

# CON ĐƯỜNG TỜ LỰA QUA ĐÔNG NAM Á VÀ NAM Á SO SÁNH CỤC DIỆN KHU VỰC THÔNG QUA HỆ THỐNG CẢNG BIỂN DO TRUNG QUỐC ĐẦU TƯ

VŨ THÀNH CÔNG<sup>1</sup>

## Tóm tắt

Một vành đai, một con đường (OBOR) đã trở thành một cụm từ quen thuộc với giới học giả và người làm chính sách trên toàn thế giới. Trong khuôn khổ Con đường tơ lụa trên biển (MSR), 140 tỷ USD đã được Trung Quốc đầu tư vào hàng loạt cảng biển và cơ sở hạ tầng (CSHT) liên kết tại Đông Nam Á và Nam Á. Một mặt, các khoản đầu tư của Trung Quốc cho thấy một cách tiếp cận bài bản và toàn diện, đáp ứng được phần nào nhu cầu phát triển CSHT cảng biển của hai khu vực trên. Sự đáp ứng này mang lại cho Trung Quốc nhiều lợi ích, bao gồm cả các thỏa thuận về quyền kiểm soát. Quan trọng hơn, thông qua các liên kết, một hệ thống giao thương biển mới đang dần định hình với đầu mối xuất phát từ Trung Quốc. Tuy nhiên, các thành công tổng thể vẫn không thể xóa đi những khác biệt mang tính chiến lược của hệ thống cảng qua hai khu vực trên. Theo đó, các cảng biển tại Đông Nam Á vẫn chưa mang lại cho Trung Quốc khả năng liên kết đáng kể như các cảng biển tại Nam Á. Điều này đặt ra một câu hỏi quan trọng cho Việt Nam, quốc gia đầu tiên mà MSR đi ngang qua, nhưng lại không có cảng biển nào của Trung Quốc.

Từ khóa: *Con đường tơ lụa trên biển, Cảng biển, Cơ sở hạ tầng (CSHT), Trung Quốc, Ấn Độ, Nam Á*

---

<sup>1</sup> Vũ Thành Công là Nghiên cứu viên của Trung tâm Nghiên cứu Quốc tế (SCIS), Đại học Khoa học xã hội và Nhân văn Tp.HCM. Đại học Quốc gia TP.HCM. Chuyên ngành nghiên cứu của Thành Công tập trung vào quan hệ quốc tế và chính sách đối ngoại của các cường quốc ở Châu Á – Thái Bình Dương. Từ năm 2012, Vũ Thành Công xuất bản các bài viết trên *Tạp chí Nghiên cứu Quốc tế*, *Tạp chí Nghiên cứu châu Mỹ*, *Tạp chí Nghiên cứu và Phát triển* và báo cáo tại *Hội thảo Quốc tế Việt Nam học lần thứ 4* tổ chức tại Hà Nội. Tác giả có thể liên lạc tại địa chỉ: [thanhcong@hcmussh.edu.vn](mailto:thanhcong@hcmussh.edu.vn)

## Phần mở đầu

Một vành đai, một con đường (OBOR) đã trở thành một cụm từ quen thuộc với giới học giả và người làm chính sách trên toàn thế giới. Sáng kiến này xuất hiện trong tất cả mọi cuộc đối thoại giữa các quan chức Trung Quốc và những người đồng cấp tại châu Âu và châu Á trong ba năm qua. Như tên gọi của mình, OBOR bao gồm hai thành tố là "Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa" nối liền lục địa Á - Âu và "Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21" (MSR) đi qua ba đại dương (Thái Bình Dương, Ấn Độ Dương, Đại Tây Dương) và kết nối ba châu lục Á - Âu - Phi.

Sự khẳng định OBOR như một trọng tâm đối ngoại về kinh tế của Trung Quốc đi kèm với một kế hoạch hành động mang tên "Tầm nhìn và hành động thúc đẩy cùng xây dựng vành đai kinh tế con đường tơ lụa và con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI". Kế hoạch được công bố vào tháng 3/2015, là kế hoạch hành động đầu tiên và duy nhất về OBOR mà Chính phủ Trung Quốc từng đưa ra tính đến hiện nay. Theo đó, sáng kiến OBOR có mục đích thúc đẩy liên nối kết khu vực và xuyên lục địa giữa Trung Quốc và lục địa Á - Âu. Sự liên nối kết này bao gồm năm thành tố chính: phối hợp chính sách, xây dựng CSHT, giao thương thông suốt, hội nhập tài chính và liên kết giữa người với người. Trong đó, xây dựng CSHT được xem là thành tố chủ chốt của OBOR.<sup>2</sup>

Khác với các tuyên bố chính trị, giới nghiên cứu cho rằng OBOR nhắm tới bốn mục tiêu khác. Thứ nhất là mở rộng các thị trường quốc tế cho hàng hóa Trung Quốc thông qua liên nối kết Á - Âu. Thứ hai là đảm bảo các nguồn nguyên liệu thô cho Trung Quốc. Theo Citybank, yếu tố này đang ngày càng gây ra nhiều sức ép do liên kết theo chiều dọc của chuỗi cung ứng khu vực trong nội địa Trung Quốc. Thứ ba là tìm đầu ra cho vấn đề dư thừa sản lượng của nền kinh tế Trung Quốc. Cuối cùng là thúc đẩy quốc tế hóa Nhân dân tệ như một đồng tiền thanh toán cho thương mại quốc tế.<sup>3</sup>

Theo phát biểu của ông Tập Cận Bình trong Hội thảo về OBOR tại Bắc Kinh vào 17/8/2016, hơn 100 quốc gia và tổ chức quốc tế đã đồng ý tham gia vào sáng kiến. Trong đó, 34 chủ thể đã ký thỏa thuận hợp tác liên chính phủ chính thức với Trung Quốc.<sup>4</sup> Đi cùng với các thỏa thuận này là những khoản tiền đầu tư khổng lồ từ Bắc Kinh. Truyền thông Trung Quốc đưa tin rằng khoảng 15 tỷ USD đã được các công ty Trung Quốc đầu tư tại 49 quốc gia dọc theo OBOR trong năm 2015. Và còn nhiều dự án khác đã được lên

---

<sup>2</sup> Quốc Vụ Viện Trung Quốc, China unveils action plan on Belt and Road Initiative, 28/3/2015, [http://english.gov.cn/news/top\\_news/2015/03/28/content\\_281475079055789.htm](http://english.gov.cn/news/top_news/2015/03/28/content_281475079055789.htm), truy cập vào 31/8/2016.

<sup>3</sup> JOC, China's Belt and Road drives Southeast Asia port development, 6/7/2016, [http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china-belt-and-road-drives-southeast-asia-development\\_20160607.html](http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china-belt-and-road-drives-southeast-asia-development_20160607.html), truy cập vào 31/8/2016.

<sup>4</sup> The Diplomat, 3 years on, Where does China's Silk Road Stand?, 31/8/2016, <http://thediplomat.com/2016/09/3-years-on-where-does-chinas-silk-road-stand/>, truy cập vào 31/8/2016.

kế hoạch.<sup>5</sup>Theo Citybank, Đông Nam Á sẽ là khu vực hưởng lợi chủ yếu từ sáng kiến OBOR. Trong năm 2015, 17% tổng giá trị đầu tư CSHT tại Đông Nam Á đến từ các công ty Trung Quốc.<sup>6</sup>

Tuy nhiên, dù đóng vai trò như một biểu tượng của kinh tế đối ngoại Trung Quốc, OBOR lại chưa hoàn toàn làm yên lòng các nước láng giềng. Có quá nhiều sự mơ hồ xoay quanh OBOR và bản thân Trung Quốc cũng góp một phần vào sự thiếu minh bạch đó. Cụ thể là các thông tin về OBOR vẫn chưa đáp ứng được hai nội dung rất quan trọng để có thể xem là một kế hoạch hoàn chỉnh. Thứ nhất, Trung Quốc vẫn chưa công bố một lộ trình xây dựng cụ thể hay một bản đồ tổng thể về sáng kiến này. Thứ hai, kế hoạch triển khai lực lượng quân sự để đảm bảo an ninh hàng hải cho tuyến đường này cũng là điều Trung Quốc hạn chế hoặc không có ý định chia sẻ.

Bên cạnh đó, cách hành xử bất nhất của Trung Quốc tại Biển Đông đối với tranh chấp chủ quyền và con đường tơ lụa càng làm cho sự thiếu minh bạch này đáng lo ngại hơn. Câu hỏi rằng [liệu Trung Quốc có thực sự muốn xây dựng “cộng đồng chung vận mệnh”, cùng nhau phát triển] hay chỉ muốn [sử dụng các nước Đông Nam Á như một công cụ bành trướng bá quyền] đã trở nên quá lớn để né tránh.

Là quốc gia ven biển gần Trung Quốc nhất tại khu vực Đông Nam Á, phần lớn đường bờ biển dài 3260 km của Việt Nam sẽ nằm trên tuyến đường đầu tiên mà MSR đi qua. Việc nghiên cứu về Con đường này, dưới cả góc độ thu hút đầu tư cho cơ sở hạ tầng cảng biển và liên kết khu vực, đều là nhu cầu cấp thiết. Tuy nhiên, sự cấp thiết này cần được xem xét cẩn thận để tránh thỏa hiệp an ninh và lợi ích quốc gia vì “củ cà rốt” cảng biển. Trung Quốc hiện là nước tranh chấp chủ yếu của Việt Nam tại biển Đông và đã xem Biển Đông là “lợi ích cốt lõi”, là “sân nhà” họ cần đòi lại từ các quốc gia Đông Nam Á. Cách nhìn nhận này đặt Trung Quốc và các quốc gia có tranh chấp với Trung Quốc tại Biển Đông ở hai hướng đối nghịch về chủ quyền trên biển. Vì vậy, để tách rời cơ hội kinh tế và các mâu thuẫn chủ quyền, việc hiểu rõ các động cơ song hành cùng MSR là rất cần thiết.

Tuy nhiên, tính đến hiện nay, một báo cáo tổng quan về những cảng do Trung Quốc đầu tư vẫn chưa được đưa ra, bởi cả chính phủ Trung Quốc và các chuyên gia. Việc thiếu đi một hệ thống tư liệu đã dẫn đến kết quả là nhiều nghiên cứu đi theo lối mòn của các nghiên cứu trước hoặc đưa ra các thông tin thiếu cụ thể và thiên về định tính.

---

<sup>5</sup> The Diplomat, 3 years on, Where does China's Silk Road Stand?, 31/8/2016, <http://thediplomat.com/2016/09/3-years-on-where-does-chinas-silk-road-stand/>, truy cập vào 31/8/2016.

<sup>6</sup> JOC, China's Belt and Road drives Southeast Asia port development, 6/7/2016, [http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china-belt-and-road-drives-southeast-asia-development\\_20160607.html](http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china-belt-and-road-drives-southeast-asia-development_20160607.html), truy cập vào 31/8/2016.

Vì vậy, trong bài viết này, thông qua việc tìm hiểu các dự án cụ thể của Trung Quốc, chúng tôi sẽ phác họa lại hệ thống các cảng đã và đang thành hình tại Đông Nam Á và Nam Á. Bức tranh tổng thể về hệ thống các cảng này một mặt sẽ giúp đưa ra các chỉ dấu để so sánh cách tiếp cận của Trung Quốc tại hai khu vực trên; mặt khác sẽ giúp hé lộ các mong muốn thực sự của Trung Quốc và tác động tới Việt Nam.

Sau phần mở đầu, bài viết sẽ tập trung vào ba nội dung chính. Phần I sẽ đưa ra một danh sách đầy đủ các cảng do Trung Quốc đầu tư tại các quốc gia Nam Á và Đông Nam Á, theo cả hai dạng: dữ liệu và bản đồ tổng thể. Thông tin về các cảng này cũng sẽ giúp người đọc nắm bắt các tiến triển hiện tại cùng với một số điều khoản trong đầu tư. Sau khi trình bày dữ liệu, Phần II sẽ đi vào xử lý thông tin. Theo đó, hệ thống các cảng kể trên sẽ được xem xét dưới góc nhìn so sánh giữa hai khu vực Đông Nam Á và Nam Á. Thông qua quá trình này, chúng tôi sẽ rút ra nhận xét về sự tương đồng và khác biệt trong cách tiếp cận của Trung Quốc tại hai khu vực trên. Các nhận xét này sau đó sẽ trở thành nền tảng phân tích cho Phần III: Kết luận và Hàm ý chính sách cho Việt Nam.

## Phần I: Tổng quan về các cảng do Trung Quốc đầu tư tại Đông Nam Á và Đông Á

### 1. MSR qua Đông Nam Á

Là khu vực đầu tiên mà MSR đi qua, Đông Nam Á sẽ là một phần không thể thiếu của OBOR. Các dự án cảng mà Trung Quốc đầu tư phát triển tại Đông Nam Á bao gồm: Kuantan (Malaysia); Tanjung Sauh (Batam, Indonesia); Sihanoukville, Koh Kong và Kor Sdach (Campuchia); Kyaukpyu (Myanmar).

#### *Malaysia*

Từ năm 2008, Malaysia đã trở thành đối tác thương mại lớn nhất của Trung Quốc tại ASEAN, tuy nhiên, đầu tư từ Trung Quốc vào Malaysia vẫn ở mức thấp so với Mỹ, EU và Nhật Bản. Nhằm thúc đẩy quan hệ đầu tư, hai nước đã nỗ lực triển khai nhiều dự án hợp tác. Trong đó, đáng chú ý nhất là dự án Khu công nghiệp Kuantan Malaysia - Trung Quốc (MCKIP) tại Pahang (Malaysia).<sup>7</sup>

MCKIP được Trung Quốc và Malaysia cùng đầu tư theo tỷ lệ 51:49, trị giá 3,5 tỷ USD, rộng 607ha.<sup>8</sup> MCKIP nằm trong Đặc khu kinh tế duyên hải miền Đông Malaysia và có vị trí gần bốn khu công nghiệp quan trọng khác chuyên về các lĩnh vực thực phẩm, hóa dầu, ô tô và chế biến các sản phẩm dầu cọ. MCKIP là một sáng kiến của Chính phủ Malaysia để đáp lại Khu công nghiệp Khâm Châu Trung Quốc-Malaysia (CMQIP) được khởi động bởi Thủ tướng Malaysia Najib Tun Razak ngày 1/4/2012.<sup>9</sup> Với vai trò hỗ trợ lẫn nhau, CMQIP tập trung vào chế biến thực phẩm, công nghệ sinh học và IT, trong khi MCKIP chuyên về sản xuất thép, nhôm và tinh chế dầu cọ.

Kuantan Port (Malaysia) là một phần của MCKIP, nằm ở phía Bắc thành phố Kuantan, tỉnh Pahang, Malaysia. Kuantan là cảng xuất khẩu quốc tế, chủ yếu xuất khẩu khoáng sản (sắt, bauxite) sang Trung Quốc.<sup>10</sup> Cảng có 22 cầu tàu, gồm 15 cầu tàu trọng tải lớn. Độ sâu tối đa là 11,2m, có thể tiếp nhận tàu dài 240m và nặng 40.000 tấn. Cảng đang ở cuối giai đoạn mở rộng, dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2016.<sup>11</sup> Sau khi hoàn

<sup>7</sup> Ernest Bower, Will China-Malaysia Relations Remain a Model for Asia?, CogitASIA, 18/2/2015, <http://cogitasia.com/will-china-malaysia-relations-remain-a-model-for-asia/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>8</sup> Kuantan Port Consortium SDN BHD Malaysia, Kuantan Port Berthing Facilities, [http://www.ijm.com/infrastructure/port/kuantanport/thePort/fac\\_berth.asp?hidReLocationMenu=1](http://www.ijm.com/infrastructure/port/kuantanport/thePort/fac_berth.asp?hidReLocationMenu=1), truy cập vào 5/5/2016.

<sup>9</sup> Vietnamplus, Malaysia mở rộng cảng tăng kết nối với Trung Quốc, 24/9/2012, <http://www.vietnamplus.vn/malaysia-mo-rong-cang-tang-ket-noi-voi-trung-quoc/163951.vnp>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>10</sup> Energy, Oil & Gas, Kuantan Port Consortium SDN BHD, 10/2015, <http://www.energy-oil-gas.com/2015/10/13/kuantan-port-consortium-sdn-bhd-3/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>11</sup> ECER Secretariat, 2014, Investment opportunities in the East Coast Economic Region Malaysia (ECER), iAdvisory Seminar, Singapore, <http://www.iesingapore.gov.sg/~media/IE%20Singapore/Files/Events/iAdvisory%20Series/Malaysia%202014/620Opportunities20in20East20Coast20Economic20Region.pdf>, truy cập vào 5/5/2016.

thành, độ sâu của cảng sẽ tăng lên 18m và trọng tải tối đa là 200.000 tấn. Trung Quốc hiện nắm giữ 40% cổ phần cảng Kuantan.<sup>12</sup>

## **Indonesia**

Indonesia hiện là quốc gia nhận đầu tư CSHT từ Trung Quốc lớn nhất trong khu vực Đông Nam Á. Trong khuôn khổ sáng kiến OBOR, các công ty và chính phủ Trung Quốc đã cung cấp cho Indonesia các khoản vay CSHT lên tới 87 tỷ USD.<sup>13</sup> Tuy nhiên, sự hiện diện của Trung Quốc chỉ mới được ghi nhận tại một cảng của Indonesia.

Vào tháng 7/2012, Indonesia Port Corporation (IPC) đã đạt được thỏa thuận xây dựng Tanjung Sauh Port (thuộc Đảo Batam) trị giá 2 tỷ USD với China Merchants Holding.<sup>14</sup> Tanjung Sauh là cảng biển trung chuyên quặng sắt và container quan trọng, là động lực thúc đẩy khu vực Batam trở thành trung tâm trung chuyên chủ lực của Indonesia.<sup>15</sup> Tanjung Sauh nằm trong chiến lược phát triển CSHT vận tải của Indonesia, được kỳ vọng trở thành đối thủ cạnh tranh với cảng Singapore.<sup>16</sup>

Tanjung Sauh<sup>17</sup> có tổng chiều dài cầu cảng là 2 km, sâu 18m,<sup>18</sup> công suất dự kiến 4 triệu container tiêu chuẩn (TEU) và 100 triệu tấn quặng sắt mỗi năm.<sup>19</sup> Tanjung Sauh là một địa điểm lý tưởng khi có độ sâu tự nhiên, không cần nạo vét và cải tạo hạ tầng, có đủ diện tích để mở rộng trong tương lai. Chính quyền tỉnh Batam cũng đã tuyên bố sẽ xây dựng một khu kinh tế đặc biệt tại đây.<sup>20</sup> Giám đốc IPC cũng thể hiện mong muốn mở rộng công suất cảng lên mức 15-20 triệu TEU trong tương lai.<sup>21</sup>

---

<sup>12</sup> Vietnamplus, Malaysia tuyên bố sẵn sàng liên minh cảng biển với Trung Quốc, 27/9/2015, <http://www.vietnamplus.vn/malaysia-tuyen-bo-san-sang-lien-minh-cang-bien-voi-trung-quoc/345898.vnp>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>13</sup> Julius Utama, Michelle Kim, More than just economy: Maritime implications of China's investment, Jakarta Post, 27/6/2016, <http://www.thejakartapost.com/academia/2016/06/27/more-than-just-economy-maritime-implications-of-chinas-investment.html>, truy cập vào 4/10/2016.

<sup>14</sup> Market Watch, China Merchants to help build Indonesia port, 27/7/2012, <http://www.marketwatch.com/story/china-merchants-to-help-build-indonesia-port-2012-06-27>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>15</sup> Port Calls Asia, Indonesia partners with Chinese firm to develop Batam port, 4/7/2012, <http://www.portcalls.com/indonesia-partners-with-chinese-firm-to-develop-batam-port/#>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>16</sup> Seatrade Maritime News, Batam's Tanjung Sauh port to be ready by 2015, 22/5/2012, <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/batams-tanjung-sauh-port-to-be-ready-by-2015.html>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>17</sup> Antara News, Trans-shipment prone to manipulation by producer countries, 6/7/2012, <http://www.antaraneews.com/en/news/83281/trans-shipment-prone-to->, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>18</sup> Port Calls Asia, Indonesia partners with Chinese firm to develop Batam port, 4/7/2012, <http://www.portcalls.com/indonesia-partners-with-chinese-firm-to-develop-batam-port/#>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>19</sup> Tân Thanh Container, Tài liệu tham khảo: Container là gì, [http://tanhanhcontainer.com/thong-tin-san-pham/19/11/container\\_la\\_gi.html](http://tanhanhcontainer.com/thong-tin-san-pham/19/11/container_la_gi.html), truy cập vào 5/5/2016.

<sup>20</sup> Seatrade Maritime News, Batam's Tanjung Sauh port to be ready by 2015, 22/5/2012, <http://www.seatrade-maritime.com/news/asia/batams-tanjung-sauh-port-to-be-ready-by-2015.html>, truy cập vào 5/5/2016.

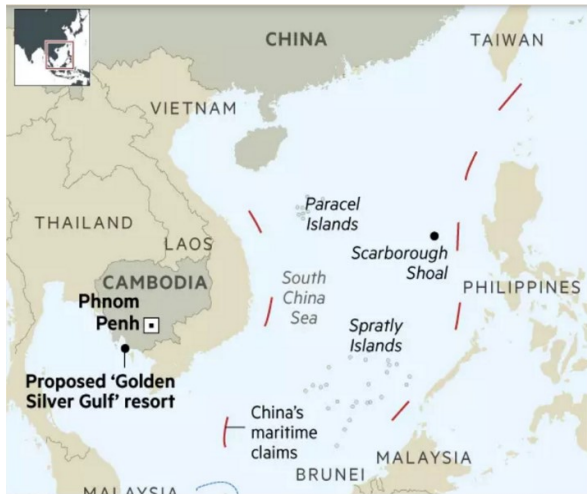
<sup>21</sup> The Jakarta Post, Pelindo II partners with China to develop Batam port, 3/5/2013, <http://www.thejakartapost.com/news/2013/05/03/pelindo-ii-partners-with-china-develop-batam-port.html>, truy cập vào 5/5/2016.

## Campuchia

Dù không có đường bờ biển dài như Malaysia hay Indonesia, nhưng Campuchia cũng đã thu hút đầu tư Trung Quốc vào hai dự án cảng biển quan trọng.

Thứ nhất là dự án Cảng quốc tế mới tại Tỉnh Preah Sihanouk nằm trong khuôn khổ Dự án khu nghỉ dưỡng Golden Silver Gulf, trị giá lên tới 5,7 tỷ USD. Dự án này được đưa ra lần đầu tiên vào đầu 2010, sau đó bị dừng vào tháng 5/2010 do phản đối của các nhóm hoạt động vì môi trường. Dự án được triển khai trở lại vào tháng 3/2016 với lễ ký kết thỏa thuận phát triển và cung cấp dịch vụ giữa Campuchia và 13 công ty Trung Quốc. Dự án sẽ được thực hiện trong 20 năm, dự kiến bao gồm các biệt thự, các khách sạn 5 sao, một trung tâm triển lãm, các cơ sở chăm sóc sức khỏe và mua sắm miễn thuế.<sup>22</sup>

Khu nghỉ dưỡng Golden Silver Gulf được giao một diện tích đất rộng 3300 hecta trong Vườn Quốc gia Ream trong 99 năm, bao phủ 28 km bờ biển của bán đảo Ream và nửa phía tây của đảo Koh Thmei - một trong những khu vực ven biển đẹp nhất Campuchia tại Tỉnh Preah Sihanouk.



Bản đồ 1 (bên trái): Vị trí dự án Golden Silver Gulf. Nguồn: Foreign Policy<sup>23</sup>

Bản đồ 2 (bên phải): Vị trí dự án Seven Dragon City (New port). Nguồn: Foreign Policy<sup>24</sup>

<sup>22</sup> TTR Weekly, Chinese take a slice ở Cambodia, 24/3/2016, <http://www.trweekly.com/site/2016/03/chinese-take-a-slice-of-cambodia/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>23</sup> Financial Times, FT Investigation: How China bought its way into Cambodia, 08/09/2016, <https://www.ft.com/content/23968248-43a0-11e6-b22f-79eb4891c97d>, truy cập vào 28/09/2016.

<sup>24</sup> Financial Times, China draws Cambodia closer in diplomatic embrace, 1/9/2016, <http://www.ft.com/cms/s/0/15be8286-6f94-11e6-9ac1-1055824ca907.html#axzz4J5Wbx7Wg>, truy cập vào 5/5/2016.

Thứ hai là Dự án Cảng nước sâu tại tỉnh Koh Kong nằm trong dự án Thành phố Thất Long (seven dragon city) có trị giá đầu tư lên tới 3,8 tỷ USD. Thỏa thuận được ký kết giữa Tianjin Union Development Group (UDG - Trung Quốc) và Chính phủ Campuchia vào năm 2015 nhằm xây dựng một khu phức hợp du lịch tại Koh Sdach (quận Kiri Sakor, tỉnh Koh Kong). Khu phức hợp này bao gồm việc xây dựng hàng loạt CSHT phát triển du lịch, gồm một Cảng nước sâu, một sân bay, các sông bạc, khách sạn và sân golf. Các dự án được chia thành 5 giai đoạn, thực hiện trong 25 năm.<sup>25</sup> Cảng nước sâu này có quy mô đủ lớn để đón các tàu du lịch, tàu vận tải có trọng lượng 10000 tấn, cũng như hầu hết các tàu khu trục và chiến hạm khác của hải quân Trung Quốc. Các chi tiết kỹ thuật cụ thể của cảng vẫn chưa được công bố.

Bên cạnh phục vụ du lịch, bến cảng mới này cũng sẽ tạo ra một tuyến đường liên kết thuận lợi tới các khu vực Sihanoukville và Koh Kong, nơi cũng có các dự án cảng của Trung Quốc.<sup>26</sup> Đổi lại, UDG sẽ có quyền thuê 99 năm đối với một khu vực rộng 120 dặm vuông (khoảng 300 km<sup>2</sup>)<sup>27</sup> và trải dài 90km bờ biển, tương đương với hơn 20% tổng chiều dài<sup>28</sup> bờ biển của Campuchia.

## ***Myanmar***

Trong vài năm trở lại đây, đầu tư của Trung Quốc vào Myanmar đã chứng kiến một sự suy giảm đột ngột và mất đi vị thế độc tôn trong nhiều lĩnh vực đầu tư, đặc biệt là khai thác dầu và khí. Sự thay đổi này được xem như một xu hướng tất yếu sau khi chính quyền quân chủ Myanmar rút lui khỏi chính trường vào năm 2011. Tuy nhiên, bất chấp làn sóng bài trừ từ người dân và sự thay đổi chính sách của chính phủ mới, dự án cảng Kyaukpyu do Trung Quốc đầu tư vẫn tiếp tục được triển khai.<sup>29</sup>

Cảng nước sâu Kyaukpyu được công bố xây dựng vào tháng 6/2007, trên đảo Maday, thuộc tỉnh Rakhine. Cảng có độ sâu 62 feet (khoảng 19m) với 4 cầu tàu<sup>30</sup> và có

---

<sup>25</sup> AKP Phnom Penh, China Invests US\$3.8 Billion in Cambodia's Koh Sdach Area Development, 29/8/2015, <http://www.akp.gov.kh/?p=68005>, truy cập vào 5/5/2016

<sup>26</sup> Shallow Waters, The conflicting impacts of development, 27/11/2013, <http://www.shallow-waters.co.uk/the-conflicting-impacts-of-development/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>27</sup> Shallow Waters, The conflicting impacts of development, 27/11/2013, <http://www.shallow-waters.co.uk/the-conflicting-impacts-of-development/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>28</sup> Financial Times, China draws Cambodia closer in diplomatic embrace, 1/9/2016, <http://www.ft.com/cms/s/0/15be8286-6f94-11e6-9ac1-1055824ca907.html#axzz4J5Wbx7Wg>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>29</sup> Vũ Thành Công, Một vành đai, một con đường qua Myanmar - Các dự án tỷ đô trong thay đổi địa chiến lược khu vực, Nghiên cứu biển Đông, 8/8/2016, <http://nghiencuubiendong.vn/y-kien-va-binh-luan/6042-mot-vanh-dai-mot-con-duong-qua-myanmar>, truy cập vào 28/9/2016.

<sup>30</sup> Ramree Island Business & Travel News, Deep sea port at Kyaukpyu to open in November, 15/10/2014, <http://www.ramree.com/2014/10/15/deep-sea-port-kyaukpyu-set-open-november/>, truy cập vào 5/5/2016.



khả năng tiếp nhận tàu kích cỡ siêu lớn, lên tới 300.000 tấn.<sup>31</sup> Cảng Kyaukpyu đã hoàn thành giai đoạn 1 và mở cửa vào tháng 11/2014, dự kiến sẽ hoàn thành toàn bộ các hạng mục vào 2025, công suất xử lý hàng năm là 7 triệu TEU.

Vào tháng 12/2015, dự án khu kinh tế đặc biệt (SEZ) Kyaukpyu trị giá 280 triệu USD cũng chính thức được công bố.<sup>32</sup> Năm công ty Trung Quốc do Citic Group (một trong những tập đoàn lớn nhất Trung Quốc) đứng đầu và một công ty Thái Lan thắng thầu đảm nhận việc xây dựng. SEZ sẽ biến Kyaukpyu thành khu phức hợp cảng quan trọng của Myanmar, trung tâm cho các ngành công nghiệp may mặc và hóa dầu. Dự án sẽ hoàn thành vào 2025, dự kiến đóng góp tới 10 tỷ USD cho GDP hàng năm của Myanmar và 90% giám đốc dự án sẽ là công dân Myanmar. Khu cảng và SEZ sẽ có tổng diện tích 1708 hecta.<sup>33</sup>

Không chỉ đóng vai trò quan trọng đối với Myanmar, khu phức hợp Cảng Kyaukpyu và SEZ cũng nằm trong sáng kiến Côn Minh với mục tiêu kết nối Kyaukpyu với Côn Minh (Trung Quốc).<sup>34</sup> Sáng kiến bao gồm một tuyến đường ray dài 1.215 km, một đường ống dẫn dầu dài 2380 km và một đường ống dẫn khí dài 771 km.<sup>35</sup>

## 2. MSR tại Nam Á

Nam Á vốn là khu vực ảnh hưởng truyền thống của Ấn Độ, tuy nhiên, Trung Quốc đã có bước tiến rất đáng kể tại khu vực. Hiện sự tham gia của Trung Quốc đã hiện hữu tại 7 cảng:

### *Bangladesh*

Được mệnh danh là “Gwadar phía Đông” sau khi Trung Quốc đề xuất đầu tư 9 tỉ USD để xây dựng một cảng nước sâu với 5 cầu cảng và đường cao tốc Chittagong – Dhaka vào 2010,<sup>36</sup> Cảng Chittagong hiện là cảng chính của Bangladesh với khoảng 92%

---

<sup>31</sup> ITOil & Gas, Myanmar’s oil and gas pipelines, 22/4/2015, <http://www.oilgas-events.com/market-insights/myanmar/myanmar-s-oil-and-gas-pipelines/801783588>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>32</sup> IDSA, Myanmar in China’s Push into the Indian Ocean, 14/3/2016, [http://www.idsa.in/backgrounder/myanmar-in-chinas-push-into-the-indian-ocean\\_jmpaul\\_120316#footnote1\\_5si5hvj](http://www.idsa.in/backgrounder/myanmar-in-chinas-push-into-the-indian-ocean_jmpaul_120316#footnote1_5si5hvj), truy cập vào 5/5/2016.

<sup>33</sup> Nikkei Asian Review, Anti-Chinese sentiment casts shadow over SEZ development, 17/1/2016, <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Anti-Chinese-sentiment-casts-shadow-over-SEZ-development>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>34</sup> Yun Sun, 2013, Chinese Investment in Myanmar: What Lies Ahead?, Stimson Center.

<sup>35</sup> Vũ Thành Công, Một vành đai, một con đường qua Myanmar - Các dự án tỷ đô trong thay đổi địa chiến lược khu vực, Nghiên cứu biển Đông, 8/8/2016, <http://nghiencuubiendong.vn/y-kien-va-binh-luan/6042-mot-vanh-dai-mot-con-duong-qua-myanmar>, truy cập vào 28/9/2016.

<sup>36</sup> The Hindu, China offers to develop Chittagong port, 15/3/2010, <http://www.thehindu.com/news/international/china-offers-to-develop-chittagong-port/article245961.ece>, truy cập vào 5/5/2016.

hoạt động xuất nhập khẩu của cả nước, công suất 1.5 triệu TEU.<sup>37</sup> Chittagong có 33 cầu tàu quốc tế và 20 cầu tàu nội địa với độ sâu từ 7 - 8.5m.<sup>38</sup> Kênh dẫn vào cảng sâu 8.5m và dài 160km, có hệ thống đường ray vận chuyển dài 1097m. Chittagong có thể tiếp nhận tàu dài 153 - 186m, tải trọng 35,000 – 55,000 tấn.

Mongla là cảng thứ hai tại Bangladesh có sự tham gia của Trung Quốc. Cảng có độ sâu 6- 8m, chỉ có thể tiếp nhận tàu có độ dài tối đa 200m. Mongla cùng Chittagong là hai cảng chính của Bangladesh, đóng vai trò trung chuyển hàng hóa của Ấn Độ và cửa ngõ cho Nepal và Bhutan.<sup>39</sup> 7/2015, công ty quốc doanh China National Complete Engineering Corporation (CNCEC) đã ký Bản ghi nhớ (MoU) với Mongla Port Authority (MPA) đầu tư 20 tỷ TK (khoảng 250 triệu USD) để nâng cấp cảng.<sup>40</sup>

Dự án cảng thứ ba của Trung Quốc tại Bangladesh là Payra. Tháng 4/2015, Trung Quốc và Bangladesh đã ký thỏa thuận xây dựng cảng tại Payra và đang trong giai đoạn chọn công ty thực hiện và các công việc liên quan khác.<sup>41</sup> Hiện chỉ có một vài thông tin về dự án, như độ sâu của cảng là 16-21m, sức chứa 75000 container. Cùng với dự án xây dựng cảng là dự án xây dựng đường bốn làn xe, dài 6km nối cảng Payra với đường cao tốc Barisal-Kuakata.<sup>42</sup> Cảng Payra nằm trong gói đầu tư CSHT của Trung Quốc vào Bangladesh trị giá 8.5 tỷ USD với lãi suất 1.5%<sup>43</sup> (thấp hơn so với các dự án tại Sri Lanka).<sup>44</sup> Gói đầu tư bao gồm 10 dự án CSHT lớn, được công bố vào tháng 2/2015, dự kiến sẽ hoàn thành vào 2020. Trong đó, quan trọng nhất là dự án Cảng Payra và tuyến Đường ray Dhaka – Chittagong (trị giá 4 tỷ USD/8.5 tỷ USD).

Một dự án khác cũng không kém phần quan trọng tại Bangladesh là Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar (BCIM). BCIM được đưa ra vào 12/2013 nhằm thúc đẩy liên kết sâu rộng hơn giữa bốn quốc gia tại Đông và Nam Á. Tuyến đường dự kiến sẽ xuất phát từ Côn Minh (Trung Quốc), đi qua Mandalay

---

<sup>37</sup> Chittagong Port Authority, Official website, <http://cpa.gov.bd/facilities-of-cpa/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>38</sup> Chittagong Port Authority, Official website, <http://cpa.gov.bd/navigational-information/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>39</sup> Mongla Port Authority, Official website, <http://www.mpa.gov.bd/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>40</sup> The Financial Express, China to fund Mongla port modernization, 23/8/2015, <http://old.thefinancialexpress-bd.com/2015/08/23/104980>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>41</sup> The Gulf Times, China to build deep-sea port for Bangladesh, 16/4/2015, <http://www.gulf-times.com/story/435200/China-to-build-deep-sea-port-for-Bangladesh>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>42</sup> The Daily Star, Bangladesh's third seaport at Payra, 30/10/2015, <http://www.thedailystar.net/frontpage/third-seaport-payra-164656>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>43</sup> New Age, China agrees to invest in 10 large infrastructure projects, 13/2/2015, <http://newagebd.net/94791/china-agrees-to-invest-in-10-large-infrastructure-projects/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>44</sup> Nghiên cứu biển Đông, Quan hệ Trung Quốc-Pakistan bước vào thời kỳ phát triển mới, 12/5/2015, <http://nghiencuubiendong.vn/tin-quoc-te-tong-hop/4884-quan-he-trung-quoc-pakistan-buoc-va-toi-ky-moi>, truy cập vào 5/5/2016.

(Myanmar), Dhaka và Chittgong (Bangladesh) tới Kolkata (Ấn Độ).<sup>45</sup> Vào tháng 6/2015, Phó Trưởng phòng Hợp tác khu vực và Quốc tế của Yunnan – Jin Cheng đã nói rằng tuyến đường chính dài 2800 km từ Côn Minh tới Kolkata đã gần sẵn sàng.<sup>46</sup>



Bản đồ 3: Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar (BCIM)

### ***Sri Lanka***

Nằm trên một trong những tuyến hàng hải tập nập nhất thế giới, hai cảng biển sâu 18m Colombo và Hambantota của Sri Lanka đóng một vai trò chiến lược trên Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ 21.<sup>47</sup> Theo số liệu từ World Shipping Council, Port of Colombo là cảng tập nập nhất tại Nam Á năm 2013, tiếp nhận 4.31 triệu container tiêu chuẩn (TEU). Hiện 5 Terminal đã đi vào hoạt động và đang lên kế hoạch xây dựng thêm 1 terminal để nâng công suất từ hơn 4 triệu TEU lên 12 triệu TEU, từ đó đứng vào hàng ngũ những cảng container lớn nhất thế giới.

South Container Terminal (SCT) của Colombo Port là bến cảng thương mại nước sâu duy nhất trong khu vực Nam Á có thể tiếp nhận các tàu cỡ lớn như tàu lớp Panamax (18000 TEU) và Post-Panamax (trên 18000 TEU).<sup>48</sup> SCT được xây dựng, quản lý và điều hành bởi China Merchants Holdings International (CMHI - Trung Quốc) theo hợp đồng

<sup>45</sup> East Asia Forum, BCIM Corridor a game changer for South Asian trade, 18/5/2014, <http://www.eastasiaforum.org/2014/07/18/bcim-corridor-a-game-changer-for-south-asian-trade/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>46</sup> The Hindu, China, India fast-track BCIM economic corridor project, 26/6/2015, <http://www.thehindu.com/news/national/china-india-fastrack-bcim-economic-corridor-project/article7355496.ece>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>47</sup> Xinhuanet, Interview: Sri Lanka can play key role in China's maritime Silk Road, says leading analyst, 9/11/2015, [http://news.xinhuanet.com/english/2015-09/01/c\\_134576426.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2015-09/01/c_134576426.htm), truy cập vào 4/8/2016.

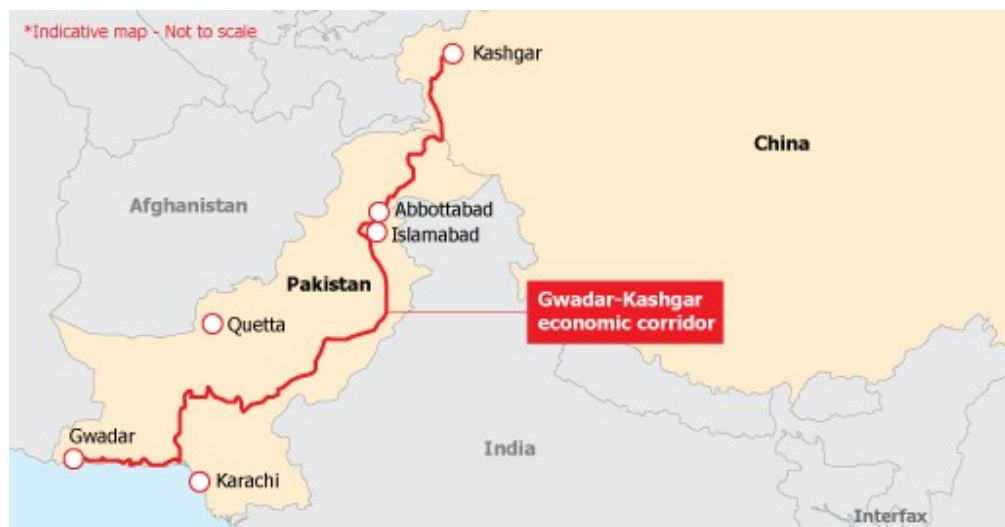
<sup>48</sup> JOC, China's Maritime Silk Road takes shape from Sri Lanka to Africa, 5/5/2016, [http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china%E2%80%99s-maritime-silk-road-takes-shape-sri-lanka-africa\\_20150417.html](http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china%E2%80%99s-maritime-silk-road-takes-shape-sri-lanka-africa_20150417.html), truy cập vào 5/5/2016.

BOT 35 năm với Cơ quan Quản lý Cảng biển Sri Lanka (SLPA). CMHI sở hữu 85% cổ phần, còn SLPA 15%. South Container Terminal đi vào hoạt động từ 2014, công suất năm 2015 là 1.5 triệu TEU.<sup>49</sup>

Trong khi đó, Cảng Hambantota nằm trong chiến lược phát triển “five-hub” (năm trung tâm) của Sri Lanka.<sup>50</sup>Hambantota được xây dựng vào 2010, trị giá 306 triệu USD, 85% từ Exim Bank Trung Quốc với lãi suất cố định 6.3%. 2014, Trung Quốc tiếp tục hỗ trợ xây dựng dự án mở rộng hơn 1 tỉ USD. 4/7 cầu cảng do Trung Quốc thuê, CMHI và CCCC chiếm 85% cổ phần tại dự án.

### ***Pakistan***

Là nước nhận được tuyên bố đầu tư lớn nhất kể từ khi OBOR được đưa ra với dự án Hàng lang Kinh tế Trung Quốc – Pakistan (CPEC) trị giá 46 tỷ USD, Pakistan hiện đang là đối tác chiến lược quan trọng nhất của Trung Quốc tại Nam Á. Cốt lõi của dự án này là 2,500 km đường cao tốc và đường sắt liên kết, kết nối với cảng Gwadar (Pakistan) trên biển Ả Rập đến thành phố Tân Cương, Tây Bắc Trung Quốc. Tính đến tháng 7/2015, 18 tháng sau khi khởi công, 502 km đường bộ nối Gwadar với nhánh phía Tây của CPEC đã hoàn thành.<sup>51</sup>



Bản đồ 4: Hàng lang Kinh tế Trung Quốc – Pakistan (CPEC)<sup>52</sup>

<sup>49</sup> Colombo International Container Terminals, Official Website, <http://www.cict.lk/our-company.php> , truy cập vào 5/5/2016

<sup>50</sup> The Diplomat, Sri Lanka May Bar Port Visits by Chinese Submarines, 3/3/2015, <http://thediplomat.com/2015/03/sri-lanka-may-bar-port-visits-by-chinese-submarines/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>51</sup> Business Standard, 502 kilometers of China Pakistan Economic Corridor’s western route completed in record time, <http://www.business-standard.com/video-gallery/world/502-kilometers-of-china-pakistan-economic-corridor-s-western-route-completed-in-record-time-23764.htm>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>52</sup> Sost today, China pakistan economic corridor and Pakistan, 2/1/2016, <http://sosttoday.com/china-pakistan-economic-corridor-and-pakistan/#.V6S9-xV96hd> , truy cập vào 5/5/2016.

Đi cùng với siêu dự án CPEC là sự tham gia của Trung Quốc vào Gwadar. *Cảng Gwadar* (Pakistan) có độ sâu 12.5m, gồm ba cầu tàu đa chức năng dài 200m và một cầu tàu dịch vụ dài 1100m, có thể tiếp nhận tàu trọng tải tối đa 50 000 tấn.<sup>53</sup> 4/2015, Trung Quốc đã được cấp quyền vận hành cảng Gwadar trong 40 năm.<sup>54</sup> Cuối 2015, Trung Quốc và Pakistan đã ký thỏa thuận cho phép Trung Quốc thuê 8000m<sup>2</sup> để xây dựng vùng kinh tế đặc biệt, bao gồm một sân bay quốc tế, một khu tự do thương mại và một công ty dịch vụ hàng hải mà Trung Quốc có toàn quyền quản lý.<sup>55</sup> Cách eo Hormuz khoảng 400km, nơi 40% các tàu vận chuyển dầu thế giới đi ngang, Gwadar là điểm quan trọng nhất trên hành lang CPEC.<sup>56</sup>

Song song với Gwadar, Cảng Karachi cũng nhận được các gói đầu tư phát triển CSHT năng lượng từ Trung Quốc. 8/2015, Thủ tướng Pakistan Nawaz Sharif đã tiến hành lễ động thổ hai dự án nhà máy điện hạt nhân do Trung Quốc hỗ trợ tài chính gần thành phố duyên hải Karachi.<sup>57</sup> Dự án có tổng vốn là 9,59 tỉ USD, trong đó 6,5 tỉ là từ Trung Quốc. Dự kiến, hai nhà máy sẽ cung cấp 1100 MW cho lưới điện nước này. Cảng Karachi có độ sâu 10m-3,7m, có 30 cầu tàu hàng khô, ba cầu tàu chất lỏng và hai cầu tàu container tự, có thể tiếp nhận tàu 75.000 tấn.<sup>58</sup>

## **Phần 2: So sánh cục diện khu vực thông qua chính sách cơ sở hạ tầng của Trung Quốc**

### **1. Nam Á và Đông Nam Á – chênh lệch tiềm năng:**

Dù cùng nằm trong một sáng kiến, nhưng tiềm năng của các cảng do Trung Quốc đầu tư tại Nam Á và Đông Nam Á là tương đối chênh lệch. Sự khác biệt này được biểu hiện thông qua ba yếu tố: (i) số lượng, (ii) vai trò; (iii) khả năng liên kết.

#### **Số lượng**

Thứ nhất, về số lượng các cảng. Tại Nam Á, Trung Quốc có tới 7 cảng tại Pakistan, Bangladesh và Sri Lanka, tương đương tỷ lệ 2,33 cảng: 1 nước. Trong khi đó, Trung Quốc chỉ có 5 cảng tại 4 quốc gia Đông Nam Á là Myanmar, Campuchia,

<sup>53</sup> Gwadar Port Authority, <http://www.gwadarport.gov.pk/portprofile.html>, truy cập vào 4/8/2016.

<sup>54</sup> The nation, China gets operation rights at Gwadar port for 40 years, 15/4/2015, <http://nation.com.pk/national/15-Apr-2015/china-gets-operation-rights-at-gwadar-port-for-40-years>, truy cập vào 4/8/2016.

<sup>55</sup> CCTV, Chinese company leases Gwadar port for development, 11/12/2015, <http://english.cntv.cn/2015/11/12/VIDE1447281601191274.shtml>, truy cập vào 4/8/2016.

<sup>56</sup> The nation, China gets operation rights at Gwadar port for 40 years, 15/4/2015, <http://nation.com.pk/national/15-Apr-2015/china-gets-operation-rights-at-gwadar-port-for-40-years>, truy cập vào 4/8/2016.

<sup>57</sup> Vietnamplus, Pakistan khởi công xây 2 dự án nhà máy điện hạt nhân gây tranh cãi, 20/8/2015, <http://www.vietnamplus.vn/pakistan-khoi-cong-xay-2-du-an-nha-may-dien-hat-nhan-gay-tranh-cai/339372.vnp>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>58</sup> Port Statistics, <http://ports.com/pakistan/port-of-karachi/>, truy cập vào 5/5/2016.

Malaysia và Indonesia, ngoại trừ Campuchia có hai cảng thì mỗi nước còn lại chỉ có một cảng của Trung Quốc.



Bản đồ 5: Vị trí các cảng có sự tham gia của Trung Quốc tại Đông Nam Á và Nam Á.<sup>59</sup>

### Vai trò

Thứ hai, khi đi vào sâu hơn vào vai trò của cảng thì có thể thấy rằng, Trung Quốc đã đầu tư vào tất cả các cảng chủ chốt tại khu vực Nam Á, trừ Ấn Độ. Các cảng do Trung Quốc đầu tư tại Nam Á không chỉ đóng vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển CHST quốc gia, mà còn có vị trí đặc biệt chiến lược đối với khu vực và thế giới. Chittagong là cảng xuất nhập – khẩu lớn nhất của Bangladesh, chiếm tới 92% tổng kim ngạch cả nước. Chittagong cùng với Mongla là hai cảng trung chuyển hàng hóa quan trọng của Ấn Độ và cửa ngõ cho Nepal và Bhutan.<sup>60</sup> Gwadar là nơi 40% các tàu vận chuyển dầu thế giới đi ngang qua.<sup>61</sup> Karachi là cảng dịch vụ, thương mại và hậu cần quân sự cho các lực lượng của NATO đang chống lại phiến quân Taliban ở Afghanistan.<sup>62</sup> Hay

<sup>59</sup> Bản quyền thuộc về Trung tâm Nghiên cứu Quốc tế (SCIS). <http://scis.hcmussh.edu.vn/>

<sup>60</sup> Mongla Port Authority, Official website, <http://www.mpa.gov.bd/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>61</sup> The Nation, China gets operation rights at Gwadar port for 40 years, 15/4/2015, <http://nation.com.pk/national/15-Apr-2015/china-gets-operation-rights-at-gwadar-port-for-40-years>, truy cập ngày 5/5/2016.

<sup>62</sup> Vietnamplus, Pakistan: Phong tỏa cảng Karachi để phản đối Mỹ, 21/5/2011, <http://www.vietnamplus.vn/pakistan-phong-toa-cang-karachi-de-phan-doi-my/92901.vnp>, truy cập vào 5/5/2016.

South Container Terminal (Cảng Colombo) là cảng nước sâu duy nhất trong khu vực Nam Á có thể tiếp nhận các tàu cỡ lớn như tàu lớp Panamax (18000 TEU) và hậu Panamax (trên 18000 TEU).<sup>63</sup>

Trong khi đó, các cảng do Trung Quốc đầu tư tại Đông Nam Á đều không đóng vai trò chủ chốt ở tầm khu vực. Kuantan là một trong bảy cảng chủ lực của Malaysia, nhưng không nằm trong ba cảng lớn nhất tại Malaysia.<sup>64</sup> Port Klang hiện đang đứng đầu khi xử lý 60% tổng lượng hàng hóa đến và đi khỏi Malaysia.<sup>65</sup> Tanjung Sauh là một trong 24 cảng ưu tiên phát triển trong chiến lược “Sea Toll Road” của Indonesia, nhưng không phải là cảng chủ lực.<sup>66</sup> Các cảng Trung Quốc đầu tư tại Campuchia thì chưa đi vào hoạt động. Hơn nữa, năng lực cảng biển của Campuchia cũng khá khiêm tốn trong khu vực. Năm 2014, cảng lớn nhất Campuchia là Sihanoukville Autonomous Port chỉ xử lý 330,000 TEU. Con số này chỉ xấp xỉ 1/5 của Cảng Chittagong, Bangladesh (1,5 triệu TEU) và 1/13 của Cảng Colombo, Sri Lanka (4,3 triệu TEU). Còn Kyaukpyu dù mang trong mình kỳ vọng trở thành trung tâm xuất – nhập khẩu lớn nhất cả nước vào 2025, nhưng vẫn đang trong giai đoạn phát triển. Hơn 90% giao thương hiện tại của Myanmar là thông qua Cảng Yangon.<sup>67</sup>

### **Khả năng liên kết**

Thứ ba, khả năng liên kết của các cảng Trung Quốc đầu tư tại Nam Á cũng cho thấy tính chiến lược vượt trội hơn so với các cảng tại Đông Nam Á. Cảng Colombo của Sri Lanka sẽ là điểm dừng chân bắt buộc trên con đường vận chuyển hàng hóa qua Ấn Độ Dương đối với tất cả các tàu cỡ lớn và siêu lớn<sup>68</sup>. Cảng Chittagong và Mongla của Bangladesh là cửa ngõ và trung tâm trung chuyển hàng hóa, liên kết trực tiếp với các nước không giáp biển trong tiểu lục địa Ấn Độ. Còn Gwadar cho phép Trung Quốc giám sát tới 40% các chuyến tàu chở dầu đi qua eo Hormuz, trong khi Karachi là trung tâm hậu cần quân sự quan trọng.

---

<sup>63</sup> JOC, China’s Maritime Silk Road takes shape from Sri Lanka to Africa, [http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china’s-maritime-silk-road-takes-shape-sri-lanka-africa\\_20150417.html](http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china’s-maritime-silk-road-takes-shape-sri-lanka-africa_20150417.html), truy cập vào 5/5/2016.

<sup>64</sup> Official Mortal Ministry of Transport Malaysia, Ports in Malaysia, <http://www.mot.gov.my/en/maritime/ports-in-malaysia>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>65</sup> <http://www.mpc.gov.my/wp-content/uploads/2016/04/CHAPTER-2-1.pdf>

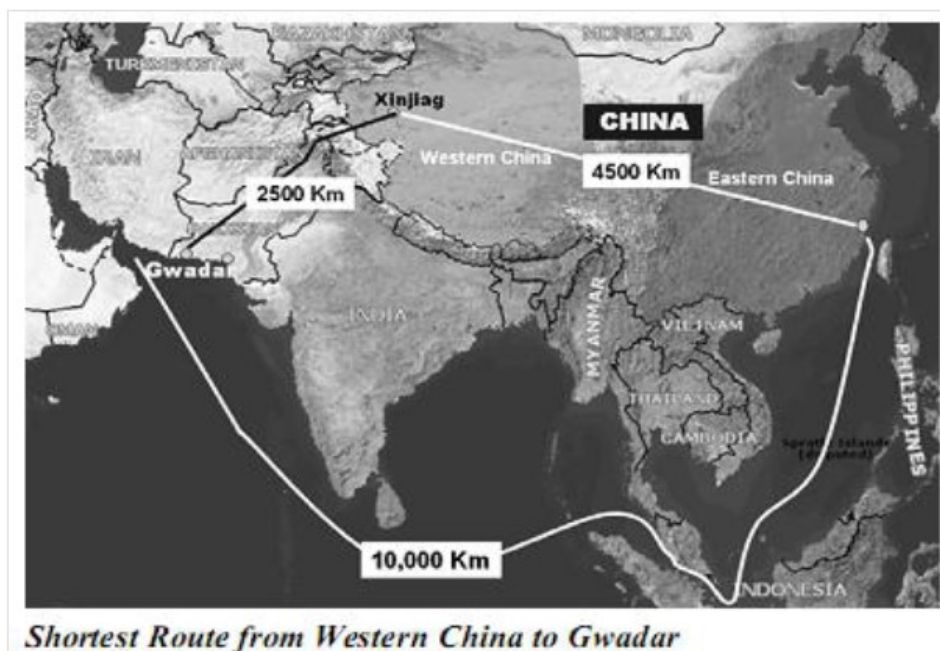
<sup>66</sup> Oxford Business Group, Plans to expand rail and ports in Indonesia, <https://www.oxfordbusinessgroup.com/overview/plans-expand-rail-and-ports-indonesia>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>67</sup> JOC, Congestion cripples Myanmar’s Yangon port, [http://www.joc.com/port-news/asian-ports/myanmar-government-considers-response-crushing-port-congestion\\_20160602.html](http://www.joc.com/port-news/asian-ports/myanmar-government-considers-response-crushing-port-congestion_20160602.html), truy cập vào 5/5/2016.

<sup>68</sup> JOC, China’s Maritime Silk Road takes shape from Sri Lanka to Africa, 5/5/2016, [http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china%E2%80%99s-maritime-silk-road-takes-shape-sri-lanka-africa\\_20150417.html](http://www.joc.com/port-news/asian-ports/china%E2%80%99s-maritime-silk-road-takes-shape-sri-lanka-africa_20150417.html), truy cập vào 5/5/2016.

Không chỉ vậy, Cảng Gwadar và Chittagong còn là hai điểm nổi hình thành nên hai tuyến đường để vận chuyển hàng hóa từ Ấn Độ Dương tới Trung Quốc mà không cần đi qua eo Malacca.

- (i) Gwadar và Hành lang CPEC sẽ giúp rút ngắn khoảng cách vận chuyển dầu khí từ Trung Đông sang phía Tây Trung Quốc từ 14.500 km xuống còn 2500 km.<sup>69</sup> Tuyến đường ngắn hơn này sẽ cho phép dầu từ Gwadar được vận chuyển tới Trung Quốc trong vòng 2 ngày, thay vì 20 ngày khi đi vòng qua eo Malacca. Hơn nữa, nếu được phát triển và hoạt động tốt, Gwadar sẽ có khả năng tạo nên một mối liên hệ giữa Pakistan, Trung Quốc và các quốc gia Trung Á, hàng tỷ doanh thu sẽ được tạo ra với tuyến đường ngắn hơn này.<sup>70</sup>



Bản đồ 6: Con đường ngắn nhất từ Tân Cương tới Gwadar.<sup>71</sup>

- (ii) Hành lang BCIM đi qua Bangladesh sẽ giúp giảm thiểu khoảng cách vận chuyển từ Chittagong tới Côn Minh xuống còn 1000km.<sup>72</sup> Trong khi khoảng cách từ Côn Minh tới Quảng Châu - cảng gần nhất ở bờ đông Trung Quốc nếu đi bằng đường biển đã là 1700km, còn tuyến đường biển từ Bangladesh đi vòng qua eo Malacca

<sup>69</sup> International Center for Strategic Analysis, 2014, Gwadar Port: Implications for GCC and China, [http://www.icsana.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=433:gwadar-port-implications-for-gcc-and-china-continued&catid=9:uncategorised&Itemid=561&lang=en](http://www.icsana.com/index.php?option=com_content&view=article&id=433:gwadar-port-implications-for-gcc-and-china-continued&catid=9:uncategorised&Itemid=561&lang=en), truy cập vào 4/8/2016.

<sup>70</sup> Kiyya Baloch, Can China's Gwadar Port Dream Survive Local Ire?, The Diplomat, 17/12/2014, <http://thediplomat.com/2014/12/can-chinas-dream-of-a-pakistan-port-survive-local-ire/>, truy cập vào 4/8/2016.

<sup>71</sup> Khan, S. (2010). Iranian Mining of the Strait of Hormuz –Plausibility and Key Considerations. Institute of Near East and Gulf Military Analysis (INEGMA).

<sup>72</sup> Geopolitical Monitor, Is Bangladesh the Newest Addition to China's 'String of Pearls'?, 28/7/2014, <http://www.geopoliticalmonitor.com/bangladesh-newest-addition-chinas-string-pearls/>, truy cập vào 5/5/2016.



tới Quảng Châu cũng dài xấp xỉ 9000 km. Sự giảm thiểu đáng kể này sẽ cho phép BCIM giải quyết phần nào “lưỡng nan Malacca” và đảm bảo nguồn cung năng lượng cho Trung Quốc.

Quan trọng hơn, BCIM đi qua bốn nước sẽ mở ra cơ hội để Trung Quốc trực tiếp tiếp cận Vịnh Bengal cùng các nền kinh tế tại Nam Á. Theo ước tính của Pravakar Sahoo và Abhirup Bhunia tại Viện Tăng trưởng Kinh tế (Ấn Độ), tuyến đường nối Bắc Ấn Độ với Vân Nam thông qua Myanmar cũng sẽ giúp giảm chi phí vận chuyển giữa Ấn Độ và Trung Quốc tới 30%, từ đó thúc đẩy ngoại thương giữa hai nước thông qua Hành lang BCIM.<sup>73</sup>

Trong khi đó, các cảng tại Đông Nam Á chưa thực sự thể hiện được khả năng liên kết để tạo thành một con đường biển thuận tiện và ngắn nhất. Các cảng không nằm ở vị trí chiến lược nhất cho một tuyến đường hàng hải và chưa thể hiện sự kết nối lẫn nhau.

Tại Việt Nam thì Trung Quốc không có cảng, dù toàn bộ duyên hải Việt Nam là con đường đầu tiên Trung Quốc cần đi qua để xuống biển Đông. Cảng tại Campuchia thì phải đi vòng vào Vịnh Thái Lan, không thuận lợi về mặt liên kết. Hoạt động hạn chế của cảng Sihanoukville – cảng lớn nhất Campuchia hiện tại (330.000 TEU/năm) là một minh chứng.

Cảng Kyaukpyu thì lại không thuận tiện bằng Chittagong (Bangladesh) hoặc Yangon (Myanmar) cho tàu di chuyển vào và ra khỏi khu vực Vịnh Bengal. Nguyên nhân là do hạn chế về đầu ra và phương thức vận chuyển. Về Yangon, đây vẫn là cửa ngõ cho 90% giao thương hiện tại của Myanmar. Trong khi đó, Chittagong lại là một trung tâm trung chuyển truyền thống của khu vực. Chittagong có liên kết trực tiếp với ba quốc gia đất liền của Nam Á và Hành lang BCIM đi qua cảng này thì giúp liên kết bốn quốc gia từ ba khu vực tiếp giáp nhau là Đông Á (Trung Quốc), Đông Nam Á (Myanmar) và Nam Á (Ấn Độ, Bangladesh). Ngoài ra, Hành lang BCIM cũng cung cấp khả năng vận chuyển theo nhiều phương thức, gồm đường bộ, đường cao tốc, đường ray và trong tương lai là đường ống.

Còn Kyaukpyu, dù gắn liền với Sáng kiến Côn Minh với mục tiêu tương tự CPEC, nhưng Kyaukpyu lại không có tầm quan trọng chiến lược như CPEC. Lý do của sự hạn chế này là do các vấn đề liên quan đến ba dự án thuộc sáng kiến Côn Minh và mục tiêu của Trung Quốc đối với Kyaukpyu.

---

<sup>73</sup> East Asia Forum, BCIM Corridor a game changer for South Asian trade, 18/5/2014, <http://www.eastasiaforum.org/2014/07/18/bcim-corridor-a-game-changer-for-south-asian-trade/>, truy cập vào 5/5/2016.

Cụ thể là dự án đường sắt Kyaukpyu – Côn Minh trị giá 20 tỷ USD đã bị hoãn vào tháng 7/2014 do yêu cầu thời gian BOT quá dài (lên tới 50 năm).<sup>74</sup> Sự hoãn lại này không chỉ làm mất đi một phương thức vận chuyển, mà còn hạn chế khả năng liên kết Kyaukpyu với hệ thống đường ray Đông Nam Á. Còn đường ống dẫn dầu Shwe thì gặp vấn đề về hiệu suất hoạt động (chỉ đạt 25% công suất thiết kế vào 2014, tương đương 3 tỷ m<sup>3</sup>), dẫn đến việc công ty chủ quản của dự án là Petro China (công ty con của China National Petroleum Corporation - CNPC) phải rao bán 51% cổ phần dự án của mình vào 2015.<sup>75</sup>

Bên cạnh đó, mục đích xây dựng của Kyaukpyu cũng chỉ giới hạn ở việc trở thành đầu mối tiếp nhận dầu từ Trung Đông và châu Phi để cung cấp cho Trung Quốc.<sup>76</sup> Tính đến hiện nay, vai trò của Kyaukpyu vẫn chưa thực sự đáng kể tại Myanmar.

Vì vậy, Kyaukpyu đơn thuần chỉ là một điểm tiếp nhận cho đường ống dẫn dầu và khí tới Côn Minh, chứ không phục vụ cho các mục tiêu thúc đẩy giao thương khu vực như CPEC (Pakistan – Trung Quốc – Trung Á) và BCIM (Trung Quốc – Đông Nam Á - Nam Á). Như vậy, trong sáu cảng Trung Quốc đầu tư tại Đông Nam Á, thì chỉ có Tanjung Sauh (Indonesia) và Kuantan (Malaysia) là gần với trục chính đi qua eo Malacca và có vị trí tương đối thuận lợi.

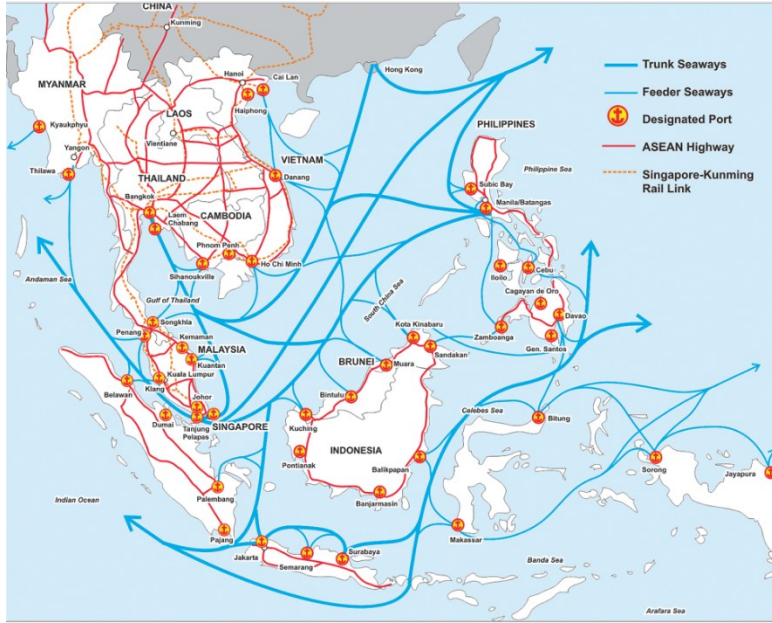
Tuy nhiên, Tanjung Sauh (cũng như hai cảng Kor Kong và Kor Sdach của Campuchia) lại không nằm trong Mạng lưới Cảng biển ASEAN (APN). Ba cảng còn lại là Sihanoukville, Kyaukpyu và Kuantan đều chỉ nằm trên các tuyến đường phụ. Nhiệm vụ của các cảng này là thu gom hàng hóa và vận chuyển các tuyến ngắn để đưa hàng tới các cảng trọng điểm trên các tuyến chính, từ đó vận chuyển ra ngoài khu vực. Giữa các cảng này cũng không có các tuyến hàng hải liên kết với nhau, mà chủ yếu là liên kết trực tiếp với Trung Quốc.

---

<sup>74</sup> Vũ Thành Công, Một vành đai, một con đường qua Myanmar – Các dự án tỷ đô trong thay đổi địa chiến lược khu vực, Nghiên cứu Biển Đông, 8/8/2016, <http://nghiencuubiendong.vn/y-kien-va-binh-luan/6042-mot-vanh-dai-mot-con-duong-qua-myanmar>, truy cập vào 28/9/2016.

<sup>75</sup> Mizzima, Chinese market for Myanmar's Shwe Gas stalls, 2/5/2015, <http://www.mizzima.com/business-features/chinese-market-myanmar%E2%80%99s-shwe-gas-stalls>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>76</sup> Kyaukpyu Special Economic Zone, Deep Sea Port, 6/4/2014, <http://www.kyaukpyu.com/deep-sea-port/>, truy cập vào 5/5/2016.



Bản đồ 7: Mạng lưới cảng biển ASEAN (APN)

## 2. Những đặc điểm chung

Tuy nhiên, sự chênh lệch về tiềm năng của các cảng do Trung Quốc đầu tư tại hai khu vực trên chỉ là một phần của bức tranh do Trung Quốc phác họa. Phần còn lại của bức tranh phản ánh những vấn đề chung trong cách tiếp cận của Trung Quốc.

Thứ nhất, MSR đang được thúc đẩy mạnh mẽ và triển khai đồng loạt tại hầu hết các quốc gia dọc theo tuyến đường. Trên con đường biển từ Trung Quốc qua Đông Nam Á và Nam Á, ngoại trừ Việt Nam và Ấn Độ thì Malaysia, Indonesia, Campuchia, Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka và Pakistan đều có các cảng do Trung Quốc đầu tư. Như vậy, Trung Quốc thực sự nhìn nhận MSR là một sáng kiến cần được thúc đẩy mạnh mẽ, chứ không đơn thuần là các dự án riêng lẻ. Thông qua các cảng hiện có, về mặt lý thuyết, Trung Quốc hiện đã kết nối được với 7 trong 9 nước mà Con đường tơ lụa trên biển đi qua tại Nam bán cầu.

Tuy nhiên, dù triển khai khá toàn diện nhưng MSR dường như là một sáng kiến tự phát, không được tính toán và lên kế hoạch cụ thể ngay từ đầu. Các dự án cảng mà Trung Quốc đầu tư tại hai khu vực trên hầu hết đều diễn ra trong giai đoạn 2010 – 2013, nhưng đến tận tháng 10/2013, trong chuyến thăm tới Indonesia, Trung Quốc mới đề cập tới Sáng kiến OBOR. Sau đó, vào tháng 3/2015, văn bản đầu tiên về kế hoạch OBOR mang tên “Tầm nhìn và Hành động cùng xây dựng Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21” mới chính thức được Chính phủ Trung Quốc đưa ra. Tuy nhiên, văn bản này vẫn thiếu đi ba thứ rất quan trọng của một kế hoạch thực sự. Bao gồm: (i) bản đồ chính thức về các tuyến đường dự kiến; (ii) kế hoạch triển khai và lộ

trình cụ thể; (iii) các hoạt động để đảm bảo an ninh hàng hải, đặc biệt là việc bố trí và triển khai các lực lượng an ninh.

Thứ hai, các khoản đầu tư của Trung Quốc thường bao gồm các điều kiện cho phép Trung Quốc quyền kiểm soát cảng một phần hoặc toàn phần. Biểu hiện của quyền kiểm soát này được thể hiện trong các hợp đồng dài hạn về thuê và sử dụng đất, quản lý và vận hành cảng, cũng như tỷ lệ sở hữu cổ phần. Nhưng đôi lúc, các điều khoản thậm chí đã xâm phạm vào chủ quyền của quốc gia nhận đầu tư. Điển hình là tại Sri Lanka, điều khoản ban đầu của Dự án Thành phố Cảng Colombo cho phép Trung Quốc có toàn quyền sở hữu đối với 233 hecta đất tại dự án.<sup>77</sup> Sau đó, Chính phủ mới của Sri Lanka đã phải đàm phán lại vì điều khoản quá bất lợi và xâm phạm chủ quyền. Tuy nhiên do ràng buộc hợp đồng trước đó, Trung Quốc vẫn được quyền sở hữu 20 hecta và được thuê 88 hecta trong 99 năm.<sup>78</sup> Dự án khu phức hợp du lịch Seven Dragons City tại Koh Sdach (Campuchia) cũng có điều khoản tương tự. Theo đó, nhà thầu Trung Quốc sẽ có quyền thuê 99 năm đối với một khu vực rộng 120 dặm vuông (khoảng 300km<sup>2</sup>)<sup>79</sup> và trải dài 90km bờ biển, tương đương với hơn 20% tổng chiều dài bờ biển của Campuchia.<sup>80</sup>

Tại Pakistan, chính phủ sở tại đã trao toàn quyền vận hành cảng Gwadar trong 40 năm cho Trung Quốc.<sup>81</sup> Tại Malaysia, 40% cổ phần của cảng Kuantan đã được chuyển cho đối tác Trung Quốc để chi trả khoản phí mở rộng và nâng cấp cảng.<sup>82</sup> Tại Myanmar thì sự kiểm soát của Trung Quốc được thể hiện một cách gián tiếp hơn thông qua hệ thống đường ống kép nối Cảng Kyaukpyu với Côn Minh (Trung Quốc). Hệ thống này bao gồm hai đường ống dầu và khí, hiện do hai công ty Trung Quốc sở hữu 51% cổ phần.<sup>83</sup>

---

<sup>77</sup> Asia Times, Suspended Chinese-funded Colombo Port City project gets new lease of life, 15/12/2015, <http://atimes.com/2015/12/suspended-chinese-funded-colombo-port-city-project-gets-new-lease-of-life/>, truy cập vào 5/9/2016.

<sup>78</sup> The Jamestown Foundation, China and Sri Lanka: In choppy waters, 15/5/2015, [http://www.jamestown.org/single/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=43912&no\\_cache=1#.V-u8Yo9OKtY](http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=43912&no_cache=1#.V-u8Yo9OKtY), truy cập vào 5/5/2016.

<sup>79</sup> Shallow Waters, The conflicting impacts of development, 27/11/2013, <http://www.shallow-waters.co.uk/the-conflicting-impacts-of-development/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>80</sup> Financial Times, China draws Cambodia closer in diplomatic embrace, 1/9/2016, <http://www.ft.com/cms/s/0/15be8286-6f94-11e6-9ac1-1055824ca907.html#axzz4J5Wbx7Wg>, truy cập vào 5/9/2016.

<sup>81</sup> The nation, China gets operation rights at Gwadar port for 40 years, 15/4/2015, <http://nation.com.pk/national/15-Apr-2015/china-gets-operation-rights-at-gwadar-port-for-40-years>, truy cập vào 4/8/2016

<sup>82</sup> Vietnamplus, Malaysia tuyên bố sẵn sàng liên minh cảng biển với Trung Quốc, 27/9/2015, <http://www.vietnamplus.vn/malaysia-tuyen-bo-san-sang-lien-minh-cang-bien-voi-trung-quoc/345898.vnp>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>83</sup> Vũ Thành Công, Một vành đai, một con đường qua Myanmar – Các dự án tỷ đô trong thay đổi địa chiến lược khu vực, Nghiên cứu Biển Đông, 8/8/2016, <http://nghiencuubiendong.vn/y-kien-va-binh-luan/6042-mot-vanh-dai-mot-con-duong-qua-myanmar>, truy cập vào 28/9/2016.

Tại Bangladesh, mong muốn kiểm soát của Trung Quốc được thể hiện qua ý định xây dựng căn cứ quân sự tại Chittagong và toàn quyền thiết kế - xây dựng Cảng nước sâu đầu tiên của Bangladesh là Sonadia.<sup>84</sup> Dù cả hai đề xuất này đều đã bị Chính quyền Bangladesh từ chối, nhưng việc Trung Quốc đạt được thỏa thuận xây cảng nước sâu Payra tại Bangladesh có thể sẽ giúp hồi sinh mong muốn kiểm soát của Trung Quốc. Hiện chỉ có Indonesia là nằm ngoài tầm kiểm soát của Trung Quốc, một phần là do tầm quan trọng của Cảng Tenjung Sauh còn hạn chế.

Thứ ba, việc đáp ứng được nhu cầu phát triển CSHT cảng của các nước đã tạo cho Trung Quốc một lợi thế trong đầu tư. 13 dự án được chấp nhận tại 7 nước cho thấy các khoản đầu tư từ Trung Quốc đã đáp ứng một phần không nhỏ nhu cầu của khu vực. Cụ thể là số tiền Trung Quốc đầu tư cho 13 dự án kể trên lên tới gần 50 tỷ USD (bao gồm cả các gói dự án liên quan). 50 tỷ USD tương đương với 2/3 tổng số vốn cho vay của ADB hoặc 50% vốn điều lệ của AIIB.<sup>85</sup> Con số này cũng gần đáp ứng được nhu cầu 60 tỷ USD để phát triển CSHT cho 10 nước ASEAN đến năm 2020.<sup>86</sup> Cần nhấn mạnh rằng con số này chưa tính đến số tiền Trung Quốc đầu tư vào các loại CSHT khác như năng lượng, khai khoáng, đường bộ, đường ray, v.v, ....

Vì vậy, dù còn nhiều vấn đề như nghi ngại an ninh, tham nhũng và ô nhiễm môi trường, nhưng không thể phủ nhận sự hấp dẫn từ các dự án của Trung Quốc. Kết quả là các chính phủ đã không ngần ngại tạo ra các điều kiện rất ưu đãi, như thời gian cho thuê, bảo vệ an ninh, v.v, ... thậm chí là toàn quyền kiểm soát. Một mặt, các ưu đãi này mang lại lợi ích kinh tế và chiến lược rất lớn cho Trung Quốc.<sup>87</sup> Mặt khác, ràng buộc từ các điều kiện này đã khiến các chính phủ không thể dừng dự án giữa chừng dù phát hiện nhiều vấn đề sau đó. Điển hình là trường hợp Dự án Thành phố Cảng Colombo tại Sri Lanka. Dù bị Chính phủ mới của Sri Lanka nghi ngại xâm phạm đến chủ quyền quốc gia, gây thiệt hại tới môi trường và không đảm bảo lợi nhuận, nhưng dự án vẫn tiếp tục do các điều khoản ràng buộc trong hợp đồng giữa Trung Quốc và chính phủ tiền nhiệm của Sri Lanka.<sup>88</sup>

---

<sup>84</sup> CASS-India, Adding a pearl: China looks for a naval base in Bangladesh, [http://www.cassindia.com/inner\\_page.php?id=20&&task=diplomacy](http://www.cassindia.com/inner_page.php?id=20&&task=diplomacy), truy cập vào 5/5/2016.

<sup>85</sup> The Globalist, How the new AIIB Dwarfs the Asian Development Bank, 8/4/2015, <http://www.theglobalist.com/aiib-to-dwarf-adb-loan-portfolio/>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>86</sup> Báo Chính phủ, Quỹ cơ sở hạ tầng ASEAN sẽ đủ 10 thành viên, 1/6/2014, <http://baochinhphu.vn/Quoc-te/Quy-co-so-ha-tang-ASEAN-se-du-10-thanh-vien/200669.vgp>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>87</sup> Vũ Thành Công, Sri Lanka – Điểm nổi bật thách thức của con đường tơ lụa trên biển, Nghiên cứu Biển Đông, 7/3/2016, <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-vietnam/5682-sri-lanka-diem-noi-day-thach-thuc-cua-con-duong-to-lua-tren-bien>, truy cập vào 5/9/2016.

<sup>88</sup> Vũ Thành Công, Sri Lanka – Điểm nổi bật thách thức của con đường tơ lụa trên biển, Nghiên cứu Biển Đông, 7/3/2016, <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-vietnam/5682-sri-lanka-diem-noi-day-thach-thuc-cua-con-duong-to-lua-tren-bien>, truy cập vào 5/9/2016.

### Phần III: Kết luận và Hàm ý chính sách cho Việt Nam

Xu hướng phát triển cảng biển của MSR dẫn đến một số suy nghĩ và tính toán chiến lược từ các nước chưa tham gia vào MRS, trong đó có Việt Nam. Hiện tại, Trung Quốc đang xây dựng ba liên kết thay thế cho việc đi qua khu vực biển Đông và các cảng mà Việt Nam phát triển.

- Một là mạng lưới đường sắt kết nối Singapore - Côn Minh (SKRL) do Trung Quốc đầu tư nối liền Côn Minh (Việt Nam, Trung Quốc) với thủ đô của Lào, Campuchia, Thái Lan, Malaysia, tới tận Singapore.<sup>89</sup> Đầu ra của hệ thống này là các cảng do Trung Quốc đầu tư tại Campuchia, Thái Lan, Malaysia, Singapore thậm chí xa hơn là Bangladesh.

Về mặt danh nghĩa, mạng lưới này thể hiện cam kết hợp tác giữa Trung Quốc với ASEAN nhằm xây dựng hệ thống đường sắt kết nối giữa Đông Nam Á và Trung Quốc. Tuy nhiên, tiến triển trên thực tế cho thấy mạng lưới này chỉ phục vụ cho lợi ích của Trung Quốc và dường như loại bỏ Việt Nam và Myanmar khỏi các liên kết của nó. Cụ thể là tính tới tháng 7/2017, Trung Quốc vẫn chỉ thể hiện mối quan tâm vào bốn tuyến đường theo trục dọc là:

- (i) Tuyến Côn Minh (Trung Quốc) - Vientiane (Lào), dài 417 km, trị giá 7 tỷ USD, động thổ vào tháng 12/2015.<sup>90</sup>
- (ii) Tuyến Nong Khai - Bangkok (Thái Lan) với tổng chi phí đầu tư dự kiến là 13,8 tỷ USD, động thổ vào tháng 12/2015.<sup>91</sup>
- (iii) Tuyến Bangkok – Kuala Lumpur, dài 1500 km, bắt đầu đàm phán từ tháng 2/2017 giữa Thái Lan và Malaysia.<sup>92</sup>
- (iv) Tuyến Singapore - Kuala Lumpur dài 350 km, trị giá ước tính 16 tỷ USD, dự kiến mở thầu vào cuối năm 2017.<sup>93</sup>

---

<sup>89</sup> Tiền phong, Việt Nam cần tránh bẫy ‘đòn bẫy cơ sở hạ tầng’, 1/2/2016, <http://m.tienphong.vn/the-gioi/viet-nam-can-tranh-bay-don-bay-co-so-ha-tang-965971.tpo>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>90</sup> Báo Đất Việt, Trung Quốc giúp Lào xây đường cao tốc: Ai có lợi?, 22/07/2015, <http://baodatviet.vn/the-gioi/tin-tuc-24h/trung-quoc-giup-lao-xay-duong-sat-cao-toc-ai-co-loi-3278325/>, truy cập ngày 5/5/2016

<sup>91</sup> Vietnamplus, Thái Lan- Trung Quốc khởi động dự án hợp tác đường sắt hàng tỷ USD, 19/12/2015, <http://www.vietnamplus.vn/thai-lan-trung-quoc-khoi-dong-du-an-hop-tac-duong-sat-hang-ty-usd/361888.vnp>, truy cập ngày 5/5/2016

<sup>92</sup> VietnamBiz, Nhật Bản, Trung Quốc chạy đua đường sắt ở Đông Nam Á, 15/02/2017, <http://vietnambiz.vn/nhat-ban-trung-quoc-chay-dua-duong-sat-o-dong-nam-a-14330.html>, truy cập ngày 10/05/2017.

<sup>93</sup> VietnamBiz, Nhật Bản, Trung Quốc chạy đua đường sắt ở Đông Nam Á, 15/02/2017, <http://vietnambiz.vn/nhat-ban-trung-quoc-chay-dua-duong-sat-o-dong-nam-a-14330.html>, truy cập ngày 10/05/2017.

- Hai là hành lang kinh tế BCIM nối liền Trung Quốc, Myanmar, Bangladesh và Ấn Độ.<sup>94</sup> Về mặt kinh tế, hành lang này giúp thúc đẩy giao thương giữa Trung Quốc và các nước Nam Á nhờ cắt giảm khoảng cách vận chuyển từ hơn 10000 km xuống còn 1000 km. Về mặt chiến lược, hành lang này cho phép Trung Quốc tiếp cận Ấn Độ Dương thông qua các cảng Trung Quốc đầu tư tại Myanmar và Bangladesh mà không cần đi qua khu vực eo Malacca.<sup>95</sup>
- Ba là Hành lang CPEC giúp rút ngắn khoảng cách vận chuyển dầu khí từ Trung Đông sang phía Tây Trung Quốc từ 14.500 km xuống còn 2500 km.<sup>96</sup> Tuyến đường ngắn hơn này sẽ cho phép dầu từ Cảng Gwadar (Pakistan) được vận chuyển tới Trung Quốc trong vòng 2 ngày, thay vì 20 ngày khi đi vòng qua eo Malacca. Nhưng quan trọng hơn, Hành lang CPEC còn giúp tạo ra một liên kết trực tiếp giữa Trung Quốc và các khu vực chiến lược tại eo Hormuz và Trung Á.<sup>97</sup>

Bên cạnh các liên kết cứng, Trung Quốc cũng đang định hình một số nền tảng liên kết mềm nhằm xây dựng liên minh cảng biển với Campuchia, Indonesia và Malaysia. Tại Campuchia, song song với các siêu dự án cảng biển khổng lồ, ngành hàng hải cũng chứng kiến sự hình thành của các tuyến đường biển đi thẳng giữa hai nước mà không cần ghé Việt Nam. Các tuyến đường mới sẽ liên kết trực tiếp các cảng tại bờ Đông Trung Quốc với Cảng Sihanoukville và hai dự án cảng biển của Trung Quốc tại Campuchia. Điển hình là vào tháng 8/2015, hai công ty China Ocean Shipping Company (Cosco) và China Shipping Container Lines (CSCL) của Trung Quốc đã đàm phán kí kết với Campuchia về việc vận chuyển hàng hóa trực tiếp từ Sihanoukville đến Trung Quốc mà không cần đi qua cảng Cái Mép của Việt Nam.<sup>98</sup>

Tại Malaysia, Cảng Kuantan được xem là bước đi đầu tiên để xây dựng liên minh cảng với Trung Quốc. Vào tháng 9/2015, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Malaysia Liow Tiong Lai tuyên bố rằng các cảng biển nước này sẵn sàng hình thành mối liên kết với các cảng biển Trung Quốc. Theo ông Liow Tiong Lai, mối liên kết này không chỉ giúp nâng cao khả năng cạnh tranh của Malaysia, mà còn hỗ trợ sáng kiến “Con đường Tơ lụa trên biển thế kỷ 21” của Trung Quốc nhằm tăng cường thương mại trong khu

<sup>94</sup> Vũ Thành Công, Con đường tơ lụa trên biển và ngoại giao đi dây kiêu Bangladesh, Nghiên cứu Biển Đông, 25/4/2016, <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-vietnam/5819-con-duong-to-lua-tren-bien-va-ngoai-giao-di-day-kiêu-bangladesh>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>95</sup> Xem thêm Phần 2. Mục 1. Khả năng liên kết

<sup>96</sup> International Center for Strategic Analysis, 2014, Gwadar Port: Implications for GCC and China, [http://www.icsana.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=433:gwadar-port-implications-for-gcc-and-china-continued&catid=9:uncategorised&Itemid=561&lang=en](http://www.icsana.com/index.php?option=com_content&view=article&id=433:gwadar-port-implications-for-gcc-and-china-continued&catid=9:uncategorised&Itemid=561&lang=en), truy cập vào 4/8/2016.

<sup>97</sup> Xem thêm Phần 2. Mục 1. Khả năng liên kết

<sup>98</sup> The Phnom Penh Post, Direct China cargo on course, 22/7/2015, <http://www.phnompenhpost.com/business/direct-china-cargo-course>, truy cập vào 5/5/2016.

vực.<sup>99</sup> Trước đó, vào tháng 8/2015, trong cuộc gặp với Ngoại trưởng Trung Quốc Wang Yi, Thủ tướng Malaysia Najib Razak cũng tuyên bố hoàn toàn ủng hộ sáng kiến MSR và AIIB của Trung Quốc.<sup>100</sup>

Trong khi đó, dù chỉ mới hợp tác tại Tenjung Sauh, nhưng Trung Quốc và Indonesia đã ký kết với nhau một bản ghi nhớ (MoU) về phát triển CSHT tại Indonesia từ năm 2015. Theo đó, các công ty Trung Quốc sẽ tham gia phát triển 24 cảng, 15 sân bay, 1000 km đường bộ và 8700 km đường ray cùng hàng loạt dự án năng lượng.<sup>101</sup>

Khác với Ấn Độ tại Nam Á, Việt Nam không phải một cường quốc để có thể ảnh hưởng tới các nước khác, hay đầu tư ra ngoài để đối trọng với Trung Quốc. Do đó, Việt Nam đang đối mặt với nguy cơ bị cô lập và tự vô hiệu hóa các cảng được đầu tư nhiều năm nay. Lợi thế của toàn bộ mạng lưới CSHT cứng của Việt Nam sẽ suy giảm tương ứng với sự gia tăng liên kết của các liên kết kể trên đang là một quan ngại mà một số tác giả đã ví von bằng khái niệm “đòn bẩy cơ sở hạ tầng” thông qua các kết nối giao thông trên bộ giữa Trung Quốc và các nước ASEAN.

Tuy nhiên, việc tham gia vào sáng kiến này để hạn chế tác động tiêu cực của “đòn bẩy cơ sở hạ tầng” ít nhất sẽ vấp phải ba thách thức. Thứ nhất, các dự án của Trung Quốc thường đòi hỏi các điều khoản liên quan đến quyền kiểm soát, thậm chí là toàn quyền sử dụng khu vực cảng. Trong trường hợp của Việt Nam, với gần một nửa đường biên giới quốc gia là biển, và đang có tranh chấp trên biển với Trung Quốc, thì các điều khoản này sẽ đe dọa trực tiếp đến an ninh quốc gia. Thứ hai, các cảng biển của Trung Quốc tại Việt Nam có thể sẽ không giúp gia tăng khả năng liên kết, mà chủ yếu sẽ tập trung vào các mục tiêu của Trung Quốc. Nếu vấn đề này xảy ra thì Việt Nam sẽ cùng lúc vừa mất đi khả năng liên kết khu vực, vừa phụ thuộc vào ý định của Trung Quốc. Thứ ba, sự thiếu minh bạch trong kế hoạch và các động cơ chính trị của Trung Quốc có thể khiến tình hình Biển Đông trở nên bất lợi với Việt Nam. Việc thúc đẩy MSR chỉ nên được cân nhắc nếu Trung Quốc cùng lúc (i) tuyên bố rõ ràng về sự phân bổ của các lực lượng đảm bảo an ninh hàng hải, và (ii) thể hiện cam kết vững chắc đối với luật pháp quốc tế, đặc biệt là thông qua việc tuân thủ phán quyết của Tòa trọng tài Phụ lục VII UNCLOS. Chỉ khi ba thách thức kể trên tìm được lời giải thông qua các nghiên cứu lý thuyết lẫn thực nghiệm thì việc tham gia MSR mới có thể là một quyết sách đúng đắn.

---

<sup>99</sup> Vietnamplus, Malaysia mở rộng cảng tăng kết nối với Trung Quốc, 24/9/2012, <http://www.vietnamplus.vn/malaysia-mo-rong-cang-tang-ket-noi-voi-trung-quoc/163951.vnp>, truy cập vào 5/5/2016.

<sup>100</sup> Xinhuanet, Malaysia, China pledge to further enhance bilateral ties, 5/8/2015, [http://news.xinhuanet.com/english/2015-08/05/c\\_134481167.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2015-08/05/c_134481167.htm), truy cập vào 5/5/2016.

<sup>101</sup> Oxford Business Group, Plans to expand rail and ports in Indonesia, <https://www.oxfordbusinessgroup.com/overview/plans-expand-rail-and-ports-indonesia>, truy cập vào 5/5/2016.