

Bức tranh hình thức tại hai khu vực quan trọng này một mặt sẽ giúp đưa ra các chủ đề để phân tích về chính sách của sự hình thành cũng biển của Trung Quốc, mặt khác sẽ tạo tiền đề để hình dung các thành tố của biển của con đường biển đang định hình tại Nam bán cầu.

Con đường tơ lụa trên biển theo kế 21 (MS R) đã và đang là trung tâm đổi ngoi và kinh tế của Trung Quốc. Trong khuôn khổ của sáng kiến này, Trung Quốc đã triển khai đầu tư vào rất nhiều cũng biển tại Đông Nam Á và Nam Á. Tuy nhiên, tính đến hiện nay, các chính phủ Trung Quốc và các chuyên gia đều chưa đưa ra một báo cáo tổng quan về hình thức các cũng này.

Vì vậy, bài viết này đi vào những dự án cụ thể, cụ thể gọi “bóc tách” MSR thông qua những dự án cũng đã và đang thành hình tại Đông Nam Á và Nam Á. Hình thức tại hai khu vực quan trọng này một mặt sẽ giúp đưa ra các chủ đề để phân tích về chính sách của sự hình thành cũng biển của Trung Quốc, mặt khác sẽ tạo tiền đề để hình dung các thành tố của biển của con đường biển đang định hình tại Nam bán cầu.

MSR qua Đông Nam Á

Là khu vực đầu tiên mà MSR đi qua, Đông Nam Á sẽ là một phần không thể thiếu của OBOR. Các dự án cũng mà Trung Quốc đầu tư phát triển tại Đông Nam Á bao gồm: Kuantan (Malaysia); Tanjung Sauh (Batam, Indonesia); Sihanoukville, Koh Kong và Kor Sdach (Campuchia); Kyaukpyu (Myanmar).

Malaysia

Thứ năm 2008, Malaysia đã trở thành [điểm tác động mới lớn nhất](#) của Trung Quốc

tại ASEAN, tuy nhiên, đưa tị tị Trung Quốc vào Malaysia vẫn là một thách thức so với M, EU và Nhật Bản. Nhóm thúc đẩy quan hệ đưa tị, hai nước đã nỗ lực triển khai nhiều dự án hợp tác. Trong đó, đáng chú ý nhất là dự án Khu công nghiệp Kuantan Malaysia - Trung Quốc (MCKIP) tại Pahang (Malaysia).

[MCKIP](#) được Trung Quốc và Malaysia cùng đầu tư theo tỷ lệ 51:49, trị giá 3,5 tỷ USD, rộng 607ha. MCKIP nằm trong các khu kinh tế chuyên nghiệp Malaysia và có vị trí gần biên khu công nghiệp quan trọng khác chuyên về các lĩnh vực thực phẩm, hóa dầu, ô tô và chế biến các sản phẩm dầu c. MCKIP là một sáng kiến của chính phủ Malaysia để đáp ứng Khu công nghiệp Khâm Châu Trung Quốc-Malaysia ([CMQIP](#))

được khởi động bởi Thủ tướng Malaysia Najib Tun Razak ngày 1/4/2012. Với vai trò bổ trợ lẫn nhau, CMQIP tập trung vào chế biến thực phẩm, công nghệ sinh học và IT, trong khi MCKIP chuyên về sản xuất thép, nhôm và tinh chế dầu c.

[Kuantan Port](#) (Malaysia) là một phần của MCKIP, nằm ở phía Bắc thành phố Kuantan, tỉnh Pahang, Malaysia. Kuantan là [cảng xuất khẩu](#) quốc tế, chủ yếu xuất khẩu khoáng sản (sắt, bauxite) sang Trung Quốc. Cảng có 22 cầu tàu, gồm 15 cầu tàu trọng tải lớn. Độ sâu tối đa là 11,2m, có thể tiếp nhận tàu dài 240m và nặng 40.000 tấn.

Cảng đang dự định [giai đoạn mở rộng](#), dự kiến sẽ hoàn thành vào cuối năm 2016. Sau khi hoàn thành, độ sâu của cảng sẽ tăng lên 18m và trọng tải tối đa là 200.000 tấn. Trung Quốc hiện nắm giữ [40% cổ phần](#) cảng Kuantan.

Indonesia

Indonesia hiện là quốc gia nhận đầu tư CSHT từ Trung Quốc lớn nhất trong khu vực Đông Nam Á. Trong khuôn khổ sáng kiến OBOR, các công ty và chính phủ Trung Quốc đã cung cấp cho Indonesia các khoản vay CSHT lên tới 87 tỷ USD. [\[1\]](#) Tuy nhiên, sự hiện diện của Trung Quốc chủ yếu được ghi nhận tại một cảng của Indonesia.

Vào tháng 7/2012, Indonesia Port Corporation (IPC) đã đạt được thỏa thuận xây dựng Tanjung Sauh Port (thuộc đảo Batam) trị giá [2 tỷ USD](#) với China Merchants Holding.

Sauh là [cảng biển trung chuyển](#)

quảng sệt và container quan trọng, là động lực thúc đẩy khu vực Batam trở thành trung tâm trung chuyển chủ lực của Indonesia.

[Tanjung Sauh](#)

nằm trong chiến lược phát triển CSHT với tài của Indonesia, được kỳ vọng trở thành đối thủ cạnh tranh với cảng Singapore.

[Tanjung Sauh](#) có tổng chiều dài cầu cảng là 2 km, sâu 18m, [công suất](#) dock 4 container tiêu chuẩn (TEU)

)

và 100 triệu tấn quặng sắt mỗi năm.

Tanjung Sauh là một địa điểm lý tưởng khi có độ sâu tự nhiên, không cần nạo vét và chi phí bảo trì thấp, có thể di dời tích trữ hàng rỗng trong tương lai. Chính quyền tỉnh Batam cũng đã tuyên bố sẽ xây dựng một

[khu kinh tế đặc biệt](#)

tại đây.

Giám đốc IPC cũng hy vọng mong muốn mở rộng công suất cảng lên mức

[15-20 triệu TEU](#)

trong tương lai.

Campuchia

Dù không có đường bờ biển dài như Malaysia hay Indonesia, nhưng Campuchia cũng đã thu hút đầu tư Trung Quốc vào ba dự án cảng quan trọng.

Vào năm 2011, Tianjin Union Development Group (UDG - Trung Quốc) đã đạt được thỏa thuận trị giá 3.8 tỷ USD với chính phủ Campuchia để phát triển CSHT tại [Koh Sdach](#)

(quận Kiri Sakor).

Thỏa thuận này bao gồm việc xây dựng hàng loạt

[CSHT phát triển du lịch](#)

, gồm có một bến cảng, một sân bay, các sông biển, khách sạn và sân golf. Các dự án được chia thành 5 giai đoạn, thực hiện trong 25 năm.

Bên cạnh phước vụ du lịch, bến cảng mới này cũng sẽ tạo ra một [tuyến đường liên kết](#) thuận lợi tới các khu vực Sihanoukville và Koh Kong, nơi cũng có các dự án cảng của Trung Quốc. Đài Loan,

UDG sẽ có quyền thuê

[99 năm](#)

địa với một khu vực rộng 120 dặm vuông (khoảng 300 km²)

)

và trải dài 90km bờ biển, tổng đường ven biển

[20% tổng chiều dài](#)

bờ biển của Campuchia.

Hiện chưa có thông tin cụ thể về các chi tiết kỹ thuật của cảng.

