

CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI CỦA TRUNG QUỐC Ở TRONG VÀ NGOÀI NƯỚC

TS. ĐỖ TRỌNG QUANG

Khai phá miền Tây là một trong những chủ trương quan trọng để Trung Quốc vươn lên thành công ở thế kỷ XXI. Trọng tâm của chủ trương này là xây dựng các tuyến vận chuyển, khai thác tài nguyên miền Tây, đẩy nhanh tốc độ phát triển để đạt mức gần xấp xỉ miền Đông. Nhưng miền Tây không có biển là một thực tế địa lý bất lợi cho kế hoạch đó.

Suốt chiều dài lịch sử, địa hình và khoảng cách là một thách thức đối với hoạt động của con người. Muốn gắn liền miền Tây Trung Quốc với biển, điều kiện cần thiết là phải có công nghệ vận tải hiện đại, vì hàng nghìn cây số sa mạc xưa nay là trở lực lớn cho súc vật thô. Người dân miền Tây từ bao đời ao ước một vị trí ven biển như miền Đông, với hàng chục thành phố cảng to đẹp. Sau năm 1978, những thành phố đó, cùng với những kinh nghiệm lâu đời về thương mại hàng hải, đã giúp miền Đông phát triển.

Từ lúc Nhà nước đầu tư đại quy mô vào cơ sở hạ tầng hải cảng và phương tiện vận chuyển, miền Đông càng dễ

dàng vươn tới thị trường toàn cầu, thu hút vốn đầu tư và kỹ thuật của nước ngoài, trong khi miền Tây cách xa biển hàng nghìn cây số. Nhưng hiện nay, công nghệ hiện đại đã được ứng dụng, khoảng cách và địa hình không còn là trở ngại đối với xe tải chạy bằng động cơ và xe lửa.

Trước đây, ảnh hưởng của Trung Quốc không vươn tới được Trung Á, Nam Á, và Tây-Nam Á, nhưng đường sắt và đường bộ bây giờ được xây dựng và cải thiện có thể đưa thương nhân, hàng hóa và ảnh hưởng văn hóa đi xa. Với một hệ thống giao thông tốt, hàng hóa Trung Quốc chiếm một thị phần ngày càng lớn. Trước hết, Trung Quốc chú trọng phát triển hệ thống đường sắt và đường bộ nối liền miền Tây với bờ biển, đồng thời các tuyến giao thông giữa Tân Cương với Trung Á cũng được lưu ý.

Năm 1999, có năm con đường đi từ Tân Cương đến nước cộng hòa Kazakhstan, và một đường lớn nối liền Kashgar với Bishkek rồi rẽ về phía Bắc tới Almaty. Theo ý kiến của Ngân hàng

Phát triển châu Á (ADB), thì hành lang giao thông quan trọng nhất ở Trung Á là tuyến Urumqi – Almaty - Bishkek–Tashkent, trên đó có nhiều xe tải các nước qua lại chở hàng hóa. Việc cải thiện con đường này được chính phủ các nước Trung Quốc, Kyrgyzstan và Kazakhstan coi là một ưu tiên khi thương lượng với ADB. Chi phí sửa sang hai con đường đó không lớn lắm, vì chỉ cần từ 45 triệu USD đến 55 triệu USD cho mỗi tuyến đường là có thể tạo điều kiện cho xe cộ đi lại dễ dàng xuyên Kyrgyzstan, và sau này việc xây dựng tuyến xe lửa xuyên Kyrgyzstan cũng thực hiện được về mặt kinh tế.

Tháng 10-2002, Trung Quốc, Kyrgyzstan, Kazakhstan và Pakixtan bắt đầu thực hiện một thỏa thuận ký từ năm 1995, quy định mỗi nước cấp 200 giấy phép hàng tháng cho xe tải tự do qua lại giữa bốn quốc gia. Cuối năm đó, Trung Quốc và Kyrgyzstan nhất trí dùng con đường Karakoum làm tuyến quá cảnh nối liền Bishkek với thành phố Karachi của Pakixtan. Tháng 5-2003, Trung Quốc thỏa thuận với Kyrgyzstan làm một đường mới từ Aksu ở phía Tây Tân Cương đến một con đường gần hồ Ysykol của Kazakhstan. Phía Trung Quốc đồng ý góp 15 triệu USD, và năm 2004, ADB cho vay 32,8 triệu USD để sửa sang một con đường lớn của Kyrgyzstan.

Tháng 4-2005, Thủ tướng Ôn Gia Bảo của Trung Quốc sang thăm Pakixtan, và ký Hiệp ước về vận tải đường bộ quốc tế. Tóm lại, Trung Quốc cố gắng thiết lập một hệ thống vận tải đường bộ khu vực,

nối liền Tân Cương với các nước ở phía Tây và phía Nam.

Về đường sắt thì từ năm 1984, khi Liên bang Xô-viết chưa sụp đổ, tuyến xe lửa đầu tiên nối liền Tân Cương với Trung Á đã bắt đầu được khởi công. Một tuyến, chạy từ Urumqi qua đèo Ala đến Aqtoghay ở Kazakhstan, được xây dựng năm 1990. Năm sau, công trình này được mở rộng để trở thành “một cầu nối mới của châu Âu và châu Á”, chạy từ cảng Liên Vân ở phía Bắc Giang Tô, qua Kazakhstan và vùng Kuybyshev tại phía Bắc nước Nga, đến Rotterdam tại Hà Lan. Ý tưởng của công trình là thiết lập “một hành lang vận tải Âu- Á” tương tự hành lang được mở năm 1971, mà trung tâm là đường sắt xuyên Xibêri đã trở thành một phương tiện vận chuyển lớn giữa Đông-Bắc Á và châu Âu.

Một trong những bất tiện là bề ngang đường sắt của Trung Quốc và Kazakhstan khác nhau, nên ở biên giới phải đặt thiết bị thay đổi bánh xe, và một hệ thống máy tính được đặt dọc phần đường phía Trung Quốc để theo dõi xe lửa và hàng hóa. Cho đến năm 2000, trên đường này trung bình mỗi ngày chỉ có bốn chuyến xe lửa chở hàng, một chuyến địa phương từ Urumqi đến biên giới, và mỗi tuần lễ có hai chuyến hành khách quốc tế, vì điều kiện ở phía Tây đèo Ala còn rất xấu, nhiều chỗ phải hạn chế tốc độ và chỉ có phương tiện viễn thông nghèo nàn. Các quan chức Kazakhstan và Trung Quốc đã thảo luận với ADB coi việc cải thiện tuyến đường từ đèo Ala đến Aqtoghay là một ưu tiên hàng đầu.

Trong kế hoạch 5 năm lần thứ IX (1996-2000), một tuyến xe lửa gọi là Đường sắt Nam Tân Cương được mở về Kashgar năm 1999. Trung Quốc còn đề nghị ADB giúp xây dựng đường sắt Bắc Tân Cương, một tuyến rút ngắn được 565 km khoảng cách xe lửa từ Urumqi đến Almaty ở Trung Á. Đây là một nhánh của tuyến Urumqi-đèo Ala. Tiếp theo là xây dựng đường sắt từ Kashgar qua nước Cộng hòa Kyrgyzstan để nối với hệ thống đường sắt của Uzbekistan ở Tashkent, thủ đô nước này. Từ năm 1998, một tuyến xe lửa xuyên Kyrgyzstan đã được cả Trung Quốc và Kyrgyzstan yêu cầu ADB hỗ trợ xây dựng.

Tháng 2-1998, ADB tổ chức một hội nghị ở Manila, trong đó đại biểu của Trung Quốc và Kyrgyzstan không thống nhất ý kiến. Kyrgyzstan muốn có một tuyến theo hướng Bắc qua đèo Torugart và Jalal Abad đến Andijan, trong khi Trung Quốc đề nghị xây dựng tuyến đi về hướng Nam qua đèo Irkestam và Osh tới Andijan. Tuy nhiên, dù con đường đi theo hướng nào thì công trình xây dựng cũng đòi hỏi trên một tỉ đô-la. Theo ý kiến các nhà phân tích của ADB, thì mật độ thấp của xe cộ đi lại giữa Tân Cương và Uzbekistan không đáng để chi phí xây dựng tốn kém, nhưng Trung Quốc và Kyrgyzstan quyết tâm thực hiện dự án này. Mùa thu năm 2001, hai bên nghiên cứu xong tính khả thi của đường xe lửa Tân Cương-Kyrgyzstan-Uzbekistan.

Các tuyến xe lửa nối với Iran và Pakixtan cũng được cải thiện. Năm 1992, Bộ Đường sắt Trung Quốc ký một biên bản ghi nhớ với Iran về hợp tác

thiết lập “những tuyến xe lửa mới”, kể cả một đường sắt dài 295 km lần đầu tiên nối liền các tuyến xe lửa của Iran và Trung Á. Bản ghi nhớ quy định Trung Quốc cung cấp chuyên gia kỹ thuật và chuyển giao công nghệ. Tháng 5-1996, Thứ trưởng Bộ Đường sắt Trung Quốc dự lễ khai trương tuyến Mashhad-Tejen, và nhân dịp này, ông ký một biên bản ghi nhớ khác với Bộ trưởng Bộ Vận tải Iran. Theo lời bình luận của Tân Hoa xã¹, đường xe lửa Mashhad-Tejen sẽ cho phép Trung Quốc vươn xa hơn đến vịnh Persia qua Iran, và tới Địa Trung Hải qua Thổ Nhĩ Kỳ. Trung Quốc cũng giúp Iran cải thiện các đường xe lửa chạy từ Mashhad đến các cảng ở biển Arabia.

Năm 2002, tuyến Mashhad-Bafq cắt ngang qua miền Bắc Iran được thiết lập, và tuyến Bafq-Zahadan được xây dựng nối liền hai hệ thống đường sắt của Iran và Pakixtan. Tuyến Mashhad-Bafd đi vào hoạt động đầu năm 2005, và một tuyến mới được thi công chạy từ cảng Gwadar do Trung Quốc xây dựng để nối với đường xe lửa Zahadan-Quetta tại Dalbandin.

1. Chiến lược vận tải của Trung Quốc và châu Âu

Năm 1993, một hội nghị được tổ chức ở thủ đô Brussels (Bi), bàn đến dự án thiết lập hành lang vận tải châu Âu-Capca- châu Á gọi là TRACERA, mới đầu nối liền năm nước cộng hòa mới ở Trung Á (Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan, Tajikistan và Turkmenistan), ba nước cộng hòa vùng Capca (Georgia, Azerbaijan và Armenia) với Liên minh

châu Âu, để phát triển vận tải Đông-Tây bằng xe lửa, đường bộ và đường biển (Hắc Hải và biển Caspi). Mục đích là xây dựng một hệ thống vận tải hợp nhất từ châu Âu đến Trung Á qua Hắc Hải, Thổ Nhĩ Kỳ và Capca, để tăng cường quan hệ kinh tế của châu Âu với khu vực này.

Từ năm 1993 đến năm 2005, Liên minh châu Âu (EU) cung cấp 110 triệu bảng Anh để trợ giúp kỹ thuật và khôi phục cơ sở hạ tầng ở các tuyến mà TRACERA chỉ định. Đồng thời, nhiều cơ quan tài chính quốc tế, bao gồm Ngân hàng Thế giới, Ngân hàng châu Âu về Tái thiết và Phát triển, cùng một số ngân hàng tư nhân cung cấp 700 bảng Anh đầu tư vào hải cảng, đường bộ và đường sắt. Như thế nghĩa là, châu Âu góp phần tăng cường hiệu quả của nỗ lực mà Trung Quốc thực hiện nhằm lưu chuyển hàng hóa và người qua Trung Á, vì hầu hết đường sắt và đường bộ ở Kazakhstan và Kyrgyzstan chạy đến Tân Cương đều là dự án do TRACERA hỗ trợ. Vai trò các tuyến vận chuyển, xưa nay vẫn tối quan trọng, giữa Nga với Trung Á và Capca có thể bị Trung Quốc và châu Âu làm suy giảm.

Trong kế hoạch hợp tác với Pakixtan, năm 1964, một dự án được trì hoãn giữa hai bên để xây dựng một con đường hiện đại chạy từ miền Tây đến miền Bắc Trung Quốc, và dự án đã được hoàn thành năm 1969 cho xe tải qua lại. Năm 1978, tuyến giao thông này được mở cho công dân các nước khác đi lại và được đặt tên là “Con đường Hữu nghị Trung Quốc - Pakixtan”, hoặc nói đơn giản hơn là “Đường Karakorum” hay “Đường

Trung Quốc-Pakixtan”. Xe cộ có thể chở hàng hóa và người đến Rawalpindi ở phía Nam, tại đó nó nối với hệ thống đường bộ và đường sắt chính của Pakixtan.

Năm 2001, Trung Quốc lại tiếp tục cải thiện các tuyến vận chuyển với Pakixtan sau 23 năm gián đoạn, bằng cách cam kết mở rộng hạ tầng cơ sở giao thông vận tải của nước này. Trong chuyến công du của Thủ tướng Chu Dung Cơ tháng 5-2001 đến Pakixtan, trùng với dịp kỷ niệm 50 năm thiết lập quan hệ ngoại giao giữa hai nước, Trung Quốc thông báo sẽ hỗ trợ xây dựng một cảng nước sâu lớn ở Gwadar trong vùng Baluchistan, không xa biên giới Pakixtan-Iran. Theo dự án, cảng Gwadar bé nhỏ được mở rộng và nạo vét, 23 chỗ neo tàu nước sâu được xây dựng, cùng với những cầu tàu, kho hàng và nhiều tiện nghi quan trọng khác. Dự án được chia làm ba giai đoạn, trong đó giai đoạn 1 phải được hoàn thành vào năm 2005.

Vụ khủng bố 11-9 ở Hoa Kỳ khiến dự án phải hoãn lại, nhưng đến tháng 3-2002, lễ động thổ xây dựng hải cảng mới đã được tổ chức. Phó Thủ tướng Ngô Bang Quốc dẫn đầu một phái đoàn 32 người tham dự buổi lễ và Trung Quốc hứa sẽ giúp đỡ đến mức tối đa để hoàn thành dự án. Tháng 4-2005, Thủ tướng Ôn Gia Bảo sang thăm Pakixtan, cam kết Trung Quốc ủng hộ giai đoạn 2 của dự án, bao gồm việc tăng độ sâu của hải cảng mới xuống 14m, để tiếp nhận được tàu chở dầu 200.000 tấn và tàu chở côngtenơ 100.000 tấn. Ngoài ra, nhiều phương tiện khác cũng được xây dựng.

Từ cảng Gwadar, những đường xe lửa và đường bộ mới nối với các hệ thống đường sắt của Pakixtan và Iran. Trong giai đoạn 1 của dự án Gwadar, một hệ thống đường sắt nối liền cảng với đường xe lửa Đông-Tây chính của Pakixtan ở Dalbandin, và chạy từ cảng tới Bandar Abbas ở phía Tây, Karachi ở phía Đông, và Rawalpindi tại phía Bắc. Một bộ phận khác của dự án Gwadar là xây dựng một con đường hai làn xe đi về hướng Đông, từ cảng dọc theo bờ biển Makran để nối tại Liari với hệ thống đường sắt và đường bộ ở thung lũng sông Indus của Pakixtan.

Từ năm 2001, Trung Quốc đã cam kết hỗ trợ xây dựng đường xe lửa Gwadar-Dalbandin và đường bộ Makran, và tháng 1-2003, ADB cũng đồng ý cung cấp 150 triệu USD để xây dựng một con đường hiện đại nối liền Gwadar với Chaman ở biên giới Pakixtan-Apganixtan, phía Bắc thành phố Quetta. Con đường này tạo điều kiện cho hàng hóa lưu chuyển giữa Gwadar và Apganixtan, và qua Apganixtan tới Trung Á. Tháng 5-2004, Mỹ, Pakixtan và Ả-rập Xê-ut cam kết thiết lập một tuyến xe lửa từ Chaman đến thành phố Kandahar của Apganixtan, đường sắt đầu tiên của nước này.

Trung Quốc cũng cố gắng nâng cấp hệ thống đường sắt Pakixtan, song song với việc tiến hành dự án Gwadar. Trước chuyến công du đến Pakixtan của Thủ tướng Chu Dung Cơ đến Pakixtan tháng 5-2001, Trung Quốc đồng ý cung cấp khoảng 250 triệu USD để nước này mua của Trung Quốc 69 đầu máy xe lửa và

175 toa xe khách, cũng như nhằm cải tiến công nghệ cho Pakixtan để nước này có thể tự đóng lấy đầu máy và toa xe. Tháng 7-2002, 14 toa xe khách đầu tiên được đưa sang Pakixtan.

Tháng 2-2003, hai nước ký một hợp đồng nữa, quy định Trung Quốc cung cấp cho Pakixtan 1.300 toa chở hàng, trong số đó 420 toa được đóng ở Trung Quốc trong một năm. Còn 880 toa khác được đóng tại thành phố Lahore của Pakixtan trong hai năm sau với sự trợ giúp của Trung Quốc. Tổng chi phí là 62 triệu USD, trong đó Ngân hàng Exim của Trung Quốc cung cấp 87%, và trong buổi gặp nhau để ký thỏa thuận đó, đại biểu hai nước lại thảo luận “một dự án lớn khác để thay thế những thiết bị tín hiệu đã cũ kỹ” ở hệ thống đường xe lửa Pakixtan².

Trong chuyến thăm Trung Quốc tháng 3-2003 của Thủ tướng Pakixtan là Zafarulla Khan Jamali, một Biên bản ghi nhớ được ký về việc Trung Quốc giúp đỡ thêm nữa để khôi phục các tuyến xe lửa Pakixtan. Theo lời Bộ trưởng Tài chính Pakixtan là Shaukat Aziz, Trung Quốc sẽ cung cấp cho nước ông khoảng 500 triệu USD để mua đầu máy và toa xe cũng như để đặt đường ray mới. Người và hàng hóa có thể được chuyên chở từ các vùng phía Đông Trung Quốc qua Pakixtan đến biển Arabia, nhờ dự án Gwadar cộng với việc hiện đại hóa hệ thống đường xe lửa này.

Tính ra thì Trung Quốc chi đến 1,15 tỉ USD cho các dự án, bao gồm 198 triệu USD vào tháng 8-2001 cho việc xây dựng hải cảng, 250 triệu USD vào tháng 12-

2001 để hiện đại hóa đường xe lửa, cộng với 198 triệu USD vào tháng 3-2003 cho giai đoạn 2 của dự án Gwadar. Nếu kể cả các dự án khác như xây dựng con đường lớn ven biển ở Makran, thì số tiền Trung Quốc chi phí có thể hơn thế nhiều. Hơn nữa, Gwadar là một dự án đại quy mô với hàm ý rộng lớn, vì Trung Quốc cam kết hỗ trợ dự án lúc Bắc Kinh mới xích gần lại New Dehli sau khi vụ thử hạt nhân của Ấn Độ khiến quan hệ giữa hai nước lạnh nhạt. Một lần nữa, người ta lại thấy Trung Quốc và Ấn Độ xích gần nhau trong lúc quan hệ cộng tác chiến lược giữa Trung Quốc và Pakixtan vẫn được tiếp tục.

Song song với việc giúp đỡ Pakixtan, một số dự án hợp tác với Myanmar được thực hiện. Đầu tiên là thiết lập hành lang Irrawady bao gồm hạ tầng cơ sở đường bộ, đường sắt, đường sông và hải cảng nối liền tỉnh Vân Nam với các cảng của Myanmar ở vịnh Bengal. Các nhà hoạch định chính sách Trung Quốc hiểu rằng nếu không phát triển hạ tầng cơ sở vận tải mới, thì các tỉnh Vân Nam và Quý Châu nghèo nàn và không có biển sẽ chẳng có điều kiện vận chuyển hàng hóa đến thị trường toàn cầu. Người Trung Quốc nghĩ đến con đường này từ giữa những năm 1980, khi Myanmar (lúc đó gọi là Miến Điện) đang cô lập về kinh tế. Sau năm 1989, Chính phủ nước này thi hành những chính sách mới, hoan nghênh Trung Quốc tham gia hiện đại hóa hạ tầng cơ sở vận tải nước mình.

Trong Kế hoạch 5 năm lần thứ 9 (1996-2000), Trung Quốc lập dự án kéo dài tuyến xe lửa theo hướng Tây, từ Côn

Minh đến quá Đại Lý, khoảng nửa đường giữa Côn Minh và biên giới Trung Quốc- Myanmar. Tháng 11-2004, Ủy ban Kinh tế và Xã hội về châu Á và Thái Bình Dương của Liên hợp quốc (ESCAP) họp tại Bangkok, dự thảo sơ bộ một thỏa thuận về dự án tuyến xe lửa xuyên châu Á, một phần dự án đó là xây dựng một đường sắt dài 858 km từ gần Đại Lý đến Lashio, với chi phí 2 triệu USD. Đường sắt cũ từ Lashio tới Mandalay được nâng cấp.

Về đường bộ, một tuyến gọi là “con đường Miến Điện” đi từ Côn Minh tới Mandalay được làm lại từ lúc nó được mở lần đầu tiên năm 1939. Con đường được làm rộng thêm và đổ lại bề mặt, cầu cống được xây dựng. Đến Myanmar, con đường Miến Điện tách đôi, một nhánh rẽ theo hướng Bắc đến Bhamo ở thượng lưu sông Irrawaddy, nhánh thứ hai theo hướng Nam tới Lashio, một trong hai ga cuối phía Bắc của đường sắt chạy từ Yangon (tên gọi mới của thủ đô Myanmar từ năm 1989). Kỹ sư Trung Quốc còn nghiên cứu hai đường khác để vận chuyển hàng hóa qua Myanmar, một đường chủ yếu theo sông Irrawaddy, sử dụng thuyền chở hàng từ Bhamo ở thượng nguồn sông đến Minbu tại đoạn giữa con sông.

Tháng 6-2001, Trung Quốc cung cấp ba tàu nạo vét lòng sông để xúc những bãi cát ở đoạn này. Tại Minbu, hàng hóa được bốc dỡ rồi chuyển bằng xe tải trên một con đường mới chạy qua dãy núi Arakran và các đầm lầy ven biển tới cực phía Bắc đảo Ramree. Cuối năm 2004, có 14 cầu được bắc trên con đường này, và

một đường nữa theo hướng Nam được xây dựng để tới đảo Ramree qua Taungup. Tất cả 640 km chiều dài con đường Yangon–Kyaukypu được nâng cấp, cảng Kyaukypu được mở rộng thành một cảng hiện đại.

Một số cảng được Trung Quốc giúp đỡ xây dựng. Ngoài Kyaupu, một cảng mới bắt đầu được xây ở Thilawa từ năm 1997³, cách Yangon 40 km về phía Nam, ở cửa sông Yangon, để tiếp nhận tàu lớn. Mặc dầu sông Yangon không phải là phụ lưu của Irrawaddy, nhưng nhiều kênh ven biển tạo điều kiện cho thuyền bè qua lại giữa hai dòng nước. Một tuyến xe lửa đi về hướng Bắc từ cảng Thilawa mới đến Yangon, qua chiếc cầu trên sông Bergen. Cảng mới ở Thilawa có thể được Trung Quốc sử dụng không những để thuyền mang hàng hóa xuôi dòng Irrawaddy, mà còn để tàu lớn chở sản phẩm của các nhà máy theo bờ biển phía Đông. Hành lang Irrawaddy cực kỳ quan trọng để xuất khẩu hàng hóa của tỉnh Vân Nam đến thị trường thế giới, kể cả thị trường Myanmar.

Năm 2000, hành lang Irrawaddy góp phần quan trọng vận chuyển những khối lượng lớn hàng hóa của Trung Quốc. Chính quyền tỉnh Vân Nam ước tính mỗi năm 200.000 tấn hàng hóa được chuyên chở qua hành lang này.

2. Vai trò quan trọng của đường sắt Tây Tạng

Năm 2001, một tuyến đường xe lửa từ tỉnh Thanh Hải đến Lhasa, thủ phủ của Tây Tạng, được khởi công. Đường sắt đó mở ra khả năng thiết lập những tuyến

xe lửa giữa Trung Quốc và Nam Á qua hành lang buôn bán truyền thống của thung lũng Chumbi. Hành lang Irrawaddy là tuyến quan trọng nhất, vì hầu hết hoạt động kinh doanh của Trung Quốc với khu vực vịnh Bengal đều theo đường biển. Địa hình xứ Tây Tạng quá gồ ghề nên không thể xây dựng những con đường thuận tiện cho thương mại giữa Trung Quốc và Nam Á. Vì thế, đường sắt Lhasa – tuyến xe lửa đầu tiên của Tây Tạng – khiến năng lực giao thông vận tải giữa Trung Quốc với Bhutan, Nepal, Bangladesh và vùng Đông-Bắc Ấn Độ được nâng cao nhiều. Con đường đó còn gắn nền kinh tế Tây Tạng chặt chẽ hơn với các trung tâm công nghiệp và dân cư ở ven biển miền Đông Trung Quốc, và tăng cường giao thông vận tải với các xứ sở bên lề dãy núi Himalaya.

Địa thế cực kỳ lởm chởm cùng độ cao của Tây Tạng, cộng với nền kinh tế nghèo nàn và dân cư thưa thớt, khiến xe tải trở thành phương tiện vận chuyển vô hiệu. Đầu những năm 1970, một chiếc xe tải đi từ thủ phủ Tây Ninh của tỉnh Thanh Hải đến Lhasa rồi quay về phải dùng gần hai tấn xăng và mất 32 ngày. Như thế nghĩa là, muốn dùng một xe tải để vận chuyển, phải có nhiều xe khác chở theo xăng và phụ tùng thay thế. Để giảm bớt khó khăn, một ống dẫn dầu nhỏ được đặt dọc con đường Tây Ninh-Lhasa vào cuối những năm 1960. Ống dẫn dầu đến Lhasa năm 1977, cung cấp nhiên liệu cho các trạm bơm xăng dọc đường, tăng cường khả năng hậu cần ở Tây Tạng.

Cuối những năm 1960, việc xây dựng đường sắt Tây Ninh–Lhasa được khởi công, nhưng quá tốn kém và vượt khả năng công nghệ của Trung Quốc. Nhiều cây số có tầng đất cái bị đóng băng quanh năm, nên đường sắt chồi lên rồi sang mùa hè lại nhão như bùn, khiến thanh ray lún xuống. Vì khí oxy loãng ở độ cao làm giảm hiệu quả của động cơ đốt trong, nên tiến độ thi công càng chậm và chi phí xây dựng tăng thêm. Năm 1979, tuyến đường đã được thi công đến Golmud, khoảng một phần ba khoảng cách từ Tây Ninh tới Lhasa thì phải dừng lại, nhưng xe lửa có thể đi lại được trên đoạn đường này năm 1964⁴.

Năm 2001, Chính phủ Trung Quốc coi việc hoàn thành đường sắt Tây Ninh-Lhasa là một trong bốn dự án lớn của Kế hoạch 5 năm lần thứ 10 (2001-2005), nên công việc lại tiếp tục. Đồng thời, đường bộ Tây Ninh-Lhasa đi song song với đường xe lửa cũng được cải thiện, chở 80 phần trăm hàng hóa và hành khách đến Tây Tạng và từ đây về. Từ lúc công trình bị gián đoạn năm 1979, những khó khăn lớn về kỹ thuật đã được giải quyết trong 22 năm, đường bộ được cải thiện và ống dẫn dầu trước đây đã hỗ trợ cho nỗ lực tiếp tục xây dựng tuyến xe lửa. Bộ Đường sắt tin rằng những vấn đề kỹ thuật liên quan đến tầng đất cái đóng băng và động cơ đốt trong ở độ cao đã được khắc phục.

Thủ tướng Chu Dung Cơ, ở cuộc họp Quốc vụ viện để xem xét dự án, kết luận rằng hơn 20 năm cải cách và mở cửa đã tăng cường sức mạnh của người Trung Quốc đến mức họ bây giờ có thể hoàn

thành con đường sắt một cách tốt đẹp. Mùa hè năm 2002, khoảng 24.000 công nhân tham gia xây dựng đường sắt Lhasa, và khổng chế được hai trở ngại lớn vào tháng 9 năm đó. Một cây cầu dài 1.390m được bắc qua một chi lưu của sông Dương Tử trước thời hạn 307 ngày. Máy móc đặt đường ray và xây cầu được thiết kế lại để động cơ đốt trong chạy máy có thể hoạt động tốt ở độ cao. Đường ray được đặt với tiến độ mỗi ngày 3km, và đến Lhasa cuối năm 2006 để toàn bộ dự án được hoàn thành trước ngày 1-7-2007, với tổng vốn đầu tư tương đương 1,7 tỉ USD.

Đường bộ song song với tuyến xe lửa mới tiếp tục được cải thiện, giai đoạn 4 của công trình được phát động với tổng vốn đầu tư tương đương 141 triệu USD, trọng tâm là làm lại mặt đường và tăng cường khả năng chịu tải của các cầu dọc đường⁵. Ống dẫn dầu, tuyến liên lạc, khách sạn, tiệm ăn và đường sắt bổ trợ nhau, tạo ra một hành lang vận tải nối liền Lhasa và miền trung Tây Tạng với vùng Tây-Bắc Trung Quốc. Chính phủ Trung Quốc còn lập kế hoạch xây dựng đường sắt từ Đại Lý ở tỉnh Vân Nam đến Lhasa, có thể tốn kém tới 7,6 tỉ USD.

Đường sắt nối liền Lhasa với các thành phố ở Tây-Bắc và Tây-Nam Trung Quốc đã tăng cường ảnh hưởng của nước này tại Nepal và Bhutan, những quốc gia mà Ấn Độ xưa nay coi là vùng đệm chiến lược tối quan trọng. Các tuyến xe lửa đang đẩy nhanh sự tăng trưởng kinh tế của Tây Tạng và đưa khu vực này hội nhập nền kinh tế Trung Quốc. Vì lực lượng thị trường bắt đầu làm thay đổi

nền kinh tế Tây Tạng, nên khu vực này có sức hút lớn hơn đối với Nepal và Bhutan. Hai nước này sẽ thấy làm ăn với miền Bắc có lợi hơn phụ thuộc vào hợp tác kinh tế với Ấn Độ.

Chính phủ Trung Quốc cũng vận động Bangladesh phát triển các tuyến vận tải trên đất liền. Tháng 12-2002, Thủ tướng Bangladesh là bà Begum Khaleda Zia chính thức thăm Trung Quốc và gặp tỉnh trưởng Vân Nam. Trong một tiếng đồng hồ hội kiến, tỉnh trưởng đề nghị tăng cường hợp tác giữa Bangladesh, Trung Quốc, Myanmar, các bang Đông - Bắc Ấn Độ, Việt Nam và Lào, cụ thể là mở rộng hệ thống giao thông vận tải chẳng những có lợi cho Ấn Độ, mà còn cho phép xe lửa đi lại giữa Trung Quốc và Bangladesh.

Trong mấy năm qua, chính quyền Bắc Kinh tha thiết mong New Dehli đồng ý mở các tuyến vận tải giữa Trung Quốc với các bang Đông - Bắc Ấn Độ. Cuối những năm 1990, tỉnh Vân Nam cũng đề nghị phát triển giao thông vận tải với các bang đó để liên thông với các cảng của Bangladesh ở vịnh Bengal. Tháng 8-1999, một Hội nghị về Hợp tác và Phát triển Khu vực được mở tại Côn Minh giữa Trung Quốc, Myanmar, Ấn Độ và Bangladesh, và theo báo *Frontline* của Ấn Độ, thì mục đích là để “khuyến khích các chính phủ hữu quan cải thiện giao thông liên lạc giữa vùng Tây-Nam Trung Quốc với miền Đông-Bắc Ấn Độ bằng cách phát triển các tuyến đường bộ, đường sắt, đường sông và hàng không thích hợp”. Tuy vậy cho đến nay, ý tưởng

của Trung Quốc chưa được Ấn Độ hoan nghênh lắm.

Gần đây, Bắc Kinh đã ít nhiều thuyết phục được New Dehli mở biên giới phía Bắc thông thương với Ấn Độ. Tháng 12-1991, hai nước ký một Biên bản ghi nhớ để mở lại hoạt động buôn bán ở biên giới, và trong hai năm tiếp theo, hai điểm được mở là Shipki La và Lepuleka ở phía Tây chỗ tiếp giáp giữa Trung Quốc, Ấn Độ và Nepal. Trong mười năm sau đấy, các cơ quan an ninh Ấn Độ không cho phép mở biên giới thêm nữa.

Mối lo ngại của Ấn Độ được giải tỏa sau khi Trung Quốc nhân nhượng về quy chế vùng Sikkim. Bắc Kinh ngừng khẳng định Sikkim không phải là một bộ phận của Ấn Độ, tuy không hoàn toàn thừa nhận vùng này là một phần lãnh thổ Ấn Độ. Sự nhân nhượng này đủ làm hài lòng Thủ tướng A.B.Vajpayee và Cố vấn an ninh Brajesh Mishra, thế là trong chuyến công du của ông Vajpayee đến Bắc Kinh năm 2003, Ấn Độ đồng ý mở lại điểm Nathu La ở biên giới Sikkim-Tây Tạng để buôn bán.

Tuy nhiên, ở sườn phía Tây và phía Nam Ấn Độ, năng lực vận tải của Trung Quốc ngày một tăng, ảnh hưởng của Trung Quốc mở rộng và việc xây dựng các tuyến vận tải dọc hai sườn nước mình khiến các nhà lãnh đạo Ấn Độ lo ngại. Để đối phó lại, New Dehli tranh thủ sự hỗ trợ của Myanmar, xây dựng đường của mình vào nước đó⁶. Năm 1999, Tổ chức Đường sá Biên giới của Ấn Độ, cơ quan chịu trách nhiệm xây dựng

đường ở các vùng biên giới nhạy cảm về mặt chiến lược, khởi công làm một con đường từ chỗ gần thủ phủ Imphal của bang Manipur, qua Tamu trong đất Myanmar, đến Kalemmyo. Tháng 2-2001, Ngoại trưởng Jaswant Singh của Ấn Độ dự lễ khai trương con đường đó.

Bước tiếp theo của Ấn Độ là đề nghị kéo dài con đường thêm 1.400km nữa đến Thái Lan, và tháng 11-2004, New Delhi thông qua việc đặt một tuyến xe lửa từ Imphal tới thành phố Mandalay của Myanmar. Ganh đua với đường sắt Trung Quốc đi tới Nepal từ phía Bắc, Ấn Độ phát triển đường sắt từ phía Nam. Tháng 5-2004, Ấn Độ và Nepal thỏa thuận lần đầu tiên mở tuyến đường sắt giữa hai nước. Ở phía Tây, Ấn Độ cộng tác với Iran tháng 1-2003 để cạnh tranh với sự hợp tác vận tải giữa Trung Quốc và Pakixtan, bằng cách xây dựng một tuyến xe lửa từ Chabahar để nối với hệ thống đường sắt Iran. Ngoài ra, Ấn Độ đồng ý xây dựng một con đường dài 215km trong đất Apganixtan, từ Zaranj trên biên giới với Iran tới Delaram ở phía Tây đường vành đai của Apganixtan.

Kết luận

Trung Quốc đã tiến một bước dài trong việc phát triển cơ sở hạ tầng vận tải theo hướng Tây. Nhiều thế kỷ nay, địa hình khó khăn đã giảm thiểu mối liên hệ giữa Trung Quốc với các xứ sở phía Tây và phía Nam. Ngày nay, Trung Quốc ứng dụng một cách hệ thống công

nghệ vận tải hiện đại để vươn đến các xứ sở đó. Chắc chắn hàng hóa, vốn, người và ảnh hưởng văn hóa Trung Quốc sẽ được đường sắt và đường bộ mới xây dựng đưa tới những nơi này, và ngược lại, tài nguyên và hàng hóa nước khác sẽ được vận chuyển theo hướng Đông vào Trung Quốc.

Về mặt lịch sử, việc ứng dụng công nghệ vận tải hiện đại đã làm thay đổi sâu sắc quan hệ giữa hoạt động của con người với không gian địa lý. Hàng rào địa lý từ bao thế kỷ đã cản trở ảnh hưởng của Trung Quốc ở Trung Á, Tây-Nam Á và Nam Á, nhưng chướng ngại vật đó hiện nay đã bị phá đổ. Hiện nay, Trung Quốc đã làm chủ được công nghệ để mở rộng ảnh hưởng của mình.



CHÚ THÍCH:

¹ *Tân Hoa xã*, ngày 16-5-1996.,

² *Islamabad the News*, 12 February 2003, Dialog.

³ *Far Eastern Economic Review*, 21 February 2001.

⁴ *Beijing Review*, 12 April 2001.

⁵ *Nhân dân Nhật báo*, 12-11-2002

⁶ *The Hindu*, 13 February 2001.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. *Islamabad the News*, 11 August 2001.
2. *Islamabad the News*, 6 April 2005.
3. *ADB, 2020 Project*.
4. *The China Quarterly*, 2006.