**Kênh Kra: cơ hội và thách thức**

Nguyễn Phước Lộc

Nghiên cứu tự do, Loc Nguyen’s Academic Network, Việt Nam

ng\_phloc@yahoo.com, ngphloc@gmail.com

**Tóm tắt**

Tuyến hàng hải qua eo Malacca rất quan trọng để vận chuyển hàng hóa từ Ấn Độ Dương sang Thái Bình Dương có nguy cơ quá tải trong tương lai. Dự án kênh Kra (kênh Thái) đề xuất xây dựng một kênh nhân tạo nối vịnh Thái Lan với biển Andaman băng qua eo đất Kra ở miền nam Thái Lan. Kênh Kra là một lựa chọn khác cho tuyến Malacca, chia sẻ rủi ro và rút ngắn 1200 km cùng 2-3 ngày đường từ Ấn Độ Dương đến Thái Bình Dương. Ngoài ra, kênh Kra theo dự kiến sẽ giúp Thái Lan phát triển kinh tế và củng cố quốc phòng. Kênh Kra còn tăng cường sự kết nối trong khu vực Đông Nam Á và quốc tế. Bài nghiên cứu này tổng hợp những nghiên cứu khác nhằm giới thiệu một số thông tin về kênh Kra cùng cơ hội và thách thức.

**Từ khóa:** kênh Kra, kênh Thái, eo đất Kra, eo Malacca.

**1. Giới thiệu**

Kênh Kra (Wikipedia, 2020), còn được gọi là kênh eo đất Kra hay kênh Thái, là nói đến đề xuất một kênh nhân tạo nối vịnh Thái Lan với biển Andaman băng qua eo đất Kra ở miền nam Thái Lan (xem hình 1 (Wikipedia, 2020)), với kỳ vọng rằng nó sẽ cải thiện ngành vận tải hàng hải như kênh đào Suez hay Panama. Ghi chú: biển Andaman là một phần của Ấn Độ Dương, phía đông nam vịnh Bengal, miền nam Myanmar, miền tây Thái Lan và miền đông quần đảo Andaman. Kênh Kra là một lựa chọn khác cho tuyến hàng hải qua eo Malacca, rút ngắn 1200 km đường vận chuyển dầu thô qua Ấn Độ Dương đến Nhật Bản và Trung Quốc. Dự kiến nếu được hoàn thành, kênh Kra sẽ giúp Thái Lan phát triển kinh tế và củng cố an ninh quốc phòng. Trung Quốc và Nhật Bản cũng quan tâm đến kế hoạch triển khai dự án kênh Kra.

A picture containing text, map

Description automatically generated

**Hình 1.** Kênh Kra

Vị trí xây dựng kênh Kra khá thuận lợi khi eo đất Kra ở miền nam Thái Lan có chiều rộng tối thiểu 44 km nhưng chiều cao dãy núi chắn là 75 m. Trong khi đó, kênh đào Panama có chiều rộng 77 km nhưng điểm cao nhất tại đường xẻ Culebra (thung lũng nhân tạo Culebra) là 64 m. Kênh Panama băng qua cao điểm này ở độ cao 12 m (đáy kênh) và 26 m (mực nước), khi đó tàu thuyền đi qua sẽ được nâng ở độ cao 26 m trên mực nước biển. Kênh đào Suez có độ rộng lên đến 192 km nhưng lại băng qua vùng bằng phẳng – đây là lợi điểm rất lớn của kênh Suez. Trở lại kênh Kra, tại độ sâu 25 m dưới mực nước biển, chiều rộng eo đất Kra là 200 km, tại độ cao 50 m trên mực nước biển, chiều rộng eo đất Kra là 400 km. Có nhiều tuyến được đề xuất cho kênh Kra. Tuyến xuyên eo đất Kra được đề xuất đầu tiên nằm giữa Ranong and Chumphon, vùng hẹp nhất tại miền nam Thái Lan với khoảng cách hẹp nhất giữa Ranong and Chumphon là 50 km. Một tuyến đề xuất khác nối vịnh Bandon (gần thành phố Surat Thani – tỉnh Surat Thani) với tỉnh Phang Nga. Tuyến 9A, một đề xuất trong dự án kênh Kra được chú ý vào năm 2015, dự kiến sẽ xuyên qua Krabi, Trang, Phattalung, Nakhon Si Thammarat và Songkhla, với khoảng cách 128 km. Tuyến 5A, một đề xuất khác trong dự án kênh Kra, bắt đầu tại Pak Bara thuộc tỉnh Satun đến tỉnh Songkhla. Một tuyến khác bắt đầu tại Sikao thuộc tỉnh Trang đến tỉnh Songkhla. Tuyến 9A dường như là phiên bản cuối cùng của dự án kênh Kra vào năm 2015, theo đó kênh Kra sẽ dài 120 km, rộng 400 m và sâu 25 m.

Dự án kênh Kra có lịch sử khá dài. Ý tưởng đào một kênh xuyên qua eo đất Kra để rút ngắn con đường qua châu Á manh nha từ năm 1677 khi vua Thái yêu cầu một kỹ sư người Pháp tên de Lamar khảo sát khả năng xây dựng một tuyến đường thủy nối liền Songkhla (thuộc miền nam Thái Lan) với Marid (bây giờ là một thành phố thuộc vùng Tanintharyi của Myanmar). Ý tưởng này không khả thi với công nghệ lúc đó nhưng được xem lại hơn 100 năm sau vào năm 1793 khi hoàng đệ của vua Thái Chakri (Rama I) cho rằng việc phòng vệ bờ biển phía tây của Thái Lan giáp biển Andaman (Ấn Độ Dương) sẽ vững mạnh hơn nếu hải quân ở bờ đông (vịnh Thái Lan) đi xuyên đến bờ tây và ngược lại một cách nhanh chóng và dễ dàng qua một kênh nhân tạo, tạo thành trục tương hỗ đông tây. Mặt khác, nếu hải cảng của hải quân đồng thời được xây dựng ở bờ tây thì nguồn lực của lục quân và kinh tế sẽ dễ dàng tiếp tế và tiếp cận, một hình thức tương hỗ khác. Đến những năm đầu thế kỷ 19, công ty Đông Ấn Anh Quốc bắt đầu quan tâm đến kênh Kra. Sau khi Myanmar trở thành thuộc địa của Anh vào năm 1863, một cuộc khảo sát thực địa được tiến hành tại Kawthaung đối diện cửa sông Kra nơi cực nam của eo đất Kra với kết quả tiêu cực nên kế hoạch không được thực hiện. Năm 1882, Ferdinand de Lesseps – người xây dựng kênh đào Suez ở giai đoạn sau đã đến Kra nhưng vua Thái không cho phép ông khảo sát tỉ mỉ. Năm 1897 Thái Lan và Anh đồng ý không xây dựng kênh Kra để duy trì sự kiểm soát hải cảng tại Singapore tức là kiểm soát tuyến hàng hải huyết mạch qua eo Malacca vì nếu có kênh Kra, tàu thuyền không nhất thiết đi qua eo Malacca. Đến thời hiện đại, dự án kênh Kra (Tran, 2019) được xem xét lại vào năm 1970 nhưng bị bỏ dỡ vì cuộc khủng hoảng dầu mỏ năm 1973 gây ra suy thoái kinh tế toàn cầu. Đầu nhưng năm 2000, kênh Kra được quan tâm trở lại nhưng lại bị hoãn vì những biến động chính trị. Từ năm 2014 đến năm 2018, Hiệp hội Kinh tế và Văn hóa Thái Lan – Trung Quốc (TCCEA) và Hiệp hội Nghiên cứu và Phát triển kênh Thái (TCASD) nhiệt liệt ủng hộ dự án kênh Kra. Vào thời điểm này kênh Kra thường được ưa thích gọi là kênh Thái của người Thái. Vào tháng giêng năm 2020 (Bangkok-Post, 2020), Quốc hội Thái Lan đã bác bỏ kế hoạch xây dựng kênh Kra vì quan ngại về an ninh quốc gia ở khu vực phía nam cùng những thách thức kinh tế toàn cầu nhưng dự án kênh Kra vẫn còn nằm trong chương trình nghị sự quốc gia.

Như vậy qua hơn 340 năm lịch sử từ 1677 đến 2020, lợi ích và ý nghĩa chiến lược của kênh Kra đã được nhận thấy nhưng kế hoạch chưa được triển khai vì ba yếu tố chính: công nghệ, chi phí và thời cuộc. Phần tiếp theo sẽ đi sâu vào lịch sử và hiện trạng kênh Kra. Những thông tin trong phần này và phần tiếp theo chủ yếu được trích từ nghiên cứu của Storey (Storey, 2019), Tran (Tran, 2019) và Wikipedia (Wikipedia, 2020).

**2. Lịch sử và hiện trạng kênh Kra**

Điểm lại những sự kiện trong lịch sử hậu cận đại từ năm 1677 đến 1897 của kênh Kra (kênh Thái):

* Năm 1677: Vua Thái có ý tưởng xây dựng một tuyến đường thủy nối liền Songkhla với Marid nhưng không khả thi về công nghệ lúc đó.
* Năm 1793: Hoàng đệ của vua Thái Chakri (Rama I) nhấn mạnh tầm quan trọng của trục liên kết hải quân đông – tây qua kênh Kra.
* Năm 1843, 1849, 1863 và 1872 (Tran, 2019): Các kỹ sư người Anh tiến hành khảo sát nhưng đều kết luận rằng dự án xây dựng kênh Kra khả thi về kỹ thuật nhưng chi phí rất cao.
* Năm 1882: Ferdinand de Lesseps – người xây dựng kênh đào Suez ở giai đoạn sau đã đến Kra nhưng vua Thái không cho phép ông khảo sát tỉ mỉ.
* Năm 1883: Bá tước Bertrand-Francois Mahé de La Bourdonnais, một sĩ quan hải quân Pháp và quản trị viên tại Công ty Đông Ấn Pháp, ủng hộ kênh Kra nhằm thúc đẩy lợi ích thương mại của Pháp ở Đông Dương (Tran, 2019).
* Năm 1897 và lần nữa vào năm 1946: Thái Lan và Anh ký thỏa thuận không xây dựng kênh Kra để duy trì sự kiểm soát hải cảng tại Singapore.

Nhìn chung trong quá khứ, Anh và Pháp đã cạnh tranh nhau đối với việc xây dựng kênh Kra. Sang thời hiện đại, kênh Kra lại được quan tâm. Năm 1930, ý tưởng về kênh Kra tiếp tục được đề xuất nhưng không được hiện thực hóa vì chi phí cao và tác động môi trường. Mãi đến năm 1972 (Tran, 2019), K. Y. Chow một nhà công nghiệp người Thái gốc Hoa thuyết phục chính phủ Thái xem xét dự án với lập luận rằng mặc dù chi phí xây dựng cao nhưng cuối cùng dự án sẽ mang lại lợi ích từ các hoạt động cảng, phí quá cảnh và phí trung chuyển. Chow còn tài trợ 400,000 USD cho một nghiên cứu khả thi được thực hiện bởi công ty tư vấn Tippetts – Abbett – McCarthy – Stratton (TAMS). Trong số chín tuyến được khảo sát, TAMS đề xuất tuyến 5A dài 102 km từ Satun ở bờ biển phía tây đến Songkhla ở bờ biển phía đông với chi phí 5.6 tỉ USD trong 12 năm hoặc 3.5 tỉ USD trong 10 năm nếu dùng thiết bị nổ hạt nhân hạt nhân loại nhỏ. Do cuộc khủng hoảng dầu mỏ năm 1973 gây ra cuộc suy thoái kinh tế toàn cầu nên đề xuất của TAMS bị hoãn. Trong những năm 1970 và 1980, Nhật Bản thỉnh thoảng đề nghị hỗ trợ tài chính và kỹ thuật để xây dựng kênh Kra. Vào giữa thập niên 1980, viện nghiên cứu Mitsubishi của Nhật Bản đã xem lại đề xuất của TAMS nhưng cũng không có tiến triển. Đầu những năm 2000, trong nhiệm kỳ của Thủ tướng Thaksin Shinawatra, kênh Kra xuất hiện trong chương trình nghị sự quốc gia. Sáng kiến được dẫn đầu bởi Phó Thủ tướng kiêm Bộ trưởng Quốc phòng Chavalit Yongchaiyudh với ủng hộ rằng kênh Kra như máy “in tiền” sẽ tạo hàng nghìn việc làm và có khả năng tự chi trả trong thời gian ngắn. Một nghiên cứu khả thi được tiến hành nhưng trong vài năm sau bị hủy vì những rắc rối tài chính. Vào năm 2005, Thủ tướng Thaksin Shinawatra đã đề xuất xây dựng đường ống dẫn dầu băng qua eo đất Kra như là một thay thế rẻ hơn cho kênh Kra nhưng dự án bị hủy vì biến động chính trị năm 2006.

Sau cuộc biến động chính trị năm 2014, kênh Kra lại được thảo luận trong chương trình nghị sự quốc gia. Lần này có hai nhóm ủng hộ kênh Kra: Hiệp hội Kinh tế và Văn hóa Thái Lan – Trung Quốc (TCCEA) và Hiệp hội Nghiên cứu và Phát triển kênh Thái (TCASD). Năm 2015, TCCEA kêu gọi sự ủng hộ xây dựng kênh Kra theo tuyến 5A của TAMS, với chi phí 20 tỉ USD (theo tỉ giá 2015) trong tám năm theo Phó Giám đốc Pakdee Tanapura của TCCEA. Năm 2017, một số doanh nhân và tướng lĩnh của TCASD, lãnh đạo bởi tướng Pongthep Tesprateep đã đề nghị dùng tuyến 9A của TAMS. Lưu ý, TAMS trước đây bên cạnh đề xuất tuyến 5A cũng đề xuất tuyến 9A xuyên qua các tỉnh Krabi, Trang, Phattalung, Nakhon Si Thammarat và Songkhla, với khoảng cách 128 km. Với tuyến 9A, riêng kênh Kra sẽ dài 120 km, rộng 400 m và sâu 25 m. Theo đó điểm cực đông của kênh sẽ bổ sung vào hành lang kinh tế phía đông (EEC) một trung tâm vận chuyển và công nghệ cao trị giá 40 tỉ USD trải dài qua ba tỉnh trên vịnh Thái Lan, dự kiến hoàn thành vào giữa năm 2021 và 2025 (Storey, 2019). TCASD tổ chức một hội nghị về kênh Kra tại Bangkok vào tháng 9 năm 2017. Vào thời điểm này kênh Kra thường được ưa thích gọi là kênh Thái của người Thái.

Thủ tướng Prayut Chan-o-cha phản ứng thận trọng với việc xây dựng kênh Kra: không phản đối cũng không tán thành. Vào tháng 2 năm 2018, phát ngôn viên của Thủ tướng Prayut Chan-o-cha cho biết ý tưởng xây dựng kênh không được ưu tiên nhưng chính phủ cũng đang xem xét. Vào ngày 16 tháng giêng năm 2020 (Bangkok-Post, 2020), Quốc hội Thái Lan đã triệu tập một ủy ban gồm 49 thành viên để xem xét kế hoạch kênh Kra. Cuối cùng Quốc hội đã bác bỏ kế hoạch kênh Kra vì quan ngại về an ninh quốc gia ở khu vực phía nam cùng những thách thức kinh tế toàn cầu mặc dù kênh Kra luôn được khẳng định sẽ mang lại nhiều lợi ích quốc gia. Tuy nhiên dự án kênh Kra vẫn nằm trong chương trình nghị sự quốc gia và những nghiên cứu về tính khả thi của nó vẫn tiếp tục. Nếu dự án thực sự bị hủy bỏ thì cần có một cuộc trưng cầu dân ý.

Bài nghiên cứu này được thực hiện khi kế hoạch kênh Kra đã bị bác bỏ vào tháng 1 năm 2020 nhưng tiềm năng của kênh Kra thì còn đó và việc nghiên cứu nó luôn hấp dẫn. Trước tiên kênh Kra sẽ giúp kinh tế Thái Lan phát triển như TCCEA vào năm 2015 đã tin rằng kênh Kra sẽ chấm dứt thời kỳ suy thoái kinh tế của Thái Lan và nó sẽ là trung tâm vận tải toàn cầu cạnh tranh được với kênh Panama (Wikipedia, 2020). Sau đó kênh Kra là lựa chọn khác cho eo Malacca có nguy cơ quá tải đồng thời kênh Kra rút ngắn 2-3 ngày đường cùng 1200 km từ Ấn Độ Dương đến Nhật Bản và Trung Quốc. Eo Malacca dài 1000 km, chỗ hẹp nhất là 2.5 km, chỗ cạn nhất là 25 m, nằm giữa Malaysia và quần đảo Sumatra của Indonesia. Tuyến hàng hải qua Malacca là tuyến nhộn nhịp nhất; ước tính 90% lượng dầu và khí đốt của Nhật Bản – Hàn Quốc và 80% lượng dầu của Trung Quốc được chuyên chở qua Malacca (Micallef, 2017). Khoảng 15 – 18 triệu thùng dầu chiếm 17% sản lượng dầu thế giới được vận chuyển qua Malacca mỗi ngày (Micallef, 2017). Khoảng 25% lưu lượng hàng hóa quốc tế chảy qua Malacca. Lượng tàu lớn đi qua Malacca vào năm 2016 là 84,000 chiếc (lớn hơn 2.6 lần lượng tàu lớn qua hai kênh Panama và Suez) nhưng sức chứa của nó là 120,000 tàu lớn. Viện Hàng hải Malaysia ước tính vào năm 2025 sẽ có khoảng 140,000 tàu lớn quá cảnh Malacca (Wikipedia, 2020). Ngoài ra, từ năm 2001 đến 2017 xảy ra 14 vụ đụng tàu lớn. Nguy cơ quá tải của tuyến hàng hải Malacca khá rõ; đây chính là “thế lưỡng nan” của tuyến Malacca: thiết yếu với hàng hải quốc tế nhưng sẽ quá tải và ùn tắc. Quy ước: tàu lớn (vessel) bao gồm tàu lớn thông thường (tanker) trọng tải 10,000 tấn trở lên, tàu rất lớn (VLCC) trọng tải từ 150,000 đến 300,000 tấn, tàu cực lớn (ULCC) có trọng tải từ 300,000 tấn đến 500,000 tấn. Tàu rất lớn và cực lớn thường là tàu chở dầu. Lưu ý: trọng tải (dwt) là trọng lượng của hàng hóa, nhiên liệu hoạt động và hành khách (nếu có) mà tàu có thể chở, không tính đến trọng lượng của chính chiếc tàu.

Theo nghiên cứu của Ian Storey vào tháng 9 năm 2019 (Storey, 2019), có 3 nhân tố mới xuất hiện ảnh hưởng đến triển vọng dự án kênh Kra và có lẽ chúng còn ảnh hưởng trong tương lai cho dù dự án kênh Kra đã bị Quốc hội Thái Lan bác bỏ vào 1/2020. Thứ nhất kênh Kra nếu được hoàn thành sẽ củng cố di sản của tân vương Vajirasongkorn đăng quang vào 5/2019 nhưng chưa rõ liệu đức vua có ủng hộ hay không (Storey, 2019). Thứ hai là Sáng kiến vành đai và con đường (BRI) của Trung Quốc. Vì vị trí địa lý của Thái Lan nằm ở trung tâm lục địa Đông Nam Á nên Trung Quốc xem Thái Lan là một trong những nút chính của dự án cơ sở hạ tầng toàn cầu trị giá hàng ngàn tỉ USD. Hơn nữa kênh Kra nằm trong chiến lược phân tán rủi ro của Trung Quốc đối với eo Malacca. Cả TCCEA và TCASD đều đề nghị Trung Quốc tài trợ kênh Kra như là một phần trong Hành lang kinh tế bán đảo Đông Dương (Trung Ấn) – Trung Quốc, một trong 6 hành lang của BRI. Tuy nhiên Hành lang kinh tế này không trực tiếp đi qua Thái Lan mà thay vào đó, trực tiếp xuyên qua eo Malacca (xem hình 2, nguồn: The Conversation Global). Việc kênh Kra không nằm trực tiếp trên Hành lang kinh tế này là một trong những lý do mà Quốc hội Thái Lan bác bỏ dự án kênh Kra vào 1/2020.

A picture containing kite, outdoor, grass, colorful

Description automatically generated

**Hình 2.** Sáng kiến vành đai và con đường (BRI) của Trung Quốc

Nhân tố thứ ba là Chiến lược quốc gia 20 năm của Thái Lan, được quy định bởi Hiến pháp 2017 và ban hành vào 10/2018 bởi Văn phòng Ủy ban Phát triển Kinh tế và Xã hội Quốc gia (NESDB), với tầm nhìn từ 2018 đến 2037. Chiến lược quốc gia này sẽ thúc đẩy Thái Lan phát triển cơ sở hạ tầng chất lượng cao và kết nối Thái Lan với phần còn lại của thế giới. Chiến lược này không đề cập đến tuyến đường thủy băng qua eo đất Kra nhưng kênh Kra có thể được xếp theo loại dự án kết nối chất lượng cao (Storey, 2019), (Tran, 2019).

**3. Những đề xuất thiết kế và chi phí**

Sau đây tóm lược một số tuyến cho kênh Kra. Lưu ý, tất cả những thông tin trong mục này đều là dự kiến và đề xuất. Tuyến đầu tiên xuyên eo đất Kra được đề xuất đầu tiên nằm giữa Ranong and Chumphon dài 90 km. Tuyến này được gọi tuyến 2A, xem hình 3 (nguồn: Bangkok Post).

A close up of a map

Description automatically generated

**Hình 3.** Routes 2A, 5A, 7A, và 9A

Một tuyến được đề xuất khác bao trùm tuyến đường sắt ở miền nam Thái Lan nối vịnh Bandon (gần thành phố Surat Thani – tỉnh Surat Thani) với tỉnh Phang Nga. Tuyến này là đường màu xanh thứ hai từ trên đếm xuống trong hình 4 (nguồn: Enverus). Lưu ý: những tuyến 2A, 9A, và 5A lần lượt là các đường màu xanh thứ 1, 3, và 4 trong hình 4.

A picture containing text, map

Description automatically generated

**Hình 4.** Tuyến 2A, Surat Thani – Phang Nga, 9A, và 5A

Tuyến 9A, một đề xuất được chú ý vào năm 2015 trong nghiên cứu TAMS, dự kiến sẽ xuyên qua Krabi, Trang, Phattalung, Nakhon Si Thammarat và Songkhla, với khoảng cách 128 km. Tuyến 5A, một đề xuất khác trong nghiên cứu TAMS, bắt đầu tại Pak Bara thuộc tỉnh Satun đến tỉnh Songkhla, với chiều dài 102 km. Hình 5 (nguồn: International Institute of Marine Surveying) vẽ chi tiết tuyến 5A.

A close up of a map

Description automatically generated

**Hình 5.** Tuyến 5A

Một tuyến khác được gọi là tuyến 7A sẽ cho phép tàu thuyền đi qua kênh bắt đầu tại Sikao thuộc tỉnh Trang đến tỉnh Songkhla, với chiều dài 110 km. Tuyến 7A được vẽ trong hình 3.

Lưu ý, bên cạnh eo Malacca còn có những tuyến hàng hải dài hơn vòng xuống Indonesia qua eo Sunda và eo Lombok; những tuyến này chia sẻ lưu lượng hàng hóa và giảm tắc nghẽn nhưng sẽ mất thời gian hơn. Kênh Kra tiết kiệm so với các tuyến qua eo Malacca, eo Sunda, và eo Lombok lần lượt là 1200 km cùng 2-3 ngày, 2800 km cùng 4-5 ngày, và 3500 km cùng 5-6 ngày. Hình 6 (Dezan Shira & Associates, 2017) vẽ tổng thể các tuyến hàng hải nối Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương song song với eo Malacca.

A close up of a map

Description automatically generated

**Hình 6.** Các tuyến hàng hải nối Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương

Nhìn chung có đến 5 tuyến đề xuất (xem hình 3 và 4) cho kênh Kra: 2A, Surat Thani – Phang Nga, 9A, 7A, và 5A trong số 9 – 14 tuyến được khảo sát (Micallef, 2017). Tuyến 9A dường như là phiên bản cuối cùng của dự án kênh Kra vào năm 2015, theo đó kênh Kra sẽ dài 120 km, rộng 400 m và sâu 25 m (AUNG, 2018). Tuyến 9A không quá gần để tác động tiêu cực đến du lịch và sinh thái ở vịnh Phang Nga nhưng không quá xa để đến những thiên đường du lịch này. Ngoài ra tuyến 9A đi qua đến 5 tỉnh nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế gần như toàn bộ vùng hạ nam Thái Lan. Diễn đàn quốc tế kênh Kra (Kra Canal Internation Forum) đã khẳng định vào năm 2014 rằng kênh Kra theo tuyến 9A sẽ cho phép tàu rất lớn (VLCC) trọng tải lên đến 300,000 tấn đi qua (Rahman, Salleh, Najib, & Lun, 2016, p. 2). Một số thông số thiết kế cơ bản của kênh Kra với tuyến 9A được miêu tả trong hình 7 (Rahman, Salleh, Najib, & Lun, 2016).

A close up of a logo

Description automatically generated

**Hình 7.** Thông số thiết kế cơ bản của kênh Kra với tuyến 9A

Theo một nghiên cứu được hỗ trợ bởi Ủy ban đặc biệt của Thượng viện thì cần có một Đặc khu kinh tế dọc theo hai đầu của kênh để phát triển kinh tế năm tỉnh mà kênh Kra đi qua (AUNG, 2018, p. 37). Nhà kinh tế học hàng đầu người Thái Surasak Nananukul cho rằng Đặc khu kinh tế kênh Kra gắn với kênh Kra cần thỏa mãn đồng thời 5 tiêu chí sau (AUNG, 2018, p. 48):

* Một trung tâm vận tải hàng hải.
* Một đặc khu kinh tế.
* Một khu vực đầu tư (Regional Investment Village).
* Một khu vực hỗ trợ doanh nghiệp (Business-friendly Economic System).
* Hòa bình và trung lập.

Đặc khu kinh tế kênh Kra sẽ được phát triển qua 4 giai đoạn (xem hình 8) (AUNG, 2018, pp. 49-52):

1. Phát triển trung tâm hậu cần (logistic center) cho vận chuyển dầu và hàng hóa. Nhà máy lọc dầu, khu thương mại và công nghiệp cũng sẽ được xây dựng.
2. Phát triển trung tâm du lịch (travellers center) kết nối các tuyến du lịch đến châu Á, châu Âu và châu Phi.
3. Phát triển trung tâm tài chính (finance center).
4. Phát triển trung tâm thông tin (information center) hỗ trợ 3 trung tâm còn lại: hậu cần, du lịch và tài chính.

A picture containing screenshot

Description automatically generated

**Hình 8.** Bốn giai đoạn phát triển đặc khu kinh tế kênh Kra

Eo đất Kra nằm trên bán đảo Mã Lai, chiều rộng hẹp nhất giữa Ranong and Chumphon xấp xỉ 50 km, bị chắn bởi dãy núi đá granite (Tenasserim). Dãy núi đá này dài 1600 km với độ cao từ 75 m đến 1400 m trên mực nước biển. Theo Micallef (Micallef, 2017), đào xuyên qua dãy núi đá là vấn đề hóc búa nên một hệ thống khóa nước (âu tàu) được đề xuất để vượt qua dãy núi nhưng chi phí cho khóa nước đắt gấp 10 đến 20 lần so với đào vét thông thường. Một hệ thống khóa nước cần 6 đến 10 khóa nước khi nâng tàu lên cao hơn 60 m. Hệ thống khóa nước được dùng để vượt qua dãy núi đá chắn ngang ở độ cao 75 m nhưng quan trọng nữa là đào và di chuyển một khối lượng lớn đất đá trong suốt quãng đường đào kênh. Chi phí xây dựng kênh trong tám năm với tuyến 5A theo ước tính của TCCEA là 20 tỉ USD (theo tỉ giá 2015) nhưng theo ước tính của Micallef (Micallef, 2017) vào năm 2017 là 30 – 50 tỉ USD cho việc đào kênh ở độ cao ngang mực nước biển không tính đến khóa nước. Xây dựng hệ thống khóa nước còn gia tăng đáng kể tổng chi phí. Ngoài ra việc bơm và tái sử dụng nước cho khóa nước còn tăng chi phí vận hành. Kích thước kênh (chiều dài, độ rộng và độ sâu) phụ thuộc vào độ lớn tàu. Với tàu cực lớn (ULCC) có trọng tải 400,000 tấn trở lên, kênh cần dài hơn 98 km, rộng hơn 396 m, sâu hơn 25 m so với mặt nước biển. Tuyến 9A theo bản thiết kế được vẽ trong hình 7 có chiều dài 120 km, rộng 400 m và sâu 25 m. Theo Micallef (Micallef, 2017) thì cần đào và di chuyển 1.3 tỉ m3 đất đá khi đào kênh có kích thước đủ cho tàu cực lớn và ở độ cao ngang mực nước biển. Một phương án xây dựng kênh khả dĩ là dùng máy nạo vét năng lượng hạt nhân để đào kênh và xây dựng hệ thống khóa nước để vượt qua dãy núi đá.

Theo ước tính của Cathcart (Cathcart, 2008) thì cần 4 máy nạo vét năng lượng hạt nhân để đào và di chuyển ít nhất 2 tỉ m3 đất đá cho kênh dài 102 km, rộng 350 m, sâu 25 m trong thời gian 5 năm. Lưu ý: tuyến 5A ở cực nam trong hình 3 có chiều dài 102 km. Bốn máy nạo vét có chi phí 400 triệu USD (theo tỉ giá 2005) – khá nhỏ trong tổng chi phí 25 tỉ USD để xây dựng kênh (1.6%). Mỗi máy nạo vét với giá 100 triệu USD có động cơ năng lượng hạt nhân tái nạp sau 5 năm tự vận hành, được vận chuyển an toàn trên tàu (xà lan). Hình 9 (nguồn: Brian Wang – www.nextbigfuture.com) vẽ một tàu chở máy nạo vét năng lượng hạt nhân.

A ship in the background

Description automatically generated

**Hình 9.** Tàu nạo vét năng lượng hạt nhân

Nếu không dùng máy nạo vét năng lượng hạt nhân mà sử dụng máy đào thông thường cùng thuốc nổ công nghiệp để phá vỡ những vỉa đá cứng thì tốn 10 năm để xây dựng kênh Kra theo tuyến 5A (Cathcart, 2008). Vào thập niên 1970, TAMS ước tính tốn 5.6 tỉ USD trong 12 năm hoặc 3.5 tỉ USD trong 10 năm nếu dùng thiết bị nổ hạt nhân loại nhỏ để đào theo tuyến 5A. Vào năm 2015, TCCEA ước tính tốn 20 tỉ USD trong 8 năm để đào theo tuyến 5A. Nhắc lại rằng Micallef (Micallef, 2017) ước tính chi phí lớn hơn nhiều từ 30 – 50 tỉ USD chưa tính đến hệ thống khóa nước. Sau khi tổng hợp những nghiên cứu, chi phí xây dựng kênh Kra dao động rất lớn từ 3.5 đến 50 tỉ USD tính đến năm 2017 và thời gian xây dựng từ 5 – 12 năm với trung bình 8 năm. Giả sử chi phí trung bình để xây dựng kênh Kra là 30 tỉ USD tính đến năm 2017 và GDP của Thái Lan năm 2017 là 455.3 tỉ USD; như vậy chi phí xây dựng kênh Kra (20-40 tỉ USD) chiếm tỉ lệ khoảng 6.6% GDP lớn hơn tỉ lệ tăng trưởng 4% GDP (nguồn: The World Bank) của Thái Lan năm 2017, gấp 1.65 lần. Thay vì sử dụng thiết bị nổ mà dùng hệ thống khóa nước vượt qua dãy núi đá chắn ngang để không phá vỡ kết cấu địa chất góp phần bảo vệ môi trường thì chi phí còn gia tăng. Chi phí lớn trong thời gian dài (trung bình 8 năm) có thể là một trong những lý do khiến Quốc hội Thái Lan bác bỏ kế hoạch kênh Kra vào 1/2020.

**4. Lợi ích và thách thức**

Diễn đàn quốc tế kênh Kra (Kra Canal Internation Forum) vào năm 2014 đã nêu ra một số lợi ích của kênh Kra (Rahman, Salleh, Najib, & Lun, 2016, pp. 4-5):

* Giảm chi phí vận tải, cụ thể, kênh Kra rút ngắn 1200 km cùng 2-3 ngày đường so với tuyến Malacca.
* Giảm lượng tiêu thụ dầu dẫn đến giảm hiệu ứng nhà kính toàn cầu.
* Giảm tai nạn va chạm hàng hải ở eo Malacca.
* Một lựa chọn khác cho tuyến Malacca có khả năng quá tải.
* Thu hút đầu tư trực tiếp vào Thái Lan cũng như Đông Nam Á.

Ngoài ra kênh Kra còn có những lợi ích kinh tế khác. Theo (AUNG, 2018, p. 56), dự kiến 10 năm sau khi hoàn thành kênh Kra thu hút 3 triệu nhân công hoạt động trong việc quản lý kênh, trong các dự án công nghiệp và đặc khu kinh tế. Những nhân công này trong 10-20 năm sau sẽ là nhân tố cải thiện chất lượng thị trường lao động. Thu nhập quốc gia tăng với nguồn thuế thu từ hoạt động công nghiệp và đầu tư tại đặc khu kinh tế. Ước tính ngân sách quốc gia dùng để trả lương nhân lực khu vực công sẽ giảm từ 70% xuống 30%; như vậy 70% ngân sách quốc gia được tập trung vào phát triển kinh tế. Nền kinh tế Thái Lan trở nên cạnh tranh hơn và Thái Lan sẽ là một điểm kết nối quan trọng trong chuỗi kết nối các tuyến hàng hải quốc tế. Kênh Kra giúp Thái Lan tăng cường tính cạnh tranh trong 4 tiêu chí: hiệu suất nền kinh tế, năng lực khu vực công, năng lực khu vực doanh nghiệp và hiệu quả cơ sở hạ tầng. Phát triển đặc khu kinh tế tại kênh Kra dẫn đến tái cấu trúc hệ thống quản trị công lan tỏa đến cả nước, từ đó cải thiện hệ thống quản trị công mà không gặp những xung đột. Tái cấu trúc nền kinh tế và hệ thống quản trị công sẽ nâng cao chất lượng nền giáo dục và kết quả là một thế hệ người Thái mới sẽ trở thành công dân toàn cầu (AUNG, 2018).

Kênh Kra cũng mang lại những lợi ích trong quan hệ quốc tế. Theo (AUNG, 2018, p. 73), kênh Kra giúp giảm thiểu xung đột tại khu vực Thái Bình Dương khi các quốc gia hợp tác với nhau, chẳng hạn Trung Quốc và Nhật Bản cùng bắt tay đầu tư vào các dự án diện rộng tại kênh Kra. Tuy nhiên điều này chỉ đúng một phần, kênh Kra cũng gia tăng sự cạnh tranh giữa các quốc gia nhưng sự cạnh tranh này theo chiều hướng tích cực vì được kiểm soát trong lợi ích kinh kế. Những nghiên cứu khác cho thấy, chẳng hạn, Malaysia mặc dù bị thiệt khi một phần lưu lượng vận tải đường biển chuyển từ Malacca lên kênh Kra nhưng Malaysia sẽ phát triển khu vực phía bắc khi hợp tác và kết nối với miền nam Thái Lan qua những tuyến đường bộ hay đường sắt đến kênh Kra hoặc vệ tinh của kênh Kra. Singapore cũng nỗ lực nâng cao chất lượng dịch vụ cảng. Kênh Kra giúp giãn mật độ lưu lượng tại eo Malacca và thúc đẩy phát triển kinh tế tại các nước phía trên ASEAN gồm Thái Lan, Campuchia, Việt Nam, Lào với chiến lược phát triển cùng thắng. Ấn Độ đang trên đà phát triển kinh tế, mong muốn xây dựng tuyến đường sắt cao tốc xuyên quốc gia. Chính sách hướng đông của Ấn Độ thúc đẩy những dự án đầu tư kiên kết giữa Ấn Độ, ASEAN, Trung Quốc và Nhật Bản. Kênh Kra có thể là điểm quan trọng trong chuỗi liên kết này. Các quốc gia phương tây ít nhiều bị ảnh hưởng bởi những cuộc xung đột ở Trung Đông, trong khi đó các nước BRICS cần hợp tác tạo ra một hệ thống tiền tệ mới cho sự phát triển kinh tế. Vì vậy BRICS và Trung Quốc thành lập ngân hàng BRICS (Brasil, Nga, Ấn Độ, Trung Quốc, Nam Phi) và ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB) như là sự thay thế cho Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) và ngân hàng Thế giới (World Bank). Ngân hàng BRICS và AIIB sẵn sàng cho các nước đang phát triển vay nên dự án kênh Kra có thể vay nguồn tài trợ từ hai ngân hàng này mà không cần những điều kiện cho vay nghiêm ngặt làm cản trở tiến trình đầu tư. Thế giới chuyển biến theo chiều hướng đa cực, tạo môi trường thích hợp cho sự tồn tại và phát triển của kênh Kra. Khi xây dựng đặc khu kinh tế kênh Kra với khẩu hiệu hòa bình và trung lập, Thái Lan sẽ phát huy chiến lược cân bằng giữa các cường quốc thuận lợi cho sự phát triển. Chiến lược này phù hợp với địa chính trị của Thái Lan.

Theo nghiên cứu của Sulong (Sulong, 2012), kênh Kra giúp tăng trưởng ngành vận tải hàng hải trong khu vực và Thái Lan hưởng lợi từ phát triển kinh tế xã hội, cảng, công nghiệp và bất động sản. Các nước trong ASEAN như Myanmar, Campuchia, Việt Nam hưởng lợi từ phát triển thương mại, công nghiệp và du lịch ven biển. Lào tuy không có vùng duyên hải nhưng cũng hưởng lợi vì sự phát triển kinh tế của Lào phụ thuộc vào giao thương với các nước láng giềng và sự phát triển cơ sở hạ tầng ở Thái Lan thúc đẩy hoạt động thương mại và từ đó ảnh hưởng tích cực lên nền kinh tế Lào. Tuy nhiên Sulong (Sulong, 2012) cũng chỉ ra những nguy cơ tiềm ẩn từ sự tác động dây chuyền trong khối ASEAN cũng như Đông Nam Á. Ví dụ, vụ khủng hoảng tài chính năm 1997 bắt đầu từ Thái Lan nhưng sau đó lan ra cả khu vực Đông Nam Á. Do đó sự phát triển của kênh Kra nếu gây những rủi ro nào đó lên Thái Lan thì cũng sẽ ảnh hưởng lên các nước ASEAN. Ngoài ra còn có rủi ro về bất ổn chính trị và những xung đột. Kênh Kra cũng tác động lên mối quan hệ quốc tế vừa hợp tác vừa cạnh tranh giữa ASEAN, Trung Quốc, Nhật Bản, và Hàn Quốc.

Malaysia trực tiếp chịu ảnh hưởng của kênh Kra. Rahman và cộng sự (Rahman, Salleh, Najib, & Lun, 2016) đã dùng phương pháp PESTLES để phân tích tác động của kênh Kra lên hoạt động hàng hải ở Malaysia, đặc biệt ở 5 cảng: Klang, Penang, Johor, Tanjung Pelepas. Các cảng Klang, Johor, Tanjung Pelepas sẽ mất đi một lượng tàu đi qua nhưng Penang vì gần kênh Kra nên có thể trở thành cảng kết nối (hub port) của Malaysia. Theo Rahman và cộng sự (Rahman, Salleh, Najib, & Lun, 2016, p. 12), kênh Kra khiến Malaysia có thể hình thành chiến lược đa dạng hóa hoạt động hàng hải ở phía bắc Malaysia, cụ thể qua 3 kế hoạch: 1) Penang trở thành cảng kết nối. 2) Phát triển kho hàng hóa nội địa tại Padang Besar và Perlis. 3) Phát triển kho nhiên liệu Tok Bali – Kelantan. Kho hàng hóa nội địa tại Padang Besar nằm trong tam giác phát triển Indonesia – Malaysia – Thái Lan (IMT-GT). Tất cả cảng và kho vận này hình thành nên mối liên kết chiến lược với kênh Kra. Cảng Penang (xem hình 10, nguồn: https://www.starcruise.org) rất quan trọng trong tam giác IMT-GT, đông và đông nam hướng ra Ấn Độ Dương và Indonesia, nam xuống Singapore, bắc và tây bắc kết nối với Thái Lan vươn ra vịnh Thái Lan tiếp cận Campuchia – Việt Nam – Lào, lại có thể chuyển hàng hóa khắp tây Malaysia.

A close up of a map

Description automatically generated

**Hình 10.** Cảng Penang

Tuyến vận tải trên đất liền (đường bộ và đường sắt) xuyên quốc gia Thái Lan – Malaysia – Singapore là xương sống cho sự phát triển kinh tế trên bán đảo Mã Lai. Theo Jeevan và cộng sự (Jeevan, Salleh, & Othman, 2018), sự xuất hiện một tuyến đường thủy như kênh Kra sẽ tăng cường giao dịch hàng hóa trên tuyến vận tải đất liền Thái Lan – Malaysia – Singapore đồng thời tăng cường sự kết nối giữa cảng biển và cảng đất liền. Hình 11 (Jeevan, Salleh, & Othman, 2018) vẽ tuyến vận tải trên đất liền xuyên quốc gia Thái Lan – Malaysia – Singapore.

A close up of a map

Description automatically generated

**Hình 11.** Tuyến vận tải trên đất liền xuyên quốc gia Thái Lan – Malaysia – Singapore

Qua hình 11, ta dễ dàng nhận ra kênh Kra là “đầu ra” phía bắc của hàng hóa trên bán đảo Mã Lai bên cạnh đầu ra phía nam là Singapore. Rõ ràng kênh Kra giúp hàng hóa lưu chuyển thông suốt, đồng thời làm trạm trung chuyển vào bán đảo Đông Dương.

Một vấn đề quan trọng khác là doanh thu từ phí quá cảnh góp phần vào khả năng tự chi trả của kênh Kra. Theo Voytenko (Voytenko, 2017), giả sử mỗi tàu hàng tiêu thụ 40 tấn nhiên liệu mỗi ngày, với 450 USD mỗi tấn thì chi phí mỗi ngày là 1800 USD nên giảm 3 ngày đường qua kênh Kra so với tuyến Malacca là tiết kiệm 54,000 USD. Doanh thu từ phí quá cảnh tại kênh Suez năm 2015 là 5.175 tỉ USD với 17,483 lượt quá cảnh trong năm và phí mỗi lượt quá cảnh là 296,000 USD. Để đạt doanh thu 1 tỉ USD, kênh Kra cần ít nhất 18,000 lượt quá cảnh hằng năm hay 50 lượt mỗi ngày; tính ra phí mỗi lượt quá cảnh là 55,500 USD = 1 tỉ / 18,000. Phí này xấp xỉ tiền tiết kiệm 3 ngày đường đối với mỗi tàu (54,000 USD). Ước tính có khoảng 84,000 tàu chở dầu quá cảnh qua Malacca vào năm 2016 và giả sử 30% lượng tàu chuyển sang kênh Kra thì doanh thu hằng năm từ phí quá cảnh tại kênh Kra là 84,000 \* 30% \* 55,500 = 1.4 tỉ USD cùng 70 lượt quá cảnh mỗi ngày. Từ đây nảy sinh 3 vấn đề liên quan đến doanh thu từ phí quá cảnh:

1. Làm sao để thu hút 30% lượng tàu chuyển sang tuyến Kra khi tiết kiệm 2-3 ngày đường cùng 54,000 USD không quá quan trọng đối với những hãng tàu lớn với lưu ý rằng phí quá cảnh qua kênh Suez lớn hơn nhiều (296,000 USD) (Voytenko, 2017). Giải pháp gián tiếp là xây dựng đặc khu kinh tế với dịch vụ cảng (như đóng gói, tiếp nhiên liệu, nhà máy lọc dầu) tốt.
2. Vì qua eo biển nhanh hơn qua kênh đào, thời gian thực sự để tàu qua kênh Kra có thể ít hơn 2-3 ngày do những thủ tục liên quan (Voytenko, 2017). Ngoài ra, chi phí nhiên liệu để tàu hoạt động có thể dao động thấp hơn 450 USD mỗi tấn (Voytenko, 2017); đây là sự không ổn định của thị trường nhiên liệu toàn cầu (Rahman, Salleh, Najib, & Lun, 2016, p. 5) . Giả sử kênh Kra được xây dựng có sức chứa lớn hơn 70 tàu mỗi ngày, thời gian một tàu hàng đi qua kênh là 3 giờ ≈ 70/4. Nếu quãng di chuyển trong kênh là 100 km thì cần bảo đảm mỗi tàu có thể di chuyển với tốc độ trung bình 30 km (100/3) mỗi giờ hay 16 hải lý mỗi giờ để giảm ùn tắc.
3. Giả sử kinh phí xây dựng kênh là 30 tỉ USD (tỉ giá 2017) trong 8 năm và giả sử kênh Kra có thể thu hút 30% lượng tàu từ Malacca thì thời gian thu hồi vốn xấp xỉ 20 năm (30 / 1.4) lớn hơn nhiều so với 8 năm xây dựng chưa kể doanh thu còn được chi trả cho vận hành và bảo trì kênh cùng lương nhân sự và sự trượt giá. Nếu chỉ trích 10% doanh thu để thu hồi vốn thì thời gian thu hồi vốn là 200 năm không kể lạm phát và sự trượt giá. Đây là lý do của sự quan ngại về việc thu hồi vốn xây dựng kênh từ phí quá cảnh.

Phần tiếp theo sẽ phân tích ý nghĩa chiến lược của kênh Kra có liên quan đến lợi ích và thách thức trong phần này.

**5. Ý nghĩa chiến lược**

Theo những nghiên cứu và phân tích trước đây (Storey, 2019), kênh Kra có ba lợi ích (cơ hội) chính:

* Về kinh kế, kênh Kra dài hơn 100 km đi qua nhiều tỉnh (tuyến 9A đi qua 5 tỉnh) kèm theo những trung tâm công nghiệp, kho vận, trung tâm vận chuyển, nhà máy lọc dầu sẽ tạo ra nhiều việc làm, kích thích kinh tế phát triển và lâu dài sẽ sinh thêm lợi từ thu phí quá cảnh.
* Về quân sự, kênh Kra hình thành trục hải quân đông – tây cơ động và tương hỗ khi tàu chiến nhanh chóng di chuyển qua lại giữa bờ đông và bờ tây.
* Về quốc tế, kênh Kra tạo ra tuyến hàng hải ngắn hơn giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương như là một lựa chọn khác cho tuyến qua eo Malacca ngày càng quá tải và bị chi phối bởi nạn cướp biển.

Tuy nhiên kênh Kra gặp những thách thức sau đây (Storey, 2019), (Tran, 2019):

* Chi phí xây dựng khổng lồ không thể thu hồi từ phí quá cảnh.
* Khi Thái Lan không gặp sự đe dọa từ các nước láng giềng, kênh Kra sẽ chia tách và có thể gây ra vấn đề an ninh ở các vùng hạ nam Thái Lan. Tuy nhiên Thái Lan có thể xây dựng căn cứ hải quân và lục quân phối hợp vừa phòng thủ hai bờ đông – tây, vừa bảo vệ kênh và bảo vệ an ninh 4 tỉnh phía nam.
* Thái Lan có thể bị cuốn vào cạnh tranh quyền lực giữa càng cường quốc khi kênh Kra là một lựa chọn khác cho tuyến hàng hải qua eo Malacca. Mỹ từng chỉ trích BRI của Trung Quốc là chiến lược “ngoại giao bẫy nợ”.
* Chí phí xây dựng quá lớn nên cần có nguồn tài trợ. Trung Quốc là nguồn tài trợ tốt trong khuôn khổ BRI nhưng có những quan ngại về quyền sở hữu kênh, sự lệ thuộc vào Trung Quốc cùng với những rắc rối liên quan đến dự án mạng lưới Đường sắt cao tốc (HSR) gần đây – một dự án thuộc BRI tại Thái Lan. Trung Quốc ủng hộ đề xuất kênh Kra nhưng chưa bao giờ chính thức quảng bá kênh Kra là một dự án thuộc BRI. Ngoài ra, kênh Kra không nằm trực tiếp trên những hành lang kinh tế của BRI.
* Những thách thức kinh tế toàn cầu gần đây cùng cuộc chiến thương mại Mỹ – Trung khiến chính quyền Thủ tướng Prayut Chan-o-cha cân nhắc nhiều yếu tố về kinh tế, chính trị, đối nội và đối ngoại. Vào 1/2020, Thủ tướng Prayut Chan-o-cha đề cập ảnh hưởng tiềm tàng của việc xây dựng kênh với cư dân địa phương (Bangkok-Post, 2020).
* Thái Lan cũng chú ý đến tác động của dự án với môi trường tự nhiên cùng sự ảnh hưởng lên lợi ích của nước láng giềng Malaysia và Singapore vì hai nước này bị thiệt. Singapore theo ước tính sẽ mất 30% lợi nhuận thương mại hàng hải do kênh Kra (Wikipedia, 2020).

Vì gặp rất nhiều thách thức nên kế hoạch xây dựng kênh bị Quốc hội bác bỏ vào 1/2020 nhưng không có nghĩa kênh Kra hoàn toàn bị hủy bỏ. Khi một số vấn đề được giải quyết, tình hình ổn định, nội lực Thái Lan tăng lên và đặc biệt là tình hình thế giới chuyển biến tích cực hơn, dự án kênh Kra có thể được xem xét lại và triển khai vì lợi ích và ý nghĩa chiến lược của kênh Kra. Phần tiếp theo sẽ phân tích ý nghĩa chiến lược này đối với Thái Lan cùng những nước liên quan và hơn nữa trên bình diện rộng hơn – an ninh và vận tải hàng hải.

Như đã đề cập, Thái Lan hưởng lợi lớn nhất với kênh Kra, từ thúc đẩy kinh tế đến thu hút đầu tư, tạo công ăn việc làm và củng cố quốc phòng nhưng tiếp theo còn nhiều nước khác được hưởng lợi. Nếu Thái Lan gặp thách thức thì các nước khác cũng gặp thách thức. Tôi cho rằng Trung Quốc không thể xây dựng BRI liền mạch hay tiệm tiến. Kế hoạch hay nhất là cắm trụ rồi sau đó nối các trụ với nhau tùy vào địa chính trị và cục diện kinh tế chính trị tại từng trụ. Mỗi trụ được cắm từng nơi trọng yếu, gần hay xa, rời rạc hay liên tục tùy tình hình. Kênh Kra có thể là một trụ quan trọng nhưng nếu Trung Quốc đầu tư vào việc xây dựng kênh Kra và Thái Lan mở rộng đầu tư với Ấn Độ và Mỹ khi Ấn Độ quan tâm tuyến đường đông – tây và sẵn sàng hướng đông mặc dù chính sách hướng đông chưa thể hiện thực hóa trong tương lai gần thì Trung Quốc có thể bị thiệt. Do đó, việc mở tuyến đường qua Pakistan tiếp cận nguồn dầu mỏ vùng Trung Đông (vịnh Ba Tư) sẽ “ngọt ngào” hơn nhưng dù sao kênh Kra là cơ hội lớn đối với Trung Quốc.

Nếu Thái Lan củng cố quốc phòng với trục hải quân đông – tây thì qua vịnh Thái Lan, sẽ gây sức ép về kinh tế và an ninh đối với Campuchia và Việt Nam, buộc Campuchia phải gắn kết hơn với Việt Nam. Việt Nam cũng không dễ dàng hưởng lợi như người Pháp đã từng kỳ vọng Saigon (Tp. Hồ Chí Minh) là Singapore thứ hai vì hai lý do: 1) Thái Lan sẽ phát triển dịch vụ, hải cảng tại chỗ để tận dụng lợi thế kênh Kra. 2) Mặc dầu hàng hóa trung chuyển qua Saigon vào lục địa tỏa sang Tây Nam bộ Việt Nam, Campuchia, Lào và các tỉnh miền nam Trung Quốc như Vân Nam, Quảng Tây, Quảng Đông nhưng cần có tuyến đường sắt nối Tây Nam bộ với Saigon, Saigon với Campuchia. Tuy nhiên, Việt Nam có cơ hội lớn phát triển vận tải đường sắt, đường biển, dịch vụ và hậu cần trong chuỗi cung ứng với kênh Kra. Trong bài nghiên cứu này, bán đảo Đông Dương chủ yếu nói đến 3 nước: Việt Nam, Lào, và Campuchia và cao nguyên Đông Dương chủ yếu nói đến Tây Nguyên Việt Nam. Theo phân chia chính xác của địa lý học, bán đảo Đông Dương hay bán đảo Trung Ấn là toàn bộ phần lục địa của Đông Nam Á gồm Myanmar, Thái Lan, Lào, Việt Nam, Campuchia.

Malyasia và Indonesia quan ngại sự chia sẻ lợi ích giữa tuyến qua eo Malacca và kênh Kra và tất nhiên sẽ bị thiệt hại kinh tế. Tuy nhiên, kênh Kra là chiếc cầu kết nối các nước ASEAN. Hợp tác trong cạnh tranh là điều hiển nhiên nhưng còn có yếu tố khác sâu xa hơn. Các nước ASEAN khác biệt nhau về văn hóa, chính trị, và địa lý trải rộng từ lục địa đến hải đảo nên sự liên kết khó khăn. Ngoài vị trí đặc biệt của Philippines và Myanmar, ASEAN có hai nơi quan trọng kiểm soát được toàn cục: eo Malacca trên biển và cao nguyên Đông Dương trên bộ. Malacca là cửa ngỏ Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương và cao nguyên Đông Dương là đài quan sát ngỏ vào bán đảo Đông Dương. Gần như không thể kết nối hai nơi này với nhau nhưng nếu kênh Kra cạnh tranh trực tiếp với tuyến Malacca, sẽ tạo thành lực hút hút Malacca vì giành lấy lợi ích là hút lấy lợi ích và “vận chuyển” lợi ích ấy vào lục địa tức là một lần nữa “rút” lợi ích theo mạch Thái Lan chảy vào lục địa mở cửa ngỏ bán đảo Đông Dương. Nói cách khác, kênh Kra kết nối Malyasia, Indonesia, Thái Lan, 3 nước Đông Dương (Lào, Việt Nam, Campuchia) theo đường dây Malacca – Kra – cao nguyên Đông Dương, khi đó hình thành 3 trung tâm của ASEAN: Malaysia trên biển, Việt Nam trên bộ và Thái Lan trung gian. Thái Lan chính là chìa khóa cho sự kết nối lớn với ba chu trình kết nối nhỏ:

* Khối Đông Dương gồm Việt Nam, Lào, Campuchia gắn kết vì sức ép của Thái Lan lên vịnh Thái Lan.
* Khối Malaysia gồm Malaysia, Singapore, Indonesia gắn kết hơn vì lợi ích kinh tế cùng bị thiệt.
* Khối Đông Dương và khối Malyasia hút nhau qua dòng chảy lợi ích như đã đề cập.

Nếu nhìn hẹp trong phạm vi Thái Lan, kênh Kra gắn liền lợi ích kinh tế và quân sự của Thái Lan nhưng nhìn rộng ra quốc tế, không hẳn giảm đi vài ngày vận chuyển, kênh Kra sẽ cân bằng các quyền lực. Kênh Kra không thể thay thế Malacca nhưng một sự lựa chọn khác sẽ buộc các cường quốc đầu tư và cạnh tranh công bằng hơn cùng với sự chuyển giao công nghệ và bảo vệ môi trường, chưa kể sức mạnh ASEAN tăng lên đáng kể. Vì thế sự lo ngại bị cuốn vào cạnh tranh giữa các cường quốc như cạnh tranh Anh – Pháp đối với dự án kênh Kra trước đây không còn đúng khi các quốc gia đã độc lập và có nền tảng kinh tế chính trị nhất định và trong một ván cờ lớn, luôn có giải pháp cho sự quyết tâm. Liệu sức mạnh quân sự của Thái Lan tăng lên với kênh Kra có gây quan ngại cho các nước ASEAN? Nếu liên minh ASEAN vững chắc thì sức mạnh của Thái Lan cũng chính là sức mạnh của ASEAN. Điều này có thể gây quan ngại nhưng không thể phủ nhận rằng các quốc gia trong và ngoài khối ASEAN đều có thể tận dụng cơ hội đến từ kênh Kra. Cơ hội và thách thức luôn đi đôi với nhau.

Các nhà hoạch định chính sách ASEAN đều quan tâm đến Úc khi hoạch định chính sách. Úc có lục địa mênh mông cùng trình độ phát triển cao về kinh tế xã hội nên liệu Úc là đối trọng với Mỹ, Trung Quốc, là nguồn đầu tư vào bền vững, là hậu cần cho sự phát triển của ASEAN? Tất cả đều đúng. Sự gần hơn của tuyến Malacca và đường vòng gần hơn nữa qua Indonesia (eo Sunda hay Lombok) so với tuyến Kra không quan trọng đối với Úc nhưng kênh Kra sẽ giúp Úc tiến sâu vào đại lục và còn tiếp cận Ấn Độ dễ dàng. Nếu kênh Kra hoàn thành, Úc có thể sẽ hợp tác với Ấn Độ xây dựng tuyến đường sắt từ bờ đông Ấn Độ đến Myanmar, Thái Lan và dừng ở Kualar Lumpur. Nói cách khác, tuyến đường sắt này sẽ kết nối Ấn Độ với bán đảo Trung Ấn và bán đảo Mã Lai. Như vậy BRI của Trung Quốc có thể sẽ gặp cạnh tranh. Nhật Bản quan tâm đến kênh Kra hơn cả Trung Quốc vì tuyến Malacca là tuyến hàng hải vận chuyển dầu thô duy nhất của Nhật Bản từ Trung Đông trong khi Trung Quốc có thể mở những tuyến khác. Tất nhiên Nhật Bản có thể vận chuyển dầu thô từ Nam Mỹ qua Thái Bình Dương. Nhật Bản tiến vào lục địa Đông Nam Á thông qua Việt Nam nhưng kênh Kra mới giúp Nhật Bản phân tán rủi ro và bảo đảm an ninh năng lượng. Khi Anh rời liên minh EU thì chính sách ngoại giao sẽ thay đổi để cân bằng với EU, Nga, Trung Quốc, và các nước Trung Đông. Anh có thể xích lại gần Mỹ hơn, điều này sẽ ảnh hưởng đến các nước trong khối Thịnh vượng chung trong đó có Úc nhưng quan hệ Úc – Nhật rất quan trọng trong chính sách ngoại giao của Úc vì quan hệ Úc – Nhật sẽ giúp cả hai nước vừa giảm tầm ảnh hưởng của Mỹ vừa đối trọng với Trung Quốc. Vì vậy Nhật Bản và Úc là hai nguồn tài trợ tiềm năng cho Thái Lan khi xây dựng kênh Kra.

**6. Kết luận**

Thái Lan có địa chính trị rất đặc biệt là trung tâm trên lục địa của Đông Nam Á (Myanmar, Thái Lan, tây Malaysia, Campuchia, Việt Nam, Lào), là điểm nối giữa phần lục địa tiếp giáp Ấn Độ Dương và phần lục địa tiếp giáp Thái Bình Dương nên cả Ấn Độ, Trung Quốc, Mỹ và châu Âu đều muốn giành ảnh hưởng. Trong phạm vi khối ASEAN nhỏ hơn, Thái Lan là cầu nối giữa Malaysia, Indonesia với 3 nước Đông Dương: Việt Nam, Lào, Campuchia. Địa chính trị Thái Lan hơi giống Thổ Nhĩ Kỳ nhưng vị trí Thổ Nhĩ Kỳ rất phức tạp cần đến sức chế ngự lẫn sức lan tỏa. Thái Lan chỉ cần sự lan tỏa, phát huy tối đa tiềm năng kết nối trong khu vực và thế giới. Trong tương lai, Thái Lan hoàn toàn trở thành trung tâm kết nối toàn cầu như Singapore nên cần mở đủ nhiều tuyến hàng hải, đường sắt và đường bộ. Chiến lược hòa bình và trung lập, cân bằng các sức mạnh để tạo thành sức mạnh cho chính mình là chiến lược đúng đắn cho Thái Lan. Dự án kênh Kra – một thể hiện của chiến lược này, mặc dù bị bác bỏ vì chi phí cao và những quan ngại nhưng tiềm năng vẫn còn đó. Dự án còn có thể bị bác bỏ trong tương lai gần nhưng hơn hết, sự lan tỏa và kết nối là tư duy chủ đạo trong chiến lược phát triển Thái Lan, có ảnh hưởng sâu xa đến khối ASEAN. Điều Thái Lan cần nữa, có chăng là tốc độ và sự quyết tâm.

**Tham khảo**

AUNG, M. (2018). *The Thai Canal-Kra Canal -Kra Isthmus Canal.* Yangon University, Department of Geology. Yangon: ResearchGate. Retrieved October 28, 2019, from https://www.researchgate.net/publication/322951041\_The\_Thai\_Canal-Kra\_Canal\_-Kra\_Isthmus\_Canal

Bangkok-Post. (2020, January 20). Time to revisit canal project. *Bangkok Post*. Retrieved from https://www.bangkokpost.com/opinion/opinion/1839359/time-to-revisit-canal-project

Cathcart, R. B. (2008). Kra Canal (Thailand) excavation by nuclear-powered dredges. (R. D. Schuiling, R. B. Cathcart, & V. Badescu, Eds.) *International Journal of Global Environmental Issues (IJGEnvI), 8*(3), 248 - 255. doi:10.1504/IJGENVI.2008.018639

Dezan Shira & Associates. (2017, September 11). Kra Canal Project Revisited As Part Of China’s Maritime Silk Road. *ASEAN Briefing*. Retrieved May 19, 2020, from https://www.aseanbriefing.com/news/kra-canal-project-revisited-part-chinas-maritime-silk-road

Jeevan, J., Salleh, N. H., & Othman, M. R. (2018, October 19). Thai Canal and Malacca straits: Complementing or competing stratagem for trade development in South East Asia. (O. Nguyen, A. Chiappetta, & L. Filina-Dawidowicz, Eds.) *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics, 3*(2), 34-48. doi:10.14254/jsdtl.2018.3-2.2

Micallef, J. V. (2017, October 4). The Geopolitics of the Kra Canal. *Military.com Network*. Retrieved May 19, 2020, from https://www.military.com/daily-news/2017/10/04/geopolitic-kra-canal.html

Rahman, N. S., Salleh, N. H., Najib, A. F., & Lun, V. Y. (2016, November 21). A descriptive method for analysing the Kra Canal decision on maritime business patterns in Malaysia. (K.-H. Lai, Ed.) *Journal of Shipping and Trade, 1*(13), 1-16. doi:10.1186/s41072-016-0016-0

Storey, I. (2019, September 24). Thailand's Perennial Kra Canal Project: Pros, Cons and Potential Game Changers. *ISEAS Perspective, 2019*(76), 1-8. Retrieved May 12, 2020, from https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS\_Perspective\_2019\_76.pdf

Sulong, R. S. (2012). The Kra Canal and Southeast Asian Relations. *Journal of Current Southeast Asian Affairs, 31*(4), 109-125. Retrieved May 24, 2020, from https://journals.sub.uni-hamburg.de/giga/jsaa/article/view/584.html

Tran, L. M. (2019, October 28). *Dự án Kênh đào Kra của Thái Lan: Lịch sử, hiện trạng và triển vọng*. (H. H. Le, Editor, & Nghiên cứu quốc tế) Retrieved September 24, 2019, from Nghiên cứu quốc tế: http://nghiencuuquocte.org/2019/10/28/du-an-kenh-dao-kra-cua-thai-lan-lich-su-hien-trang-va-trien-vong

Voytenko, M. (2017, November 20). Kra Canal Project and unbiased approach. *Maritime News*. Retrieved November 28, 2019, from https://www.fleetmon.com/maritime-news/2017/20547/kra-canal-project-and-unbiased-approach

Wikipedia. (2020, May 2). *Thai Canal*. (Wikimedia Foundation) Retrieved October 28, 2019, from Wikipedia website: https://en.wikipedia.org/wiki/Thai\_Canal