

Hội nhập - Bang giao Việt-Hoa - 5 - Côn Minh- Hải Phòng



Nước Việt và thế giới

Hội nhập được thì cần gì Thoát Trung !

[Hội nhập - Bang giao Việt-Hoa - 5 - Côn Minh- Hải Phòng](#)

[Đường sắt Côn Minh- Hải Phòng: Trăm năm con tao xoay vần \(p1\)](#)

[Đường sắt Côn Minh – Hải Phòng: Cây giáo đâm xuyên yết hầu Việt Nam \(p2\)](#)

[Lịch sử tuyến đường sắt “Vành đai và Con đường” ở Việt Nam](#)

[Lịch sử bi thương của đường sắt Hải Phòng – Côn Minh](#)

[Đường sắt Trung Quốc qua vùng mỏ đất hiếm Việt Nam: chuyên gia nói gì?](#)

[‘Cộng đồng chung vận mệnh’, Biển Đông, Cửu Long, và nhân tố thứ 3](#)

[Việt Nam cần đề phòng tình huống xấu nhất từ căn cứ của Trung Quốc ở Campuchia](#)

[Việt Nam – Trung Quốc hợp tác chống ly khai: Ai sẽ là nạn nhân?](#)

[Việt Nam trong mối ‘tình tay ba’ Việt – Mỹ – Trung](#)

[Việt Nam cố giữ cân bằng trong quan hệ với Mỹ và Trung Quốc](#)

[Đường sắt Côn Minh- Hải Phòng: Trăm năm con tao xoay vần \(p1\)](#)

02/01/2024

Tùng Phong

Capture à partir de :[voatiengviet](https://voatiengviet.com)



Trong chuyến công du của Tập Cận Bình vừa qua, Việt Nam và Trung Quốc đã ký kết 36 thỏa thuận hợp tác. Trong đó, tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai khổ 1,435m được điện khí hóa là dự án trọng điểm.

Năm 2006, tức 2 năm sau khi dỡ bỏ cầu Eiffel Tân An, cục đường sắt Việt Nam lại đề xuất khôi phục lại tuyến đường sắt Saigon - Mỹ Tho với kinh phí dự kiến 7.072 tỷ đồng.

Tuyến đường sắt chiến lược Côn Minh – Hải Phòng được coi là dự án quan trọng nhất trong hàng loạt các thỏa thuận hợp tác, đầu tư hạ

tầng kết nối giao thông Việt - Trung trong khuôn khổ "**Hai hành lang, một vành đai**" - một hợp phần trong hệ thống BRI.

Tuyến đường này và cảng Hải Phòng là những cấu trúc có khả năng thay đổi địa chính trị **khu vực Bắc Bộ**. Đây là mũi tên trúng nhiều đích của Tập Cận Bình và có thể coi là thắng lợi của "Hoàng đế Đỏ" trong việc từng bước ràng buộc, tiến đến khống chế hoàn toàn Hà Nội trong "cộng đồng chia sẻ tương lai" - một diễn ngôn khác thay thế cho "cộng đồng chung vận mệnh".

Để hiểu rõ ý nghĩa của tuyến đường sắt từng được so sánh như là "Kênh đào Panama" của Đông Dương, có lẽ, cũng cần nhìn lại lịch sử, dưới lăng kính của người khai sinh và đặt nền móng cho tuyến đường đã trở thành huyền thoại hơn 100 năm trước, cũng như trong bối cảnh mới, dưới con mắt và tham vọng của Trung Quốc.

Điều đáng nói và phải nhắc lại lịch sử tuyến đường sắt Côn Minh – Hải Phòng không chỉ về tầm quan trọng của nó, mà còn nhiều bài học đáng để cho các nhà lãnh đạo sau này tham khảo cách mà toàn quyền Paul Doumer đã hoàn thành một hệ thống hạ tầng giao thông thực sự vĩ đại chỉ trong nhiệm kỳ 5 năm ngắn ngủi 1897-1902, đem đến cho không chỉ Việt Nam mà cả xứ Đông Dương một diện mạo, hạ tầng xã hội văn minh mà những quốc gia luôn vỗ ngực tự hào có hàng ngàn năm văn hiến này chưa từng biết đến. "**Đông Dương đã được tạo ra từ sắt và tiền bạc: Sắt từ đường ray và tiền bạc từ ngân sách chung**" như tựa đề của một bài báo trên tạp chí La Quinzaine coloniale ngày 25/5/1902.

Lấy mốc dấu 1881 là năm tuyến đường sắt đầu tiên [Saigon - Mỹ Tho](#) được xây dựng, khai sinh ra ngành đường sắt Việt Nam. Đến năm 1931 người Pháp thực tế đã hoàn thành hệ thống đường sắt Đông Dương với khoảng 2400km các tuyến chính bao gồm 1700 km theo đạo Luật 1898, đoạn Vân Nam – Lào Cai 468km, đoạn Hà Nội – Lạng Sơn 160km, Saigon – Mỹ Tho 70km, hệ thống depot, xưởng sửa chữa, bảo dưỡng đầu máy và đóng mới toa tàu... Có thể nói, Việt Nam đã được thừa hưởng một hệ thống đường sắt hoàn chỉnh và hiện đại bậc nhất Châu Á khi đó.

Hãy thử tưởng tượng, ở đầu thế kỷ 20, những người Việt đã được tiếp cận và sử dụng những dịch vụ vận tải hiện đại như ô- tô ray (autorail) của hãng Decaulville mà dân chúng thường gọi là tàu "Micheline" trên tuyến đường sắt Hà Nội – Hải Phòng. Đây là những tàu tự hành chạy

bằng động cơ đốt trong Hispano - Suiza, có hệ thống bánh xe đặc biệt bằng cao su do hãng Michelin thiết kế riêng cho autorail, có khả năng leo dốc với tốc độ 40km/h và 90km/h khi chạy trên đường bằng. Trên tuyến Hải Phòng – Vân Nam Phủ, du khách rời Hà Nội lúc 20h30 phút đến Lào Cai vào sáng hôm sau lúc 5h45 phút và đi tiếp vào lúc 6h 05 phút, dừng tàu ở Kai-Yuen 1 tiếng, và "Micheline" vào ga Vân Nam Phủ lúc 18h 42 giờ (*Theo Frédéric Hulot*). Với một lộ trình hơn 800km, vượt qua những cung đường hiểm trở, kỳ vĩ bậc nhất Châu Á, chỉ trong 21 giờ vẫn còn là câu chuyện xa vời đối ngành đường sắt Việt Nam sau 100 năm.

Gần 50 năm sau ngày thống nhất đất nước, đường sắt Việt Nam nay đã trở thành lạc hậu nhất thế giới. Điều này chính ông cựu Bộ trưởng Giao thông Vận tải Trương Quang Nghĩa từng thừa nhận "[Việt Nam sớm có hệ thống đường sắt hiện đại, nhưng sau hơn 100 năm thì kém dần và nay thực sự rất lạc hậu](#)".

Năm 2017, một bài viết trên vnexpress.net có tựa đề “Đường sắt Việt Nam 136 năm thụt lùi” của hai tác giả Hoàng Phương và Đoàn Loan như một lời cảm thán đầy đau xót cho thân phận bọt bèo của hàng ngàn công nhân đường sắt, những người gác ghi, canh tàu phải làm việc trong một điều kiện tồi tệ với đồng lương chỉ đủ húp cháo, tiếc nuôi những di sản như tuyến đường sắt Tháp Chàm – Đà Lạt đã vĩnh viễn mất đi, cũng như tình trạng bi thảm chung cho cả ngành công nghiệp vận tải từng có một quá khứ vàng son, rực rỡ.

"Nếu như Người Nhật khẳng định đường sắt là nền tảng phát triển của quốc gia bởi năng lực vận chuyển hàng hóa lớn. Trung Quốc coi đường sắt là đại động mạch của nền kinh tế. Thì Việt Nam hầu như bỏ quên đường sắt trong 4 thập kỷ phát triển. Tất cả các ngành vận tải đều đã tiếp cận được với những gì tân tiến của thế giới, riêng đường sắt Việt Nam vẫn ở lại với 100 năm về trước.

Thời điểm này, Trung Quốc đã có 140.000 km đường sắt, trong đó 16.000 km đường sắt cao tốc. Malaysia có 1.650 km đường sắt đôi, điện khí hóa. Nhật Bản có 19.600 đường đôi điện khí hóa, 3.000 km đường sắt cao tốc, Hàn Quốc có gần 2.000 km đường điện khí hóa, 650 km đường sắt cao tốc.

Trong khi Việt Nam chưa có đường sắt đôi, điện khí hóa, 85% đường đơn khổ một mét và chỉ chiếm 2% thị phần toàn ngành giao thông..."
[\(Đường sắt Việt Nam 136 năm thụt lùi, Vnexpress.vn 12/06/2017\)](#)

Hệ thống đường sắt mà Paul Doumer để lại ở Việt Nam vẫn được khai thác tới năm... 2023 (và chắc chắn còn nhiều năm sau nữa). Về cơ bản là không có gì thay đổi, ngoài việc người ta thay những đầu máy hơi nước hiệu [Mikado của Pháp \(được đổi tên thành Tư Lực\)](#) bằng đầu máy chạy dầu diesel hiệu [Đông Phương Hồng hay Đổi Mới của... Trung Quốc](#) và sửa chữa lại những cây cầu đã quá xuống cấp do chiến tranh.

Công bằng mà nói thì cũng có vài tuyến đường sắt khổ 1m được xây dựng sau 1975 như các tuyến Đông Anh đi Văn Điển, Kép đi Hạ Long, Hà Nội đi Thái Nguyên song nó không trở thành các cung vận chuyển hàng hóa hiệu quả. Thiếu kết nối với cảng biển, thậm chí tuyến đường như Kép - Hạ Long còn phát sinh thêm phí tổn trung chuyển hàng hóa. Nhưng có một sự thực bi đát là ngành cơ khí chế tạo và luyện kim Việt Nam cho đến nay không có khả năng đúc được đường ray thép đảm bảo tiêu chuẩn và việc xây dựng các đoạn đường sắt “mới” là do tháo dỡ những đoạn đường ray và tavet thép cũ có từ thời Pháp thuộc hoặc nhập đường ray Trung Quốc để thi công cho những tuyến “mới”. Tình trạng chấp vá khốn khổ này khiến cho nhiều tuyến đường sắt rất giá trị do người Pháp xây dựng đã bị phá hủy.

Nếu như những người cộng sản với nhiệt tình cách mạng không dỡ bỏ tuyến đường sắt răng cưa Tháp Chàm – Đà Lạt (được coi là kỳ quan kỹ nghệ đường sắt thế giới) trong những năm 80s thế kỷ trước, đường sắt Saigon – Mỹ Tho, cũng như những cây cầu [Eiffel Tân An](#) (2004), Bình Điền, Bến Lức, ... đem bán sắt vụn, thì có lẽ giờ vẫn có thể xin được “khảm” tiền từ “đám” “Phú Lãng Sa” để [phục dựng các di sản như đối với cầu Long Biên](#)..

Năm 2006, tức 2 năm sau khi dỡ bỏ cầu Eiffel Tân An, cục đường sắt Việt Nam lại đề xuất [khôi phục lại tuyến đường sắt Saigon - Mỹ Tho](#) với kinh phí dự kiến 7.072 tỷ đồng.

Năm 2020, thậm chí [Tổng công ty đường sắt Việt Nam còn dự định phá dỡ Trụ sở Hỏa xa](#) (tòa nhà Bureau du Chemin de Fer của Công ty hỏa xa Đông Dương, được khánh thành vào năm 1914) tại số 136 Hàm Nghi, quận 1 - TP.HCM để xây cao ốc, văn phòng cho thuê. Đây là một kiến trúc lịch sử có tuổi đời hơn 100 năm, vẫn còn rất đẹp và tráng lệ, là 1 trong 23 công trình kiến trúc nghệ thuật ở quận 1 được UBND TP.HCM đưa vào danh mục di tích lịch sử văn hóa, danh lam

thắng cảnh TP.HCM, giai đoạn 2016 - 2020. Cùng xếp hạng trong danh mục di tích là Nhà thờ Đức Bà, trụ sở UBND TP...

Năm 2023, tỉnh Lâm Đồng cũng đề xuất với Bộ GTVT và Chính phủ Việt Nam [khôi phục lại tuyến đường sắt Đà Lạt – Tháp Chàm](#) với kinh phí khoảng 28.980 tỷ đồng.

Cứ như vậy, trong suốt nửa thế kỷ sau khi đã thống nhất đất nước về mặt địa lý, những người cộng sản cứ loay hoay với việc đập phá các di sản, sau đó lại đi xin tiền viện trợ từ “thực dân, đế quốc” mà họ đã đánh đuổi hoặc vẽ ra những dự án hàng ngàn tỷ đồng để “phục dựng” chính những thứ mà họ đã nhiệt tình hủy hoại.

Trong chuyến công du của Tập Cận Bình vừa qua, [Việt Nam và Trung Quốc đã ký kết 36 thỏa thuận hợp tác](#). Trong đó, tuyến đường sắt Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai khổ 1,435m được điện khí hóa là dự án trọng điểm. Vậy là, sau khi đổ hàng triệu máu xương để đánh đuổi cả đế quốc Mỹ lẫn thực dân Pháp, giờ đây để xây một tuyến đường sắt “hiện đại” – theo tiêu chuẩn đường sắt thế giới khoảng 30 năm trước, chúng ta phải vay tiền và nhờ anh bạn láng giềng to xác, xấu bụng xây giùm. Không những thế, chúng ta còn phải cam kết “cùng chia sẻ tương lai” với anh ta. Chưa nói đến hiệu quả kinh tế của tuyến đường này, cũng như những lo ngại về an ninh quốc phòng, số tiền khổng lồ 11 tỷ USD sẽ khiến cho những tấm thân gầy guộc của người dân Việt Nam oằn thêm gánh nặng thuế phí trong nhiều thế hệ.

Câu chuyện về ngành đường sắt nói chung và tuyến đường sắt Hải Phòng – Côn Minh nói riêng có thể coi như một lát cắt lịch sử đầy thăng trầm, bi kịch của đất nước, dân tộc. Giờ đây, lịch sử đó sắp sang trang, nhưng trang tiếp tới là "bi" hay là "hùng", là "hưng" hay "phế" thì không rõ. Bởi lẽ, quyền quyết định, có lẽ, đã không còn trong tay Việt Nam.



[Đường sắt Côn Minh – Hải Phòng: Cây giáo đâm xuyên yết hầu Việt Nam \(p2\)](#)

03/01/2024

Tùng Phong

Capture à partir de : [voatiengviet](https://voatiengviet.com)



Nhưng liệu Việt Nam "chịu đấm" có được "ăn xôi" hay không thì chưa chắc chắn, bởi lẽ Trung Quốc cũng đang trong tình thế "ốc không mang nổi mình ốc".

Trong ván cờ này, chỉ cần Hà Nội giữ chặt hai con át là mỏ Núi Pháo và Cảng biển Hải Phòng, mọi chuyện sẽ trong tầm kiểm soát.

Hà Nội chịu đấm, có được ăn xôi?

[“Hai hành lang, một vành đai kinh tế vinh Bắc Bộ” - một hợp phần quan trọng trong BRI - đã được chính phủ hai nước Việt Trung đạt được nhận thức chung từ năm 2004.](#) Tức là trước khi “Hoàng đế Đổ” đăng quang và nói về "Nhất đới nhất lộ" khá lâu. Theo đó, các thỏa thuận về xây dựng hạ tầng giao thông kết nối, thương mại biên mậu, giao lưu văn hóa, hợp tác an ninh, thương mại điện tử, đào tạo giáo dục, thuế quan... đã được hai bên bàn soạn và thống nhất về mặt chủ trương. Tuyến đường sắt Hải Phòng - Lào Cai đầu nối với hệ thống đường sắt Trung Quốc là dự án hạ tầng trọng điểm trong chương trình này.

Trong một thời gian dài, “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Bắc Bộ” bị Hà Nội ghẻ lạnh. Các nhà lãnh đạo Việt Nam có lý do chính đáng để nghi ngờ thành ý của anh bạn vàng “4 Tốt” khi mà hải cảnh, kiểm ngư Trung Quốc thường xuyên tấn công tàu cá và thậm chí tàu hải quân Trung đe dọa các giàn khoan ngoài khơi của Việt Nam. [Năm 2014, sự kiện giàn khoan 981 hạ đặt trong vùng đặc quyền kinh tế](#) của Việt Nam đã thổi bùng những cuộc biểu tình dữ dội khắp từ Nam ra Bắc. Thậm chí một số nơi đã có những cuộc bạo động nhắm vào các cơ sở kinh tế và người Trung Quốc. Quan hệ Việt Trung đã trải qua một phen sóng gió. Ngoài ra, nỗi e ngại về “bẫy nợ” và tai tiếng xấu của các dự án liên quan đến BRI mà điển hình là đường sắt đô thị Cát Linh - Hà Đông đã khiến cho Hà Nội không mặn mà "sáng kiến Vành đai, Con đường".

Tuy nhiên, khó khăn kinh tế hiện tại càng lúc càng khốc liệt. Sau 2 năm dịch bệnh hoành hành và tiếp đó là chiến tranh Nga - Ukraine, xung đột Israel và Hamas, suy thoái kinh tế toàn cầu... Bong bóng BĐS, chứng khoán nổ tung, những sai phạm mang tính hệ thống nghiêm

trọng trong ngành ngân hàng và quản lý tài chính quốc gia vỡ lở đang gây ra cuộc khủng hoảng niềm tin lan rộng như đám cháy rừng. Cùng với sự suy giảm đột ngột về Cầu thị trường và sự chậm trễ chuyển đổi của các doanh nghiệp Việt khiến cho “nền kinh tế rồng” phụ thuộc vào gia công và xuất khẩu suy sụp đến mức không ngờ.

Mặc dù, với óc sáng tạo vô biên và sự tận tụy hiếm có của Bộ Tài Chính trong việc liên tục ban hành các sắc thuế, phí mới để đảm bảo ngân sách vẫn đầy tràn như nồi cơm Thạch Sanh. Nhưng giới chức CSVN hiểu rõ "miếng da lừa" đang "teo" nhanh như thế nào. Số lượng doanh nghiệp đóng cửa, phá sản năm sau lại phá kỷ lục năm trước và là con số tăng trưởng bi thảm ấn tượng nhất của nền kinh tế. Trong 11 tháng năm 2023, thống kê đã có hơn [158.000 doanh nghiệp đóng cửa, phá sản](#). Tình trạng thâm ở các đầu tàu kinh tế không thể che giấu, trái ngược hoàn toàn với những bản báo cáo kinh tế vĩ mô màu hồng được giới chức đọc trên tivi. Có lẽ chính vì áp lực này khiến Hà Nội nhượng bộ trước Bắc Kinh trong dự án đường sắt Lào Cai -Hải Phòng và nhiều nội dung trong 36 văn bản thỏa thuận đã được ký kết.

Nhưng liệu Việt Nam "chịu đấm" có được "ăn xôi" hay không thì chưa chắc chắn, bởi lẽ Trung Quốc cũng đang trong tình thế "ốc không mang nổi mình ốc". Hàng chục tỷ USD hứa hẹn có lẽ cũng chỉ là "tiền hơi" như câu chuyện về CIF ở Angola. Các dự án liên doanh Việt Trung không bao giờ được hoàn thành như gang thép Thái Nguyên, các nhà máy sản xuất nhiên liệu sinh học Bình Phước, Phú Thọ, Quảng Ngãi, nhà máy giấy Phương Nam... trong số [12 đại dự án nghìn tỷ sắt vụn của bộ Công Thương](#), liệu sẽ lại tái diễn?

Những con số nhảy múa

Năm 2018, Công ty Hữu hạn Tập đoàn Viện Khảo sát thiết kế số 5 Đường sắt Trung Quốc ([V5-TQ](#)) đã lập quy hoạch tuyến đường sắt [Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng](#) kết nối với Trung Quốc. Chi phí khảo sát, thiết kế từ nguồn vốn ODA của Trung Quốc.

Tổng chiều dài toàn tuyến phía Việt Nam khoảng 392 km (chỉ đi chung tuyến hiện có khoảng 12 km, còn lại làm mới), đường sắt đơn khổ ray 1.435 mm, kết hợp tàu khách và hàng, tốc độ chạy tàu 160 km/giờ, với 15 đôi tàu/ngày. Tổng mức đầu tư (không bao gồm chi phí giải phóng mặt bằng) ước khoảng 100.000 tỉ đồng.

Bộ giao thông vận tải Việt Nam đã rất hào hứng với qui hoạch này của V5 – TQ. Năm 2023, bộ GTVT đã lập một qui hoạch đường sắt Lào Cai - Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh gần như hoàn toàn giống với qui hoạch trước đó của V5-HQ, chỉ có một điều chỉnh nhỏ là kéo dài đoạn từ Hải Phòng – Quảng Ninh thêm vài chục km. [Bản qui hoạch này do liên doanh tư vấn Công ty CP Tư vấn đầu tư và Xây dựng giao thông vận tải - GTVT \(TRICC-JSC\) và Tổng Công ty Tư vấn thiết kế GTVT \(TEDI\) lập để “xin ý kiến góp ý” vào tháng 9/2023, ngay trước chuyến công du của ông Tập Cận Bình ít ngày. Không rõ, chi phí cho “qui hoạch mới” này của Bộ GTVT do nguồn nào chi trả?](#)

[Tuy nhiên, sau chuyến công du của Tập Cận Bình, dự kiến mức đầu tư tuyến đường sắt Hải Phòng – Lào Cai đã nhảy vọt lên 11 tỷ USD.](#)

Điều gì khiến cho một qui hoạch và dự toán do V5- TQ thực hiện năm 2018 và bộ GTVT mới đây dự trù con số 100.000 tỷ đồng, tương đương khoảng 4,3 tỷ USD đã biến thành 11 tỷ USD? Mặc dù đây chỉ là dự toán sơ bộ nhưng sự khác biệt quá lớn về con số dường như không liên quan đến yếu tố kỹ thuật và phương pháp tính. Các nhà thầu Trung Quốc rất nổi tiếng về truyền thống "lại quả" hợp đồng bằng “tiền tươi” hậu hĩnh nhưng cũng không thể trong chớp mắt hô biến 4,3 tỷ thành 11 tỷ USD được. Phải chăng, đằng sau con số nhảy múa này là những ngã giá chính trị?

Một lo ngại có căn cứ là nếu như tuyến đường sắt Côn Minh - Hải Phòng lại đội vốn gấp cả chục lần, kéo dài thời gian thi công hàng thập kỷ như Cát Linh - Hà Đông, thì dấu cho Việt Nam có hút hết dầu Biển Đông để cản trừ nợ cho Trung Quốc cũng không nổi. Hay giả như Hà Nội có nuốt được “năm xôi” của Bắc Kinh hôm nay thì ngày mai sẽ phải móc họng trả lại gấp mười lần. Bài học từ Angola, Congo, Mozambique và “tình hữu nghị sống mãi như Trời Đất” với Trung Quốc, cùng vô số trải nghiệm cay đắng với người anh em “4 Tốt” trong hàng loạt các đại dự án ngàn tỷ sắt vụn chẳng thể khiến cho giới lãnh đạo Việt Nam thức tỉnh hay sao?

Đắt hiem, cảng Hải Phòng và còn gì nữa?

Câu hỏi được giới quan sát chính trị đặt ra là: Tuyến đường sắt Hải Phòng – Lào Cai có lợi cho ai và mục đích của Trung Quốc là gì?

Trước khi phân tích sâu hơn về mối quan hệ “cùng thắng” kiểu Tom và Jerry của Việt Nam – Trung Quốc, người viết muốn bày tỏ quan điểm cá nhân hết sức ủng hộ việc hiện đại hóa ngành đường sắt, vốn đã

quá lạc hậu của Việt Nam. Tuyến đường sắt Lào Cai – Hải Phòng khổ 1,435m, điện khí hóa để vận chuyển hàng hóa thông thương với Trung Quốc là một điều tốt.

Tuy nhiên, việc xây đường sắt Lào Cai – Hải Phòng, Hải Phòng – Móng Cái và tiếp tới là đường sắt cao tốc Bắc - Nam cần nguồn vốn khổng lồ so với một nền kinh tế ẻo uột như Việt Nam. Do đó, cần một sự tính toán căn cơ và tầm nhìn dài hạn, đặt trong điều kiện, cũng như cơ cấu phát triển của cả nền kinh tế. Điều quan trọng là phải có được hành lang pháp lý hoàn chỉnh cho việc hợp tác, cùng khai thác hay nhượng quyền với các nhà thầu, cũng như khả năng giám sát về mặt an ninh quốc phòng. Bài học từ đường sắt Cát Linh – Hà Đông còn rất mới. Hy vọng điều đó sẽ không bao giờ lặp lại. Ngành đường sắt Việt Nam cần thay đổi hoàn toàn và đội ngũ quan liêu như hiện nay không phù hợp cho một cuộc cách mạng về công nghệ, quản lý.

Tuyến đường sắt Lào Cai – Hải Phòng là cần thiết và có lợi cho cả hai bên. Mặc dù, với lợi thế vượt trội hoàn toàn về qui mô, sản xuất, thương mại và logistics, hàng hóa Trung Quốc sẽ lấn át và tàn sát hàng vạn doanh nghiệp nội địa không thương tiếc. Nhưng ở mặt khác của đồng xu, người tiêu dùng sẽ được hưởng lợi nhiều. Các doanh nghiệp Việt buộc phải thay đổi, thích ứng hoặc biến mất. Điều đáng lo ngại là sẽ có một cú sốc lớn và tỷ lệ thất nghiệp nghiêm trọng trong những năm tới.

Mục đích thực sự của Trung Quốc ở tuyến đường sắt Hải Phòng – Côn Minh là gì?

Nhà nghiên cứu [Brando Tran trên tờ Dilopmat](#) cho rằng nhiều dấu hiệu cho thấy dự án này có thể không phải là một sáng kiến cân bằng của Hà Nội, mà là một phản ứng do bị Trung Quốc thúc ép. Điều này có thể chỉ đúng một nửa.

Việt Nam mong đợi những khoản đầu tư lớn từ “Hai hành lang, một vành đai” với tâm thế của một người sắp chết đuối mong vớ được cái phao. Bất kể đó là phao của Mỹ, Nhật, Hàn hay Trung Quốc. Nỗ lực phổ biến của giới lãnh đạo Việt Nam là cần có những báo cáo tăng trưởng GDP và đầu tư FDI thật đẹp trong nhiệm kỳ, bất kể bằng giá nào. Họ rất tự tin với trí thông minh kiểu Trạng Quỳnh rằng có thể ăn hết miếng phomat trên chiếc bẫy chuột mà không bị trừng phạt. Hậu quả ra sao thì nhiệm kỳ sau gánh chịu. Do đó, đây là một cuộc đổi trao tự nguyện.

Tuyến đường sắt Hải Phòng – Lào Cai được điện khí hóa, có khả năng kết nối với mạng lưới đường sắt Trung Quốc sẽ đem đến cơ hội tiếp cận tuyệt vời cùng lúc với mỏ đất hiếm Núi Pháo cực kỳ quý giá và cảng biển chiến lược Hải Phòng. Trong ván cờ này, kịch bản “đổi khoáng sản lấy hạ tầng” của các tập đoàn Trung Quốc ở các nước Châu Phi hoàn toàn có thể lặp lại với một chính phủ tham nhũng luôn đói khát.

Nếu kiểm soát được mỏ Núi Pháo của Việt Nam, Trung Quốc hoàn toàn chiếm thế thượng phong với các nước Tây Phương trong cuộc chiến bán dẫn – chìa khóa của các ngành công nghệ đỉnh cao thế kỷ 21. [Mới đây nhất, Trung Quốc đã ban hành lệnh cấm xuất khẩu các công nghệ tinh chế đất hiếm](#). Đây là một biện pháp cản trở các quốc gia có nguồn đất hiếm nhưng không có công nghệ chế biến như Việt Nam. Cần phải nhấn mạnh rằng, tài nguyên đất hiếm hiện là con át chủ bài đáng giá nhất của Hà Nội chứ không phải địa chiến lược. Nếu bị mất con bài này vào tay người anh em "4 Tốt", Hà Nội sẽ biết ngay bộ mặt thật của Bắc Kinh.

Cảng Hải Phòng trong “Hai hành lang, một vành đai kinh tế vịnh Bắc Bộ” có vị trí trung tâm và là giao điểm của các trục kinh tế. “Hải tần phòng thủ” là một cái tên rất xưa, được cho là có từ thời nữ tướng Lê Chân (TCN) khai hoang vùng cửa sông Cấm, gợi nhắc cho chúng ta biết vai trò của nó như một cấu trúc phòng thủ bờ biển. Đây là vị trí chiến lược về hải quân, là cửa ngõ của miền Bắc Việt Nam.

Từ Hải Phòng có thể tiếp cận và kiểm soát hầu hết các tỉnh phía Bắc thông qua hệ thống sông Thái Bình, sông Cấm, Sông Bạch Đằng, sông Luộc, Văn Úc... Trong lịch sử, tất cả các cuộc tấn công từ biển vào miền Bắc Việt Nam đều đi qua cửa ngõ Hải Phòng. Vùng cửa sông Bạch Đằng là nơi ghi dấu những chiến tích oai hùng của Ngô Vương Quyền năm 938 và vua tôi nhà Trần lặp lại chiến công hiển hách đó vào năm 1288 với cùng một phương pháp tác chiến. Do là cảng biển chiến lược nên Hải Phòng luôn là mục tiêu công kích đầu tiên trong chiến tranh. Trong thời Pháp thuộc, đây là một trong ba thành phố mà Paul Doumer cho xây nhà hát lớn (Hải Phòng – Hà Nội – Saigon) và đặt nền tảng các ngành công nghiệp nặng như xi măng, đóng và sửa chữa tàu biển, cơ khí chế tạo... làm tiền đề phát triển cho thành phố non trẻ nhưng đầy tiềm năng.

Thành phố cảng năng động này trong một thập kỷ qua luôn có mức tăng trưởng GRDP hai con số và luôn đứng trong top5 những thành phố có mức tăng trưởng, thu hút đầu tư nước ngoài và nộp ngân sách cao nhất. Hệ thống cảng biển Hải Phòng liên tục mở rộng và công suất thông qua hiện nay khoảng 100 triệu tấn hàng hóa/năm. Với địa lý đặc biệt, cảng Hải Phòng hoàn toàn có thể phát triển với qui mô gấp nhiều lần, trở thành cảng biển lớn nhất Đông Nam Á. Năm 2020, một bài báo của South China Morning có nhận xét "[Hải Phòng được cho là có thể trở thành Thâm Quyển của Việt Nam, đang phát triển nhanh chóng, từ vị thế trung tâm sản xuất của đất nước](#)". Đây không phải là lời khen sáo rỗng. Nhưng nếu để so sánh thì Hải Phòng sẽ giống với Thiên Tân hơn là Thâm Quyển. Nó là một thành phố công nghiệp nặng, cảng biển quan trọng bậc nhất và chỉ cách thủ đô Hà Nội 100 km.

Trung Quốc đầu tư rất nhiều vào Hải Phòng và cạnh tranh "sát ván" với Nhật Bản, Hàn Quốc ở thành phố này. Các quận Thủy Nguyên, Đồ Sơn, Dương Kinh là nơi mà các doanh nghiệp Trung Quốc thường đặt cơ sở sản xuất, nhà máy, đầu tư các tài sản lớn như khu đô thị Our City. Còn phía khu vực quốc lộ 5 cũ, các khu chế xuất như Nomura, Tràng Duệ, Tiên Lãng, Vĩnh Bảo là nơi mà các doanh nghiệp Nhật, Hàn đặt các nhà máy. Kể từ khi thương chiến Mỹ - Trung bắt đầu, một làn sóng các doanh nghiệp Trung quốc đã sang Việt Nam và Hải Phòng là một điểm đến ưa thích nhất. Thành phố cũng đang xúc tiến xây dựng khu [cảng biển phi thuế quan](#) Xuân Cầu và khi tuyến đường sắt Hải Phòng – Lào Cai mới hoàn thành sẽ tạo ra một hệ thống hạ tầng hoàn thiện đem lại động lực phát triển cho không chỉ riêng Hải Phòng mà các doanh nghiệp Trung Quốc sẽ được hưởng lợi lớn nhất.

Như vậy, có thể thấy tuyến đường sắt Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh hay "Hai hành lang, một vành đai kinh tế Bắc Bộ" là một mũi tên nhiều đích của Tập Cận Bình. Tham vọng đế quốc của ông ta có được thực hiện được hay không rất khó nói. Cũng giống như Paul Doumer, kỳ vọng của ông về con đường sắt Hải Phòng – Côn Minh chưa bao giờ đạt được bởi các biến cố lịch sử.

Trong ván cờ này, chỉ cần Hà Nội giữ chặt hai con át là mỏ Núi Pháo và Cảng biển Hải Phòng, mọi chuyện sẽ trong tầm kiểm soát. Nhưng ngược lại, nếu chính phủ tham lam và yếu hèn để mất một hoặc cả hai con Át, thì rất có thể vào một ngày xấu trời các nhà lãnh đạo Trung Quốc sẽ coi miền Bắc Việt Nam như "một phần không thể tách rời" của mẫu quốc. Khi đó, tuyến đường sắt Hải Phòng - Lào Cai - Côn Minh sẽ

chẳng khác nào như một cây giáo đâm xuyên qua yết hầu Việt Nam là cảng biển chiến lược Hải Phòng.



Lịch sử tuyến đường sắt “Vành đai và Con đường” ở Việt Nam

Dương Quốc Chính

11-12-2023

[baotienngdan](#)

Báo chí ta và địch đang đồn ầm là đồng chí Tập sang Việt Nam sẽ hứa hẹn xây dựng tuyến đường sắt Lào Kai – Hà Nội – Hải Phòng, chắc theo chuẩn đường sắt Trung Quốc. Tuyến hiện có cũ rích từ thời Pháp thuộc với khổ đường ray hẹp.

Ngoài ra, Trung Quốc cũng sẽ tài trợ cho Việt Nam cải tạo tuyến đường sắt Đồng Đăng (Lạng Sơn) – Hà Nội và làm mới tuyến Móng Cái – Hải Phòng. Các tuyến đường sắt này nằm trong chiến lược Vành đai và Con đường của Trung Quốc. Đề nhằm mục đích vận chuyển từ các cửa khẩu lớn của Trung Quốc sang Việt Nam và ra biển.

Điều đặc biệt nữa là, ngoài tuyến Móng Cái chưa xây thì các tuyến đường sắt kia đều đã có từ thời Pháp. Thời đó công ty hỏa xa Vân Nam (của Pháp) đã đầu tư đường sắt sang tận Côn Minh, từ Hải Phòng, để giao thương với Trung Quốc.

Mục tiêu ban đầu của người Pháp muốn chiếm Sài Gòn và Hà Nội là nhằm mục đích tìm đường tiếp cận giao thương với miền Nam Trung Quốc. Đối với người Pháp từ thế kỷ 19 thì họ hầu như không để tâm tới Đông Dương, mà chỉ biết tới Trung Quốc.

Ban đầu, Pháp chiếm Gia Định rồi tìm đường đi ngược sông Mekong để sang Tàu. Nhưng tuyến đường đó quá xa xôi hiểm trở. Thế là họ quay ra đi ngược sông Hồng lên Trung Quốc và điểm trung chuyển chính là Hà Nội.

Nhà thám hiểm ở cả hai tuyến đường là Jean Dupuis, cũng là một thương gia. Tay này chiếm chỗ trong lịch sử Việt Nam, còn được đặt tên đường thời Pháp thuộc, do có công khai phá, cũng gây nên biến cố Hà Nội, do bị quan lại Hà Nội đòi thu thuế. Quân Pháp mới được thể chiếm bég thành Hà Nội để bảo kê cho tàu buôn của Dupuis. Thế

nên mới có chuyện mấy chục lính Pháp của Garnier chiếm thành Hà Nội với 2000 quân của đại tướng Nguyễn Tri Phương!

Năm 1879, Dupuis viết cuốn “Khai thông sông Hồng cho thương mại”, trong đó có vẽ bản đồ Bắc Kỳ, bản đồ đầu tiên của vùng này.

Năm 1881 Dupuis được Viện Hàn lâm Khoa học Paris trao giải thưởng Delalande Guérineau cho công trạng thám hiểm và hỗ trợ chinh phục Bắc Kỳ.

Phố Hàng Chiếu đâm vào ô Quan Chưởng thời Pháp tên là Jean Dupuis.

“Vành đai và con đường” có lịch sử manh nha từ cuối thế kỷ 19 bởi con buôn Pháp, bắt nguồn từ như thế, ban đầu là đường thủy dọc sông Hồng, bắt đầu từ vịnh Hạ Long, khi còn chưa có cảng Hải Phòng. Tàu buôn Pháp sang Tàu qua ngã đó.

Con đường tơ lụa này mới chỉ thực sự trở nên hoàn chỉnh là vào thời Toàn quyền Paul Doumer. Ông này là người quyết định mở tuyến đường sắt nói trên, kết hợp với việc xây cầu Doumer (Long Biên) thì mới có sự kết nối tuyến đường sắt và đường bộ từ Hải Phòng – Hà Nội – Lao Kay (hồi xưa gọi thế) bên cạnh đường sông. Thế mới thấy là tầm nhìn của người Pháp mới là kinh khủng, khi họ mở tuyến đường sắt này tới tận Côn Minh.

Ngày mai, khi Trung Quốc và Việt Nam họp bàn với nhau về tuyến đường này thì thực ra cũng chỉ là lặp lại ý tưởng của người Pháp mà thôi.



[Lịch sử bi thương của đường sắt Hải Phòng – Côn Minh](#)

Thứ Tư 01/06/2016 09:35 (GMT+7)

[baophapluat](#)



Một số hình ảnh về tuyến đường sắt Hải Phòng – Vân Nam đầu thế kỷ 20

(PLO) - Đường sắt Hải Phòng – Côn Minh có hai bộ phận, một bộ phận nằm trên đất Việt Nam (Hải Phòng – Lào Cai) dài 384km, một bộ phận nằm trên đất Trung Quốc (Lào Cai – Côn Minh) dài 464 km. Con đường tuy có hai bộ phận nằm trên lãnh thổ hai nước, nhưng chung một lịch sử.

Sau khi xâm lược Việt Nam, tình hình miền Trung và miền Bắc đã tương đối ổn định, những cuộc khởi nghĩa đã bị dập tắt, thực dân Pháp bắt tay vào việc khai thác, trong đó việc kiến thiết đường sắt được coi là một công tác quan trọng cấp bách.

Đoạn đường Hải Phòng – Lào Cai nằm trong chương trình phát triển đường sắt chung của thực dân Pháp để khai thác triệt để những nguồn lợi giàu có của những vùng suốt từ đồng bằng đến biên giới Việt - Trung.

Những vùng Thái Nguyên, Phúc Yên, Vĩnh Yên, Phú Thọ, Tuyên Quang, Yên Bái, Lào Cai là những vùng giàu nguyên liệu, lâm thổ sản, khoáng sản; nhân công ở Bắc Bộ có nhiều. Nhưng nếu không có phương tiện giao thông vận chuyển được nhiều và rẻ thì không thể đưa nhân công từ đồng bằng lên các vùng có nhiều nguyên liệu, không thể chuyên chở nguyên liệu về các trung tâm công nghệ để chế biến, luyện quặng, xuất cảng.

Không kể một vài mỏ như mỏ von phơ ram ở Tĩnh Túc (Cao Bằng) hay mỏ kẽm ở chợ Điền (Bắc Kạn), các mỏ chính ở Bắc Bộ đã được khai thác hoặc đã tìm thấy đều nằm hai bên đường xe lửa Hải Phòng – Lào Cai. Ngoài những mỏ than ở khu Hồng Gai, thực dân Pháp đã tìm thấy rất nhiều mỏ như mỏ kẽm, mỏ chì, mỏ đồng, mỏ sắt, mỏ than... rải rác từ Hồng Gai đến Lào Cai.

“Con quỷ phun lửa”

Trong những cuộc bàn cãi tại Thượng nghị viện Pháp, một số Nghị sĩ bác bỏ dự án làm đường sắt Hà Nội – Lào Cai, vì một con đường xe lửa rất tốn kém, dọc một con sông lớn như sông Hồng là một việc không hợp lý.

Nhưng cuối cùng dự án vẫn được thông qua, sau khi toàn quyền Pháp ủng hộ, trong phiên họp thượng nghị viện Pháp ngày 24/12/1898.

Nhờ có xe lửa đi lại thuận tiện, thực dân Pháp có thể phỉnh phờ một số nông dân nghèo chịu rời bỏ quê hương lên vùng ngược làm thuê cho chúng, với hi vọng là sẽ được đi lại thăm gia đình làng mạc một cách dễ dàng nhanh chóng.



Đường xe lửa Hà Nội - Lào Cai còn nhằm thực hiện chính sách phòng xa đó của thực dân Pháp, vì dân tập trung đông đảo ở đồng bằng Bắc Bộ là một mối đe dọa lớn đối với chúng, là những lò lửa khởi nghĩa vĩnh viễn, làm cho chúng mất ăn mất ngủ.

Edmond Blanchet nói: "... Phải làm cho họ thấy rằng trên hành động, chúng ta thực sự là một giống người cao đẳng, và những "con quỷ phun lửa" của chúng ta chạy trên đường sắt nhanh như chớp, thực sự là nguồn gốc của sự giàu có và thịnh vượng".

Hải Phòng, một đầu đoạn đường xe lửa này, là cửa biển lớn nhất miền Bắc, là nơi cập bến của các tàu bè vận chuyển quân lính, vũ khí từ Pháp hoặc các thuộc địa khác đến, cung cấp, tiếp viện cho thực dân ở Đông Dương. Con đường sắt này lại là một con đường xuyên ngang miền Bắc, nối liền một số lớn các đường giao thông thủy và bộ nhằm nhứt, nhờ thế Pháp có thể di chuyển quân và phân phối đi khắp các nơi một cách nhanh chóng.

Thực dân Pháp làm đường xe lửa Hải Phòng – Lào Cai còn nhằm mục đích vượt ra ngoài phạm vi Việt Nam.

Âm mưu này thực dân Pháp có từ khi dự định đánh chiếm miền Bắc. Trong cuốn "Người Pháp ở miền Bắc Việt Nam và ở phía Nam Trung Quốc", Cunnigham đã tố giác âm mưu đó: "Chúng ta cần nhớ rằng người Pháp đánh chiếm Bắc Kỳ chính là vì họ muốn có một con đường để xâm nhập vào Trung Quốc... ý định đi đầu tiên của người

Pháp là đi vào Trung Quốc bằng đường sông Hồng... bây giờ thì họ lại đi vào bằng đường xe lửa”.

Từ lâu Pháp chủ trương dùng sông Hồng làm con đường xâm nhập Trung Quốc, nhưng sau khi điều tra nghiên cứu, thấy dùng con sông này có nhiều điều bất tiện như vì nước không đủ sâu ở thượng lưu sông, tàu bé không thể ngược đến Vân Nam. Đến khi Paul Doumer được cử làm toàn quyền Đông Dương, cực lực phản đối chủ trương dùng sông Hồng, đề nghị chính phủ Pháp cho làm con đường xe lửa Hải Phòng – Vân Nam.

Với chúng là một miếng mồi béo bở, vì Vân Nam đất rộng của nhiều; đường sắt Hải Phòng- Vân Nam sẽ cho phép chúng vơ vét tài nguyên của vùng này chở ra cửa bể, nhập cảng một số lớn hàng hóa mà từ trước đến nay Vân Nam vẫn mua của từ nơi khác: làm giàu bằng cách kinh doanh con đường này vì từ trước đến nay việc giao thông, buôn bán giữa Vân Nam với các nước khác và ngay cả với một số tỉnh khác của Trung Quốc, phải qua những con đường khác dài hơn, tốn kém hơn.



Âm mưu sâu xa của thực dân Pháp

Vân Nam là nguồn tiếp tế phong phú của quân đội Pháp ở Đông Dương, là nơi an dưỡng tốt cho thương bệnh binh của Pháp. Vân Nam sẽ là bàn đạp để Pháp tiến sâu hơn nữa vào các vùng giàu có khác của Trung Quốc. Vân Nam là một hậu phương to lớn, giàu mạnh, làm chỗ dựa vững chắc cho quân đội thực dân ở Đông Dương khi xảy ra chiến tranh và bờ bệ bị phong tỏa, làm chỗ dựa vững chắc để chúng củng cố thêm nền thống trị của chúng ở Đông Dương.

Do đó mà đã từ lâu, thực dân Pháp đã cử nhiều phái đoàn đội lột thám hiểm đi điều tra thăm dò vùng này, và sau đó thì tích cực xúc tiến làm đường xe lửa vào Vân Nam để chạy đua với thực dân Anh.

Những âm mưu trên đây chúng tôi đã nói công khai, trắng trợn. Ngày 1/3/1905, Courtellemont, một tên thực dân đã từng đi sục sạo ở Vân Nam, đã giảng cho học sinh Trường thuộc địa Pháp ở Paris:

“... mùa đông ở Vân Nam có lúa mì, lúa mạch, lúa kiều mạch, đậu, thuốc phiện, khoai tây, và đến mùa hè thì ngay trên những miếng đất đã giồng những thứ trên, sẽ giồng các thứ khác như lúa, thuốc lá, những thứ hoa quả mà nước Pháp có: hồ đào, quả lặt, táo, lê, mận, mơ, nho, đào, hạt giẻ...”

Hiện nay Vân Nam xuất cảng đồng, thiếc, thuốc phiện, xạ hương, vàng, thuốc bắc, ngựa, hoa quả, rau và nhập cảng sợi, vải, lụa, dầu hỏa, cá khô và các sản phẩm mang từ các nước châu Âu sang...

Chắc chắn rằng việc mở đường xe lửa, chuyên chở nhanh chóng và rẻ tiền các nông phẩm và khoáng sản ra tận cửa bể để xuất cảng sẽ thúc đẩy thương nghiệp phát triển mạnh. Đây là những lý do kinh tế thúc đẩy chúng ta nên xâm nhập Vân Nam và cần kiến thiết một con đường sắt nối liền Vân Nam với Bắc Bộ.

Ngoài ra, Vân Nam sẽ đảm bảo tiếp tế cho quân đội chúng ta ở Đông Dương các loại ngũ cốc, súc vật, ngựa... bất cứ lúc nào và nhất là thời kỳ chiến tranh – đây là điều quan trọng tột bậc – vì việc giao thông bằng đường bể của chúng ta sẽ bị cắt đứt”.



Theo Edmond Blanchet thì: “mỏ đồng, mỏ chì lẫn bạc, mỏ thiếc, mỏ than và mỏ sắt nhan nhản ở Vân Nam”. Theo Leclère, kĩ sư về mỏ được cử đi nghiên cứu vùng Hoa Nam thì “từ biên giới Trung Việt cho đến sông Dương Tử có những lớp than mỡ đặc biệt rộng, thuộc vào một loại than đặc biệt không có ở Bắc Kỳ mà cũng hiếm ở Châu Âu”.

Thực dân Pháp còn nghĩ đến cả việc chiếm Vân Nam làm nơi nghỉ mát của chúng. Courtellemont nói tiếp:

“... Ở Vân Nam, mùa đông thì dịu, mùa hè thì mát... Việc thực hiện các an dưỡng đường sẽ giúp cho quân số chúng ta tăng cường sức khỏe bằng cách hưởng không khí trong sạch ở các núi cao. Những người dưỡng bệnh, các thương binh của chúng ta cũng được hưởng không khí trong sạch”.

Năm 1899 Nha công chính Đông Dương lại tổ chức việc nghiên cứu nối dài con đường xe lửa Vân Nam đến tận Tứ Xuyên và quyết định làm hai con đường, một đến Thành Đô, một đến Trùng Khánh.

Ra luật hợp thức hóa dã tâm

Sau những cuộc tấn công vào thủy quân Trung Quốc ở Phúc Châu, sau hiệp nghị Paris ngày 4/4/1885, lại đến hiệp ước Thiên Tân ngày 9/6/1885. Điều 7 hiệp ước này dự định sẽ “kiến thiết các đường giao thông ở Bắc Kỳ và Trung Quốc để làm cho việc giao dịch buôn bán được thường xuyên và đảm bảo hơn”.

Từ năm 1887, dựa vào những điều khoản lờ mờ của hiệp ước Thiên Tân, chính phủ Pháp thành lập một ủy ban liên bộ đặt trụ sở ở Paris, để tự thảo một công trình công chính to lớn cho Bắc Kỳ, trong đó có kế hoạch kiến thiết đường xe lửa dọc sông Hồng và kéo dài đến Vân Nam.

Đến năm 1898 thì về mặt ngoại giao, chính phủ Pháp đã đạt được những nhượng bộ cụ thể trong hiệp nghị kí ngày 10/4/1898. Ngày 25/12/1898, Pháp ra đạo luật về việc kiến thiết đường xe lửa ở Đông Dương, trong đó có con đường Hải Phòng – Vân Nam.

Theo tinh thần đạo luật này, toàn quyền Đông Dương liền điều đình với một số đại tư bản Pháp ở Trung Quốc để thành lập một công ty thâu việc làm con đường sắt đó. Một phái đoàn gồm có một số kĩ sư của các công ty tư bản ở Pháp và một số kĩ sư và sĩ quan của Nha công chính Đông Dương bắt đầu nghiên cứu đoạn đường Lào Cai, Vân Nam đồng thời xây dựng một khu nhà ở và nơi làm việc gần lãnh sự quán Pháp.

Bốn tập đoàn tư bản Pháp: Nhà băng Đông Dương, Cục Quốc gia triết khấu Paris, Tổng công ty giúp đỡ phát triển thương mại và kĩ nghệ ở Pháp; Tổng công ty tín dụng kĩ nghệ và thương nghiệp họp nhau thành một công ty vô danh để thâu việc làm đường xe lửa Hải Phòng – Vân Nam với chính phủ Đông Dương.

Công ty liên doanh này lấy tên là Công ty xe lửa Pháp ở Đông Dương và Vân Nam. Đồng thời công ty này lại khế ước cho một công ty vô danh khác lãnh khoản kiến thiết đoạn đường từ Lào Cai đến Vân Nam phủ. Công ty sau này lấy tên là Công ty kiến thiết đường sắt Đông Dương do hai tập đoàn tư bản Pháp là Tổng công ty đường sắt và một Công ty xây dựng họp thành.

Về sau thì Công ty kiến thiết đường sắt Đông Dương lại cho 12 nhà thầu khoán lớn thâu lại các đoạn đường. Mười hai nhà thầu khoán lớn này lại giao từng việc cho một số nhà thầu khoán nhỏ khác, rồi bọn

thầu khoán nhỏ này lại cho một số cai thầu người Việt Nam và Trung Hoa lãnh khoán một số công việc nhỏ.

Đường sắt Hải Phòng – Côn Minh chia làm nhiều giai đoạn, việc chia nhau thầu những đoạn này khá phức tạp và do hiệp định kí ngày 15/6/1901 giữa chính phủ Pháp và các tập đoàn tư bản quy định.

Đoạn Hải Phòng – Lào Cai dài 384 cây số, do chính phủ Đông Dương lấy tiền thuế của nhân dân Việt Nam ra làm từ năm 1899, đến năm 1906 thì xong. Số tiền trừ bị để làm là 50 triệu phờ răng (tiền Pháp).

Đoạn Lào Cai – Côn Minh do Công ty hỏa xa Đông Dương Vân Nam phụ trách làm với số vốn đầu tiên là 12,5 triệu phờ răng, đồng thời chính phủ Đông Dương cũng hùn vốn thêm vào. Số tiền trừ bị là 95 triệu phờ răng nhưng thực tế đã mất 165 triệu.

Tổng số chiều dài con đường xe lửa Hải Phòng – Côn Minh là 848 cây số và làm tất cả mất 11 năm (từ 1899 đến 1910)

Tuy vốn bỏ chung, nhưng việc kinh doanh con đường này chính phủ Đông Dương đã giao cả cho công hỏa xa Đông Dương – Vân Nam, hàng năm công ty sẽ chia lãi với chính phủ.

Làm giàu trên xương máu công nhân

Làm con đường sắt này thực dân Pháp đã vấp phải một vấn đề nan giải là vấn đề tuyển mộ nhân công để làm những đoạn đường ở giữa vùng rừng núi, như từ Yên Bái đến Lào Cai hoặc từ Hà Khẩu đến Côn Minh chúng đã dùng mọi thủ đoạn để tìm cho đủ người làm.

Từ việc tổ chức một nhà buôn Pháp ở Trùng Khánh để mộ phu hoặc cho một tên kỹ sư thầu việc mộ 12 ngàn công nhân trước đã làm đường xe lửa Bắc Kinh và đường xe lửa Mãn Châu, đến việc dùng quyền lực cưỡng bách nhân dân Việt Nam phải đi phu cho chúng, hoặc chúng phái hẳn một viên công sứ Pháp chuyên trách bắt phu để làm đoạn đường Việt Trì – Lào Cai và về sau bắt phu giúp công ty Vân Nam để làm đoạn đường Hà Khẩu – Côn Minh.

Một mặt cưỡng bách, một mặt dùng mánh khéo dụ dỗ lừa phỉnh, chúng đã thuê được một số đông nhân công. Tổng số công nhân mà công ty Vân Nam đã mộ được ở Quảng Tây, Phúc Châu, Quảng Châu, Thiên Tân... và ở Việt Nam làm đoạn đường Lào Cai – Côn Minh từ năm 1903 đến năm 1910 là 60,7 ngàn người (số công nhân Việt Nam là 16,3 ngàn người). Tổng số công nhân làm trên các công trường

đường sắt thuộc con đường Hải Phòng – Lào Cai đã có lúc lên đến 6 vạn người.

Điều kiện sinh hoạt của công nhân làm trên con đường này, đặc biệt là ở những vùng rừng núi, rất khổ sở.

Số nhân công mộ được ở miền Quảng Tây hoặc ở Việt Nam phần nhiều phải đi bộ từ nơi mộ phu đến công trường, do những trưởng toán người Âu áp dẫn, dọc đường có binh lính canh gác đề phòng công nhân trốn hoặc đấu tranh.

Đi đến đâu, công nhân cũng phải đi nhặt lấy rơm rạ của dân, phải kiếm lấy tre gỗ để làm lán mà ở. Nhà ở đều ẩm thấp, chật chội, ở những vùng khí hậu rất độc. Việc ăn uống thì kém và thất thường vì vận chuyển khó khăn. Do đó công nhân đau ốm rất nhiều, và số người chết không phải là ít.

Báo cáo của công ty kiến thiết đường sắt Đông Dương có nói: “Số phu bị chết thật là nhiều, điều đó làm cho nhiều người không dám đến làm việc ở vùng này. Việc ốm đau, chết chóc là do khí hậu, do bệnh sốt và do thiếu máu. Thấy rõ là phải làm ngay nhà ở vệ sinh hơn để thay thế các túp lều và các lán bằng gianh hiện nay, cần phải cung cấp thực phẩm đều đặn và đầy đủ hơn; cần phải chăm nom người ốm một cách liên tục và nhanh chóng hơn.

Cuốn “Hai mươi lăm năm ở Đông Dương và ở Vân Nam” có nói: “Điều kiện tiếp tế và nhà ở (trên các công trường đường sắt) rất thấp kém, các bệnh tật, nhất là bệnh sốt rét, tiêu diệt hàng loạt các đội nhân công...”

Điều kiện ăn ở đã vậy, điều kiện làm việc của công nhân cũng không được chú ý đến. Do đó nhiều tai nạn lao động thường xuyên xảy ra, như đá hay đất đè chết công nhân, cầu gãy... riêng về việc cầu gãy, báo cáo của Công ty kiến thiết đường sắt Đông Dương có nói: “Cứ 6 tháng thì cầu bằng gỗ đã không dùng được nữa. Do đó có nhiều tai nạn nghiêm trọng xảy ra và rất thường xuyên là cầu đổ khi có nhiều người đi qua”.

Nhiều cầu dài từ 15 đến 20 thước, ở trên những vực sâu, những lúc từng đoạn công nhân đi qua, cầu bị mục gãy, tất nhiên có nhiều người chết và bị thương. Có những năm xảy bệnh dịch, công nhân bị chết nhiều (ở Nậm Thi có lần chết 800 người một lúc) vì thực dân Pháp không có biện pháp phòng ngừa sẵn sóc chu đáo.

Chưa kể số công nhân Việt Nam bị chết trong khi làm con đường xe lửa từ Hải Phòng đến Lào Cai, theo con số mà công ty kiến thiết đường sắt Đông Dương công bố, thì riêng trong thời gian làm đường sắt từ Lào Cai đến Côn Minh, đã có 12 ngàn công nhân bị chết. Con số này tuy chưa đúng sự thật nhưng cũng cho chúng ta thấy phần nào là sự bóc lột dã man của bọn tư bản Pháp trong việc dùng sức người của nhân dân Trung Quốc và nhân dân Việt Nam để làm giàu cho chúng.

Trước điều kiện ăn ở thấp kém, điều kiện làm việc thiếu đảm bảo, trước thái độ đối xử tàn bạo của bọn cai, bọn lính gác, bọn trưởng toán, bọn chủ thầu... công nhân liên tục đấu tranh, từ khi mới bị bắt phu hoặc từ khi mới đến công trường cho đến khi không còn làm việc cho chúng nữa.

Từ hình thức đấu tranh tiêu cực như bỏ trốn không làm nữa, đến đấu tranh tích cực hơn như kéo đến bắt thực dân Pháp phải cải thiện đời sống công nhân, hoặc từ chối hẳn không chịu đặt mìn phá đá, không làm đường hầm, không làm công việc tiếp tế cho các công trường thợ nề, hoặc công khai bỏ về quê.

Đường sắt Hải Phòng – Côn Minh đã đem lại cho thực dân Pháp nhiều khoản lãi. Chỉ có điều những đồng tiền lãi ấy có được, là nhờ làm giàu trên xương máu của những nhân công đã nằm xuống, để đường sắt được mọc lên.

Nguyễn Thi



[**Đường sắt Trung Quốc qua vùng mỏ đất hiếm Việt Nam: chuyên gia nói gì?**](#)

2023.12.07

[RFA](#)



Một khu mỏ khai thác đất hiếm. Reuters

Việt Nam và Trung Quốc đang nâng cấp đáng kể các tuyến đường sắt đi qua trung tâm đất hiếm của Việt Nam đến cảng biển hàng đầu của láng giềng phía bắc. Hoạt động này được tiến hành trong bối cảnh Hà Nội đang nỗ lực phát triển mạnh mẽ ngành công nghiệp đất hiếm.

Tiềm năng kinh tế ngành đất hiếm

[Reuters](#) hôm 1/12 cho biết tuyến đường sắt được nâng cấp sẽ đi qua khu vực Việt Nam có trữ lượng đất hiếm lớn thứ hai thế giới sau Trung Quốc.

Cũng theo Reuters, các chuyên gia ngành đất hiếm Trung Quốc và Việt Nam đã thảo luận về việc hợp tác mạnh mẽ hơn trong việc chế biến khoáng sản.

Chuyên gia kinh tế, tiến sỹ Nguyễn Huy Vũ nhận định rằng hiện nay, dù Việt Nam đang rất cố gắng vươn lên thành một trong những nguồn cung đất hiếm lớn của thế giới; năng lực và công nghệ của quốc gia Đông Nam Á này hiện giờ vẫn còn nhiều hạn chế nên chỉ có thể bán thô nguồn nguyên liệu đó qua Trung Quốc, nơi đã có sẵn các nhà máy xử lý nguồn đất hiếm thô. Việc nâng cấp tuyến đường sắt có thể có lợi trong quá trình vận chuyển:

“Cái vấn đề hiện nay là liên quan đến vận chuyển. Nếu Việt Nam bán thô cho Trung Quốc thì vận chuyển nó sẽ gần hơn. Việt Nam hiện nay không có khả năng để tinh luyện, cho nên họ chỉ bán thô mà thôi.

Trung Quốc sẽ họ xử lý lại rồi bán lại sản phẩm đã tinh luyện thì giá thành nó sẽ rẻ hơn so với việc các nước khác mua quặng ở Việt Nam đem về nước của họ để họ xử lý, thì chi phí sẽ rất là cao.”

Ngoài ra, theo ông Vũ, các doanh nghiệp Việt Nam muốn đầu tư các nhà máy xử lý để nâng giá trị của đất hiếm Việt Nam cũng phải chịu rủi ro chính trị. Cho nên, thay vì đầu tư tiền bạc khổng lồ để xử lý đất hiếm thì việc đào quặng thô lên bán thẳng qua Trung Quốc có lợi về mặt kinh tế hơn nhiều:

“Phải có sự chống lưng ở trong chính quyền để mà bảo đảm làm sao nguồn đất hiếm doanh nghiệp được khai thác...”

Rồi còn rủi ro về chuyện xuất khẩu nguyên liệu thì cũng phải cần có sự chống lưng của chính quyền...”

Ví dụ như các công ty về điện mặt trời đi. Họ đầu tư vào rất nhiều, bây giờ đã làm ra điện rồi nhưng mà Bộ Công thương họ không kết nối thì bao nhiêu vốn liếng bỏ vào xây dựng hệ thống điện mặt trời nhưng bây giờ bán không được thì cũng phải đành chịu chết mà thôi.”

Trong một [bài viết](#) của chuyên gia quan hệ quốc tế, tiến sỹ Lê Hồng Hiệp, có tựa đề tạm dịch là “Tham vọng đất hiếm của Việt Nam: động lực kinh tế và chiến lược”, được đăng trên trang web Fulcrum vào tháng 11 vừa qua cho rằng nếu Việt Nam phát triển thành công ngành công nghiệp đất hiếm để chiếm 10% thị trường toàn cầu vào năm 2035 thì có thể tạo ra doanh thu khoảng hai tỷ USD mỗi năm. Tuy nhiên, lợi nhuận tiềm năng có thể thấp hơn nhiều nếu tính đến tất cả chi phí sản xuất.

Tình trạng công nghệ kém hiện đại và những lo ngại về vấn đề môi trường cũng là những thách thức cản bước tiến của Việt Nam trong việc phát triển ngành đất hiếm.

Chiến lược ngoại giao của Hà Nội



Khu đất đang được quy hoạch xây dựng nhà máy xử lý đất hiếm ở Lai Châu. Ảnh: Reuters

Tuy nhiên, động lực khiến Hà Nội vẫn quyết tâm theo đuổi phát triển ngành công nghiệp là do những lợi ích về chiến lược đối ngoại mà Việt Nam có thể đạt được, đặc biệt là trong bối cảnh căng thẳng Mỹ - Trung ngày càng gia tăng.

Trung Quốc hiện chiếm 63% sản lượng khai thác đất hiếm của thế giới. Các hợp kim và nam châm đất hiếm mà Trung Quốc đang kiểm soát là những thành phần quan trọng trong các ngành công nghiệp như điện tử, xe điện và tua-bin gió, hay thậm chí là các ngành sản xuất vũ khí tiên tiến, bao gồm tên lửa, radar và máy bay tàng hình.

Điều này khiến Mỹ và các đồng minh tìm cách đa dạng hóa nguồn cung đất hiếm thay thế, ngoài Trung Quốc. Một trong các lựa chọn thay thế tiềm năng là Việt Nam, nơi có trữ lượng đất hiếm lớn thứ hai thế giới, với ước tính khoảng 22 triệu tấn, chiếm khoảng 19% trữ lượng được biết đến của thế giới.

Nếu Việt Nam có thể phát triển thành công ngành công nghiệp đất hiếm và trở thành nhà cung cấp đáng tin cậy cho Hoa Kỳ và các đồng minh, thì vị thế của Hà Nội sẽ được nâng cao đáng kể trong chiến lược của Washington và các đồng minh.

Nó giúp củng cố mối quan hệ của Hà Nội với các đối tác này, bù đắp cho sự miễn cưỡng của Hà Nội không muốn tham gia cùng với họ vào một số hoạt động hợp tác quốc phòng nhạy cảm.

Bình luận về vấn đề này, nhà nghiên cứu quan hệ quốc tế, thạc sĩ Hoàng Việt cho rằng ngoài lợi ích về kinh tế, tham vọng nâng cao vị thế địa chính trị mới là quan trọng hơn đối với chính quyền Hà Nội:

“Nếu Mỹ và các đồng minh phương Tây, trong cạnh tranh căng thẳng với Trung Quốc, thì họ phải tìm một nguồn nguyên liệu để có thể thay thế Trung Quốc, và đương nhiên là trong mối quan hệ giữa Mỹ và Việt Nam đang tốt đẹp gần đây và với chính sách của Mỹ thì Việt Nam cũng sẽ được hưởng lợi khá nhiều.”

Vậy, tuyến đường sắt kết nối Trung Quốc với các tỉnh có mỏ đất hiếm ở Việt Nam liệu có ảnh hưởng tới ý định hợp tác với Việt Nam của các cường quốc như Mỹ và phương Tây hay không? Trả lời câu hỏi này, thạc sĩ Hoàng Việt nhận định:

“Tôi cho là nó không liên quan nhiều. Bởi vì, tuyến đường sắt đi qua thì nó cũng không liên quan đến việc khai thác và xuất khẩu đất hiếm đâu.”

Cá nhân tôi cho rằng không phải ngẫu nhiên mà nhiều nhà máy sản xuất chip của Mỹ đặt ở phía Bắc. Trong trường hợp Mỹ và Trung Quốc căng thẳng và Trung Quốc ngăn chặn xuất khẩu nguồn đất hiếm sang Mỹ, doanh nghiệp Trung Quốc bị ngăn cấm xuất khẩu sang Mỹ chứ đâu có ngăn cấm xuất khẩu sang Việt Nam.”

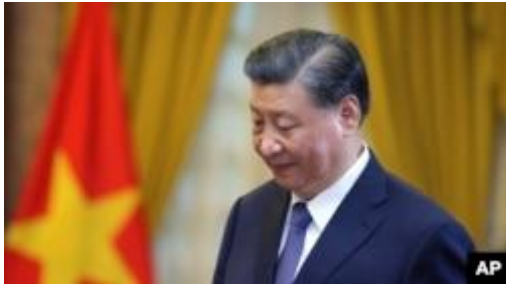


‘Cộng đồng chung vận mệnh’, Biển Đông, Cửu Long, và nhân tố thứ 3

13/12/2023

Tùng Phong

Capture à partir de : [voatiengviet](https://voatiengviet.com)



Giới chức Trung Quốc dường như có vẻ rất coi trọng văn hóa truyền thống và hay trích dẫn các tác phẩm kinh điển của các nhà văn hóa, đạo đức nổi tiếng trong các văn bản ngoại giao của họ. Ông Tập không phải ngoại lệ.

Trong chuyến tuần du phương Nam của Hoàng đế Đỏ có xuất hiện một nhân vật phụ rất đáng quan tâm: Thủ tướng Cambodia Hun Manet.

Từ điển ngôn mơ hồ

Báo chí Việt Nam và Trung Quốc trong những ngày qua tràn ngập tin bài về chuyến công du của ông Tập Cận Bình tới thăm Việt Nam với những lời lẽ hoa mỹ, đậm màu sắc văn hóa cộng sản.

Tờ Hoàn Cầu viết *“Trung Quốc và Việt Nam là láng giềng tốt, bạn bè tốt, núi liền núi, sông liền sông, có mối quan hệ môi hở răng lạnh, là đồng chí tốt, đối tác tốt, cùng chí hướng, cùng con đường, có chung vận mệnh, là cộng đồng cùng tương lai ...* Phía Việt Nam, 800 tờ báo đồng loạt đăng tải tin tức, hình ảnh về nghi lễ đón tiếp trang trọng nhất dành cho Chủ tịch Trung Quốc cùng phu nhân, với 21 phát đại bác, tiệc trà, quốc yến và [36 văn bản thỏa thuận hợp tác được ký kết](#)... Tờ báo Nhân Dân, tờ báo đảng có địa vị chính trị lớn nhất trong hệ thống tuyên giáo hôm 12/12 có đăng nguyên văn bài viết của ông Tập Cận Bình về “tình hữu nghị Việt Trung” trong đó có nhiều diễn ngôn và nội dung đáng quan tâm.

“...Năm nay là 10 năm kể từ khi tôi đề xuất khái niệm cộng đồng chia sẻ tương lai nhân loại, Sáng kiến cùng nhau xây dựng “Vành đai và Con đường” và chính sách ngoại giao láng giềng “Thân, Thành, Huệ, Dung”. Để xây dựng cộng đồng chia sẻ tương lai nhân loại, trước hết phải bắt đầu từ châu Á... Châu Á là ngôi nhà chung của chúng ta, các nước láng giềng không thể tách rời nhau, giúp đỡ láng giềng chính là giúp đỡ bản thân. Người thân mong người thân tốt, láng giềng mong láng giềng tốt.

....

Phát huy ưu thế bổ sung lẫn nhau, tăng cường nền tảng hợp tác thực chất cho cộng đồng chia sẻ tương lai Trung Quốc-Việt Nam. ... hai bên cần phát huy đầy đủ ưu thế vị trí địa lý gần gũi và ngành nghề bổ sung cho nhau, đẩy nhanh hợp tác và kết nối giữa sáng kiến “Vành đai và Con đường” và “Hai hành lang, một vành đai”, không ngừng mở rộng hợp tác trên các lĩnh vực như kết nối giao thông, cải cách doanh nghiệp nhà nước, năng lượng sạch, khoáng sản then chốt, v.v, nhằm phục vụ tốt hơn cho sự phát triển của mỗi nước, mang lại càng nhiều lợi ích hơn cho nhân dân hai nước.

... “Bán anh em xa, mua láng giềng gần”, gốc rễ, huyết mạch, sức mạnh của quan hệ Trung-Việt đều bắt nguồn từ nhân dân. Chúng ta nên tăng cường hợp tác giao lưu hữu nghị, phát huy đầy đủ hiệu quả của các cơ chế giao lưu tương ứng giữa cơ quan truyền thông Trung ương, các cơ quan nghiên cứu, văn hóa và du lịch, nhà xuất bản, cơ quan điện ảnh, truyền hình và phát thanh của hai nước, làm sâu sắc hợp tác trên các lĩnh vực đào tạo tiếng Trung, giáo dục nghề nghiệp, thể dục thể thao, y tế, v.v.

Kiểm soát thỏa đáng bất đồng, mở rộng nền tảng nhân thức chung cho cộng đồng chia sẻ tương lai Trung Quốc-Việt Nam. Hai bên nên thực hiện tốt nhân thức chung của lãnh đạo cấp cao hai Đảng, hai nước, kiểm soát thỏa đáng bất đồng trên biển, cùng tìm giải pháp hai bên đều có thể chấp nhận được...

...

Lịch sử đã nhiều lần khẳng định, một quốc gia, một khu vực muốn chấn hưng thì phải tiến lên theo logic của tiến trình lịch sử và phát triển theo xu thế của thời đại. Tương lai của châu Á nằm trong tay người dân châu Á chúng ta. ...; chỉ có kiên trì hợp tác

cùng thắng, cùng bàn bạc, cùng xây dựng và chia sẻ thành quả của “Vành đai và Con đường”...

“Vạn vật đắc kỳ bản giả sinh. Bách sự đắc kỳ đạo giả thành” (Vạn vật sinh ra khi tìm được bản chất thực sự, trăm sự được thành công khi tìm được đạo lý của mình). *Bất cứ thế giới có những thay đổi như thế nào, Trung Quốc luôn kiên trì đi theo con đường chính nghĩa. Trung Quốc đang thúc đẩy toàn diện xây dựng cường quốc, thực hiện công cuộc phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa thông qua hiện đại hóa kiểu Trung Quốc, sẽ không ngừng thúc đẩy phát triển chất lượng cao, kiên trì mở cửa đối ngoại với trình độ cao, đẩy nhanh xây dựng cục diện phát triển mới...*

[\(Trích bài viết của ông Tập đăng trên báo Nhân dân ngày 12 tháng 12, 2023\)](#)

Có thể thấy, trong bài viết của ông Tập và nhiều phát biểu của giới chức Trung Quốc đã nhắc lại cụm từ **“cộng đồng cùng chung vận mệnh”**, **“cộng đồng cùng chia sẻ tương lai”** với tần suất đặc biệt. Diễn ngôn mang tính biểu tượng mơ hồ được Trung Quốc rất chú trọng, nhấn mạnh nhưng đối tác thì không rõ nó bao hàm nội dung cụ thể là gì. Nhiều học giả và giới ngoại giao quốc tế muốn phân tích về nội hàm cụm từ có phần khó hiểu này.

Trong bài viết gửi đăng báo Nhân Dân của ông Tập, có trích dẫn một câu cổ ngữ, từ sách Thuyết Uyển của Lưu Hưởng ([劉向; 77 TCN — 6 TCN](#)), đời Hán “萬物得其本者生, 百事得其道者成 – Vạn vật đắc kỳ Bản giả sinh. Bách sự đắc kỳ Đạo giả thành. Nghĩa là: Vạn vật bảo tồn được bản chất thì sinh trưởng. Trăm sự đạt được Đạo (tuân theo Qui luật) thì mới có thành tựu. Câu dịch nghĩa trong báo Nhân Dân đã không dịch sát ý và gây khó hiểu. Ý của ông Tập muốn nhấn mạnh ở đây là Trung Quốc sẽ luôn theo “con đường chính nghĩa”, xây dựng trở thành cường quốc, phục hưng dân tộc Trung Hoa vĩ đại. Còn các nước như Việt Nam tham gia vào “cộng đồng chia sẻ tương lai” – có nghĩa là *“tuân theo qui luật, theo Đạo”* thì mới có thành tựu và cơ hội phát triển được.

Giới chức Trung Quốc dường như có vẻ rất coi trọng văn hóa truyền thống và hay trích dẫn các tác phẩm kinh điển của các nhà văn hóa, đạo đức nổi tiếng trong các văn bản ngoại giao của họ. Tuy vậy, trên thực tế, đường lối và chính sách thi hành của Trung Quốc lại triệt để tuân theo sách lược của những mưu lược gia như Tôn Tử, Bạch Khởi,

Tư Mã Ý... – những bậc thầy trước Machiavelli hàng ngàn năm. “*Binh bất yếm trá*”, “*lộng giả thành chân*”, “*tá đao sát nhân*”, “*tầm thực*”... những thủ đoạn chính trị được các hậu nhân ở xứ “**đèn lồng đỏ treo cao**” nằm lòng từ khi còn đeo huy hiệu đoàn.

Đến nội hàm thực tế

Thực ra, diễn ngôn “Cộng đồng cùng chung vận mệnh” hay “Cộng đồng cùng chia sẻ tương lai” không phải là mới. Khi những nhà lãnh đạo Việt Nam bình thường hóa quan hệ với Trung Quốc bằng hội nghị Thành Đô thì câu khẩu hiệu “**Sơn thủy tương liên. Lý tưởng tương thông. Văn hóa tương đồng. Vận mệnh tương quan**” đã bao gồm cả cụm từ “**Vận mệnh tương quan**” rồi. Chỉ có điều, mối quan hệ của Việt Nam - Trung Quốc chưa bao giờ bằng phẳng và dễ đoán, nóng lạnh thất thường giống như khí hậu gió mùa của miền Bắc Việt Nam.

Mỗi năm, hàng trăm tàu thuyền ngư dân Việt Nam bị tàu hải cảnh, kiểm ngư và dân quân biển Trung Quốc xua đuổi, cướp phá ngư lưới cụ và hải sản. Đơn cử trường hợp gần đây, 28/08/2023, [tàu cá QNg 90495 TS](#) từ đảo Phú Lâm về bãi Xà Cừ thuộc vùng biển Hoàng Sa của Việt Nam thì bị tàu Trung Quốc số hiệu 4201 truy đuổi và sử dụng vòi rồng phun nước vào tàu. Vụ tấn công làm cháy hỏng các thiết bị điện tử trên tàu QNg 90495 TS, 1 ngư dân bị gãy tay phải, 1 ngư dân bị thương vùng đầu. Ngư dân Quảng Ngãi, Bình Định, Khánh Hòa... thường xuyên phải chịu đựng sự khùng bố tàn bạo từ các lực lượng kiểm ngư, hải cảnh và dân quân biển Trung Quốc. Còn phía giới chức Việt Nam chỉ duy nhất có Hội nghề cá và bộ đội biên phòng làm công tác thống kê, ghi chép số lượng thương vong sau các đợt tàu thuyền ngư dân bị tấn công mà thôi.

Các dự án khảo sát và khai thác tài nguyên dầu khí trên thềm lục địa và vùng đặc quyền kinh tế biển của Việt Nam luôn bị Bắc Kinh gây áp lực, buộc phải hủy bỏ. Dưới thời ông Nguyễn Phú Trọng cầm trịch chính trường Việt Nam, Hà Nội đã liên tục nhượng bộ Bắc Kinh ở Biển Đông. [Dự án liên doanh với Repsol của Tây Ban Nha và Mubadala của các tiểu vương quốc Ả rập thống nhất đã bị hủy bỏ trước áp lực của Bắc Kinh năm 2020 khiến Hà Nội phải đền bù 1 tỷ 200 triệu USD cho đối tác liên doanh.](#)

Con số 1,2 tỷ USD là một khoản tiền rất lớn mà Petrovietnam phải trả dần trong 3 năm nhưng đó không đơn thuần là tổn thất kinh tế trong tình cảnh khó khăn như dân gian ví von “chó cắn áo rách”, mà đồng

nghĩa với việc Việt Nam đã đánh mất chủ quyền trên thực tế những vùng biển giàu tài nguyên, tạo ra hiện trạng cực kỳ nguy hiểm cho toàn vẹn lãnh thổ và an ninh quốc gia. Trước đó, các đối tác như BP, ConnocoPhillips cũng đã rút lui và [ExonMobil cũng nản lòng trước sự bạc nhược và chậm trễ của Hà Nội. Ngay cả những dự án liên doanh với Nga, Nhật Bản giờ đây cũng bị Trung Quốc quấy nhiễu.](#)

Trong một bối cảnh tệ hại như thế, ông Nguyễn Phú Trọng luôn nhắc nhở phải đảm bảo “đại cục” và “[nếu đúng đô trên biển, chúng ta có ngôi đây được không?](#)”. Có lẽ, chính vì sự kiên định đó, ông đã được đích thân chủ tịch Tập trao tặng tám huân chương Hữu nghị bằng vàng, rất to, ngay tại Đại lễ đường nhân dân vào tháng 10/2022. Nhìn cách thức hai nhà lãnh đạo này đón tiếp nhau thật nồng hậu, không rõ cảm xúc của hàng ngàn ngư dân ở Quảng Ngãi, Quảng Nam, Khánh Hòa, Bình Định... là nạn nhân thâm cảm của hải quân, hải cảnh Trung Quốc nghĩ gì?

36 văn bản thỏa thuận hợp tác có gì?

Trong 36 văn bản thỏa thuận hợp tác vừa ký kết giữa hai bên, thực chất có thể chia ra làm 2 nhóm nội dung:

Một là “phần cứng”: bao gồm các thỏa thuận đầu tư tập trung vào mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không và mạng lưới thông tin phục vụ cho hợp phần **"Hai hành lang, một vành đai kinh tế Bắc Bộ"**, kết nối với hệ thống BRI; Dự án hợp tác khai thác **"Khoáng sản then chốt"**. Trong đó, dự án đường sắt Hà Khẩu – Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng sẽ là trọng tâm, quan trọng nhất. Người viết sẽ có bài nói rõ về vai trò tác động của đường sắt Côn Minh -Hà Khẩu - Hải Phòng cũng như vị trí địa lý đặc biệt của cảng Hải Phòng và khu vực ven biển Quảng Yên, Quảng Ninh đối Bắc Bộ và tỉnh Vân Nam ra sao.

Theo ông Hùng Ba, đại sứ Trung Quốc tại Việt Nam cho báo giới Việt Nam biết "[Phía Trung Quốc sẵn sàng thông qua nguồn vốn vay ưu đãi giúp Việt Nam thực hiện nâng cấp và cải tạo tuyến đường sắt từ Quảng Tây qua Đồng Đăng đến Hà Nội, cũng như đẩy nhanh quy hoạch tuyến đường sắt từ Móng Cái, Quảng Ninh đến Hải Phòng.](#)"

Các bản đồ liên hệ cho thấy, theo qui hoạch sẽ có hai tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn 1,435m, được điện khí hóa là Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng và Hải Phòng – Móng Cái.

[Việt Nam nhập siêu từ Trung Quốc 60 tỷ USD năm 2022](#). Con số này đã tăng đột biến trong những năm thương chiến Mỹ - Trung gia tăng. Rõ ràng, một tuyến đường sắt chiến lược sẽ càng khiến cho hàng hóa Trung Quốc có được lợi thế vượt trội về logistics. Trong tương lai không xa, hệ thống đường sắt, đường bộ hiện đại của “Hai hành lang, một vành đai kinh tế Bắc Bộ” sẽ trở thành những siêu lộ giúp cho kinh tế Vân Nam cất cánh và Hải Phòng trở thành hải cảng có qui mô bậc nhất Đông Nam Á. Tất nhiên, “không có buổi ăn trưa nào miễn phí cả” và các nhà lãnh đạo Việt Nam có đủ bản lĩnh để chơi ván cờ này ra sao thì còn là câu hỏi và cả sự ngờ vực lớn.

Hai là “phần mềm”, đã được ông Tập Cận Bình mô tả rất rõ ràng trong bài viết đăng trên báo Nhân Dân và được cụ thể hóa qua các thỏa thuận hợp tác về tuyên giáo, xuất bản, truyền thông...:

“Bán anh em xa, mua láng giềng gần”... Kiểm soát thỏa đáng bất đồng, mở rộng nền tảng nhận thức chung cho cộng đồng chia sẻ tương lai Trung Quốc-Việt Nam. Hai bên nên thực hiện tốt nhận thức chung của lãnh đạo cấp cao hai Đảng, hai nước, kiểm soát thỏa đáng bất đồng trên biển, cùng tìm giải pháp hai bên đều có thể chấp nhận được...

Việc mới đây [bộ giáo dục đào tạo Việt Nam bỏ tiếng Anh là môn thi bắt buộc](#) từ 2025 và sau đó nhanh chóng có những văn bản chỉ đạo [đưa tiếng Trung vào môn học chính khóa](#) từ lớp 3 có lẽ là câu trả lời rõ ràng nhất cho lộ trình ***“...làm sâu sắc hợp tác trên các lĩnh vực đào tạo tiếng Trung, giáo dục nghề nghiệp, thể dục thể thao, y tế, v.v.***

Diễn cảnh “biển Đông dậy sóng, Cửu Long cạn dòng” và nhân tố thứ ba

Trong khi hai vị lãnh đạo cao nhất của hai đảng cầm quyền thể hiện tình hữu nghị nồng thắm, thưởng trà trong bầu không khí mùa đông giá buốt ở Hà Nội thì ngoài biển Đông, các chiến hạm Trung Quốc đang bao vây, tấn công những chiếc tàu hậu cần nhỏ bé của Philippines ở Bãi Cỏ Mây và bãi cạn Scarborough. Một chiêu "giết gà dọa khỉ" khá quen thuộc của những hậu nhân Tôn Tử. Có lẽ, ông Nguyễn Phú Trọng và giới chức Việt Nam đang cảm thấy may mắn vì ***"Nếu có đụng độ ngoài biển thì ta có ngồi đây uống trà được không!"***

Chủ tịch Tập hẳn muốn đưa một thông điệp nhắc nhở những người cộng sản anh em rằng cho dù có là “đối tác chiến lược, toàn diện” với Hoa Kỳ và các nước trong liên minh QUAD nhưng nếu Hà Nội không

ngoan ngoãn tuân phục và hợp tác tham gia vào "Cộng đồng chung vận mệnh" thì hãy cứ nhìn Philippines. Sóng biển Đông sẽ cuốn vào tận Ba Đình ngay tức khắc.

Trong chuyến tuần du phương Nam của Hoàng đế Đổ có xuất hiện một nhân vật phụ rất đáng quan tâm: Thủ tướng Cambodia Hun Manet. Sự xuất hiện của vị nguyên thủ trẻ tuổi này trong bối cảnh giới chức Việt Nam bận rộn đón tiếp phái đoàn quan trọng từ thiên triều có vẻ như không đúng lúc. Tuy vậy, đó lại là sự "tình cờ đầy hữu ý". Cambodia đã gia tăng các hoạt động quân sự với Trung Quốc trong thời gian gần đây khiến Hoa Kỳ lo ngại. Việc thường xuyên các [tàu khu trục hiện đại của PLA ra vào và sử dụng dịch vụ ở quân cảng Ream](#) đã cho thấy Cambodia ngày càng gắn bó chặt chẽ hơn với Bắc Kinh và việc cho quân đội Trung Quốc xây dựng các căn cứ quân sự ở đây chỉ còn là vấn đề thời gian không xa.

Sự kiện Cambodia sắp chuẩn bị xúc tiến con kênh đào "đế chế Phù Nam" [đang gióng lên hồi chuông báo tử cho đồng bằng sông Cửu Long](#). Cambodia đã không che dấu tham vọng phục hưng ánh vinh quang từ quá khứ của đế chế từng bao trùm khắp miền Nam bán đảo Đông Dương. Nếu nhìn kỹ ánh mắt và thần thái của vị quân vương trẻ Hun Manet, có lẽ những nhà lãnh đạo Việt Nam nếu có chút linh cảm chính trị, chắc sẽ phải "không rét mà run". Không rõ, ông Nguyễn Phú Trọng cảm thấy ngậm trà đáng giá cả lượng vàng ngon đến đâu nhưng những người dân Việt Nam có lương tri và trí tuệ đang cảm thấy đắng ngét và mặn chát vị máu.



[Việt Nam cần đề phòng tình huống xấu nhất từ căn cứ của Trung Quốc ở Campuchia](#)

Bình luận của Thạch Sơn

2023.08.14

[RFA](#)



Căn cứ hải quân Ream ở tỉnh Preah Sihanouk, Campuchia hôm 26/7/2019. AFP

Dư luận thế giới và khu vực gần đây lại nổi lên sự lo lắng trước một căn cứ quân sự do Trung Quốc đang xây dựng ở Campuchia.

Những hình ảnh vệ tinh mới nhất thu được vào tháng 6 cho thấy một loạt các hoạt động xây dựng do Trung Quốc tài trợ.[\[1\]](#) Có thể nhìn thấy là các hoạt động giải phóng mặt bằng, nỗ lực cải tạo đất, xây dựng một số tòa nhà mới, đường xá và quan trọng là một bến tàu lớn hơn nhiều so với cầu cảng ban đầu của căn cứ. Hàng rào mới có thể nhìn thấy xung quanh chu vi của căn cứ và các tòa nhà do Hoa Kỳ tài trợ đã bị phá bỏ và thay thế.

Trước đó, khi Campuchia cho sửa chữa lại căn cứ quân sự Ream, nhiều tờ báo đã nghi vấn về bàn tay đằng sau của Trung Quốc ở đây, nhưng chính quyền Campuchia luôn cực lực bác bỏ điều này.

Cho đến khi tờ The Wall Street Journal công bố một thỏa thuận đã ký kết, cho phép quân đội Bắc Kinh tiếp cận căn cứ hải quân Ream của Campuchia, các nhà phân tích đã theo dõi sự phát triển vấn đề mà nhiều người nghi ngờ là căn cứ quân sự ở nước ngoài tiếp theo của Trung Quốc.[\[2\]](#)

Sau một thời gian mà chế độ của Hun Sen phủ nhận bất kỳ sự tham gia nào của Trung Quốc tại Ream, cả hai chính phủ Campuchia và Trung Quốc giờ đây đều nhấn mạnh rằng việc tái phát triển căn cứ này là một phần trong nỗ lực hiện đại hóa Hải quân Hoàng gia Campuchia và là một trong nhiều dự án của Trung Quốc nhằm phát triển cơ sở hạ tầng của Campuchia. Hiến pháp của Campuchia nghiêm cấm các căn cứ quân sự nước ngoài trên lãnh thổ của mình. Tuy nhiên, trong hai năm qua, các tuyên bố từ các quan chức Campuchia và Trung Quốc

đã ám chỉ vai trò lớn hơn của Bắc Kinh ngoài việc hỗ trợ lực lượng hải quân nhỏ của Campuchia.

Vào tháng 10 năm 2020, Đô đốc Vann Bunlieng của Hải quân Hoàng gia Campuchia xác nhận rằng Trung Quốc đứng sau các diễn biến mới tại Ream sau nhiều tháng phủ nhận.^[3] Vào tháng 6 năm 2021, Bộ trưởng Quốc phòng Campuchia, Tea Banh, tiết lộ rằng Bắc Kinh đang giúp phát triển căn cứ nhưng ‘không ràng buộc Campuchia bất cứ điều gì.’^[4]

Điều nhiều người lo lắng, đó là bến tàu mới tại Ream. Công việc xây dựng bắt đầu từ năm nay và nó tương tự như bến tàu tại căn cứ nước ngoài duy nhất khác của Trung Quốc, ở Djibouti, nơi đã tiếp nhận các tàu vận tải đồ bộ, tàu tiếp tế và kể từ năm ngoái là tàu chiến của Trung Quốc. Bến tàu mới của Ream cuối cùng có thể cho các tàu lớn hơn neo đậu và đóng vai trò là căn cứ hỗ trợ cho Hải quân Trung Quốc (PLAN).

Công ty BlackSky cho biết những dấu hiệu đầu tiên về hoạt động xây dựng bến tàu - đủ dài để các tàu chiến, tàu sân bay neo đậu - xuất hiện vào tháng 7/2022. Các hình ảnh vệ tinh cho thấy Trung Quốc đã nhanh chóng xây dựng bến tàu từ cuối năm 2022.

Craig Singleton, Phó giám đốc Chương trình Trung Quốc và thành viên cấp cao của Tổ chức Phòng thủ Dân chủ cho biết, tốc độ phát triển tại căn cứ Ream khiến người ta khó có thể phủ nhận tốc độ có chủ ý đằng sau các sáng kiến đặt căn cứ ở nước ngoài của Trung Quốc. “Việc Campuchia dễ dàng tiếp nhận cảng hải quân thứ hai ở nước ngoài của Trung Quốc làm tăng khả năng chiến lược của Bắc Kinh trong việc triển khai sức mạnh quân sự ở Ấn Độ Dương.”

“Có một sự tương đồng gần như chính xác giữa một bến tàu nước sâu có góc nghiêng nằm ở bờ biển phía tây của căn cứ Ream và một bến tàu quân sự khác tại Căn cứ Hỗ trợ Quân đội Giải phóng Nhân dân ở Djibouti. Cả hai cầu tàu chính dài 363 mét và đủ lớn để hỗ trợ bất kỳ tàu nào trong kho vũ khí hải quân của Trung Quốc, bao gồm cả tàu sân bay Type 003 Fujian mới dài 300 mét,” ông Singleton nói.^[5]

Ông Harrison Prétat - chuyên gia thuộc Tổ chức Sáng kiến Minh bạch hàng hải châu Á (AMTI) thuộc Trung tâm Nghiên cứu chiến lược và quốc tế (CSIS) cho biết bến tàu tại căn cứ Ream tương tự như bến tàu ở Djibouti, đều có bộ phận dài 335 mét, có thể neo đậu một tàu sân

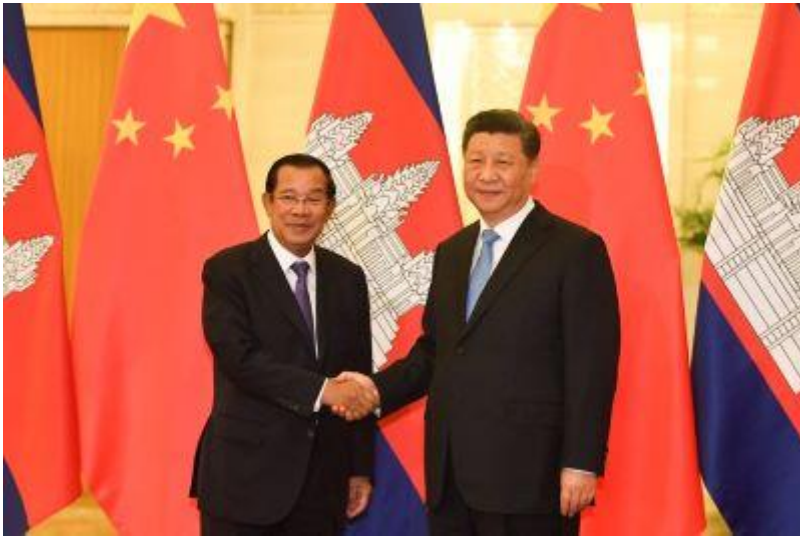
bay Trung Quốc. Ông Prétat nhận định: “Sự tương đồng với bến tàu Djibouti chắc chắn là dấu hiệu khác cho thấy Trung Quốc có khả năng tham gia vào việc xây dựng. Vấn đề gây tranh cãi là mục đích sử dụng các cơ sở này”.[\[6\]](#)

Mối tình “keo sơn” giữa Bắc Kinh và Phnompenh

Sebastian Strangio, biên tập viên khu vực Đông Nam Á của tờ The Diplomat mô tả về Campuchia như sau: “Dấu hiệu quan trọng nhất của điều này là sự trỗi dậy của Trung Quốc trong khu vực và đặc biệt là ở Campuchia. Ngày nay, các ngân hàng nhà nước Trung Quốc tài trợ cho việc xây dựng cầu, đập, dự án bất động sản và liên doanh du lịch. Các đường cao tốc do Trung Quốc tài trợ đã mở ra khắp đất nước, để khai thác kinh tế. Ngày nay, mô hình chủ nghĩa tư bản độc đoán của Trung Quốc hiện ra lờ mờ như một thách thức trực tiếp đối với mô hình dân chủ tự do được cho là đang thịnh hành vào đầu những năm 1990.

Và đối với Hun Sen, chiêu trò mua bán của Trung Quốc là một chiêu đơn giản để chấp nhận. Trung Quốc cung cấp tiền thông qua các mắt xích. Dù họ có ràng buộc gì, Hun Sen rất sẵn lòng chấp nhận. Như ông đã nói vào năm 2009, khi cất băng khánh thành cây cầu do Trung Quốc tài trợ, ông nói rằng Trung Quốc tôn trọng các quyết định chính trị của Campuchia. Và ngày nay, sự hào phóng này của Trung Quốc đã bù đắp phần lớn các điều kiện viện trợ và yêu cầu về quản trị tốt và cải cách dân chủ do các nước tài trợ phương Tây đưa ra. Và Hun Sen, để đổi lấy thỏa thuận này, đã rất vui vẻ đi theo đường lối của Trung Quốc, thường xuyên có những cử chỉ ủng hộ chính sách Một Trung Quốc, cho phép các công ty Trung Quốc tiếp cận đất đai và tài nguyên của Campuchia, đồng thời trục xuất những phần tử không mong muốn theo lệnh của chính phủ Trung Quốc.”[\[7\]](#)

Chính vì những lợi ích đó, trong suốt một thập kỷ qua, tại các hội nghị thượng đỉnh ASEAN do các quốc gia như Việt Nam hay Philippines chủ trì, Campuchia đã đi đầu trong việc ngăn chặn các thông cáo chung của ASEAN chỉ trích hành vi của Trung Quốc ở Biển Đông. Năm nay, Campuchia đã phủ quyết một đề xuất của Indonesia về các cuộc tập trận quân sự chung của các thành viên ASEAN ở Biển Đông.[\[8\]](#)



Thủ tướng Campuchia Hun Sen và Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình tại Bắc Kinh hôm 29/4/20219. AFP

Việt Nam bị ảnh hưởng nghiêm trọng

Căn cứ hải quân của Trung Quốc tại Ream có ý nghĩa đối với sự cân bằng quyền lực trên khắp Đông Nam Á. PLAN là lực lượng hải quân lớn nhất thế giới, nhưng trái ngược với đối thủ cạnh tranh chính của nó, Hải quân Hoa Kỳ, họ không có căn cứ ở nước ngoài ở Ấn Độ Dương-Thái Bình Dương. Ngay cả một trung tâm hậu cần khiêm tốn tại Ream cũng sẽ mang lại cho tàu chiến Trung Quốc tầm hoạt động lớn hơn và sự hiện diện lâu dài ở Vịnh Thái Lan và vùng biển Đông Nam Á. Bill Hayton, Phó thành viên Chương trình châu Á-Thái Bình Dương tại Chatham House, cho biết căn cứ Ream có thể không thay đổi cán cân quyền lực ngay lập tức với các đảo được củng cố của Trung Quốc ở Biển Đông. Ông nói: “Ream nằm cạnh Việt Nam, gần Thái Lan [một đồng minh hiệp ước của Mỹ], và không xa Malaysia và Singapore, cả hai đều là đối tác an ninh của Anh. ‘Nó sẽ cung cấp một nền tảng mà từ đó Trung Quốc có thể mở rộng dấu ấn của mình trong khu vực.’[\[9\]](#)

Đối với Việt Nam, người bảo trợ trước đây của Hun Sen, căn cứ Ream tạo ra một 'tình thế tiến thoái lưỡng nan trên hai mặt trận', Hayton nói thêm: 'Nó buộc Việt Nam phải theo dõi các diễn biến ở Vịnh Thái Lan và Biển Đông, [và mang lại] cho Trung Quốc lý do tuần tra hải quân xung quanh bờ biển của Việt Nam.'[\[10\]](#)

Gregory Poling, giám đốc Chương trình Đông Nam Á tại Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược và Quốc tế (CSIS), lưu ý rằng việc tiếp cận Ream không có nghĩa là hải quân Trung Quốc gần hơn về mặt địa lý với Eo biển Malacca, một tuyến đường vận chuyển quốc tế quan

trọng, vì Trung Quốc đã có xây dựng các căn cứ quân sự ở Biển Đông.

“Nhưng nó sẽ tăng cường khả năng giám sát và thu thập thông tin tình báo của Trung Quốc xung quanh Vịnh Thái Lan và thậm chí ở phía đông Ấn Độ Dương,” Poling nói.[\[11\]](#)

Bị ảnh hưởng nhiều nhất sẽ là Việt Nam, quốc gia đã có tranh chấp gay gắt với Trung Quốc trong nhiều thập kỷ qua ở Biển Đông. Hà Nội vẫn luôn lo lắng và nghi ngờ sâu sắc về ý định của Bắc Kinh. Sự hiện diện quân sự của Trung Quốc ở miền nam Campuchia, nước láng giềng của Việt Nam, có thể được Hà Nội coi là sự bao vây của Bắc Kinh.

“Nó đặt Việt Nam vào tình thế hai mặt trận, thậm chí ba mặt trận, khi phải đối mặt với sự hiện diện quân sự của Trung Quốc không chỉ dọc biên giới phía bắc và ở Biển Đông mà còn ở biên giới phía tây nam,” Alexander Vuving, giáo sư tại Trường Đại học Kinh tế Thế giới, Trung tâm Nghiên cứu An ninh Châu Á-Thái Bình Dương ở Honolulu, Hawaii, cho biết như vậy.[\[12\]](#)

Tuy nhiên, trước sức mạnh khổng lồ về mọi mặt của Trung Quốc, Việt Nam dường như càng ngày càng mất kiểm soát đối với nước láng giềng Campuchia nhỏ bé. Hầu như năm nào lãnh đạo Việt Nam và Campuchia cũng gặp nhau. Ngay cuối năm ngoái, lãnh đạo hai nước này cũng gặp nhau và cùng tuyên bố: “Hai bên nhất trí tăng cường hợp tác quốc phòng và an ninh dựa trên nguyên tắc không cho phép bất kỳ lực lượng thù địch nào sử dụng lãnh thổ của mình làm phương hại đến an ninh và lợi ích của nước kia.”[\[13\]](#) Tuyên bố này với hàm ý Campuchia sẽ không cho Trung Quốc sử dụng căn cứ quân sự để làm ảnh hưởng đến an ninh của Việt Nam. Thế nhưng, chỉ về vấn đề xây dựng căn cứ Ream, có hay không vai trò của Trung Quốc ở đây? Campuchia đã rất nhiều lần bắt nhất.

Tham khảo:

[\[1\]](https://www.rfa.org/english/news/cambodia/ream-base-expansion-07112023040618.html) <https://www.rfa.org/english/news/cambodia/ream-base-expansion-07112023040618.html>

[\[2\]](https://www.wsj.com/articles/secret-deal-for-chinese-naval-outpost-in-cambodia-raises-u-s-fears-of-beijings-ambitions-11563732482) <https://www.wsj.com/articles/secret-deal-for-chinese-naval-outpost-in-cambodia-raises-u-s-fears-of-beijings-ambitions-11563732482>

[\[3\]](https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Cambodia-naval-base-set-to-undergo-China-led-expansion) <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Cambodia-naval-base-set-to-undergo-China-led-expansion>

[4]

<https://www.voacambodia.com/a/defense-minister-says-china-helping-with-ream-overhaul-but-no-strings-attached-/5914977.html>

[5]

<https://ir.blacksky.com/news-events/press-releases/detail/112/blacksky-releases-imagery-of-near-complete-chinese-military>

[6]

<https://thanhnien.vn/can-cu-hai-quan-campuchia-nam-phia-nam-bien-dong-co-cau-tau-cho-tau-san-bay-185230727102449501.htm>

[7]

<https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2015/01/strangio-cambodia-transcript-final.pdf>

[8]

<https://timesofindia.indiatimes.com/blogs/ChanakyaCode/cambodia-opposes-the-asean-naval-drill-cambodia-acts-as-a-proxy-for-china/>

[9]

<https://www.chathamhouse.org/publications/the-world-today/2023-08/china-building-military-base-cambodia>

[10]

<https://www.naval-technology.com/features/chinas-secret-naval-base-in-cambodia-through-satellite-imagery/>

[11]

<https://www.dw.com/en/is-china-building-a-military-base-in-cambodia/a-62124251>

[12]

<https://www.dw.com/en/is-china-building-a-military-base-in-cambodia/a-62124251>

[13]

<https://www.qdnd.vn/chinh-tri/tin-tuc/toan-van-tuyen-bo-chung-viet-nam-campuchia-710535>



[Việt Nam – Trung Quốc hợp tác chống ly khai: Ai sẽ là nạn nhân?](#)

Capture à partir de : [baotienngdan](#)

[Blog RFA](#)

Nguyễn Anh Tuấn

31-12-2023

Mối quan hệ giữa hai đảng cộng sản Việt Nam và Trung Quốc ngay từ những ngày đầu luôn bị bao phủ bởi vô số bí mật. Chỉ một vài trong số đó được đôi bên tiết lộ, với những dụng ý chính trị riêng, trong thời kỳ cơm không lành canh không ngọt, từ 1979 đến 1990 với những cuộc xung đột biên giới đẫm máu.

Hội nghị Thành Đô năm 1990, chẳng những đưa quan hệ hai nước trở lại quỹ đạo trước đó, mà còn khôi phục tính cách bí mật của mối quan hệ này.

Đơn cử là chuyện Đảng Cộng sản Trung Quốc giúp đào tạo cán bộ Việt Nam. Thỉnh thoảng một số hình ảnh được tiết lộ cho thấy cán bộ Việt Nam từ trung ương đến địa phương tham dự những khóa tập

huấn ở Trung Quốc, song công chúng không thể nào biết được một cách tường minh quy mô, tính chất, mục tiêu của những chương trình này. “Ai được cử đi học?”; “Có phải điều kiện để được quy hoạch hay không?”; “Ảnh hưởng đến công tác nhân sự lãnh đạo ở Việt Nam thế nào?” là những câu hỏi chưa bao giờ được giải đáp thỏa đáng.



Ảnh: Các đại biểu tại buổi lễ khai mạc khóa Tập huấn cán bộ quản lý và kỹ thuật nông nghiệp tại tỉnh Vân Nam, Trung Quốc tháng 10-2022. Nguồn: Báo TG&VN

Bởi vậy, trong khi nội dung “giao lưu tình báo giữa hai Bộ Công an nhằm chống ly khai” trong Tuyên bố Chung Việt Nam – Trung Quốc gần đây vốn đã gây quan ngại, tính chất bí mật của những hoạt động hợp tác này càng khiến mối lo lớn hơn. Hai Bộ Công an sẽ hợp tác những gì? Tình báo công an hai nước sẽ giao lưu thế nào? Việt Nam sẽ học gì từ Trung Quốc trong việc chống ly khai?

Ai là đối tượng?

Như đã phân tích trong bài trước, việc lần đầu tiên Bộ Công an hai nước cam kết hợp tác chống ly khai có thể liên quan mật thiết với sự việc hồi tháng 6 ở Dak Lak khi hàng chục người bản địa Tây Nguyên tấn công trụ sở chính quyền và giết hại cán bộ.

Bộ Công an Việt Nam có thể đã được truyền cảm hứng từ cách mà Trung Quốc giải quyết các vấn đề sắc tộc ở một quốc gia có mức độ đa dạng và mâu thuẫn sắc tộc đều cao hơn Việt Nam. Sự kiện tháng 6 năm nay ở Dak Lak cũng tương tự với cuộc nổi loạn Urumqi (thủ phủ Khu Tự trị Tân Cương) tháng 7 năm 2009 làm hàng trăm người chết –

sự kiện đã dẫn đến hàng loạt biện pháp trấn áp và kiểm soát mới của Bắc Kinh ở khu vực này.

Có thể dự đoán rằng người sắc tộc Tây Nguyên sẽ là đối tượng chính khi Bộ Công an Việt Nam và Trung Quốc hợp tác chống ly khai theo tinh thần Tuyên bố Chung vừa ký kết. Là vùng đất có lịch sử gắn kết gắn ngời với phần còn lại của Việt Nam, Tây Nguyên thường xuyên chứng kiến các hoạt động phản kháng của các sắc dân bản địa chống lại các thế lực cầm quyền liên tiếp trong lịch sử.

Từ sau 1975 Việt Nam thực hiện chính sách tương tự Trung Quốc khi di cư ồ ạt hàng triệu người Kinh lên Tây Nguyên khiến người bản địa nhanh chóng trở thành thiểu số trên mảnh đất lịch sử của họ. Các chính sách về đất đai, tôn giáo, văn hóa, giáo dục mang tính cách thực dân nội địa (internal colonialism) của chính quyền cộng sản đổ dầu vào lửa cho những mâu thuẫn sắc tộc vốn âm ỉ nơi đây, là nguyên nhân chính cho những cuộc bạo loạn vào năm 2001 và 2004. Kịch bản tương tự cũng đã xảy ra ở Khu Tự trị Tân Cương.

Một điểm tương đồng nữa giữa Tây Nguyên và Tân Cương là sự đan xen giữa các vấn đề sắc tộc và tôn giáo. Nếu như người bản địa Duy Ngô Nhĩ ở Tân Cương theo Đạo Hồi thì một bộ phận lớn các sắc dân thiểu số Tây Nguyên theo Tin Lành, đều là những tôn giáo không được chào đón bởi các chế độ cộng sản ở hai quốc gia này. Cuộc trấn áp sắc tộc ở cả hai nơi đều lồng vào trong đó một cuộc trấn áp tôn giáo, khiến cho Hà Nội có thêm lý do để học hỏi Bắc Kinh trong lĩnh vực này.

Một Tân Cương mới?

Sau biến cố Urumqi 2009, nhiều người Duy Ngô Nhĩ đã phải tìm cách ra nước ngoài, trốn chạy khỏi cuộc đàn áp được cho là có quy mô diệt chủng của Bắc Kinh ở Tân Cương. Nhiều người trong số họ tìm đường sang Thái Lan, trở thành đích nhắm của những chiến dịch đàn áp xuyên quốc gia (transnational repression) của Trung Quốc.

Năm 2015, dưới áp lực của Bắc Kinh, chính quyền quân sự trá hình Thái Lan dưới quyền của Thủ tướng Prayuth Chan-ocha khi đó đã [trao trả 100 người Duy Ngô Nhĩ](#) về Trung Quốc, bất chấp những phê phán kịch liệt của cộng đồng quốc tế.

Là nạn nhân của các chính sách thực dân nội địa tương tự, nhiều người sắc tộc thiểu số Tây Nguyên cũng đã phải lưu vong vừa để tìm

đường sống vừa để giữ lấy đức tin. Đa số họ chọn cách vượt biên đến Thái Lan, quốc gia không công nhận người tị nạn song đối với nhiều người là lựa chọn khả dĩ duy nhất.

Chính quyền Việt Nam đã từng có những động thái truy bắt người tị nạn chính trị Việt Nam ngay trên đất Thái Lan, với sự hợp tác hoặc ít nhất là làm ngơ của chính quyền Thái. Vào tháng 11 năm nay, cảnh sát Thái Lan đã tiến hành một đợt truy quét, đưa đến việc bắt giữ nhiều người sắc tộc Tây Nguyên. Đầu tháng 12, [một nhà hoạt động người Hmong](#) đang tị nạn ở Thái Lan, bị cảnh sát bắt giữ sau khi tố cáo những chính sách phân biệt đối xử của Hà Nội với người Hmong di dân vào Tây Nguyên trong một cuộc phỏng vấn bên lề phiên kiểm điểm nhân quyền của Việt Nam ở Liên Hợp Quốc.

Những hoạt động đàn áp xuyên quốc gia có tính đơn lẻ này tới đây có thể sẽ có tính hệ thống hơn khi Bộ Công an Việt Nam hợp tác với Bộ Công an Trung Quốc, chia sẻ thông tin tình báo và học hỏi kinh nghiệm của nước này, bao gồm cả việc vận hành mạng lưới đặc tình trên đất Thái Lan, cũng như cách thức áp lực chính phủ nước này trao trả số lượng lớn người tị nạn Việt Nam về nước, đặc biệt là người sắc tộc Tây Nguyên.

Đó là đối với những người đã vượt thoát sang Thái Lan. Với đa số người bản địa còn lại ở Tây Nguyên, một số chiến thuật sau có thể được áp dụng, học từ Bộ Công an Trung Quốc.

Một là kiểm soát chặt chẽ hơn các tuyến đường tiểu ngạch từ Tây Nguyên sang Thái Lan nhằm ngăn chặn dòng người vượt biên, đồng thời với giám sát chặt chẽ hoạt động xuất cảnh hợp pháp của người sắc tộc thiểu số Tây Nguyên, đặc biệt là những người có người thân đang tị nạn ở Thái Lan.

Hai là song song với việc xây dựng cơ sở dữ liệu công dân toàn quốc, Bộ Công an sẽ áp dụng các biện pháp theo dõi giám sát kỹ thuật số (digital surveillance) diện rộng ở Tây Nguyên nhằm trấn áp mọi dấu hiệu phản kháng.

Trong trường hợp làn sóng phản kháng dâng cao khi các cộng đồng sắc tộc gắn kết với nhau bằng đức tin nằm ngoài sự kiểm soát của chính quyền, Bộ Công an có thể sẽ xây dựng các trại lao cải (re-education camps) giam giữ quy mô lớn, ngoài mặt là để giáo dục, cảm hóa “đồng bào dân tộc thiểu số” khỏi những tư tưởng xấu, nhưng

bên trong kỳ thực là tiêu diệt đời sống đức tin và ý chí phản kháng của họ.

Tóm lại những cam kết mới nhất của Bộ Công an hai nước về giao lưu tình báo chống ly khai trong Tuyên bố Chung Việt Nam – Trung Quốc gần đây chắc hẳn sẽ đặt người sắc tộc thiểu số Tây Nguyên trước những nguy hiểm và rủi ro mới khi muốn được sống với đúng phẩm giá và trọn vẹn đức tin trên mảnh đất tổ tiên mình.



[Việt Nam trong môi ‘tình tay ba’ Việt – Mỹ – Trung](#)

08/12/2023

[Tùng Phong](#)

Capture à partir de : [voatiengviet](#)



Biểu tình ở Hà Nội phản đối đường lối bò của TQ, 2011. Hình minh họa.

Chuyến tuần thú phương Nam của “Hoàng đế Đỏ” Tập Cận Bình vào tuần sau sẽ cho biết nhiều hơn về sự lựa chọn của Hà Nội. Nhưng chắc chắn điều đó không xuất phát từ giải pháp chính trị cho Việt Nam, mà là từ lợi ích của đảng và các nhóm lợi ích mà thôi.

Việt Nam trước ngã ba lịch sử

Khi bức tường Berlin sụp đổ vào tháng Mười Một năm 1989, gióng lên hồi chuông cáo chung cho toàn bộ hệ thống các quốc gia xã hội chủ nghĩa Đông Âu, những nhà lãnh đạo Việt Nam khi đó đã có một quyết định vô cùng thực dụng, nhằm bảo toàn thể chế chính trị, bằng việc bình thường hóa quan hệ với Trung Quốc cộng sản đảng – vốn đã trở mặt thành thù sau cuộc chiến biên giới 1979.

Hiệp ước Thành Đô rất nhanh chóng được ký kết bởi các nhà lãnh đạo hai đảng cầm quyền vào tháng Chín, 1990, với những điều khoản mà cho đến nay vẫn còn trong vòng bí mật. Chỉ vài tháng sau, "đế quốc Đỏ" Soviet tan rã như đám bọt nước trước cơn gió lốc "*Wind of Change*" của thời đại.

Thế nhưng, cơn gió thay đổi đầy cảm hứng dân chủ và tự do của thế kỷ trước đã không tác động nhiều đến Trung Quốc và Việt Nam, nó chỉ đóng vai trò tác nhân thúc đẩy một quá trình chuyển đổi những quốc

gia cộng sản này trở thành những nhà nước tư bản chuyên chế, dưới sự cai trị của đảng cầm quyền vẫn còn mang danh nghĩa Cộng sản.

Cuộc thăm sát Thiên An Môn trở trêu thay đã khiến cho những nhà nước toàn trị ở Trung Quốc và Việt Nam sát máu hơn và... vững chắc hơn. Những nhà lãnh đạo Việt Nam một lần nữa phụ thuộc vào Trung Quốc nhiều hơn bao giờ hết, đã bảo toàn được chế độ độc đảng của mình tới hôm nay trong khi dần hội nhập với thế giới Tây Phương, làm quen với các chế định chế quốc tế, giao thương làm ăn với những quốc gia "tư bản, đế quốc" từng là kẻ thù không đội trời chung để xây dựng nền kinh tế thị trường "định hướng xã hội chủ nghĩa".

Xuất phát từ sự tương đồng về thể chế chính trị, mối quan hệ lịch sử khăng khít giữa hai đảng cầm quyền, lòng ngưỡng mộ trước thành tựu vĩ đại của Trung Quốc khiến cho những nhà lãnh đạo Việt Nam lấy đó làm hình mẫu cho sự phát triển quốc gia trong nhiều thập kỷ.

Việc cố gắng trở thành một phiên bản thấp kém hơn được coi là chuẩn mực của giới chức Việt Nam. Thế nhưng, trong khoảng 5 năm trở lại đây, Trung Quốc gặp nhiều vấn đề nội tại, bộc lộ những nhược điểm nghiêm trọng trong mô hình kinh tế cũng như thể chế chính trị, như quốc nạn tham nhũng, bong bóng bất động sản (BDS), Nợ công, vốn FDI sụt giảm, giới thượng lưu tháo chạy ra nước ngoài, kinh tế giảm phát, bị cô lập và tẩy chay trên trường quốc tế, bị chế tài bởi Hoa Kỳ trên mặt trận thương mại và công nghệ...

Truyền thông Tây Phương và giới đầu tư quốc tế đang nói về sự kết thúc của mô hình phát triển Trung Quốc và điều này không phải không có cơ sở. Hà Nội lo ngại về một cuộc sụp đổ của "Big Brother" giống như "đế quốc Đỏ" Soviet hơn 3 thập kỷ trước và né tránh những lời hứa hẹn thề bồi "cộng đồng cùng chung vận mệnh" với Bắc Kinh.

Bên cạnh đó, xung đột lợi ích gay gắt ở Biển Đông, nóng lạnh thất thường trong mối bang giao nhiều ân oán với người bạn "16 chữ Vàng, 4 Tốt" khiến cho Hà Nội phải kiếm tìm những chỗ dựa đối trọng về chính trị cũng như kinh tế, thương mại và đầu tư mới. Việc gần như cùng lúc nâng cấp quan hệ với Hoa Kỳ và Nhật Bản lên tầm "chiến lược, toàn diện" vào tháng Chín và tháng Mười Một, 2023 dường như là một bước lạng của lịch sử. Nhưng vấn đề là Hà Nội sẽ đối phó mối quan hệ phức tạp với Bắc Kinh ra sao, cũng như giải quyết các rủi ro nội tại của nền kinh tế và bộ máy cai trị như thế nào mới là điều then chốt ở thời điểm cam go này.

Rủi ro và thách thức lớn nhất của Việt Nam

Khi hơn 50 tập đoàn hàng đầu của Hoa Kỳ đến Hà Nội để tìm kiếm cơ hội đầu tư, giới chức Việt Nam tràn đầy hy vọng về nguồn vốn FDI từ Mỹ sẽ “như nước sông Đà” đổ về. Thế nhưng, thực tế và viễn cảnh vẫn còn cả một khoảng cách mênh mông. Những doanh nghiệp Mỹ đến Việt Nam để làm ăn, không phải để thể hiện tình hữu nghị, các quyết định đầu tư của họ không dựa trên “quyết tâm chính trị”. Họ cần một môi trường đầu tư có luật pháp minh bạch, hạ tầng giao thông, năng lượng, thông tin, chuỗi cung ứng và hệ thống logistics đủ tốt, đội ngũ nhân công lành nghề với chi phí hợp lý... để đảm bảo sản phẩm tạo ra có sức cạnh tranh và đem về lợi nhuận.

Sau hơn 3 thập kỷ mở cửa, giới lãnh đạo Việt Nam vẫn xác định chính sách ưu đãi về thuế, đất đai, tài nguyên và nhân công giá rẻ là “lợi thế cạnh tranh” quốc gia. Thế nhưng “lợi thế” bi thảm này không có nhiều ý nghĩa đối với các ngành công nghệ cao như sản xuất chip, chất bán dẫn... Thậm chí, ngay cả những ngành thâm dụng lao động như may mặc, da giày cũng đang đối diện áp lực chuyển đổi gay gắt. Không chỉ đơn thuần khó khăn về “cầu” thị trường sụt giảm mà các doanh nghiệp Việt đang tụt hậu về nhiều phương diện trước các đối thủ cạnh tranh từ Bangladesh, Ấn Độ, Cambodia...

[Chi phí doanh nghiệp ở Việt Nam rất cao](#) so với mặt bằng chung trong khu vực. Từ chi phí vốn, tiền thuê đất, xây dựng, nhân công, logistics, điện, các chi phí ẩn và đặc biệt là những ma trận giấy phép và thủ tục hành chính của Việt Nam đang làm nản lòng giới đầu tư. Năm 2016, một cuộc điều tra của VCCI (Liên đoàn công nghiệp-thương mại Việt Nam) cho biết có tới 7,000 giấy phép con của các bộ ngành và trong đó một nửa là các giấy phép trái luật, không có cơ sở tồn tại. Giới doanh nghiệp Việt chỉ biết than Trời ["Cơ thể doanh nghiệp chỉ 40kg, gánh trên lưng 3, 4 tạ với 7000 giấy phép con thì sao sống nổi?"](#) Ấy thế mà từ 2016 tới nay, đã có vô số những thủ tục, giấy phép con tiếp tục được đề ra.

Chỉ riêng Bộ Công An trong một thời gian ngắn đã thay đổi hàng loạt những qui định, các loại mẫu giấy tờ, thẻ, giấy chứng nhận... Chỉ riêng qui định mới về PCCC của bộ Công An khiến cho hàng ngàn doanh nghiệp, cơ sở sản xuất, kinh doanh dịch vụ thậm chí chỉ còn nước [phải đóng cửa](#). Các qui định trên trời của Bộ giao thông về kiểm định phương tiện xe cơ giới ví dụ như [yêu cầu về giấy kiểm tra chất lượng](#)

xuất xưởng của nhà sản xuất... gây ra vô số phiền phức cho người dân. Một trào lưu các bộ ngành, cơ quan quản lý nhà nước thi nhau đẽ ra các giấy phép con, các qui định hành chính ở mức độ mất kiểm soát tạo điều kiện cho tham nhũng và xách nhiễu.

Trái với kỳ vọng của giới chức Việt Nam, tập đoàn Intel đã lặng lẽ gác lại kế hoạch đầu tư thêm 1 tỷ USD với lý do lo ngại "sự ổn định về nguồn cung cấp điện và thủ tục hành chính". Mới đây, tập đoàn điện gió lớn nhất thế giới Orsted đã chính thức chấm dứt kế hoạch phát triển dự án điện gió trị giá 30 tỷ USD với tập đoàn T&T. Nguyên nhân khiến "mối lương duyên" tỷ USD này phá sản được Orsted đưa ra là do các chính sách chủ chốt liên quan đến triển khai và mua điện từ các dự án điện gió ngoài khơi vẫn chưa rõ ràng. Nhà đầu tư nước ngoài cay đắng, chấp nhận bỏ cuộc, "tiền mất, tật mang" sau hai năm triển khai dự án, bỏ ra hàng trăm triệu USD đầu tư và công sức. Trải nghiệm tồi tệ của Orsted và lo ngại của Intel trong hai hoàn cảnh cụ thể này, rõ ràng là những tấm gương để các nhà đầu tư Hoa kỳ phải cân nhắc lại trước khi quyết định đầu tư vào Việt Nam.

Ở đây, có mâu thuẫn rất lớn khi một mặt Hà Nội cam kết giảm phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050 và ông thủ tướng Phạm Minh Chính khi tham dự COP28 đã nỗ lực huy động tài chính cho cam kết về biến đổi khí hậu. Thế nhưng trên thực tế, hồi đầu năm, 36 nhà đầu tư điện mặt trời, điện gió, vốn đã đầu tư rất nhiều tiền vào các dự án năng lượng tái tạo, cũng phải lên tiếng đang trên bờ vực phá sản vì không thể hòa lưới điện quốc gia khi chưa được sự đồng ý của EVN và bộ Công thương. Tại sao lại có sự chậm trễ đáng ngạc nhiên từ phía bộ TNMT, Công thương, Kế hoạch đầu tư, EVN... trong việc thông qua các hành lang pháp lý cần thiết như vậy? Đã có nhiều bài báo đặt ra câu hỏi về thể lực, nhóm lợi ích nào được hưởng lợi từ việc ngăn trở các nỗ lực chuyển đổi năng lượng này?

Ở một góc nhìn khác, việc Bộ Công An Việt Nam liên tục bắt giữ và truy tố các nhà hoạt động môi trường nổi bật như bà Hoàng Thị Minh Hồng, Nguyễn Thụy Khanh. Mới đây nhất, việc bắt giữ bà Ngô Thị Tố Nhiên - chuyên gia trong lĩnh vực chuyển đổi năng lượng xanh, đang làm việc với Liên Hiệp Quốc giúp Việt Nam thực hiện cam kết thỏa thuận về Đối tác Chuyển đổi Năng lượng (JETP), với lý do "trốn thuế" và chiếm đoạt tài liệu của EVN là một sự kiện chấn động ngoại giới. Thời điểm mà bộ Công an Việt Nam bắt bà Nhiên cũng rất đáng lưu ý. Đó là ngay sau chuyến công du của tổng thống Joe Biden.

Nếu nhìn toàn cảnh bức tranh này, có thể thấy một trạng thái kỳ lạ về hệ thống công quyền Việt Nam hiện nay. Các bộ ngành, cơ quan trong bộ máy nhà nước thậm chí chống lại các nỗ lực hội nhập và phát triển. Trong khi đó, xu hướng lũng đoạn quyền lực nhà nước đang ngày một trở nên phổ biến và tràn lan. Đặc biệt, Bộ công an ngày càng trở nên lộng quyền và lạm quyền đang trở thành một nguy cơ bất ổn chính trị cho xã hội và gây tổn hại tới tính chính danh của đảng cầm quyền và bộ máy "chính quyền".

Dù cho giới chức Việt Nam có ký kết bao nhiêu các hiệp định thương mại FTA, có nâng cấp quan hệ "Chiến lược, toàn diện" với bao nhiêu cường quốc thì đó không phải là giải pháp căn cơ. Rủi ro lớn nhất, cũng là thách thức lớn nhất cho quá trình phát triển đất nước chính những tồn tại thâm căn về thể chế chính trị hoàn toàn lạc điệu với thế giới văn minh.

Thế đối trọng "chiến lược, toàn diện" hay 'mối tình tay ba' Việt Mỹ Trung?

Giới lãnh đạo Việt Nam đã chọn một thời điểm chín muồi trong việc nâng cấp quan hệ ngoại giao vượt 2 cấp với Hoa Kỳ và hoàn tất việc ký kết "chiến lược, toàn diện" với Nhật Bản khi Trung Quốc đang mắc kẹt với các vấn đề nội tại, chủ tịch Tập Cận Bình bận rộn với khủng hoảng kinh tế, mâu thuẫn trong nội bộ đảng và xáo trộn nhân sự cấp cao. Đây cũng là thời điểm vàng sau khi giới chức Hoa Kỳ đã hơn một lần đề nghị Hà Nội nâng cấp quan hệ ngoại giao hai nước, trước khi hai đảng Cộng hòa và Dân chủ bước vào mùa bầu cử đầy biến động 2024.

Nếu như Hà Nội và Canberra cùng đi đến thỏa thuận nâng cấp quan hệ hai nước lên mức cao nhất trong năm tới, thật thú vị khi đối trọng với Nga và Trung Quốc, nhóm "Tứ giác kim cương" QUAD cùng với Hàn Quốc cùng là đối tác "chiến lược, toàn diện" của Việt Nam. Đây được gọi là sách lược "ngoại giao cây tre" của Hà Nội.

Thành ý của tổng thống Joe Biden với Việt Nam đã vượt cả sự mong đợi của Hà Nội khi đích thân vị tổng thống thứ 46 của Hoa Kỳ chấp nhận lời mời của tổng bí thư đảng CSVN, công du tới Hà Nội thay vì lịch trình ban đầu là ông Nguyễn Phú Trọng sang Mỹ để ký kết việc nâng cấp quan hệ hai nước. Đối với Hà Nội, sự công nhận thể chế chính trị, toàn vẹn lãnh thổ, độc lập chủ quyền, cũng như những lợi ích kinh tế to lớn trong tương lai, từ mối quan hệ "chiến lược, toàn diện"

với Hoa Kỳ rõ ràng là chiếc phao cứu sinh trong bối cảnh nền kinh tế "định hướng XHCN" đang đối diện với khủng hoảng nghiêm trọng. Quan hệ đối tác "chiến lược, toàn diện" với các thành viên trong nhóm QUAD + 1 (Hàn Quốc) cũng cho phép Hà Nội có một thế đối trọng tốt hơn trước Trung Quốc trong các vấn đề chủ quyền ở biển Đông.

Tuy vậy, thực khó nói về mối quan hệ tay ba Việt – Mỹ – Trung sẽ tiến triển ra sao khi “nàng Kiều Việt Nam” cùng lúc hẹn hò với cả chàng cowboy Mỹ giàu có trong khi vẫn mắc kẹt với mối quan hệ nhiều oan trái với ông chồng Trung Quốc thâm hiểm và tham lam. Trong lịch sử cận đại, những nhà lãnh đạo Việt Nam vì những toan tính lợi ích đảng phái, đã tự biến mình thành nạn nhân và đưa cả dân tộc vào vòng binh lửa trên bàn cờ địa chính trị đẫm máu của các siêu cường. Những ký ức về cuộc “nồi da nấu thịt” dài 20 năm, cuộc chiến biên giới đẫm máu 1979 và cuộc ngã giá oan nghiệt ở Gạc Ma vẫn chưa phai dấu.

Cuộc chiến tranh xâm lược Ukraine của “Sa hoàng Nga” – Putin và tham vọng bá quyền của Trung Quốc dưới thời "Hoàng đế Đỏ" Tập Cận Bình đã hồi sinh những lý thuyết địa chính trị của Halford John Mackinder, Alfred Thayer Mahan... Ở phương diện nào đó, điều này đã đặt Việt Nam trở lại vị trí trung tâm trong bàn cờ khu vực. Sở hữu vị thế địa lý chiến lược, tài nguyên đất hiếm quý giá, cùng với lịch sử hàng ngàn năm đối phó với một Trung Hoa to lớn, hung bạo... Tất cả các yếu tố này đã giúp Việt Nam có một profile thuyết phục với các quốc gia Tây Phương mà đứng đầu là Hoa Kỳ chìa ra "nhành olive" với Hà Nội. Tuy nhiên, việc giới lãnh đạo Việt Nam nghĩ gì và lựa chọn "lẽ phải" nào có lẽ phụ thuộc vào "nhành olive" nào nhiều trái hơn.

Chuyến tuần thú phương Nam của “Hoàng đế Đỏ” Tập Cận Bình vào tuần sau sẽ cho biết nhiều hơn về sự lựa chọn của Hà Nội. Nhưng chắc chắn điều đó không xuất phát từ giải pháp chính trị cho Việt Nam mà xuất phát từ lợi ích của đảng và các nhóm lợi ích mà thôi.

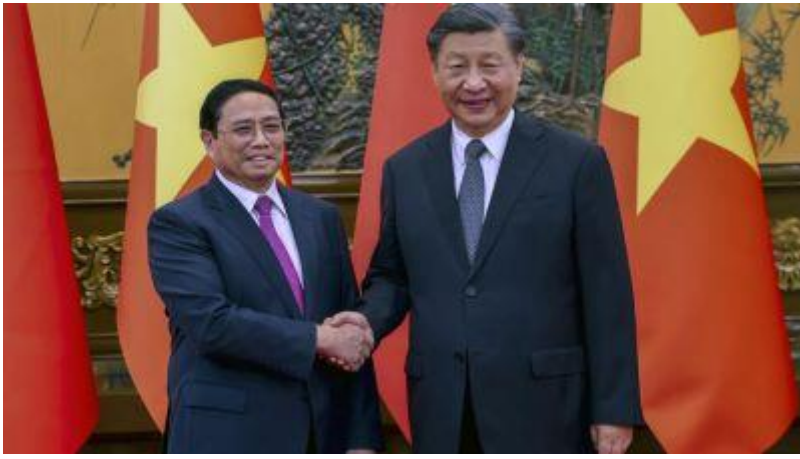


[Việt Nam cố giữ cân bằng trong quan hệ với Mỹ và Trung Quốc](#)

Đăng ngày: 06/11/2023 - 08:28

Capture à partir de :[RFI](#)

Hãng tin Anh Reuters ngày 06/10/2023 loan tin là các quan chức Việt Nam và Trung Quốc đang chuẩn bị cho chuyến thăm của chủ tịch Tập Cận Bình tới Hà Nội có thể vào cuối tháng 10 hoặc đầu tháng 11.



Ảnh do Tân Hoa Xã cung cấp: Thủ tướng Việt Nam Phạm Minh Chính và chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình trước cuộc họp tại Bắc Kinh ngày 27/06/2023.AP - Yao Dawei

Cho tới nay, đã đầu tháng 11, cả Hà Nội và Bắc Kinh đều không có thông báo gì về chuyến đi này. Nhưng nếu có diễn ra thì đây sẽ là chuyến thăm cấp nhà nước đầu tiên của ông Tập Cận Bình đến Việt Nam kể từ năm 2017. Chuyến đi này cũng sẽ diễn ra đúng vào dịp kỷ niệm 15 năm quan hệ đối tác chiến lược toàn diện Trung Quốc-Việt Nam.

Việc chủ tịch Trung Quốc chấp nhận đi thăm Việt Nam phải chăng cho thấy Bắc Kinh đã không có phản ứng gay gắt về việc Việt Nam nâng cấp quan hệ với Mỹ lên thành đối tác chiến lược toàn diện nhân chuyến thăm Hà Nội vào tháng 9 của tổng thống Mỹ Joe Biden?

Trả lời phỏng vấn RFI Việt ngữ ngày 25/10/2023, nhà nghiên cứu Vũ Xuân Khang, Đại học Boston, Hoa Kỳ, nhận định:

“Đúng vậy. Nguyên nhân chính Bắc Kinh không có phản ứng gay gắt về việc Việt Nam nâng cấp quan hệ với Mỹ lên đối tác chiến lược toàn diện là do các nỗ lực ngoại giao của Việt Nam để điều hòa quan hệ với Trung Quốc, ít nhất là từ tháng 6 cho đến nay. Thủ tướng Phạm Minh Chính đã đến thăm Trung Quốc vào cuối tháng 6 khi tàu sân bay Ronald Reagan ghé thăm Đà Nẵng. Ông Chính cũng có chuyến thăm Trung Quốc lần hai vào tháng 9 tại Nam Ninh chỉ vài ngày sau khi tổng thống Joe Biden thăm Hà Nội. Chủ tịch nước Võ Văn Thưởng mới đây cũng đã đến Bắc Kinh và hội kiến chủ tịch Tập Cận Bình.

Cả ba chuyến viếng thăm trên đều thể hiện một thông điệp chính của Việt Nam là Hà Nội mong muốn hai nước tiếp tục duy trì quan hệ ngoại giao nồng ấm và Việt Nam không có ý định ngả theo Mỹ để chống Trung Quốc. Nếu chủ tịch Tập Cận Bình đến thăm Việt Nam, đây sẽ là một chỉ dấu rất lớn là các nỗ lực trấn an Trung Quốc của Việt Nam đã

thành công. Đây cũng sẽ là chuyến đi đáp lễ 3 chuyến đi của lãnh đạo Việt Nam, đặc biệt là chuyến đi của tổng bí thư Nguyễn Phú Trọng vào tháng 10, tháng 11/2022.”

Nhà phân tích Sebastian Strangio của trang mạng The Diplomat (Nhật Bản) cũng có cùng nhận định:

“Thật khó để tưởng tượng rằng Việt Nam đã không báo trước cho Bắc Kinh về việc nâng cấp quan hệ với Mỹ và trấn an họ rằng hành động này không nhắm vào Trung Quốc. Tổng thống Biden cũng đã nhấn mạnh chuyến thăm Việt Nam của ông là nhằm mục đích xây dựng các mối quan hệ của Hoa Kỳ trên khắp châu Á, chứ không phải để kiềm chế Trung Quốc.

Nhưng sau khi Việt Nam nâng cấp quan hệ với Hoa Kỳ lên thành “đối tác chiến lược toàn diện”, đặt Hoa Kỳ ngang hàng với Trung Quốc và Nga, Trung Quốc có thể cảm thấy cần phải đòi Việt Nam chấp nhận một bản “nâng cấp” mới trong quan hệ song phương.”

Theo hãng tin Reuters, trước chuyến viếng thăm của ông Tập Cận Bình, Hà Nội và Bắc Kinh đang thảo luận về việc có thể đưa cụm từ “*cộng đồng chung vận mệnh*” vào tuyên bố chung để mô tả mối quan hệ song phương.

Cụm từ “*cộng đồng chung vận mệnh*” đã trở nên “*thịnh hành*” sau khi ông Tập lên nắm quyền vào năm 2012, thể hiện mức độ quan hệ song phương cao nhất đối với chính quyền Tập Cận Bình. Trung Quốc đã thiết lập “*cộng đồng chung vận mệnh*” với Lào vào năm 2017 và Cam Bốt vào năm 2018, sau đó là với Miến Điện trong chuyến thăm cấp nhà nước của ông Tập Cận Bình đến nước này vào tháng 1/2020.

Mặc dù Bắc Kinh rõ ràng muốn Việt Nam gia nhập nhóm các quốc gia “*có chung vận mệnh*” với Trung Quốc, hai nguồn tin nói với Reuters rằng các quan chức Việt Nam thận trọng về việc thêm cụm từ đó vào tuyên bố chung. Trung Quốc được cho là đã từng tỏ ý muốn tuyên bố một cộng đồng chung vận mệnh với Việt Nam trong chuyến thăm cấp nhà nước của ông Tập Cận Bình vào năm 2017, nhưng Hà Nội lúc đó đã bác bỏ.

Trả lời phỏng vấn RFI Việt ngữ, nhà nghiên cứu Vũ Xuân Khang cho rằng dù không muốn “*cộng đồng chung vận mệnh*” với Trung Quốc, thật ra Việt Nam cũng khó mà thoát khỏi vòng ảnh hưởng của Bắc Kinh:

“Theo chính sách ngoại giao của Trung Quốc, cụm từ “cộng đồng chung vận mệnh” là dành cho những nước mà Trung Quốc coi là những đối tác quan trọng. Việc Việt Nam có đưa cụm từ “cộng đồng chung vận mệnh” vào tuyên bố chung hay không thật ra cũng không quá quan trọng. Về bản chất, Việt Nam cũng không có nhiều lựa chọn trong quan hệ với Trung Quốc, khi Trung Quốc đã cho Việt Nam thấy rằng các nỗ lực thoát Trung trong quá khứ của Việt Nam đã thất bại, nhất là sau khi Việt Nam phải đồng ý bình thường hóa quan hệ với Trung Quốc trên thế yếu vào năm 1991, sau khi đồng minh Liên Xô đã không còn khả năng giúp Việt Nam thoát Trung như giai đoạn từ 1978 đến 1988.

Trung Quốc muốn một Việt Nam trung lập nằm trong ảnh hưởng của Trung Quốc. Do vậy, nếu Việt Nam có thể đảm bảo với Trung Quốc rằng Việt Nam không có ý định chống Trung Quốc, Trung Quốc cũng không cần phải ép Việt Nam. Nếu Việt Nam chấp nhận đưa cụm từ “cộng đồng chung vận mệnh” vào tuyên bố chung thì có thể hiểu Hà Nội muốn thể hiện với Trung Quốc rằng quan hệ hai nước vẫn đang phát triển tốt đẹp và là kết quả của các chuyến thăm cấp cao giữa hai nước từ tháng 6 đến nay, và cũng nhằm để cân bằng bước “nhảy cóc” từ đối tác toàn diện lên đối tác chiến lược toàn diện với Mỹ vào tháng 9 vừa qua.”

Tuy nhiên, Trung Quốc vẫn muốn cho Việt Nam thấy tính chất đặc biệt trong quan hệ giữa hai nước. Theo Tân Hoa Xã, trong cuộc gặp với chủ tịch nước Võ Văn Thưởng ở Bắc Kinh ngày 20/10 nhân diễn đàn “Vành đai và Con đường”, ông Tập Cận Bình kêu gọi Việt Nam “*đừng quên cội nguồn của tình hữu nghị*” giữa hai quốc gia Cộng sản này.

Về phần mình, trong cuộc hội kiến với Thái Kỳ, Chánh Văn phòng Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc, ông Võ Văn Thưởng cũng nhìn nhận Việt Nam và Trung Quốc là hai nước “*tương đồng về thể chế chính trị, con đường phát triển và mục tiêu xây dựng chủ nghĩa xã hội*”. Ông khẳng định: “*Việt Nam coi trọng việc củng cố và phát triển quan hệ Đối tác hợp tác chiến lược toàn diện với Trung Quốc, coi đây là lựa chọn chiến lược và ưu tiên hàng đầu trong đường lối đối ngoại độc lập, tự chủ, đa phương hóa, đa dạng hóa của Việt Nam*”.

Trong bài viết đăng trên trang web của Viện nghiên cứu Đông Nam Á Yusof Ishak (ISEAS – Yusof Ishak Institute), một nhà nghiên cứu của

Viện này, Lye Liang Fook, nhấn mạnh đến quan hệ giữa hai đảng Cộng sản Trung Quốc và Việt Nam:

“Việt Nam dường như đang xích lại gần hơn với Hoa Kỳ với việc nâng cấp quan hệ gần đây lên thành quan hệ đối tác chiến lược toàn diện. Tuy nhiên, không nên đánh giá quá cao diễn biến này, vì quan hệ Việt Nam - Trung Quốc, đặc biệt là quan hệ giữa hai đảng, vẫn bền chặt. (...). Trung Quốc và Việt Nam đều có lợi ích trong việc đảm bảo cho các đảng cộng sản cầm quyền của họ duy trì sự thống trị.”

Lye Liang Fook nhắc lại: *“Vào thời điểm quan hệ song phương xuống thấp, Hà Nội và Bắc Kinh đã dựa vào mối quan hệ giữa hai đảng để kiểm soát những bất đồng và đưa quan hệ trở lại đúng hướng. Sau những đụng độ căng thẳng trong sự cố giàn khoan Hải Dương 981 năm 2014, tổng bí thư Nguyễn Phú Trọng đã cử đặc phái viên Lê Hồng Anh, Ủy viên Bộ Chính trị, tới Bắc Kinh vào tháng 8/2014 để hàn gắn quan hệ. Đổi lại, Tập Cận Bình đã cử ông Du Chánh Thanh (Yu Zhengsheng) đến thăm Việt Nam vào tháng 12/2014. Việc Du Chánh Thanh là nhân vật đứng hàng thứ tư trong Đảng cộng sản Trung Quốc cho thấy quan hệ Việt-Trung đã bắt đầu được cải thiện trở lại.”*

Lye Liang Fook cũng ghi nhận: *“Các cuộc trao đổi cấp cao thường xuyên giữa Đảng cộng sản Trung Quốc và Đảng cộng sản Việt Nam có mức độ tương tác cao hơn so với các trao đổi cấp chính phủ giữa hai nước. Kể từ khi Tập Cận Bình trở thành tổng bí thư Đảng cộng sản Trung Quốc vào năm 2012, Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng đã có ba chuyến thăm Trung Quốc (04/2015, 01/2017 và 10/2022)”.*

Chuyến thăm tháng 10/2022 nổi bật vì chuyến thăm này nhằm thực hiện lời hứa của Nguyễn Phú Trọng với Tập Cận Bình là sẽ thực hiện chuyến công du ngoại quốc đầu tiên tới Trung Quốc sau khi tái đắc cử tổng bí thư vào tháng 1/2021. Về phần mình, sau khi tái đắc cử tổng bí thư, ông Tập Cận Bình cũng đã chọn Việt Nam là điểm đến đầu tiên qua chuyến thăm vào tháng 11/2017.

Phải chăng mối quan hệ giữa hai đảng Cộng sản Việt Nam và Trung Quốc vẫn rất bền chặt và như vậy Việt Nam sẽ phải tiếp tục xem Trung Quốc là đối tác hàng đầu hơn bất cứ quốc gia nào khác, cho dù giữa hai nước vẫn thường có căng thẳng do tranh chấp chủ quyền Biển Đông? Nhà nghiên cứu Vũ Xuân Khang đưa ra một ý kiến khác:

“Quan hệ giữa hai Đảng không nói hết được tại sao Việt Nam phải xem Trung Quốc là đối tác hàng đầu. Về bản chất, dù có theo thể chế chính trị nào đi chăng nữa, Việt Nam vẫn là một nước nhỏ so với Trung Quốc, và đã là nước nhỏ thì phải chịu sự ảnh hưởng của nước lớn dù muốn hay không.

Các hoàng đế phong kiến Việt Nam hơn 1000 năm từ sau khi đất nước giành được độc lập dưới thời Ngô Quyền đều hiểu rõ bài học này, nên cho dù Việt Nam có đánh thắng Trung Quốc trên chiến trường, thì Việt Nam vẫn phải cử sứ giả để cầu hòa và chấp nhận tiếp tục làm chư hầu của Trung Quốc.

Đảng Cộng Sản Việt Nam đã quyết tâm thoát Trung vào giai đoạn 1978-1991, nhưng cũng như các triều đại phong kiến Việt Nam, dù thắng trên chiến trường nhưng cũng phải chấp nhận cầu hòa với Trung Quốc, vì Việt Nam không đủ sức mạnh để đối đầu với Trung Quốc lâu dài. Do vậy, Việt Nam nên khôn khéo bảo vệ chủ quyền bằng các biện pháp ngoại giao, do Việt Nam không thể chiến thắng trong một cuộc đua vũ trang với Trung Quốc. Trung Quốc chỉ ủng hộ chính sách đối ngoại đa phương của Việt Nam khi Việt Nam khẳng định với Trung Quốc là chính sách đa phương đó không làm tổn hại tới lợi ích cốt lõi của Trung Quốc. Bất kể cùng chung ý thức hệ, Trung Quốc giai đoạn 1978-1991 đã cho Việt Nam thấy rằng chỉ cần Bắc Kinh muốn cô lập Hà Nội, thì Hà Nội cũng không có cách nào thoát được, kể cả khi Liên Xô đã nỗ lực giúp Việt Nam thoát Trung.

Nhà phân tích Jeff Zeberlein, nguyên là một sĩ quan hải quân Mỹ, trên trang web của Jamestown Foundation ngày 20/10 đã viết:

“Các nhà hoạch định chính sách ở Hoa Kỳ hoan nghênh những phát triển ngoại giao (trong quan hệ Mỹ-Việt), nhưng các chuyên gia khu vực cảnh báo rằng bối cảnh địa lý của Việt Nam ngăn cản việc tăng cường hơn nữa quan hệ với phương Tây: Trung Quốc và Việt Nam có chung đường biên giới trên bộ và trên biển, đó là một phần lý do tại sao nền kinh tế Việt Nam phụ thuộc nhiều vào xuất khẩu của Trung Quốc.

Vì lợi ích chiến lược của mình, Việt Nam không thể đoạn tuyệt hoàn toàn với Trung Quốc. Trong khi đó, Hoa Kỳ được coi là một đối tác không đáng tin cậy, không chỉ vì lý do lịch sử, mà còn do hệ thống chính trị khác nhau giữa hai nước: Dưới con mắt của giới lãnh đạo

cộng sản Việt Nam, các tiến trình chính trị dân chủ của Hoa Kỳ dẫn đến việc ra những quyết định thất thường, ngắn hạn.

Nhưng sự cải thiện rõ rệt trong quan hệ Mỹ-Việt là tích cực cho cả hai nước, ngay cả khi Việt Nam khó có thể từ bỏ cách tiếp cận hòa giải đối với Bắc Kinh. Chính sách Bốn Không sẽ được triển khai với cả các đối tác phương Tây và Trung Quốc để mang lại cho Việt Nam nhiều quyền tự chủ hơn. Các quan chức quốc phòng Hoa Kỳ có thể thấy thất vọng vì tiến trình hội nhập quân sự chặt chẽ hơn bị đình trệ khi Việt Nam điều chỉnh quan hệ với phương Tây để xoa dịu Trung Quốc. Tuy nhiên, việc Việt Nam chuyển sang một chính sách Bốn Không ít hạn chế hơn là bằng chứng cho thấy cam kết mạnh mẽ hơn của Việt Nam trong việc đối đầu với hành động mang tính cưỡng ép của Trung Quốc ở Biển Đông, mặc dù điều đó cũng có thể báo trước nhiều cuộc đụng độ hơn để bảo vệ các yêu sách biển của Việt Nam.”

