

Con đường buôn bán qua biên giới với sự hình thành đô thị và những vấn đề cấp bách đặt ra

TRẦN HỮU SƠN

Từ thời cổ đại đến nay, những tuyến đường buôn bán giao lưu kinh tế dọc sông Hồng nối Vân Nam – Trung Quốc với Bắc Bộ Việt Nam đã tác động đến sự hình thành, phát triển và suy vong của các trung tâm dân cư vùng biên giới. Đồng thời quá trình hưng vong của các trung tâm này cũng ảnh hưởng mạnh mẽ đến không gian văn hóa, không gian dân số học tộc người. Nó đặt ra nhiều vấn đề về mối quan hệ giữa cư dân từ nơi khác đến với cư dân bản địa, giữa đời sống của người dân ngoại ô và trung tâm đô thị. Mặt khác, cũng phân tích rõ những thách thức “mặt trái” ở vùng biên giới thời mở cửa để cung cấp tư liệu cho các nhà hoạch định chính sách nhằm xây dựng đô thị vùng biên theo hướng phát triển bền vững. Không gian, địa bàn nghiên cứu là một số đô thị giáp biên giới giữa Lào Cai - Vân Nam (thành phố Lào Cai, đô thị Sa Pa của Việt Nam và các đô thị Hà Khẩu, Mông Tự, Cá Cựu của Vân Nam - Trung Quốc). Thời gian nghiên cứu tập trung vào hai thời điểm mở cửa biên giới Việt - Trung thời cận đại (cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX) và thời điểm mở cửa hiện nay (từ đầu thập kỷ 90 thế kỷ XX đến nay).

1. Con đường buôn bán qua biên giới Lào Cai (Việt Nam) và Vân Nam (Trung Quốc) với sự hình thành, phát triển (suy vong) của một số đô thị vùng biên cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX

Con đường buôn bán qua biên giới Lào Cai (Việt Nam) và Vân Nam (Trung Quốc) dọc theo sông Hồng đã hình thành từ rất sớm trong lịch sử cổ đại. Thời kỳ Tiên Tần, con đường buôn bán dọc theo sông Hồng đã hình thành¹. Đến thời Hán Phố, con đường

buôn bán nối liền Tiên Tang (Vân Nam) với Mê Linh (Giao Chỉ) khá phát triển². Trong các di chỉ khảo cổ khai quật ở ven sông Hồng thành phố Lào Cai, bên cạnh đồ đồng Đông Sơn còn phát hiện một số vũ khí thời nhà Hán, tượng người ở Ấn Độ và bát bạc vùng Trung Á³. Ở Vân Nam cũng phát hiện một số đồ đồng Đông Sơn và tiền vỏ sò nguồn gốc từ Việt Nam.

Tuyến đường buôn bán qua sông Hồng đặc biệt phát triển sau thời kỳ Vân Nam mở cửa theo các hiệp ước thương mại ở biên giới (1885 - 1895). Buôn bán qua sông Hồng phát triển, bến sông “Mã đầu Mạn Hảo” với vị trí điểm xuất phát tuyến đường sông Hồng ở Vân Nam Trung Quốc đã mở rộng nhanh chóng, trở thành một tiểu Hồng Công. Mạn Hảo là cảng thuyền tập kết hàng từ đường bộ Côn Minh qua Kiến Thủy, Mông Tự đổ xuống. Từ Mạn Hảo hàng nghìn thuyền buôn vượt sông Hồng, sông Phú Lương cửa biển Hải Phòng và xuất khẩu đi các nước. Theo tấm bia ở Mạn Hảo, vào năm Thanh Hàm Phong thứ ba (1853) có ghi chép bến sông Mạn Hảo chỉ có 16 nhà “Thủy phu”. Nhưng sau năm 1886, đặc biệt sau khi hải quan ở Mạn Hảo được thiết lập trực thuộc hải quan Mông Tự (năm 1889) tiểu trấn Mạn Hảo trở thành đô thị sầm uất. Người

Trần Hữu Sơn, TS, SỞ Văn hóa - Thông tin tỉnh Lào Cai.

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

2. Lục Nhân – Sử giao thông đối ngoại Vân Nam – Nxb Dân tộc Văn Nam, tháng 6-1997 – tr 42.

3. Trần Hữu Sơn - Lịch sử nguyên thủy và cổ đại – Giáo trình lịch sử Lào Cai, 2000, tr 15.

dân vùng Quảng Đông, Quảng Tây đổ xô đến Mạn Hảo làm ăn. Cơ sở hạ tầng được xây dựng, phân cực điện báo Mạn Hảo ra đời. Các biệt thự, khu phố kiến trúc theo kiểu Châu Âu xuất hiện. Mạn Hảo từ một bến đò nhỏ có 16 nhà trở thành một đô thị có 14.000 dân. Mỗi ngày có hơn 1.000 con ngựa từ Mông Tự, Cá Cụ chở hàng đến Mạn Hảo và có hàng trăm thuyền xuất bến chở hàng qua sông Hồng vào Việt Nam.

Những năm đầu khi mới mở cửa, thuyền buôn qua lại bến cảng Mạn Hảo khoảng trên 1.000 lượt chiếc, vận chuyển hơn 3.000 tấn hàng hóa. Nhưng vào năm Quang Tự thứ 23 nhà Thanh (năm 1897), có 5.553 chuyến thuyền buôn qua lại bến Mạn Hảo, lượng hàng hóa vận chuyển qua sông Hồng là 12.922 tấn. Đến năm Quang Tự thứ 33 (năm 1907) có 18.431 chuyến thuyền vận chuyển 57.369 tấn hàng hóa⁴. Các công ty của 5 nước: Pháp, Ý, Đức, Nhật, Mỹ đều đầu tư xây dựng cửa hàng cửa hiệu ở Mạn Hảo⁵.

Mông Tự là một điểm tập kết hàng hóa trên tuyến đường Điện - Việt. Hàng từ Côn Minh xuất khẩu đi nước ngoài đều được hàng vận ngựa chở chuyển về Mông Tự và từ Mông Tự chuyển đến Mạn Hảo. Bình quân trong 18 năm (1812 - 1909), mỗi năm có 11.481 thuyền vận chuyển hàng hóa cập bến Mạn Hảo. Hàng ngày có hàng nghìn ngựa chở hàng.

Sau hiệp ước Thiên Tân ký ngày 9-6-1885 giữa triều đình Mãn Thanh và thực dân Pháp, Mông Tự ở Vân Nam trở thành điểm mở cửa đầu tiên của Vân Nam - Trung Quốc. Từ năm 1889, hải quan Mông Tự chính thức được thành lập. Mông Tự trở thành trung tâm buôn bán quan trọng và sầm uất của tỉnh Vân Nam. Đô thị Mông Tự phát triển mạnh mẽ. Trước khi mở cửa, tuy Mông Tự đã là một trung tâm buôn bán, nhưng lượng hàng hóa xuất khẩu chưa nhiều. Mông Tự vẫn chỉ là một đô thị nhỏ, dân số chỉ khoảng mấy nghìn người. Năm 1896, dân số thị trấn Mông Tự tăng lên 12.000 người. Năm 1904, Mông Tự trở thành trung tâm quản lý xây dựng đường sắt Điện Việt, dân số tăng lên 4 vạn người⁶. Đường phố Mông Tự được quy hoạch mở rộng, hình thành các khu lãnh sự quán, văn phòng

đại diện nước ngoài (ở phía Đông thành phố). Còn phía Tây thành phố trở thành khu buôn bán sầm uất. Thành phố có 48 hiệu buôn lớn, trong đó có 8 hiệu buôn lớn nhất gọi là "Bát đại hiệu"; có 20 công ty kinh doanh nước ngoài đầu tư lớn, trong đó có 6 công ty của Pháp, 5 công ty của Anh, 3 công ty của Đức, 3 công ty của Hy Lạp, 1 công ty của Italia, 1 công ty của Nhật Bản. Thời kỳ này, ngoại thương mậu dịch ở Mông Tự chiếm vị trí chủ đạo trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Vân Nam: năm 1889-1896 chiếm 100%, năm 1897-1901 chiếm 93,3% đến 96,7%, năm 1902-1910 chiếm 77%-89,7%. Từ năm 1889, Mông Tự chính thức mở cửa đến năm 1909 (trước khi thông xe đường sắt Điện Việt), Mông Tự trở thành cánh cửa mở quan trọng nhất mở ra nước ngoài của tỉnh Vân Nam⁷.

Như vậy hơn hai mươi năm sau khi Vân Nam mở cửa, tuyến đường buôn bán theo đường bộ chạy từ Mông Tự đến Mạn Hảo, từ Mạn Hảo đi thuyền đến Hải Phòng đã góp phần hình thành và phát triển mạnh mẽ các đô thị vùng biên, trong đó nổi bật là Mông Tự và Mạn Hảo. Nhưng sau khi đường sắt Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai - Côn Minh ra đời (còn gọi là đường sắt Điện Việt), con đường thương mại Vân Nam - Lào Cai - Hải Phòng chủ yếu là đường sắt, đường bộ và đường sông suy giảm nghiêm trọng. Năm 1910, sau khi khánh thành tuyến đường sắt Điện - Việt, số tàu thuyền đi lại trên sông Hồng giảm 2/3. Năm 1907, Mạn Hảo đón 18.431 chuyến thuyền vận chuyển 57.369 tấn hàng hóa thì đến năm 1930 chỉ có 834 tàu thuyền qua lại, khối lượng hàng hóa vận chuyển qua đường sông chỉ có 84 tấn hàng. Năm 1941, phát xít Nhật huy động 40 lần chiếc máy bay ném bom hủy diệt Mạn Hảo. Từ đó đến mãi về sau này, việc vận chuyển bằng đường thủy trên sông

4. Hồng Hà Châu Chí - Nhà sách liên kết Tân Trí - Độc Thư, Đời sống Bắc Kinh, năm 1997, tr 373.

5. Cá Cụ thị chí - Nxb Nhân dân Vân Nam, năm 1998, tr 207.

6. Lý Tăng Huy - Sử thoại Mông Tự - Nxb Dân tộc Bắc Kinh, năm 2003, tr 49.

7. Hồng Hà Châu Chí - Nhà sách liên kết Tân Trí - Độc Thư, Đời sống Bắc Kinh, 1997, tr 373.

Hồng chấm dứt. Mạn Hảo từ một đô thị sầm uất trở thành một bến đò ngang hoang vắng.

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

Tuyến đường sắt ra đời, hàng hóa vận chuyển theo đường sắt từ cửa biển Hải Phòng qua Lào Cai lên Côn Minh chỉ mất 3 ngày rưỡi, so với vận chuyển đường thủy bộ xưa kia đã giảm được 26 ngày rưỡi. Tuyến đường sắt đã mở ra một không gian kinh tế mới ở vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam. Trước hết là sự phát triển mạnh mẽ của hai đô thị giáp biên giới là Lào Cai (Việt Nam) và Hà Khẩu (Trung Quốc).

Giữa thế kỷ XIX, Lào Cai là châu lỵ châu Thủy Vĩ có tên gọi là phố Bảo Thắng. Nhà sử học Phạm Thận Duật đã nhận xét Bảo Thắng là chốn đô hội⁸. Khi đó Bảo Thắng chỉ có 2 phố (một phố của người Minh Hương (người Hoa) và 1 phố người Kinh), 1 vạn chài có vài trăm dân. Từ năm 1869, Lưu Vĩnh Phúc đánh đuổi Hồ Quân Xương xây dựng thành Lào Cai, xây dựng các đền đài và hơn 200 nhà dọc dãy phố lớn, mở rộng đường phố. Nhưng Lào Cai vẫn còn là một tiểu trấn ở vùng biên. Năm 1886, sau khi chiếm Lào Cai, thực dân Pháp xây dựng đồn binh, xây dựng các khu vực phòng thủ và mở đường, phát triển đô thị sang bên Cốc Lếu. Nhằm mở rộng thương trường cửa khẩu, năm 1898, cầu lớn bằng gạch bắc qua sông Nậm Thi được xây dựng. Ngày 8-4-1901 và tháng 7-1903 hai chợ lớn ở khu Lào Cai và khu Cốc Lếu được xây dựng⁹. Ngày 9-9-1903 cầu đường sắt nối Lào Cai – Hà Khẩu khánh thành. Ngày 1-2-1906, tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai hoàn thành dài 390km nối liền hải cảng lớn nhất miền Bắc với vùng biên giới Lào Cai. Tuyến đường sắt là phương tiện nối liền vùng núi xa xôi với đồng bằng, là cánh cửa mở rộng thông thương, phá vỡ tính khép kín ở vùng cao. Từ khi Lào Cai nối thông tuyến với Hà Nội, Hải Phòng, Lào

Cai cũng là điểm trung chuyển tập kết trang thiết bị xây dựng tuyến Lào Cai – Côn Minh. Vì vậy, nhờ có đường sắt, đô thị Lào Cai có những bước phát triển khá nhanh. Trước hết, về hành chính, ngày 12-7-1907, Lào Cai trở thành một tỉnh dân sự, đô thị Lào Cai được quy hoạch xây dựng thành trung tâm tỉnh lỵ. Các công trình thành phố liên tiếp khánh thành như: hệ thống chiếu sáng công cộng, công viên, đường nội thị, quảng trường, nhà máy nước.... Đô thị Lào Cai quy hoạch mở rộng gấp 12 lần đô thị cũ, phát triển mạnh sang hữu ngạn sông Hồng, xuống phía Nam; xây dựng cầu Cốc Lếu qua sông Hồng nối hai khu Lào Cai và Cốc Lếu, xây dựng và mở rộng khu phố mới, xây dựng sân bay ở phía Nam đô thị. Ngay sau khi có tuyến đường sắt, Lào Cai nhận được 285 đơn thăm dò, khai thác mỏ. Năm 1911, mỏ đồng ở làng Nờn phía Nam đô thị được khai thác, sau đó mỏ Phấn Chì cách thành phố 4km cũng được khai thác với quy mô lớn 800 tấn/năm. Năm 1939, khai thác mỏ Apatít Cam Đường cách Lào Cai 10km. Từ năm 1940 - 1944, khai thác 196.720 tấn quặng Apatít, xuất khẩu 151.908 tấn. Quan hệ buôn bán Lào Cai - Vân Nam phát triển mạnh. Lào Cai có 2 chợ lớn và 3 chợ phụ, hơn 100 cửa hàng, cửa hiệu, 4 sòng bạc... Một số cơ sở công nghiệp như: nhà máy điện, nhà máy nước đá, xưởng sửa chữa toa xe... cũng được xây dựng. Khi mới quy hoạch tỉnh lỵ, năm 1907 dân số Lào Cai chưa đầy 1000 người. Năm 1928, đô thị Lào Cai có khoảng 2000 dân nhưng đến năm 1944, Lào Cai có hơn 12.000 người, trong đó riêng công nhân khai thác mỏ Apatít là trên 7000 người.

Khai thông đường sắt Lào Cai – Côn Minh, đô thị Hà Khẩu cũng phát triển nhanh chóng. Năm Càn Long thứ 13 (năm 1748), tri phủ Khai Hóa lập ra Hà Khẩu Tấn. Lúc đó Hà Khẩu chỉ là một bến sông có mấy chục hộ làm nghề đánh cá và thủy phu¹⁰. Năm 1886, Hà Khẩu chỉ có chưa đầy 100 hộ. Nhưng từ sau

8. Phạm Thận Duật toàn tập, Nxb Văn hóa thông tin, Hà Nội, 2000, tr 186.

9. Chuyên khảo Lào Cai (bản dịch Tiếng Việt) – Thư viện quốc gia, Hà Nội, Ký hiệu M. 12.246, tr 103.

10. Sđđ, tr 280.

khi Vân Nam mở cửa, đặc biệt là sau khi khai thông đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai – Hà Khẩu – Côn Minh, thị trấn Hà Khẩu phát triển mạnh mẽ. Người dân ở 2 tỉnh Quảng Đông, Quảng Tây kéo đến làm ăn rất đông. Đầu thế kỷ XX, Hà Khẩu là trung tâm tập kết thuốc phiện, vận chuyển qua sông Hồng, đường mòn, đường sắt đến Việt Nam rồi đến Hương Cảng, Quảng Đông tiêu thụ. Buôn lậu thuốc phiện đã khiến thương nhân ở Hà Khẩu giàu có, đầu tư mở mang đường phố. Năm 1908 có trận lũ lớn, chợ lớn và khu buôn bán ở ven sông bị lũ cuốn trôi. Chính quyền Hà Khẩu đầu tư mở đường vào núi, xây phố xá lên cao. Hà Khẩu mở rộng cả phía Bắc và phía Đông.

Sau khi trở thành ga đường sắt đầu cầu biên giới, Hà Khẩu càng đẩy mạnh xây dựng các đường phố. Con đường trục chính nối đầu cầu Hồ Kiều với trung tâm đô thị được khánh thành. Hai bên đường đều tập trung các cửa hàng, cửa hiệu lớn. Trong thập kỷ 20, 30 của thế kỷ XX, Hà Khẩu đã xây dựng 16 con đường nội thị như: đường Đức Phần, đường Quang Linh, đường Nam Khê Hà, đường Hà Biên, đường Đông Nhai, đường Tuyên Hóa, đường Phục Ba, đường Sùng Kiệm, đường Hợp Quân, đường Thượng Đức, đường Ấp Phần, đường Nhạc Lợi, đường Thiên Hương, đường Sơn Biên, đường Quy Nhân, đường Phú Chiến. Hệ thống chợ và dịch vụ buôn bán được mở rộng. Chợ lớn nhất Hà Khẩu xây dựng năm 1911 ở trung tâm đô thị. Hàng ngày chợ thu hút ba, bốn nghìn người đến họp. Có đường sắt chạy qua, thương nhân ở Quảng Đông, Quảng Tây, Côn Minh, Tứ Xuyên, Mông Tự đổ xô đến Hà Khẩu mở cửa hàng, cửa hiệu buôn bán. Năm dân quốc 19, (năm 1930), Hà Khẩu thành lập thương hội với 80 hộ kinh doanh, có cửa hàng có vốn vài vạn bạc. Số hộ buôn bán nhỏ ở Hà Khẩu năm 1935 có 156 hộ, tổng số vốn 10.696 vạn đồng¹¹. Các công ty dầu khí, kim khí, đồ trang sức... của Pháp, Mỹ, Đức cũng đặt văn phòng đại diện, cơ sở kinh doanh. Sau khi mở cửa kinh tế lần thứ nhất (năm 1889) và nhất là sau khi lập chi nhánh hải quan Hà Khẩu (tháng 6-1897), tình hình buôn bán giữa Hà Khẩu với Lào Cai

phát triển mạnh. Đặc biệt, khi Hà Khẩu trở thành ga đầu cầu biên giới trên tuyến đường sắt Điện Việt thì tình hình buôn bán của đô thị Hà Khẩu càng phát triển. Hà Khẩu trở thành điểm trung chuyển trong tuyến đường sắt Điện Việt. Buôn bán thuận lợi, Hà Khẩu đã tạo ra sức hút dân cư nhiều nơi để về làm ăn. Dân số Hà Khẩu tăng nhanh. Năm 1748, Hà Khẩu chỉ có mấy chục hộ đánh cá và làm phu thuyền (thủy phu). Năm 1886, Điện Việt, Hà Khẩu có trên 100 hộ dân. Khi mới khai thông tuyến đường sắt Điện Việt, Hà Khẩu có 7541 hộ với 31.067 người¹². Trong đó dân số ở trung tâm đô thị có khoảng 4000 người. Nhờ đường sắt Điện Việt, nhờ thuận lợi đường sông, Hà Khẩu từ một bến sông chơ đò ngang đã phát triển rất nhanh, trở thành một “tiểu Hồng Công” của tỉnh Vân Nam.

Đường sắt Điện Việt khai thông không những chỉ tác động đến các đô thị có tuyến đường chạy qua mà còn góp phần phát triển mạnh mẽ các thành phố công nghiệp (như Cá Cự ở Vân Nam Trung Quốc) và trung tâm du lịch (ở Sa Pa – Lào Cai – Việt Nam).

Đầu thế kỷ XIX, Cá Cự chỉ là một thôn nhỏ gọi là “Tam gia trại” với vài ba chục hộ, khoảng 100 nhân khẩu¹³. Nhưng từ khi Mông Tự mở cửa, đặc biệt là sau khi khai thông tuyến đường sắt Điện Việt, Cá Cự đã phát triển nhanh chóng, phồn vinh. Do nhu cầu thiếc trên thế giới tăng nhanh, giao thông đường sắt nối Cá Cự với thị trường, máy móc kỹ thuật Châu Âu được đầu tư mạnh vào các mỏ. Do đó từ thập kỷ 10 đến thập kỷ 30 thế kỷ XX, ngành khai thác mỏ thiếc ở Cá Cự phát triển cực kỳ nhanh chóng. Ngay sau khi đường sắt Điện Việt thông xe, các trang thiết bị khai mỏ hiện đại dồn dập đầu tư cho khai thác thiếc ở Cá Cự. Hàng loạt mỏ lớn với phương pháp khai thác tân tiến ra đời như các mỏ: Kim Trúc Lâm, Cổ Sơn, Ca Phòng, Mã Lạp Cách, Tùng Thụ Cước, Hoàng Mao Sơn, Lão Xưởng.... Các mỏ nhỏ với phương pháp thủ công vẫn duy trì như mỏ Hoàng Nê Động,

11, 12. Sđd, 284, 69.

13. Đoàn Tính – Ký sự trăm năm đường sắt Điện Việt – Nxb Mỹ thuật Vân Nam, 2003, tr 343.

Dương Bá Đễ, Long Thụ Cước.... Thành phố Cá Cự trở thành “Thủ đô của thiếc”. Cả thành phố khi nhiều nhất có đến 48 mỏ cùng khai thác với sự tham gia của 3 – 5 vạn công nhân. Sản lượng thiếc xuất khẩu nhờ vận chuyển thuận lợi cũng tăng rất nhanh. Năm 1890, hải quan Mông Tự thống kê lượng thiếc Cá Cự đạt 1.315 tấn. Trong khoảng 15 năm, nhờ xuất khẩu qua đường thuyền sông Hồng, binh quân mỗi năm, sản lượng thiếc Cá Cự được 2.439 tấn. Đến năm 1908, xuất khẩu thiếc của Cá Cự đạt 3.675 tấn. Nhưng đến khi đường sắt Điện Việt thông xe (1910) thì sản lượng thiếc xuất khẩu tăng lên đột biến, đạt 6.000 tấn. Trong 32 năm (1909 – 1940), binh quân mỗi năm sản lượng thiếc Cá Cự đạt 7.589 tấn. Năm 1917, sản lượng thiếc đạt đỉnh cao nhất là 11.070 tấn.

BẢNG 1: Thống kê sản lượng thiếc Cá Cự (1890 – 1917)

Năm	Sản lượng (tấn)	Năm	Sản lượng (tấn)	Năm	Sản lượng (tấn)
1890	1315	1900	2900	1910	6000
1891	1740	1901	3230	1911	6347
1892	2060	1902	3320	1912	5802
1893	1930	1903	2317	1913	6580
1894	2340	1904	3413	1914	6660
1895	2440	1905	3627	1915	7360
1896	2010	1906	3790	1916	6850
1897	2480	1907	3456	1917	11070
1898	2740	1908	3675		
1899	2560	1909	4743		

Nguồn: Trích theo sách Cá Cự thị chí – Nxb Nhân dân Văn Nam, 1998, tr 378.

Nhờ nghề khai mỏ thiếc phát triển, thành phố Cá Cự cũng đẩy mạnh xây dựng cơ sở hạ tầng. Đường giao thông nội thị được quy hoạch và không ngừng mở rộng. Trước khi đường sắt Điện Việt thông xe, Cá Cự có 10 đường phố ở hai khu Đông Tây, mặt đường chỉ rộng từ 3 đến 4 mét, lát đá phiến. Sau khi thông tuyến đường sắt Điện Việt, các đường phố được mở rộng gấp đôi, xây dựng và sửa chữa 4 cây cầu, khu phố Đông và khu phố Tây

nối liền với nhau. Năm Dân quốc 29 (năm 1940), Công ty cổ phần thiếc Vân Nam xây dựng đường ô tô đầu tiên trong thành phố. Cá Cự đã tu sửa, xây mới 28 đường phố lớn nhỏ¹⁴ trong đó có các đường phố chính như Thiên Quân, Các Đại Nhai, Đơn Biên Nhai, Lục Xuân Hoa Nhai, Mễ Điểm Nhai, Tam Sá Nhai, Các An Nhai, Vinh Lộc Nhai, Mộc Hành Nhai, Xuyên Miến Nhai, Tích Hành Nhai .v.v....

Thành phố Cá Cự cũng tập trung kinh phí đầu tư xây dựng hệ thống cấp nước, điện chiếu sáng. Tháng 7 - 1915, Tổng hội thương vụ Cá Cự mở công trình cấp nước cho thành phố, thành lập công ty nước máy Bạch Lợi. Năm Dân quốc thứ 6 (năm 1917), Công ty đèn điện Đại Quang Mông Tự lập văn phòng và sở phân phối điện ở Cá Cự. Năm Dân quốc thứ 8 (năm 1919), lần đầu tiên Cá Cự được dùng điện chiếu sáng¹⁵. Năm Dân quốc 37 (1948), nhà máy thủy điện Nam Kiều Khai Viễn cấp điện cho toàn thành phố Cá Cự.

Cơ sở hạ tầng được xây dựng, ngành thiếc phát triển đã tạo điều kiện cho buôn bán hàng hóa. Thời Dân quốc, Cá Cự có tới 800 hiệu buôn, cửa hàng tư doanh¹⁶. Các hiệu buôn lớn tập trung ở đường Thiên quân Các Đại Nhai. Phố Mộc Hành Nhai kinh doanh gỗ, Xuyên Miến Nhai của người Tứ Xuyên buôn bán thịt lợn, Các An Nhai có nhiều cửa hàng của Việt Kiều, phố Quan Âm chủ yếu kinh doanh hàng gạo, hàng ngựa. Phố Tích Hành chuyên có các cửa hàng chế tác và bán các đồ thủ công bằng thiếc tinh xảo¹⁷. Đường sắt Điện Việt thông xe góp phần thổi bùng ngọn lửa phồn vinh của “kinh đô thiếc” Cá Cự. Dân khắp nơi tấp nập đổ về Cá Cự tìm việc làm. Dân số thành phố Cá Cự tăng nhanh. Đầu thế kỷ XIX, Cá Cự chỉ có khoảng vài ba chục hộ gia đình. Khi Mông Tự mở cửa, xuất khẩu thiếc qua đường bộ Cá Cự Mạn Hảo và đường sông Hồng từ Mạn Hảo xuôi ra cảng Hải Phòng, Việt Nam, dân số Cá Cự khoảng vài nghìn người. Nhưng đến khi đường sắt Điện Việt thông xe,

14. Cá Cự thị chí – Nxb Nhân dân Văn Nam, 1998 (Quyển Thượng).

15, 16. Sđd, tr 505, 641.

17. Đoàn Tính – Ký sự trăm năm đường sắt Điện - Việt. Nxb Mỹ thuật Văn Nam, 2003, tr 346.

nghe khai thác thiếc phát triển huy hoàng thì Cá Cự cũng bùng nổ dân số. Năm 1910, Cá Cự có gần 3 vạn dân, đến năm Dân quốc thứ 7 (năm 1918), là 68.961 người, năm 1938, là 92.660 người¹⁸. Nhưng đến năm 1940, máy bay Nhật oanh tạc Cá Cự, đường sắt Diên Việt nối Vân Nam với Việt Nam bị đình trệ, ngành thiếc Cá Cự cũng tiêu điều. Nhiều công nhân bỏ về quê hương. Vì vậy đến năm 1941 dân số Cá Cự chỉ còn một nửa so với năm 1938. Như vậy càng thấy rõ vai trò của đường sắt Diên Việt với sự hưng thịnh (suy giảm) của thành phố thiếc Cá Cự.

Đường sắt Diên Việt cũng ảnh hưởng mạnh mẽ đến sự hình thành và phát triển đô thị Sa Pa. Nhờ có tuyến đường sắt, du khách mới đến được Sa Pa và Sa Pa mới trở thành một trung tâm du lịch nổi tiếng ở miền núi phía Bắc.

Địa bàn đô thị Sa Pa đầu thế kỷ XX là cao nguyên Lồ Suối Tùng rừng rậm âm u thuộc trại Ngòi Bo (tổng Hướng Vinh – châu Thủy Vĩ). Mùa đông năm 1903, đoàn thám hiểm của Sở Địa lý Đông Dương sau khi tiến hành đo đạc vẽ bản đồ đã phát hiện ra cảnh quan cao nguyên Lồ Suối Tùng và làng Sa Pa ở thượng nguồn Ngòi Đum. Ngày 2-6-1909, sau khi đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai thông xe được 3 năm, chánh sứ Lào Cai là Tow Sre đã gửi tờ trình lên thống sứ Bắc Kỳ đề nghị thành lập khu điều dưỡng trên “Cao trạm Sa Pa”. Đồng thời ở phía Đông Sa Pa cũng ra đời 1 khách sạn dân sự vào năm 1909. Năm 1910, sau khi tuyến đường sắt Hải Phòng đi Vân Nam đổ lại Lào Cai đã góp phần khai thông cho việc xây dựng Sa Pa. Năm 1910, một đơn vị lê dương đến Sa Pa “xây dựng một trại quân sự và mở ra các đường mòn đầu tiên”¹⁹. Đường mòn từ Lào Cai đến Sa Pa bước đầu được khai phá, phát quang, mở rộng. Năm 1913, khởi công xây dựng trạm điều dưỡng quân sự. Năm 1915, trạm điều dưỡng đi vào hoạt động. Một số đồn điền cũng được xây dựng ở Sa Pa. Ngoài nhà điều dưỡng, các biệt thự của quân đội dành cho sĩ quan và hạ sĩ quan được xây dựng. Từ Sa Pa, năm 1925, Sở Lâm nghiệp cũng mở ra hơn 80km đường đi bộ hoặc đi ngựa đến các

điểm du lịch. Từ thập kỷ 20 đến đầu thập kỷ 40 của thế kỷ XX, gần 70 biệt thự, khách sạn, nhà nghỉ ở Sa Pa được xây dựng. (Jean Michaud- 1999). Sa Pa cũng 3 lần tiến hành quy hoạch, phân lô đất đầu tư xây dựng hệ thống đường phố nội thị. Năm 1924 khai thông đường ô tô từ Lào Cai vào Sa Pa. Du khách đi tàu đêm lên Lào Cai và đi ô tô 3 tiếng đến Sa Pa. Tháng 6-1929, cầu Cốc Lếu hoàn thành, từ Lào Cai đi Sa Pa càng thuận tiện. Năm 1927, lấp đặt trạm cấp nước đầu tiên ở Sa Pa. Năm 1929, đường điện thoại từ Sa Pa đã được nối liền với Lào Cai và sau đó một thời gian, điện thoại Sa Pa – Hà Nội được nối thông²⁰. Năm 1930, điện chiếu sáng đã được sử dụng ở thị trấn Sa Pa. Số du khách đi bằng đường sắt lên Lào Cai và từ Lào Cai đi ô tô đến Sa Pa tăng rất nhanh. Mùa hè năm 1927, Sa Pa đón 820 người Châu Âu đến nghỉ mát. Nhưng đến mùa hè năm 1928, Sa Pa lại đón 900 người Âu đến Sa Pa. Dân số đô thị Sa Pa cũng tăng nhanh. Năm 1913, Sa Pa chỉ có vài ba hộ người Kinh phục vụ. Đầu thập kỷ 20, Sa Pa xuất hiện 2 phố của người Việt Nam và người Hoa. Sa Pa đầu thập kỷ 40 thế kỷ XX có khoảng 1.000 dân. Ngày 9-3-1944, thống sứ Bắc Kỳ ký nghị định thành lập châu mới Sa Pa bao gồm 2 xã Hướng Vinh, Mường Hoa và phố Xuân Viên. Châu Sa Pa rộng 125.000 ha, có 1034 suất đình (nam giới từ 18 đến 60 tuổi).

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

18. Sđd, tr 108.

19. Cao trạm Sa Pa – sách của Hội địa lý số - xuất bản 1935- Lưu giữ tại Thư viện Quốc gia.

20. Hồ sơ số RST – 75202 – Trung tâm lưu trữ quốc gia.

2. Làn sóng thương mại qua đường biên Lào Cai – Vân Nam với sự phát triển của các đô thị vùng biên và những vấn đề cấp bách đặt ra

2.1. Buôn bán qua biên giới Lào Cai – Vân Nam phát triển mạnh mẽ

Đầu thập kỷ 90 thế kỷ XX, quan hệ Việt Nam – Trung Quốc đã bình thường hóa, tạo điều kiện thuận lợi cho buôn bán vùng biên giới. Từ khi thực hiện bình thường hóa quan hệ đến nay, Chính phủ Việt Nam và Trung Quốc đã ký kết hơn 30 hiệp định về kinh tế hoặc có liên quan đến kinh tế, tạo cơ sở cho thương mại giữa hai nước phục hồi phát triển trên tầng cao mới. Vân Nam là tỉnh đầu tiên của Trung Quốc tham gia vào Hợp tác phát triển vùng Mê Kông mở rộng (GMS). Lào Cai và Vân Nam cũng ký kết nhiều văn bản hợp tác kinh tế. Dự án liên kết kinh tế Lào Cai – châu Hồng Hà – Vân Nam – Trung Quốc đang được khởi động. Vân Nam và Lào Cai là thị trường tiêu thụ trực tiếp nhưng quan trọng hơn lại có vị trí là thị trường trung chuyển trong quan hệ thương mại Việt – Trung. Hàng hóa các tỉnh Việt Nam qua Vân Nam có thể thâm nhập vào cả vùng Tây Nam rộng lớn của Trung Quốc. Ngược lại, hàng hóa ở Vân Nam cũng thâm nhập vào các tỉnh Việt Nam và xuất khẩu đi các nước. Với vị trí địa lý thuận lợi như vậy, làn sóng thương mại qua vùng biên giới Lào Cai – Vân Nam từ đầu thập kỷ 90 thế kỷ XX đến nay phát triển mạnh mẽ.

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

Mường Khương, huyện Mường Khương tỉnh Lào Cai. Đến nay công tác quy hoạch khu kinh tế cửa khẩu ở thành phố Lào Cai đã cơ bản hoàn thành bao gồm các khu chức năng như khu kinh tế trọng điểm: khu cửa khẩu quốc tế Lào Cai (50 ha), khu thương mại Kim Thành giai đoạn I (152 ha), khu công nghiệp Bắc Duyên Hải (304 ha), khu công nghiệp Đông Phố Mới (146 ha). Ngoài ra, thành phố Lào Cai còn quy hoạch khu nhà ga, kho vận quốc tế, khu trung tâm thương mại Cốc Lếu... Thành phố đang tiến hành chuyển các đơn vị hành chính về phía Nam nhằm dành đất ở khu kinh tế cửa khẩu cho các nhà đầu tư. Thị trấn Hà Khẩu cũng tiến hành điều chỉnh quy hoạch thành thị, từ 1,6km² vốn có lên 4,13km². Khu thành thị mở rộng phía Đông đến bờ Bắc sông Nam Khê (Nậm Thi), phía Tây đến Bắc Sơn, phía Nam đến đê phòng hộ sông Hồng và phía Bắc đến Lãnh Thủy cầu trại Tân Lang. Hà Khẩu cũng chuyển khu hành chính về phía Bắc Sơn nhằm dành diện tích đất gần cửa khẩu cho các doanh nghiệp đầu tư. Tỉnh Lào Cai và châu Hồng Hà tỉnh Vân Nam – Trung Quốc phối hợp xây dựng “Khu hợp tác kinh tế Lào Cai (Việt Nam) - Hồng Hà (Trung Quốc)” nhằm tăng cường khai thác lợi thế của mỗi bên, xây dựng Lào Cai - Hồng Hà trở thành khu vực trung chuyển hàng hóa lớn, thực hiện tốt chức năng là cầu nối giữa Việt Nam với vùng Tây Nam – Trung Quốc. Giai đoạn đầu của dự án hợp tác là thành phố Lào Cai và Hà Khẩu xây dựng “Khu mậu dịch tổng hợp Kim Thành (Lào Cai) và Bắc Sơn (Hà Khẩu)” với tổng diện tích 5,35km². Hiện nay, cây cầu đường bộ nối Kim Thành - Bắc Sơn qua sông Hồng đang xây dựng sẽ nối liền tuyến đường cao tốc Lào Cai - Việt Trì - Nội Bài. Tỉnh Lào Cai huy động nhiều nguồn vốn đầu tư cho khu kinh tế cửa khẩu giai đoạn 2001 – 2006 là 1.849 tỷ đồng, nhằm giải phóng mặt bằng xây dựng khu thương mại Kim Thành, khu công nghiệp Đông Phố Mới, Bắc Duyên Hải, xây dựng 22,3km đường giao thông nội bộ, xây dựng kè sông Hồng dài 8.258m. Tỉnh Vân Nam Trung Quốc đầu tư 13.150 vạn nhân dân tệ xây dựng cầu đường bộ Trung - Việt, trung tâm liên

kiểm. Văn phòng các ngân hàng. Tỉnh Vân Nam còn đầu tư 2.157 vạn nhân dân tệ xây dựng kè sông Hồng dài 2.574m.

Bên cạnh việc đầu tư cơ sở vật chất cho khu kinh tế cửa khẩu, Lào Cai và Vân Nam còn cải cách các thủ tục hải quan dịch vụ cửa khẩu như: chế độ thông quan một lần, tăng thời gian mở cửa khẩu (cửa khẩu đường sắt mở cửa

24/24h, cửa khẩu đường bộ mở cửa từ 7h đến 22h), xe chở hàng và chở khách của Vân Nam, Lào Cai đều vận chuyển sâu trong nội địa 2 tỉnh v.v... tạo thuận lợi cho xuất nhập cảnh.

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

BẢNG 2: Kim ngạch xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Lào Cai (2000 – 2006)

ĐVT: 1.000.000 USD

Chỉ tiêu \ Năm	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Xuất nhập khẩu	132,2	209,9	254,6	290	350	430	476
Xuất khẩu	34,4	81,6	55,8	73,6	78	178	144
Nhập khẩu	97,8	128,3	198,8	216,4	272	292	332

Nguồn: Ban Quản lý cửa khẩu Lào Cai

Trong 10 tháng năm 2007, kim ngạch xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Lào Cai tăng đột biến, đạt 571 triệu USD. Người và phương

tiện xuất nhập cảnh qua cửa khẩu Lào Cai – Hà Khẩu tăng nhanh. Giai đoạn 2001 – 2007 tăng 16%/năm.

BẢNG 3: Xuất nhập cảnh qua cửa khẩu Lào Cai giai đoạn 2001 – 2007

Người, xe XNC \ Năm	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tổng số người XNC	778.384	1.043.183	1.249.179	1.036.399	961.997	994.548	1.063.970
Xuất cảnh	389.192	522.570	624.242	517.514	480.399	497.284	532.031
Nhập cảnh	389.192	520.613	624.937	518.885	481.598	497.264	531.939
Tổng ô tô XNC	8.500	12.859	16.242	26.907	54.092	31.336	40.669
Xe TQ (NC)	6.906	9.400	14.011	18.152	27.996	21.733	34.142
Xe VN (XC)	1.594	3.459	2.231	8.755	26.096	9.603	6.527

Nguồn: Ban Quản lý cửa khẩu Lào Cai

Trao đổi kinh tế Lào Cai – Vân Nam phát triển mạnh góp phần tăng nguồn thu cho ngân sách địa phương. Năm 2001, Lào Cai thu từ địa bàn cửa khẩu được 184,225 tỷ đồng, năm 2002 thu 263,187 tỷ đồng, năm 2003 thu 358 tỷ đồng, năm 2004 thu 365 tỷ đồng, năm

2005 thu 428,600 tỷ đồng, năm 2006 thu 449,56 tỷ đồng, 10 tháng đầu năm 2007 thu 605,563 tỷ đồng.

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

BẢNG 4: Đầu tư trực tiếp của Trung Quốc (FDI) vào các tỉnh biên giới Việt – Trung

Đơn vị: USD

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

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

2.2. Làn sóng buôn bán qua biên giới Lào Cai - Vân Nam đã thúc đẩy các đô thị ven biên phát triển

Làn sóng buôn bán qua biên giới Lào Cai - Vân Nam có những bước phát triển nhảy vọt đã tác động về mọi mặt đối với đô thị vùng biên giới. Có đô thị được hồi sinh từ đồng tro tàn và vươn mình (như thành phố Lào Cai), có đô thị đã lấy lại vị thế đầu tàu mở cửa cuối thế kỷ XIX để vươn lên trở thành trung tâm phát triển toàn vùng (như Mông Tự - Vân Nam). Có đô thị không ngừng mở rộng phát triển theo xu hướng hiện đại hóa (như Hà Khẩu - Vân Nam). Thị xã Lào Cai của Việt Nam sau chiến tranh biên giới (năm 1979) trở thành một đồng gạch vụn hoang tàn, người dân sơ tán về tuyến sau. Nhưng từ năm 1991 đến nay, thị xã Lào Cai được quy hoạch lại mở rộng gấp bốn lần. Năm 2004, Lào Cai trở thành thành phố có diện tích lớn nhất khu vực biên giới Việt - Trung. Đầu thế kỷ XX, thị xã Lào Cai mới có 17 đường và ngõ phố. Năm 1978, thị xã có 25 đường phố. Nhưng đến năm 2007, thành phố Lào Cai đã xây dựng được 175 đường phố. Trong đó có nhiều đường rộng từ 36 đến 58 mét. Hệ thống hạ tầng đô thị (điện, nước sạch, thông tin, giao thông, xử lý rác thải, dịch vụ công...) được hiện đại hóa; đồng thời khu vực thương mại cũng mở rộng ở khu vực cửa khẩu, mở thêm khu kinh tế mở Kim Thành. Trên địa bàn thành phố có 537 công ty, doanh nghiệp kinh doanh, sản xuất. Tham gia hoạt động xuất nhập khẩu, năm 2005 có 374 doanh nghiệp, trong đó thành phố Lào Cai có 46 doanh nghiệp. Thành phố xây dựng 12 chợ với tổng diện tích 48.000m². Số khách sạn nhà hàng tăng nhanh. Năm 1991 có 27 nhà hàng, nhà nghỉ, năm 2005 có 620 khách sạn, nhà hàng, 2.500 người buôn bán nhỏ. Tốc độ tăng trưởng kinh tế 16 năm qua tăng từ 10% đến 15%/năm. Cơ cấu kinh tế ở thành phố Lào Cai chuyển đổi mạnh mẽ. Năm 1991, nông nghiệp chiếm 25%, công nghiệp 45%, dịch vụ chiếm 30%. Nhưng đến năm 2006, nông nghiệp chỉ chiếm 6,9%, dịch vụ chiếm 49%, công nghiệp chiếm 44,1%. Nguồn thu từ buôn bán, dịch vụ cửa khẩu tăng rất nhanh. Năm 2001 mới thu 184 tỷ đồng, đến

năm 2007 dự tính thu 700 tỷ đồng. Dân số thành phố Lào Cai tăng nhanh. Năm 1991, thị xã Lào Cai có 31.000 người, nhưng đến năm 2007 thành phố Lào Cai có hơn 10 vạn người. Đời sống người dân nâng cao.

Thị trấn Hà Khẩu tỉnh Vân Nam - Trung Quốc cũng có những bước phát triển nhanh chóng. Tháng 6-1992, Quốc Vụ Viện Trung Quốc phê chuẩn Hà Khẩu trở thành huyện cải cách mở cửa, thực hiện chính sách ưu đãi ở vùng biên giới. Từ đó đến nay, Hà Khẩu có những bước phát triển nhảy vọt. Đô thị Hà Khẩu được quy hoạch tổng thể, diện tích mở rộng gần gấp 3 lần. Hệ thống hạ tầng được chú trọng xây dựng. Hà Khẩu đầu tư 3.557 vạn nhân dân tệ xây dựng đê sông Hồng, xây dựng đường Tân Hà, đường Bắc Sơn, đường Tân Lang, đường Long Tuyên. Mở rộng hết các trục đường nội thị. Đầu tư 1.900 vạn nhân dân tệ xây dựng công trình đường điện 110 kw dài 87km và đường điện 35kw dài 22 km đảm bảo vừa cung cấp điện cho thành phố, vừa xuất khẩu điện sang Lào Cai. Xây dựng mới nhà máy nước công suất 8000m³ nước/ngày. Xây dựng hệ thống thông tin liên lạc hiện đại.

Phát huy lợi thế là vị trí trung chuyển, Hà Khẩu đẩy mạnh phát triển ngành kinh tế mũi nhọn là dịch vụ du lịch. Đô thị xây dựng 4 chợ biên giới là chợ: Thương Thành, Kim Minh, Trung - Việt, Lợi Hồng với diện tích là 18.300 m². Đồng thời còn xây dựng phố thương mại Hà Biên với diện tích là 46.983m². Thị trấn Hà Khẩu có 12 khách sạn 2 sao và 1 sao, 42 nhà khách với 3.720 giường, xây dựng mới 20 nhà hàng. Nguồn lợi từ kinh tế xuất nhập khẩu tăng nhanh. Tổng kim ngạch mậu dịch xuất nhập khẩu năm 2000 là 7.700.000.000 nhân dân tệ. Năm 2004 tăng lên 32.100.000.000 nhân dân tệ. Năm 2000, tổng sản lượng mậu dịch xuất nhập khẩu của châu Hồng Hà chiếm 21,9% tổng sản lượng mậu dịch xuất nhập khẩu của khu hải quan Côn Minh. Lượng vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu là 182,7 vạn tấn, chiếm 44,6% lượng vận chuyển hàng hóa của khu hải quan Côn Minh. Các doanh nghiệp ở 27 tỉnh, thành phố và vùng lãnh thổ cũng đầu tư vào Hà Khẩu mở

văn phòng đại diện, mở công ty, liên kết, liên doanh, trong đó có 7 doanh nghiệp ở Thẩm Quyến, 6 doanh nghiệp ở Quảng Châu, 4 doanh nghiệp ở Thành Đô, 2 doanh nghiệp ở Hồng Kông, 2 doanh nghiệp ở Thượng Hải... Trong 15 năm mở cửa biên giới, đời sống người dân không ngừng được nâng cao. GDP thu nhập bình quân đầu người năm 2004 là 7.830 nhân dân tệ, tăng gấp 6 lần năm 1991, tăng hơn vùng nội địa 30%. Suốt 15 liên tục, mức tăng trưởng kinh tế Hà Khẩu đều đạt từ 11% - 13.7%. Dân số Hà Khẩu tăng nhanh. Hiện nay, tổng số dân của huyện Hà Khẩu là 102.100 người. Thu nhập của người dân không ngừng được nâng cao. Năm 2004, thu nhập bình quân đầu người là 7.830 nhân dân tệ.

2.3. Mô hình hình thành và phát triển của các đô thị ven biên giới

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

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

Về không gian địa điểm hình thành, các đô thị vùng ven biên giới là các đầu mối giao thông, các trạm trung chuyển hàng hóa trên tuyến đường buôn bán Vân Nam - Lào Cai. Mông Tự là điểm tập kết, trung chuyển hàng hóa từ Côn Minh, Thông Hải, Kiến Thủy xuống. Mạn Hảo là cảng sông tập kết hàng

hóa bằng đường bộ từ Mông Tự xuống để chuyên chở qua sông Hồng. Lào Cai cũng là điểm tập kết hàng hóa của Việt Nam trước khi xuất khẩu sang Vân Nam qua đường sông Hồng và sau này là đường sắt. Bên kia Lào Cai là trấn Hà Khẩu - điểm tập kết hàng hóa của Vân Nam xuất khẩu sang Việt Nam.

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

Quá trình hình thành cư dân các đô thị ven biên giới cũng có những nét riêng biệt. Khi tuyến đường buôn bán chạy qua, các đầu mối giao thương có sức hút lạ kỳ, thu hút những cư dân giỏi buôn bán ở các nơi đổ xô đến. Người Hoa (quê ở Quảng Đông, Quảng Tây) là cư dân giỏi buôn bán nên có mặt đông đảo ở các đô thị vùng biên giới Lào Cai - Vân Nam. Ở các đô thị Lào Cai (Lào Cai, Sa Pa) chủ yếu là người Kinh và người Hoa (có nguồn gốc Quảng Đông, Quảng Tây). Năm 1930, thị xã Lào Cai có hơn 3000 dân thì người Hoa có gần 1.000 người, người Kinh có 1.500 người, còn lại là người Châu Âu và các dân tộc khác²¹. Ở Hà Khẩu và Mạn Hảo, cư dân chủ yếu là người Lương Quảng (Quảng Đông, Quảng Tây).

21. Tiểu chí xứ Lào Cai 1933 - Hồ sơ số M. 10360 - Thư viện Quốc gia, Hà Nội.

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

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

Quá trình xây dựng cơ sở hạ tầng ở đô thị vùng biên giới cũng tiến hành theo yêu cầu kinh tế vùng biên. Trước hết, các đô thị đều chú trọng xây dựng các chợ chính, chợ trung tâm, bến cảng. Sau đó mới tiến hành xây dựng các kết cấu hạ tầng như kho bãi, trạm hải quan, thuế, đường giao thông nội thị, công trình cấp nước, cấp điện, điện báo, trường học, bệnh viện....

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

Hảo là “Thương hội”, ở Sa Pa là “Nghiep đoàn”, hiệp hội này thực sự là bộ máy quản lý song trùng với bộ máy chính quyền. Tất nhiên, các đô thị ra đời ở vùng biên giới thuộc khu vực “nhạy cảm” nên chức năng quân sự của các đô thị cũng rất quan trọng. Các đô thị đều là các cứ điểm quân sự mạnh. Khu nghỉ mát Sa Pa lúc đầu là nơi điều dưỡng quân sự, sau đó mới phát triển, xây dựng khoảng 70 biệt thự, khách sạn, nhà nghỉ dành cho nghỉ mát, du lịch²². Đô thị Lào Cai, đô thị Hà Khẩu đều có hệ thống phòng thủ (hệ thống pháo đài, hầm ngầm...). Hiện nay, chức năng kinh tế đang nổi trội nhưng chức năng phòng thủ vẫn tồn tại.

2.4. Những vấn đề cấp bách đối với quá trình đô thị hóa ở vùng biên giới

• Làn sóng buôn bán qua biên giới Lào Cai – Vân Nam đã góp phần thúc đẩy sự hình thành và phát triển các đô thị ven biên giới. Nhưng quá trình đô thị hóa ở các thành phố, thị trấn ven biên cũng đặt ra nhiều vấn đề phức tạp về các mối quan hệ dân tộc, giữa các cư dân đô thị và cư dân ngoại ô, giữa cư dân bản địa và cư dân mới đến. Trong thời kỳ mở cửa lần thứ nhất (Cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX), các đô thị vùng ven biên đã nổ ra nhiều cuộc xung đột giữa người dân địa phương và các ông chủ, thế lực thực dân mới đến.

Năm 1860, các thổ ty ở Lũng Pô nổi loạn đến tấn công Hà Khẩu và Lào Cai, cướp bóc tài sản của người dân địa phương. Năm 1862, một vạn người Hmông trắng dưới danh nghĩa quân cờ trắng cùng Hồ Quân Xương tấn công các thổ ty ở Lũng Pô, Hà Khẩu, Lào Cai, hỏa thiêu đô thị Lào Cai²³. Năm 1868, quân Cờ Đen của Lưu Vĩnh Phúc tấn công quân Hồ Quân Xương, lập lại trật tự Lào Cai. Tháng 3-1886, quân Pháp đánh chiếm Lào Cai, xua đuổi quân Cờ Đen và thương hội người Hoa chạy về vùng ngoại biên. Mâu thuẫn giữa người Pháp với người Hoa Lương Quảng và các cư dân bản địa như người Giáy, người Dao, người Tày luôn diễn ra khi âm ỉ, khi bùng

22. Jean Michaud “Sa Pa thuộc Pháp - Một lịch sử giản lược” (Bản thảo năm 1999).

23. Tiểu chí xứ Lào Cai, Tài liệu đã dẫn, tr 2.

lên dữ dội. Ngày 19-8-1886, người Giáy và người Hoa tấn công quân Pháp ở Trịnh Tường. Tháng 12-1888, người Dao ở phía Nam đô thị Lào Cai lại nổi dậy. Năm 1898, người Tày, người Giáy đấu tranh với quân Pháp khi chúng cướp đất xây dựng công trình ở Phố Mới. Cuối thế kỷ XIX, các thương nhân người Hoa và dân binh xây dựng căn cứ ở Hà Khẩu thường xuyên tấn công quân Pháp ở Lào Cai.

Ở Hà Khẩu, người Lương Quảng đổ xô đến xây dựng đô thị, mở chợ, làm đường biển Hà Khẩu thành điểm buôn bán sầm uất. Cư dân người Dao, Pa Dí ở Hà Khẩu phải di cư vào trong các hẻm núi. Mâu thuẫn giữa thương hội Lương Quảng với người Dao, Pa Dí cũng xảy ra vào các năm 1894, 1895. Tuy nhiên, mâu thuẫn chủ yếu ở Hà Khẩu và Lào Cai thời kỳ này là mâu thuẫn giữa người người Hoa, người Nùng, Dao với thực dân Pháp và tay sai. Dưới sự lãnh đạo của Dương Thành Lâm, người Lương Quảng và nữ tướng người Việt Đàm Thái Thái, đội quân du kích Hoa Việt thường xuyên tập kích quân Pháp ở Lào Cai²⁴.

Đầu thế kỷ XX, mâu thuẫn giữa thực dân Pháp cùng cai thầu các công trình xây dựng ở Lào Cai với người Dao, Giáy ở Vạn Hòa, Cam Đường diễn ra khá gay gắt. Người Dao thường xuyên nổi dậy chống Pháp trong các năm 1901, 1903, 1913. Cùng với việc xây dựng tuyến đường sắt Điện Việt, các công nhân làm đường sắt bị thực dân Pháp và chủ thầu bóc lột nặng nề đã liên tiếp nổi dậy đấu tranh. Từ năm 1904 đến năm 1906 có 8 cuộc đấu tranh bằng hình thức lãn công, khiêu khích tập thể, làm đơn tố cáo tập thể, bỏ trốn, đốt công trường²⁵ .v.v...

Năm 1918, thầy cúng Giàng S.Ran ở Lao Chải - Sa Pa nổi dậy chống Pháp. Năm 1925, người Hmông ở vùng Sín Chải - Cát Cát - Sa Pa cũng làm đơn tố cáo giới chủ chiếm đất. Các chủ đồn điền Lưu Thế Tiết, Phạm Mạnh Nguyên ý thức thực dân Pháp chiếm đất người Hmông lập đồn điền, thả rông gia súc phá hoại nương ngô, nguồn nước của người Hmông ở Sín Chải. Người Hmông đấu tranh bằng các hình thức đưa đơn kháng nghị tập thể, yêu cầu Hội cơ đốc giáo can thiệp. Một trong

những nguyên nhân người Hmông ở thôn Hang Đá - xã Hữu Thành theo Ki tô giáo là nhằm dựa vào thế lực của Nhà thờ bảo vệ họ chống nạn cướp đất của giới chủ và thực dân Pháp ở Sa Pa²⁶. Tuy nguồn sử liệu còn rất ít và sơ sài không phản ánh đầy đủ các cuộc đấu tranh của người dân bản địa Lào Cai chống giới chủ cướp đất mở rộng đô thị, nhưng dựa vào một số báo cáo, văn bản lưu trữ ở Trung tâm Lưu trữ quốc gia I cũng nhận rõ các xung đột mâu thuẫn căng thẳng giữa người dân bị mất đất và giới chủ cướp đất mở rộng đô thị.

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

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

Trong xã hội bao cấp, thập kỷ 60, 70, 80 thế kỷ XX, ở Việt Nam khoảng cách giàu nghèo, khoảng cách thu nhập giữa người dân đô thị với người nông dân ở vùng ngoại ô không chênh lệch nhiều. Đầu những năm 90, sự phân hóa giàu nghèo ở đô thị và nông thôn ngoại ô diễn ra rõ nét và ngày càng gay gắt. Năm 1992, thu nhập bình quân đầu người của cán bộ công nhân viên ở thị xã Lào Cai là 100.000 đồng/1người/1tháng. Trong khi đó người nông dân ở xã Vạn Hòa (ngoại ô thị xã) chỉ có 35.000 đồng/1người/1tháng. Thu nhập năm 1992 của người dân đô thị cao hơn 2,8 lần người dân nông thôn ngoại ô. Năm 2000, mức thu nhập bình quân đầu người ở khu vực thành thị thành phố Lào Cai là 560.000đồng/

24. Tư liệu văn sử Hà Khẩu tập II - Ủy ban tư liệu Văn sử Hội nghị Hiệp thương chính trị huyện Hà Khẩu xuất bản, 1993, tr 189.

25. Ngô Văn Hòa - Dương Kinh Quốc - Giai cấp công nhân Việt Nam những năm trước khi thành lập Đảng - Nxb Khoa học xã hội. Hà Nội, 1978, tr 160, 161.

26. Trần Hữu Sơn - Văn hóa Hmông - Nxb Văn hóa Dân tộc, Hà Nội, 1996, tr 179.

người/tháng, so với năm 1992 tăng gấp 4,4 lần. Nhưng mức tăng thu nhập của người nông dân mới chỉ tăng từ 35.000 đồng lên 90.000 đồng. Như vậy, khoảng cách thu nhập của người dân đô thị đã gấp 6,2 lần người dân ngoại ô. Đến năm 2005, thu nhập bình quân người dân đô thị tăng lên 780.000 đồng/người/tháng còn người dân nông thôn chỉ tăng 110.000 đồng/người/tháng. Mức thu nhập người dân đô thị tăng lên 7 lần người dân nông thôn. Điều tra 30 hộ dân ở thị trấn Sa Pa và 30 hộ dân ở xã Lao Chải cho thấy mức thu nhập bình quân năm 2006 của người dân thị trấn Sa Pa cao gấp 8,6 lần người nông dân xã Lao Chải. Năm 1992, mức thu nhập bình quân của người dân đô thị Hà Khẩu là 1.675 nhân dân tệ/năm. Mức thu nhập bình quân đầu người ở hương Lão Phạm Trại ngoại ô là 416 nhân dân tệ²⁷. Như vậy, mức sống người dân đô thị Hà Khẩu cao gấp 4,02 lần người dân nông thôn ngoại ô. Năm 2004, thu nhập của 1 công nhân viên chức thị trấn Hà Khẩu là 12.820 nhân dân tệ, nhưng thu nhập của người nông dân chỉ đạt 1.594 nhân dân tệ²⁸. Sau 12 năm, mức sống người dân đô thị gấp 8,04 lần mức sống người nông dân ngoại ô. Vì vậy, có thể nhận thấy rõ, mở cửa biên giới, cùng với thời gian, mức sống người dân được nâng cao nhưng khoảng cách thu nhập giữa

người dân đô thị và người dân nông thôn ngoại ô càng xa cách. Đây là vấn đề phức tạp, tiềm ẩn mâu thuẫn giữa thành thị và nông thôn. Điều này còn phản ánh cả ở tỷ lệ hộ đói nghèo. Điều tra năm 2005, thành phố Lào Cai có 752 hộ trong tổng số 17.420 hộ ở thành thị là hộ đói nghèo, chiếm tỷ lệ 4,35%. Nhưng ở vùng ngoại ô đô thị có tới 1.227 hộ trong tổng số 4.204 hộ nông thôn là hộ nghèo, chiếm tỷ lệ 29,01%. Hộ nghèo ở khu vực ngoại ô cao hơn 6,6 lần hộ nghèo ở nội thị. Ở thị trấn Sa Pa, chỉ có 1,94% số hộ khu vực thành thị là hộ nghèo, còn tới 54,44% số hộ ở khu vực nông thôn là hộ nghèo²⁹. Tỷ lệ hộ nghèo ở khu vực nông thôn Sa Pa cao hơn 28,06 lần tỷ lệ hộ nghèo ở khu vực thành thị. Do mức tăng dân số cao, đồng thời do quá trình đô thị hóa nên tình trạng nông dân ngoại ô không có đất hoặc thiếu đất canh tác diễn ra trầm trọng. Huyện Sa Pa là huyện có tỷ lệ hộ nghèo không có đất hoặc thiếu đất canh tác cao nhất tỉnh Lào Cai. Trong số 3.341 hộ nghèo ở nông thôn Sa Pa thì có tới 1.173 hộ thiếu đất hoặc không có đất canh tác (chiếm tỷ lệ 35%).

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

BẢNG 5: Trình độ học vấn của cư dân thành phố Lào Cai

Đơn vị: người

Khu vực	Tổng số người từ 5 tuổi trở lên	Chưa đi học	Đã đi học			
			Phổ thông	Cao đẳng	Đại học	Trên đại học
Thành thị	29.070	1093	25.094	686	2.154	34
Nông thôn	6.285	774	5.196	11	31	0

Nguồn: Cục Thống kê tỉnh Lào Cai

BẢNG 6: Trình độ học vấn của người dân Sa Pa

Đơn vị: người

Khu vực	Tổng số người từ 5 tuổi trở lên	Chưa đi học	Đã đi học			
			Phổ thông	Cao đẳng	Đại học	Trên đại học
Thành thị	4.946	171	4.553	56	167	0
Nông thôn	26.230	15.382	10.767	37	15	0

Nguồn: Cục Thống kê tỉnh Lào Cai

27. Đất đai vùng cửa khẩu quốc tế - Chính phủ huyện tự trị người Dao Hà Khẩu xuất bản, 1994.

28. Niên giám Hà Khẩu, 2005, tr 271.

29. Báo cáo tổng hợp kết quả điều tra hộ nghèo năm 2005 ở Lào Cai của Sở Lao động - Thương binh - Xã hội.

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

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

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

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

Trước hết là tệ nạn buôn bán phụ nữ và trẻ em ở biên giới Lào Cai- Vân Nam có xu hướng tăng mạnh trong những năm gần đây.

BẢNG 7: Tình trạng phạm tội mua bán phụ nữ và trẻ em trên địa bàn Lào Cai (năm 2000 - 2006)

Năm	Số vụ	Số đối tượng phạm tội	Người bị hại
2000	12	16	19
2001	4	7	6
2002	9	10	16
2003	10	13	32
2004	8	11	21
2005	12	19	39
2006	15	35	60
Tổng số	70	111	193

Nguồn: Công an tỉnh Lào Cai.

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

Tệ nạn buôn bán, nghiện hút ma túy ở các đô thị vùng biên giới, từ năm 1992 có xu hướng phát triển mạnh. Các đô thị ở vùng biên vừa là địa bàn có nhiều người nghiện

hút đồng thời cũng là địa bàn trung chuyển buôn bán thuốc phiện. Theo thống kê của công an tỉnh Lào Cai, trên địa bàn Lào Cai hiện có khoảng 200 đối tượng hoạt động buôn bán và vận chuyển trái phép chất ma túy, có 2000 đối tượng sử dụng ma túy, chủ yếu tập trung ở thành phố Lào Cai, thị trấn Sa Pa và thị trấn Phố Lu. Trong 3 năm 2003 đến 2006, Công an tỉnh Lào Cai đã bắt và xử lý 23 đối tượng buôn bán vận chuyển ma túy qua các đô thị vùng biên giới.

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

3. Kết luận

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

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

- Đô thị vùng biên giới từ khi hình thành đến nay đều tồn tại mâu thuẫn giữa cư dân mới đến sinh sống ở khu vực thành thị với cư dân cư trú lâu đời bị mất đất, hoặc sống ở các vùng ngoại ô, ven đô thị. Mâu thuẫn này diễn ra với nhiều cấp độ khác nhau phụ thuộc vào hướng giải quyết của chính quyền. Thời kỳ mới hình thành cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX, chính quyền thực dân đứng về phía giới chủ mới đến giải quyết mâu thuẫn bằng các biện pháp trấn áp, mâu thuẫn bùng nổ thành các cuộc xung đột. Từ cuối thập kỷ 90 đến nay, chính quyền có nhiều chính sách đầu tư cho vùng ngoại ô, có biện pháp mềm dẻo bảo vệ quyền lợi cho người dân tộc thiểu số. Nhưng sự chênh lệch giàu nghèo, sự bất bình đẳng chưa được khắc phục vẫn là tiền đề tiềm ẩn cho mâu thuẫn. Vì vậy cần có chính sách giải pháp khắc phục tình trạng này.

Quá trình đô thị hóa cũng gắn liền với xu hướng các tệ nạn xã hội, tranh chấp sở hữu đất đai gia tăng đòi hỏi phải có giải pháp phát triển bền vững./.