

THU HÚT ĐẦU TƯ PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG VÙNG BIÊN GIỚI ĐẤT LIỀN CỦA VIỆT NAM: CHÍNH SÁCH, THỰC TRẠNG VÀ MỘT SỐ ĐÁNH GIÁ

Đỗ Tá Khánh¹, Lê Thị Thu Hiền²

Tóm tắt: Bài viết phân tích chính sách và thực trạng thu hút đầu tư, phát triển công nghiệp, thương mại và dịch vụ vùng biên giới đất liền Việt Nam định hướng phát triển bền vững gắn với quốc phòng - an ninh. Trên cơ sở chủ trương nhất quán của Đảng và Nhà nước về phát triển hạ tầng, thương mại biên giới và hợp tác xuyên biên, hệ thống văn bản từ các Đại hội Đảng, từ Chính phủ đến các cơ chế ưu đãi đầu tư đã tạo khung thể chế cho việc huy động nguồn lực vào khu vực biên giới. Thực tiễn cho thấy, một số địa phương giáp Trung Quốc (Quảng Ninh, Lào Cai, Lạng Sơn) và khu vực gắn với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đã đạt kết quả nổi bật về thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), phát triển logistics, công nghiệp chế biến và dịch vụ biên mậu. Tuy nhiên, phân bố đầu tư không đều, nhiều địa phương giáp Lào và một số tỉnh biên giới phía Bắc, Tây Nguyên hầu như không thu hút được FDI, hạ tầng còn yếu, doanh nghiệp chủ yếu nhỏ, liên kết vùng và xuyên biên giới chưa tương xứng tiềm năng. Nghiên cứu khẳng định cần tiếp tục khai thác hợp lý lợi thế địa - kinh tế, hoàn thiện thể chế và nâng cao năng lực địa phương để vùng biên thực sự trở thành không gian phát triển bền vững.

Từ khóa: Biên giới đất liền; Khu kinh tế cửa khẩu; Liên kết xuyên biên; Phát triển bền vững; Thu hút đầu tư.

ATTRACTING INVESTMENT FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN VIETNAM'S LAND BORDER REGIONS: POLICIES, CURRENT SITUATION, AND KEY ASSESSMENTS

Abstract: The paper analyzes policies and the current situation of investment attraction, industry development, trade, and services in Vietnam's land border regions, in alignment with sustainable development orientations linked to national defense and security. Based on the consistent guidelines of the Communist Party and the State regarding infrastructure development, border trade promotion, and cross-border cooperation, the system of policy documents—from Party Congress resolutions to government directives and investment incentive mechanisms—has established an institutional framework for mobilizing resources into border areas. In practice, several localities bordering China (Quang Ninh, Lao Cai, Lang Son) and those connected to the Southern Key Economic Region have achieved notable results in attracting foreign direct investment (FDI), and in developing logistics, processing industries, and border trade services. However, investment

^{1,2}TS, Viện Địa lý nhân văn và Phát triển bền vững, email liên hệ: dotakhanh@gmail.com.

remains unevenly distributed. Many provinces bordering Laos, as well as some northern and Central Highlands border provinces, attract little to no FDI, suffer from weak infrastructure, host mainly small-scale enterprises, and exhibit limited regional and cross-border linkages relative to their potential. The paper concludes that it is necessary to further leverage geo-economic advantages, improve institutional frameworks, and strengthen local capacities so that border regions can truly become spaces of sustainable development.

Keywords: Land border regions; Border-gate economic zones; Cross-border linkages; Sustainable development; Investment attraction.

Nộp bản thảo: 27/4/2025

Chấp nhận đăng: 30/10/2025

Bài viết là sản phẩm của Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ: "Phát triển bền vững vùng biên giới đất liền ở Việt Nam phục vụ mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh, chính trị", thuộc Chương trình trọng điểm cấp bộ: "Nghiên cứu tổng thể vùng biên giới đất liền ở Việt Nam góp phần phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo an ninh, chính trị trong điều kiện hiện nay" do Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam chủ trì.

1. Chính sách thu hút đầu tư

Thu hút đầu tư và mở rộng hợp tác kinh tế quốc tế, đặc biệt với các quốc gia láng giềng, là chủ trương nhất quán và xuyên suốt của Đảng và Nhà nước Việt Nam trong nhiều thập niên qua. Báo cáo Chính trị tại Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI đã xác định yêu cầu phát triển hạ tầng kinh tế - xã hội tại khu vực biên giới, trọng tâm là các khu vực cửa khẩu - nơi giữ vai trò đầu mối giao thương và kết nối quốc tế. Báo cáo cũng nhấn mạnh nhiệm vụ xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, tận dụng lợi thế vị trí địa kinh tế để thúc đẩy giao thương với Trung Quốc, Lào và Campuchia, qua đó xây dựng đường biên giới hòa bình, hữu nghị, hợp tác cùng phát triển (Đảng Cộng sản Việt Nam, 2011).

Định hướng này tiếp tục được cụ thể hóa tại Đại hội Đảng lần thứ XII, với yêu cầu kết hợp chặt chẽ phát triển kinh tế, văn hóa - xã hội với quốc phòng và an ninh trong từng chiến lược, quy hoạch và kế hoạch phát triển, đặc biệt chú trọng vùng sâu, vùng xa, biên giới và hải đảo (Đảng Cộng sản Việt Nam, 2016). Tại Đại hội Đảng lần thứ XIII, Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030 cũng đã nhấn mạnh cần phải quan tâm hơn đến phát triển kinh tế vùng biên giới, vùng sâu, vùng xa, miền núi, vùng đồng bào dân tộc thiểu số (Đảng Cộng sản Việt Nam, 2021).

Để thúc đẩy phát triển kinh tế biên giới, thu hút các nguồn lực đầu tư cho phát triển khu vực biên giới, nhiều chủ trương chính sách đã được ban hành và triển khai trên các khía cạnh gồm: (1) Tích cực xây dựng, phát triển cơ sở hạ tầng khu vực biên giới phục vụ phát triển và kết nối với các nước láng giềng; (2) Xây dựng hệ thống cơ chế, chính sách quản lý và phát triển thương mại biên giới bao gồm cả những quy định về quản lý và chính sách khuyến khích cho sự phát triển thương mại biên giới; (3) Phát triển các khu hợp tác kinh tế trong đó chú trọng phát triển các khu kinh tế cửa khẩu; (4) Ký kết các hiệp định hợp tác song phương và thiết lập những cơ chế hợp tác song phương với các nước có chung đường biên giới về chính sách phát triển kinh tế biên giới.

Về chính sách thu hút đầu tư, Chỉ thị số 07/CT-TTg ngày 15/3/2021 của Thủ tướng Chính phủ đã đề ra định hướng huy động các nguồn lực xã hội phục vụ phát triển kinh tế - xã hội vùng biên giới đất liền, trên biển và hải đảo, gắn với nhiệm vụ bảo vệ chủ quyền quốc gia và nâng cao đời sống nhân dân. Chỉ thị nhấn mạnh yêu cầu xây dựng cơ chế, chính sách đồng bộ và minh bạch, tạo hành lang pháp lý thông thoáng, qua đó khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư vào khu vực biên giới. Đồng thời, văn bản này đề cao nguyên tắc phát triển bền vững, kết hợp giữa tăng trưởng kinh tế với phát triển xã hội, quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường, nhằm đảm bảo ổn định sinh kế, củng cố quốc phòng - an ninh và tăng cường năng lực tự cường cho các địa phương vùng biên. Đây là cơ sở quan trọng để huy động nguồn lực xã hội trong chiến lược phát triển toàn diện khu vực biên giới Việt Nam.

Thu hút nguồn lực đầu tư vào khu vực biên giới là nhiệm vụ trọng tâm được đề cập đến trong Nghị quyết số 23/NQ-CP ngày 02/3/2022 về phát triển kinh tế khu vực biên giới đất liền. Theo đó, Nghị quyết nêu rõ Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành và địa phương liên quan đẩy mạnh hợp tác quốc tế, kêu gọi thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước, vốn viện trợ và vốn vay ưu đãi cho các dự án xây dựng, phát triển cơ sở hạ tầng cho khu vực biên giới. Hướng dẫn, hỗ trợ các địa phương liên quan xúc tiến đầu tư thu hút các doanh nghiệp trong và ngoài nước đầu tư, tạo động lực phát triển kinh tế khu vực biên giới. Đẩy mạnh triển khai chính sách hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia cụm liên kết ngành, chuỗi giá trị, khuyến khích doanh nghiệp và hợp tác xã liên kết trong sản xuất kinh doanh, tiêu thụ sản phẩm, phát triển đa dạng các mô hình sản xuất có sự tham gia của các hộ dân tộc thiểu số, hộ nghèo, hộ cận nghèo tại các vùng biên giới.

Nghị quyết số 23/NQ-CP nhấn mạnh yêu cầu ưu tiên bố trí và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn đầu tư cho phát triển khu vực biên giới. Theo đó, các bộ, ngành và địa phương có đường biên giới cần dành nguồn lực thích đáng từ ngân sách nhà nước, đồng thời huy động các nguồn vốn hợp pháp khác để đầu tư xây dựng hạ tầng kinh tế - xã hội thiết yếu, đặc biệt là hệ thống giao thông kết nối giữa các vùng kinh tế phát triển với khu vực khó khăn. Nghị quyết cũng yêu cầu rà soát, xác định rõ đối tượng, địa bàn và công trình ưu tiên đầu tư, tập trung vào các dự án có tính liên kết vùng, cấp thiết và có sức lan tỏa, nhằm tránh dàn trải, kéo dài và kém hiệu quả. Mục tiêu là bảo đảm sự phát triển đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm, đồng thời thực hiện kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế với củng cố quốc phòng - an ninh, qua đó tạo nền tảng vững chắc cho phát triển bền vững khu vực biên giới.

Tóm lại, chủ trương của Đảng và Nhà nước về thu hút vốn cho vùng biên tập trung vào phát triển hệ thống hạ tầng và thúc đẩy giao thương biên giới, đồng thời hoàn thiện cơ chế, chính sách nhằm tạo môi trường thuận lợi cho thương mại và đầu tư. Bên cạnh đó, Việt Nam tăng cường hợp tác quốc tế, đặc biệt với các quốc gia láng giềng, để huy động đa dạng nguồn lực phục vụ phát triển. Các nguồn vốn được ưu tiên cho những dự án hạ tầng thiết yếu, mang tính liên kết vùng và có hiệu quả lan tỏa. Toàn bộ định hướng này được triển khai trên nguyên tắc kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế với bảo đảm quốc phòng - an ninh và mục tiêu phát triển bền vững.

2. Thực trạng thu hút đầu tư vùng biên giới đất liền theo hướng bền vững

Đầu tư vào khu vực biên giới thời gian qua đã mang lại những kết quả tích cực. Ba tuyến biên giới, giáp với Trung Quốc, Lào và Campuchia có 26 khu kinh tế cửa khẩu, 267 cụm công nghiệp đang hoạt động với tổng diện tích là 8.799 ha tương ứng chiếm 36,6% số lượng và 39,4% diện tích

các cụm công nghiệp đã hoạt động của cả nước (Thuý Hồng, 2021).

Ở tuyến biên giới giáp Trung Quốc

Các tỉnh biên giới phía Bắc đã thu hút được 237 dự án với 6,35 tỷ USD vốn đăng ký tính đến cuối năm 2016, trong đó có 57% số dự án và 30% vốn đăng ký đến từ các nhà đầu tư Trung Quốc (Nguyễn Anh Thu, 2022). Các địa phương như Quảng Ninh, Lào Cai và Lạng Sơn thu hút đầu tư nhiều nhất trong số các tỉnh có đường biên giới giáp với Trung Quốc.

Quảng Ninh đang nổi lên như một điểm đến hấp dẫn đối với các nhà đầu tư nước ngoài nhờ vị trí chiến lược, hạ tầng đồng bộ, thủ tục đầu tư thuận lợi và định hướng phát triển xanh, bền vững. Tính đến tháng 5/2025, tỉnh có 218 dự án FDI với tổng vốn đăng ký trên 16,77 tỷ USD đến từ 20 quốc gia và vùng lãnh thổ, cho thấy khả năng cạnh tranh và sức hút đầu tư ngày càng tăng. Hàn Quốc là một trong những đối tác tiềm năng, sở hữu 14 dự án với hơn 308,2 triệu USD vốn đăng ký và hoạt động trong nhiều lĩnh vực như công nghiệp chế biến chế tạo, điện tử, logistics, bất động sản, dịch vụ và nông nghiệp công nghệ cao. Mặc dù số lượng dự án chưa lớn, hiệu quả đầu tư và dư địa phát triển còn rất rộng, đặc biệt trong các ngành có giá trị gia tăng cao, công nghệ tiên tiến và thân thiện môi trường (Ban Xúc tiến và hỗ trợ đầu tư tỉnh Quảng Ninh 2025). Đối với tỉnh Lào Cai, tính đến tháng 7/2025, tỉnh ghi nhận hơn 1.400 dự án đầu tư còn hiệu lực với tổng vốn đăng ký trên 274.700 tỷ đồng. Trong đó, có 67 dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) với tổng vốn đăng ký hơn 1,08 tỷ USD, đóng vai trò quan trọng trong chuyển dịch cơ cấu kinh tế và nâng cao năng lực sản xuất của địa phương. Riêng trong 6 tháng đầu năm 2025, tỉnh đã chấp thuận chủ trương đầu tư cho 36 dự án mới với tổng vốn hơn 11.600 tỷ đồng, cho thấy môi trường đầu tư tiếp tục được cải thiện và duy trì sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư (Thanh Hằng, 2025).

Ở Lạng Sơn, đến giữa năm 2024, tỉnh có 29 dự án vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) còn hiệu lực, với tổng vốn đăng ký là 207,3 triệu USD. Một số dự án lớn đã và đang được triển khai góp phần đáng kể tạo giá trị gia tăng cho tỉnh. Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng (Lạng Sơn) được đánh giá là khu vực chủ đạo phát triển đô thị công nghiệp, thương mại và dịch vụ của khu kinh tế trọng điểm Bắc Bộ (Vnexpress, 30/8/2024).

Các dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài ở các tỉnh có biên giới giáp Trung Quốc chủ yếu tập trung khai thác các lĩnh vực là thế mạnh của địa phương về khu kinh tế cửa khẩu (KKTCK), du lịch, dịch vụ, khai thác và chế biến khoáng sản. Ngoài 3 tỉnh Quảng Ninh, Lào Cai, Lạng Sơn có các dự án FDI thì các tỉnh còn lại gặp nhiều khó khăn trong thu hút FDI, trong đó có 3 tỉnh Điện Biên, Hà Giang (cũ), Cao Bằng không còn dự án FDI nào còn hiệu lực trên địa bàn.

Theo Nguyễn Anh Thu và cộng sự (2020), việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cùng với các hoạt động xúc tiến đầu tư của các địa phương, các KKTCK đã thu hút ngày càng nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia xuất nhập khẩu với nhiều phương thức khác nhau và mang lại lợi nhuận cho doanh nghiệp, đồng thời tăng thu ngân sách nhà nước, giải quyết công ăn việc làm, nâng cao đời sống dân cư khu vực biên giới.

Các tỉnh biên giới của các nước bạn giáp với Việt Nam hầu hết là các tỉnh nghèo với dân số ít (trừ Quảng Tây và Vân Nam của Trung Quốc), phần lớn đều nằm ở khu vực miền núi, địa hình hiểm trở, giao thông đi lại khó khăn. Do đó, sự kết nối với trung tâm của các tỉnh biên giới các nước còn nhiều hạn chế. Điều này gây tâm lý e ngại cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước khi

đầu tư vào khu vực biên giới. Kết quả thu hút đầu tư của các doanh nghiệp vào khu vực biên giới chưa được như mong muốn, nhất là các doanh nghiệp về phát triển công nghiệp. Các doanh nghiệp đã thực hiện đầu tư, sản xuất tại khu vực biên giới hầu hết là doanh nghiệp tại chỗ, quy mô vừa và nhỏ, tiềm lực hạn chế, chủ yếu chế biến nông lâm sản, thiết bị công nghệ lạc hậu, chưa tạo được nhiều việc làm và sự lan tỏa trong phát triển kinh tế khu vực biên giới cũng như nâng cao đời sống người dân (Bộ Công Thương, 2021).

Ở tuyến biên giới Việt - Lào

Nhìn chung, tình hình thu hút đầu tư vào khu vực biên giới với Lào còn nhiều khó khăn, hạn chế. Cụ thể, kết cấu hạ tầng giao thông còn bất cập, thiếu hệ thống đường cao tốc liên vùng kết nối các tỉnh biên giới với các trung tâm của vùng, giao thông nối các cửa khẩu biên giới với trung tâm một số tỉnh còn nhiều hạn chế, xuống cấp, đặc biệt ở các tỉnh như Điện Biên, Sơn La, Hà Giang ở phía Bắc hay ở khu vực miền trung và Tây Nguyên. Địa hình khu vực biên giới chủ yếu là núi cao hiểm trở với giao thông đi lại khó khăn nên việc vận chuyển hàng hóa chưa đáp ứng được yêu cầu, nhất là khu vực biên giới với Lào ở phía Bắc.

Trên thực tế, phát triển kinh tế dọc đường biên giới với Việt Nam - Lào đã được cả hai nước quan tâm cùng với sự hỗ trợ và đầu tư từ các tổ chức quốc tế, cụ thể là Ngân hàng Phát triển Châu Á (ADB). Hành lang kinh tế Đông - Tây (EWEC) là một trong những dự án trọng điểm được kỳ vọng sẽ mang lại sự phát triển không chỉ ở vùng biên giới Việt Nam - Lào mà còn là động lực phát triển cho nhiều nước trong khu vực. Đây được xem là một hành lang nối các cực tăng trưởng gặp nhiều bất lợi (Do Ta Khanh, 2025). Các điểm kết nối trên EWEC đều là các địa phương có trình độ phát triển kinh tế kém hơn so với mặt bằng chung của các quốc gia tham gia vào hành lang, như vùng Đông Bắc của Thái Lan, miền Trung của Lào và miền Trung của Việt Nam. Mặc dù được quan tâm đặc biệt, cặp cửa khẩu Lao Bảo - Densavan giữa Việt Nam và Lào vẫn chưa có bước phát triển đột phá. Từ khi thành lập đến nay, cửa khẩu Lao Bảo mới chỉ thu hút được 3.700 tỷ đồng (tương đương 142 triệu USD theo tỷ giá hiện hành, do tác giả tính toán) với gần 60 dự án đầu tư (Nguyễn Thuần và Thiên Anh, 2025). Đây có thể coi là con số khá khiêm tốn nếu xét đến thời gian đầu tư (gần 30 năm), nhất là trong bối cảnh Việt Nam đang là điểm sáng trong thu hút đầu tư của khu vực và thế giới. Số liệu kim ngạch xuất nhập khẩu giữa hai nước giai đoạn 2022-2025 duy trì ở mức ổn định với 7,95 tỷ USD. Giai đoạn 2013-2020 kim ngạch xuất nhập khẩu ở mức 1-1,1 tỷ USD và tăng nhanh vào năm 2021 khi đạt 1,3 tỷ USD, đến năm 2022 đạt 1,7 tỷ USD và lập kỷ lục với 2,25 tỷ năm 2024 (Lam Giang và Khánh Kim, 2025).

Ở tuyến biên giới giáp Campuchia

Khu vực biên giới với Campuchia có thể chia làm ba khu vực dựa trên sự phát triển của Hành lang kinh tế phía Nam (SEC), nối Việt Nam với Campuchia và xa hơn là Thái Lan. SEC được chia thành 3 tiểu hành lang gồm Tiểu hành lang phía Bắc (kết nối Campuchia với khu vực Tây Nguyên), Tiểu hành lang trung tâm (kết nối Campuchia với TP. Hồ Chí Minh), và Tiểu hành lang ven biển phía Nam (nối Campuchia với đồng bằng sông Cửu Long).

Hành lang phía Bắc kết nối hai tỉnh Gia Lai và Bình Định (nay là tỉnh Gia Lai), cả hai đều có tầm quan trọng chiến lược đối với hội nhập khu vực và phát triển kinh tế xuyên biên giới. Nằm ở Tây Nguyên, Gia Lai có cơ cấu kinh tế chủ yếu dựa vào các loại cây nông nghiệp và cây công nghiệp như cao su, cà phê, hồ tiêu, mía đường, điều và bông vải. Với địa hình cao nguyên thuận

lợi, tỉnh đặt mục tiêu trở thành trung tâm năng lượng sạch, hiện sở hữu “44 dự án thủy điện, hai dự án điện mặt trời, bảy dự án điện gió, hai dự án điện sinh khối và nhiều dự án điện mặt trời áp mái” (Phan Hoà, 2024). Cơ cấu dân số của tỉnh cũng đáng chú ý, với “gần 50% dân số là đồng bào dân tộc thiểu số” (Ủy ban Nhân dân Gia Lai, 2016). Gia Lai được hưởng lợi từ sân bay Pleiku và cửa khẩu quốc tế Lệ Thanh (Việt Nam) - Oydav (Campuchia), đã cho phép vận tải đường bộ từ năm 2017 và được kỳ vọng sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho dòng chảy thương mại giữa Việt Nam và Campuchia, cũng như quá cảnh sang Lào, Thái Lan và thị trường toàn cầu.

Ở đầu phía Đông của hành lang, Quốc lộ 1, cảng biển Quy Nhơn và sân bay Phù Cát tạo điều kiện kết nối logistics mạnh mẽ. Các ưu tiên phát triển của tỉnh bao gồm mở rộng du lịch, thu hút FDI và phát triển khu công nghiệp, cùng với quy hoạch đường cao tốc nối Quy Nhơn và Pleiku. Mặc dù có những lợi thế này, hành lang vẫn chưa được khai thác hết tiềm năng. Theo Phí Vĩnh Tường (2012), những hạn chế chính bao gồm: “thiếu lao động có tay nghề”, “mật độ dân số thấp”, “hạ tầng mềm kém”, “doanh nghiệp vận tải hạn chế”, “đầu tư tư nhân yếu”, “hợp tác liên tỉnh chưa đủ mạnh”, “quy hoạch du lịch yếu kém” và “thiếu công nghiệp chế biến”. Ngoài ra, các hạn chế về di chuyển qua biên giới và các chính sách kiểm soát thương mại cũng cản trở thương mại xuyên biên giới (Hà Duy, 2022).

Đối với khu vực Nam Bộ, vùng biên giới với Campuchia nhận được nhiều sự đầu tư hơn nhờ địa hình thuận lợi và nhờ ‘sức kéo’ của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, với đầu tàu là TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận có mức độ công nghiệp hóa rất cao. Tiểu hành lang trung tâm cũng tạo động lực phát triển đáng kể cho Campuchia, đặc biệt là các tỉnh giáp biên với Việt Nam. Trong những năm gần đây, nhiều khu kinh tế đặc biệt (SEZs) đã được xây dựng tại khu vực này, nơi các doanh nghiệp sản xuất cung ứng hàng hóa đầu vào cho các nhà máy đặt tại Việt Nam, phù hợp với chiến lược “Việt Nam cộng một” (Vietnam Plus One) (Ambashi và cộng sự., 2020). Với nguồn tài trợ của ADB, Campuchia đã triển khai kế hoạch phát triển các đô thị dọc theo hành lang, bao gồm Bavet, Poipet, Neak Lueung và Battambang, theo dự án phát triển các đô thị dọc Hành lang kinh tế phía Nam của Tiểu vùng sông Mekong mở rộng.

Thành phố Bavet thuộc tỉnh Svay Rieng, nằm trên Tiểu hành lang Trung tâm và tiếp giáp cửa khẩu Mộc Bài (tỉnh Tây Ninh, Việt Nam), được định hướng trở thành trung tâm thương mại, công nghiệp và du lịch. Thành phố tập trung phát triển doanh nghiệp công nghiệp vừa và nhỏ, nhất là các ngành dệt may, sản xuất giày dép và lắp ráp chip máy tính (ADB, 2023). Nhìn chung, Tiểu hành lang Trung tâm nằm trong vùng kinh tế năng động bậc nhất, hưởng lợi từ hiệu ứng lan tỏa mạnh mẽ từ khu vực đô thị mở rộng TP. Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, hạn chế lớn hiện nay là hạ tầng giao thông xuyên biên giới còn thiếu đồng bộ, cản trở lưu thông hàng hóa. Tuyến cao tốc Mộc Bài - TP. Hồ Chí Minh dài 51km mới bước vào giai đoạn cắm mốc từ đầu năm 2025 và dự kiến khởi công tháng 01/2026, chưa xác định thời điểm hoàn thành (Đức Phú, 2025).

Đối với khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, các địa phương nơi đây cũng đã có nhiều dự án đầu tư nhằm phát triển kinh tế, xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh ở vùng biên giới. Tại Đồng Tháp, thực hiện Kết luận số 245/KL-TU ngày 23/11/2021 về phát triển kinh tế - xã hội khu vực biên giới, giai đoạn 2021-2025 tỉnh đã bố trí khoảng 7.608 tỷ đồng đầu tư từ ngân sách, chiếm 25,94% tổng vốn đầu tư công toàn tỉnh. Trong đó, khoảng 2.087 tỷ đồng hỗ trợ có mục tiêu cho các huyện, thành phố biên giới; khoảng 3.813 tỷ đồng được huy động và lồng ghép để triển

khai các dự án trọng điểm. Ngoài ra, vốn Trung ương hỗ trợ khoảng 1.770 tỷ đồng, gồm kè An Lạc (820 tỷ đồng) và nâng cấp kênh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng (950 tỷ đồng). Tỉnh cũng đề nghị hỗ trợ thêm 1.238 tỷ đồng cho dự án nâng cấp Quốc lộ 30. Năm 2023, tỉnh triển khai thí điểm cơ chế ưu đãi phát triển Khu kinh tế cửa khẩu theo Nghị quyết số 13 (2022), góp phần cải thiện môi trường đầu tư. Giai đoạn 2021-2023, khu vực biên giới thu hút 17 dự án, gồm 01 dự án FDI trị giá 41,15 tỷ đồng, đồng thời tiếp nhận sự quan tâm của các nhà đầu tư lớn như T&T và Novagroup. Về doanh nghiệp, khu vực biên giới có 378 doanh nghiệp thành lập mới, chiếm 20% toàn tỉnh, trong bối cảnh phần lớn các chỉ tiêu kinh tế đều đạt và vượt kế hoạch (Báo Đồng Tháp, 2024).

3. Đánh giá chung về thu hút đầu tư, phát triển công nghiệp, thương mại, và dịch vụ vùng biên giới đất liền theo hướng bền vững

3.1. Thuận lợi

Trước hết, vùng biên giới đất liền của Việt Nam có vị trí địa - kinh tế đặc biệt, vừa là “cửa ngõ” kết nối với Trung Quốc, Lào, Campuchia, vừa nằm trên các hành lang kinh tế khu vực như “Hai hành lang, Một vành đai kinh tế”, “Hành lang kinh tế Đông - Tây” (EWEC) và “Hành lang kinh tế phía Nam” (SEC). Hệ thống 26 khu kinh tế cửa khẩu cùng 267 cụm công nghiệp với diện tích chiếm khoảng 39,4% tổng diện tích các cụm công nghiệp đang hoạt động trong cả nước tạo nên không gian thể chế thuận lợi cho thu hút đầu tư (Thuý Hồng, 2021). Một số địa phương biên giới đã hình thành được các cực tăng trưởng động lực, điển hình là các tỉnh giáp Trung Quốc như Quảng Ninh, Lào Cai, Lạng Sơn với số lượng dự án FDI và tổng vốn đăng ký tăng nhanh, đóng góp rõ nét vào chuyển dịch cơ cấu kinh tế, phát triển công nghiệp chế biến, dịch vụ logistics và du lịch biên mậu (Nguyễn Anh Thu, 2022). Trên tuyến biên giới với Campuchia, khu vực SEC, đặc biệt là tiểu hành lang trung tâm gắn với Thành phố Hồ Chí Minh, Tây Ninh, Long An, Đồng Tháp, An Giang, kết hợp với các SEZ phía Campuchia theo chiến lược “Vietnam Plus One”, đã bước đầu hình thành các chuỗi cung ứng sản xuất - lắp ráp - gia công xuyên biên giới (Ambashi và cộng sự, 2020; ADB, 2023).

3.2. Khó khăn

Nhìn tổng thể, thu hút đầu tư ở vùng biên giới vẫn gặp nhiều trở ngại. Thứ nhất, phân bố không gian phát triển rất không đều: trong khi một số tỉnh như Quảng Ninh, Lào Cai, Lạng Sơn, Đồng Tháp, Tây Ninh thu hút được số lượng đáng kể dự án FDI và đầu tư trong nước, thì nhiều tỉnh khác gần như không có dự án FDI còn hiệu lực, chủ yếu dựa vào doanh nghiệp nhỏ và vừa tại chỗ, với năng lực công nghệ hạn chế và giá trị gia tăng thấp (Bộ Công Thương, 2021). Trên tuyến Việt - Lào, dù EWEC và các hiệp định song phương đã được triển khai, quy mô đầu tư vào các khu kinh tế như Lao Bảo - Densavan vẫn ở mức khiêm tốn so với thời gian hình thành và so với mức hấp dẫn chung của Việt Nam đối với FDI (Nguyễn Thuấn và Thiên Anh, 2025; Ban Quản lý Khu kinh tế Quảng Trị, 2022). Thứ hai, nhiều KKTCK và KCN vùng biên có tỷ lệ lấp đầy thấp (nhiều nơi dưới 50%), cơ cấu dự án tập trung vào các ngành sử dụng nhiều tài nguyên và lao động rẻ như may mặc, chế biến gỗ, sơ chế nông lâm sản, chưa hình thành được các cụm công nghiệp chế biến sâu, công nghiệp hỗ trợ hay dịch vụ giá trị gia tăng cao (Nguyễn Đình Chúc và Nguyễn Hồng Anh, 2025). Thứ ba, ở nhiều địa bàn, nhất là miền núi phía Bắc và khu vực biên giới Tây Nguyên, địa hình núi cao, chia cắt, hạ tầng giao thông xuống cấp, thiếu đường cao tốc liên vùng, chi phí

logistics cao làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa và khả năng thu hút đầu tư công nghiệp quy mô lớn (Hoàng Thu Giang và Trần Hồng Hạnh, 2024; Thế Hải, 2021).

3.3. Trở ngại

Vùng biên giới đang đối diện cả rào cản “cứng” và rào cản “mềm”. Về rào cản “cứng”, điều kiện tự nhiên bất lợi (địa hình núi cao, độ dốc lớn, mạng lưới sông suối dày, nguy cơ thiên tai) làm tăng chi phí đầu tư hạ tầng giao thông, kho bãi, khu công nghiệp và khiến việc mở rộng quy mô sản xuất - lưu thông hàng hóa gặp nhiều hạn chế (Nguyễn Đình Chúc và Trần Thị Thu Hương, 2025). Ở một số cửa khẩu, hạ tầng kho bãi, bến bãi, nhà kiểm soát liên hợp còn thiếu hoặc chưa đồng bộ, chưa có kho chuyên dụng cho hàng đông lạnh, hóa chất, dẫn đến tình trạng tắc nghẽn hàng hóa trong các mùa cao điểm, nhất là tuyến Việt - Trung (Bộ Công Thương, 2024). Bên cạnh đó, hạn chế về chất lượng nguồn nhân lực, thiếu lao động có tay nghề, thiếu dịch vụ hỗ trợ kinh doanh chuyên nghiệp, năng lực kết nối của doanh nghiệp bản địa còn yếu cũng làm giảm khả năng tận dụng các cơ hội từ các hành lang kinh tế EWEC và SEC (Phí Vĩnh Tường, 2012; Hà Duy, 2022).

3.4. Các nhân tố ảnh hưởng

Các nhân tố ảnh hưởng có thể khái quát thành bốn nhóm chính. Thứ nhất là nhân tố địa - kinh tế và kết nối không gian. Những khu vực vừa có cửa khẩu quốc tế hoặc cửa khẩu chính, vừa gần với cảng biển, sân bay hoặc trục cao tốc liên vùng thường có lợi thế vượt trội trong thu hút đầu tư. Trường hợp Quảng Ninh với KKTCK Móng Cái, Lào Cai với KKTCK Lào Cai, Lạng Sơn với KKTCK Đồng Đăng - Lạng Sơn thể hiện rõ vai trò của việc kết hợp cửa khẩu đường bộ, hành lang biên mậu với cảng biển, đường cao tốc, qua đó nâng cao sức hút FDI, phát triển logistics, công nghiệp chế biến và dịch vụ hỗ trợ (Nguyễn Anh Thu, 2022; Ban Xúc tiến và hỗ trợ đầu tư tỉnh Quảng Ninh, 2025). Ngược lại, các tỉnh biên giới xa trung tâm, hạ tầng kết nối yếu (như một số đoạn tuyến Việt - Lào, Việt - Trung ở vùng núi cao) gặp khó khăn lớn trong hình thành các cực tăng trưởng và chuỗi liên kết sản xuất - thương mại.

Thứ hai là nhân tố thể chế và chính sách. Sự ra đời của các nghị quyết và hiệp định như Nghị quyết 23/NQ-CP về phát triển kinh tế khu vực biên giới đất liền, các hiệp định thương mại song phương và thương mại biên giới với Trung Quốc, Lào, Campuchia, cùng với Nghị định 35/2022/NĐ-CP (thay thế Nghị định 82/2018/NĐ-CP) về khu công nghiệp và khu kinh tế, tạo khung pháp lý quan trọng cho thu hút đầu tư và phát triển KKTCK, KCN. Tuy nhiên, hiệu quả thực thi các chính sách này phụ thuộc lớn vào năng lực cụ thể hóa của chính quyền địa phương, mức độ cải cách thủ tục hành chính và khả năng lồng ghép, huy động các nguồn lực công - tư. Các địa phương chủ động xây dựng đề án riêng cho vùng biên, thí điểm cơ chế ưu đãi (như Đồng Tháp với cơ chế ưu đãi cho Khu kinh tế cửa khẩu giai đoạn 2021-2023) thường đạt kết quả khả quan hơn trong thu hút dự án, mở rộng doanh nghiệp và cải thiện môi trường đầu tư (Báo Đồng Tháp, 2024).

Thứ ba là nhân tố cấu trúc kinh tế, hạ tầng và năng lực doanh nghiệp. Các vùng biên đã hình thành được nền tảng công nghiệp - dịch vụ và hạ tầng thương mại tương đối đồng bộ sẽ có ưu thế trong nâng cấp chuỗi giá trị, thu hút các ngành chế biến sâu, công nghiệp hỗ trợ, dịch vụ logistics quy mô lớn. Ngược lại, những nơi cơ cấu kinh tế vẫn phụ thuộc nặng vào nông - lâm nghiệp, khai thác tài nguyên, thiếu công nghiệp chế biến và dịch vụ hiện đại, thì khả năng thu hút đầu tư bền vững bị hạn chế. Trường hợp Lào Cai cho thấy, dù công nghiệp giữ vai trò trụ cột, nhưng cơ cấu vẫn thiên về khai thác tài nguyên, thiếu ngành chế biến sâu, công nghiệp hỗ trợ, hạ tầng khu - cụm

công nghiệp chưa đồng bộ, thủ tục đất đai và kỹ thuật còn vướng mắc, khiến tiềm năng công nghiệp chưa được khai thác hiệu quả, đồng thời gây sức ép môi trường lớn tại các khu công nghiệp như Tăng Loong (Lý Hoàng Mai, 2025).

Tổng hợp lại, có thể thấy, thu hút đầu tư ở vùng biên giới đất liền Việt Nam đã đạt được những kết quả tích cực, song vẫn còn khoảng cách đáng kể so với mục tiêu phát triển bền vững. Việc khai thác hiệu quả hơn lợi thế địa - kinh tế, tiếp tục hoàn thiện thể chế, đầu tư có trọng tâm vào hạ tầng chiến lược, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và năng lực doanh nghiệp bản địa, tăng cường liên kết vùng và hợp tác xuyên biên, sẽ là những điều kiện then chốt để vùng biên giới thực sự trở thành không gian động lực cho phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng - an ninh trong thời gian tới.

4. Kết luận

Thu hút đầu tư vào khu vực biên giới đất liền Việt Nam thời gian qua đã mang lại những chuyển biến quan trọng, góp phần nâng cấp hạ tầng giao thông - thương mại, thúc đẩy phát triển các khu kinh tế cửa khẩu, tăng cường năng lực sản xuất, mở rộng thương mại biên mậu và tạo thêm cơ hội việc làm cho cư dân biên giới. Một số địa phương có lợi thế kết nối như Quảng Ninh, Lào Cai, Lạng Sơn và vùng biên giới Nam Bộ bước đầu hình thành các cực tăng trưởng mới, thu hút vốn FDI, phát triển chuỗi cung ứng xuyên biên và dịch vụ logistics gắn với hành lang kinh tế khu vực. Tuy nhiên, phân bố đầu tư chưa đồng đều giữa các tuyến biên giới; nhiều tỉnh miền núi phía Bắc và tuyến Việt - Lào còn hạn chế trong thu hút doanh nghiệp lớn, tỷ lệ lấp đầy khu công nghiệp thấp, cơ cấu kinh tế phụ thuộc tài nguyên và năng lực doanh nghiệp bản địa còn yếu. Bên cạnh các rào cản về địa hình, chi phí logistics và chất lượng nguồn nhân lực, hiệu quả chính sách còn phụ thuộc lớn vào khả năng thực thi, tính đồng bộ của thể chế và mức độ phối hợp liên vùng.

Để vùng biên giới trở thành không gian động lực cho phát triển bền vững, cần tiếp tục hoàn thiện thể chế và chính sách ưu đãi có chọn lọc, đầu tư trọng tâm vào hạ tầng chiến lược gắn với kết nối liên vùng, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, phát triển cụm công nghiệp -logistics chuyên sâu và tăng cường hợp tác xuyên biên. Sự kết hợp giữa phát triển kinh tế và củng cố quốc phòng - an ninh phải được quán triệt như nguyên tắc xuyên suốt nhằm xây dựng biên giới hòa bình, ổn định và thịnh vượng.

Tài liệu tham khảo

1. ADB (2023). Greater Mekong Subregion Southern Economic Corridor Towns Development Project: Strategic Local Economic Development Plan for Bavet Town. *Asian Development Bank*. Truy cập ngày 16/01/2025 tại <https://www.adb.org/projects/documents/cam>.
2. Ambashi, M., Buban, S., Phoumin, H., & Shrestha, R (2020). Infrastructure Development, Trade Facilitation, and Industrialisation in the Mekong Region. In Fukunari Kimura (Ed.), *Subregional Development Strategy in ASEAN after COVID-19: Inclusiveness and Sustainability in the Mekong Subregion (Mekong 2030)* (pp. bp24–bp41). Jakarta: ERIA.
3. Ban Xúc tiến và hỗ trợ đầu tư tỉnh Quảng Ninh (2025). Quảng Ninh – Điểm đến thu hút các nhà đầu tư nước ngoài. Truy cập ngày 22/11/2025 tại https://investinquangninh.vn/vi/news/quang-ninh-diem-den-thu-hut-cac-nha-dau-tu-nuoc-ngoai.html?utm_source=chatgpt.com.
4. Báo Đồng Tháp (2024). *Huy động nguồn lực đầu tư, thúc đẩy phát triển toàn diện khu vực biên giới*.

- Truy cập ngày 17/01/2025 tại <https://www.baodongthap.vn/chinh-tri/huy-dong-nguon-luc-dau-tu-thuc-day-phat-trien-toan-dien-khu-vuc-bien-gioi-121375.aspx>.
5. Bộ Công thương (2021). *Báo cáo tổng hợp Hội nghị phát triển kinh tế các khu vực biên giới*. Hội nghị phát triển kinh tế các khu vực biên giới tổ chức ngày 16/8/2021.
 6. Thuý Hồng (2021). *Đánh thức tiềm năng kinh tế khu vực biên giới: Hiệu quả chưa tương xứng (Bài 1)*. Truy cập ngày 22/11/2025 tại <https://dantocphattrien.vietnamnet.vn/danh-thuc-tiem-nang-kinh-te-khu-vuc-bien-gioi-hieu-qua-chua-tuong-xung-bai-1-1632579706114.htm>.
 7. Đảng Cộng sản Việt Nam (2011). *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI*. Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
 8. Đảng Cộng sản Việt Nam (2016). *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XII*. Văn phòng Trung ương Đảng, Hà Nội.
 9. Đảng Cộng sản Việt Nam (2021). *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII (tập 1)*. Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội.
 10. Thế Hải (2021). *Cần chính sách hấp dẫn thu hút doanh nghiệp đầu tư vào khu vực biên giới*. Truy cập ngày 12/10/2025 tại <https://www.tinnhanhchungkhoan.vn/can-chinh-sach-hap-dan-thu-hut-doanh-nghiep-dau-tu-vao-khu-vuc-bien-gioi-post277382.html>.
 11. Do, T. K (2025). Connecting Southeast Asia: The Engagement of Vietnam in Cross-Border Economic Corridors. *European Journal of East Asian Studies*, 24(2), 83-112. doi: <https://doi.org/10.1163/15700615-02402004>.
 12. Hà Duy (2022). *Cập Cửa khẩu Quốc tế Lê Thanh-Oyadav: Hợp tác cùng phát triển*. Truy cập ngày 16/01/2025 tại <https://baogialai.com.vn/cap-cua-khau-quoc-te-le-thanh-oyadav-hop-tac-cung-phat-trien-post120608.html>.
 13. Thanh Hằng (2025). *Lào Cai kêu gọi, thu hút các nhà đầu tư*. Truy cập ngày 22/11/2025 tại <https://tapchikinhthetaichinh.vn/lao-cai-keu-goi-thu-hut-doanh-nghiep-dau-tu.html>.
 14. Lam Giang và Khánh Kim (2025). *Kim ngạch thương mại Việt Nam - Lào đạt 2,36 tỷ USD, lập kỷ lục cao nhất trong 10 năm qua*. Truy cập ngày 25/3/2025 tại <https://kinhdoanhvabienmau.vn/kinh-doanh-phap-luat/kim-ngach-thuong-mai-viet-nam--lao-dat-2-36-ty-usd-lap-ky-luc-cao-nhat-trong-10-nam-qua/144-305-13055.kdbm>.
 15. Phan Hoà (2024). *Khai thác hiệu quả tiềm năng nguồn năng lượng tái tạo*. Truy cập ngày 16/01/2025 tại <https://nhandan.vn/khai-thac-hieu-qua-tiem-nang-nguon-nang-luong-tai-cao-post798012.html>.
 16. Nguyễn Anh Thu. (2022). *Khu kinh tế qua biên giới: Điều kiện hình thành và phát triển*. Nxb Đại học quốc gia Hà Nội.
 17. Nguyễn Anh Thu & cộng sự (2020). Thương mại biên giới của Việt Nam: Thực trạng và một số vấn đề đặt ra. *Tạp chí Khoa học và Công nghệ Việt Nam*, 62(4).
 18. Phí Vĩnh Tường (2012). *Phát triển khu vực dọc theo các hành lang kinh tế: Các hành lang ven biển phía Nam và phía Bắc tại Việt Nam*. Trong Masami Ishida (Biên tập), *Các hành lang kinh tế mới nổi ở khu vực sông Mê Kông* (tr. 149–186). Bangkok, Thái Lan: Báo cáo nghiên cứu BRC số 8, Trung tâm nghiên cứu Bangkok, IDE-JETRO.
 19. Đức Phú (2025). *Bắt đầu cấm quang giải phóng mặt bằng tốc độ cao TP.HCM–Mộc Bài*. Truy cập ngày 26/3/2025 tại <https://tuoitre.vn/bat-dau-cam-moc-giai-phong-mat-bang-cao-toc-tp-hcm-moc-bai-20250306141701638.htm>.
 20. Ủy ban Nhân dân Gia Lai (2016, 1/12). *Tổng quan về Phát triển kinh tế - xã hội*. Cổng thông tin điện tử tỉnh Gia Lai. Truy cập ngày 16/02/2025 tại <https://gialai.gov.vn/gioi>.
 21. Nguyễn Thuấn và Thiên Anh (2025). *Quảng Trị muốn xây dựng Lao Bảo trở thành một cực tăng trưởng kinh tế năng động*. VnEconomy. Truy cập ngày 15/4/2025 tại <https://vneconomy.vn/quang-tri-muon-xay-dung-lao-bao-tro-thanh-mot-cuc-tang-truong-kinh-te-nang-dong.htm>.
 22. Vnexpress (2024). *Lạng Sơn lên kế hoạch thu hút vốn đầu tư*. Truy cập ngày 22/11/2025 tại <https://vnexpress.net/lang-son-len-ke-hoach-thu-hut-von-dau-tu-4785737.html>.