

# NHỮNG CHUYỂN BIẾN TRONG SÁNG KIẾN “VÀNH ĐAI CON ĐƯỜNG” CỦA TRUNG QUỐC Ở MALAYSIA

DƯƠNG VĂN HUY\*  
CHU CÔNG HÙNG\*\*

**Tóm tắt:** Mục đích của bài viết là phân tích những chuyển biến trong việc Trung Quốc triển khai sáng kiến “Vành đai con đường” (BRI) tại Malaysia, trong đó, làm rõ nhận thức và chiến lược của Malaysia đối với BRI qua các đời Thủ tướng như Najib, Mohammad Mahathir, Muhyiddin Yassin. Đồng thời, trên cơ sở phân tích thực trạng triển khai một số dự án trọng điểm của BRI ở Malaysia, bài viết góp phần nhận thức rõ hơn những thách thức đặt ra và tương lai của BRI tại Malaysia.

**Từ khóa:** Sáng kiến “Vành đai con đường” (BRI), Trung Quốc, Malaysia, Quan hệ Trung Quốc - Malaysia.

## Mở đầu

Sáng kiến “Vành đai con đường” (BRI) là một dự án chiến lược gây tranh cãi hàng đầu trên thế giới hiện nay. Việc Trung Quốc đẩy mạnh BRI một mặt tạo ra làn sóng hợp tác kinh tế của Trung Quốc với các nước tham gia dự án này, mặt khác cũng tạo ra những nguy cơ tiềm ẩn đối với nhiều quốc gia, trong đó có nguy cơ về bất nọ, tham vọng chính trị của Trung Quốc đằng sau BRI. Trong số các quốc gia tham gia BRI, Malaysia là một trong những quốc gia sớm nhất ủng hộ sáng kiến này, và cũng là quốc gia mà Trung Quốc đầu tư nhiều dự án cơ sở hạ tầng nhất. Tuy nhiên, BRI ở Malaysia cũng không hề bằng

phẳng. Sau thời gian BRI tương đối thuận ở Malaysia dưới thời Thủ tướng Najib thì sáng kiến này gặp khó khăn dưới thời kỳ Thủ tướng Mahathir và Muhyiddin Yassin.

## 1. Cân nhắc và chiến lược của Malaysia đối với BRI

Trước hết, với vị trí trung tâm của Malaysia ở Đông Nam Á và Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), cũng như vị trí của nước này ở eo biển Malacca, trung điểm của các tuyến đường thương mại hàng hải và trên bộ Đông - Tây làm cho nước này trở thành then chốt của BRI. Malaysia giáp Biển Đông cả ở phần phía đông và phía tây, với eo biển Malacca, đường nối ngắn

\* PGS.TS. Dương Văn Huy, Viện Nghiên cứu Đông Nam Á

\*\* Ths.NCS. Chu Công Hùng, Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, ĐHQGHN

nhất giữa ba đại dương, Malaysia có vị trí chiến lược quan trọng đối với “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21”. Eo biển Malacca là một trong những tuyến đường thương mại hàng hải quan trọng của thế giới và là một trong những tuyến đường thủy đi lại nhiều nhất. Từ 20 đến 25% thương mại đại dương toàn cầu và tới 80% tài nguyên năng lượng của Trung Quốc được vận chuyển giữa Bán đảo Malaysia và bờ biển phía đông bắc của Sumatra<sup>(1)</sup>. Cho nên, việc triển khai thành công BRI ở Malaysia có ý nghĩa quan trọng đối với chiến lược BRI tổng thể, cũng như chiến lược gia tăng ảnh hưởng ở khu vực của Bắc Kinh. Chính vì vậy, trước khi Malaysia thay đổi quyền lực lịch sử vào tháng 5/2018, Trung Quốc chủ yếu đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng lớn như cảng biển nước sâu và các tuyến đường sắt được coi là một phần của BRI. Các dự án cơ sở hạ tầng khổng lồ như East Coast Rail Link, Bandar Malaysia, Malacca Gateway và cảng nước sâu ở Kuantan sẽ đặc biệt mang lại lợi ích cho Trung Quốc về mặt địa chính trị và địa kinh tế vì chúng là những yếu tố chính trong chiến lược mở ra các phạm vi ảnh hưởng mới của Bắc Kinh, giảm thiểu những khó khăn do tình thế tiến thoái lưỡng nan ở eo biển Malacca và giành được chỗ đứng tại các thị trường Đông Nam Á<sup>(2)</sup>.

Trong lịch sử, Malaysia là đối tác thương mại ASEAN quan trọng nhất của Trung Quốc, trong khi CHND Trung Hoa là đối tác thương mại quan trọng nhất của Malaysia trong thập kỷ qua và kể từ năm 2016, là nhà đầu tư lớn nhất của nước này. Đầu tư của Trung Quốc vào Malaysia đã tăng đáng kể kể từ khi Bắc Kinh công bố BRI vào năm 2013 và chính sách khu vực lân cận châu Á của Trung Quốc cùng các khoản đầu tư vào quỹ đầu tư nhà nước của Malaysia, 1Malaysia Development Berhad

(1MDB). Bắc Kinh duy trì quan hệ tốt đẹp với chính phủ của Thủ tướng Najib Tun Razak (tại vị từ năm 2009 đến 2018), ký kết các hợp đồng cho các dự án BRI lớn trong nhiều thập kỷ. Các doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân của Trung Quốc đã đầu tư rất nhiều, với giả định rằng Tổ chức Dân tộc Thống nhất Người Mã Lai (UMNO) của Najib, đã cầm quyền kể từ khi độc lập vào năm 1957, sẽ vẫn nắm quyền. Nhưng vào tháng 5/2018, Malaysia đã gây bất ngờ cho Bắc Kinh, các nhà đầu tư Trung Quốc cũng như với cộng đồng quốc tế khi chính phủ mới của ông Mahathir bất ngờ có những thay đổi trong chính sách với Trung Quốc, tác động mạnh mẽ tới BRI tại quốc gia Đông Nam Á này<sup>(3)</sup>.

Ngay từ khi lên nắm quyền, ông Mahathir đã có những động thái nhắm vào các dự án đầu tư của Trung Quốc tại nước này trong khuôn khổ BRI, đây thực chất cũng chỉ là những động thái nhằm định vị “Mahathir 2.0”. Đối với Trung Quốc, thì ông Mahathir là nhà chính trị gia tương đối quen thuộc, ông cũng nhiều lần thăm Bắc Kinh với tư cách là thủ tướng Malaysia trong các nhiệm kỳ trước. Bên cạnh đó, Trung Quốc không chỉ là nhà đầu tư quan trọng mà còn là đối tác thương mại hàng đầu của Malaysia. Mặc dù khi mới thắng cử ông tuyên bố xem xét lại các “thỏa thuận bất bình đẳng” với Trung Quốc, song ông cũng hiểu rằng Malaysia cũng không thể tách rời nhân tố Trung Quốc, nhất là trong lĩnh vực kinh tế. Sau chuyến thăm Nhật Bản từ ngày 10-12/6/2018, ngày 6/7/2018 ông Mahathir tuyên bố sẽ tìm cách thúc đẩy quan hệ song phương phát triển tốt đẹp hơn “nhưng không phải là mối quan hệ nợ nần, ông sẽ phương án để giảm thiểu nợ nần cho Malaysia, và chuyến thăm cũng

liên quan đến ba dự án gây chú ý đó là dự án đường sắt ven biển phía đông, dự án đường dẫn khí Sabah và dự án đường ống dẫn dầu<sup>(4)</sup>. Đồng thời, ông Mahathir cũng muốn đàm phán lại những thoả thuận “bất bình đẳng” mà nước này đã ký với Trung Quốc thời kỳ thủ tướng Najib.

Thủ tướng Mahathir Mohamad đã có chuyến thăm Trung Quốc đầu tiên (từ ngày 17 đến 21/8/2018) trong nhiệm kỳ Thủ tướng mới của ông. Trong cuộc hội đàm với Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình ngày 20/8/2018, Thủ tướng Mahathir Mohamad khẳng định Malaysia sẽ không thay đổi chính sách đối với Trung Quốc. Mặc dù trước khi lên đường về nước, Thủ tướng Mahathir tuyên bố với các nhà báo ngay tại Bắc Kinh (ngày 21/8/2018) rằng: chính phủ của ông quyết định dừng dự án ECRL và dự án Trung Quốc xây một ống tuyến dẫn khí tự nhiên ở bang Sabah. Nhưng, ông Mahathir nhấn mạnh chỉ hủy hai dự án này cho đến khi nào Malaysia có thể đảm nhận việc thực hiện, chứ không vì thù ghét Bắc Kinh. Xuyên suốt chuyến thăm, vị chính khách 93 tuổi cho rằng “không phải lỗi của người Trung Quốc”, và quy trách nhiệm cho ông Najib<sup>(5)</sup>.

Tuy nhiên, trước và trong chuyến thăm Trung Quốc và tham dự Hội nghị cấp cao BRI lần hai của ông Mahathir (ngày 24 - 27/4/2019) đã thể hiện sự mềm dẻo trong quan hệ của Malaysia đối với Trung Quốc. Nếu như năm 2018, ông Mahathir thăm Trung Quốc được coi là “chuyến đi dò đường” trong quan hệ với Trung Quốc, thì chuyến thăm Trung Quốc lần này thể hiện hai nước đã đạt được nhận thức chung trên nhiều phương diện sau một năm hoạt động giữa hai bên<sup>(6)</sup>. Malaysia tiếp tục coi Trung Quốc là đối tác quan trọng của

mình, và thủ tướng nước này có những tuyên bố nhằm ủng hộ vai trò của Trung Quốc ở khu vực.

Liên quan đến BRI của Trung Quốc, ông Mahathir thể hiện quan điểm không chống lại sáng kiến này, tuy nhiên thái độ của ông Mahathir cũng tương đối thận trọng đối với việc thúc đẩy hợp tác với Trung Quốc trong khuôn khổ sáng kiến vành đai con đường này. Sau khi thăng cử trở thành Thủ tướng Malaysia, ông Mahathir đã có những điều chỉnh trong quan hệ với Trung Quốc, đặc biệt là việc ông tuyên bố “xem xét lại những thoả thuận bất bình đẳng” giữa nước này với Trung Quốc. Với quan điểm chủ quyền quốc gia và lợi ích kinh tế là trên hết, cũng như bài học nhãn tiền của nhiều quốc gia trong quan hệ kinh tế với Trung Quốc, như Sri Lanka, đã khiến cho thủ tướng mới Mahathir Mohamad quyết định điều chỉnh chính sách với Trung Quốc, đặc biệt là trong lĩnh vực đầu tư. Bởi theo ông nhiều hoạt động kinh tế của Trung Quốc ở nước này có nguy cơ ảnh hưởng tới vấn đề an ninh quốc gia như vấn đề nguy cơ về an ninh tài chính và làn sóng di dân Trung Quốc mới tại Malaysia.

Các dự án đầu tư Trung Quốc vào bất động sản đã tạo ra tâm lý lo ngại, mối quan ngại về chủ quyền quốc gia và chủ nghĩa bài ngoại. Mặc dù tân thủ tướng Malaysia cho biết ông ủng hộ BRI của Trung Quốc, nhưng tuyên bố tái đàm phán một số điều khoản trong những thoả thuận đã ký với Bắc Kinh nếu cần thiết. Đồng thời, chính phủ của ông Mahathir đã tạm đình chỉ 3 dự án hạ tầng trị giá 20 tỷ USD liên quan tới các công ty nhà nước Trung Quốc, bao gồm cả Dự án Kết nối Đường sắt Bờ biển phía Đông (ECRL) và 2 dự án đường ống. Động thái này đã làm nảy sinh

những quan điểm cho rằng lãnh đạo Malaysia đang tích cực nỗ lực nhằm đưa Malaysia ra khỏi vòng ảnh hưởng ngoại giao của Bắc Kinh sau nhiều năm đẩy mạnh quan hệ song phương dưới thời ông Najib. Có hai đại dự án bị ông Mahathir đặc biệt chỉ trích: Tuyến đường sắt phía đông bán đảo Malaysia, trị giá ít nhất 17 tỷ USD, được giao cho tập đoàn Kiến Thiết Giao Thông Trung Quốc chủ trì, và dự án địa ốc Forest City 40 tỷ USD, ngoài eo biển Johor, mà cho đến nay 70% khách mua là người Trung Quốc<sup>(7)</sup>. Ngày 27/5/2018, Thủ tướng Mahathir Mohamad thông báo tái đàm phán với Trung Quốc về dự án tuyến đường sắt bờ biển phía đông có vốn đầu tư 55 tỷ ringgit. Đây là tuyến đường sắt dài 688 km kết nối Malaysia với Thái Lan, do các công ty Trung Quốc thực hiện với vốn vay từ Bắc Kinh.

Ông Mahathir cũng từng nhấn mạnh rằng ông không muốn Malaysia có cái kết giống như Sri Lanka, nước này đã nợ các doanh nghiệp quốc doanh của Trung Quốc hơn 8 tỷ USD. Họ đang phải vật lộn để trả món nợ khổng lồ đó. Do vậy, Sri Lanka đã phải đồng ý hợp đồng cho Trung Quốc thuê đất 99 năm đối với cảng Hambantota để giảm khoản vay chưa thanh toán của quốc gia này. Ông Mahathir cũng nhấn mạnh rằng, “nhiều người không thích đầu tư của Trung Quốc. Chúng tôi dành cho người Malaysia. Chúng tôi không muốn bán nhiều phần của đất nước này cho các công ty nước ngoài để phát triển các thành phố”<sup>(8)</sup>. Theo đó, khoảng 11 dự án, gây tranh cãi đã ký kết với Trung Quốc trong thời kỳ chính quyền Najib với tổng trị giá 134 tỷ USD có thể sẽ phải đối mặt với sự giám sát chặt chẽ hơn của chính phủ mới. Những dự án này bao gồm 13 công ty và tổ chức tài chính Trung Quốc, từ phát triển

bất động sản đến xây dựng cơ sở hạ tầng và các nhà máy công nghiệp quy mô lớn. Hầu hết trong số đó đã được ký kết trong năm năm qua và đang xây dựng<sup>(9)</sup>.

Lý giải cho việc này Thủ tướng Mahathir cho rằng đó là việc “bất bình đẳng” trong các thoả thuận kinh tế giữa Malaysia và Trung Quốc. Trong lần trả lời phỏng vấn tờ South China Morning Post ngày 20/6/2018, ông Mahathir nhấn mạnh rằng, “Malaysia hoan nghênh đầu tư trực tiếp nước ngoài, bất cứ đâu, chắc chắn từ Trung Quốc. Nhưng khi nó liên quan đến việc ký kết hợp đồng với Trung Quốc, vay tiền khổng lồ từ Trung Quốc, và các nhà thầu Trung Quốc thích sử dụng công nhân của họ từ Trung Quốc, sử dụng mọi thứ từ Trung Quốc, thậm chí thanh toán không được thực hiện ở đây, nó được sản xuất tại Trung Quốc. Vì vậy, chúng tôi không đạt được gì cả. Đó là loại hợp đồng mà tôi không hoan nghênh”<sup>(10)</sup>.

Mặt khác, sự gia tăng hoạt động đầu tư của Trung Quốc tại Malaysia làm gia tăng vấn đề an ninh kinh tế. Gánh nặng nợ của chính phủ Malaysia ngày càng lớn hơn dưới thời kỳ cựu thủ tướng Najib. Năm 2009, khi ông Najib đảm nhiệm chức Thủ tướng Malaysi, tỷ lệ nợ trên GDP chính phủ liên bang tăng từ 27,8% lên tới 50,84%. Nợ nước ngoài của quốc gia cũng tăng mạnh từ 57,4% vào thời kỳ bắt đầu nhiệm kỳ trong năm 2009 lên tới 65,3%<sup>(11)</sup>. Điều này khiến cho người dân bất mãn, và đây cũng chính là một trong những lý do quan trọng khiến cho ông Najib thất bại trong lần bầu cử năm 2018 tại Malaysia.

Hơn nữa, việc gia tăng quan hệ kinh tế một cách nhanh chóng với Trung Quốc cũng đã làm gia tăng vấn đề tham nhũng cũng như sự bất mãn của người dân. Ông

Mahathir rất bất bình trước thái độ quá lệ thuộc của cựu thủ tướng Najib Razak với Bắc Kinh, và không ngần ngại tố cáo người tiền nhiệm là đã đặt lợi ích riêng tư bên trên quyền lợi quốc gia. Trong thời kỳ ông Najib làm thủ tướng, vấn đề tham nhũng ở nước này ngày càng trầm trọng hơn, áp lực từ lạm phát và tăng trưởng thu nhập bị chậm lại, sự bất mãn của người dân ngày càng gia tăng. Mặc dù tăng trưởng GDP của Malaysia năm 2017 là 5,9% nhưng tỷ lệ lạm phát lại đạt kỷ lục 3,8%. Tính đến tháng 3/2018, tỷ lệ thất nghiệp của thanh niên tăng lên tới con số 12,4%<sup>(12)</sup>.

Không những vậy, ông Mahathir còn cho rằng, nước này còn lo ngại bởi di dân Trung Quốc khổng lồ ở quốc gia này do các công ty Trung Quốc đưa vào. Các tập đoàn Trung Quốc cũng nổi tiếng với việc đưa công nhân, thiết bị và vật liệu từ nước mình sang, thay vì dựa vào nguồn lực địa phương. Như khi xây đường sắt tại Malaysia, chính phủ Malaysia thậm chí còn nêu việc ngôn ngữ bất đồng để biện minh cho việc nhập nhân công và vật tư từ Trung Quốc<sup>(13)</sup>. Một ví dụ thường được ông nêu lên là dự án địa ốc Forest City trị giá 40 tỷ USD với diện tích khoảng 1.358ha ở Johor mà Trung Quốc là nhà đầu tư chính và công dân Trung Quốc là khách mua chủ yếu. Theo ông Mahathir, với dự án Forest City, Malaysia đã bán chủ quyền đất nước cho Trung Quốc, và dự án đó “không phải là Trung Quốc đầu tư mà là định cư”, bởi dự án này sẽ thu hút khoảng 700.000 người Trung Quốc tới đây định cư<sup>(14)</sup>. Các bất động sản ở đây có giá lên tới 250.000 USD, ngoài khả năng tài chính của hầu hết dân địa phương. Ông cho rằng, “chúng ta không đủ người có tiền để mua hết các căn hộ đất đỏ đó, cho nên các bạn đang trao nó cho người nước ngoài. Không quốc gia nào

muốn có một dòng di cư lớn người nước ngoài đến quốc gia họ<sup>(15)</sup>. Trong lần trả lời truyền thông Nhật Bản ngày 11/6/2018, ông Mahathir đề cập đến vấn đề dự án Forest City do Trung Quốc đầu tư tại Iskandar thuộc bang Johor ông đã nhấn mạnh rằng, ông đón chào các nhà đầu tư nước ngoài, “họ có thể phát triển, nhưng chúng tôi sẽ không cho phép người nước ngoài đến và định cư ở đất nước chúng tôi<sup>(16)</sup>. Và, “tất cả các quốc gia đều làm như vậy. Ngay cả Mỹ cũng xây dựng bờ tường rào ngăn chặn Mexico. Họ muốn giữ quốc gia cho chính họ, vì vậy mọi quốc gia khác và Malaysia đều có quyền từ chối nhập cảnh của những người nhập cư vào Malaysia<sup>(17)</sup>. Cũng trong lần trả lời phỏng vấn tờ South China Morning Post ngày 20/6/2018, ông Mahathir cũng nhấn mạnh rằng, “chúng tôi không muốn có các thành phố được xây dựng ở Malaysia, bằng việc họ mua một mảnh đất lớn của Malaysia và sau đó bán lại cho người nước ngoài đến ở lại đó. Đó là những gì chúng tôi chống lại<sup>(18)</sup>. Ngoài ra, ông Mahathir cũng cảnh báo ông Duterte về việc “Philippines cần hết sức cẩn thận đối với các khoản vay của Trung Quốc”. Ngày 7/3/2019, Thủ tướng Mahathir Mohamad cảnh báo Philippines cần thận trọng trong việc xử lý các khoản vay từ Trung Quốc, rút kinh nghiệm từ đất nước của mình sau khi chính phủ của ông huỷ bỏ những gì ông gọi là các dự án cơ sở hạ tầng Trung Quốc triển khai “không bình đẳng<sup>(19)</sup>. Thậm chí ông khuyên Philippines cần phải “điều tiết hoặc hạn chế ảnh hưởng từ Trung Quốc<sup>(20)</sup>”.

Tuy nhiên, lập trường của Malaysia có sự mềm dẻo linh hoạt khi Mahathir thăm Trung Quốc và tham dự Hội nghị Cấp cao Hợp tác quốc tế BRI lần thứ hai được tổ chức tại Bắc Kinh. Ông tuyên bố ủng hộ

mạnh mẽ BRI và khôi phục các dự án đầu tư bị hoãn trước đó. Trong bài phát biểu của mình trong Hội nghị cấp cao của BRI lần thứ hai ông nhấn mạnh “tôi hoàn toàn ủng hộ đối với BRI. Tôi chắc chắn rằng đất nước tôi, Malaysia, sẽ được lợi từ dự án này”<sup>(21)</sup>. Việc ủng hộ của ông Mahathir đối với BRI với một tâm thế khác. Malaysia tuy tuyên bố tái khởi động các dự án này và quay trở lại ủng hộ mạnh mẽ BRI với việc hai bên đồng ý tiếp tục dự án sau khi Trung Quốc nói sẽ cắt giảm một phần ba chi phí đã đưa ra trước đó. Đồng thời, ông Mahathir cũng nhấn mạnh việc tự do hàng hải đối với các tuyến thương mại của BRI ở Biển Đông, ông cho rằng “một yếu tố thiết yếu là sự tự do đi lại dọc các tuyến này.” Và “một điều cần thiết là những tuyến này phải tự do và mở cho tất cả”<sup>(22)</sup>. Điều này cũng đã thể hiện đúng quan điểm của ông trong cách tiếp cận mới về BRI.

Đồng thời, ông Mahathir đã sử dụng các dự án của BRI để gia tăng sức ép buộc Trung Quốc phải nhượng bộ trong hợp tác kinh tế song phương, nhất là trong vấn đề thương mại. Ông muốn tìm kiếm quan hệ thương mại công bằng và cởi mở hơn với Trung Quốc, nhất là việc Malaysia có thể đẩy mạnh hơn việc xuất khẩu dầu cọ sang Trung Quốc. Theo như thoả thuận giữa hai nước, Trung Quốc sẽ mua dầu cọ của Malaysia, hai bên tuyên bố “trong vòng 5 năm từ nay (2019) đến 2023, Trung Quốc sẽ mua 1,9 triệu tấn dầu cọ của Malaysia, với kim ngạch giao dịch khoảng 4,56 tỷ ringgit (khoảng 1,5 tỷ USD). Đây được coi là thành quả quan trọng hàng đầu trong chuyến thăm Bắc Kinh của Thủ tướng Malaysia Mahathir lần này (24-27/4/2019). Trong chuyến thăm Bắc Kinh và tham dự Hội nghị cấp cao BRI lần hai (từ ngày 24-27/4/2019) của ông Mahathir, hai bên cũng

ký kết *Bản nghị nhớ về mua bán dầu cọ*. Hiện nay Trung Quốc tiếp tục là đối tác mua bán dầu cọ lớn thứ ba của Malaysia, sau EU và Ấn Độ<sup>(23)</sup>.

Bên cạnh đó, Thủ tướng Malaysia Mahathir Mohamad là người duy nhất ở ASEAN được Trung Quốc mời phát biểu trong phiên khai mạc của Hội nghị Cấp cao Hợp tác quốc tế BRI lần thứ hai. Đồng thời với việc hai bên ký kết với nhau nhiều văn kiện hợp tác quan trọng thì ông Mahathir cũng thăm tập đoàn Huawei ở Bắc Kinh. Tuy nhiên, vẫn không có một thoả thuận công nghệ nào được ký kết trong chuyến thăm Bắc Kinh lần này<sup>(24)</sup>. Đồng thời, ngay sau khi tham dự lễ khai mạc Hội nghị cấp cao BRI, ông Mahathir lập tức thăm Trung Quan Thôn (Zhongguancun), thành phố khoa học và công nghệ ở phía Bắc của Bắc Kinh để thăm công ty công nghệ nhận dạng khuôn mặt của Trung Quốc là Shangtang Technology, và ông hy vọng Malaysia và Trung Quốc có thể hợp tác nhiều hơn trong lĩnh trí tuệ nhân tạo<sup>(25)</sup>. Lĩnh vực này cũng là một trong những trọng điểm trong “cuộc chiến” giữa Mỹ và Trung Quốc trong thời gian gần đây. Ngoài ra, ông cũng tuyên bố ủng hộ mạnh mẽ đối với Huawei<sup>(26)</sup>. Điều đó có nghĩa việc ông Mahathir ủng hộ việc sử dụng công nghệ 5G của Trung Quốc.

Dưới thời kỳ Thủ tướng Ismail Sabri Yaakob, BRI của Trung Quốc ở Malaysia tiếp tục đối diện với nhiều khó khăn do sự điều chỉnh chính sách của chính phủ mới với Trung Quốc, đồng thời đại dịch COVID-19 và các hành động của Trung Quốc ở Biển Đông cũng là những nguyên nhân quan trọng tác động đến BRI ở quốc gia Đông Nam Á này. Đại dịch COVID-19 cũng góp phần khiến cho việc triển khai BRI của

Trung Quốc ở Malaysia chậm hơn. Có thể thấy, đại dịch COVID-19 đã gây ra nhiều gián đoạn cho các dự án BRI ở Malaysia, với một số dự án đã bị chấm dứt. Tuy nhiên, dịch cũng đã mang lại sự hợp tác giữa các nước tham gia BRI thông qua việc Trung Quốc đã xây dựng “Con đường tơ lụa y tế” và “Con đường tơ lụa kỹ thuật số”. Mặt khác, với việc Malaysia quá bận rộn đối phó với đại dịch COVID-19 và ổn định tình hình chính trị trong nước, có thể phải mất một thời gian nữa Trung Quốc mới có thể một lần nữa đưa ra quyết định đối với các dự án BRI ở nước này. Tuy nhiên, hiện nay, trong số hàng loạt các thỏa thuận siêu dự án BRI được ký kết trong 5 năm đầu tiên của sáng kiến, hầu hết đã bị hủy bỏ hoặc đi vào bế tắc trong giai đoạn hiện nay. Trong số ít các dự án BRI còn tồn tại là ECRL, mà Thủ tướng Ismail Sabri Yaakob tuyên bố sẽ tiếp tục và hoàn thành theo Kế hoạch Malaysia lần thứ 12. Bên cạnh đó, những nỗ lực khác để khởi động lại Bandar Malaysia trị giá hàng tỷ ringgit đã thất bại vào đầu tháng 7/2021 sau khi các bên liên quan không thể thống nhất các điều khoản để tiến hành dự án. Tuy nhiên, dự án này còn hy vọng và sẽ tiếp tục trở lại khi dịch bệnh thuyên giảm<sup>(27)</sup>.

## 2. Thực tiễn triển khai một số dự án trọng điểm thuộc BRI của Trung Quốc tại Malaysia

Thứ nhất, *dự án Bandar Malaysia*: Đây là một dự án phát triển hỗn hợp 197 ha ở trung tâm của Kuala Lumpur, bao gồm cả tài sản dân cư và thương mại. Người đề xuất chính của nó là 1Malaysia Development Berhad (1MDB), một Tập đoàn Liên kết chính phủ (GLC) liên kết với Najib. Điểm quan trọng nhất của Bandar Malaysia là vị trí chiến lược và

triển vọng định hướng quá cảnh. Nó sẽ đóng vai trò là trung tâm vận tải hàng đầu Đông Nam Á, là điểm cuối của dự án đường sắt cao tốc (HSR) được đề xuất ở Singapore, cung cấp sự liên kết đường sắt đến một số sân bay lớn trong khu vực. Ngoài ra, Bandar Malaysia sẽ liên kết với Tuyến đường sắt ASEAN mở rộng (Pan-ASEAN) đầy tham vọng đến Bangkok và hơn thế nữa. Toàn bộ dự án dự kiến sẽ thu hút tổng vốn đầu tư là 53,0 tỷ USD trong vòng 20 - 25 năm<sup>(28)</sup>.

Dự án này được liên doanh với tỷ lệ 60% thuộc về Tập đoàn Công trình đường sắt Trung Quốc (China Railway Engineering Corp, CREC), một trong những doanh nghiệp nhà nước lớn nhất Trung Quốc, với Tập đoàn Bến thủy Iskandar (Iskandar Waterfront Holdings, IWH) của Malaysia nắm giữ 40% vốn còn lại<sup>(29)</sup>. Dự án này đã sụp đổ vào tháng 5/2017 do các tranh chấp thanh toán. Song, Trung Quốc và Malaysia sau đó cũng nhanh chóng khôi phục các dự trong khuôn khổ BRI đã ký trước đó. Vào tháng 4/2019, Chính phủ Malaysia tuyên bố dự án sẽ được khôi phục với một số sửa đổi đối với thỏa thuận ban đầu<sup>(30)</sup>. Tuy nhiên, một lần nữa dự án này trở lại “bàn vẽ” khi Thỏa thuận bán cổ phần được khôi phục và sửa đổi (RASSA) để mua lại 60% cổ phần của Bandar Malaysia Sdn Bhd (BMSB) đã hết hiệu lực vào ngày 6/5/2021. Trong một tuyên bố chung, Bộ Tài chính (MoF) và IWH-CREC Sdn Bhd (ICSB) đã cùng nhau đồng ý chấm dứt thỏa thuận mua 60% cổ phần của dự án Bandar Malaysia<sup>(31)</sup>.

Thứ hai, *dự án Mạng lưới đường sắt phía Đông (ECRL)*: ECRL là một trong những dự án then chốt của BRI ở Malaysia. Dự án này do Công ty Xây dựng

Truyền thông Trung Quốc (CCCC) là nhà thầu chính và với 85% chi phí xây dựng được tài trợ bởi các khoản vay ưu đãi từ Bắc Kinh, ECRL đã được Najib khen ngợi vì tiềm năng kết nối tốt hơn các bang ven biển phía đông tương đối lạc hậu (như bang Pahang, quê nhà của Najib, bang Terengganu và bang Kelantan) đến bang Selangor, bang thịnh vượng nhất của Malaysia. Sự kết nối được cải thiện (đối với hành khách và vận chuyển hàng hóa) dự kiến sẽ là cầu nối cho sự phân chia kinh tế giữa hai khu vực, một vấn đề kinh niên kể từ thời thuộc địa Anh. Dự án này được định giá ở mức 18,2 tỷ USD, ECRL đã được chính phủ theo dõi nhanh chóng để bắt đầu xây dựng vào tháng 7/2017 thay vì vào cuối năm 2017 như dự kiến ban đầu. ECRL cũng đã được CCCC ưu tiên hàng đầu. Các doanh nghiệp nhà nước tin rằng ECRL, là dự án đường sắt lớn nhất Đông Nam Á, sẽ tạo ra hiệu ứng giúp thúc đẩy triển vọng kinh doanh tại Đông Nam Á cũng như các quốc gia khác có liên quan đến BRI. Lưu Khởi Đào, Giám đốc CCCC, nhấn mạnh rằng thành công (hoặc thất bại) của ECRL sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến cách các quốc gia nhận BRI khác xem và tiếp cận sáng kiến<sup>(32)</sup>.

Một khía cạnh đáng chú ý khác của ECRL là khía cạnh địa chính trị của nó. Sau khi hoàn thành, nó sẽ kết nối Cảng Pahang, Kuantan (do một tập đoàn Malaysia và Tập đoàn cảng quốc tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây, một tập đoàn sở hữu nhà nước Trung Quốc) phối hợp với Cảng Klang nhận nhiệm trên bờ biển phía tây. Cây cầu đất tiềm năng này có thể cung cấp một độ phân giải đáng kể cho Trung Quốc với sự phụ thuộc quá mức vào eo biển Malacca, nơi được gọi là “thế khó của Malacca”<sup>(33)</sup>. Mặc dù tuyến đường biển và

đường bộ kết hợp qua Cảng Kuantan và ECRL được ước tính sẽ có chi phí cao hơn (tính theo lượng lớn trên mỗi tấn) so với tuyến đường biển hiện tại qua Singapore, thời gian di chuyển có thể rút ngắn 30 giờ (giảm 18% so với mức năm 2018)<sup>(34)</sup>. Hiện tại, thương mại gián tiếp Trung Quốc Malaysia Malaysia, ước tính khoảng 66,2 tỷ USD mỗi năm, được thực hiện chủ yếu thông qua Cảng Singapore<sup>(35)</sup>.

Thứ ba, *Khu công nghiệp Kuantan Malaysia - Trung Quốc (MCKP)*: MCKP chính thức đi vào hoạt động vào tháng 2/2013 và nằm ở vị trí chiến lược trong đặc khu kinh tế của Vùng Kinh tế Bờ Đông (ECER) ở Kuantan, Bang Pahang. MCKIP với tư cách “Khu công nghiệp chị em” với Khu công nghiệp Khâm Châu Trung Quốc - Malaysia (CMQIP) ở Khâm Châu, Trung Quốc. Theo khái niệm “Hai quốc gia, Khu công nghiệp đôi”, dự án nhằm mục đích tăng cường quan hệ thương mại và đầu tư giữa Malaysia và Trung Quốc. MCKIP là khu công nghiệp đầu tiên ở Malaysia do Malaysia và Trung Quốc cùng phát triển, đồng thời là khu công nghiệp đầu tiên được công nhận là “Khu công nghiệp Quốc gia”<sup>(36)</sup>.

MCKIP là sự hợp tác song phương giữa chính phủ Malaysia và chính phủ Trung Quốc. Năm 2008, chính phủ Malaysia đã thành lập Hội đồng Phát triển Khu vực Kinh tế Bờ Đông (ECERDC) nhằm phát triển và kích thích tăng trưởng trên bờ biển phía Đông của Bán đảo Malaysia. Sự ra mắt của MCKIP vào năm 2013 là một trong những dấu mốc quan trọng đối với ECER. Bên cạnh đó, bằng cách hợp tác với Malaysia trong việc phát triển MCKIP, Trung Quốc có thể tăng cường hơn nữa dòng thương mại và đầu tư của



mình với Malaysia. Đồng thời, MCKIP cung cấp một sân chơi 'đi ra ngoài' để cho các công ty Trung Quốc có thể mở rộng năng lực sản xuất của họ dọc theo các quốc gia BRI, để tiếp cận gần hơn với các thị trường cuối cùng của họ, đặc biệt là trong ASEAN. MCKIP Sdn. Bhd. (MCKIPSB) là một liên doanh theo tỷ lệ 51:49 giữa một tập đoàn của Malaysia và một tập đoàn của Trung Quốc<sup>(37)</sup>.

Thứ tư, *dự án mở rộng cảng Kuantan*: Cảng Kuantan là cảng duy nhất trên bờ biển phía đông của Malaysia. Do giáp Biển Đông và là cảng gần nhất với Trung Quốc và Việt Nam, nên nó có tầm quan trọng chiến lược lớn. Vào tháng 5/2016, chính phủ Malaysia đã chấp thuận yêu cầu của cảng trở thành một đặc khu kinh tế. Việc mở rộng Cảng Kuantan và chi 2 tỷ USD cho một bến nước sâu cho tàu 200.000 tấn nhằm thúc đẩy nền kinh tế bờ biển phía đông của Malaysia. Kuantan cũng gần các tuyến đường hàng hải ở Biển Đông, giúp dễ dàng giao thương với Thượng Hải, Thâm Quyển và Hồng Kông. Liên minh cảng Malaysia - Trung Quốc sẽ kích thích hợp tác giữa các cảng Trung Quốc như Đại Liên, Ninh Ba, Tần Châu, Quảng Châu, Phúc Châu, Hạ Môn, Hải Nam, Thái Thương Thiên Tân và Thanh Đảo với các cảng Malaysia là Klang, Melaka, Penang, Johor, Kuantan, Bintulu, Kemaman, Sabah và Kuching. Một tập đoàn của Malaysia và Tập đoàn Cảng quốc tế Vịnh Bắc Kinh Quảng Tây, một doanh nghiệp nhà nước của Trung Quốc, đang mở rộng Cảng Kuantan<sup>(38)</sup>.

Cảng Kuantan có công suất xếp dỡ 50.000 triệu tấn một năm và khi Giai đoạn Hai hoàn thành, công suất xếp dỡ sẽ tăng lên 70.000 triệu tấn. Do sự xuất hiện của

các nhà đầu tư mới và việc xây dựng các nhà máy tại Khu công nghiệp Kuantan Malaysia-Trung Quốc (MCKIP) và Khu công nghiệp Gebeng, nhu cầu vận tải đối với cảng này gia tăng<sup>(39)</sup>.

Thứ năm, *dự án Forest City*: Năm gần đây liên kết thứ hai Malaysia - Singapore, Forest City là dự án gần nhất với Singapore, nằm trong Khu kinh tế đặc biệt Iskandar Malaysia (SEC) ở phía nam Johor, Forest City bao gồm bốn hòn đảo nhân tạo trải rộng 30 km<sup>2</sup>. Dự án này do Country Garden điều hành. Tháng 8/2018, Thủ tướng Malaysia Mahathir Mohamad tuyên bố rằng trong khi người nước ngoài có thể mua các căn hộ dân cư tại Forest City, họ sẽ không được cấp thị thực để sống ở đó. Mua tài sản không đảm bảo cư trú tự động. Người nước ngoài muốn biến Malaysia thành ngôi nhà vĩnh viễn của họ có thể xem xét chương trình của chính phủ Malaysia về Ngôi nhà thứ hai Malaysia (MM2H)<sup>(40)</sup>. Ông Mahathir giải thích thêm, dự án này được xây dựng dành cho người nước ngoài, không phải cho người Malaysia. Hầu hết người Malaysia không thể mua được những căn hộ ở đây vì giá rất cao so với thu nhập trung bình. Trong chiến dịch tranh cử của mình, ông Mahathir đã lên tiếng chỉ trích dự án này. Ông gọi dự án Forest City và các dự án do người Trung Quốc đứng đằng sau là bằng chứng cho thấy người tiền nhiệm đã "bán Malaysia cho Trung Quốc". Người Malaysia sống tại Johor đã phàn nàn nhiều về số lượng lớn người Trung Quốc đang giành giật mua bất động sản tại dự án Forest City. Ngoài ra, họ còn bày tỏ lo ngại về việc phá hoại môi trường, sự lũng đoạn thị trường bất động sản và những tác động của quá trình chuyển đổi đất ngư nghiệp<sup>(41)</sup>.

## Kết luận

Có thể nói, Malaysia là một trong những địa bàn có tính then chốt đối với BRI. Việc Trung Quốc tích cực tăng cường đầu tư vào Malaysia trong khuôn khổ BRI bởi nước này có tầm quan trọng trong các tuyến giao thông hàng hải quốc tế. Trung Quốc muốn chuyển các xí nghiệp sản xuất hàng giá rẻ và công nghệ thấp sang các nước khác để đầu tư vào công nghệ cao, trở thành «phòng thí nghiệm» của thế giới. Malaysia trở thành một mục tiêu trong chiến lược đi ra ngoài của ngành sản xuất của Trung Quốc. Song, việc triển khai BRI của Trung Quốc ở Malaysia cũng không hề bằng phẳng, do Malaysia lo ngại việc nước này có thể rơi vào bẫy nợ của Trung Quốc. Dưới thời kỳ của Thủ tướng Malaysia Najib, Malaysia đã mang đến cho Trung Quốc những cơ hội tốt cho các dự án được gọi là “đôi bên cùng có lợi” song trên thực tế không có lợi cho cả đôi bên mà Trung Quốc là bên lợi kép. Tại Malaysia thời kỳ Najib, các nhà đầu tư Trung Quốc dễ dàng có được quyền tiếp đối với chính phủ và giới tinh hoa của Malaysia. Tuy nhiên, kể từ sau bầu cử của Malaysia năm 2018, BRI của Trung Quốc tại quốc gia Đông Nam Á này gặp khó khăn rất nhiều, một số dự án đầu tư phải cắt giảm chi phí, thậm chí có những dự án phải đình trệ. Hiện nay, dưới thời Thủ tướng Malaysia Ismail Sabri Yaakob, BRI của Trung Quốc tại Malaysia vẫn có những tiến triển chậm, điều này liên quan đến việc thay đổi chính sách của chính phủ Malaysia, mặt khác liên quan đến tác động của đại dịch COVID-19, cũng như sự gia tăng các hành động cứng rắn của Trung Quốc tại Biển Đông. Tuy nhiên, phía Trung Quốc cũng không ngừng có những nỗ lực để thúc đẩy BRI ở Malaysia trong thời gian tới./.

## CHÚ THÍCH

1. Sergio Grassi (2020), “The Belt and Road Initiative in Malaysia - China’s geopolitics and geoeconomics challenged by democratic transformation,” *The Friedrich-Ebert-Stiftung (FES)*, February 2020, p.2.
2. Sergio Grassi (2020), *tlđđ*, p.2
3. Sergio Grassi (2020), *tlđđ*, p.4.
4. *Huanqiu* (2017), “马来西亚总理马哈蒂尔称想尽早访华 曾7次作为总理访问中国,” 环球时报, 2018-07-07, <http://world.huanqiu.com/exclusive/2018-07/12435190.html>, truy cập ngày 9/3/2022.
5. *Chinadaily* (2018), “外交部：中马对马哈蒂尔总理访华成果深表满意,” 中国日报, 2018-08-21, [http://cn.chinadaily.com.cn/2018-08/21/content\\_36800382.htm](http://cn.chinadaily.com.cn/2018-08/21/content_36800382.htm), truy cập ngày 9/3/2022.
6. *Dwnews* (2019), “马哈蒂尔上次访华被指外交灾难 今再谈一带一路立场大变,” 多维新闻网, 2019-04-28, <http://news.dwnews.com/global/news/2019-04-28/60131501.html>, truy cập ngày 9/3/2022.
7. RFI (2018), “Malaysia : Trung Quốc và luồng gió ngược mang tên Mahathir,” 16-05-2018, <http://vi.rfi.fr/chau-a/20180516-malaysia-trung-quoc-va-luong-gio-nguoc-mang-ten-mahathir>, truy cập ngày 9/3/2022
8. *PavitheryGuru* (2018), “Forest City Flats Too Expensive For Malaysians, Says Dr Mahathir,” April 10, 2018, <https://www.propertyguru.com.my/property-news/2018/4/170869/forest-city-flats-too-expensive-for-malaysians-says-dr-mahathir>, truy cập ngày 9/3/2022.
9. Coco Liu (2018), “134 Billion Reasons for Mahathir not to rethink Chinese investment,” *tlđđ*
10. Zuraidah Ibrahim and Bhavan Jaipragas (2018), “Mahathir Mohamad Q&A: Malaysia PM in Beijing, Jack Ma and Why Battleships in the South China Sea are Bad Idea,” *South China Morning Post*, 20, JUN 2018, <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/2151394/mahathir-mohamad-qa-malaysian-pm-beijing-jack-ma-and-why>, truy cập ngày 9/3/2022.
11. *Fenghuang* (2018), “马来西亚新首相何以影响中马关系” 2018年 05月 26日 , [http://pit.ifeng.com/a/20180526/58460882\\_0.shtml](http://pit.ifeng.com/a/20180526/58460882_0.shtml), truy cập ngày 9/3/2022.
12. *Fenghuang* (2018), “马来西亚新首相何以影响中马关系,” *tlđđ*.
13. RFI (2018), “Malaysia : Trung Quốc và luồng gió ngược mang tên Mahathir,” *tlđđ*.
14. *PavitheryGuru* (2018), “Forest City Flats Too Expensive For Malaysians, Says Dr Mahathir,” *tlđđ*.

15. PavithertyGuru (2018), “Forest City Flats Too Expensive For Malaysians, Says Dr Mahathir,” *tldd*.
16. *Todayonline* (2018), “Malaysia welcomes foreign investments, less so immigrants: PM Mahathir,” 11 June, 2018, <https://www.todayonline.com/world/malaysia-welcomes-foreign-investments-less-so-immigrants-pm-mahathir>, truy cập ngày 9/3/2022.
17. *Todayonline* (2018), “Malaysia welcomes foreign investments, less so immigrants: PM Mahathir,” *tldd*.
18. Zuraidah Ibrahim and Bhavan Jaipragas (2018), *tldd*.
19. *Philstar* (2019), “Malaysia’s Mahathir tells Philippines: ‘Be very careful’ with Chinese loans,” March 7, 2019, <https://www.philstar.com/business/2019/03/07/1899471/malaysias-mahathir-tells-philippines-be-very-careful-chinese-loans>, truy cập ngày 9/3/2022.
20. Raul Dancel (2019), “Beware of China ‘debt trap’, Malaysia’s Mahathir tells the Philippines,” *The Straits Times*, MAR 7, 2019, <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/beware-of-china-debt-trap-malaysias-mahathir-tells-the-philippines>, truy cập ngày 9/3/2022.
21. Kinling Lo (2019), “Malaysia’s Mahathir backs China’s belt and road but insists on open trade routes,” *South China Morning Post*, 26 Apr, 2019, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3007874/malaysias-mahathir-backs-chinas-belt-and-road-insists-open>, truy cập ngày 9/3/2022.
22. Kinling Lo (2019), *tldd*.
23. *zaobao* (2019), “中国将向马国购买190万吨棕油,” *zaobao.com*, 2019年 4月 25日, <https://www.zaobao.com.sg/realtime/world/story/20190425-951541>, truy cập ngày 9/3/2022.
24. Meng Jing, Zen Soo (2019), “Malaysian PM Mahathir Mohamad’s visit to Huawei in Beijing seen as sign of ‘endorsement’,” *South China Morning Post*, 25 Apr, 2019, <https://www.scmp.com/tech/enterprises/article/3007585/malaysian-pm-mahathir-mohamads-visit-huawei-beijing-seen-sign>, truy cập ngày 9/3/2022.
25. BBC (2019), “李宗宪, 一带一路论坛: 马哈蒂尔参观人脸识别争议企业商汤科技,” BBC中文, 2019年 4月26日, <https://www.bbc.com/zhongwen/simp/chinese-news-48069943>, truy cập ngày 9/3/2022.
26. *Dwnnews* (2019), “不光无视美国力挺华为 马哈蒂尔还将矛头对准美元,” 多维新闻网, 2019-05-31, <http://news.dwnnews.com/global/news/2019-05-31/60135883.html>, truy cập ngày 9/3/2022.
27. Alifah Zainuddin (2021), “What Happened To China’s BRI Projects in Malaysia?” *The Diplomat*, October 05, 2021. <https://thediplomat.com/2021/10/what-happened-to-chinas-bri-projects-in-malaysia/>, truy cập ngày 9/3/2022.
28. Hong Liu & Guan Lim (2018), “The Political Economy of a Rising China in Southeast Asia: Malaysia’s Response to the Belt and Road Initiative”, *Journal of Contemporary China*, September 2018, p.9.
29. Chester Tay (2019), “Bandar Malaysia set to take off,” *The Edge Financial Daily*, December 18, 2019, <https://www.theedgemarkets.com/article/bandar-malaysia-set-take>, truy cập ngày 10/3/2022.
30. Chester Tay (2019), *tldd*.
31. *Themalaysianreserve* (2021), “Bandar Malaysia deal lapsed,” July 14th, 2021, <https://themalaysianreserve.com/2021/07/14/bandar-malaysia-deal-lapsed/>, truy cập ngày 10/3/2022.
32. Xinhua (2017), Xinhua Xinhua (2017), “马来西亚东海岸铁路项目开工致力成为示范工程,” Xinhua Silk Road, 2017年 08月 17日, <http://silkroad.news.cn/Company/Cases/ppjs/45238.shtml>, truy cập ngày 10/3/2022.
33. Leslie Lopez (2016), “Malaysia’s East Coast Rail Line Touted as a Game Changer,” *Straits Times*, 22 December 2016, <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malaysias-east-coast-rail-line-touted-as-a-game-changer>, truy cập ngày 10/3/2022.
34. Leslie Lopez (2016), *tldd*.
35. Wah Foon Ho (2017), “China Projects to Hit Singapore,” *The Star*, 15 January 2017, <http://www.thestar.com.my/news/nation/2017/01/15/china-projects-to-hit-singapore-the-giant-republics-aggressive-investments-in-ports-and-rail-links-i/>, truy cập ngày 10/3/2022.
36. Alice Tsang (2017), “Prospects for the Malaysia-China Kuantan Industrial Park and Kuantan Port,” *HKTDC.com*, 16 May 2017, <https://research.hktdc.com/en/article/MzgzNjkwNzQ1>, truy cập ngày 7/3/2022.
37. Alice Tsang (2017), *tldd*.
38. Sergio Grassi (2020), *tldd*, pp:11-12.
39. T. N. Alagesh (2022), “Kuantan Port set for expansion to lure investors, boost logistic sector,” *New Straits Times*, January 16, 2022. <https://www.nst.com.my/news/nation/2022/01/763503/kuantan-port-set-expansion-lure-investors-boost-logistic-sector>, truy cập ngày 7/3/2022.
- 40, 41. *EdgeProp* (2019), *tldd*.