

Dự án ‘cầu lục địa’ qua eo đất Kra vương vào giằng co Trung-Mỹ

Nguồn: Toru Takahashi, [Thai ‘land bridge’ project caught in Sino-U.S. tug of war](#), Nikkei Asia, 20/02/2022

Biên dịch: Nguyễn Thị Kim Phụng

02/3/2022



Liệu Nhật Bản có tham gia vào dự án để giúp ngăn chặn bước tiến của Trung Quốc ở Ấn Độ Dương hay không?

Địa điểm tiềm năng để xây dựng cửa ngõ vào Ấn Độ Dương của Thái Lan là một bán đảo nhỏ nhô ra Biển Andaman.

Phần lớn huyện Ao Ang thuộc tỉnh Ranong ở tây nam Thái Lan, nằm cách trung tâm tỉnh khoảng 30 km về phía nam, được che phủ bởi rừng nguyên sinh, và chỉ có thể đi đến đó bằng đường biển. Tuy nhiên, huyện vùng sâu vùng xa này đang ngày càng thu

hút nhiều người hơn, vì nó vừa được đề xuất trở thành nơi mở một cảng mới, một ngư dân chèo chiếc thuyền mà tác giả thuê tại một ngôi làng gần đó cho biết. Phải mất một giờ để đi thuyền đến khu vực gần địa điểm xây cảng.

Ao Ang, vốn không được biết đến rộng rãi, ngay cả với cư dân địa phương, bắt đầu thu hút sự chú ý kể từ tháng 09/2020, sau khi Thủ tướng Thái Lan Prayuth Chan-ocha yêu cầu Bộ Giao thông Vận tải nước này tiến hành nghiên cứu tính khả thi của việc xây dựng một ‘cầu lục địa’ (land bridge) qua Eo đất Kra, nối tỉnh Chumphon, nằm dọc theo Vịnh Thái Lan trên bờ biển phía đông của Bán đảo Mã Lai, với Ranong. Kế hoạch là xây dựng cảng cho tàu hàng lớn ở hai tỉnh miền nam, kết nối chúng bằng đường sắt, đường cao tốc và đường ống dẫn dầu.

Tuyến đường cũng sẽ được kết nối với các tuyến đường sắt và đường cao tốc khác ở Thái Lan, bao gồm cả những con đường còn đang xây dựng. Ngoài ra, các đặc khu kinh tế cũng sẽ được xây dựng xung quanh cảng để thu hút đầu tư nước ngoài.

Chính phủ của Prayuth, người đã nắm quyền được 7,5 năm, đã thúc đẩy một dự án cơ sở hạ tầng khổng lồ có tên gọi Hành lang Kinh tế phía Đông như trọng tâm trong chương trình nghị sự kinh tế của mình. Dự án này nhằm biến khu công nghiệp ven biển ở miền đông đất nước trở thành một trung tâm các ngành công nghiệp có giá trị gia tăng cao. Tháng 08/2018, chính phủ đã đưa ra Sáng kiến Hành lang Kinh tế phía Nam nhằm tận dụng các nguồn tài nguyên thiên nhiên ở miền nam Thái Lan, chẳng hạn như cao su và cọ.

Dự án cầu lục địa sẽ là động lực chính thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng ở miền nam đất nước.

Hiện đã có một cảng thương mại ở Ranong, nhưng đáy biển tại đây chỉ sâu 8 mét và vùng đất nội địa khá hẹp. Trong số sáu địa điểm đang được xem xét cho kế hoạch xây dựng một cảng nước sâu mới của tỉnh, Ao Ang là địa điểm được yêu thích nhất. Nước ở khu vực này sâu tới 16 mét và phía sau có một vùng đất bằng phẳng rộng lớn, rất thích hợp để xây dựng đặc khu kinh tế.

“Cảng sẽ cung cấp một tuyến đường thương mại hàng hải mới, nối Thái Lan với Nhật Bản, Trung Quốc và Việt Nam ở phía đông, và với Ấn Độ, Trung Đông và châu Âu ở phía tây,” Pornsak Kaewthavor, người đứng đầu Sở Thương mại Ranong cho biết. Ông nói: “Nhờ hoạt động tích hợp của các cảng phía đông và phía tây như một nút giao thông kết nối Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương, Thái Lan có thể trở thành một trung tâm thương mại như Singapore.”

Có lý do chính đáng cho việc xây dựng một tuyến đường vận tải mới nối Chumphon và Ranong, vì nó sẽ băng qua Eo đất Kra, phần hẹp nhất của Bán đảo Mã Lai. Các cảng được dự kiến chỉ cách nhau khoảng 90 km.

Xây dựng một tuyến đường thương mại cắt ngang bán đảo là một ý tưởng cũ, nhưng hiện đang có một làn sóng mới quan tâm đến vấn đề này. Có hai cách tiếp cận chính để giải quyết thách thức.

Cách thứ nhất là đào một con kênh xuyên Bán đảo Mã Lai, một ý tưởng đã có từ thế kỷ 17. Hiện tại, một tổ chức vận động hành lang cho các sĩ quan quân đội nghỉ hưu ở miền nam Thái Lan đang ủng hộ cách làm này. Nhưng nó sẽ rất tốn kém, với chi phí xây dựng

ước tính hơn 25 tỷ đô la, và đặt ra những thách thức công nghệ khó khăn. Do mặt biển của Biển Andaman cao hơn mặt biển Vịnh Thái Lan khoảng 3 mét, nên sẽ cần xây dựng nhiều cửa âu, để điều chỉnh mực nước trong kênh cho tàu bè đi qua. Hơn nữa, con kênh không thể xây quá rộng. Một số nhà phê bình nói rằng việc phân chia ‘nhân tạo’ đất nước bằng một con kênh có thể vi phạm hiến pháp, vốn nói rằng “Thái Lan là một Vương quốc thống nhất và không thể chia cắt.”

Cách tiếp cận thứ hai là xây dựng một cầu lục địa trên đất liền. Trong những năm 1990, người ta đề xuất xây dựng một cảng lớn ở một vị trí xa hơn về phía nam Ranong, với khả năng tiếp nhận các tàu chở dầu, cùng với một đường ống dẫn dầu đi xuyên qua bán đảo, đến một khu phức hợp hóa dầu mới sẽ được xây trên bờ biển phía đông. Nhưng đề xuất này đã không thành hiện thực vì Thái Lan đã rơi vào cuộc Khủng hoảng tiền tệ châu Á năm 1997. Sau đó, chính phủ của Thủ tướng Thaksin Shinawatra dù cân nhắc dự án nhưng sớm từ bỏ ý định.

Cầu lục địa mới được ước tính tốn khoảng 3 tỷ USD, bằng một phần mười số vốn đầu tư của con kênh. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Saksayam Chidchob nhấn mạnh những lợi ích kinh tế của tuyến đường thương mại mới, nói rằng nó sẽ mở đường để Thái Lan “một lần nữa trở thành ‘con hổ kinh tế’ của Đông Nam Á.” Nhưng vẫn còn nhiều câu hỏi về hiệu quả kinh tế của nó.

Điểm thuyết phục chính của phương án này là nó sẽ rút ngắn khoảng cách mà các tàu chở hàng giữa Đông Á và Trung Đông và châu Âu phải đi qua, khi cho phép chúng không phải vượt qua Eo biển Malacca.

Theo Bộ Giao thông Thái Lan, có tổng cộng 85.000 lượt tàu đi qua eo biển này trong năm 2018. Con số dự kiến sẽ tăng lên đến 128.000 trong vòng 10 năm, vượt qua giới

hạn ước tính là 122.000 tàu đối với tuyến thương mại trọng điểm này. Tắc nghẽn quá mức sẽ làm tăng nguy cơ chậm trễ và rủi ro va chạm.

Cầu lục địa không chỉ giúp tránh những rủi ro như vậy, mà còn rút ngắn quãng đường khoảng 1.200 km, và giảm thời gian khoảng hai ngày. Nhưng việc sử dụng cầu lục địa đòi hỏi phải trung chuyển hàng hóa từ tàu thủy sang tàu hỏa hoặc xe tải, rồi lại xuống tàu thủy.

Một số chuyên gia tỏ ra nghi ngờ về tính kinh tế của cầu lục địa này.

“Cách tiếp cận này sẽ không có ý nghĩa, trừ phi việc trung chuyển giữa tàu biển và các phương tiện trên bộ được đảm bảo một cách suôn sẻ và nhanh chóng,” quản lý của một công ty vận tải biển Nhật Bản cho biết. “Có thể dễ dàng lãng phí một đến hai ngày do chậm trễ. Cầu lục địa sẽ không thể cạnh tranh về chi phí so với việc đi qua eo biển Malacca, vốn không cần đến công đoạn trung chuyển.”

Suwat Nualkaw, hiệu phó Trường Logistics và Chuỗi cung ứng thuộc Đại học Suan Sunandha Rajabhat, lập luận rằng cả hai tuyến đường đều có thể được sử dụng, mỗi tuyến cho các loại hàng hóa khác nhau. Ông nói: “Tuyến đường nào được sử dụng sẽ được xác định dựa trên các yếu tố như giá trị gia tăng của hàng hóa, cũng như chi phí, thời gian và độ tin cậy của giao thông vận tải. Chẳng hạn, Eo biển Malacca có thể được sử dụng để vận chuyển gạo và xi măng, trong khi cầu lục địa được dùng để vận chuyển các mặt hàng khác, ví dụ như linh kiện điện tử. Tôi nghĩ dự án có 80% khả năng thành hiện thực.”

Dự án xây dựng một tuyến đường giao thông mới, nối Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương, chắc chắn có những hệ quả chiến lược đối với sự cạnh tranh ảnh hưởng gay gắt giữa Mỹ và Trung Quốc ở châu Á.

Ngay sau khi nghiên cứu khả thi cho dự án bắt đầu vào tháng 09/2020, một số quan chức của Đại sứ quán Mỹ tại Thái Lan đã đến thăm Ranong, và cảnh báo các lãnh đạo doanh nghiệp địa phương, rằng sự tham gia của Trung Quốc sẽ không mang lại lợi ích kinh tế cho cộng đồng địa phương.

Một năm sau, các quản lý của công ty Xây dựng Đường sắt Trung Quốc (China Railway Construction, CRC) do nhà nước Trung Quốc quản lý đã đến tỉnh này. Trung Quốc hiện đang làm việc với chính phủ Thái Lan trong dự án xây dựng các tuyến đường sắt cao tốc nối Bangkok với các vùng phía đông bắc và đông Thái Lan. Các quan chức địa phương từng gặp gỡ nhóm quản lý CRC cho biết người Trung Quốc tỏ ra rất quan tâm đến việc tham gia vào dự án cầu lục địa này.

Trung Quốc đang tìm cách xây dựng mạng lưới đường sắt xuyên Á chạy qua Bán đảo Đông Dương, như giải pháp thay thế cho các tuyến đường biển đi qua Eo biển Malacca và Biển Đông, để phòng ngừa khủng hoảng an ninh xảy ra ở những khu vực này. Cầu lục địa có thể đóng vai trò là một thành phần quan trọng của mạng lưới này.

Mỹ lo ngại rằng dự án các cảng lớn mới của Thái Lan sẽ chịu ảnh hưởng của Bắc Kinh, tương tự như số phận của cảng Hambantota của Sri Lanka, cảng Gwadar của Pakistan, và cảng Kyaukphyu của Myanmar. Washington lo ngại rằng Trung Quốc sẽ sử dụng các cơ sở này cho mục đích quân sự.

Cạnh tranh giữa Mỹ và Trung Quốc về dự án cầu lục địa cho thấy những khó khăn – cũng như cơ hội – Nhật Bản phải đối mặt trong việc cam kết thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng ở Thái Lan.

Khi Bangkok bắt tay vào Sáng kiến Hành lang Kinh tế phía Nam vào tháng 08/2018, một quan chức cấp cao của Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản đã đề xuất với chính phủ Thái Lan về việc triển khai dự án thông qua hợp tác giữa Nhật Bản và Trung Quốc.

Chính quyền của Thủ tướng Shinzo Abe khi đó đang tìm cách theo đuổi các dự án cơ sở hạ tầng chung với sáng kiến Vành đai và Con đường của Bắc Kinh. Chính quyền Abe lúc đó đang chạy đua để tìm ra các dự án phù hợp cho mục đích này trước cuộc gặp dự kiến của ông với Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình vào tháng 10 năm đó. Nhưng không có kết quả cụ thể nào xuất hiện sau đó từ đề xuất của Tokyo đối với Bangkok, vì tầm nhìn vẫn còn trái ngược nhau. Khi cuộc đối đầu giữa Mỹ và Trung Quốc trở nên căng thẳng, động lực hướng tới sáng kiến chung cũng không còn.

Một quan chức cấp cao của chính phủ Nhật Bản thừa nhận rằng hiện tại không có sự quan tâm mạnh mẽ đối với dự án cầu lục địa này, ở cả khu vực công lẫn khu vực tư nhân. Tuy nhiên, đối với các công ty Nhật Bản có hoạt động ở miền đông Thái Lan, điều quan trọng là phải đảm bảo khả năng tiếp cận Ấn Độ Dương một cách đáng tin cậy.

Nhật Bản từng nhìn thấy tiềm năng to lớn ở cảng Dawei của Myanmar, cách Bangkok 300 km về phía tây, và đã nỗ lực để đạt được thỏa thuận với Myanmar và Thái Lan nhằm cùng phát triển khu vực này vào năm 2015. Nhưng dự án đã bị đình trệ, và cuộc đảo chính quân sự năm ngoái ở Myanmar đã làm tiêu tan hy vọng cho bất kỳ tiến bộ nào.

Sự quan tâm của Nhật Bản đối với Dawei là dựa trên mục tiêu chiến lược của nước này – đó là ngăn cản Trung Quốc xâm nhập vào khu vực, và Ranong, cũng nằm ở bờ biển phía tây dọc theo Biển Andaman, có thể trở thành một phương án thay thế lý

tưởng cho Dawei. Trên thực tế, nhiều chuyên gia ở Thái Lan cho rằng Nhật Bản có thể đóng một vai trò quan trọng trong dự án cầu lục địa.

Suwat tại Đại học Suan Sunandha Rajabhat tin rằng: “Với việc Thái Lan có nhu cầu cân bằng giữa Mỹ và Trung Quốc, Nhật Bản có thể là đối tác lý tưởng” cho dự án cầu lục địa.

Nhưng thời gian đang dần trôi qua. Chính phủ Thái Lan dự kiến sẽ hoàn thành nghiên cứu khả thi của dự án này vào năm 2023.

[Nghiên Cứu quốc Tế](#)