

Trung Quốc xây dựng kênh đào Bình Lục: Những ảnh hưởng tới địa kinh tế của một số nước ASEAN và Việt Nam

PHÍ VĨNH TƯỜNG*

Tóm tắt: Tháng 8/2022, Trung Quốc khởi công xây dựng kênh đào Bình Lục, dự án kênh đào lớn nhất của Trung Quốc sau 700 năm kể từ khi xây dựng kênh đào Đại Vận Hà. Với tổng chiều dài 135 km và vốn đầu tư khoảng 10 tỷ USD, kênh đào Bình Lục có nhiệm vụ đẩy phát triển kinh tế tỉnh Quảng Tây và miền Tây Trung Quốc. Bên cạnh đó, kênh đào Bình Lục còn mang lại cho Trung Quốc những lợi ích trong quan hệ thương mại với các nước Đông Nam Á, đặc biệt với các nước thuộc Tiểu vùng sông Mê Công (GMS). Là một cửa ngõ giao thương của các nước GMS với Trung Quốc, khi kênh đào Bình Lục đi vào vận hành, Việt Nam có thêm cơ hội phát triển dịch vụ logistics cũng như tái phân bố địa điểm sản xuất, đồng thời cũng đối mặt những thách thức phát triển, trong đó có thách thức nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông kết nối GMS với Trung Quốc.

Từ khóa: Kênh đào Bình Lục, thương mại Trung Quốc - ASEAN, kết cấu hạ tầng giao thông và cảng biển.

1. Các yếu tố thúc đẩy Trung Quốc xây dựng kênh đào Bình Lục

1.1. Những yếu tố bên trong thúc đẩy Trung Quốc xây dựng kênh đào Bình Lục

Niên giám thống kê Trung Quốc năm 2022 cho thấy, thu nhập khả dụng bình quân đầu người khu vực Tây Trung Quốc tăng từ 16.868,1 NDT (2015) lên 27.798,4 NDT (2022). Tuy nhiên, mức thu nhập khả dụng bình quân đầu người dân vùng miền Tây Trung Quốc năm 2022 vẫn chưa bằng thu nhập bình quân đầu người dân vùng duyên hải Trung Quốc của năm 2015 (28.223,3

NDT). Cùng thời gian đó, thu nhập khả dụng bình quân đầu người vùng duyên hải Trung Quốc đã tăng lên mức 44.980,3 NDT. Thực tiễn phát triển cho thấy Trung Quốc tiếp tục đối mặt với thách thức thu hẹp khoảng cách phát triển của khu vực miền Tây so với khu vực duyên hải (Xem Hình 1).

Giống như con đường các nền kinh tế phát triển đã qua, tăng trưởng kinh tế Trung Quốc trong một thời gian dài dựa vào sự phát triển của khu vực duyên hải. Với diện tích chiếm khoảng 13% tổng diện tích đất đai, khu vực duyên hải là nơi tập trung của hơn 43,5% tổng dân số Trung Quốc và tạo ra 60,8% tổng sản phẩm quốc nội (Wang và

* Viện Kinh tế và Chính trị thế giới

cộng sự, 2014), nơi có hệ thống các đặc khu kinh tế, các thành phố mở duyên hải kết nối

với thế giới (Xem Hình 2), đóng vai trò cực tăng trưởng cho nền kinh tế Trung Quốc.

Hình 1: Thu nhập bình quân đầu người Trung Quốc theo vùng địa lý

Hình 2: Bốn đặc khu kinh tế và các thành phố mở duyên hải



Nguồn: Đỗ Đặng Nhật Huy, 2024.

Nguồn: Han, S. S., & Yan, Z., 1999.

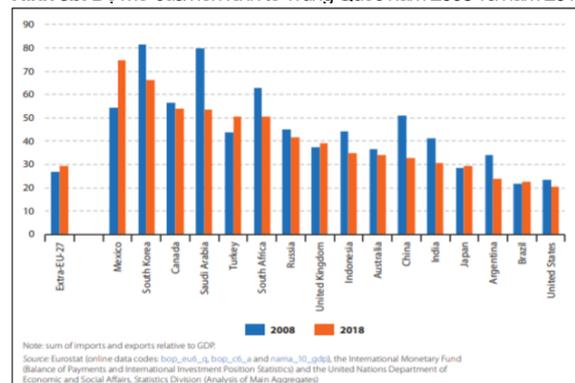
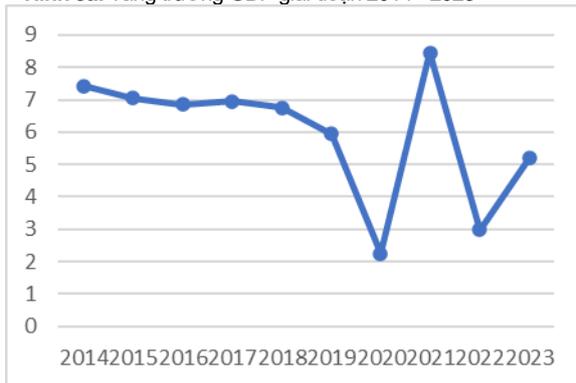
Tuy nhiên, những yếu tố không thuận lợi trong thập kỷ vừa qua đã ảnh hưởng tiêu cực đến kết quả tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc. Tốc độ tăng trưởng GDP đã giảm từ mức bình quân trên 10%/năm ở giai đoạn trước 2010 xuống mức 6% năm 2019 (Xem Hình 3a). Những động lực tăng trưởng của Trung Quốc (công nghiệp và dịch vụ) đã

giảm mạnh. Cụ thể, tăng trưởng của khu vực công nghiệp đã giảm từ mức đỉnh 15,05% năm 2007 xuống mức đáy 2,46% năm 2020 trước khi phục hồi lại ở mức 5,93% năm 2021 và 4,87% năm 2022. Tương tự, tăng trưởng của khu vực dịch vụ cũng giảm mạnh trong cùng kỳ nghiên cứu (Tổng hợp từ số liệu của Ngân hàng Thế giới, 2024).

Hình 3: Tốc độ tăng trưởng GDP và độ mở của nền kinh tế Trung Quốc

Hình 3a: Tăng trưởng GDP giai đoạn 2014 - 2023

Hình 3b: Độ mở của nền kinh tế Trung Quốc năm 2008 và năm 2018



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của NHTG, 2024.

Nguồn: Hofman, 2021.

Trên phương diện hội nhập kinh tế quốc tế, có thể thấy động lực tăng trưởng dựa xuất khẩu của nền kinh tế cũng đã giảm đáng kể. Tỷ trọng xuất nhập khẩu trong

GDP của nền kinh tế Trung Quốc giảm mạnh, hơn 20 điểm phần trăm, trong vòng một thập kỷ (2008 - 2018), mức giảm chỉ đứng sau Nam Phi (Xem Hình 3b) và độ mở

của nền kinh tế Trung Quốc tiếp tục ổn định ở mức thấp kể từ sau năm 2018. Thực tế đó cho thấy, Trung Quốc đang mất đi lợi thế so sánh trong phân công lao động quốc tế và mô hình tăng trưởng dựa xuất khẩu (Export-led Growth Model) có thể không còn là một lựa chọn tốt cho Trung Quốc trong tương lai.

Bên cạnh ảnh hưởng tiêu cực từ môi trường quốc tế, trong thập kỷ vừa qua những vấn đề phát triển nội tại của nền kinh tế Trung Quốc, bao gồm chênh lệch phát triển giữa vùng duyên hải với khu vực phía Tây Trung Quốc, bất bình đẳng thu nhập... (Đoàn Thị Kim Tuyền, 2022) đặt ra thách thức phát triển, thúc ép Chính phủ Trung Quốc thay đổi mô hình tăng trưởng. Trong bối cảnh đó, Trung Quốc đã nỗ lực thực hiện chính sách đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, tạo môi trường kinh doanh thuận lợi, phục vụ quá trình thay đổi mô hình tăng trưởng, thúc đẩy phát triển kinh tế nói chung và thu hẹp

khoảng cách phát triển giữa vùng miền Tây với vùng duyên hải nói riêng.

Cụ thể, Chính phủ Trung Quốc đã nỗ lực đầu tư phát triển hạ tầng giao thông kết nối liên vùng và giữa các vùng của Trung Quốc với các quốc gia láng giềng, hình thành 140 tuyến vận tải đường bộ quốc tế qua 60 cửa khẩu đường bộ, thiết lập 10 hiệp định vận tải song phương với Nga, Mông Cổ và các quốc gia láng giềng khác nhằm tạo thuận lợi thương mại (Liang Chuan, 2008). Chính phủ Trung Quốc đã thực thi những chính sách phát triển kết cấu hạ tầng vùng miền Tây, kết cấu hạ tầng giao thông thủy nội địa kết nối vùng miền Tây với các cảng biển vùng duyên hải Trung Quốc hay kết nối với cảng biển của Thái Lan thông qua dòng sông Mê Công, đồng thời tập trung phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường bộ cao tốc và gần đây là đường sắt kết nối tỉnh Vân Nam với các nước GMS, trong đó trục Bắc - Nam kết nối Côn Minh với Thái Lan thông qua Myanmar hoặc Lào.

Bảng 1: Hạ tầng giao thông đường bộ kết nối Trung Quốc với các nước trong khu vực

Tuyến đường	Tổng chiều dài	Trong Trung Quốc	Ở quốc gia khác	Ở quốc gia khác
Côn Minh - Hà Nội	756 km	400 km cao tốc	Việt Nam 296 km (04 làn xe), trong đó: Cao tốc Hà Nội - Lào Cai dài 264 km	
Côn Minh - Lào - Băng Cốc	1818 km	688 km đường tốc độ cao tiêu chuẩn	Lào 240 km	Thái Lan 890 km
Côn Minh - Rangoon	1899 km	732 km	Myanmar chặng Mujie - Mandele: 460 km chặng Mandele - Rangoon: 707 km	
Côn Minh - Myanmar - Ấn Độ	1220 km	698 km	Myanmar 477 km	Ấn Độ 45 km

Nguồn: Tổng hợp của tác giả.

Hành lang giao thông quốc tế Vân Nam, kết nối Côn Minh với Băng Cốc (Thái Lan) qua các thành phố lớn của Thái Lan cũng như của tỉnh Vân Nam, Trung Quốc là một

trong những nỗ lực nhằm thúc đẩy thương mại giữa khu vực miền Tây Trung Quốc với các nước GMS nói riêng và ASEAN nói chung (Xem Bảng 1). Elhan-Kayalar, và

cộng sự (2023) đánh giá tuyến đường cao tốc không những giúp Trung Quốc giảm đáng kể (20%) chi phí thương mại nội địa trong giai đoạn 2000 - 2011, mà còn thúc đẩy quá trình chuyên môn hoá và sắp xếp các địa điểm sản xuất dọc tuyến, thúc đẩy khu vực Tây Trung Quốc hội nhập và tăng trưởng. Tuy nhiên, càng xa Côn Minh, tác động lan toả tích cực của tuyến đường cao tốc đối với phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương vùng miền Tây Trung Quốc càng giảm xuống.

Hành lang giao thông quốc tế Quảng Tây, kết nối Tây Nam Trung Quốc với các nước ASEAN, với tổng chiều dài ở Việt Nam khoảng 180 km (trong đó có 107 km đường cao tốc Lạng Sơn - Hà Nội) được phát triển nhằm tăng cường quan hệ thương mại với ASEAN (Nguyễn Thường Lạng và cộng sự 2021). Hành lang giao thông quốc tế Quảng Tây, qua cửa khẩu Hữu Nghị kết nối với Hà Nội có tổng chiều dài 180 km trên đất Việt Nam. Tỉnh Quảng Tây còn đóng vai trò kết nối miền Trung Trung Quốc với Hà Nội trên cơ sở kết nối tuyến đường sắt Xiang-Gui với đường sắt của Việt Nam. Năm cảng biển (Phòng Thành, Thanh Châu, Bắc Hải, Trịnh Châu và Thiết Sơn) với lưu lượng thiết kế hơn 200 triệu tấn được phát triển nhằm kết nối các tỉnh Tây Nam Trung Quốc với các quốc gia Đông Nam Á, thông qua hạ tầng đa phương thức đường bộ, đường sắt và đường biển qua Hồng Công, Ma Cao.

Kết quả phát triển hạ tầng giao thông thủy nội địa, đường bộ, đường bộ cao tốc kết nối khu vực miền Tây với khu vực duyên hải Trung Quốc hay khu vực Tiểu vùng sông Mê Công có thể chưa tương xứng với kỳ vọng tái phân bổ các địa điểm sản xuất trong nền kinh tế khu vực phía Tây Trung Quốc, cũng như kỳ vọng tăng trưởng thương mại hàng hoá với các nền kinh tế ASEAN. Trên trục Nam Ninh - Singapore, thương mại hàng hoá qua cửa khẩu đường bộ từ Quảng Tây, Trung Quốc với Quảng Ninh, Việt Nam,

sau khi đạt mức đỉnh gần 10 tỷ USD năm 2017, đã giảm dần và còn ở mức 4 tỷ USD năm 2019, trước khi đại dịch Covid-19 bùng phát (Nguyễn Thường Lạng và cộng sự 2021). Tuy nhiên, Trung Quốc vẫn chưa giải quyết được tình trạng bất bình đẳng thu nhập giữa các vùng miền và một số nghiên cứu đã chỉ ra những nhóm nguyên nhân, trong đó nguyên nhân sâu xa từ bất bình đẳng về cơ hội phát triển (Wei, Y. D., Wu, Y., Liao, F. H., và Zhang, L., 2020; Zhang, J., 2021).

1.2. Những yếu tố bên ngoài thúc đẩy Trung Quốc xây dựng kênh đào Bình Lục

Quan hệ Mỹ - Trung Quốc

Kể từ thập niên thứ hai của thế kỷ XXI, Trung Quốc, sau khi trở thành nền kinh tế lớn thứ hai thế giới, bắt đầu khao khát vai trò dẫn dắt của Mỹ, thay đổi trật tự thế giới. Đứng trước thách thức phát triển Mỹ đã có những điều chỉnh chính sách để tiếp tục duy trì vai trò thống trị của mình. Điều chỉnh chính sách của hai quốc gia Mỹ, Trung Quốc không chỉ có tác động tiêu cực đến quan hệ thương mại song phương mà còn ảnh hưởng lớn đến thương mại và đầu tư quốc tế, đến dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và các nguyên tắc lựa chọn địa điểm sản xuất của các công ty đa quốc gia, mở ra các cơ hội và thách thức phát triển cho phần còn lại của thế giới.

Cụ thể, điều chỉnh chính sách của Mỹ, bắt đầu từ chính sách thương mại (năm 2017) sang chính sách khoa học công nghệ, do nhận thức được vai trò, tầm quan trọng của yếu tố công nghệ dưới tác động của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư (CMCN 4.0) mang đến. Dưới sức ảnh hưởng to lớn của việc ứng dụng các thành tựu gần đây là ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI), yếu tố công nghệ đã khẳng định vai trò của nó, không chỉ là yếu tố quyết định sức mạnh kinh tế mà còn là yếu tố quyết định sức mạnh về quốc phòng, an ninh. Thành công trong ứng dụng các thành tựu của CMCN 4.0 có thể giúp

một quốc gia đang phát triển và chuyển đổi nhanh chóng bắt kịp các nền kinh tế phát triển, và trong nhiều trường hợp, nền kinh tế không chỉ phát triển mạnh về kinh tế mà còn cải thiện sức mạnh quốc phòng, an ninh bởi với sự tham gia của CMCN 4.0, số lượng các ngành lưỡng dụng (vừa phát triển kinh tế vừa xây dựng năng lực quốc phòng) tăng lên.

Từ việc áp đặt thuế đối với các mặt hàng Trung Quốc xuất khẩu sang Mỹ năm 2018, đến những chính sách trừng phạt các tập đoàn công nghệ hàng đầu của Trung Quốc, các chính sách ngăn cản Trung Quốc tiếp cận các công nghệ hiện đại của Mỹ trong lĩnh vực công nghệ viễn thông, công nghệ bán dẫn, lĩnh vực AI hay lĩnh vực lượng tử (Nguyễn Khánh Vân và Nguyễn Xuân Trung, 2023). Dưới ảnh hưởng của cuộc cạnh tranh, các tập đoàn đa quốc gia của phương Tây - những nhà tổ chức của các chuỗi sản xuất, chuỗi cung ứng hay quản lý chuỗi giá trị toàn cầu - đã tiến hành điều chỉnh theo hướng thiết lập các “mắt xích” mới, thay thế cho “mắt xích” vốn được đặt tại Trung Quốc.

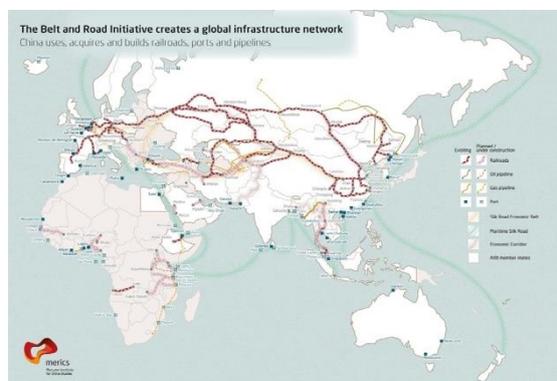
Quan trọng hơn, thế giới đang chứng kiến các tập đoàn đa quốc gia thay đổi nguyên tắc thiết lập các “mắt xích” trong mỗi chuỗi cung ứng, chuỗi sản xuất hay chuỗi giá trị toàn cầu. Thay vì dựa vào lợi thế so sánh truyền thống (chi phí lao động) để quyết định việc phân bổ các mắt xích (offshoring), các yếu tố công nghệ, chính trị cũng được tích hợp vào các quyết định lựa chọn địa điểm sản xuất và xuất hiện các “mắt xích” mới tại các quốc gia thân thiện (friendshoring) hay các địa điểm sản xuất ở gần chính quốc của các tập đoàn đa quốc gia (nearshoring) (Kalvelage, L., và Tups, G., 2024). Một số nghiên cứu ước tính, với việc thiết lập các địa điểm sản xuất dựa trên nguyên tắc mới - friendshoring, nearshoring - quá trình toàn cầu hoá có thể bị đảo ngược, xu hướng phân mảnh chuỗi giá trị với sự tách rời của nền kinh tế Trung Quốc và một số nền kinh tế có thể bị thiệt hại tới hơn 4% GDP (Vertinsky, I., Kuang, Y., Zhou, D., và

Cui, V., 2023; Javorcik, B., Kitzmueller, L., Schweiger, H., và Yildirim, M. A., 2024).

Trong quan hệ quốc tế, cả Mỹ và Trung Quốc đều thực hiện những điều chỉnh chính sách nhằm tăng cường ảnh hưởng đối với các quốc gia khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, trong đó có các quốc gia thuộc ASEAN.

Trên phương diện không gian, Trung Quốc có lợi thế hơn so với Mỹ bởi khoảng cách địa lý và lịch sử giao thương với các nền kinh tế ASEAN. Tuy nhiên, trước những điều chỉnh chính sách của Mỹ đối với các quốc gia ASEAN, Trung Quốc không thể không quan tâm đến việc điều chỉnh chính sách đối với các nền kinh tế trong khu vực. Lợi ích phát triển, lợi nhuận kinh tế là một trong những đối sách được Trung Quốc đưa ra cho các quốc gia khu vực nhằm tăng cường sự hợp tác. Sáng kiến vành đai con đường (BRI), bao gồm vành đai kinh tế con đường tơ lụa (SREB), con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (MSR), và con đường tơ lụa kỹ thuật số, được Trung Quốc triển khai để đạt được mục tiêu đó. Trong đó, con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI đi qua các cảng biển Beihai ở Vịnh Bắc bộ (Trung Quốc), Shihanoukville (Campuchia), Laem Chabang (Thái Lan), nhưng không có bất cứ cảng biển nào, kể cả cảng Cái Mép - Thị Vải vốn được xem như một cảng có vị trí thuận lợi đối với các tuyến hàng hải, trong hệ thống cảng biển của Việt Nam (Xem Hình 4).

Hình 4: Sáng kiến Vành đai Con đường của Trung Quốc



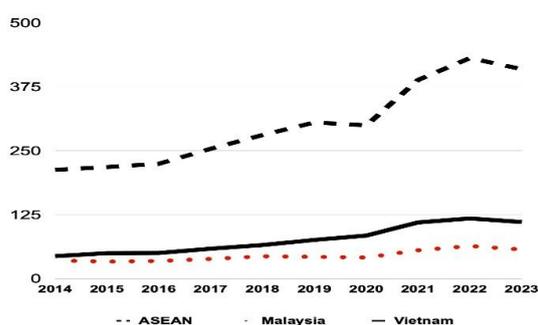
Nguồn: Simons, B.A., Gallagher, K. P., Ray, R., 2022.

Quan hệ thương mại Trung Quốc - ASEAN tiếp tục có xu hướng tăng kể từ năm 2017, trong bối cảnh quan hệ thương mại của Trung Quốc với phần còn lại của thế giới giai đoạn 2008 - 2018 có sự suy giảm, chuỗi cung ứng toàn cầu bị đứt gãy, cộng thêm ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 và sự dịch chuyển của các doanh nghiệp FDI khỏi Trung Quốc. Quy mô nhập khẩu hàng hóa Trung Quốc của các nền kinh tế ASEAN đã tăng gần 50% trong giai đoạn 2014 - 2022, từ khoảng 2.300 tỷ USD năm 2014 lên mức hơn 3.500 tỷ USD năm 2022; Trung Quốc cũng tăng nhập khẩu hàng hóa từ các nền kinh tế ASEAN, từ mức 1.500 tỷ USD năm 2016 lên mức 2.600 tỷ USD năm 2022.

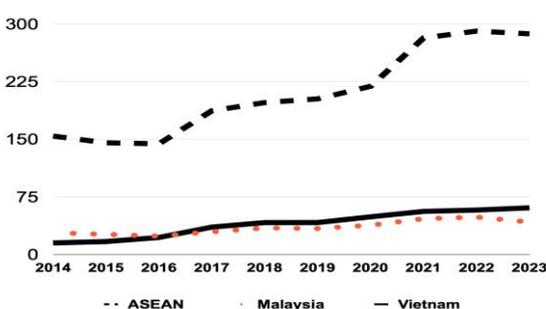
Quan hệ thương mại Trung Quốc - ASEAN

Hình 5: Quan hệ thương mại ASEAN - Trung Quốc 2014 - 2023

Hình 5a: Xuất khẩu của Trung Quốc sang ASEAN



Hình 5b: Nhập khẩu của Trung Quốc từ ASEAN



Nguồn: ASEAN Database, 2024.

Trong các quốc gia ASEAN, Việt Nam và Malaysia là hai trong số những nền chiếm tỷ trọng thương mại lớn với Trung Quốc (Xem

Hình 5). Thực tế đó cho thấy cần có nghiên cứu sâu hơn về quan hệ thương mại của Trung Quốc với thế giới, có tính đến quan hệ thương mại của Trung Quốc với các nền kinh tế ASEAN và quan hệ thương mại của ASEAN với phần còn lại của thế giới.

2. Vai trò của kênh đào Bình Lục

Đối mặt với những thách thức phát triển bên trong nền kinh tế cũng như những vấn đề bên ngoài, Chính phủ Trung Quốc đã tiếp tục thực hiện chính sách phát triển kết cấu hạ tầng và dự án xây dựng kênh đào Bình Lục là một trong những giải pháp nhằm tạo môi trường thuận lợi để khu vực miền Tây Trung Quốc thu hẹp khoảng cách phát triển với khu vực duyên hải. Đứng từ góc độ địa kinh tế, kênh đào Bình Lục khi đi vào hoạt động không chỉ giúp Trung Quốc giải quyết các vấn đề phát triển nội tại, mà còn có thể giúp Trung Quốc tăng cường hoạt động thương mại, củng cố mối quan hệ với ASEAN, đặc biệt là nhóm nước thuộc Tiểu vùng sông Mê Công (GMS). Việt Nam là một quốc gia láng giềng với Trung Quốc, đồng thời là thành viên của các tổ chức ASEAN, của GMS... Kênh đào Bình Lục đi vào hoạt động sẽ mang lại cho Việt Nam những cơ hội phát triển, đồng thời cũng phải đối mặt với nhiều thách thức. Vậy Việt Nam sẽ phải làm gì để tận dụng cơ hội và vượt qua những thách thức mà Kênh Đào Bình Lục mang lại?

Với quan điểm “Lộ thông tài thông”, Chính phủ Trung Quốc cũng đã có những chính sách thúc đẩy phát triển kết cấu hạ tầng giao thông kết nối cho khu vực miền Tây, miền Nam Trung bộ Trung Quốc, đặc biệt là đường bộ và đường sắt, nhằm cải thiện năng lực kết nối khu vực nội lục với phần còn lại của Trung Quốc và với thị trường thế giới (Đỗ Đăng Nhật Huy, 2024). Năm 2022, Trung Quốc đã đưa vào hoạt động 43.465 km đường sắt ở miền Tây Trung Quốc và 30.107 km đường sắt miền Nam Trung bộ Trung Quốc, không tính Macao và Hồng Kông (Niên giám thống kê

Trung Quốc, 2023) và việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông miền Nam Trung bộ Trung Quốc không chỉ giải quyết mục tiêu mở rộng cơ hội phát triển của khu vực này mà còn nằm trong chiến lược tổng thể giải quyết các thách thức do cạnh tranh nước lớn Mỹ - Trung Quốc gây ra. Thông qua mục tiêu kết nối giao thông, thúc đẩy kết nối con người với con người để nâng cao vị thế, tầm ảnh hưởng của Trung Quốc với các quốc gia láng giềng và trong khu vực. Một số dự án phát triển kết cấu hạ tầng ở khu vực miền Tây và miền Nam Trung bộ đồng thời là một phần của chiến lược vành đai con đường (BRI), một nỗ lực xây dựng hình ảnh con đường tơ lụa của lịch sử vì sự thịnh vượng của các nền kinh tế nằm trên tuyến đường đó và tạo động lực để các nền kinh tế khác tham gia vào con đường tơ lụa này.

Một trong những nguyên nhân hạn chế sự phát triển của hạ tầng giao thông đường bộ và đường sắt đối với phát triển kinh tế - xã hội của các vùng sâu vùng xa là chi phí đầu tư xây dựng cao, dẫn tới chi phí vận tải cao. Vận tải thủy vẫn luôn chiếm ưu thế về chi phí vận

tải cho với hai loại hình vận tải nói trên, đặc biệt khi phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hoá siêu trường, siêu trọng, hàng hoá nguyên vật liệu có giá trị gia tăng thấp.

Trong bối cảnh hạ tầng giao thông đường bộ và đường sắt kết nối Côn Minh với các nền kinh tế Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS) đã có những ảnh hưởng nhất định đến sự phát triển của tỉnh Vân Nam, Chính phủ Trung Quốc đã tiếp tục thực hiện mục tiêu phát triển kinh tế xã hội khu vực phía Tây Trung Quốc thông qua phát triển kết cấu hạ tầng tỉnh Quảng Tây.

Dự án Kênh đào Bình Lục có chiều dài 135 km với tổng chi phí 72,7 tỷ NDT, tương đương khoảng 10 tỷ USD, được triển khai vào tháng 8/2022 và dự kiến vận hành vào năm 2026. Kênh đào Bình Lục sẽ kết thành phố Hoàn Châu với thành phố Khâm Châu và giúp tỉnh Quảng Tây nói riêng, miền Nam Trung bộ và Tây Trung Quốc nói chung có thêm một kết nối với thế giới qua Vịnh Bắc bộ (Tổng hợp của tác giả từ The Economist, 2022, VNEXPRESS 2023 và các nguồn khác).

Hình 6: Kênh đào Bình Lục kết nối thành phố Hoàn Châu và thành phố Khâm Châu

Hình 6a: Kết nối Hoàn Châu và Khâm Châu

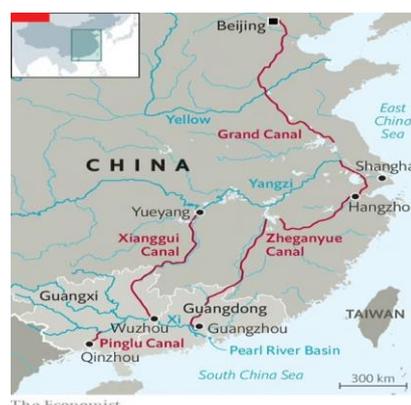


Nguồn: Anh Hoàng, 2023.

Tăng cường thương mại giữa Trung Quốc với các nước ASEAN và cải thiện năng lực cạnh tranh của hàng hoá sản xuất ở miền Tây Trung Quốc

Với việc xây dựng kênh đào Bình Lục, Chính phủ Trung Quốc không chỉ hướng

Hình 6b: Kênh Bình Lục trong hệ thống kênh đào



Nguồn: The Economist, 2022.

đến mục tiêu mở rộng cơ hội phát triển cho tỉnh Quảng Tây, củng cố mối quan hệ thương mại giữa Trung Quốc với các nền kinh tế ASEAN, nhất là với các nền kinh tế GMS. Dự kiến, với việc đưa kênh đào Bình Lục vào khai thác năm 2026, Trung Quốc sẽ

tăng cường nhập khẩu các loại tài nguyên khoáng sản như than đá, vật liệu xây dựng, ngũ cốc và các nguồn tài nguyên khác đáp ứng nhu cầu phát triển công nghiệp và đô thị hóa của tỉnh Quảng Tây nói riêng và khu vực Nam và Tây Trung Quốc nói chung.

Việc vận hành kênh đào Bình Lục còn được kỳ vọng giúp Trung Quốc cải thiện năng lực cạnh tranh đối với hàng hoá sản xuất ở tỉnh Quảng Tây nói riêng và khu vực Tây Trung Quốc nói chung nhờ cắt giảm chi phí logistics, do quãng đường vận chuyển có thể được rút ngắn hơn 560 km so với việc vận chuyển phải đi qua tỉnh Quảng Châu. Theo dự tính, tăng trưởng vận tải hàng hóa thông qua và vận tải container của riêng cảng biển vịnh Bắc bộ, Quảng Tây sẽ tăng lên, ở mức 130 triệu tấn vào năm 2050. Bên cạnh đó, việc xây dựng và đưa vào vận hành kênh đào Bình Lục năm 2026 còn chứng minh với thế giới về năng lực kỹ thuật, công nghệ của Trung Quốc trong lĩnh vực xây dựng kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng kênh đào nói riêng, thúc đẩy ý tưởng xây dựng kênh đào như Dự án kênh đào Funan Techo (đã khởi công) hay kênh đào Kra.

3. Cơ hội và thách thức đối với Việt Nam

Sự ra đời của kênh đào Bình Lục mở ra các cơ hội và thách thức phát triển mới cho Việt Nam. Bên cạnh cơ hội thúc đẩy thương mại song phương theo đường chính ngạch, Việt Nam có cơ hội tăng cường vai trò cầu nối giữa ASEAN đặc biệt là GMS với Trung Quốc.

3.1. Cơ hội phát triển

Kênh đào Bình Lục đi vào vận hành theo kế hoạch sẽ góp phần củng cố vai trò cửa ngõ kết nối của Việt Nam giữa hai thị trường Trung Quốc (khu vực phía Tây và Nam Trung Quốc) và thị trường ASEAN. Đặc biệt, đó là cơ hội thúc đẩy thương mại hàng hoá giữa các thị trường Đông Bắc Thái Lan, thị trường Lào và Campuchia đến thị trường Quảng Tây, Trung Quốc.

Hàng hoá nông sản của Việt Nam, của Lào và của vùng Đông Bắc Thái Lan sẽ có thêm lựa chọn trong tiếp cận thị trường Quảng Tây, Trung Quốc. Thay vì sử dụng các tuyến đường vận tải truyền thống đến Côn Minh, trước khi từ Côn Minh đi đến thị trường Quảng Tây, hay sử dụng hành lang Đông - Tây đến Việt Nam và trục Bắc - Nam của Việt Nam để tiếp cận thị trường Quảng Tây qua cửa khẩu Móng Cái, Quảng Ninh, hàng hoá nói trên có thêm một lựa chọn mới, vận chuyển qua hành lang Đông - Tây rồi sử dụng dịch vụ cảng biển của Việt Nam tiếp cận thị trường Quảng Tây qua kênh đào Bình Lục. Hàng nông sản của Việt Nam có thêm một kênh tiếp cận thị trường Trung Quốc chính thức, thay cho việc tiếp cận qua đường tiểu ngạch, mở rộng cơ hội đảm bảo chất lượng sản phẩm, nâng cao giá trị gia tăng.

Việc đưa kênh đào Bình Lục vào vận hành, khai thác không chỉ góp phần thay đổi việc bố trí các địa điểm sản xuất bên trong khu vực miền Tây Trung Quốc, thúc đẩy đô thị hoá tỉnh Quảng Tây, mà có tác động lan toả, thay đổi việc bố trí địa điểm sản xuất của Việt Nam cũng như Lào thông qua sự phát triển của thương mại. Cơ hội thu hút đầu tư vào các lĩnh vực công nghiệp, không chỉ ngành công nghiệp chế biến thực phẩm đối với Lào và Việt Nam sẽ có cơ hội lớn hơn mà còn góp phần tăng khối lượng hàng hoá vận chuyển từ các quốc gia GMS, ASEAN, ví dụ những mặt hàng xuất khẩu của Campuchia đi theo tuyến đường sông Mê công, qua sông Tiền, kênh Chợ Gạo, kết nối với hệ thống vận tải đa phương thức ở Việt Nam đến Trung Quốc sẽ thuận lợi hơn. Như là hệ quả của hoạt động sản xuất và thương mại, ngành logistics Việt Nam, khai thác thị trường miền Tây và miền Nam Trung bộ Trung Quốc có cơ hội phát triển. Đặc biệt, việc sử dụng vận tải nội thủy kết hợp vận tải pha sông biển sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh cho các sản phẩm của Campuchia, chủ yếu là gạo và vật liệu

xây dựng, đến thị trường miền Tây và miền Nam Trung bộ Trung Quốc.

Với các chuỗi cung ứng, chuỗi giá trị mà Việt Nam và Trung Quốc đều là những mắt xích, việc bố trí các địa điểm sản xuất mới ở khu vực kênh đào Bình Lục, Quảng Tây, Trung Quốc trong tương lai có thể đem lại những có hội tiếp cận nguồn nguyên liệu đầu vào với chi phí thấp hơn, do tiết kiệm chi phí sản xuất cũng như vận chuyển nhờ khoảng cách kết nối ngắn và vận tải thủy có chi phí thấp hơn

Bên cạnh đó, vùng Đồng bằng sông Hồng nói chung và hai tỉnh Hải Phòng, Quảng Ninh nói riêng là những điểm đến hấp dẫn của những doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài có sự điều chỉnh địa điểm sản xuất trong bối cảnh cạnh tranh nước lớn trong khi vẫn có nhu cầu khai thác thị trường Trung Quốc.

3.2. Thách thức phát triển

Bên cạnh những cơ hội phát triển nêu trên, Việt Nam còn phải đối mặt với rất nhiều thách thức cạnh tranh, phát triển với các nước trong khu vực. Đặc biệt đối với cụm cảng phía Bắc trong đó có các cảng biển ở Hải Phòng, kênh đào Bình Lục sẽ đặt ra những thách thức phát triển mới, đó là nguy cơ nhu cầu vận chuyển hàng hoá từ Trung Quốc giảm đi. Nhu cầu hàng hoá vùng miền Tây Trung Quốc vốn qua Côn Minh, cao tốc Hà Nội - Lào Cai và Hà Nội - Hải Phòng có thể chuyển hướng, đi từ Côn Minh sang Nam Ninh và sử dụng kênh đào Bình Lục đến hệ thống cảng biển của Trung Quốc tại vịnh Bắc Bộ. Với lợi thế của hệ thống cảng biển và tỷ trọng các hãng vận tải lớn của thế giới thuộc sở hữu của Trung Quốc, các hàng hoá sản xuất ở vùng miền Tây Trung Quốc sẽ cải thiện được năng lực cạnh tranh nhờ dịch vụ logistics có chi phí cạnh tranh hơn.

Kênh đào Funan Techo của Campuchia cũng đã được khởi công xây dựng, trong tương lai, khi kênh đào này đi vào hoạt

động, sự hợp tác giữa Trung Quốc và Campuchia, có thể làm thay đổi tuyến đường vận chuyển từ Campuchia sang miền Tây Trung Quốc. Thay vì sử dụng tuyến đường vận chuyển nói trên, hàng hoá của Campuchia sản xuất ra có thể sử dụng dòng sông Mê Kông để kết nối với cảng biển của chính Campuchia (Sihanoukville) và dịch vụ vận tải của các hãng tàu Trung Quốc, bỏ qua dịch vụ logistics của Việt Nam.

4. Kết luận

Kênh đào Bình Lục, dù cho mục tiêu chính là phát triển miền Tây Trung Quốc hay là tăng cường quan hệ thương mại Trung Quốc - ASEAN và nâng tầm ảnh hưởng của Trung Quốc với các nước trong khu vực trong bối cảnh cạnh tranh nước lớn đều mang đến cơ hội, thách thức phát triển cho Việt Nam.

Cơ hội lớn đối với Việt Nam là có thêm một kênh xuất khẩu chính ngạch cho hàng hoá của Việt Nam, đặc biệt là hàng hoá nông sản, vào thị trường Trung Quốc. Tiếp đó là cơ hội phát triển của hệ thống logistics và cơ hội thu hút đầu tư phát triển các ngành công nghiệp chế biến chế tạo, đặc biệt là chế biến thực phẩm. Bên cạnh đó, Việt Nam đối mặt với thách thức phát triển hệ thống logistics, do sự điều chỉnh của luồng hàng hoá vùng miền Tây Trung Quốc ra thế giới, trên cơ sở kết nối Côn Minh - Nam Ninh và hệ thống cảng biển Vịnh Bắc bộ của Trung Quốc để tiếp cận thị trường thế giới, cũng như hàng hoá của Campuchia đến thị trường Trung Quốc qua kênh đào Funan Techo trong tương lai gần.

Điều này đòi hỏi cần có những nghiên cứu, phân tích sâu hơn về việc bố trí các địa điểm của dịch vụ logistics cũng như các địa điểm đầu tư của công nghiệp chế biến thực phẩm nói riêng và công nghiệp chế biến chế tạo nói chung, trên cơ sở nghiên cứu sâu hơn dòng thương mại hàng hoá từ GMS đến thị trường miền Tây Trung Quốc và ngược lại♦

Tài liệu tham khảo:

1. Anh Hoàng (2023). *Kênh đào 10 tỷ USD có thể tăng kết nối Trung Quốc - ASEAN*, VnExpress, tại trang web <https://vnexpress.net/kenh-dao-10-ty-usd-co-the-tang-ket-noi-trung-quoc-asean-4633383.html>, truy cập ngày 1/8/2024
2. Đỗ Đăng Nhật Huy (2024). *Trung Quốc vật lộn giải quyết tình trạng chênh lệch phát triển vùng miền*. Nghiên cứu quốc tế. Truy cập tại <https://nghiencuuquocte.org/2024/06/30/trung-quoc-vat-lon-giai-quyet-tinh-trang-chenh-lech-phat-trien-vung-mien/#>, ngày 01/08/2024.
3. Nguyễn Thường Lạng, Phạm Nhật Quỳnh, Nguyễn Thị Mai (2021). *Kết nối chuỗi Logistics của tỉnh Quảng Ninh (Việt Nam) với tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc) trong chiến lược “Một trục hai cánh”*. Tạp chí Công thương điện tử. Truy cập tại: <https://tapchicongthuong.vn/ket-noi-chuoi-logistics-cua-tinh-quang-ninh--viet-nam--voi-tinh-quang-tay--trung-quoc--trong-chien-luoc--mot-truc-hai-canh-83098.htm>, ngày 1/8/2024
4. Thu Minh (2024). *Chiến tranh thương mại Mỹ - Trung ảnh hưởng như thế nào đến kinh tế Việt Nam*. VnEconomic ngày 29/4/2024. Truy cập <https://vneconomy.vn/chien-tranh-thuong-mai-my-trung-anh-huong-the-nao-toi-kinh-te-viet-nam.htm>, ngày 30/7/2024.
5. Ngân hàng Thế giới (2024). *Ngân hàng dữ liệu*. Truy cập tại <https://databank.worldbank.org/home>, ngày 1/8/2024
6. Hà Thu (2023). *Kênh đào Bình Lục - Công trình giao thông thủy lợi gây chú ý nhất trên thế giới*. Đài Phát thanh và Truyền hình Hà Nội. Truy cập tại <https://hanoionline.vn/kenh-dao-binh-luc-cong-trinh-giao-thong-thuy-loi-gay-chu-y-nhat-tren-the-gioi-207710.htm>, ngày 01/8/2024.
7. Đoàn Thị Kim Tuyền (2022). *Chiến lược vòng tuần hoàn kép của Trung Quốc và hàm ý cho Việt Nam*. Đề tài cấp cơ sở. Viện Kinh tế và Chính trị thế giới.
8. Nguyễn Khánh Vân và Nguyễn Xuân Trung (2023). *Cạnh tranh công nghệ Mỹ - Trung Quốc: Kỳ nguyên mới trong chiến lược nước lớn*. Tạp chí công sản, truy cập tại <https://www.tapchiconsan.org.vn/web/guest/the-gioi-van-de-su-kien/-/2018/827508/canh-tranh-cong-nghe-my---trung-quoc--ky-nguyen-moi-trong-chien-luoc-nuoc-lon.aspx>, ngày 1/8/2024
9. Aslam, M. (2019). *US-China trade disputes and its impact on ASEAN*. Transnational Corporations Review, 11(4), 332-345.
10. Bi, S. (2021). *Cooperation between China and ASEAN under the building of ASEAN Economic Community*. Journal of Contemporary East Asia Studies, 10(1), 83-107.
11. Candelaria, C., Daly, M. C., & Hale, G. (2013, March). *Persistence of regional inequality in China*. Federal Reserve Bank of San Francisco.
12. Chiang, M. H. (2019). *China-ASEAN economic relations after establishment of free trade area*. The Pacific Review, 32(3), 267-290.
13. Devadason, E. S., & Chandran, V. G. R. (2019). *Unlocking the trade potential in China-ASEAN relations*. Journal of Southeast Asian Economies, 36(3), 380-399.
14. Elhan-Kayalar, Y., Kucheryavy, K., Nose, M., Sawada, Y., & Shangguan, R. (2023). *Assessing the Impact of Infrastructure Investments Using Customs Data: The Case of the Greater Mekong Subregion Corridor and the People's Republic of China*. Asian Development Bank Economics Working Paper Series, (710).
15. Han, S. S., & Yan, Z. (1999). *China's coastal cities: development, planning and challenges*. Habitat International, 23(2), 217-229.

16. Hofman, B. (2021). *China's economic policy of Dual Circulation*. Accessed August, 1st, 2024 <https://www.hinrichfoundation.com/research/article/sustainable/china-economic-policy-of-dual-circulation/>.
17. Javorcik, B., Kitzmueller, L., Schweiger, H., & Yildirim, M. A. (2024). *Economic costs of friendshoring*. *The World Economy*, 47(7), 2871-2908.
18. Ishida, M. (2019). *GMS economic corridors under the Belt and Road Initiative*. *Journal of Asian Economic Integration*, 1(2), 183-206.
19. Kalvelage, L., & Tups, G. (2024). *Friendshoring in global production networks: state-orchestrated coupling amid geopolitical uncertainty*. *ZFW—Advances in Economic Geography*, (0).
20. Liang Chuan (2008). *Infrastructure Development in China*, in Kumar, N. (ed.), *International Infrastructure Development in East Asia – Towards Balanced Regional Development and Integration*. ERIA Research Project Report 2007-2, Chiba: IDE-JETRO, pp.85-104
21. Liang, S. (2023). *Empirical Confirmation of BC SIEC: Industrial Cooperation Between Yunnan and Guangxi of China and the Rest of the GMS*, in: *Subregional International Economic Integration: Theory and Practice*, (pp. 155-181), Singapore: Springer Nature Singapore.
22. National Bureau of Statistics of China (2024). *China Statistics Yearbook 2023*. Accessed August, 1st, 2024 <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2023/indexeh.htm>
23. Simons, B.A., Gallagher, K. P., Ray, R. (2022). *China is financing infrastructure projects around the world – many could harm nature and Indigenous communities, the Conversation*. Accessed July, 30th, 2024 <https://theconversation.com/china-is-financing-infrastructure-projects-around-the-world-many-could-harm-nature-and-indigenous-communities-168060>.
24. Shulan, Z. (2019). *An analysis of the constraining factors on Greater Mekong Subregion cooperation: A case study of the Kunming-Bangkok Channel*. *Asian Review*, 32(2), 5-22.
25. The Economist (2022). *China has plans for grand canals*, Website: <https://www.economist.com/china/2022/09/15/china-has-plans-for-grand-canals>, truy cập ngày 1/8/2024
26. Vertinsky, I., Kuang, Y., Zhou, D., và Cui, V. (2023). *The political economy and dynamics of bifurcated world governance and the decoupling of value chains: An alternative perspective*. *Journal of International Business Studies*, 54(7), 1351-1377.
27. Wang, Wei & Liu, Hui & Li, Yongqi & Su, Jilan. (2014). *Development and management of land reclamation in China*. *Ocean & Coastal Management*. 102. 10.1016/j.ocecoaman.2014.03.009.
28. Wei, Y. D., Wu, Y., Liao, F. H., và Zhang, L. (2020). *Regional inequality, spatial polarization and place mobility in provincial China: A case study of Jiangsu province*. *Applied Geography*, 124, 102296.
29. Zhang, J. (2021). *A survey on income inequality in China*. *Journal of Economic Literature*, 59(4), 1191-1239.

Thông tin tác giả:

TS. PHÍ VĨNH TƯỜNG Viện Kinh tế và Chính trị thế giới
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam
Email: phivinhtuong@gmail.com