

## Hợp tác Trung Quốc - Pakistan trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai, Con đường tại khu vực Nam Á

*Quách Thị Huệ\*, Nguyễn Thu Hà\*\**

\* Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, NCS. Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn Hà Nội;

\*\* Liên hiệp Khoa học kỹ thuật đầu tư, hỗ trợ nhân đạo và phát triển cộng đồng, NCS. Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn Hà Nội

Ngày nhận bài: 06/12/2021, ngày gửi phản biện: 21/02/2022, ngày duyệt đăng: 31/03/2022

Ngay từ khi khởi xướng Sáng kiến Vành đai, Con đường (BRI), Trung Quốc đã nhận ra tầm quan trọng đặc biệt của Nam Á đối với Chiến lược “Đi ra bên ngoài” (going out) và tập trung nguồn lực thúc đẩy triển khai BRI tại khu vực này. Sau nhiều nỗ lực, BRI đã dần dần “bén rễ đâm chồi” ở Nam Á, trong đó phải kể đến 4 nền tảng lớn là Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC), Hành lang kinh tế Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar (BCIM-EC), tuyến đường xuyên Himalaya nối Trung Quốc với Nepal, và kết nối trên biển giữa Trung Quốc với Bangladesh và Sri Lanka. Trong số đó, dẫn đầu về quy mô, tốc độ hoàn thiện và hiệu quả khai thác là Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC). Điều đó phản ánh mối quan hệ hợp tác tốt đẹp giữa Trung Quốc và Pakistan trong khuôn khổ BRI tại Nam Á. Nghiên cứu này chỉ ra vai trò quan trọng của Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường và đề cập đến quá trình hợp tác giữa Trung Quốc với Pakistan trong khuôn khổ BRI tại Nam Á.

Từ khóa: Nam Á, Pakistan, Sáng kiến Vành đai, Con đường (BRI), Trung Quốc

### Mở đầu

Sáng kiến Vành đai, Con đường (BRI) là đại chiến lược của Trung Quốc nhằm mục tiêu lớn nhất là “Phục hưng dân tộc”. Với vị trí địa kinh tế, địa chính trị vô cùng quan trọng, Nam Á đóng vai trò rất đặc biệt trong sáng kiến này. Kết quả của quá trình triển khai BRI ở Nam Á ảnh hưởng trực tiếp và rất lớn đến sự thành công hay thất bại của đại kế hoạch BRI. Ngoài vị trí địa chiến lược thì tình hình chính trị, kinh tế khu vực Nam Á và quan hệ giữa Trung Quốc với các nước trong khu vực này cũng chi phối không nhỏ tới tiến trình thực hiện BRI. Trong số các nước Nam Á, Pakistan là quốc gia ủng hộ BRI ngay từ đầu và hợp tác giữa nước này với Trung Quốc trong khuôn khổ BRI đạt được nhiều thành công nhất. Vì các lý do nêu trên mà vấn đề triển khai BRI tại Nam Á, đặc biệt là hợp tác Trung Quốc - Pakistan thu hút được sự chú ý, quan tâm của giới khoa học trên phạm vi toàn cầu.

\* huequach85@gmail.com

## 1. Vị trí của khu vực Nam Á trong Sáng kiến Vành đai, Con đường

Khu vực Nam Á có vị trí chiến lược rất đặc biệt đối với Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc. Về địa chính trị, Trung Quốc có nhu cầu tiêu thụ nguồn năng lượng rất lớn. Mặc dù đã tăng cường nhập khẩu dầu mỏ và khí đốt từ Nga và Trung Á, song Trung Quốc vẫn phụ thuộc rất lớn vào nguồn cung cấp dầu mỏ từ Trung Đông và châu Phi. Tuyến đường vận tải trên biển kết nối Trung Quốc với Trung Đông, châu Phi và châu Âu đi qua khu vực Nam Á (Lisa Curtis, 2016). Ước tính khoảng 25% hàng xuất khẩu và 80% tổng nguồn năng lượng nhập khẩu của Trung Quốc đi qua eo biển Malacca và Ấn Độ Dương (James F. Moriarty, 2016). Đây là tuyến đường vận chuyển ngắn nhất, ít tốn kém nhất đối với Trung Quốc. Bất kỳ hoạt động nào gây gián đoạn nguồn cung cấp năng lượng cho Trung Quốc như cướp biển, các động thái tăng cường tầm ảnh hưởng của Mỹ hay sự tập hợp lực lượng của các quốc gia khác... tại Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương đều gây ra ảnh hưởng tiêu cực đối với nền kinh tế Trung Quốc. Do vậy, từ lâu, Trung Quốc tìm cách tránh phụ thuộc vào eo biển Malacca. Nam Á được coi là khu vực lý tưởng để Trung Quốc thực hiện mục tiêu này. Việc xây dựng các hải cảng, tuyến đường cao tốc, đường ống dẫn khí đốt từ Nam Á hoặc từ Trung Á qua Nam Á kết nối với miền Tây Trung Quốc trong các dự án BRI sẽ giúp Trung Quốc giảm bớt phụ thuộc vào tuyến vận tải đi qua eo biển Malacca, biến miền Tây Trung Quốc thành nơi dự trữ năng lượng chiến lược của quốc gia.

Nhìn từ góc độ kinh tế, Nam Á về cơ bản còn là khu vực kém phát triển, khát vốn đầu tư, đặc biệt là nguồn vốn từ nước ngoài. Với quy mô dân số lớn, gần 2 tỷ dân (danso.org, 28/3/2022), nhu cầu tiêu dùng cao, Nam Á rất cần xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật để phát triển. Đây được coi là thị trường lý tưởng mới cho hàng hóa giá rẻ của Trung Quốc, đồng thời giúp Trung Quốc giải phóng nguồn vốn nhàn rỗi, dư thừa trong lĩnh vực đầu tư, nhất là đầu tư về cơ sở hạ tầng. Bên cạnh đó, Nam Á tiếp giáp miền Tây Trung Quốc với đường biên giới dài, bao gồm đường biên giới chung với Tân Cương 5.000 km, Tây Tạng 2.500 km, và Vân Nam 4.060 km (Sanjeev Kumar, 2019). Đây là khu vực kém phát triển hơn so với miền Đông. Do đó, việc triển khai các chính sách đối với Nam Á, đặc biệt là BRI, sẽ giúp Trung Quốc cân bằng được sự bất đối xứng về kinh tế giữa các khu vực nội địa và giảm nguy cơ bất ổn an ninh trong nước (Hu, S., 2010, pp.277-306).

Về an ninh - quốc phòng, sự ổn định và quan hệ hữu hảo của Trung Quốc với các nước Nam Á có ý nghĩa quan trọng và ảnh hưởng không nhỏ đối với an ninh quốc gia, đặc biệt tại khu vực miền Tây. Tây Tạng và Tân Cương có chung biên giới với một số quốc gia Nam Á. Các vụ bạo động tại Tây Tạng vào tháng 3/2008 và Tân Cương tháng 7/2009 cùng với sự bất ổn về an ninh của các quốc gia Nam Á (ví dụ như tình hình chính trị, an ninh tại Afghanistan, hay sự bất ổn tại Pakistan) đã ảnh hưởng rất lớn đến Trung Quốc (Hu, S., 2010, pp.277-306). Điều này buộc Trung Quốc phải ban hành nhiều đạo luật, đặc biệt là Luật An ninh Quốc gia (7/2015) và Luật Chống khủng bố đầu tiên (12/2015) nhằm chống lại các mối đe dọa an ninh. Trong khi đó, Tây Tạng, nằm gần biên giới Nepal, được sáp nhập vào Trung Quốc từ năm 1951. Năm 1959, cuộc nổi dậy tại Tây Tạng chống lại sự cai trị của Trung Quốc do Dalai Lama lãnh đạo bị đàn áp mạnh tay. Kết quả là, hàng ngàn người Tây Tạng tìm cách chạy sang Ấn Độ và Nepal. Do Nepal có chung biên giới với Tây Tạng, việc Trung Quốc gia tăng ảnh hưởng ở Nepal trong những năm qua là nhằm tìm kiếm sự ủng hộ của nước này trong ngăn chặn các phần tử ly khai của Tây Tạng đang đồn trú trên đất Nepal. Chính các cuộc nổi loạn ngày càng tăng tại Tây Tạng đã thúc Trung Quốc đầu tư nhiều tiền vào cơ sở hạ tầng tại Nepal. BRI giúp Trung Quốc tăng cường hợp tác với các nước Nam Á, giảm thiểu các mối đe dọa gây bất ổn định tại Tân Cương và Tây Tạng.

Với sự chủ động chào mời của Trung Quốc thì khi tham gia BRI, các quốc gia Nam Á như Ấn Độ, Pakistan, Afghanistan, Bangladesh, Sri Lanka, Maldives, Nepal, Buhtan và các nước xung quanh khu vực Nam Á như các nước Trung Á, Iran, Myanmar... đều có vai trò và lợi ích dù mức độ khác nhau và đặc biệt là sự hợp tác của các quốc gia này sẽ tạo triển vọng hình thành cộng đồng lợi ích khu vực chung. Trong cơ cấu hợp tác của những dự án này, về cơ bản lấy xây dựng cầu đường, bến cảng, khu công nghiệp, khai thông chính sách, kết nối lòng dân làm chỗ dựa, từ đó trở thành đường lối chủ yếu và phương hướng quan trọng để Trung Quốc đi sâu hợp tác với khu vực Nam Á. Tuy vậy, thách thức vẫn còn nhiều, như: cục diện chính trị ở các quốc gia có liên quan trong khu vực Nam Á không ổn định, chính sách đưa ra không có đủ tính liên tục và bền vững; “ba tệ nạn” (khủng bố, ly khai và cực đoan tôn giáo) gây ra mối đe dọa an ninh nhất định cho các hạng mục liên quan; tình hình tranh chấp kịch liệt ở khu vực Nam Á đã là những rào cản trong việc thực hiện BRI. Thêm vào đó, các vấn đề mới nảy sinh như sự bồi nhọ và quấy nhiễu của các thế lực chống Trung Quốc, đại dịch COVID-19 cũng ảnh hưởng nghiêm trọng đến quá trình triển khai các dự án BRI tại Nam Á.

## **2. Quan hệ giữa Trung Quốc và Pakistan trong Sáng kiến Vành đai, Con đường**

### **2.1. Khái quát quan hệ song phương Trung Quốc - Pakistan**

Quan hệ Trung Quốc - Pakistan bắt đầu vào năm 1950 khi Pakistan là một trong những nước đầu tiên thiết lập quan hệ ngoại giao chính thức với Trung Hoa Dân quốc (Đài Loan) và công nhận chế độ Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa (Trung Quốc) (China Daily, 14/11/2006). Đây là mối quan hệ song phương lâu dài và bền chặt dựa trên nguyên tắc đôi bên cùng có lợi. Kể từ Chiến tranh Trung - Ấn năm 1962, quan hệ hai nước được thể hiện rõ nét hơn. Pakistan luôn ủng hộ Trung Quốc trong hầu hết các vấn đề quan trọng, đặc biệt là những vấn đề liên quan đến chủ quyền của Trung Quốc như Đài Loan, Tân Cương, Tây Tạng và các vấn đề nhạy cảm khác như nhân quyền. Chính sự ủng hộ kiên định này của Pakistan đã giúp Trung Quốc thiết lập lại quan hệ chính thức với phương Tây. Pakistan đã hợp tác với Trung Quốc trong các dự án quân sự và kinh tế lớn, coi Trung Quốc là đối trọng với Ấn Độ và Hoa Kỳ. Pakistan cũng đóng vai trò cầu nối cho Trung Quốc tạo sức ảnh hưởng trong thế giới Hồi giáo. Về phía mình, Trung Quốc xác định mục tiêu chính và nguyên tắc chủ đạo trong quan hệ đối ngoại với Nam Á là thay đổi cán cân quyền lực ở Nam Á, gây bất lợi cho Ấn Độ. Mối quan hệ đặc biệt mà Trung Quốc thiết lập với Pakistan có ý nghĩa quan trọng trong toan tính địa chính trị của quốc gia tại khu vực này. Do đó, Trung Quốc hỗ trợ Pakistan trong các vấn đề khu vực, đặc biệt là hợp tác trong những dự án chung có tầm quan trọng cả về kinh tế và quân sự. Trung Quốc đã cung cấp thiết bị để hỗ trợ chương trình hạt nhân của Pakistan, chuyển giao vũ khí hạt nhân và công nghệ tên lửa cho Pakistan vào những năm 80 và 90 của thế kỷ trước. Trung Quốc giúp Pakistan nâng cao khả năng về vũ khí thông thường và vũ khí hạt nhân để làm đối trọng với Ấn Độ. Trung Quốc còn cung cấp công nghệ hạt nhân dân sự cho Pakistan cho dù không nhận được sự đồng thuận từ Nhóm cung cấp hạt nhân. Năm 2013, Trung Quốc đồng ý cung cấp cho Pakistan 2 lò phản ứng hạt nhân dân sự, trong đó có 1 lò của Trung Quốc với công suất 1.100 MW. Bên cạnh đó, Trung Quốc cũng gây sức ép buộc Pakistan phải tích cực hơn nữa trong truy đuổi lực lượng Taliban ở Afghanistan và những kẻ truyền bá ý thức hệ của chúng, gồm các chiến binh Duy Ngô Nhĩ thuộc lực lượng Phong trào Hồi giáo Đông Turkestan (ETIM) có liên quan tới Al Qaeda, đang ẩn náu trong các khu vực trên. Trước đây, các chiến binh ETIM đã tổ chức nhiều cuộc tấn công vào Tân Cương. Trung Quốc sử dụng Pakistan để được mục tiêu lớn hơn. Pakistan cũng cung cấp cửa ngõ cho Trung Quốc

tiến vào Tây Á, giúp kiểm soát, không để lực lượng Taliban và các nhóm khủng bố khác gây khó khăn cho Trung Quốc tại Tân Cương (Bhalla, M., 2011, pp.15-24).

Dù hai nước đã có mối quan hệ kéo dài, “đơm hoa kết trái” suốt hơn 50 năm qua nhưng cũng phải tới khi đôi bên triển khai Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) dài 2.900 km trong khuôn khổ BRI, mối quan hệ ấy mới thực sự thay đổi về chất.

## **2.2. Tiến trình hợp tác Trung Quốc - Pakistan trong Sáng kiến Vành đai, Con đường**

Dưới thời Tổng thống Musharraf, Pakistan đã đề xuất xây dựng Hành lang mật dịch và nguồn năng lượng Trung Quốc - Pakistan, và đó cũng là tiền thân của dự án Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) trong khuôn khổ BRI ngày nay. Dự án CPEC triển khai xây dựng nhiều con đường, tuyến đường sắt và nhà máy điện trong vòng 15 năm, được thông qua sau khi Trung Quốc và Pakistan đã từng có với nhau nhiều thỏa thuận quan trọng khác trên các mặt quân sự, năng lượng và cơ sở hạ tầng.

Dự án CPEC, điểm giao hội giữa “Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa” và “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21”, là hạng mục làm mẫu quan trọng của BRI. Để thúc đẩy tiến trình thực hiện dự án này, Trung Quốc và Pakistan đã ký kết “Bản ghi nhớ về việc hiểu và thông cảm khi triển khai hợp tác quy hoạch dài hạn Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan” năm 2013. Tiếp đó, trong chuyến thăm cấp nhà nước tới Pakistan vào tháng 4/2015 của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình, hai nước nhất trí nâng cấp quan hệ lên mức “Đối tác chiến lược toàn diện”, ký kết hàng loạt hiệp định hợp tác trên các lĩnh vực nguồn năng lượng, hạ tầng giao thông, thương mại mật dịch, tài chính tiền tệ, khoa học công nghệ... Trung Quốc - Pakistan cũng đã đề xuất kiến nghị có ý nghĩa trọng đại: “Bổ cục hợp tác 1+4”. Tốc độ thực hiện CPEC luôn dẫn đầu so với các hành lang kinh tế khác trong khuôn khổ BRI (Trần Sam, Tào Tân, Lưu Dương, 26/7/2016). Trong số 122 dự án, 1/4 dự án (32 dự án) đã hoàn tất, giải ngân được 20 tỷ USD (CSIS, 2/4/2020). Trung Quốc - Pakistan đã xác định rõ các hạng mục ưu tiên phát triển ở các lĩnh vực, trong đó lấy xây dựng hành lang làm trung tâm; 4 lĩnh vực lớn (cảng Gwadar, hạ tầng giao thông, nguồn năng lượng, và hợp tác đầu tư sản xuất công nghiệp) làm trọng điểm, hợp tác trên nguyên tắc “chính quyền ủng hộ, thị trường triển khai hoạt động”, tạo lập cục diện hợp tác kinh tế “1+4”, thực hiện hợp tác cùng thắng và cùng phát triển.

### **Cảng Gwadar**

Cảng Gwadar là điểm nút then chốt của CPEC. Ngày 13/11/2016, cảng Gwadar được chính thức đưa vào sử dụng. Đoàn tàu buôn đầu tiên của Trung Quốc đã khởi hành từ cảng này, vận chuyển hàng hóa đến Trung Đông và châu Phi, tạo nên bước đột phá lớn trong hạng mục Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan. Cảng Gwadar thuộc quyền sở hữu của doanh nghiệp nhà nước Pakistan, do Công ty Trách nhiệm hữu hạn Cổ phần Cảng biển nước ngoài của Trung Quốc quản lý. Công trình sửa chữa và phục hồi năng lực sản xuất của cảng Gwadar do công ty này thực hiện đã hoàn thành. Hạng mục “Đường cao tốc ở vịnh phía Đông cảng Gwadar” và “Sân bay quốc tế mới” được phía Trung Quốc đồng ý cho vay không lãi suất và viện trợ không hoàn lại cũng đã bước vào giai đoạn đàm phán chi tiết. Ngoài ra, phía Trung Quốc còn đảm nhận xây dựng các hạng mục thuộc khu vực cảng Gwadar như Trường tiểu học Qu'er, bệnh viện, trường dạy nghề, trung tâm đào tạo nghề..., đồng thời xây dựng công trình nhà máy điện mặt trời, qua đó thể hiện thái độ trách nhiệm của Trung Quốc trong việc phát triển toàn diện cảng Gwadar và cải thiện đời sống của người dân (Lưu Tông Nghĩa, 2016). Cùng với đó, hợp tác giữa Trung Quốc và Pakistan trên phương diện biện pháp bảo đảm an ninh ở bến cảng và khu vực mật dịch tự do ở cảng Gwadar, cải thiện kinh tế - xã hội và đời sống của người dân ở khu

vực cảng Gwadar... cũng đồng thời được tăng cường. Theo ông Mushahid Hussain, Chủ tịch Ủy ban Đối ngoại Thượng viện Pakistan, CPEC đã tạo ra 75 nghìn việc làm cho người dân Pakistan (zawaya.org, 9/7/2020).

### ***Xây dựng hạ tầng giao thông***

Cùng với việc xúc tiến xây dựng Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan, mạng lưới đường cao tốc xuyên Pakistan cũng bắt đầu hình thành. Ngoài tuyến M1 (từ Islamabad đến Peshawar) và M2 (từ Islamabad đến Lahore) đã vận hành, tuyến M4 nối thành phố Faisalabad (ở khá gần Lahore) của tỉnh Punjab với Multan và tuyến M5 nối Peshawar với Karachi (đoạn từ Multan đến Sukkur) đều đã khởi công. Đến đây, tuyến đường chính chạy dọc Pakistan, cũng là tuyến đường xuất phát từ Kashgar của Trung Quốc đi qua dãy núi Karakoram (giai đoạn 1 và 2) đến Islamabad và Lahore, sau đó đi qua tuyến M4 đến Multan, rồi lại đi qua tuyến M5 và cuối cùng đến Karachi, đã hình thành; đồng thời, mạng lưới giao thông của CPEC lấy tuyến đường này làm xương sống cũng đang hình thành (Hạ Bản, 7/10/2016). Ngoài ra, hạng mục cáp quang xuyên biên giới Trung Quốc và Pakistan đã khởi công vào tháng 5/2016, hiện đã kích hoạt giai đoạn 1. Dự án này dài 820 km từ Rawalpindi tới Khujrab. Một công ty Trung Quốc đã thử nghiệm thành công. Dự án này khi đưa vào sử dụng sẽ thúc đẩy mạnh mẽ việc kết nối thông tin giữa hai nước, đồng thời tạo nguồn thu cho Chính phủ Pakistan. Hệ thống cáp quang giai đoạn 1 do Tập đoàn Huawei (Trung Quốc) tiến hành (Zafar Bhuta, 20/2/2020). Hiện nay, Chính phủ Pakistan đang thực hiện giai đoạn 2. Hệ thống này sẽ được lắp đặt dọc theo 3 con đường lớn của CPEC, trong đó có hệ thống đường sắt.

### ***Hạng mục năng lượng***

Hạng mục nguồn năng lượng trong khuôn khổ Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan có 16 nội dung ưu tiên thực hiện, vốn đầu tư chiếm khoảng 76% tổng vốn đầu tư của toàn bộ hành lang, điện năng sản xuất ra có thể đạt đến 10.400.000 KW, tương đương với lượng điện thiếu hụt hàng năm của Pakistan (Lương Đồng, 8/8/2018). Trong các hạng mục năng lượng đã khởi công xây dựng, nhiều hạng mục đã hoàn thành tiến độ đề ra, còn hạng mục thủy điện dự kiến hoàn thành trước năm 2020, nhưng do sự phản đối từ Ấn Độ, dự án này vẫn chưa tiến hành. Hiện nay, 10 nhà máy nhiệt điện đã đi vào hoạt động, nổi bật là tổ máy công suất 300.000 KW của Nhà máy Nhiệt điện Hubco ở Baharpur, Nhà máy Nhiệt điện Cảng Qasim, Nhà máy Nhiệt điện Shiwal, Engro Thar, Surice Mine; ngoài ra, một số dự án Điện gió Dawood, Điện mặt trời Qaid-i-Azam, Điện gió UEP, Sachal ở Pakistan do các công ty Trung Quốc xây dựng đã hoàn thành, tạo ra được 5.000 MW điện cho Pakistan, khắc phục được tình trạng thiếu điện của quốc gia này (International the news, 25/10/2019).

Ngày 15/7/2020, Trung Quốc và Pakistan đã khởi công xây dựng Đập thủy điện Diamer Bhasha ở miền Bắc Pakistan. Dự án trị giá hàng tỷ USD dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2028. Đây là một dự án đa năng, sẽ được sử dụng để lưu trữ nước, giảm thiểu lũ lụt, tưới tiêu và sản xuất điện. Dự án được phối hợp xây dựng bởi tập đoàn xây dựng Power China của Trung Quốc và tập đoàn xây dựng Frontier Works Organization của Pakistan. Theo ông Faisal Wawda, Bộ trưởng Thủy lợi Pakistan, “Đập Diamer Bhasha được xây để thay đổi vận mệnh của Pakistan bằng cách giải quyết các vấn đề về năng lượng và thủy lợi. Đập Diamer Bhasha dự kiến có 1 đập tràn với 14 công và 5 cửa xả để xả bùn. Hệ thống chuyển hướng bao gồm hai đường hầm và kênh dẫn dòng. Dự án xây dựng cũng sẽ bao gồm các nhà máy thủy điện với tổng công suất 4.500 MW. Thủ tướng Pakistan Imran Khan cho biết, khoảng 16.000 việc làm sẽ được tạo ra trong quá trình xây đập, “Đập Diamer Bhasha sẽ là con đập lớn nhất trong lịch sử Pakistan. Con đập sẽ mang lại lợi ích về kinh tế và môi trường cho đất nước, đặc biệt là cho người dân Gilgit-Baltistan” (Báo Lao động, 20/7/2020).

### **Hợp tác sản xuất công nghiệp**

Chính phủ Pakistan đã xác định xây dựng tổng cộng 29 khu công nghiệp dọc theo tuyến hành lang kinh tế. Năm 2016, trong thời gian diễn ra Hội nghị lần thứ 5 Ủy ban Hợp tác liên hợp Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan, phía Trung Quốc đã đồng ý thành lập tổ công tác về hợp tác sản xuất công nghiệp của Trung Quốc trong khuôn khổ CPEC một cách sớm nhất. Hạng mục đầu tiên trong khu vực mậu dịch tự do của cảng Gwadar đã khởi công xây dựng, phía Pakistan đã chuyển giao quyền sử dụng đất của 30% tổng diện tích mặt bằng quy hoạch khu vực mậu dịch tự do (khoảng 280 ha) cho Công ty Trách nhiệm hữu hạn Cổ phần Cảng biển nước ngoài của Trung Quốc, thời gian cho thuê 43 năm (Triệu Manh, 13/11/2015). Khu vực mậu dịch tự do cảng Gwadar nằm sát bên cạnh thành phố Gwadar, lấy bến cảng làm chỗ dựa, trọng điểm phát triển các ngành nghề như hậu cần kinh doanh, gia công thương mại, kho tàng bến bãi và tài chính. Cảng Gwadar còn có ý định xây dựng thành phố thông minh; phía Trung Quốc đã đồng ý cung cấp viện trợ cho chương trình này. Ngoài ra, “Hạng mục giai đoạn 2 Khu công nghiệp Haier - Ruba” đã đạt được đồng thuận về mặt nguyên tắc, tiến hành sửa chữa và mở rộng trên cơ sở khu công nghiệp Haier, kết quả đã có gần 10 công ty vào đây, doanh thu hàng năm ước đạt 400 triệu USD, trực tiếp thu hút khoảng 5.000 việc làm, mỗi năm nộp thuế khoảng 90 triệu USD. Theo thống kê của phía Pakistan, ước tính trong khoảng thời gian từ 2016-2026, Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan sẽ tạo ra khoảng 700.000 cơ hội việc làm (Hu Weijia, 13/4/2016). Chính quyền Tân Cương, Tứ Xuyên, Quảng Tây... của Trung Quốc đang tích cực triển khai kết nối sản xuất công nghiệp với Pakistan. Tuy nhiên, theo Zhan Baozhong, Chủ tịch Công ty Phát triển Hải cảng ngoài nước của Trung Quốc, cho đến tháng 3/2020, chưa có nhà máy sản xuất công nghiệp hoạt động tại khu tự do thương mại ở Gwadar, chủ yếu vẫn chỉ là hoạt động bốc dỡ hàng hóa, nhà máy xử lý rác thải, lọc nước biển. Ông cho rằng vào năm 2030, Gwadar sẽ trở thành trung tâm kinh tế mới và là khu vực đóng góp GDP cao nhất của nền kinh tế Pakistan (Sheridan Prasso, 3/3/2020).

### **Kết luận**

Nói chung, khu vực Nam Á giữ vai trò rất quan trọng trong Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc, vì vậy, nước này không ngần ngại dồn tổng lực để chào mời các quốc gia Nam Á tham gia BRI. Tuy nhiên, Ấn Độ, cường quốc số 1 khu vực Nam Á, lại chẳng mấy mặn mà, và trở thành “hòn đá tảng” đối với quá trình hiện thực hóa chiến lược kinh tế này. Trước bối cảnh đó, Trung Quốc một mặt lôi kéo các nước khác tham gia BRI, mặt khác, buộc phải phát huy hết công năng vai trò của các đồng minh thân cận, trong đó Pakistan là chỗ dựa số 1 cho Trung Quốc mở đường tiến vào Nam Á. Không có gì khó hiểu khi hợp tác giữa hai nước này trong khuôn khổ BRI lại là những dự án dẫn đầu về quy mô, tốc độ hoàn thiện và hiệu quả khai thác. Nhưng để hiện thực hóa BRI tại Nam Á, Trung Quốc vẫn còn phải đối mặt với muôn vàn gian khó, đặc biệt là mục tiêu cân bằng quyền lực với Ấn Độ trong khu vực then chốt này.

### **Tài liệu tham khảo**

1. Ambassador (ret.) James F. Moriarty, Senior Advisor, Bower Group Asia (10/3/2016). *Hearing on China and South Asia*. [https://www.uscc.gov/sites/default/files/transcripts/March%2010%202016\\_Hearing%20Transcript.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/transcripts/March%2010%202016_Hearing%20Transcript.pdf). Ngày truy cập 15/12/2021.

2. Báo Lao động (20/7/2020). *Trung Quốc giúp Pakistan xây dựng đập thủy điện khổng lồ để “thay đổi vận mệnh”*. <https://laodong.vn/the-gioi/trung-quoc-giup-pakistan-xay-dap-khong-lo-de-thay-doi-van-menh-820852.ldo>. Ngày truy cập 14/10/2021.
3. Hạ Bản (7/10/2016). Tăng tốc hình thành mạng lưới giao thông hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan. *Quang minh nhật báo*.
4. Bhalla, M. (2011). China's foreign policy in the region: Implications for India. *The Centre for Policy Analysis Journal*, 9, pp.15-24.
5. China Daily (14/11/2006). *China-Pakistan relations*. [http://www.chinadaily.com.cn/china/2006-11/14/content\\_732562.htm](http://www.chinadaily.com.cn/china/2006-11/14/content_732562.htm). Ngày truy cập 14/10/2021.
6. CSIS (2/4/2020). *The China-Pakistan Economic Corridor at Five*. <https://www.csis.org/analysis/china-pakistan-economic-corridor-five>. Ngày truy cập 15/12/2021.
7. *Dân số Nam Á* (28/3/2022). <https://danso.org/nam-a/>. Ngày truy cập 28/3/2022.
8. Lương Đồng (8/8/2018). Hạng mục tiến triển tích cực, hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan ngày càng mở rộng. *Nhật báo kinh tế*.
9. Hu, S. (2010). Role of SAARC observers: A Chinese perspective. In S.D. Muni (Ed.), *The emerging dimensions of SAARC*. New Delhi: Foundation Books, pp.277-306.
10. Hu Weijia (13/4/2016). *CPEC ảnh hưởng tích cực đến nền kinh tế Pakistan là một ví dụ cho tất cả các nước B&R*. <https://www.globaltimes.cn/content/1042384.shtml>. Ngày truy cập 15/12/2021.
11. International the news (25/10/2019). *Work on 13 energy projects under CPEC in full swing*. <https://www.thenews.com.pk/print/546010-work-on-13-energy-projects-under-cpec-in-full-swing>. Ngày truy cập 14/10/2021.
12. Lisa Curtis (10/3/2016). China's South Asia Strategy. *Testimony before The U.S.-China Economic and Security Review Commission*. [https://www.uscc.gov/sites/default/files/CURTIS\\_Remarks%20031016.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/CURTIS_Remarks%20031016.pdf). Ngày truy cập 15/12/2021.
13. Triệu Manh (13/11/2015). Chuyển giao quyền sử dụng một phần đất của cảng Gwada cho phía Trung Quốc. *Thanh niên Trung Quốc*.
14. Lưu Tông Nghĩa (2016). Xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan: tiến triển và thách thức. *Tạp chí Nghiên cứu vấn đề quốc tế*, Số 3.
15. Trần Sam, Tào Tân, Lưu Dương (26/7/2016). *Đẩy nhanh tốc độ mọi mặt xây dựng hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan*. [www.scio.gov.cn](http://www.scio.gov.cn). Ngày truy cập 15/10/2021.
16. Sanjeev Kumar (2019). *China's South Asia Policy in the 'New Era'*. <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0974928419841769>. Ngày truy cập 15/12/2021.
17. Sheridan Praso (3/3/2020). *CPEC-China's most ambitious project in Pakistan has become a corridor to nowhere*. <https://theprint.in/world/cpec-chinas-most-ambitious-project-in-pakistan-has-become-a-corridor-to-nowhere/374430/>. Ngày truy cập 14/10/2021.
18. Zafar Bhuta (20/2/2020). *Pakistan plans second phase of Pak-China Fibre Optic cable*. <https://tribune.com.pk/story/2160351/2-pakistan-plans-second-phase-pak-china-fibre-optic-cable?amp=1>. Ngày truy cập 15/12/2021.
19. Zaway (9/7/2020). *BRI: CPEC generates 75,000 jobs in Pakistan*. [https://www.zawya.com/mena/en/economy/story/BRI\\_CPEC\\_generates\\_75000\\_jobs\\_in\\_Pakistan-ZAWYA20200709125502/](https://www.zawya.com/mena/en/economy/story/BRI_CPEC_generates_75000_jobs_in_Pakistan-ZAWYA20200709125502/). Ngày truy cập 15/12/2021.