các nội dung thiết thực như bản đồ dịch vụ tại KKTCK, quy trình thủ tục hành chính, hỏi – đáp pháp lý, tra cứu biểu thuế, danh mục hàng hóa kiểm dịch, từ đó giúp doanh nghiệp tiết kiệm thời gian và chi phí khi tiếp cận thông tin. Song song với đó, cần đẩy mạnh chuyển đổi số trong khu vực DNVVV thông qua hợp tác với các nền tảng công nghệ trong nước như Base.vn, MISA, KiotViet... để tổ chức các khóa huấn luyện kỹ năng số. Các nội

dung đào tạo nên tập trung vào các phần mềm ứng dụng phổ biến như kế toán số, quản lý bán hàng, CRM, quản lý kho và giao vận. Việc hỗ trợ DNNVV làm chủ các công cụ công nghệ sẽ góp phần nâng cao hiệu quả quản trị, tăng cường năng lực cạnh tranh và khả năng tham gia vào các chuỗi cung ứng hiện đại.

Ngoài ra, cần đẩy mạnh liên kết giữa các cơ sở giáo dục, viện nghiên cứu với doanh nghiệp để xây dựng chương trình đào tạo nhân lực chất lượng cao cho Khu kinh tế cửa khẩu, bao gồm kỹ năng xuất nhập khẩu, logistics, thương mại quốc tế và kinh tế số. Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp cũng cần được điều chỉnh theo hướng khuyến khích đổi mới sáng tạo, tăng năng suất lao động và ứng dụng công nghệ trong sản xuất – kinh doanh.

** Kết quả dự kiến*

Hệ thống dịch vụ hành chính công và hỗ trợ đầu tư được hiện đại hóa sẽ giúp giảm 30–40% thời gian và chi phí thực hiện thủ tục hành chính, nâng cao mức độ hài lòng của doanh nghiệp và nhà đầu tư.

Các hoạt động xúc tiến thương mại và đầu tư bài bản sẽ tăng cường khả năng kết nối thị trường, thu hút thêm doanh nghiệp FDI và doanh nghiệp trong nước tham gia đầu tư vào lĩnh vực thương mại, logistics, chế biến và dịch vụ.

Các dịch vụ hỗ trợ chuyên ngành gắn với chuyển đổi số và phát triển bền vững sẽ nâng cao năng lực cạnh tranh tổng thể của khu kinh tế, hình thành hệ sinh thái doanh nghiệp năng động, sáng tạo và thân thiện môi trường.

Về lâu dài, khi hệ thống dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp phát triển đầy đủ, KKTK Lào Cai sẽ trở thành trung tâm cung cấp dịch vụ kinh tế biên mậu hàng đầu vùng trung du và miền núi phía Bắc, đóng vai trò đầu mối quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực ASEAN – Trung Quốc. Môi trường đầu tư thuận lợi, minh bạch và hiện đại sẽ là nền tảng vững chắc để Lào Cai hiện thực hóa mục tiêu trở thành “trung tâm logistics – thương mại – dịch vụ quốc tế của vùng biên giới phía Bắc” trong giai đoạn 2030–2045.

5.3.8. Tăng cường hợp tác quốc tế và liên kết vùng

** Về căn cứ thực hiện:*

Căn cứ Quyết định số 255/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng Trung du và miền núi phía Bắc đến năm 2030.

Quyết định 1199/QĐ-TTg năm 2023: phê duyệt Quy hoạch cửa khẩu trên tuyến biên giới đất liền Việt Nam – Trung Quốc thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Định hướng Chiến lược hợp tác kinh tế biên giới Việt Nam – Trung Quốc giai đoạn 2021–2030.

Qua quá trình phân tích, tác giả nhận thấy: KKTCK Lào Cai là đầu mối giao thương trọng yếu giữa Việt Nam và vùng Tây Nam Trung Quốc, song còn thiếu cơ chế phối hợp thể chế xuyên biên giới, liên kết hạ tầng, kết nối dữ liệu và quy hoạch vùng đồng bộ.

** Các biện pháp triển khai:*

- Thiết lập cơ chế điều phối hợp tác xuyên biên giới:

Trong tiến trình phát triển KKTCK Lào Cai theo hướng hiện đại, hội nhập và bền vững, việc thiết lập cơ chế điều phối hợp tác xuyên biên giới đóng vai trò then chốt nhằm đảm bảo sự đồng bộ trong hoạch định chính sách, vận hành hạ tầng và xử lý các vấn đề liên ngành giữa Việt Nam và Trung Quốc. Trọng tâm của cơ chế này là thành lập Ủy ban Hợp tác phát triển KKTCK Lào Cai – Hà Khẩu, với thành phần bao gồm đại diện cấp cao từ Ủy ban Nhân dân tỉnh Lào Cai, chính quyền thành phố Hà Khẩu (tỉnh Vân Nam, Trung Quốc), cùng các cơ quan chức năng liên ngành như hải quan, biên phòng, kiểm dịch, giao thông và logistics. Ủy ban sẽ tổ chức họp định kỳ 6 tháng/lần nhằm đánh giá tình hình hợp tác, xử lý các vướng mắc thực tiễn và thống nhất các chính sách điều hành khu vực cửa khẩu trên nguyên tắc bình đẳng, cùng phát triển.

Bên cạnh đó, cần xây dựng Quy chế phối hợp quản lý vận hành hệ thống kết cấu hạ tầng chung, bao gồm các công trình có tính liên kết xuyên biên giới như cầu biên giới, kho ngoại quan, trạm kiểm soát liên ngành, tuyến đường vận tải chuyên dụng và trung tâm logistics liên quốc gia. Quy chế cần quy định rõ cơ chế phân công trách nhiệm, chế độ thông tin báo cáo, quy trình vận hành và xử lý tình huống phát sinh, bảo đảm hoạt động thông suốt, hiệu quả và an toàn.

Ngoài yếu tố tổ chức, việc phối hợp xây dựng và ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật chung giữa hai bên là rất cần thiết nhằm giảm thiểu rào cản kỹ thuật trong thương mại. Các tiêu chuẩn cần tập trung vào các lĩnh vực trọng yếu như vận tải và lưu thông hàng hóa, quy trình kiểm dịch động – thực vật, tiêu chuẩn bảo vệ thực vật và hệ thống truy xuất nguồn gốc. Đây là nền tảng để đảm bảo tính tương thích trong quản lý chất lượng, đồng thời nâng cao độ tin cậy của hàng hóa Việt Nam trên thị trường Trung Quốc.

- Thúc đẩy liên kết vùng kinh tế nội địa:

Trong chiến lược phát triển Khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) Lào Cai theo hướng bền vững và hội nhập sâu rộng, việc thúc đẩy liên kết vùng với các tỉnh nội địa khu vực trung du và miền núi phía Bắc có ý nghĩa đặc biệt quan trọng nhằm hình thành chuỗi giá trị liên hoàn từ sản xuất, chế biến đến xuất khẩu hàng hóa qua Lào Cai – Hà Khẩu. Trước hết, cần ký kết các chương trình hành động chung giữa tỉnh Lào Cai với các địa phương lân cận như Yên Bái, Lai Châu, Hà Giang, trong đó tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hạ tầng giao thông kết nối liên vùng, đặc biệt là các tuyến quốc lộ trọng yếu như Quốc lộ 4D và tuyến cao tốc nối Lai Châu – Lào Cai. Những kết nối hạ tầng này sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho lưu thông hàng hóa, rút ngắn thời gian vận chuyển và giảm chi phí logistics trong toàn vùng.

Đồng thời, cần xây dựng bản đồ chuỗi giá trị khu vực trung du – miền núi phía Bắc, với định vị rõ ràng vai trò của Lào Cai như một điểm trung chuyển chiến lược, nơi tập trung hoạt động logistics, kiểm định chất lượng, đóng gói và xuất khẩu hàng hóa. Việc thiết lập bản đồ chuỗi giá trị sẽ tạo cơ sở dữ liệu cho việc quy hoạch vùng nguyên liệu, bố trí cụm công nghiệp, đầu tư dịch vụ hỗ trợ sản xuất và xác định các nút giao thương trọng điểm trong toàn vùng.

Một giải pháp thiết thực là hình thành mạng lưới liên kết vùng từ khâu thu mua – chế biến – logistics – xuất khẩu đối với các nhóm hàng nông sản chủ lực có thể mạnh như chuỗi, dưa, chè và dược liệu. Mạng lưới này cần có sự điều phối thống nhất từ cấp tỉnh, hướng tới mô hình hợp tác công – tư, trong đó doanh nghiệp đóng vai trò chủ đạo, còn chính quyền hỗ trợ thông qua quy hoạch, hạ tầng, xúc tiến thương mại và cơ chế chính sách đặc thù.

Bên cạnh đó, cần phối hợp xây dựng các cụm công nghiệp liên vùng chuyên ngành có tính kết nối cao với khu kinh tế cửa khẩu. Một số định hướng cụ thể như: cụm chế biến thảo dược tại khu vực Sa Pa – Bắc Hà, liên kết sản phẩm đặc sản vùng cao với hoạt động xuất khẩu qua cửa khẩu quốc tế Lào Cai; cụm logistics công nghệ cao tại huyện Bảo Thắng, đóng vai trò trung tâm tiếp vận và phân phối hàng hóa cho toàn khu vực trung du và miền núi phía Bắc. Các cụm công nghiệp này sẽ góp phần tạo ra giá trị gia tăng tại chỗ, thu hút đầu tư và thúc đẩy quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế vùng theo hướng hiện đại, bền vững và gắn kết với hệ thống logistics quốc tế.

- Tham gia sâu vào các chương trình hợp tác quốc tế:

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế khu vực diễn ra mạnh mẽ, việc chủ động tham gia vào các chương trình hợp tác quốc tế là một giải pháp chiến lược nhằm nâng cao vị thế, thu hút nguồn lực và thúc đẩy phát triển bền vững cho Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai. Trước hết, tỉnh Lào Cai cần chủ động đề xuất và lồng ghép các dự án hợp tác trong khuôn khổ Tiểu vùng Mê Kông mở rộng (GMS) – một chương trình hợp tác kinh tế khu vực tiềm năng với sự tham gia của sáu quốc gia, trong đó ưu tiên các lĩnh vực có thế mạnh như phát triển logistics xanh, du lịch sinh thái biên giới và hệ thống vận tải đa phương thức. Những nội dung này không chỉ phù hợp với xu thế phát triển bền vững mà còn tạo điều kiện để nâng cao kết nối hạ tầng và năng lực cạnh tranh của khu vực biên giới phía Bắc Việt Nam.

Song song với đó, cần phối hợp chặt chẽ với các bộ, ngành trung ương và các tổ chức quốc tế để xây dựng hồ sơ và kêu gọi đầu tư cho các dự án thuộc lĩnh vực hạ tầng logistics, bảo vệ môi trường biên giới, đào tạo nghề và nâng cao kỹ năng cho lực lượng lao động địa phương. Các dự án có thể triển khai dưới hình thức vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA) hoặc đối tác công tư (PPP), phù hợp với năng lực tiếp nhận và mục tiêu phát triển của địa phương. Đặc biệt, các dự án ODA không chỉ mang lại nguồn lực tài chính mà còn góp phần chuyển giao công nghệ và tăng cường năng lực thể chế cho địa phương.

Để thúc đẩy đối thoại và kết nối giữa các bên liên quan, Lào Cai cần tổ chức thường niên Diễn đàn kinh tế biên giới Việt – Trung, đóng vai trò là không gian chia sẻ chính sách, xúc tiến đầu tư và kết nối cung – cầu giữa các doanh nghiệp, học giả, nhà đầu tư và cơ quan quản lý hai nước. Diễn đàn nên được tổ chức luân phiên hoặc cố định tại Lào Cai, với nội dung đa dạng, từ giới thiệu cơ hội đầu tư, triển lãm sản phẩm đặc sản, hội thảo chuyên đề đến ký kết hợp tác chiến lược.

Cuối cùng, để tăng cường khả năng cung cấp thông tin và tạo nền tảng cho hợp tác lâu dài, cần xây dựng chuyên trang điện tử về hợp tác kinh tế biên giới tích hợp trên cổng thông tin chính thức của Ban Quản lý KKTCK Lào Cai. Chuyên trang cần được thiết kế song ngữ Việt – Trung, tích hợp dữ liệu về doanh nghiệp, dự án, thủ tục hành chính, cũng như các tài liệu pháp lý, nghiên cứu thị trường và chính sách ưu đãi. Đây sẽ là công cụ hỗ trợ hiệu quả cho các hoạt động xúc tiến đầu tư, kết nối thương mại và nâng cao tính minh bạch trong quản trị kinh tế biên giới.

** Kết quả dự kiến đến năm 2030:*

Thiết lập thành công 01 cơ chế điều phối chung Lào Cai – Hà Khẩu hoạt động định kỳ và hiệu quả.

Ký kết ít nhất 05 chương trình hợp tác vùng và liên kết ngành giữa Lào Cai và các tỉnh Tây Bắc.

Hình thành ít nhất 03 cụm công nghiệp – logistics – chế biến quy mô vùng có kết nối trực tiếp với KKTCK.

Thu hút trên 10 dự án FDI và ODA quy mô lớn trong hợp tác kinh tế xuyên biên giới.

Lào Cai trở thành địa bàn tổ chức thường niên Diễn đàn kinh tế biên giới Việt – Trung cấp vùng.

5.4. Kiến nghị

Để hiện thực hóa các giải pháp phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2030, luận án xin đề xuất một số kiến nghị cụ thể đối với các cấp trung ương và địa phương như sau:

5.4.1. Kiến nghị đối với Chính phủ

Ban hành Nghị quyết hoặc cơ chế đặc thù riêng cho KKTCK Lào Cai, tương tự như các khu kinh tế trọng điểm khác, nhằm tạo cơ sở pháp lý đầy đủ cho phát triển khu kinh tế biên giới.

Chỉ đạo đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho Ban Quản lý KKTCK Lào Cai trong công tác quản lý đầu tư, đất đai, xây dựng, thu ngân sách và cấp phép dự án.

Ưu tiên bố trí vốn ngân sách trung ương cho các dự án hạ tầng kết nối cửa khẩu (cầu, đường chuyên dụng, trung tâm logistics, ICD) và hạ tầng số phục vụ thương mại điện tử xuyên biên giới.

Tăng cường chỉ đạo liên ngành trong hợp tác song phương với Trung Quốc, tạo điều kiện cho Lào Cai chủ động xây dựng cơ chế phối hợp vận hành khu vực cửa khẩu quốc tế.

5.4.2. Kiến nghị đối với các bộ, ngành Trung ương

Để bảo đảm việc triển khai hiệu quả các định hướng và giải pháp phát triển Khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) Lào Cai trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng

sâu rộng, cần có sự phối hợp chặt chẽ và hỗ trợ đồng bộ từ các bộ, ngành Trung ương. Trên cơ sở đó, luận án đề xuất một số kiến nghị cụ thể như sau:

Thứ nhất, đối với Bộ Tài chính, cần nghiên cứu và ban hành các hướng dẫn cụ thể về xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK theo hướng tích hợp vùng, tăng cường liên kết xuyên biên giới và bảo đảm tính thống nhất với quy hoạch tổng thể quốc gia. Đồng thời, Bộ Tài chính cần xem xét xây dựng và áp dụng cơ chế tài chính đặc thù cho KKTCK Lào Cai, trong đó cho phép địa phương được giữ lại một tỷ lệ hợp lý nguồn thu ngân sách phát sinh từ hoạt động xuất nhập khẩu, logistics và dịch vụ cửa khẩu để tái đầu tư phát triển hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng logistics và hạ tầng số. Cơ chế này không chỉ góp phần nâng cao tính chủ động về tài chính của địa phương mà còn tạo động lực bền vững cho phát triển KKTCK trong dài hạn.

Thứ hai, đối với Bộ Công Thương, cần tăng cường vai trò điều phối và hỗ trợ địa phương trong việc xây dựng và vận hành sàn thương mại điện tử biên mậu, phù hợp với đặc thù giao thương Việt Nam – Trung Quốc. Bộ Công Thương cần phối hợp với các cơ quan chức năng liên quan thúc đẩy kết nối đồng bộ giữa thương mại điện tử, logistics và hệ thống phân phối xuyên biên giới; đồng thời hỗ trợ doanh nghiệp trong nước, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa khu vực biên giới, nâng cao năng lực tham gia chuỗi cung ứng và chuỗi giá trị khu vực. Qua đó, góp phần mở rộng thị trường xuất khẩu, nâng cao giá trị gia tăng và tính bền vững của hoạt động thương mại biên giới.

Thứ ba, đối với Bộ Xây dựng, cần ưu tiên bố trí và huy động các nguồn vốn đầu tư trung hạn và dài hạn, đồng thời tích hợp chặt chẽ quy hoạch phát triển hạ tầng giao thông chiến lược của KKTCK Lào Cai vào quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng quốc gia. Trọng tâm là quy hoạch và đầu tư tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn kết nối Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, cũng như các tuyến đường cao tốc liên vùng kết nối Lào Cai với Lai Châu, Hà Giang và các tỉnh Tây Bắc. Việc phát triển đồng bộ các tuyến giao thông này sẽ tạo nền tảng quan trọng cho giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh và tăng khả năng kết nối của KKTCK Lào Cai trong mạng lưới logistics quốc gia và khu vực.

Thứ tư, đối với Bộ Nội vụ, cần nghiên cứu và thống nhất mô hình tổ chức Ban Quản lý KKTCK theo hướng một đầu mối chuyên trách, có thẩm quyền rõ ràng và cơ chế điều phối liên ngành hiệu quả. Đồng thời, cần cho phép áp dụng cơ chế tuyển dụng,

sử dụng và đãi ngộ nhân sự linh hoạt, phù hợp với yêu cầu quản lý hiện đại và tính đặc thù của khu kinh tế cửa khẩu. Việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực quản lý sẽ góp phần cải thiện hiệu quả điều hành, thu hút đầu tư và nâng cao năng lực cạnh tranh thể chế của KKTCK Lào Cai.

Thứ năm, đối với Bộ Ngoại giao và Bộ Quốc phòng, cần tiếp tục tăng cường hỗ trợ địa phương trong việc đàm phán, ký kết và triển khai các văn kiện hợp tác biên giới với phía Trung Quốc, đặc biệt là các thỏa thuận liên quan đến quản lý cửa khẩu, tạo thuận lợi thương mại và phối hợp bảo đảm an ninh biên giới. Sự phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành Trung ương và địa phương sẽ tạo nền tảng pháp lý và thể chế vững chắc cho việc điều hành KKTCK theo hướng ổn định, an toàn và hiệu quả, qua đó góp phần hài hòa giữa phát triển kinh tế, hội nhập quốc tế và bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia.

5.4.3. Kiến nghị với UBND tỉnh Lào Cai

Hoàn thiện cơ chế, chính sách đặc thù cho phát triển KKTCK, trong đó đề xuất Trung ương cho phép áp dụng các ưu đãi vượt trội về thuế, phí, đất đai và thủ tục hải quan. Cần xây dựng môi trường đầu tư minh bạch, cạnh tranh và hấp dẫn hơn, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp và nhà đầu tư trong và ngoài nước.

Ưu tiên phát triển hạ tầng kinh tế – kỹ thuật đồng bộ, đặc biệt là hạ tầng logistics, giao thông kết nối, kho bãi và hạ tầng số. Việc hình thành trung tâm logistics xanh và khu công nghiệp – dịch vụ gắn với hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng sẽ tạo động lực phát triển bền vững.

Thúc đẩy chuyển đổi số và thương mại điện tử biên giới, gắn với bảo đảm an ninh mạng và hoàn thiện khung pháp lý. UBND tỉnh cần chỉ đạo xây dựng nền tảng dữ liệu dùng chung và triển khai dịch vụ công trực tuyến hỗ trợ doanh nghiệp.

Ban hành chính sách thu hút và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, đặc biệt trong các lĩnh vực logistics, công nghệ, quản lý khu kinh tế và thương mại quốc tế. Đồng thời, tăng cường hợp tác với các trường đại học, viện nghiên cứu để đào tạo nhân lực tại chỗ.

Chú trọng bảo vệ môi trường và phát triển xanh, kiểm soát chặt chẽ ô nhiễm, khuyến khích doanh nghiệp sử dụng năng lượng tái tạo và mô hình kinh tế tuần hoàn.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng và xu hướng phát triển kinh tế biên mậu ngày càng mạnh mẽ, các khu kinh tế cửa khẩu đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy thương mại quốc tế, phát triển logistics và tăng cường liên kết kinh tế vùng. Với vị trí địa kinh tế đặc biệt trên tuyến hành lang kinh tế Côn Minh – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai có vai trò quan trọng trong kết nối kinh tế giữa Việt Nam với khu vực Tây Nam Trung Quốc và khu vực ASEAN. Xuất phát từ yêu cầu thực tiễn đó, luận án đã tập trung nghiên cứu vấn đề phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai dưới góc độ quản lý kinh tế, qua đó đạt được một số kết quả chủ yếu sau:

Thứ nhất, về phương diện lý luận, luận án đã hệ thống hóa và làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Trên cơ sở tổng hợp các nghiên cứu trong và ngoài nước, luận án đã làm rõ khái niệm, đặc điểm, vai trò và nội dung phát triển khu kinh tế cửa khẩu; đồng thời phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu dưới góc độ quản lý kinh tế. Những kết quả này góp phần bổ sung và làm phong phú thêm cơ sở lý luận về phát triển khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và hợp tác kinh tế xuyên biên giới.

Thứ hai, về phương diện thực tiễn, luận án đã phân tích và đánh giá một cách toàn diện thực trạng phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong giai đoạn 2020–2024 trên nhiều phương diện như xây dựng kế hoạch phát triển, tổ chức thực hiện và quản lý khu kinh tế cửa khẩu, phát triển hạ tầng giao thông – logistics, hoạt động xuất nhập khẩu, thu hút đầu tư và hợp tác kinh tế xuyên biên giới. Kết quả nghiên cứu cho thấy KKTCK Lào Cai đã đạt được nhiều thành tựu quan trọng, đóng góp tích cực vào tăng trưởng kinh tế và phát triển thương mại biên giới của tỉnh Lào Cai. Tuy nhiên, quá trình phát triển của khu kinh tế cửa khẩu vẫn còn tồn tại một số hạn chế như hệ thống hạ tầng logistics chưa đồng bộ, chất lượng nguồn nhân lực còn hạn chế, cơ chế quản lý khu kinh tế chưa thực sự linh hoạt và năng lực dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu phát triển.

Thứ ba, luận án đã xây dựng và kiểm định mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai thông qua phương pháp phân tích định lượng. Kết quả nghiên cứu cho thấy một số nhân tố có tác động có ý nghĩa thống kê đến sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu, bao gồm: cơ sở hạ tầng, chính sách quản lý và ưu đãi, quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực, cũng như hội nhập kinh tế quốc tế và phát triển nguồn nhân lực. Trong đó, quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực được xác định là nhân tố có tác động mạnh nhất đến sự phát triển của khu kinh tế cửa khẩu. Kết quả nghiên cứu này cung cấp cơ sở khoa học quan trọng cho việc hoạch định chính sách và xây dựng các giải pháp phát triển khu kinh tế cửa khẩu trong thời gian tới.

Thứ tư, trên cơ sở phân tích bối cảnh phát triển quốc tế, khu vực và trong nước, luận án đã đề xuất hệ thống định hướng và giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045. Các giải pháp được đề xuất tập trung vào một số nội dung chủ yếu như: hoàn thiện thể chế và chính sách đặc thù cho khu kinh tế cửa khẩu; phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng giao thông và logistics; nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; thúc đẩy chuyển đổi số và thương mại điện tử xuyên biên giới; tăng cường hợp tác kinh tế quốc tế và liên kết vùng. Các giải pháp này được xây dựng trên cơ sở gắn kết chặt chẽ với những hạn chế và nguyên nhân đã được phân tích trong phần thực trạng, nhằm nâng cao tính khả thi và hiệu quả trong quá trình triển khai.

Tuy đã đạt được những kết quả nhất định, luận án vẫn còn một số hạn chế nhất định. Phạm vi nghiên cứu chủ yếu tập trung vào Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai nên chưa có điều kiện so sánh sâu với các khu kinh tế cửa khẩu khác trong cả nước; một số yếu tố mới như chuyển đổi số trong quản lý cửa khẩu và logistics thông minh mới chỉ được đề cập ở mức định hướng. Đây cũng là những hướng nghiên cứu có thể tiếp tục được triển khai trong các nghiên cứu tiếp theo.

Nhìn chung, kết quả nghiên cứu của luận án đã góp phần làm rõ cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển khu kinh tế cửa khẩu, đồng thời cung cấp các luận cứ khoa học và thực tiễn cho việc hoạch định chính sách và xây dựng giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu Tiếng Việt

1. Lương Đăng Ninh (2004), *Đổi mới quản lý nhà nước về hoạt động xuất, nhập khẩu trên địa bàn các tỉnh biên giới Việt Nam – Trung Quốc*, Nxb Khoa học Xã hội, Hà Nội.
2. Bùi Mai Phương (2016), *Đầu tư phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai*, Luận văn thạc sĩ, Đại học Kinh tế Quốc dân, Việt Nam.
3. Ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Lào Cai (2024), *Kết quả thực hiện mục tiêu Nghị quyết Đại hội XVI, nhiệm kỳ 2020–2025 và đề xuất mục tiêu Đại hội Đảng bộ tỉnh lần thứ XVII*, Lào Cai.
4. Ban Quản lý KKT cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn (2023), *Bài học kinh nghiệm xây dựng thành công khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn*, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, bài đăng ngày 22/12/2023.
5. Ban Quản lý KKT cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn (2024), *Kết quả thực hiện nhiệm vụ của Ban Chỉ đạo phát triển Khu kinh tế cửa khẩu, các Khu công nghiệp năm 2024*, Lạng Sơn.
6. Ban Quản lý KKT cửa khẩu Móng Cái – Quảng Ninh (2024), *Kết quả thực hiện nhiệm vụ của Ban Chỉ đạo phát triển Khu kinh tế cửa khẩu, các Khu công nghiệp năm 2024*, Quảng Ninh.
7. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2023), *Báo cáo tổng kết phát triển khu kinh tế cửa khẩu giai đoạn 2015–2020*, Hà Nội.
8. Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2023), *Báo cáo tổng kết phát triển khu kinh tế cửa khẩu giai đoạn 2015–2022*, Hà Nội.
9. Bùi Mai Phương (2016), *Phát triển khu kinh tế cửa khẩu: Cơ sở lý luận và thực tiễn áp dụng tại Việt Nam*, Nhà xuất bản Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
10. Bùi Thanh Minh (2023), *Liên kết vùng trong phát triển khu kinh tế cửa khẩu phía Bắc Việt Nam*, *Tạp chí Quản lý Kinh tế*, số 118, tr. 22–29.
11. Chính phủ (2014), *Nghị định số 112/2014/NĐ-CP ngày 21/11/2014 về quản lý cửa khẩu biên giới đất liền*.

12. Cù Chí Lợi (chủ biên) (2013), Khu kinh tế tự do: Những vấn đề lý luận và thực tiễn, Nhà xuất bản Khoa học Xã hội, Hà Nội.
13. Đào Minh Tuấn (2019), Phát triển nguồn nhân lực trong các khu kinh tế cửa khẩu: Thực trạng và khuyến nghị, *Tạp chí Lao động và Việc làm*, số 12, tr. 44–50.
14. Đặng Thị Phương Hoa (2012), Khu kinh tế tự do: Thực tiễn phát triển ở Trung Quốc và Ấn Độ, Nhà xuất bản Khoa học Xã hội, Hà Nội.
15. Đặng Xuân Phong (2012), Phát triển khu kinh tế cửa khẩu biên giới phía Bắc Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế, Luận án tiến sĩ, Đại học Kinh tế Quốc dân, Việt Nam.
16. Hà Văn Hội (chủ biên) (2018), Phát triển và quản lý thương mại biên giới vùng Tây Bắc: Lý luận và thực tiễn, Nhà xuất bản Thông tin và Truyền thông, Hà Nội.
17. Hoàng Văn Cường (2024), Thể chế và động lực phát triển các khu kinh tế trọng điểm ở Việt Nam, *Tạp chí Kinh tế Việt Nam*, số 4, tr. 10–17.
18. Hoàng Sỹ Động (2010), Nghiên cứu xây dựng khu hợp tác kinh tế biên giới tại tỉnh Lào Cai Việt Nam trên tuyến hành lang kinh tế 5 tỉnh, thành phố, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc*, số 12(112), tr. 45–52.
19. Hoàng Đình Tuấn (2009), Kinh tế hải quan, Nhà xuất bản Tài chính, Hà Nội.
20. Hồ Hồng Hạnh (2019), Quản lý của Ban Quản lý khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn đối với phát triển khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng – Lạng Sơn, Luận văn thạc sĩ, Đại học Kinh tế Quốc dân, Việt Nam.
21. Lê Thị Thu Hằng (2021), Hợp tác song phương trong phát triển hành lang kinh tế Việt – Trung, *Tạp chí Hội nhập Kinh tế*, số 47, tr. 30–38.
22. Lê Thị Thanh & Phan Văn Hùng (2021), Động lực thương mại – đầu tư và phát triển bền vững khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam, *Tạp chí Kinh tế Phát triển*, số 292, tr. 65–73.
23. Lê Thị Mai & Trần Văn Kiên (2022), Nâng cao chất lượng dịch vụ hỗ trợ trong khu kinh tế cửa khẩu: Thách thức và giải pháp, *Tạp chí Hội nhập Kinh tế*, số 51, tr. 22–30.
24. Lê Quốc Lý (2020), Phát triển bền vững kinh tế vùng biên giới Việt Nam, Nhà xuất bản Lý luận Chính trị, Hà Nội.

25. Nguyễn Bá Ân (2002), Phân tích một số yếu tố nội lực và ngoại lực tác động đến phát triển dải miền núi biên giới phía Bắc Việt Nam, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ.
26. Nguyễn Văn Huân (2015), Những vấn đề kinh tế cơ bản nhằm phát triển bền vững vùng Tây Bắc Việt Nam đến năm 2015 và tầm nhìn 2020, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Viện Kinh tế Việt Nam.
27. Nguyễn Tiến Minh & Hà Văn Hội (2019), Kinh nghiệm phát triển đặc khu kinh tế biên giới của Thái Lan và hàm ý chính sách đối với Việt Nam, *VNU Journal of Science: Economics and Business*, Vol. 35, No. 4, tr. 18–29.
28. Nguyễn Văn Hội (2018), Lợi thế cạnh tranh của Việt Nam trong xuất khẩu hàng hóa qua các cửa khẩu biên giới Việt – Trung, Luận án tiến sĩ, Đại học Kinh tế Quốc dân, Việt Nam.
29. Nguyễn Văn Phúc (2022), Mô hình quy hoạch xây dựng khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam, *Tạp chí Xây dựng*, số 10/2022, tr. 15 – 21.
30. Nguyễn Văn Trị & Nguyễn Xuân Thành (2013), Hiện trạng và một số yếu tố môi trường tại khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cầu Treo – Hà Tĩnh, *Tạp chí Khoa học và Phát triển*, tập 11, số 5, tr. 704–712.
31. Nguyễn Hồng Anh & Lê Thị Hương (2022), Khu kinh tế cửa khẩu và vai trò trong phát triển kinh tế vùng biên, *Tạp chí Quản lý Kinh tế*, số 7, tr. 55–62.
32. Nguyễn Thị Thu Hà (2021), Một số bất cập trong thực hiện chính sách phát triển khu kinh tế cửa khẩu tại Việt Nam, *Tạp chí Tài chính Phát triển*, số 8, tr. 44–51.
33. Nguyễn Văn Tuấn (2020), Cơ chế chính sách và vai trò của khu kinh tế cửa khẩu trong phát triển kinh tế vùng, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 34, tr. 25–30.
34. Nguyễn Thị Thu Hà (2021), Hoạt động thương mại và ngân sách địa phương tại khu vực cửa khẩu, *Tạp chí Tài chính Phát triển*, số 5, tr. 33–39.
35. Nguyễn Thị Thu Hà (2023), Phát triển logistics tại các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam trong bối cảnh chuyển đổi số, *Tạp chí Công Thương*, số 9, tr. 45–51.
36. Nguyễn Thị Hoa & Lê Quang Vinh (2020), Phát triển khu kinh tế cửa khẩu trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 23, tr. 18–25.
37. Nguyễn Thị Hằng (2023), Phân tích những rào cản thể chế trong phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu, *Tạp chí Quản lý Nhà nước*, số 2, tr. 65–71.

38. Nguyễn Thị Hằng & Trịnh Văn Hùng (2023), Thẻ chế hóa và liên thông dữ liệu trong quản lý khu kinh tế cửa khẩu, *Tạp chí Kinh tế Đối ngoại*, số 122, tr. 38–45.
39. Nguyễn Đức Kiên (2022), Hoàn thiện thể chế phát triển các khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam, *Tạp chí Quản lý Nhà nước*, số 314, tr. 15–21.
40. Nguyễn Mai (2020), Thu hút đầu tư và phát triển khu kinh tế ở Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế, Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội.
41. Nguyễn Văn Nam (2022), Quản lý nhà nước đối với khu kinh tế cửa khẩu ở Việt Nam hiện nay, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 12, tr. 30–35.
42. Nguyễn Văn Phúc (2022), Vai trò của cơ sở hạ tầng trong phát triển khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 28, tr. 21–26.
43. Phạm Thị Thanh Bình (2021), Phát triển kinh tế biên giới Việt Nam – Trung Quốc trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc*, số 6(223), tr. 3–12.
44. Phạm Văn Thắng (2022), Phân tích tác động của thương mại biên giới đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 12, tr. 42–49.
45. Phạm Văn Thắng (2022), Đánh giá hiệu quả hoạt động của khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, *Tạp chí Kinh tế và Phát triển*, số 304, tr. 50–58.
46. Phạm Thị Cải (2003), Một số giải pháp nhằm phát triển thương mại hàng hóa Việt Nam – Trung Quốc qua biên giới trên bộ thời kỳ đến 2005, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại.
47. Phạm Hữu Đạt (2022), Hạ tầng và vai trò kết nối trong phát triển khu kinh tế cửa khẩu, *Tạp chí Khoa học Giao thông Vận tải*, tập 70, số 3, tr. 15–22.
48. Quốc hội (2003), Luật Biên giới quốc gia số 06/2003/QH11 ngày 17/6/2003.
49. Trần Đình Thiên (2012), Kinh tế cửa khẩu và mô hình phát triển kinh tế biên mậu Việt Nam – Trung Quốc, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 23, tr. 3–9.
50. Trần Thị Lan, Nguyễn Hồng Anh & Phạm Thu Hà (2021), Tăng cường liên kết chính sách trong phát triển khu kinh tế cửa khẩu, *Tạp chí Kinh tế Đối ngoại*, số 116, tr. 57–65.
51. Trần Đình Thiên (2021), Phát triển vùng và liên kết vùng trong bối cảnh mới của nền kinh tế Việt Nam, *Tạp chí Kinh tế và Phát triển*, số 287, tr. 2–9.

52. Trần Quang Trung & Lê Minh Hoàng (2020), Thê chế quản lý khu kinh tế cửa khẩu trong điều kiện hội nhập quốc tế, *Tạp chí Quản lý Kinh tế*, số 10, tr. 33–39.
53. Trịnh Văn Hùng (2021), Tiềm năng và định hướng phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai trong bối cảnh hội nhập mới, *Tạp chí Hội nhập Kinh tế*, số 49, tr. 27–35.
54. UBND tỉnh Lào Cai (2022), Báo cáo tình hình phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2016–2021, Lào Cai.
55. UBND tỉnh Lào Cai (2024), Kết quả thực hiện nhiệm vụ của Ban Chỉ đạo phát triển Khu kinh tế cửa khẩu, các Khu công nghiệp giai đoạn 2020–2024, Lào Cai.
56. Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới (2021), Báo cáo khảo sát doanh nghiệp tại các khu kinh tế cửa khẩu Việt Nam năm 2020–2021, Hà Nội.
57. Vũ Đăng Mạnh (2015), Vị trí, vai trò của biên giới Việt – Trung đối với phát triển kinh tế – xã hội tỉnh Hà Giang, *Kỷ yếu Hội thảo*, Hà Giang, tr. 47–52.

Tài liệu tiếng nước khác

58. Dong Jiaxiang (2012), Financial incentives for the development of the Mohan open border economic zone between China and Laos, *Finance Times*, No. 11Z.
59. Asian Development Bank (2019), *Border Economic Zones in the GMS: Building Blocks for Regional Economic Integration*, ADB Publications, Manila.
60. Fan Hongwei (2011), China–Myanmar border economic cooperation and regional security, *Journal of Border Studies*, 22(3), pp. 45–56.
61. Fan Hongwei (2011), China’s “Look South”: China–Myanmar Transport Corridor, *Ritsumeikan International Affairs*, Vol. 10, pp. 101–112.
62. Lalkaka, D., Nguyen, Q. A. & Yuan, X. (2011), Cross-border economic zone roadmap: Developing cross-border economic zones between the People’s Republic of China and Viet Nam, Asian Development Bank.
63. Liu, M. & Zhao, W. (2020), Governance structures of border economic zones: Lessons from East Asia, *Journal of Asian Public Policy*, 13(4), pp. 525–543.
64. Lu, K. & Hu, L. Q. (2011), Functions of the cross-border economic cooperation zone, *Study & Exploration*, No. 2, pp. 47–57.
65. Quan, H., Yang, L., Long, N. & Li, Q. (2012), Strategic options of periphery opening: A study on the China–Myanmar cross-border economic cooperation zone.

66. Sohn, C. & Giffinger, R. (2015), A policy network approach to cross-border metropolitan integration: The cases of Vienna and Bratislava, *European Planning Studies*, 23(6), pp. 1187–1208.
67. Sun Xia (2014), Building a legal mechanism for the cross-border economic cooperation zone: A case study of China's Khorgos Center for International Border Cooperation, *Theoretical Horizon*, No. 8, pp. 245–260.
68. UNESCAP (2017), *Border Economic Zones in the Greater Mekong Subregion*, United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.
69. UNESCAP (2018), *Trade facilitation and regional connectivity in Asia-Pacific border areas*, United Nations ESCAP, Bangkok.
70. UNESCAP (2018), *Public-private partnerships for trade facilitation in border areas*, United Nations ESCAP, Bangkok.
71. Wang, Y. & Wei, Y. D. H. (2010), Spatial restructuring of manufacturing industries in China's border economic zones: A case study of Yunnan Province, *Eurasian Geography and Economics*, 51(3), pp. 349–366.
72. World Bank (2020), *Facilitating cross-border trade in East Asia: Unlocking regional growth potential*, World Bank Publications, Washington, DC.
73. Zhang Ruikun (2019), Yunnan–Laos economic cooperation in the framework of Sino–Laos cooperation, *Southeast Asian Studies*, No. 4, pp. 95–111.

PHỤ LỤC 01
Tổng hợp các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước

Nội dung	Tác giả (năm)	Tên công trình / chủ đề	Phạm vi – đối tượng	Đóng góp/chính phát hiện	Hạn chế/khoảng trống chính
Luật pháp, chính sách KKTCK	Lương Đăng Ninh (2004)	Đổi mới quản lý nhà nước về XNK tại biên giới Việt–Trung	Các tỉnh biên giới Việt–Trung	Khẳng định vai trò chính sách biên mậu; nhấn mạnh cải cách quản lý nhà nước, khung pháp lý minh bạch	Dữ liệu sớm; chủ yếu định tính; chưa gắn với mô hình KKTCK hiện đại và chuyển đổi số
	Dong Jiaxiang (2012)	Khuyến khích tài chính cho Khu kinh tế mở Mohan (Trung Quốc–Lào)	BEZ Mohan, Vân Nam	Làm rõ vai trò ưu đãi tài chính, hạ tầng và đô thị hóa trong phát triển khu kinh tế mở	Góc nhìn một phía Trung Quốc; ít liên hệ cơ chế song phương; thiên về mô tả
	Sun Xia (2014)	Cơ chế pháp luật cho khu hợp tác xuyên biên giới: Khorgos (Trung Quốc)	Trung tâm Khorgos	Tiếp cận luật học kinh tế phân tích; đề xuất mô hình thể chế hợp tác xuyên biên giới	Thiếu dữ liệu định lượng hiệu quả; ít so sánh mô hình quốc tế; chưa phân tích sâu yếu tố văn hóa–xã hội–môi trường
Hợp tác kinh tế xuyên biên giới	Fan Hongwei (2011)	China’s “Look South”: Hành lang vận tải Trung Quốc–Myanmar	Hành lang Trung Quốc–Myanmar	Nhấn mạnh vai trò hành lang xuyên biên giới với logistics, thương mại, an ninh năng lượng	Nghiêng về chiến lược vận tải; chưa cụ thể hóa mô hình KKTCK/KKT xuyên biên giới
	Quan Hongtao & cs. (2012)	Khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới Trung Quốc–Myanmar (Thụy Lệ–Muse)	Cặp cửa khẩu Trung Quốc–Myanmar	Phân tích mô hình thử nghiệm CBECZ, vai trò hạ tầng và thể chế phối hợp	Chủ yếu định tính; chưa đo lường hiệu quả kinh tế – xã hội
	Luke & Hu Liequ (2014)	Chức năng khu hợp tác kinh tế xuyên biên giới	Nghiên cứu lý luận	Làm rõ bản chất, vai trò CBECZ trong toàn cầu hóa	Khái quát, thiếu trường hợp thực chứng cụ thể

	Zuo Ming & Zhang Renwen (2014)	Hợp tác tài chính biên giới ba nước Trung Quốc–Lào–Việt Nam	Huyện Giang Thành	Gợi ý mô hình hợp tác tài chính/ thanh toán xuyên biên giới	Mới ở mức đề xuất; thiếu đánh giá khả thi và cơ chế vận hành
	Zhang Ruikun (2019)	Hợp tác kinh tế Vân Nam–Lào trong khung Trung–Lào	Vân Nam – Lào (1989–2009)	Hệ thống hóa tiến trình hợp tác thương mại–đầu tư; nhấn mạnh cơ chế CBEZ	Dữ liệu dừng 2009; chưa phản ánh bối cảnh mới; thiếu so sánh với phía Việt Nam
Phát triển hạ tầng KKTCK	Đặng Xuân Phong (2012)	Phát triển KKTCK biên giới phía Bắc VN trong hội nhập	Các KKTCK giáp Trung Quốc	Đề xuất phát triển theo hướng đô thị biên giới; nhấn mạnh hạ tầng, ưu đãi	Chưa phân tích tác động xã hội/môi trường; thiếu đo lường định lượng
	Nguyễn Văn Trị (2014)	Quy hoạch sử dụng đất lồng ghép môi trường tại KKTCK Cầu Treo	KKTCK Cầu Treo, Hà Tĩnh	Xây dựng khung quy hoạch đất đai gắn ĐTM; giải pháp quy hoạch bền vững	Hẹp về chủ đề đất–môi trường; khó kế thừa trực tiếp cho KKTCK khác; thiếu định lượng
Hiệu quả kinh tế KKTCK	Phạm Văn Linh (1999)	Quan hệ KT–TM cửa khẩu Việt–Trung và phát triển kinh tế hàng hóa	Các tỉnh miền núi phía Bắc	Làm rõ vai trò cửa khẩu với phát triển kinh tế hàng hóa; đề xuất giải pháp mở rộng thị trường	Bối cảnh cũ; định tính; chưa phân tích sâu từng KKTCK cụ thể
	Phạm Văn Linh (2011)	KKTCK Việt–Trung và tác động tới phát triển kinh tế hàng hóa	4 KKTCK (Lạng Sơn, Quảng Ninh,	Phân tích quá trình hình thành, vai trò KKTCK; đề xuất giải pháp hạ tầng–ưu đãi–quản lý	Chưa cập nhật xu hướng mới (logistics hiện đại, số hóa); giải pháp còn chung

			Cao Bằng, Lào Cai)		
Thương mại xuyên biên giới	Nguyễn Minh Hằng (2001)	Buôn bán qua biên giới Việt–Trung: lịch sử–hiện trạng–triển vọng	Biên giới Việt–Trung	Hệ thống hóa lịch sử và thực trạng biên mậu; nêu rào cản quản lý	Quá sớm, thiếu cập nhật; chưa đi sâu KKTCK; thiếu định lượng
	Phạm Thị Cải (2003)	Giải pháp phát triển TM hàng hóa Việt–Trung qua biên giới đến 2005	Thương mại qua biên giới đất liền	Đề xuất giải pháp hạ tầng, quản lý song phương, hỗ trợ DN	Dữ liệu và mục tiêu ngắn hạn; chưa phản ánh biến động sau 2005; giải pháp tổng quát
	Hà Văn Hội (2018)	Phát triển và quản lý TM biên giới Tây Bắc	Vùng Tây Bắc, Việt–Trung/Việt–Lào	Chỉ ra TM biên giới còn tự phát; nhấn mạnh vai trò quy hoạch, hạ tầng, quản lý	Tiếp cận tầm vùng; thiếu định lượng; giải pháp chưa cụ thể cho từng KKTCK
	Nguyễn Văn Hội (2018)	Lợi thế cạnh tranh XK qua cửa khẩu Việt–Trung	XK hàng hóa qua cửa khẩu	Làm rõ lợi thế chi phí, tuyến ngắn và ưu đãi biên mậu	Chỉ tập trung XK; chưa phân tích KKTCK như mô hình tổng hợp; thiếu định lượng

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả năm 2024)

PHỤ LỤC 02

Các văn bản còn hiệu lực liên quan đến phát triển kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Nghị định số 29/2008/NĐ-CP ngày 14/3/2008 của Chính phủ: Quy định về khu công nghiệp, khu chế xuất và khu kinh tế, trong đó có các chính sách tài chính đối với khu kinh tế cửa khẩu, bao gồm ưu đãi về thuế, phí, lệ phí và tiền thuê đất. Tạo cơ sở pháp lý cho việc điều chỉnh và mở rộng KKTCK Lào Cai.

Ngày 4/3/2014, Thủ tướng Chính phủ ban hành *Quyết định 317/QĐ-TTg thành lập Ban Quản lý khu kinh tế tỉnh Lào Cai* trên cơ sở tổ chức lại Ban Quản lý các khu công nghiệp tỉnh Lào Cai và Ban Quản lý các cửa khẩu tỉnh Lào Cai. Ban Quản lý khu kinh tế cửa khẩu trực thuộc UBND tỉnh Lào Cai, thực hiện chức năng quản lý nhà nước trực tiếp đối với các khu công nghiệp, khu kinh tế, các cửa khẩu biên giới đất liền trên địa bàn tỉnh Lào Cai; quản lý và tổ chức thực hiện chức năng cung ứng dịch vụ hành chính công và dịch vụ hỗ trợ khác có liên quan đến hoạt động đầu tư và sản xuất, kinh doanh cho nhà đầu tư trong các Khu công nghiệp, Khu kinh tế, tại các cửa khẩu trên địa bàn tỉnh theo quy định của pháp luật.

Quyết định số 37/2016/QĐ-UBND ngày 23/6/2016 của UBND tỉnh Lào Cai: Ban hành Quy định về chính sách ưu đãi đầu tư tại Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai, tỉnh Lào Cai. Văn bản này quy định các ưu đãi về thuế, đất đai và hỗ trợ đầu tư nhằm thu hút các nhà đầu tư vào khu kinh tế cửa khẩu.

Ngày 23/11/2018, Thủ tướng Chính phủ ban hành *Quyết định số 1627/QĐ-TTg về quy hoạch chung xây dựng KKTCK Lào Cai đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2050*, mở rộng diện tích lên gần 15.929,8 ha. KKTCK Lào Cai được xác định là vùng kinh tế động lực chủ đạo của tỉnh, phát triển các ngành công nghiệp, đô thị, thương mại và dịch vụ với cơ sở hạ tầng đồng bộ, góp phần nâng cao đời sống cư dân vùng biên giới và củng cố an ninh quốc phòng.

Đề án số 02-ĐA/TU ngày 11/12/2020 của Tỉnh ủy Lào Cai: Về phát triển dịch vụ, kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020-2025. Đề án này định hướng và đề ra các giải pháp cụ thể để phát triển kinh tế cửa khẩu, thu hút đầu tư và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh tế biên mậu.

Đề án số 05-ĐA/TU ngày 11/12/2020 của Tỉnh ủy Lào Cai: Về huy động nguồn lực cho đầu tư phát triển tỉnh Lào Cai giai đoạn 2020-2025. Đề án tập trung vào việc huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn lực để đầu tư phát triển kinh tế - xã hội, trong đó có kinh tế cửa khẩu.

Kế hoạch số 358/KH-UBND ngày 28/10/2022 của UBND tỉnh Lào Cai: Về phát triển các khu, cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh đến năm 2030. Kế hoạch này nhằm tạo cơ sở hạ tầng thuận lợi cho các nhà đầu tư, góp phần thúc đẩy kinh tế cửa khẩu.

Kế hoạch số 39/KH-UBND ngày 31/01/2023 của UBND tỉnh Lào Cai: Về phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh giai đoạn 2023-2025. Kế hoạch này nhằm nâng cao hiệu quả vận chuyển hàng hóa qua cửa khẩu, thu hút các doanh nghiệp logistics đầu tư vào tỉnh.

Quyết định số 1199/QĐ-TTg tháng 10/2023 của Thủ tướng Chính phủ: Phê duyệt Quy hoạch cửa khẩu trên tuyến biên giới đất liền Việt Nam - Trung Quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Quyết định này tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển hạ tầng và thu hút đầu tư vào các KKTCK, trong đó có Lào Cai.

Quyết định 718/QĐ-TTg ngày 27/7/2024 ban hành Kế hoạch thực hiện Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Việc ban hành Kế hoạch trên nhằm mục đích triển khai thực hiện có hiệu quả Quyết định số 316/QĐ-TTg ngày 29/3/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Lào Cai thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; xây dựng lộ trình tổ chức triển khai có hiệu quả các chương trình, dự án nhằm hoàn thành các mục tiêu, nhiệm vụ quy hoạch đã đề ra.

Quyết định số 1620/QĐ-TTg ngày 20/12/2024 của Thủ tướng Chính phủ: Ban hành Kế hoạch triển khai xây dựng Lào Cai trở thành trung tâm kết nối giao thương kinh tế giữa Việt Nam và các nước ASEAN với vùng Tây Nam Trung Quốc, nhằm hiện thực hóa Nghị quyết 11-NQ/TW ngày 10/2/2022 của Bộ Chính trị.

PHỤ LỤC 03

Thông tin chi tiết về hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics tại KKTK Lào Cai giai đoạn 2020–2024

Chỉ tiêu	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024
1. Quy mô – định hướng hạ tầng logistics/kho bãi	Duy trì chức năng kho bãi, bến bãi tại Kim Thành; logistics chủ yếu phục vụ thông quan đường bộ.	Khởi động/đẩy nhanh quy hoạch Trung tâm logistics Kim Thành – Bản Vược.	Tiếp tục hoàn thiện thủ tục/chuẩn bị đầu tư các khu chức năng logistics tích hợp.	Trung tâm logistics Kim Thành – Bản Vược được xác định là dự án hạt nhân; quy mô quy hoạch 332 ha, 4 phân khu chức năng (kho bãi, logistics, chế biến-đóng gói, dịch vụ-đô thị hỗ trợ).	Tiếp tục triển khai trung tâm logistics; tập trung chuyển dịch từ “cửa khẩu thông thương” sang “logistics tích hợp – giá trị gia tăng”.
2. Hạ tầng cửa khẩu – kho bãi trực tiếp	Vận hành bến bãi hiện hữu; chịu ảnh hưởng mạnh bởi COVID-19, ùn tắc cục bộ.	Đầu tư bổ sung bãi đỗ xe XNK, kho bãi tạm; tăng năng lực tiếp nhận xe.	Nâng cấp bãi kiểm hóa và khu tập kết hàng; chuẩn hóa quy trình bến bãi.	Mở rộng cửa khẩu quốc tế Kim Thành thêm 8,7 ha; đầu tư bãi đỗ xe XNK.	Hoàn thiện các hạng mục bãi/kho ngoại quan phục vụ xuất khẩu nông sản và quá cảnh.
3. Hạ tầng vận chuyển kết nối	Trục cao tốc Hà Nội–Lào Cai là lợi thế chính; quốc lộ/tỉnh lộ nội vùng còn hạn chế.	Cải tạo một số tuyến kết nối Kim Thành – nội tỉnh.	Nâng cấp cục bộ các tuyến trọng yếu, giảm ìm nghẽn.	Cải tạo tuyến Kim Thành – Ngòi Phát; tăng khả năng kết nối nội vùng.	Tiếp tục mở rộng/kiên cố hóa các tuyến kết nối logistics với vùng Trung du – miền núi phía Bắc.

4. Đường sắt liên vận	Khai thác hạn chế do khác khổ ray với Trung Quốc.	Không thay đổi lớn về kỹ thuật khổ ray.	Duy trì khai thác ở mức thấp.	Tiếp tục là điểm nghẽn đa phương thức (chưa đồng bộ khổ ray).	Chưa có đột phá kỹ thuật đáng kể; vẫn hạn chế vai trò vận tải khối lượng lớn.
5. Nền tảng số/cửa khẩu số – tự động hóa	Thủ tục số hóa ở mức ban đầu; phụ thuộc nhiều xử lý thủ công.	Bước đầu tích hợp dữ liệu liên ngành.	Hoàn thiện thử nghiệm một phần hệ thống số.	Đưa vào vận hành nền tảng cửa khẩu số từ 2023; tích hợp dữ liệu Hải quan – Đăng kiểm – Bộ GTVT – Bộ KH&ĐT.	Vận hành ổn định nền tảng số, tiếp tục mở rộng liên thông dịch vụ công.
6. Thời gian thông quan trung bình	Cao, biến động do dịch bệnh và kiểm dịch.	Giảm dần nhờ phân luồng và bến bãi bổ sung.	Cải thiện thêm nhưng chưa đột phá.	< 2 phút/xe sau khi vận hành cửa khẩu số.	Duy trì mức nhanh; giảm ùn tắc mùa vụ.
7. Lưu lượng phương tiện qua cửa khẩu	Thấp/không ổn định do COVID-19.	Tăng dần sau mở lại thương mại.	Phục hồi nhưng chịu kiểm soát kiểm dịch.	~450 xe/ngày (trung bình) nhờ cửa khẩu số.	Nhiều thời điểm đạt ~500 xe/ngày tại Kim Thành.
8. Liên kết DN logistics – chia sẻ dữ liệu	Liên kết lỏng lẻo, thiếu chuỗi dịch vụ.	Chưa hình thành cơ chế chia sẻ dữ liệu rõ.	Cải thiện từng phần.	Vẫn là điểm yếu, làm chi phí logistics cao.	Tiếp tục cần cơ chế “liên minh logistics/chuỗi dịch vụ”.
9. Rào cản triển khai dự án logistics lớn	GPMB chưa đặt ra mạnh.	Bắt đầu phát sinh vướng mắc GPMB.	Tăng áp lực GPMB.	Trung tâm Kim Thành – Bản Vược vướng >100 hộ dân cần GPMB	

(Nguồn: Tổng hợp của tác giả năm 2024)

PHỤ LỤC 04: PHIẾU ĐIỀU TRA CÁN BỘ QUẢN LÝ

Kính chào anh/chị, hiện nay tôi đang thực hiện luận án tiến sỹ: “***Phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai***”. Để phục vụ cho việc tìm kiếm thông tin thực hiện luận án, tôi xây dựng phiếu khảo sát liên quan đến nội dung thực trạng Phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020-2024. Anh/chị vui lòng cung cấp các thông tin theo mẫu câu hỏi dưới đây dưới đây. Mọi thông tin của người trả lời sẽ được giữ kín và khuyết danh. Tôi cam kết chỉ sử dụng những thông tin này cho mục đích nghiên cứu.

Xin trân trọng cảm ơn sự hợp tác của anh/chị!

I. THÔNG TIN CHUNG

Họ và tên người trả lời.....

Địa chỉ

Giới tính.....

Tuổi.....

Trình độ học vấn.....

Đơn vị công tác.....

Thời gian công tác

II. NỘI DUNG PHỎNG VẤN

1. Anh/chị vui lòng cho biết đánh giá của mình về công tác Xây dựng kế hoạch phát triển khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) Lào Cai thời gian qua?

Xin vui lòng cho biết mức độ đồng ý của anh/ chị về những nhận định sau theo thang điểm từ 1 đến 5 theo quy ước:

1. Hoàn toàn không đồng ý

2. Không đồng ý

3. Phân vân

4. Đồng ý

5. Hoàn toàn đồng ý

STT	Nội dung	Thang đo				
		1	2	3	4	5
1	Quy trình xây dựng kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai được thực hiện đúng trình tự, bám sát văn bản hướng dẫn					
2	Kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai được lấy ý kiến rộng rãi của các đơn vị liên quan tại địa phương					
3	Kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai được xây dựng bám sát tình hình phát triển của địa phương					
4	Địa phương có những điều chỉnh phù hợp, kịp thời đối với kế hoạch phát triển KKTCK Lào Cai khi có biến động kinh tế, chính trị trong nước và quốc tế					

2. Anh/chị đánh giá ra sao về thực trạng Phát triển cơ sở hạ tầng khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai thời gian qua?(thang đo như mục 1)

STT	Nội dung	Thang đo				
		1	2	3	4	5
1	Về công tác giải phóng mặt bằng					
1.1	Công tác giải phóng mặt bằng được triển khai đúng quy trình					
1.2	Tiến độ giải phóng mặt bằng đúng thời hạn					
1.3	Các vướng mắc trong quá trình triển khai được giải quyết kịp thời					
2	Về hạ tầng giao thông					
2.1	Các loại hình giao thông đa dạng, đáp ứng nhu cầu vận chuyển					
2.2	Mức độ đầu tư cho phát triển hạ tầng giao thông phục vụ phát triển KKTCK ngày càng tăng					
2.3	Chất lượng của các công trình giao thông phục vụ phát triển KKTCK ngày càng tốt hơn					
3	Về hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics					
3.1	Hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics được xây dựng ngày càng hiện đại					
3.2	Quy mô của KKTCK đáp ứng nhu cầu lưu thông hàng hóa					
3.3	Năng lực thông quan tại KKTCK Lào Cai ngày càng nâng cao					
4	Hệ thống thông tin và truyền thông					
4.1	Hệ thống thông tin và truyền thông tại KKTCK được đầu tư hiện đại					
4.2	KKTCK nhận được nhiều nguồn lực trong phát triển hệ thống thông tin và truyền thông					
4.3	Ứng dụng công nghệ số đã giúp giải quyết hiệu quả hơn quá trình thông quan					

3. Anh/chị vui lòng cho biết đánh giá của mình về công tác Quản lý xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai thời gian qua? (thang đo như mục 1)

STT	Nội dung	Thang đo				
		1	2	3	4	5
1	Chính quyền địa phương xây dựng nhiều chương trình hỗ trợ hoạt động sản xuất kinh doanh và xuất nhập khẩu của DN					
2	DN xuất nhập khẩu tiếp cận dễ dàng với các chính sách ưu đãi từ cơ quan quản lý					
3	Các vấn đề phát sinh được cơ quan quản lý giải quyết kịp thời					

4. Anh/chị vui lòng cho biết đánh giá của mình về công tác Quản lý hoạt động hợp tác thông thương tại KKTCK Lào Cai thời gian qua? (thang đo như mục 1)

STT	Nội dung	Thang đo				
		1	2	3	4	5
1	Hoạt động hợp tác giữa 2 nước có quy chế phối hợp rõ ràng, chi tiết					
2	Sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị trong hợp tác thông thương của 2 nước mật thiết					
3	Mức độ áp dụng công nghệ trong quản lý thông thương tại cửa khẩu ngày càng tăng					

5. Anh/chị vui lòng cho biết đánh giá của mình về công tác Kiểm tra, đánh giá hoạt động quản lý KKTCK Lào Cai thời gian qua? (thang đo như mục 1)

STT	Nội dung	Thang đo				
		1	2	3	4	5
1	Quá trình kiểm tra, đánh giá hoạt động quản lý KKTCK được diễn ra thường xuyên					
2	Các nội dung kiểm tra, đánh giá đa dạng và thực chất					
3	Đoàn kiểm tra hướng dẫn rõ ràng và chi tiết cách khắc phục các vi phạm trong quá trình quản lý KKTCK					

6. Đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai
Xin vui lòng cho biết mức độ đồng ý của Ông/bà về những nhận định sau theo thang điểm từ 1 đến 5

(1. Hoàn toàn không đồng ý; 2. Không đồng ý; 3. Đồng ý một phần; 4. Đồng ý; 5. Hoàn toàn đồng ý)

Yếu tố	Tiêu chí	Đánh giá (tích “✓”)
Cơ sở hạ tầng (INF)	Hệ thống giao thông kết nối giữa khu kinh tế cửa khẩu và các vùng lân cận được đầu tư đồng bộ.	① ② ③ ④ ⑤
	Hạ tầng logistics (kho bãi, vận tải, thông quan) trong khu kinh tế được tổ chức hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Hạ tầng điện, nước, viễn thông đáp ứng tốt nhu cầu của doanh nghiệp trong khu kinh tế.	① ② ③ ④ ⑤
	Hạ tầng kỹ thuật hỗ trợ hoạt động thương mại biên giới được đầu tư đầy đủ và hiện đại.	① ② ③ ④ ⑤
	Mức độ kết nối hạ tầng giữa Việt Nam và Trung Quốc thông qua cửa khẩu được cải thiện rõ rệt.	① ② ③ ④ ⑤
Chính sách quản lý và ưu đãi (POL)	Các chính sách thu hút đầu tư tại khu kinh tế cửa khẩu được thực hiện hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Doanh nghiệp được hưởng nhiều ưu đãi về thuế, đất đai và thủ tục hành chính.	① ② ③ ④ ⑤
	Chính sách hải quan và thông quan tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu.	① ② ③ ④ ⑤
	Bộ máy quản lý khu kinh tế hoạt động hiệu quả và minh bạch.	① ② ③ ④ ⑤
	Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới công nghệ và phát triển sản phẩm được thực hiện tốt.	① ② ③ ④ ⑤
Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực (INT)	Mối quan hệ hợp tác song phương giữa Lào Cai và tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) được duy trì tích cực.	① ② ③ ④ ⑤
	Có nhiều chương trình hợp tác phát triển kinh tế biên giới giữa hai nước.	① ② ③ ④ ⑤
	Các cơ chế phối hợp về thương mại và đầu tư xuyên biên giới được triển khai hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Các hội chợ, diễn đàn hợp tác kinh tế vùng được tổ chức thường xuyên và hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
Năng lực cạnh tranh và đổi mới (COM)	Doanh nghiệp trong khu kinh tế có khả năng đổi mới sản phẩm và dịch vụ.	① ② ③ ④ ⑤
	Mức độ áp dụng công nghệ tiên tiến trong sản xuất và quản lý ngày càng tăng.	① ② ③ ④ ⑤
	Các cụm ngành/lĩnh vực có tính cạnh tranh cao đang hình thành trong khu kinh tế.	① ② ③ ④ ⑤
	Mức độ đổi mới sáng tạo của doanh nghiệp trong khu kinh tế được khuyến khích và hỗ trợ.	① ② ③ ④ ⑤
Môi trường kinh tế toàn cầu (GEC)	Xu hướng kinh tế toàn cầu tạo điều kiện cho mở rộng thị trường xuất nhập khẩu.	① ② ③ ④ ⑤
	Các hiệp định thương mại quốc tế (FTA) giúp gia tăng lợi thế khu vực cửa khẩu.	① ② ③ ④ ⑤
	Tình hình kinh tế - chính trị thế giới ổn định là cơ hội cho phát triển khu kinh tế.	① ② ③ ④ ⑤

Yếu tố	Tiêu chí	Đánh giá (tích “✓”)
	Sự dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu tạo điều kiện thuận lợi cho thu hút đầu tư.	① ② ③ ④ ⑤
Nguồn nhân lực (HR)	Lao động tại khu vực có trình độ chuyên môn phù hợp với nhu cầu doanh nghiệp.	① ② ③ ④ ⑤
	Các chương trình đào tạo và phát triển nguồn nhân lực được triển khai hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Người lao động có kỹ năng, thái độ và kỷ luật tốt khi làm việc.	① ② ③ ④ ⑤
	Nguồn nhân lực tại địa phương có thể đáp ứng các ngành nghề kỹ thuật cao.	① ② ③ ④ ⑤
Môi trường sống và xã hội (SOC)	Khu vực có điều kiện sống (nhà ở, y tế, giáo dục) đáp ứng nhu cầu của người dân và người lao động.	① ② ③ ④ ⑤
	Tình hình an ninh, trật tự xã hội tại khu kinh tế được đảm bảo.	① ② ③ ④ ⑤
	Các dịch vụ công cộng phục vụ doanh nghiệp và người dân hoạt động hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Môi trường sống thân thiện và đảm bảo yếu tố văn hóa – xã hội địa phương.	① ② ③ ④ ⑤
Phát triển KKTCK Lào Cai (DEV)	Hoạt động sản xuất, kinh doanh trong khu kinh tế ngày càng sôi động.	① ② ③ ④ ⑤
	Thu hút đầu tư (trong và ngoài nước) vào khu kinh tế ngày càng tăng.	① ② ③ ④ ⑤
	Quy mô và chất lượng cơ sở hạ tầng, dịch vụ ngày càng hoàn thiện.	① ② ③ ④ ⑤
	Tỷ lệ doanh nghiệp, lao động và dân cư tăng ổn định qua các năm.	① ② ③ ④ ⑤

PHỤ LỤC 05: PHIẾU ĐIỀU TRA DOANH NGHIỆP

Kính chào anh/chị, hiện nay tôi đang thực hiện luận án tiến sỹ: “*Phát triển Khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai*”. Để phục vụ cho việc tìm kiếm thông tin thực hiện luận án, tôi xây dựng phiếu khảo sát liên quan đến nội dung thực trạng Phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2020-2024. Anh/chị vui lòng cung cấp các thông tin theo mẫu câu hỏi dưới đây dưới đây. Mọi thông tin của người trả lời sẽ được giữ kín và khuyết danh. Tôi cam kết chỉ sử dụng những thông tin này cho mục đích nghiên cứu.

Xin trân trọng cảm ơn sự hợp tác của anh/chị!

Phần 1: Thông tin chung về người được phỏng vấn

1. Họ và tên:.....
2. Tuổi:
 1. Dưới 30 tuổi
 2. Từ 30 - 40 tuổi
 3. Từ 40 - 50 tuổi
 4. Từ 50 - 60 tuổi
3. Giới tính: ☐ (Nam ...1, Nữ...0)
4. Trình độ:
 1. Trên đại học
 2. Đại học
 3. Cao đẳng

Phần 2: Thông tin về doanh nghiệp

1. Tên doanh nghiệp:
2. Địa chỉ:
- Số điện thoại: Email (nếu có):
3. Ngành nghề kinh doanh chính
 1. Công nghiệp, xây dựng
 2. Nông, lâm, ngư nghiệp
 3. Thương mại, dịch vụ
4. Thời gian hoạt động của doanh nghiệp:
 1. Dưới 3 năm
 2. Từ 3 - 5 năm
 3. Từ 5 - 10 năm
 4. Từ 10 - 15 năm
 5. Trên 15 năm
5. Anh/ chị vui lòng cho biết số lượng lao động đóng bảo hiểm của DN hiện nay là bao nhiêu?
 1. Dưới 10 LĐ
 2. Từ 10 - 50 LĐ
 3. Từ 50 - 100 LĐ
 4. Từ 100 - 200 LĐ
6. Nguồn vốn kinh doanh của Doanh nghiệp hiện nay là bao nhiêu?
 1. Dưới 3 tỷ đồng
 2. Từ 3 - 20 tỷ đồng
 3. Từ 20 - 50 tỷ đồng
 4. Từ 50 - 100 tỷ đồng

5. Trên 100 tỷ đồng

7. Anh/chị vui lòng cho biết thông tin một số chỉ tiêu trong bảng sau:

Chỉ tiêu	Năm 2022 (triệu đồng)	Năm 2023 (triệu đồng)
Doanh thu của DN		
Tổng chi phí của DN		
Lợi nhuận của DN		
Tổng tài sản		
Nguồn vốn chủ sở hữu		
Khấu hao TSCĐ		

Phần 3. Đánh giá thực trạng Phát triển Khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK) Lào Cai giai đoạn 2020 - 2024

Câu 1: Anh chị đánh giá mức độ hài lòng về phát triển cơ sở hạ tầng tại KKTCK tỉnh Lào Cai thời gian qua?

Xin vui lòng cho biết mức độ hài lòng của anh/ chị về những nội dung dưới đây theo thang điểm từ 1 đến 5 theo quy ước:

1. Hoàn toàn không hài lòng

2. Không hài lòng

3. Phân vân

4. Hài lòng

5. Hoàn toàn hài lòng

TT	Tiêu chí	Thang đo				
		1	2	3	4	5
1	Về công tác giải phóng mặt bằng					
2	Về hạ tầng giao thông					
3	Về hạ tầng kho bãi, vận chuyển và logistics					
4	Hệ thống thông tin và truyền thông					

Câu 2: Anh chị vui lòng cho biết những ưu đãi doanh nghiệp nhận được khi tiến hành đầu tư vào KKTCK tỉnh Lào Cai?

Chỉ tiêu	DN nhận được hỗ trợ		Mức độ hỗ trợ
	Có	Không	
- Ưu đãi về tiền thuê đất			

- Ưu đãi về thuế			
- Hỗ trợ trong thủ tục pháp lý			
- Hỗ trợ về khoa học công nghệ			
- Hỗ trợ về đào tạo nguồn nhân lực			
- Hỗ trợ về tài chính			
.....			

Câu 3: Anh chị đánh giá như thế nào về các chính sách ưu đãi đối với doanh nghiệp đang hoạt động và tham gia hoạt động xuất nhập khẩu tại KKTCK Lào Cai thời gian qua?

.....

.....

.....

.....

Câu 4: Anh chị có đề xuất gì để nâng cao hiệu quả quản lý hoạt động xuất nhập khẩu tại khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai?

.....

.....

.....

Phần 3. Đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển khu kinh tế cửa khẩu Lào Cai

Xin vui lòng cho biết mức độ đồng ý của Ông/bà về những nhận định sau theo thang điểm từ 1 đến 5

(1. Hoàn toàn không đồng ý; 2. Không đồng ý; 3. Đồng ý một phần; 4. Đồng ý; 5. Hoàn toàn đồng ý)

Yếu tố	Tiêu chí	Đánh giá (tích “✓”)
Cơ sở hạ tầng (INF)	Hệ thống giao thông kết nối giữa khu kinh tế cửa khẩu và các vùng lân cận được đầu tư đồng bộ.	① ② ③ ④ ⑤
	Hạ tầng logistics (kho bãi, vận tải, thông quan) trong khu kinh tế được tổ chức hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Hạ tầng điện, nước, viễn thông đáp ứng tốt nhu cầu của doanh nghiệp trong khu kinh tế.	① ② ③ ④ ⑤
	Hạ tầng kỹ thuật hỗ trợ hoạt động thương mại biên giới được đầu tư đầy đủ và hiện đại.	① ② ③ ④ ⑤

Yếu tố	Tiêu chí	Đánh giá (tích “✓”)
	Mức độ kết nối hạ tầng giữa Việt Nam và Trung Quốc thông qua cửa khẩu được cải thiện rõ rệt.	① ② ③ ④ ⑤
Chính sách quản lý và ưu đãi (POL)	Các chính sách thu hút đầu tư tại khu kinh tế cửa khẩu được thực hiện hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Doanh nghiệp được hưởng nhiều ưu đãi về thuế, đất đai và thủ tục hành chính.	① ② ③ ④ ⑤
	Chính sách hải quan và thông quan tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu.	① ② ③ ④ ⑤
	Bộ máy quản lý khu kinh tế hoạt động hiệu quả và minh bạch.	① ② ③ ④ ⑤
	Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới công nghệ và phát triển sản phẩm được thực hiện tốt.	① ② ③ ④ ⑤
Quan hệ quốc tế và hợp tác khu vực (INT)	Mối quan hệ hợp tác song phương giữa Lào Cai và tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) được duy trì tích cực.	① ② ③ ④ ⑤
	Có nhiều chương trình hợp tác phát triển kinh tế biên giới giữa hai nước.	① ② ③ ④ ⑤
	Các cơ chế phối hợp về thương mại và đầu tư xuyên biên giới được triển khai hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Các hội chợ, diễn đàn hợp tác kinh tế vùng được tổ chức thường xuyên và hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
Năng lực cạnh tranh và đổi mới (COM)	Doanh nghiệp trong khu kinh tế có khả năng đổi mới sản phẩm và dịch vụ.	① ② ③ ④ ⑤
	Mức độ áp dụng công nghệ tiên tiến trong sản xuất và quản lý ngày càng tăng.	① ② ③ ④ ⑤
	Các cụm ngành/lĩnh vực có tính cạnh tranh cao đang hình thành trong khu kinh tế.	① ② ③ ④ ⑤
	Mức độ đổi mới sáng tạo của doanh nghiệp trong khu kinh tế được khuyến khích và hỗ trợ.	① ② ③ ④ ⑤
Môi trường kinh tế toàn cầu (GEC)	Xu hướng kinh tế toàn cầu tạo điều kiện cho mở rộng thị trường xuất nhập khẩu.	① ② ③ ④ ⑤
	Các hiệp định thương mại quốc tế (FTA) giúp gia tăng lợi thế khu vực cửa khẩu.	① ② ③ ④ ⑤
	Tình hình kinh tế - chính trị thế giới ổn định là cơ hội cho phát triển khu kinh tế.	① ② ③ ④ ⑤
	Sự dịch chuyển chuỗi cung ứng toàn cầu tạo điều kiện thuận lợi cho thu hút đầu tư.	① ② ③ ④ ⑤
Nguồn nhân lực (HR)	Lao động tại khu vực có trình độ chuyên môn phù hợp với nhu cầu doanh nghiệp.	① ② ③ ④ ⑤
	Các chương trình đào tạo và phát triển nguồn nhân lực được triển khai hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Người lao động có kỹ năng, thái độ và kỷ luật tốt khi làm việc.	① ② ③ ④ ⑤
	Nguồn nhân lực tại địa phương có thể đáp ứng các ngành nghề kỹ thuật cao.	① ② ③ ④ ⑤

Yếu tố	Tiêu chí	Đánh giá (tích “✓”)
Môi trường sống và xã hội (SOC)	Khu vực có điều kiện sống (nhà ở, y tế, giáo dục) đáp ứng nhu cầu của người dân và người lao động.	① ② ③ ④ ⑤
	Tình hình an ninh, trật tự xã hội tại khu kinh tế được đảm bảo.	① ② ③ ④ ⑤
	Các dịch vụ công cộng phục vụ doanh nghiệp và người dân hoạt động hiệu quả.	① ② ③ ④ ⑤
	Môi trường sống thân thiện và đảm bảo yếu tố văn hóa – xã hội địa phương.	① ② ③ ④ ⑤
Phát triển KKTCK Lào Cai (DEV)	Hoạt động sản xuất, kinh doanh trong khu kinh tế ngày càng sôi động.	① ② ③ ④ ⑤
	Thu hút đầu tư (trong và ngoài nước) vào khu kinh tế ngày càng tăng.	① ② ③ ④ ⑤
	Quy mô và chất lượng cơ sở hạ tầng, dịch vụ ngày càng hoàn thiện.	① ② ③ ④ ⑤
	Tỷ lệ doanh nghiệp, lao động và dân cư tăng ổn định qua các năm.	① ② ③ ④ ⑤