

# Các yếu tố ảnh hưởng tới phát triển du lịch theo tuyến Hành lang Kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội

NGUYỄN THỊ NGỌC ANH\*

## Tóm tắt

Hành lang Kinh tế (HLKT) Lạng Sơn - Hà Nội dựa trên cơ sở tồn tại tuyến trục giao thông huyết mạch chạy qua 4 địa phương, gồm: Lạng Sơn, Bắc Giang, Bắc Ninh và Hà Nội, là một bộ phận thuộc về hai HLKT quan trọng Lạng Sơn - Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài và Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng, nằm dọc Quốc lộ 1A. Đoạn qua hành lang Lạng Sơn - Hà Nội dài 180km. Bài viết đánh giá 5 yếu tố ảnh hưởng đến phát triển du lịch của tuyến HLKT, bao gồm: Vị trí địa lý, tài nguyên du lịch; Chính sách phát triển du lịch; Lợi nhuận; Cơ sở hạ tầng kỹ thuật phục vụ du lịch; Mức sống và nhu cầu thị trường.

**Từ khóa:** Hành lang Kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội, yếu tố ảnh hưởng đến phát triển du lịch, du lịch bền vững

## Summary

Lang Son - Hanoi economic corridor is established on the basis of the arterial traffic route running through 4 localities of Lang Son, Bac Giang, Bac Ninh and Hanoi. Located along Highway 1A, this corridor is a part of two important economic corridors which are Lang Son - Hanoi - Ho Chi Minh City - Moc Bai and Lang Son - Hanoi - Hai Phong. The distance from Lang Son to Hanoi is 180 km long. This article assesses 5 factors affecting tourism development of the aforementioned corridor, including: Geographic location, tourism resources; Tourism development policy; Profit; Technical infrastructure for tourism; Living standard and market demand.

**Keywords:** Lang Son - Hanoi economic corridor, factors affecting tourism development, sustainable tourism

## GIỚI THIỆU

Hiện nay, khi tuyến cao tốc dọc theo trục Quốc lộ 1A được hoàn thành, từ Hà Nội khách du lịch có thể dễ dàng tiếp cận tới các điểm du lịch hấp dẫn của các tỉnh Bắc Giang, Bắc Ninh và Lạng Sơn, đồng thời sẽ hút được một lượng du khách lớn từ Trung Quốc sang Việt Nam qua cửa khẩu Lạng Sơn rồi tỏa đi các địa điểm du lịch hấp dẫn khác của nước ta. HLKT Lạng Sơn - Hà Nội có tiềm năng to lớn để phát triển du lịch, nhưng các địa phương phát triển tự phát, chưa liên kết chặt chẽ với nhau, nên hiệu quả thấp. Trong bối cảnh hiện nay, việc đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển du lịch của tuyến HLKT này là rất cần thiết.

## CƠ SỞ LÝ THUYẾT

### Quan điểm phát triển du lịch theo tuyến HLKT

Từ các kết quả đã được tổng quan và quan sát thực tiễn phát triển tuyến HLKT ở nước ta và ở một số quốc gia, kế thừa quan niệm của các nhà khoa học đi trước, tác giả bài báo cho rằng: Phát triển du lịch theo tuyến HLKT chính là phát triển du lịch có tổ chức trên một tuyến HLKT dựa trên cơ sở liên kết các nhà cung ứng dịch vụ du lịch theo ngành nghề và theo lĩnh vực trong hoạt động du lịch. Có thể là sự liên kết giữa các công ty lữ hành, giữa

\* TS., Khoa Du lịch, Trường Đại học Công nghiệp Hà Nội | Email: ngocanhbgb81@gmail.com  
Ngày nhận bài: 20/12/2018. Ngày phản biện: 10/01/2019; Ngày duyệt đăng: 18/01/2019

các chủ khách sạn, nhà hàng ăn uống, giữa các nhà cung cấp sản phẩm văn hóa nghệ thuật, các nhà hoạt động tâm linh, thể thao, hội nghị, hội thảo, các trung tâm thương mại, các làng nghề truyền thống... và các trung tâm đô thị - du lịch trên tuyến HLKT, nhằm thỏa mãn nhu cầu về chất lượng các sản phẩm du lịch của du khách.

#### **Cách thức phát triển du lịch theo tuyến HLKT**

Các địa phương dọc tuyến HLKT phải đồng thời thực hiện 2 nhiệm vụ sau:

(i) Liên kết phát triển du lịch theo cả chiều dọc (theo doanh nghiệp, ngành nghề) và theo cả chiều ngang (tại mỗi lãnh thổ và giữa các vùng lãnh thổ với nhau).

(ii) Liên kết có chọn lọc để hình thành và khai thác các sản phẩm đặc thù của mỗi địa phương trên tuyến HLKT.

Tinh thần cơ bản của việc phát triển du lịch theo tuyến HLKT là phát triển du lịch dựa trên sự liên kết các nhà cung ứng dịch vụ du lịch thành một hệ thống.

#### **Bản chất của phát triển du lịch theo tuyến HLKT**

(i) Phát huy các giá trị, tận dụng tiềm năng, lợi thế của HLKT không chỉ về du lịch mà về các lĩnh vực phát triển thương mại, công nghiệp, văn hóa...

(ii) Liên kết các hoạt động du lịch trên tuyến HLKT để tạo ra các sản phẩm dịch vụ chất lượng cao, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của du khách.

(iii) Hoạt động du lịch theo tuyến hành lang sẽ mang lại hiệu quả cao hơn, năng suất lao động cao hơn, lợi nhuận cao hơn, đóng góp nhiều hơn cho sự phát triển chung của lãnh thổ nghiên cứu.

#### **Điều kiện để phát triển du lịch theo tuyến HLKT**

Việc phát triển du lịch theo tuyến hành lang kinh tế phải căn cứ các điều kiện đảm bảo chủ yếu dưới đây:

(i) Căn phải có sẵn một trục giao thông huyết mạch, sôi động về các hoạt động kinh tế và các hoạt động du lịch.

(ii) Trên trục giao thông đã hiện hữu các trung tâm đô thị - du lịch, những trung tâm đô thị này có chức năng là hạt nhân phát triển kinh tế của một vùng lãnh thổ cụ thể (tương ứng với 1 tỉnh) và là trung tâm phát triển du lịch của lãnh thổ đó.

(iii) Hai đầu mút của tuyến đều là các trung tâm có sức hút và sức lan tỏa rất lớn đối với phát triển kinh tế nói chung và du lịch nói riêng.

(iiii) Các hoạt động du lịch trên tuyến (dịch vụ lữ hành, khách sạn, nhà hàng, vui

chơi giải trí, khám chữa bệnh, dịch vụ thông tin, an ninh an toàn...), đòi hỏi có sự phối kết hợp của các trung tâm đô thị - du lịch để gia tăng số lượng khách du lịch, gia tăng số ngày lưu trú, từ đó gia tăng doanh thu du lịch và gia tăng hiệu quả của các hoạt động du lịch trên tuyến HLKT.

### **ĐÁNH GIÁ CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÁT TRIỂN DU LỊCH THEO TUYẾN HLKT LẠNG SƠN - HÀ NỘI**

Dựa trên những kết quả nghiên cứu về Phát triển du lịch theo tuyến HLKT của tác giả năm 2016, thì việc phát triển du lịch theo tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội chịu sự tác động của 5 yếu tố, bao gồm: Vị trí địa lý, tài nguyên du lịch; Chính sách phát triển du lịch; Lợi nhuận; Cơ sở hạ tầng kỹ thuật phục vụ du lịch; Mức sống và nhu cầu thị trường. Kết quả cho thấy:

#### **Vị trí địa lý thuận lợi, tài nguyên du lịch phong phú đa dạng**

Mỗi thành phố trên tuyến là một trung tâm đô thị - du lịch, để phát triển du lịch theo tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội, nếu các đô thị này liên kết với nhau tạo thành một "chuỗi đô thị" và có sức lan tỏa ra các khu vực lân cận, trong đó 2 đô thị du lịch quan trọng nhất là 2 "đầu mút" (Hà Nội, Lạng Sơn), mỗi trung tâm - đô thị du lịch và vùng phụ cận có vị trí địa lý, tiềm năng, thế mạnh và lợi thế so sánh khác nhau.

Tài nguyên du lịch trên tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội đa dạng và phong phú, cả tài nguyên tự nhiên và tài nguyên văn hóa, nhưng thực tế, theo nghiên cứu của tác giả, thì chưa có sự liên kết mạnh giữa các trung tâm đô thị du lịch để tạo ra các sản phẩm du lịch liên kết đặc thù dọc theo tuyến HLKT; các công ty kinh doanh lữ hành chủ yếu mới thiết kế các tour đưa khách đến thăm các điểm du lịch, chưa có sự liên kết, nối tour dọc theo HLKT.

#### **Chính sách phát triển du lịch chưa xây dựng được cơ chế chung cho phát triển du lịch theo tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội**

Thời gian qua, dịch vụ du lịch tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội ngày càng đa dạng, phong phú và được cải thiện về chất lượng, đã dẫn đến sự thay đổi mạnh trong cơ cấu thu nhập du lịch của khu vực. Thu nhập từ các dịch vụ lữ hành - vận chuyển và vui chơi giải trí, khách sạn nhà hàng cũng tăng đáng kể. Tuy nhiên, các văn bản luật pháp và các chính sách của Đảng và Nhà nước đều chưa đề cập nhiều và chưa có những chính sách cụ thể cho phát triển du lịch theo tuyến HLKT này.

Mỗi địa phương thuộc HLKT Lạng Sơn - Hà Nội có một tiềm năng, ưu thế để phát triển du lịch khác nhau, nhưng chưa thực sự phát huy hết các tiềm năng du lịch của mình do chưa có sự liên kết, hỗ trợ nhau trong phát triển kinh tế nói chung và du lịch nói riêng. Vấn đề đặt ra là phải có chính sách phát triển, liên kết hợp lý, đúng đắn để khai thác tối đa lợi thế, ưu thế nổi trội của Lạng Sơn, Bắc Giang, Bắc Ninh, Hà Nội trong phát triển du lịch theo tuyến HLKT.

#### **Lợi nhuận thấp vì thiếu sự liên kết**

Trên tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội đang thiếu

**BẢNG 1: MỘT SỐ CHỈ TIÊU VỀ HIỆU QUẢ PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐỐI VỚI TUYẾN HLKT LANG SƠN - HÀ NỘI**

Đơn vị: %

Chỉ tiêu	2010	2015	2016
1. Tốc độ tăng doanh thu du lịch (Theo giá 2010)	4,9	6,7	6,9
Tỷ lệ đóng góp của du lịch theo tuyến HLKT	26,2	31,8	30,9
2. Năng suất lao động du lịch, tính theo doanh thu (Theo giá 2010)	41,2	52,1	56,6
Tỷ lệ đóng góp của du lịch theo tuyến HLKT	27,5	32,4	31,8
3. Tỷ trọng GTGT trong doanh thu (Theo giá hiện hành)	31,6	34,5	35,7
Tỷ lệ đóng góp của du lịch theo tuyến HLKT	34,2	36,9	36,1
4. Tỷ trọng GTGT du lịch trong tổng GRDP của các địa phương trong lãnh thổ nghiên cứu (Theo giá 2010)	2,8	3,7	4,2
5. Tỷ trọng lao động du lịch trong tổng lao động xã hội của các địa phương	1,9	2,3	2,8

Nguồn: Tác giả xử lý theo số liệu trong Niên giám Thống kê, Quy hoạch phát triển du lịch của các tỉnh, thành phố dọc theo HLKT Lang Sơn - Hà Nội và số liệu điều tra của tác giả, 2016

**BẢNG 2: LỢI NHUẬN CHIA THEO CÁC DỊCH VỤ KINH DOANH DU LỊCH TRÊN TUYẾN HLKT LANG SƠN - HÀ NỘI NĂM 2016**

STT	Dịch vụ kinh doanh (Tính theo 1 lượt khách/năm)	Doanh thu (1000đ)	Chi phí (1000đ)	Lợi nhuận	
				Số tuyệt đối (1000 đ)	Tỷ lệ (%)
1	Nhà nghỉ	2.500	2.275	225	9
2	Nhà hàng	370	331,5	38,5	10,5
3	Kinh doanh lữ hành	1.750	1601,5	148,5	8,5

Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả, 2016

sự liên kết nên nhìn chung sự phát triển du lịch có hiệu quả thấp; chưa phát huy được sức mạnh của các trung tâm đô thị - du lịch và do đó mức doanh thu không có được do thiếu liên kết là rất đáng kể

Sự phát triển du lịch theo tuyến HLKT Lang Sơn - Hà Nội đã có sự chuyển biến tích cực hơn trước, nhưng chưa tương xứng với tiềm năng, thế mạnh; thiếu sự liên kết giữa các trung tâm đô thị - du lịch (mà cụ thể là giữa các thành phố: Lạng Sơn, Bắc Giang, Bắc Ninh và Hà Nội), sự phát triển du lịch của các địa phương dọc theo tuyến đang trong tình trạng "tự phát và cục bộ" nên vừa mất đi sự hài hòa vừa gây lãng phí đối với nhiều khâu dịch vụ như khách sạn, nhà hàng, vui chơi giải trí.

Vấn đề liên kết các chương trình du lịch của các địa phương thành chương trình chung của tuyến HLKT còn đơn điệu, chưa đa dạng; Chưa xây dựng và hoàn thiện khung luật pháp, chính sách để phát triển du lịch theo tuyến HLKT, Kết cấu hạ tầng phát triển du lịch còn nhiều bất cập, công tác tuyên truyền quảng bá hình ảnh của điểm đến du lịch trên tuyến HLKT chưa tốt...

Qua tính toán theo các chỉ tiêu và qua phân tích số liệu theo luận án tiến sỹ của tác giả năm 2016 cho thấy, do thiếu sự liên kết nên nhìn chung phát triển du lịch theo tuyến HLKT Lang Sơn - Hà Nội còn rất hạn chế và hiệu quả đem lại chưa lớn như tiềm năng của tuyến, chưa phát huy được sức mạnh của các trung tâm đô thị - du lịch (Bảng 1).

Nhìn chung, tốc độ tăng doanh thu du lịch của lãnh thổ nghiên cứu còn thấp, thấp hơn nhiều so với tốc

độ tăng doanh thu du lịch của cả nước, trung bình trong giai đoạn 2010-2016 tăng 6,2%, trong khi cả nước là gần 20%. Năng suất lao động chưa cao, giai đoạn 2010-2016 đạt 49,9%. Tỷ trọng lao động du lịch trong tổng lao động xã hội của các địa phương thấp, năm 2010 là 1,9%, đến 2016 đạt 2,8%.

Như vậy, số lao động làm trong ngành du lịch quá ít, năng suất lao động chưa cao. Tốc độ tăng đối với khách du lịch và doanh thu du lịch của tuyến HLKT Lang Sơn - Hà Nội chưa tương xứng với tiềm năng, so với cả nước nhiều chỉ tiêu tăng thấp hơn. Bình quân chỉ tiêu trên 1 lượt khách còn thấp, thấp hơn mức trung bình của cả nước. Điều này cho thấy, hiệu quả phát triển du lịch của 4 địa phương còn thấp, một phần do chưa phát triển du lịch theo tuyến HLKT. Lợi nhuận thu được từ các dịch vụ kinh doanh khách sạn, nhà hàng, lữ hành còn thấp, thể hiện ở Bảng 2.

Cơ cấu doanh thu du lịch chưa tương xứng với tiềm năng, thế mạnh du lịch của tuyến HLKT Lang Sơn - Hà Nội và chưa phù hợp với xu hướng phát triển du lịch của các nước phát triển mạnh du lịch trong khu vực, như: Thái Lan, Singapore... Dịch vụ vui chơi, giải trí, ăn uống, mua sắm chưa được phát triển mạnh do thiếu liên kết giữa các nhà cung cấp dịch vụ và giữa các địa phương, do chưa xây dựng được các tour du lịch hấp dẫn, độc đáo mang tính đặc thù trên tuyến. Điều này đã làm giảm mức chi tiêu của khách du lịch, đồng thời đã làm thất thu một khoản đáng kể (Bảng 3).

Khả năng chi trả của khách du lịch thấp vì lượng du khách chủ yếu là khách Việt và khách Trung Quốc (khách từ châu Âu, Mỹ, các nước Đông Nam Á... chủ yếu đến Hà Nội và ít đi chuyển trên tuyến HLKT Lang Sơn - Hà Nội). Khả năng chi trả của cư dân địa phương Lạng Sơn, Bắc Giang, Bắc Ninh đang thấp so với Hà Nội và cả nước.

**Cơ sở vật chất hạ tầng kỹ thuật phục vụ du lịch đã có sự phát triển mạnh, nhưng chưa đồng bộ**

Tuyến đường cao tốc dọc theo trục quốc lộ 1A, kết nối 4 địa phương trên tuyến HLKT đã được hoàn thành tạo điều kiện rất lớn cho việc tiếp cận các điểm đến du lịch. Tuyến đường sắt từ Hà Nội - Lạng Sơn, cơ sở vật chất hạ tầng của đường sắt còn cũ, lạc hậu, chưa được đầu tư hiện đại, việc vận tải hành khách và hàng hoá còn nhiều hạn chế.

Trung tâm đô thị - du lịch Hà Nội, với đầy đủ các loại hình giao thông vận tải (đường bộ, đường sắt, đường sông, đường hàng không), là đầu mối giao thông của cả nước. Ngoài sân bay quốc tế Nội Bài cách trung tâm Hà Nội khoảng 35km, Thành phố còn có sân bay Gia Lâm ở phía Đông, thuộc quận Long Biên. Hà Nội là đầu mối giao thông của năm tuyến đường sắt trong nước và một tuyến liên vận sang Bắc Kinh (Trung Quốc), đi nhiều nước châu Âu. Tuyến đường sắt trên cao đang hoàn thiện, khi được đưa vào khai thác sử dụng sẽ cải thiện lớn vấn đề giao thông đô thị của Thủ đô. Hệ thống giao thông phát triển tạo điều kiện thuận lợi cho thông thương và việc tiếp cận của khách du lịch từ các cảng biển, sân bay quốc tế Nội Bài và các cửa khẩu đường bộ ở các tỉnh bạn.

Trong những năm gần đây, hệ thống thông tin liên lạc, viễn thông phát triển nhanh về số lượng và từng bước được hiện đại hoá. Hệ thống thông tin liên lạc được đầu tư đã góp phần tích cực vào phát triển kinh tế, văn hóa xã hội, đáp ứng cơ bản nhu cầu văn hóa, thông tin của nhân dân. Góp phần xoá nhoà khoảng cách về địa lý trong việc trao đổi thông tin giữa vùng miền với nhau, giữa các địa phương trên tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội.

**Mức sống của dân cư và nhu cầu thị trường ngày càng cao**

Tổng dân số của lãnh thổ của HLKT Lạng Sơn - Hà Nội vào năm 2016 khoảng 11,2 triệu người, trong đó có 4,4 triệu dân thành thị (chiếm khoảng 39% dân số chung). Chỉ tính khoảng 1/3 dân số của 4 tỉnh, thành tham gia du lịch, thì đã có tới khoảng 4 triệu người. Khi GRDP/người ngày càng tăng, nhu cầu đi du lịch sẽ ngày càng cao. Trong 4 tỉnh, thành phố thuộc lãnh thổ nghiên cứu thì hai trung tâm đô thị - du lịch Hà Nội và Lạng Sơn chiếm phần lớn về quy mô kinh tế, dân số và

**BẢNG 3: CƠ CẤU DOANH THU DU LỊCH THEO CHUỖI CUNG ỨNG DỊCH VỤ, 2010-2016**

Đơn vị: %

Lĩnh vực dịch vụ	2010	2016
Tổng doanh thu du lịch	100	100
+ Kinh doanh lễ hành	20,6	21,3
+ Khách sạn, nhà nghỉ	26,7	26,2
+ Dịch vụ ăn uống	23,8	24,2
+ Dịch vụ mua sắm	20,8	20,1
+ Dịch vụ vui chơi, giải trí	2,7	2,4
+ Dịch vụ khác	5,4	5,6

Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả

khách du lịch, giữ vị trí quan trọng và có tính quyết định trong HLKT Lạng Sơn - Hà Nội.

Hàng năm Hà Nội đón khoảng 3 triệu khách quốc tế. Nếu 30% số này tham gia du lịch tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội, thì cũng đã có 1 triệu khách quốc tế du lịch theo tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội.

Lạng Sơn là tỉnh biên giới, với khu kinh tế cửa khẩu sầm uất Đồng Đăng, với nhiều cảnh quan thiên nhiên kì thú, nhiều tài nguyên nhân văn, tâm linh độc đáo... hàng năm cũng thu hút một lượng khách tương đối lớn tới du lịch mua sắm, du lịch vùng biên, du lịch tâm linh (Đền Bắc Lệ, chùa Tam Thanh, Nhị Thanh...). Giáp Lạng Sơn là tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc) có số dân khoảng 46 triệu người. Nếu 10% số này tham gia du lịch theo tuyến HLKT này thì đã có khoảng 4 triệu du khách quốc tế qua cửa khẩu Lạng Sơn đến nước ta nói chung và HLKT Lạng Sơn - Hà Nội nói riêng.

Khả năng liên kết ngoài của tuyến HLKT Lạng Sơn - Hà Nội với các địa phương trên cả nước và với nước bạn Trung Quốc để hút khách du lịch rất rộng mở:

- Từ Lạng Sơn có thể kết nối dễ dàng với TP. Nam Ninh của Trung Quốc và đi tiếp tới Quảng Châu và tới Quế Châu. Quảng Tây có số dân khoảng 46 triệu người, có rất nhiều cảnh đẹp nổi tiếng hấp dẫn khách du lịch. Khi đến Quảng Châu du khách có thể thưởng ngoạn cảnh đẹp, ẩm thực nổi tiếng.

Từ Hà Nội tức đi nhiều điểm đến du lịch nổi tiếng, độc đáo, có khả năng bổ sung sự phong phú và đa dạng về sản phẩm du lịch, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của du khách. Đồng thời, Hà Nội là đầu mối giao thông, cửa khẩu hàng không, thuận lợi để thu hút khách du lịch từ các thị trường khác. □

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Thủ tướng Chính phủ (2008). *Quyết định số 98/2008/QĐ-TTg, ngày 11/07/2008 phê duyệt Quy hoạch Phát triển Hành lang Kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh đến năm 2020*
2. Thủ tướng Chính phủ (2015). *Quyết định số 343/QĐ-TTg, ngày 13/03/2015 phê duyệt Quy hoạch Phát triển Hành lang Kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*
3. Nguyễn Thị Ngọc Anh (2016). *Phát triển du lịch theo tuyến Hành lang Kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội*, Luận án tiến sĩ, Viện Chiến lược phát triển
4. Cục Thống kê Hà Nội, Bắc Giang, Lạng Sơn, Bắc Ninh (2011-2017). *Niên giám Thống kê Hà Nội, Bắc Giang, Lạng Sơn, Bắc Ninh Bắc Giang các năm từ 2012 đến 2016*, Nxb Thống kê, Hà Nội