

Vai trò các Chủ thể Doanh nghiệp trong Chính sách Biển Đông của Trung Quốc

Xue Gong*

Việc xã hội Trung Quốc ngày một đa dạng hóa khiến quá trình hoạch định chính sách đối ngoại Trung Quốc trở nên phức tạp. Từ đó cách tiếp cận truyền thống lấy nhà nước làm trung tâm để phân tích mối quan hệ đối ngoại của Trung Quốc có lẽ không còn chính xác. Cách hiểu đa chiều yêu cầu phải chú ý đến những nhân tố mới trong hoạch định và thực thi vấn đề đối ngoại của quốc gia này, những chủ thể đó chính là doanh nghiệp nhà nước trung ương (CSOE). Bài nghiên cứu phân tích vai trò ngày một quan trọng của các CSOE trong chính sách Biển Đông của Bắc Kinh. Bài viết cho rằng dù CSOE là công cụ triển khai chính sách của nhà nước, các chủ thể này thực hiện những vai trò khác nhau trong chính sách Biển Đông của Bắc Kinh. Một số CSOE sử dụng nguồn lực gây ảnh hưởng lên chính sách nhà nước; một số CSOE chủ động lợi dụng chính sách nhà nước khi có cơ hội; một số CSOE khác gần như là bên thực thi chính sách. Trong trường hợp CSOE cuối, điều thú vị là hoạt động của chủ thể này không chỉ thể hiện khả năng chinh phục về mặt chính trị của đất nước mà còn lồng ghép những nhiệm vụ chính trị nhà nước định hướng nhằm tìm kiếm cơ hội thị trường. Bài viết phân tích 3 trường hợp nghiên cứu trong lĩnh vực - du lịch, khai thác năng lượng và cơ sở hạ tầng - từ đó nêu bật vai trò các chủ thể doanh nghiệp Trung Quốc đã làm thay đổi chính sách Biển Đông của Trung Quốc như thế nào.

Từ khóa: Doanh nghiệp Nhà nước Trung Quốc, tranh chấp Biển Đông, chính sách đối ngoại Trung Quốc.

Tại Đại hội Đảng 18 năm 2012, lãnh đạo Trung Quốc đề ra mục tiêu chiến lược đưa Trung Quốc trở thành cường quốc biển hùng mạnh.¹ Vào tháng 7/2013, tại phiên họp tập thể lần thứ 8 của Bộ Chính trị, Ủy ban Trung ương Đảng Cộng sản Trung Quốc (CCP), Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đã nhắc lại tham vọng này.² Kể từ đó, Trung Quốc bắt đầu nỗ lực tăng cường kiểm soát các thực thể nước này xâm chiếm trong những năm 1970 và 1980, mở rộng sự hiện diện ở Biển Đông. Bắc Kinh cải tổ hệ thống quản lý hành chính biển và tăng cường năng lực cho các cơ quan, lực lượng chấp pháp biển và hải quân. Tất cả nhằm bảo vệ và thúc đẩy lợi ích của Trung Quốc ở Biển Đông.³ Năm 2013, Trung Quốc bắt đầu cải tạo 7 đảo san hô vòng nước này kiểm soát ở quần đảo Trường Sa thành các đảo nhân tạo lớn, xây dựng cơ sở hạ tầng quân sự rất lớn trên đó như sân bay, doanh trại, hệ thống radar và thông tin liên lạc. Giữa năm 2014, Tập đoàn Dầu khí Xa bờ

Quốc gia Trung Quốc (CNOOC), một doanh nghiệp quốc doanh, hạ đặt giàn khoan dầu khí Hải dương 981 (HYSY-981) trong vùng biển tranh chấp gần quần đảo Hoàng Sa. Sự việc gây ra tình trạng đối đầu nghiêm trọng với Việt Nam. Vào tháng 7/2016, Trung Quốc bác bỏ phán quyết của Tòa trọng tài trong vụ Philippines kiện Trung Quốc năm 2013. Phán quyết bác bỏ cơ sở pháp lý yêu sách quá mức của Trung Quốc ở Biển Đông. Tháng 10/2017, tại Đại hội Đảng 19, Chủ tịch Tập nhấn mạnh “tiến độ đều đặn” của chương trình đảo nhân tạo ở Trường Sa đã thành công, điều này giúp đất nước bảo vệ được quyền lợi biển.⁴ Những sự kiện này cho thấy, kể từ khi ông Tập trở thành Tổng Bí thư CCP năm 2012, Trung Quốc ngày càng trở nên quyết đoán hơn ở Biển Đông.⁵

Các học giả cố gắng giải thích hành vi trên biển ngày một quyết đoán của Bắc Kinh trên các khía cạnh khác nhau. Tuy nhiên, phân tích của họ nhìn chung không giải đáp trọn vẹn được vai trò các chủ thể trong nước trong chính sách Biển Đông của Trung Quốc. Như nhiều chuyên gia Trung Quốc phân tích, việc xã hội Trung Quốc ngày một đa dạng hóa khiến quá trình hoạch định chính sách đối ngoại Trung Quốc càng trở nên phức tạp.⁶ Từ đó cách tiếp truyền thống lấy nhà nước làm trung tâm để phân tích mối quan hệ đối ngoại của Trung Quốc có lẽ không còn chính xác. Cách hiểu đa chiều đòi hỏi chú ý đến những nhân tố mới trong hoạch định và thực thi những vấn đề đối ngoại của quốc gia này, những chủ thể đó là chính doanh nghiệp nhà nước trung ương (CSOE).

Bài phân tích cho rằng các CSOE của Trung Quốc ngày càng đóng vai trò quan trọng trong hoạch định và thực thi chính sách Biển Đông của Bắc Kinh. Tuy nhiên, dù tất cả CSOE đều phải tuân thủ chỉ thị của chính phủ trung ương, vai trò của các chủ thể này không hề giống nhau. Một số chủ thể sử dụng nguồn lực gây ảnh hưởng lên chính sách nhà nước, thậm chí để theo đuổi những sáng kiến riêng dưới chiêu bài xây dựng cường quốc biển để bảo vệ lợi ích kinh tế và chính trị. Theo đó, họ chủ động lồng ghép lợi ích kinh doanh của mình với lợi ích biển của Trung Quốc, xây dựng hình ảnh là người bảo vệ lợi ích quốc gia. Một số chủ thể khác chỉ phản ứng khi chính quyền trung ương đưa ra những chính sách kích lệ. Khi môi trường chính sách có lợi cho các doanh nghiệp này, họ trở nên rất chủ động trong việc thúc đẩy chính sách. Một số doanh nghiệp nhà nước khác chỉ đơn giản là bên thực thi chính sách, với vai trò làm công cụ chính trị thực hiện nhiệm vụ chiến lược của quốc gia. Tuy nhiên, điều quan trọng cần chú ý là hoạt động của họ không chỉ thực hiện nhiệm vụ chính trị của nhà nước, các công ty cũng lợi dụng vai trò thực thi chính sách để tối đa hóa cơ hội kinh doanh của mình.

Có 4 lý do quan trọng để phân tích vai trò các CSOE trong chính sách Biển Đông của Trung Quốc. Đầu tiên, điều này đem lại khía cạnh mới về nhận thức

chính sách của Trung Quốc đối với Biển Đông. Đặc biệt giúp chúng ta hiểu rõ hơn về lợi ích kinh tế của Bắc Kinh ở Biển Đông. Việc theo đuổi những lợi ích này thường làm phức tạp thêm mối quan hệ của Trung Quốc với các quốc gia yêu sách Đông Nam Á như Việt Nam, Philippines, Malaysia và Brunei. Thứ hai, làm rõ cách thức các CSOE hợp tác với một bên khác, thậm chí là chính quyền địa phương để khai thác cơ hội kinh doanh ở Biển Đông. Thứ ba, giúp nhận biết được cách thức nhà nước Trung Quốc tận dụng được năng lực khác nhau của các CSOE để hỗ trợ cho chính sách đối ngoại quyết đoán của mình. Thứ tư, quan điểm kinh tế chính trị trong nước cho thấy những nhận thức thực tế khác nhau về động lực tranh chấp Biển Đông.

Bài nghiên cứu dựa vào những trường hợp nghiên cứu, phỏng vấn, dữ liệu và nguồn lưu trữ định lượng để phân tích sự liên quan của các doanh nghiệp trong tranh chấp Biển Đông. Chúng ta cần nhận thức ngay từ đầu là không hề dễ dàng có được thông tin về chính sách Biển Đông của Bắc Kinh bởi bản chất mập mờ về tiến trình hoạch định chính sách ở Trung Quốc. Ngoài ra, cũng không dễ biết được chính xác nguồn hỗ trợ tài chính mà Bắc Kinh cấp cho các CSOE để củng cố cho chính sách Biển Đông. Dù vậy, bằng chứng từ 3 trường hợp nghiên cứu được phân tích trong bài viết khẳng định rõ ràng các CSOE Trung Quốc đóng vai trò ngày càng quan trọng trong chính sách Biển Đông của Bắc Kinh.

Vai trò của các CSOE trong chính sách Biển Đông của Bắc Kinh

Phân tích về hành vi quyết đoán của Trung Quốc ở Biển Đông sau 2012, nhiều chuyên gia an ninh tập trung vào những động lực quân sự và chính trị để khám phá chính sách của Trung Quốc.⁷ Tuy nhiên, nhân tố kinh tế - đặc biệt là lợi ích kinh tế biển - phần lớn bị bỏ qua. Theo như các tuyên bố chính thức của Trung Quốc, phát triển kinh tế biển trở thành một trong những ưu tiên quốc gia hàng đầu của Trung Quốc. Những thống kê của Cục Hải dương Quốc gia Trung Quốc (SOA) cho thấy, từ 2012 đến 2016, kinh tế biển Trung Quốc đạt mức tăng trưởng trung bình hàng năm là 7,5%; cao hơn 0,2% so với tăng trưởng kinh tế quốc gia trong cùng kỳ. Năm 2016, giá trị sản lượng liên quan đến biển đạt 7,05 nghìn tỉ Nhân dân Tệ (1,08 nghìn tỉ USD), chiếm 9,5% nền kinh tế đất nước.⁸ Theo đó, khai thác tài nguyên thiên nhiên ở Biển Đông trở nên rất quan trọng đối với phát triển kinh tế Trung Quốc. Kể từ khi thành lập Thành phố Tam Sa, cấp huyện thuộc tỉnh Hải Nam, ở đảo Phú Lâm thuộc Hoàng Sa năm 2012, hoạt động kinh doanh tại đây trở nên nhộn nhịp. Vào năm 2017, có tổng số 216 doanh nghiệp được thành lập ở Tam Sa. Các doanh nghiệp này hoạt động trong các lĩnh vực hậu cần, thông tin liên lạc, khai thác tài nguyên thiên nhiên, du lịch, hàng không dân sự và công nghệ hàng hải.⁹ Từ tháng 12/2016 (khi hàng không thương mại bắt đầu hoạt động) đến tháng

12/2017, sân bay trên đảo Phú Lâm đã đón trên 680 chuyến bay.¹⁰ Điều này cho thấy hoạt động kinh doanh ở Biển Đông không thể bị bỏ qua.

Nghiên cứu hiện nay tập trung vào nỗ lực nhà nước đóng vai trò trung tâm để đánh giá khía cạnh khác nhau trong chính sách Biển Đông của Bắc Kinh.¹¹ Tuy nhiên các học giả và nhà phân tích thường không chú ý đúng mức đến vai trò các chủ thể phi nhà nước. Sự thật là một số nhà quan sát cố gắng tìm hiểu mối liên hệ giữa sự quyết đoán của Trung Quốc với các chủ thể trong nước khác nhau, như chính quyền địa phương, dân quan biển, hải quân, công ty năng lượng, truyền thông và thậm chí là các nhóm dân tộc chủ nghĩa.¹² Nhưng những nghiên cứu như vậy lại hiếm và không có hệ thống vì họ chỉ nhìn nhận hai khía cạnh của các chủ thể này - vừa là bên định hình chính sách vừa là bên thực thi chính sách đối ngoại Trung Quốc¹³ - trong khi không chú ý đến những thay đổi quan trọng trong vai trò thực tế của chủ thể đó.

Trong khi Trung Quốc và các quốc gia yêu sách Đông Nam Á tranh cãi về vấn đề chủ quyền và quyền tài phán, thực tế một số CSOE Trung Quốc đã lặng lẽ thực hiện hoạt động kinh doanh ở Biển Đông. Ngành du lịch nhìn chung xem căng thẳng và xung đột khu vực không tốt cho hoạt động kinh doanh của mình. Tuy nhiên, một số chủ thể như Công ty Vận tải Biển Trung Quốc (COSCO) và Tập đoàn Dịch vụ Lữ hành Trung Quốc (CTSG) lại rất hứng khởi khi nhà nước tuyên bố hỗ trợ chính sách cho các ngành công nghiệp liên quan đến biển ở Biển Đông, bao gồm du lịch, cho dù họ biết chính sách đó chắc chắn sẽ khiến tình hình Biển Đông căng thẳng. Một số chủ thể như CNOOC đã sử dụng nguồn lực gây ảnh hưởng lên chính sách quốc gia thông qua lòng ghép lợi ích kinh doanh với lợi ích biển của đất nước, xây dựng hình tượng người bảo vệ cho lợi ích quốc gia. Đối với một số CSOE như Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Xây dựng Thông tin Liên lạc Trung Quốc (CCCC), việc xây dựng trang thiết bị trên các thực thể do Trung Quốc chiếm đóng đã trở thành nhiệm vụ chính trị phục vụ cho chính sách Biển Đông của Bắc Kinh và tăng cường sự hiện diện của nước này tại các vùng biển tranh chấp.¹⁴

Để hiểu được chính sách của Bắc Kinh ở Biển Đông, chúng ta phải hiểu được mối quan hệ giữa nhà nước và các CSOE. Ở Trung Quốc, mối quan hệ đặc biệt giữa nhà nước và doanh nghiệp cho thấy các CSOE chịu sự chỉ đạo của nhà nước. Ban Tổ chức của CCP bổ nhiệm giám đốc điều hành CSOE, khá nhiều người trong số đó có thể giữ chức bộ trưởng hoặc thứ trưởng, một số thậm chí còn là ủy viên dự khuyết Ủy ban Trung ương Đảng.¹⁵ Nhìn chung, CSOE tồn tại và thành công là nhờ mối liên hệ với quyền lực nhà nước, họ được hưởng lợi từ các chính sách ưu đãi.¹⁶ Chẳng hạn, nhiều CSOE được quyền tiếp cận các khoản vay ngân hàng với hỗ trợ lãi suất thấp bởi đặc quyền với nhà nước.¹⁷ Do mối quan hệ đặc biệt đó, các

CSOE Trung Quốc thường được yêu cầu phục vụ lợi ích quốc gia ở mọi cấp độ. Dù các chủ thể doanh nghiệp không tìm cách áp đặt lên chính sách quốc gia, quy mô và tầm quan trọng của họ chắc chắn có tác động lên hành vi thực tế của Trung Quốc trong tranh chấp, theo đó cũng tác động đối với an ninh khu vực.¹⁸ Tương tự, bằng việc tận dụng khả năng và nguồn lực của các doanh nghiệp này, nhà nước cũng có thể huy động các CSOE bảo vệ lợi ích của Trung Quốc ở Biển Đông.

Tuy nhiên, vai trò là công cụ chiến lược đặc biệt trong quan hệ đối ngoại Trung Quốc không có nghĩa các CSOE hoàn toàn bỏ qua động lực thương mại bởi CSOE cũng có nhiệm vụ tối đa hóa lợi nhuận của công ty, nhiều quyết định đầu tư của họ được định hướng bởi các nguyên tắc thị trường. CSOE thường sử dụng lợi ích quốc gia biện minh cho việc tối đa hóa lợi ích kinh tế của riêng mình. Khi cả hai lợi ích song trùng, các CSOE sẽ chủ động hơn trong hợp tác với các cơ quan nhà nước và tham gia vào hoạt động đối ngoại của Trung Quốc. Đối với các chủ thể doanh nghiệp, kịch bản lý tưởng nhất là có được sự ủng hộ của nhà nước - điều đó sẽ thúc đẩy được lợi ích thương mại doanh nghiệp - trong khi thực hiện đầy đủ yêu cầu của nhà nước. Sự ủng hộ đó là những khoản vay ưu đãi và bảo đảm tín dụng đối với các thương vụ kinh doanh lớn, đặc biệt trong lĩnh vực chiến lược.

Các CSOE Trung Quốc và nhà nước đều có chung tầm nhìn và lợi ích ở Biển Đông. Giới hoạch định chính sách Trung Quốc và các CSOE đều được chủ nghĩa dân tộc thúc đẩy và đều quan tâm đến việc củng cố yêu sách lãnh thổ và quyền tài phán của Trung Quốc ở Biển Đông. Chẳng hạn, những doanh nghiệp này đã nhạy bén chính trị ủng hộ yêu sách chủ quyền quốc gia khi Trung Quốc quyết định thành lập Thành phố Tam Sa. Họ cam kết sẽ đóng góp hoặc đầu tư ở Tam Sa nhằm thể hiện lòng yêu nước.¹⁹ Ví dụ điển hình khác là thái độ của các CSOE đối với phán quyết Tòa trọng tài về Biển Đông ngày 12/7/2016. Ngay trong ngày tòa đưa ra phán quyết, cổng thông tin chính thức của Ủy ban quản lý và giám sát tài sản nhà nước (SASAC) đăng tải bài viết ca ngợi hoạt động của các CSOE ở Biển Đông.²⁰

Các CSOE cũng có những cách phản ứng khác nhau với yêu cầu chính sách của nhà nước. Một số dường như có khả năng và kỹ năng tốt hơn trong việc sử dụng nguồn lực để gây ảnh hưởng lên chính sách quốc gia. Họ lồng ghép lợi ích doanh nghiệp với lợi ích biển của quốc gia và tự khắc họa hình ảnh người bảo vệ cho lợi ích biển quốc gia bằng việc phát triển một số công nghệ quan trọng cụ thể trong lĩnh vực biển, đưa ra những tuyên bố trên truyền thông, thậm chí tham gia vào hoạt động vận động hành lang. Một số chủ thể doanh nghiệp nhà nước chỉ chủ động phản ứng đối với cơ hội thương mại khi nhà nước ban hành các khuyến khích về chính sách. Khi môi trường chính sách thuận lợi để lồng ghép lợi ích của doanh

nghiệp với lợi ích quốc gia, họ chủ động thúc đẩy chính sách. Một số CSOE khác là chủ thể thực thi chính sách giúp Trung Quốc tăng cường kiểm soát đối với những thực thể đất và khẳng định quyền tài phán ở các vùng biển tranh chấp. Tuy nhiên, sự can dự của họ không chỉ là hoàn thành các nhiệm vụ chính trị mà còn tìm cách mở rộng hoạt động kinh doanh. Vai trò hỗ trợ chung của các CSOE đối với nhà nước và chiến thuật có phần khác nhau của họ sẽ được mô tả và phân tích trong 3 trường hợp nghiên cứu dưới đây.

Trường hợp nghiên cứu I: Vai trò ngành du lịch Trung Quốc ở Biển Đông

Trước năm 2012, vì một số lý do, chính phủ Trung Quốc còn lưỡng lự khi hỗ trợ hoạt động du lịch ở Biển Đông. Đầu tiên, để duy trì ổn định khu vực, Trung Quốc thực hiện chính sách ít khuyến khích ngành du lịch hoạt động ở Biển Đông.²¹ Theo Dai Bing, Học viện Du lịch Trung Quốc, phát triển ngành du lịch ở Hoàng Sa được xem là vấn đề nhạy cảm về chính trị và ngoại giao vì điều đó có thể hủy hoại hình ảnh và mối quan hệ của Trung Quốc với láng giềng.²² Thứ hai, phát triển du lịch ở Biển Đông đòi hỏi việc hợp tác với một số chủ thể khác như Bộ Ngoại giao, cộng đồng doanh nghiệp và quân đội (bài viết sẽ không nghiên cứu những trường hợp này).²³ Thứ ba, Trung Quốc chưa sẵn sàng giao các đảo kiểm soát cho ngành du lịch bởi những giới hạn địa hình các thực thể đất, vấn đề môi trường và quan ngại về an ninh. Trong bối cảnh có những hạn chế và dựa trên những cân nhắc, Bắc Kinh quyết định phát triển du lịch ở Biển Đông một cách giới hạn, chỉ cho phép hoạt động du lịch tàu biển quy mô nhỏ.

Trong khi chính sách Biển Đông của Trung Quốc tỏ ra thận trọng, ngành du lịch tàu biển Trung Quốc cũng gặp những vấn đề về thị trường ảnh hưởng tới kinh doanh du lịch ở Biển Đông. Do đó, các công ty du lịch tàu biển chỉ hoạt động ở các vùng biển gần bờ. Có 3 nguyên nhân chính lý giải các công ty du lịch tàu biển Trung Quốc thận trọng trong hoạt động kinh doanh của mình. Thứ nhất, dù đường bờ biển dài và nhiều chuỗi đảo, cơ sở du lịch gần những khu vực này khá hạn chế. Công nghiệp hóa ở các tỉnh duyên hải Trung Quốc đã làm suy thoái chất lượng môi trường biển, điều đó khiến cho các hoạt động như lặn biển, câu cá và lướt sóng bị ngưng trệ. Dù các vùng biển ven bờ đảo Hải Nam có môi trường tương đối thuận lợi cho tàu biển, cạnh tranh gay gắt giữa các chủ thể công nghiệp dẫn đến tình trạng phát triển quá mức đối với các vùng biển này. Vì một phần lý do trên, khách du lịch Trung Quốc bắt đầu hướng quan tâm vào Hoàng Sa, sử dụng dịch vụ của một số doanh nghiệp du lịch tư nhân có quy mô nhỏ. Những khách du lịch này là những cá nhân thường không để ý đến quy định của nhà nước. Do đó, các doanh nghiệp này đã chịu tổn thất trước điều kiện thời tiết xấu cũng như thiếu các biện

pháp an toàn, tổn thất tài chính, bị các lực lượng chấp pháp các nước tranh chấp can thiệp và thậm chí là phản đối ngoại giao. Ở khía cạnh đó, ưu tiên của doanh nghiệp và chính phủ Trung Quốc là phát triển nguồn lực biển mới cho ngành du lịch, đáp ứng được nhu cầu thị trường.

Thứ hai, ngành du lịch tàu biển Trung Quốc ở vào tình thế nan giải: ở thị trường cấp thấp, dư thừa khả năng đáp ứng nhưng thiếu khả năng ở thị trường cao cấp.²⁴ Khủng hoảng tài chính 2008 - 2009 cũng ảnh hưởng rất lớn đến ngành công nghiệp này trên phương diện tài chính. Chẳng hạn, các công ty du lịch tàu biển gặp khó khăn về nhận hỗ trợ các khoản vay từ các ngân hàng Trung Quốc, chính phủ cũng từ chối cung cấp các gói hỗ trợ.²⁵ Tình hình khiến một số chuyên gia kêu gọi chính phủ ban hành thêm những chính sách mang tính hỗ trợ hơn nữa đối với ngành công nghiệp này. Khi nền kinh tế Trung Quốc tiếp tục tăng trưởng, ngày càng nhiều người Trung Quốc quan tâm hơn đến đi du lịch biển, ước tính chiếm trên 40% thị trường châu Á.²⁶ Nhưng nguồn cung tiếp tục không đáp ứng được nhu cầu do ngành công nghiệp du lịch tàu biển Trung Quốc thiếu công nghệ cốt lõi, kỹ năng quản lý và sự hỗ trợ cần thiết của nhà nước để phát triển chuỗi công nghiệp riêng cho ngành.

Thứ ba, ngành công nghiệp du lịch tàu biển Trung Quốc cũng phải đối mặt với những rào cản về mặt thể chế vốn hạn chế ngành phát triển. Theo *Quy định Hải quan Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa về Quản lý Thu thuế Hàng hóa Xuất nhập khẩu*, việc mua tàu biển nước ngoài sẽ phải chịu mức thuế cao là 27,35%, điều này chắc chắn làm tăng chi phí hoạt động cho toàn ngành tàu biển.²⁷ Ngành công nghiệp du lịch tàu biển trong nước Trung Quốc cũng phải chịu những yêu cầu hạn ngạch khắt khe khi thuê mướn thủy thủ nước ngoài.

Chính sách thận trọng về ngành du lịch ở Biển Đông của Trung Quốc đã bắt đầu thay đổi từ năm 2009 khi Quốc vụ Viện ban hành *Một số Ý kiến Thúc đẩy Phát triển Đảo Quốc tế Hải Nam cho ngành Du lịch*.²⁸ Ngành công nghiệp du lịch bắt đầu phát triển khi tàu biển *Coconut Fragrance* (mua của Nhật Bản) thực hiện chuyến hải trình thử nghiệm vào tháng 4/2012.²⁹ Con tàu do một SEO trụ sở Hải Nam vận hành và nhằm mục đích xúc tiến ngành du lịch ở Hoàng Sa.

Văn bản chính sách *Quy định về Phân vùng Chức năng Biển Quốc gia (2011 - 2020)* năm 2012 của Quốc vụ Viện là bước ngoặt cho ngành du lịch ở Biển Đông.³⁰ Văn bản quy định nhà nước hỗ trợ phát triển ngành nghề biển ở Hoàng Sa và Trường Sa.³¹ Tại Phiên họp Nghiên cứu lần 8 của Bộ Chính trị năm 2013, Chủ tịch Tập kêu gọi nỗ lực hơn nữa thúc đẩy việc quản lý phát triển biển.³² Theo đó, năm 2014, Bộ Giao thông ban hành *Hướng dẫn Quan điểm Thúc đẩy Phát triển Bền vững và Giàu mạnh ngành Công nghiệp Du lịch Tàu biển*.³³ Quốc vụ Viện

cũng ban hành *Thông báo Ban hành Kế hoạch 5 năm lần thứ 13 về Phát triển và Hoạch định Ngành Du lịch* vào tháng 12/2016.³⁴ Các văn bản chính sách này đều có mục tiêu chung: phát triển ngành công nghiệp du lịch tàu biển. Trước sự hỗ trợ chính sách rõ ràng từ chính quyền trung ương, các công ty du lịch tàu biển Trung Quốc bắt đầu mở rộng hoạt động ở Biển Đông.

Các chính sách thúc đẩy tiếp theo của nhà nước bắt đầu thay đổi động lực ngành công nghiệp du lịch tàu biển và thậm chí là mối quan tâm và sự can dự của ngành này ở Biển Đông. Tận dụng hỗ trợ từ nhà nước, một số công ty Trung Quốc chọn cách liên kết để phá vỡ thế độc quyền thị trường du lịch tàu biển Trung Quốc của các công ty nước ngoài. Theo Liu Junli, Giám đốc công ty Đầu tư Đại dương CCCC, một công ty con của CCCC, các CSEO cần phải phát triển ngành du lịch tàu biển Trung Quốc và vượt qua lợi thế công nghệ của các công ty du lịch tàu biển nước ngoài.³⁵ Vào tháng 8/2015, CTSG, CCCC và Công ty Tam Á ký đã ký thỏa thuận hợp tác. Tháng 8/2016, COSCO thành lập công ty du lịch tàu biển: Tập đoàn Phát triển Du lịch Tàu biển Tam Á, đối tác là CTSG và CCCC. Tháng 12/2016, tàu *Giấc Mơ Biển Đông* (Nanhai Zhimeng) bắt đầu thực hiện chuyến đi từ Tam Á tới Hoàng Sa.

Các doanh nghiệp Trung Quốc cũng hợp tác chặt chẽ với chính quyền Hải Nam để đánh giá tiềm năng thương mại trong việc đóng thêm tàu du lịch biển cũng như việc mở rộng dịch vụ ngành này. Các công ty Trung Quốc và chính quyền Hải Nam cùng nhất trí rằng việc phát triển du lịch ở Biển Đông sẽ thúc đẩy phát triển cơ sở hạ tầng các đảo, tạo doanh thu cho cả chính quyền địa phương và người dân.³⁶

Những hoạt động trên cho thấy các CSOE này có thể lợi dụng chính sách khuyến khích của nhà nước phục vụ cho mục đích thương mại. Về lợi ích thương mại, có một vài lý do để ngành du lịch Trung Quốc tiến hành hoạt động ở Biển Đông. Đầu tiên, điều quan trọng đối với mọi công ty du lịch tàu biển là khi khởi đầu sớm, họ sẽ có một vị trí thuận lợi hơn trong cạnh tranh ở tương lai. Chẳng hạn, những CSOE này hiểu rằng hợp tác với nhau có thể giúp tăng cường khả năng cạnh tranh, theo đó đóng góp cho phát triển du lịch ở Biển Đông. Kinh nghiệm phát triển cơ sở hạ tầng của CCCC như cảng biển và giao thông có thể thúc đẩy khía cạnh “cứng” cho phát triển du lịch. CTSG được kỳ vọng đóng góp khía cạnh “mềm” bằng việc phụ trách giám sát hoạch định chương trình và quy chế dịch vụ cho khách đi du lịch ở Biển Đông. COSCO có chuyên gia cần thiết về quản lý và vận hành vận tải biển sẽ thúc đẩy việc quản lý và đào tạo nhân sự vận hành tàu du lịch biển Trung Quốc. Theo Zhang Zuowu, Chủ tịch Hội đồng Quản trị CTSG (tập đoàn ông sở hữu) và Tập đoàn Vận tải Nhà nước Trung Quốc (CSSC) hợp tác

nhằm phát triển các loại tàu du lịch biển cao cấp đáp ứng được các tuyến du lịch ở Biển Đông cũng như các quốc gia dọc Sáng kiến vành đai và con Đường của Chủ tịch Tập.³⁷

Bên cạnh đó, phát triển du lịch các vùng biển tranh chấp ở Biển Đông cũng tạo cơ hội phát triển hệ thống cầu cảng tàu biển tại các thành phố tỉnh Hải Nam và Thành phố Tam Á. Về truyền thông, các công ty nước ngoài sẽ neo tàu tại các thành phố đông dân như Thượng Hải và Thanh Đảo. Khi xác định Hải Nam và cả Thành phố Tam Á có thể trở thành trung tâm du lịch kết nối Bắc Á và Đông Nam Á, ba CSOE cố gắng hợp tác với tỉnh Hải Nam để phát triển cảng du lịch tàu biển Tam Á.³⁸

Cuối cùng, kể từ khi chính quyền Trung Quốc nhấn mạnh tầm quan trọng khai thác tài nguyên du lịch ở Biển Đông, các CSOE bắt đầu quan tâm mở rộng hoạt động dân sự tại các vùng biển tranh chấp. Trong thời gian diễn ra triển lãm Du lịch tàu biển Nam Hải Trung Quốc, Xu Lirong, Bí thư Đảng, CEO COSCO, tái khẳng định rằng, phát triển các tuyến du lịch biển ở Biển Đông là một phần sứ mệnh công ty nhằm thúc đẩy các cụm công nghiệp - xã hội, các lĩnh vực này sẽ kết hợp phát triển bất động sản, giáo dục về biển và quản lý khách sạn. Trong tương lai, công ty sẽ tìm kiếm cơ hội mở rộng hoạt động kinh doanh từ Hoàng Sa cho đến Đài Loan và các đảo khác ở các quốc gia láng giềng thành một phần Tuyến du lịch Văn hóa Con đường Tơ lụa trên Biển của Trung Quốc.³⁹

Ngành công nghiệp du lịch cũng tin tưởng phát triển du lịch ở Biển Đông là một trong cách hữu hiệu nhất để tăng cường yêu sách chủ quyền Trung Quốc. Theo một nhà quản lý cấp cao trong ngành này, “du lịch ở Biển Đông cần hỗ trợ chính sách và tài chính của chính phủ. Chính quyền trung ương cần cung cấp đầy đủ phương tiện và điều phối mối quan hệ giữa ngành du lịch với các ngành khác.” Ông cũng khẳng định thực hiện du lịch tàu biển là một “yêu sách mềm về chủ quyền”, khác với hoạt động đánh bắt của Trung Quốc có thể dễ bị giám sát và bắt giữ, gây ra tranh cãi ngoại giao. “Do đó, du lịch ở Biển Đông mang trọng trách lớn về an ninh quốc gia và cần nhận được hỗ trợ từ tất cả các cấp chính quyền.”⁴⁰

Để đảm bảo sự ủng hộ rộng rãi cho hoạt động kinh doanh ở Biển Đông, các công ty du lịch tàu biển cũng thực hiện các chương trình giáo dục lòng yêu nước. Chẳng hạn, việc đăng ký Du lịch tàu Biển Nam Hải chỉ áp dụng đối với công dân Trung Quốc vì chuyến du lịch sẽ có nghi thức chào cờ và tuyên thệ yêu nước. Phát triển các kế hoạch dựa trên quan điểm xúc tiến du lịch là hỗ trợ cho yêu sách chủ quyền và quyền tài phán của Trung Quốc ở Biển Đông. Tháng 6/2016, hơn 10.000 khách du lịch Trung Quốc tham gia các chương trình lịch này, chủ yếu là du lịch ở Hoàng Sa.⁴¹ Những tuyến du lịch như vậy trở nên phổ biến đối với công chúng,

đặc biệt là từ tháng 7/2016, khi tòa trọng tài đưa ra phán quyết mà Trung Quốc coi là “không công bằng”.

Trường hợp nghiên cứu II: Đánh giá lại vai trò của các công ty dầu khí quốc gia ở Biển Đông

Từ lâu, công ty dầu khí quốc gia Trung Quốc CNOOC mong muốn mở rộng hoạt động thương mại ở Biển Đông nhằm tiếp cận các nguồn dự trữ năng lượng lớn ở khu vực.⁴² Năm 1992, công ty Crestone của Mỹ ký hợp đồng với CNOOC phát triển lô Vạn An Bắc 21 (Wan-an Bei 21), gần quần đảo Trường Sa. Nhưng do căng thẳng gia tăng giữa Việt Nam và Trung Quốc, dự án đã bị hoãn.⁴³ Năm 2005, Bắc Kinh chỉ đạo CNOOC hợp tác với 2 công ty nhà nước của Philippines và Việt Nam là Công ty Dầu khí quốc gia Philippines và PetroVietnam thực hiện khảo sát địa chấn chung ở các vùng biển tranh chấp gần Trường Sa. Tuy nhiên, năm 2008, Dự án Khảo sát Địa chấn Biển Chung Trung Quốc - Philippines - Việt Nam (JMSU) hết hiệu lực do thiếu lòng tin, quan ngại về mặt chiến lược và những cáo buộc tham nhũng ở Philippines.⁴⁴

Do căng thẳng triền miên và nhạy cảm chính trị ở Biển Đông, CNOOC bắt đầu triển khai hoạt động thương mại ở các vùng biển tranh chấp mà không được nhà nước hỗ trợ bởi một số nguyên do. Thứ nhất, thăm dò và khai thác nguồn tài nguyên ở Biển Đông nếu không có hỗ trợ về chính trị sẽ ảnh hưởng lợi ích kinh doanh của CNOOC.⁴⁵ Tập đoàn được niêm yết công khai từ năm 2001 nên CNOOC phải đáp ứng kỳ vọng và bảo vệ lợi ích cho các cổ đông. Thứ hai, CNOOC thiếu khả năng về công nghệ khi hoạt động ở các vùng biển sâu ở Biển Đông. Theo truyền thống, CNOOC chỉ thực hiện hoạt động khoan dầu ven biển. Để đa dạng hóa danh mục kinh doanh, CNOOC đã mở rộng hoạt động trên bờ và hạ nguồn, thực hiện các dự án rủi ro cao ở Biển Đông vốn không phải là ưu tiên của CNOOC. Thứ ba, CNOOC thận trọng khi đặt chân hoạt động kinh doanh ở Biển Đông bởi trữ lượng năng lượng tại khu vực chưa thực sự rõ ràng.⁴⁶

Tuy nhiên, người dân Trung Quốc đã đặt nghi vấn về logic kinh doanh của CNOOC. Các học giả Trung Quốc chỉ trích CNOOC vì không phát triển nguồn tài nguyên ở Biển Đông, trong khi Việt Nam và các quốc gia khác đều thu lợi từ hoạt động khai thác nguồn tài nguyên năng lượng ở Biển Đông.⁴⁷ Đối mặt với áp lực ngày một tăng từ công chúng, năm 2008, CNOOC tuyên bố sẽ đầu tư khoảng 32 tỉ USD phát triển tài nguyên năng lượng ở Biển Đông.⁴⁸ Nguyên quan chức CNOOC thậm chí đề xuất các công ty dầu khí quốc gia Trung Quốc nên hợp tác, thậm chí góp cổ phần với các công ty nước ngoài ở Biển Đông.⁴⁹ Do rủi ro lớn cho hoạt động kinh doanh, nhà nước cần hỗ trợ tài chính và mở rộng các dự án khai thác tài nguyên của các CSEO ở Biển Đông.⁵⁰ Năm 2008, trong thời gian diễn ra Đại hội

đại biểu Nhân dân toàn quốc (NPC), Song Enlai, nguyên quản lý cao cấp CNOOC, kêu gọi chính phủ xác định rõ chính sách và tài chính phát triển tài nguyên thiên nhiên ở Biển Đông để “bảo vệ quyền lợi của Trung Quốc”.⁵¹ Tổng biên tập Wang Peiyun từ *Tin tức CNOOC* - chi nhánh của CNOOC - cũng khuyến nghị phát triển cần khai thác nguồn tài nguyên để bảo vệ lãnh thổ biển ở Biển Đông.⁵² Ngay cả các chuyên gia từ các công ty dầu khí và thành viên NPC cũng ủng hộ nhà nước cần hỗ trợ phát triển hydrocarbon ở Biển Đông.⁵³

Dù CNOOC phải đối mặt với áp lực trong nước khi bắt đầu hoạt động ở Biển Đông, lý do kinh tế là lời giải thích hợp lý hơn về việc tại sao công ty này lại bắt đầu quan tâm nhiều hơn đến khu vực này. Đầu tiên, tăng trưởng nhanh về kinh tế của Trung Quốc trong những thập kỷ qua thúc đẩy nhu cầu nguồn tài nguyên dầu, khí vốn đang phụ thuộc nguồn nhập khẩu từ bên ngoài. Nhu cầu lớn về nguồn tài nguyên đã thúc đẩy các công ty dầu khí quốc gia liên doanh với bên ngoài hoặc khai thác các khu vực đang được phát triển ở Trung Quốc.⁵⁴ Năm 2009, nhập khẩu dầu khí Trung Quốc đáp ứng 51,3% nhu cầu trong nước.⁵⁵ Đây là lần đầu tiên lượng nhập khẩu dầu Trung Quốc chiếm hơn 50% lượng dầu tiêu thụ. Dầu thô nhập khẩu Trung Quốc chủ yếu từ Trung Đông và Đông Phi và phải đi qua eo biển hẹp Malacca nằm giữa Indonesia và Malaysia. Nhiều nhà phân tích an ninh Trung Quốc coi eo biển này là tuyến đường dễ bị tổn thương về mặt chiến lược, đặc biệt trong trường hợp xảy ra xung đột Trung - Mỹ.⁵⁶ Với gần 3/4 lượng dầu nhập khẩu Trung Quốc đi qua eo biển này, cái gọi là “Thế Lưỡng nan Malacca” ngay từ đầu đã ảnh hưởng đến toan tính an ninh năng lượng của Trung Quốc.⁵⁷

Thứ hai, khi hoạt động kinh doanh chủ yếu ở các khu vực xa bờ, CNOOC sẽ phải đối diện với cạnh tranh từ 2 công ty dầu khí quốc gia khác là Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Trung Quốc (CNPC) và Công ty Hóa dầu Trung Quốc (công ty mẹ của Sinopec). Đúng như tên gọi, hoạt động của CNOOC tập trung ở các mỏ dầu xa bờ như Liêu Đông, Bột Hải và Bắc Hải. Ban đầu CNOOC còn lưỡng lự mở rộng hoạt động ở Biển Đông, công ty này chỉ thay đổi quan điểm khi năm 2004, CNPC được chính phủ chấp thuận khai thác các lô ở Biển Đông và sau đó Sinopec cũng được chính phủ cấp phép khai thác tại khu vực này (trong cùng năm).⁵⁸ Ngoài cạnh tranh trong nước, CNOOC còn phải đối diện với khó khăn ở Hoa Đông, khu vực Nhật Bản và Trung Quốc đều tranh chấp chủ quyền quần đảo Senkaku/Điếu Ngư.⁵⁹ Lo lắng về vấn đề cạnh tranh và hy vọng mở rộng thị trường, dưới danh nghĩa bảo vệ chủ quyền lãnh thổ ở Biển Đông, các giám đốc điều hành đã vận động hành lang để chính phủ hỗ trợ.⁶⁰

Trong khi đó, CNOOC quyết định hợp tác với các đối tác khác phát triển công nghệ khoan nước sâu. Năm 2006, CNOOC đã cử cán bộ tới Công ty Trách nhiệm

hữu hạn Đóng tàu Ngoại Cao Kiều (Waigaoqiao) Thượng Hải, là công ty con của CSSC, để nghiên cứu khả năng phát triển giàn khoan nước sâu.⁶¹ Năm 2006, sau những cuộc thảo luận và tham vấn với CSSC, Bộ Đất đai và Tài nguyên, Học viện Khoa học Trung Quốc đầu tư gần 1 tỉ USD xây dựng giàn khoan HYSY-981.⁶² Phát triển dàn khoan HYSY-981 được các cơ quan chính phủ ủng hộ, như Ủy ban Cải cách Phát triển Quốc gia (NDRC), Bộ Khoa học và Công nghệ. Dự án sớm thu hút được chú ý của giới lãnh đạo cấp cao. Nguyên CEO CNOOC Fu Yucheng viết một bản báo cáo về HYSY-981 gửi Chủ tịch Hồ Cẩm Đào khi ông đến thăm Thanh Đảo năm 2009.⁶³ Năm 2010, CNOOC tuyên bố sẽ đầu tư 200 tỉ Tệ (30,75 tỉ USD) trong 20 năm tiếp theo để phát triển thêm mỏ dầu “Đại Khánh” ở Trung Quốc (Daqing, đây là mỏ dầu lớn nhất của Trung Quốc).⁶⁴ Ngoài ra, đáp ứng đề nghị của CNOOC, chính quyền Hải Nam cam kết cung cấp tàu chấp pháp hỗ trợ công ty bảo vệ các dự án xa bờ.⁶⁵

Mọi nỗ lực tìm kiếm hỗ trợ của nhà nước đã được đền đáp. Năm 2011, Quốc vụ Viện ban hành *Quyết định Điều chỉnh Quy định Khai thác Tài nguyên Dầu khí Xa bờ trong Hợp tác với Doanh nghiệp nước ngoài*.⁶⁶ Tháng 7/2012, Quốc vụ Viện ban hành *Kế hoạch 5 năm lần thứ 12 về Phát triển các ngành Công nghiệp mới Chiến lược Quốc gia*, trong đó nhà nước hết sức coi trọng phát triển năng lực về công nghệ khai thác tài nguyên nước sâu đến năm 2015.⁶⁷

Hỗ trợ chính sách của Bắc Kinh đã khích lệ CNOOC kinh doanh ở Biển Đông. Năm 2012, CNOOC thực hiện chương trình “bước Nhảy vọt thứ Hai” về khai thác và phát triển ngành công nghiệp dầu khí trên biển, trọng tâm phát triển nguồn tài nguyên biển sâu ở Biển Đông.⁶⁸ Bên cạnh đó, CNOOC cũng bắt đầu mời thầu các công ty nước ngoài thăm dò và khai thác các dự án tại các vùng tranh chấp ở Biển Đông.⁶⁹ Theo Tiến sĩ (Thiếu tá) Jiang Chuliang, Học viện Khoa học Quân sự PLA, CNOOC đưa ra mời thầu này vì đã được nhà nước bật đèn xanh.⁷⁰ Khi năng lực ngày càng phát triển, Trung Quốc sẽ bảo vệ doanh nghiệp để đảm bảo lợi ích trên biển của mình. Điều này không chỉ đơn thuần ở khía cạnh chủ quyền mà còn là cơ hội để Trung Quốc phát triển ngành năng lượng.⁷¹

Với tín hiệu hỗ trợ rõ ràng từ nhà nước, CNOOC bắt đầu tìm cách lồng ghép lợi ích riêng vào lợi ích biển của quốc gia. Năm 2012, CNOOC báo cáo “phát triển dầu và khí ở Biển Đông không chỉ là lợi ích kinh doanh của CNOOC mà còn hỗ trợ bảo vệ chủ quyền biển và lợi ích quốc gia”.⁷² Giám đốc Điều hành Cao cấp CNOOC Wang Yilin còn đi xa đến mức mô tả HYSY-981 là “chủ quyền di động” và “vũ khí chiến lược” thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp dầu khí xa bờ Trung Quốc.⁷³ Wang còn tái khẳng định những tuyên bố của Chủ tịch Tập phát triển Trung Quốc trở thành “cường quốc biển vĩ đại” để biện minh cho nỗ lực của

CNOOC nhằm thúc đẩy năng lực khai thác biển sâu của Tập đoàn. Theo ngôn từ của Wang: “Biển sâu không chỉ là khu vực thay thế quan trọng về nguồn tài nguyên dầu, khí mà còn đó còn là một vị trí tuyệt vời để bảo vệ quyền lợi biển của Trung Quốc.”⁷⁴ Năm 2013, CNOOC tổ chức hàng loạt buổi tập huấn cho nhân sự Tập đoàn với chủ đề bảo vệ quyền trên biển, theo đó động thái chính sách mới này của công ty được tuyên truyền là bảo vệ “chủ quyền dầu khí”.⁷⁵

Ngay sau sự cố HYSY-981 năm 2014, Quốc vụ Viện ban hành *Kế hoạch Hành động Chiến lược Phát triển Năng lực (2014-2020)*, trong đó kêu gọi “phát triển bền vững sản xuất dầu khí trong nước, tăng cường khai thác và phát triển dầu khí ở Biển Bột Hải, Hoa Đông, Biển Đông và các vùng duyên hải khác, đột phá công nghệ khai thác dầu khí biển sâu và trang bị năng lực sản xuất phát triển sản xuất dầu khí xa bờ”.⁷⁶ Hướng ứng lời kêu gọi của Quốc vụ Viện năm 2015, Zeng Hengyi, Phó Tổng Kỹ sư trưởng CNOOC, đề xuất công ty đã và đang coi việc khai thác tài nguyên, bảo vệ chủ quyền và xây dựng các đảo ở Tam Sa là chương trình đồng bộ không thể thiếu.⁷⁷

Khi lồng ghép lợi ích kinh doanh công ty với lợi ích biển đất nước và tự xây dựng hình ảnh là người bảo vệ lợi ích quốc gia Trung Quốc, có lẽ CNOOC thể hiện được năng lực và kỹ năng khéo léo hơn trong việc huy động nguồn lực gây ảnh hưởng lên chính sách nhà nước. Các công ty dầu khí quốc gia như CNOOC, vốn được hưởng ưu đãi từ các cấp, có thể sẽ tiếp tục là chủ thể quan trọng trong chính sách Biển Đông của Bắc Kinh.

Trường hợp Nghiên cứu III: Vai trò các Công ty Xây dựng Cơ sở Hạ tầng

Từ 2013, Trung Quốc thực hiện chương trình xây dựng cơ sở hạ tầng và cải tạo đất trên quy mô rất lớn tại 7 thực thể chiếm đóng ở Trường Sa. Những thực thể nhân tạo này cho phép Trung Quốc tăng cường hiện diện quân sự ở Biển Đông, do đó dấy lên mối quan ngại an ninh từ các quốc gia láng giềng và các quốc gia khác trong và ngoài khu vực. Trong quá trình xây dựng các đảo nhân tạo, CCCC đóng vai trò đầu tàu thực hiện chính sách này.

Chính phủ Trung Quốc chỉ đạo CCCC thực hiện nhiệm vụ chiến lược này bởi một số lý do. Thứ nhất, CCCC có thế mạnh về công nghệ và năng lực thi công cũng như khả năng tiếp cận tốt hơn về nguồn vốn ngân hàng và chi phí tài chính thấp so với đối thủ cạnh tranh. Thứ hai, công ty có uy tín lớn trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng biển như xây dựng kênh biển sâu và các dự án khai hoang, cải tạo. Thứ ba, thông qua mua bán và sáp nhập, CCCC có thể củng cố hoạt động kinh doanh, hưởng lợi lớn thị trường cơ sở hạ tầng nhờ giảm chi phí chuỗi cung và tiếp nhận năng lực công nghệ từ các CSOE khác. Thứ tư, để thúc đẩy cạnh tranh trong khai

thác tài nguyên biển, CCCC khéo léo tăng cường quan hệ hợp tác với các công ty khác và chính quyền địa phương. Một trong đó là công ty Cá voi Xanh (Tian Jing). Đây là một công ty nạo vét thuộc sở hữu CCCC, đóng vai trò quan trọng trong hoạt động xây dựng đảo nhân tạo ở Trường Sa. Tàu nạo vét của Cá Voi Xanh do một công ty con của Tập đoàn Thương mại Trung Quốc (một CSEO khác) có tên Công nghiệp Thương mại Trung Quốc (Shenzheng) đóng. Năm 2017, CCCC cùng với những CSEO khác như CSSC triển khai đóng tàu Thiên Côn (Tiankun). Đây là tàu nạo vét lớn nhất, hiện đại nhất châu Á.⁷⁸

Do hạn chế về dữ liệu chính thức, rất khó xác nhận lợi nhuận tài chính mà CCCC và các công ty khác thu được từ hoạt động xây dựng đảo nhân tạo. Tuy nhiên, theo tờ *Thời báo Tài chính Quốc tế* (phụ bản tờ *Nhân dân Nhật báo*), chi phí ước tính hoạt động cải tạo và xây dựng trang thiết bị chỉ riêng trên Đá Chữ Thập đã là 73,6 tỉ Tệ (11,4 tỉ USD).⁷⁹

So với hai trường hợp nghiên cứu trên trong bài phân tích, CCCC ít tập trung hơn vào việc sử dụng hoạt động kinh doanh để thúc đẩy lợi ích quốc gia. Dù là bên thực thi chính sách quan trọng hoàn thành các dự án do nước khởi xướng, CCCC cũng tận dụng lời kêu gọi của nhà nước để đa dạng hóa danh mục đầu tư của mình. Lý do bởi tình hình kinh tế hiện tại không thể đáp ứng được nhu cầu tăng trưởng của các CSOE trong lĩnh vực của họ khi tình hình kinh tế đã quá dư thừa năng lực trong ngành xây dựng. Trước đòi hỏi phát triển trong tương lai, CCCC bắt đầu thực hiện tái cấu trúc nội bộ để tăng cường khả năng cạnh tranh. Theo Chủ tịch Hội đồng Quản trị Liu Qitao, CCCC đã tự chuyển đổi từ một nhà thầu trở thành nhà phát triển, đầu tư, điều hành và cung cấp dịch vụ bất động sản trong ngành hàng hải.⁸⁰

Ở một số khía cạnh, CCCC đã thu được lợi ích từ hoạt động xây đảo nhân tạo ở Trường Sa. Đầu tiên, CCCC có thể lợi dụng khát vọng của Trung Quốc trở thành quốc gia biển hùng mạnh.⁸¹ Để thể hiện quyết tâm trở thành chủ thể quan trọng trong quá trình phát triển biển của Trung Quốc, năm 2015, CCCC sáp nhập ba doanh nghiệp nạo vét quan trọng thành một công ty có tên Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Nạo vét CCCC, theo đó, hoạt động sáp nhập này thực sự tăng cường được năng lực nạo vét và đóng góp cho lợi ích an ninh biển của Trung Quốc.⁸²

Thứ hai, CCCC nhấn mạnh cam kết thực hiện chiến lược phát triển biển ở Biển Đông của Trung Quốc⁸³ và chính sách quốc gia về thúc đẩy hợp tác dân sự - quân sự thông qua phát triển Thành phố Tam Sa.⁸⁴ Để hoàn thành mục tiêu này, CCCC hợp tác với chính quyền tỉnh Hải Nam. Theo Giám đốc Hội đồng Quản trị CCCC, ông Liu Qitao, Hải Nam đóng vai trò quan trọng về mặt chiến lược trong việc tăng cường hợp tác dân sự - quân sự. Do đó, CCCC sẽ tiếp tục tham gia vào

quá trình phát triển kinh tế Hải Nam và đóng vai trò chính phát triển tài nguyên ở Biển Đông. Ông tiếp tục khẳng định, CCCC sẽ “khắc cốt ghi tâm” về trách nhiệm phải có thành công theo đúng như kỳ vọng của nhà nước và xã hội.⁸⁵ Về mặt lịch sử, CCCC thu vén được lợi ích từ mở rộng kinh doanh ở Hải Nam,⁸⁶ phát triển từ một nhà thầu đơn thuần thành một tập đoàn đa ngành trong nhiều lĩnh vực: bất động sản, cơ sở hạ tầng, phát triển tài nguyên và nhiều lĩnh vực khác (xem Trường hợp Nghiên cứu I về vai trò ngành du lịch ở Biển Đông). Ở mặt ngược lại, chính quyền Hải Nam cũng tỏ rõ sự ủng hộ đối với CCCC, cam kết cung cấp “nguồn lực tốt nhất, môi trường kinh doanh và môi trường sống tốt nhất” cho công ty mà chính quyền xem là một nhà đầu tư quan trọng.⁸⁷

Thứ ba, ngoài hoạt động cải tạo đất ở Trường Sa, CCCC còn chủ động phát triển các hoạt động kinh doanh khác. Được lập năm 2016, mục tiêu của Quỹ Đầu tư Đại dương CCCC là thúc đẩy phát triển 4 lĩnh vực kinh doanh chủ chốt: du lịch tàu biển; bất động sản, khai thác tài nguyên và các hoạt động liên quan ở Biển Đông; xây dựng cơ sở hạ tầng.⁸⁸ Cùng với nhà đầu tư CCCC, Quỹ Đầu tư Đại dương CCCC đánh giá việc khai thác tài nguyên và hoạt động kinh doanh ở Biển Đông, quyết định hợp tác hơn nữa với chính quyền Thành phố Tam Sa. Chẳng hạn, Vào tháng 12/2012, CCCC và Tam Sa ký Thỏa thuận Khung về Hợp tác Chiến lược để thành lập Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Xây dựng và Phát triển (Tam Sa) CCCC và năm 2016, thành lập Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Du lịch Biển Giấc mơ Tam Sa Nam Hải. Theo Chủ tịch Thành phố Tam Sa, Xiao Jie, phát triển các dự án xây dựng quan trọng trên Đảo Cây thuộc quần đảo Hoàng Sa và cầu cảng cố định neo đậu cho tàu đánh cá ở Tam Sa đóng vai trò rất quan trọng cho phát triển kinh tế biển dọc Con đường Tơ lụa trên Biển.⁸⁹

Theo CCCC, mục tiêu thành lập Công ty Xây dựng và Phát triển (Tam Sa) CCCC là những lợi ích dài hạn của công ty trong tương lai. Điều đó có thể giúp thúc đẩy lợi ích kinh doanh khác nhau của CCCC như xây dựng và bảo trì cơ sở hạ tầng biển xa, đánh bắt, phát triển du lịch biển xa và dịch vụ hậu cần cho các hoạt động trên các đảo và đá. CCCC lên mục tiêu đầu tư trên 100 tỉ Tệ (15,4 tỉ USD) trong 5 năm kế tiếp để mở rộng hoạt động kinh doanh cho các hoạt động này. Kế hoạch đầu tư tham vọng của CCCC xuất phát từ một thực tế là công ty đã âm thầm thu được lợi ích từ hoạt động cải tạo đất ở Biển Đông thông qua thực thi nhiệm vụ quốc gia và lịch sử hợp tác lâu dài với Hải Nam, hợp tác kỹ thuật với các công ty khác và hoạt động kinh doanh đa dạng của mình ở Biển Đông trong quá khứ.

Kết luận

Từ 2012, các chủ thể doanh nghiệp của Trung Quốc đóng vai trò ngày một quan trọng trong thực hiện chính sách Biển Đông của Trung Quốc. Để hiểu sâu hơn về chính sách này, chúng ta cần đánh giá vai trò các CSOE Trung Quốc. Ba trường hợp nghiên cứu trong bài phân tích, về du lịch, năng lượng và cơ sở hạ tầng, cho thấy Bắc Kinh đã tận dụng các CSOE để củng cố cho yêu sách chủ quyền và mở rộng hiện diện ở Biển Đông. Nhìn chung, các chủ thể này không hoàn toàn đóng vai trò chính sách độc lập cũng như không mang tính quyết định trong việc định hình chính sách của Trung Quốc ở Biển Đông.

Sự tương tác giữa CSOE và nhà nước cũng diễn ra theo những cách khác nhau. Chẳng hạn về khía cạnh năng lượng, một số chủ thể như CNOOC có vẻ khéo léo và hiệu quả hơn trong việc sử dụng nguồn lực để gây ảnh hưởng lên chính sách nhà nước. Trong khi đó một số thực thể như các doanh nghiệp du lịch chỉ phản ứng khi nhà nước đưa ra các chính sách hỗ trợ. Ở khía cạnh xây dựng, một số chủ thể nghiệp đoàn như CCCC lại gần như hoàn toàn là bên thực thi chính sách. Các hoạt động của họ cũng trực tiếp liên quan đế cơ hội kinh doanh công ty theo đuổi.

Với mục tiêu chính trị bao trùm là củng cố yêu sách lãnh thổ và quyền tài phán trên biển, Trung Quốc sẽ tiếp tục hỗ trợ hoạt động của CSOE ở Biển Đông. Khi lợi ích kinh doanh còn song trùng với lợi ích quốc gia nhà nước, các CSOE sẽ vẫn tiếp tục ủng hộ chính sách quyết đoán của Trung Quốc ở Biển Đông. Do đó chúng ta có thể còn được chứng kiến các CSOE Trung Quốc tiếp tục đóng vai trò nổi bật trong tranh chấp Biển Đông ở tương lai. Khi lợi ích thương mại và sự hiện diện về mặt kinh tế của Trung Quốc trong lĩnh vực biển phát triển, có lẽ Bắc Kinh sẽ có động cơ thúc đẩy để sử dụng các công cụ chính trị, chấp pháp và quân sự với một tâm thế quyết đoán hơn để bảo vệ lợi ích biển và kinh tế đang phát triển của mình, do đó càng làm phức tạp thêm tranh chấp Biển Đông.

Tiến sĩ Xue Gong, chuyên viên nghiên cứu Trường Quốc tế S. Rajaratnam, Đại học Công nghệ Nanyang, Singapore. Bài viết được đăng trên Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs, ISEAS–Yusof Ishak Institute, Singapore.

Trần Quang (dịch)

Đình Anh (hiệu đính)

* Xue Gong nhận bằng Tiến sĩ tại Đại học Công nghệ Nanyang Singapore vào tháng 5/2017. Hiện tác giả đang là chuyên viên nghiên cứu Trường Quốc tế S. Rajaratnam, Đại học Công nghệ Nanyang, Singapore. Địa chỉ liên lạc: 50 Nanyang Avenue, Block S4, Level B4, Singapore, 639798; email: isgongxue@ntu.edu.sg.

¹ "Liu Cigui: Shibada baogao shouti 'haiyangqiangguo' juyou zhongyao xianshi he zhanlue yiyi" [Liu Cigui: The

'Strong Maritime Nation' Introduced in the Report of the 18th Party Congress of CCP has Realistic and Strategic Significance], *Xinhua Net*, 10/11/2012, xem tại http://www.xinhuanet.com/politics/2012-11/10/c_113656862.htm?prolongation=1.

² "Xi Jinping zai zhonggong zhongyang zhengzhiju dibaci jiti xuexi shi qiangdiao jinyibuguanxin haiyang renshi haiyang jinglue haiyang tuidong haiyang qiangguo jianshe buduan qude xin chengjiu" [At the 8th Collective Study Session of the Politburo, Xi Jinping Emphasized the Need to Further Understand Maritime Knowledge, Strategy, Promotion and Maritime Power, to Make Continuous Achievements], *Renmin Ribao* [People's Daily], 1/8/2013, xem tại <http://cpc.people.com.cn/n/2013/0801/c64094-22402107.html>

³ *Zhongguo yuye nianjian* [China Fisheries yearbook] (Beijing: Zhongguo nongye chubanshe [China Agriculture Press], 2015), tr. 31.

⁴ "Xi Jinping: Juesheng quanmian jiancheng xiaokang shehui duoqu xinshidai zhongguo tese shehuizhuyi weida shengli-zai zhongguogongchandang dishijiuci quanguo daibiao dahuishang de baogao" [Xi Jinping: Building a Welfare Society in an All-Round Way, and Winning a New Era with the Chinese Characteristic Socialism: A Report at the 19th Party Congress of CCP], *Zhongguo zhengfuwang* [Chinese Government Network], 27/10/2017, xem tại http://www.gov.cn/zhuanti/2017-10/27/content_5234876.htm

⁵ Ian Storey, "China Pushes on the South China Sea, ASEAN Unity Collapses", *China Brief* 12, no. 15 (3/8/2012); Michael Yahuda, "China's New Assertiveness in the South China Sea", *Journal of Contemporary China* 22, no. 81 (tháng 1/2013): 446-59; Carlyle Thayer, "Chinese Assertiveness in the South China Sea and Southeast Asian Responses", *Journal of Current Southeast Asian Affairs* 30, no. 2 (2011): 77-104; Alastair Iain Johnston, "How New and Assertive is China's New Assertiveness?", *International Security* 37, no. 4 (Spring 2013): 7-48.

⁶ Yufan Hao và Su Lin, "Zhongguo waijiao juece: kaifang yu duoyuan de shehui yinsu fenxi" [An Analysis of China's Diplomatic Decision-making: Openness and Diverse Social Factors] (Beijing: Social Sciences Academic Press, 2007); Yaqing Qin, "Zhutijian renzhi chayi yu zhongguo de waijiao juece" [Inter-subject Cognitive Differences and China's Diplomatic Decision-making], *Waijiaopinglun* [Foreign Affairs Review] 4 (2010): 3-7; Linda Jakobson and Dean Knox, "New Foreign Policy Actors in China", SIPRI Policy Paper, no. 26 (tháng 9/2010), xem tại http://lindajakobson.com/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/5_JAKOBSON_KNOX_SIPRI_PP26.PDF.

⁷ Leszek Buszynski và Iskandar Sazlan, "Maritime Claims and Energy Cooperation in the South China Sea", *Contemporary Southeast Asia* 29, no. 1 (tháng 4/2007): 143-71; Mingjiang Li, "Reconciling Assertiveness and Cooperation? China's Changing Approach to the South China Sea Dispute", *Security Challenges* 6, no. 2 (Winter 2010): 49-68; Michael Swaine and Taylor Fravel, "China's Assertive Behavior, Part Two: The Maritime Periphery", *China Leadership Monitor* 35 (Summer 2011); Stephanie Kleine-Ahlbrandt, "Choppy Weather in the China Seas", *Le Monde Diplomatique* (tháng 12/2012); Edward N. Luttwak, *The Rise of China vs. The Logic of Strategy* (Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 2012); Irene Chan and Mingjiang Li, "New Chinese Leadership, New Policy in the South China Sea Dispute?", *Journal of Chinese Political Science* 20, no. 1 (tháng 3/2015): 35-50; "Truth Behind Chigua Reef Construction", *Global Times*, 11/9/2014, xem tại <http://www.globaltimes.cn/content/880864.shtml>; Taylor M. Fravel, "The PLA and National Security Decisionmaking: Insights from China's Territorial and Maritime Disputes", in *PLA Influence on China's National Security Policymaking*, edited by Phillip C. Saunders and Andrew Scobell (Stanford, California: Stanford University Press, 2015).

⁸ "Yangbo dahai zouxiang shenlan-Shibada yilai woguo tuijin haiyang qiangguo jianshe shuping" [Going to the Blue Ocean-Comments on Promoting a Strong Maritime Nation since the 18th Party Congress], *Guangming Daily*, 16/10/2017, xem tại http://www.soa.gov.cn/xw/ztbd/ztbd_2017/xysjd/mtjj/201710/t20171016_58307.html.

⁹ "Sansha sheshi wunian 216 qiye luohu" [216 Firms Launched in Five Years After Sansha City was Set Up], *Takungpao*, 19/10/2017, xem tại http://news.takungpao.com/paper/q/2017/1019/3504831_print.html.

¹⁰ "Sansha yongxing jichang tonghang jin yinian cheng jin chu xisha bianjie tongdao" [Open for Nearly a Year, Sansha Yongxing Airport Provides Easier Access to Xisha (Paracel Islands)], *China News*, 16/12/2017, xem tại <http://www.chinanews.com/sh/2017/12-16/8402130.shtml>.

¹¹ Qi Zhou, "Lengzhanhou Meiguo Nanhai zhengce de yanbian jiqi genyuan" [The Evolution and Source of US South China Sea Policy], *Shijie zhengzhiyujingji* [World Economics and Politics] 6 (tháng 6/2014): 23-44; Ji You,

"Deciphering Beijing's Maritime Security Policy and Strategy in Managing Sovereignty Disputes in the China Seas", *RSIS Policy Brief* (tháng 10/2013), xem tại https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/07/PB131001_Deciphering_Beijing_Maritime_Security_Policy.pdf; Taylor M. Fravel, "China's Strategy in the South China Sea", *Contemporary Southeast Asia* 33, no. 3 (tháng 12/2011): 292-319; Leszek Buszynski, "China's Naval Strategy, the United States, ASEAN and the South China Sea", *Security Challenges* 8, no. 2 (Winter 2012): 12-32.

¹² John Garver, "China's Push Through the South China Sea: The Interaction of Bureaucratic and National Interests", *The China Quarterly* 132 (tháng 12/1992): 999-1028; Jakobson and Knox, "New Foreign Policy Actors in China", Tlđđ.; Linda Jakobson, "China's Unpredictable Maritime Security Actors", Lowy Institute report (tháng 12/2014), xem tại https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/chinas-unpredictable-maritime-security-actors_3.pdf; Aaron L. Friedberg, "The Sources of Chinese Conduct: Explaining Beijing's Assertiveness", *The Washington Quarterly* 37, no. 4 (Winter 2015): 133-50; Erica S. Downs, "Business and Politics in the South China Sea: Explaining HYSY981's Foray into Disputed Waters", *China Brief* 14, no. 12 (tháng 6/2014); International Crisis Group, "Stirring Up the South China Sea (IV): Oil in Troubled Waters", Asia Report no. 275 (26/1/2016), xem tại <http://www.refworld.org/docid/56a785c64.html>; Hongzhou Zhang, "Chinese Fishermen in Disputed Waters: Not Quite a 'People's War'", *Marine Policy* 68 (June 2016): 65-73.

¹³ Jakobson và Knox, "New Foreign Policy Actors in China", Tlđđ.; Jakobson, "China's Unpredictable Maritime Security Actors", Tlđđ.; International Crisis Group, "Stirring Up the South China Sea (IV)", Tlđđ.

¹⁴ "Dui daojiao ji fujin haiyu de jianshe yu kaifa" [Construction and Development of Island Reefs and Nearby Sea Areas], *Zhongguo Nanhaiwang* [China South China Sea net], xem tại http://www.thesouthchinasea.org.cn/2016-07/21/c_53514.htm.

¹⁵ Erica Downs, "Business Interest Groups in Chinese Politics: The Case of Oil Companies", in *China's Changing Political Landscape: Prospects for Democracy*, edited by Cheng Li (Washington, D.C.: Brookings Institution, 2008), tr. 12141; Barry Naughton, "SASAC and Rising Corporate Power in China", *China Leadership Monitor* (24/6/2008), xem tại <http://media.hoover.org/sites/default/files/documents/CLM24BN.pdf>.

¹⁶ Curtis J. Milhaupt và Wentong Zheng, "Reforming China's State-Owned Enterprises: Institutions, Not Ownership", in *Regulating the Visible Hand?: The Institutional Implications of Chinese State Capitalism*, edited by Benjamin L. Liebman and Curtis J. Milhaupt (New York: Oxford University Press, 2015), tr. 175-201.

¹⁷ Phòng vấn của tác giả với các học giả tại Quảng Châu, 24-30/11/2015.

¹⁸ James Reilly, *China's Economic Statecraft: Turning Wealth into Power* (Sydney: Lowy Institute, November 2013).

¹⁹ Bree Feng, "Yongxingdao, zhongguo haiquan zhanlue de qianshaozhan" [Yongxing Island (Woody Island), an Outpost for China's Maritime Strategy], *New York Times (Chinese)*, 27/11/2013, xem tại <https://cn.nytimes.com/china/20131127/c27island/>

²⁰ "Xingshengyuyan! Nanhai, Yangqilaile! Gande piaoliang" [Actions Speak Louder Than Words: The CSOEs come to the South China Sea! Good Job], *Huanqiu* [Global Times], 13/7/2016, xem tại <http://finance.huanqiu.com/ppgc/2016-07/9165418.html>.

²¹ Ying Fu and Shicun Wu, "Nanhai jushi ji nansha qundao zhengyi: lishi huigu yu xianshi sikao" [Situation in the South China Sea and Disputes in Nansha Islands (Spratly Islands): Historical Review and Realistic Thinking], *Xinhua Net*, 12/5/2016, xem tại http://www.xinhuanet.com/world/2016-05/12/c_128977813.htm; phỏng vấn của tác giả với các học giả tại Hạ Môn, 7-8/12/2015.

²² "Zhuanjia cheng Xishaqundao luyou shangwu kexue kaifafang'an" [Experts say No Scientific Development Plan for Tourism in Xisha Islands], *Zhongguo xinwenwang* [China News Net], 6/4/2016, xem tại <http://www.chinanews.com/gn/2012/04-06/3798892.shtml>.

²³ Tlđđ

²⁴ "Youlun shichang channeng guosheng, jinxia huoxian jiage hunzhan" [Overcapacity in the Cruise Market, Price War May Occur This Summer], *Travel Daily*, 24/3/2015, xem tại <http://www.traveldaily.cn/article/90449>.

²⁵ Tlđđ

²⁶ "Qiye guancha bao: yangqihao youlun nengfou dapochangye mozhou" [Firm Observer: Whether the Cruises by Central State Owned Enterprises Can Break Industry Curses], 12/7/2016, xem tại http://www.ccccltd.cn/news/mtjj/201607/t20160712_50904.html.

²⁷ "'Guojiadui' yongru youlun changye, daobi zhengce 'bianju'" ["National Team" into the Cruise Industry Forces Policy "Changes"], *Invest in China*, 10/9/2015, xem tại http://www.fdi.gov.cn/1800000121_21_83909_0_7.html.

²⁸ "Guowuyuan guanyu tuijin Hainan guoji luyoudao jianshe de ruogan yijian" [Several Opinions on Promoting the Development of Hainan International Island for Tourism], 4/1/2010, xem tại http://www.gov.cn/zwxk/2010-01/04/content_1502531.htm.

²⁹ "Fu Xisha luyou hangxian yiqueding, you yexiang gongzhuhao youlun zhixing" [The Travel Route to Xisha has been Confirmed by the Cruise Ship of Coconut Princess], *Zhongguo jingjiwang* [China Economy Net], 5/4/2012, xem tại http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201204/05/t20120405_23213922.shtml.

³⁰ "Quanguo haiyang gongneng quhua (2011-2020)" [Provisions on the National Marine Functional Zonings (2011-2020)], *Zhongguo haiyangbao* [China Ocean Newspaper], 18/4/2012, xem tại http://www.soa.gov.cn/zwxk/fwjgwywj/gwyfgwj/201211/t20121105_5255.html.

³¹ Nhằm mục đích phát triển, chính quyền Trung Quốc đã chia Biển Đông thành 3 khu vực. Phía bắc, chính quyền Trung Quốc lên kế hoạch phát triển khoáng sản, dầu, khí, đánh bắt và thúc đẩy bảo vệ môi trường và sinh thái đại dương. Ở vùng trung tâm, Trung Quốc có kế hoạch khai thác nguồn tài nguyên thiên nhiên, nuôi trồng thủy hải sản, du lịch, cơ sở hạ tầng thông tin và giao thông, đánh bắt và bảo vệ san hô. Phía nam, Trung Quốc đặt trọng tâm là tận dụng và bảo vệ nguồn đánh bắt, phát triển nuôi trồng thủy hải sản và một số lĩnh vực khác.

³² "Xi Jinping zai zhonggong zhongyang zhengzhiju dibaci jiti xuexi shi qiangdiao jinyibuguanxin haiyang renshi haiyang jinglue haiyang tuidong haiyang qianguo jianshe buduan qude xin chengjiu", tlđđ.

³³ Opinions of Promoting the Sustainable Development of Our National Cruise and Transportation Industry], 26/3/2014, xem tại <http://www.mot.gov.cn/zhengcejiedu/2014youlunyunshujd/>.

³⁴ "Guowuyuan guanyu yinfa 'Shisanwu' luyouye fazhan guihua de tongzhi" [Notice on Issuing 13th Five-Year Plan on Tourism Planning and Development by State Council], 26/12/2016, xem tại http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/26/content_5152993.htm.

³⁵ "Qiye guancha bao: yangqihao youlun nengfou dapochangye mozhou", Tlđđ.

³⁶ Xiuqun Hu và Jian Gao, "Zhuli Nanhai ziyuan kaifa, tuijin Sansha tese jingji fazhan" [Help the Resource Development in the South China Sea, Promote the Characteristic Economic Development of Sansha], *Jingji yanjiu cankao* [Review of Economic Research] 72 (2015): 44-50.

³⁷ "Youlun changye dalihao Zhongchuan you nadosou youlun dingdan" [Cruise Industry is Profiting, CSSC Takes More Cruise Orders], *Guoji chuanbo haikongwang* [International Ship Marine Network], 2/4/2017, xem tại <http://www.ishipoffshore.com/html78/2017-04-02/4011.htm>.

³⁸ "Guowuyuan guanyu yinfa 'Shisanwu' luyouye fazhan guihua de tongzhi", tlđđ.

³⁹ COSCO, "Xu Lirong shuaidui weiwen nanhai zhimeng: Nanhai youlun, mengxiang qihang" [Xu Lirong Led the Team to Visit Nanhai Cruise: Where Dreams Come True], 13/6/2016, xem tại http://www.cosco.com/art/2016/6/13/art_6864_48779.html.

⁴⁰ Xinyue Wang, Guanghai Zhang, Shanshan Song và Sihuan Xie, "Zhongguo Nanhai luyou kaifa tanxi" [A Study on Tourism Development in the South China Sea], *Journal of Ocean University of China (Social Sciences)*, no. 3. (2013): 41-45

⁴¹ "Zhongguo guoqi nanhai xisha yulun hangian yji qiye qihang" [The Cruise into Xisha (Paracels) is Estimated to Start in July], *BBC Chinese*, 21/6/2016, xem tại http://www.bbc.com/zhongwen/simp/china/2016/06/160621_paracel_island_cruise.

⁴² "Zhonghaiyou de Hainan zhiyuan" [CNOOC's Fate with Hainan Province], *CNOOC Newspaper*, 23/11/2012,

xem tại <http://www.cnooc.com.cn/data/html/news/2012-11-23/chinese/331220.html>.

⁴³ Keyuan Zou, "Cooperative Development of Oil and Gas Resources in the South China Sea", in *Security and International Politics in the South China Sea: Towards a Cooperative Management Regime*, edited by Sam Bateman and Ralf Emmers (London and New York: Routledge, 2009), tr. 80-81; Bill Hayton, *The South China Sea: The Struggle for Power in Asia* (New Haven and London: Yale University Press, 2014), tr. 121-50.

⁴⁴ International Crisis Group, "Stirring Up the South China Sea (IV): Oil in Troubled Waters", Tlđđ.

⁴⁵ "Nanhai shiyou kaifa liangnan, Zhonghaiyou qiangaoceng cheng guojia ying jianli jijin fuchi" [CNOOC Faces Oil Development Dilemma in the South China Sea, Former High-Level Manager Advocated State Funding for the State Resource Exploitation], *Fenghuang* [Phoenix], 11/7/2011, xem tại <http://finance.ifeng.com/news/industry/20110711/4250296.shtml>.

⁴⁶ "Yuenan kaicai Nanhai shiyou lasheng GDP Zhongguo yizhi wei dajing ling guomin kunhuo" [Vietnam Exploits the South China Sea to Improve GDP while the Chinese Nationals are Confused over China's Inactivity in the South China Sea], *Fenghuang* [Phoenix], 11/7/2011, xem tại <http://finance.ifeng.com/news/hqcj/20110711/4249645.shtml>.

⁴⁷ Phông vấn của tác giả với các học giả tại Quảng Châu, 28/11/2015.

⁴⁸ "Zhonghaiyou: Nanhai shenshui tianranqi youtian kaifa cheng weilai yewu zhongdian" [CNOOC: Natural Gas and Oil Field Development in the Deep Waters of South China Sea becomes the Future Business Focus], *Zhongguo jingjiwang* [China Economy Net], 28/8/2008, xem tại http://www.ce.cn/cysc/ny/trq/200808/28/t20080828_16638569.shtml.

⁴⁹ Tlđđ

⁵⁰ "Nanhai shiyou kaifa liangnan", Tlđđ.

⁵¹ "Song Enlai Daibiao: Jianyi jiada Nanhai youqi ziyuan kaifali" [Representative Song Enlai Proposed to Increase the South China Sea Oil and Gas Resources Development Efforts], *Zhongguowang* [China Economy Net], 10/3/2009, xem tại http://lianghui.china.com.cn/2009lianghui/2009-03/10/content_17417154.htm.

⁵² "Zhonghaiyou Nanhai kaifa zhanlue huzhiyuchu" [CNOOC Development Strategy in the South China Sea is Almost Certain], *Fenghuangzhoukan* [Phoenix Weekly], xem tại <http://www.51fenghuang.com/news/fengmianangushi/1150.html>.

⁵³ "Zhongshiyou qianfuzong: zhongguo yiju daguimo kaifa Nanhai youqitian nengli" [Former Vice-President of PetroChina: China has Acquired the Capability of Developing Large-scale Oil and Gas Field in the South China Sea], *Fenghuang* [Phoenix], 9/3/2009, xem tại http://news.ifeng.com/mainland/special/2009lianghui/news/200903/0309_5755_1052609.sht.

⁵⁴ Elizabeth Economy and Michael Levi, *By All Means Necessary: How China's Resource Quest is Changing the World* (New York: Oxford University Press, 2014).

⁵⁵ *World Energy Outlook 2010* (Paris: International Energy Agency, tháng 11/2010), xem tại <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/weo2010.pdf>.

⁵⁶ Jie Zhang, "Haishangtongdao anquan yu zhongguo zhanlue zhidian de goujian" [Maritime Channel in Southeast Asia and China's Strategic Pivots], *Guoji anquan yanjiu* [International Security Studies] 14 (tháng 12/2015): 100-18, xem tại http://www.ctbt.net/llyj/llyj/llwz/201512/t20151214_333358.htm.

⁵⁷ Zhongxiang Zhang, "China's Energy Security, the Malacca Dilemma, and Responses", *Energy Policy* 39, no. 12 (tháng 12/2011): 7612-15.

⁵⁸ "Zhongshiyou chuhai qiaoran huopi, sanda jutou zhankai haishang juezhu" [CNPC Received Approval to Develop the Sea, the Three Giants Start to Race in the Sea], *Xinhuaawang* [Xinhua Net], 7/7/2004, xem tại http://news.xinhuanet.com/fortune/2004-07/07/content_1579534.htm.

⁵⁹ James Manicom, "The Energy Context Behind China's Drilling Rig in the South China Sea", *China Brief* XIV, no. 11 (tháng 6/2014), xem tại <https://jamestown.org/program/the-energy-context-behind-chinas-drilling-rig-in-the->

south-china-sea/.

⁶⁰ Phòng vấn của tác giả với các học giả tại Hải Nam, 14/8/2015; Bắc Kinh, 13/12/2015; Hồng Kông, 25-27/6/2016; và Singapore, 30/1/2018.

⁶¹ "Haiyangshiyou 981 jianzaoji: wei Nanhai ersheng" [The Record of Building Haiyangshiyou 981: Born for the South China Sea], *Oriental Outlook*, 21/7/2014, xem tại http://cisse.sjtu.edu.cn/index.php/Home/article/detailPage/parentID/1725/cat_id/1728/artID/1872.

⁶² "Woguo shouzuozuo shenshui zuanjing pingtai, haiyang Shiyou 981 shouzuan chenggong" [Our First Drilling Platform: The Successful Trial of Haiyangshiyou 981], *Xinhua Agency*, 21/7/2014, xem tại http://www.gov.cn/jrzq/2012-05/09/content_2132907.htm.

⁶³ "Shijieji shenshui zuanjing pingtai 'Haiyangshiyou 981' shunli chuwu" [The World Class Drilling Platform Haiyangshiyou 981 Docked Successfully], *CNOOC Newspaper*, xem tại http://www.cnooc.com.cn/art/2010/3Z1/art_341_4R9.571.html.

⁶⁴ "Shiyou jutou Nanhai boyi, Zhongguo dazao 'Nanhai Daqing'" [Race Among Oil Giants in the South China Sea: China Plans to Build "Daqing in the South China Sea"], *Sinopec News*, 3/5/2012, xem tại http://www.sinopecnews.com.cn/news/content/2012-05/03/content_1164659.shtml.

⁶⁵ "Zhonghaiyou de Hainan Zhiyuan", Tlđđ.

⁶⁶ "Guowuyuan guanyu xiugai zhonghuarenmingongheguo duiwaihezuo kaicai lushang shiyouziyuan tiaoli" [Decision on Amending the Regulation on the Exploitation of Offshore Petroleum Resources in Cooperation with Foreign Enterprises], 11/10/2011, xem tại http://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/zhengcefabu/201110/t20111011_598575.htm.

⁶⁷ "Guowuyuan guanyu yinfa '12.5' guojia zhanluxing xinxing chanye fazhanguihua de tongzhi" [12th Five-Year Plan for the Development of National Strategic Emerging Industries], 20/7/2012, xem tại http://www.gov.cn/zwqk/2012-07/20/content_2187770.htm.

⁶⁸ "Tuijin 'Erci Kuayue', shixian kexue fazhan" [Promote the "Second Leap Forward" to Realise Scientific Development], *Qiushi Theory*, 1/5/2012, xem tại http://www.qstheory.cn/zxdk/2012/201209/201204/t20120426_154190.htm.

⁶⁹ "Zhonghaiyou gongbu Nanhai diqu 9 ge kaifang zhaobiao qukuai dili zuobiao" [CNOOC Announced the 9 Open Bidding Blocks in the South China Sea], *China News*, 27/6/2012, xem tại <http://finance.chinanews.com/ny/2012/06-27/3989795.shtml>.

⁷⁰ "Zhonghaiyou nanhai zhaobiao zoujin shenhai youtian tisheng zhongguo shiyou yingshili" [CNOOC Offered Bidding for the South China Sea's Deep-Sea Oil Field to Enhance the Hard Power of Chinese Oil Industry], *China Economic Herald*, 7/7/2012, xem tại <http://www.ceh.com.cn/ceh/cjxx/2012/7/7/121475.shtml>.

⁷¹ Tlđđ

⁷² "Lirenchuqiao jianzhi shenhai, Zhongguo Haiyou shenhai kantan kaifa gongcheng jishu tixi chubu xingcheng" [Pull Out the Sharp Sword, Aiming at the Deep Waters of the South China Sea, Initial Stage of Deep-Sea Exploitation and Development Technology by CNOOC], 10/5/2012, xem tại <http://www.cnooc.com.cn/data/html/newstopic/2012-05-10/chinese/279500.html>.

⁷³ "Liudong guotu kaiqi Nanhai washidai" [Mobile Sovereignty Embarks on the Era of Drilling], *People's Daily*, 14/5/2012, xem tại http://paper.people.com.cn/gjrb/html/2012-05/14/content_1049975.htm.

⁷⁴ "Wang Yilin: haiyang shiyou gongye zhutui haiyang qiangguo jianshe" [Wang Yilin: Offshore Oil Industry Boosts the Construction of Maritime Power], *People's Daily*, 25/12/2012, xem tại <http://cpc.people.com.cn/n/2012/1225/c64387-20002576.html>

⁷⁵ "Zuantan zhuquanjing kaicai zhuquanyou" [Drilling Sovereignty Wells and Exploiting Sovereignty Oil], 26/5/2013, xem tại <http://www.cnooc.com.cn/data/html/news/2013-05-26/chinese/339630.html>.

⁷⁶ "Guowuyuan bangongting guanyu yinfa Nengyuan Fazhan Zhanlue Xingdong Jihua (2014-2020) de tongzhi"

[Notice on the Issuance of the State Council on the Energy Development Strategy Action Plan (2014-2020)], *Zhongguo zhengfuwang* [China Government Net], 19/11/2014, xem tại http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-11/19/content_9222.htm

⁷⁷ "Lingshui 17-2 Beihou: Zhonghaiyou de shenhai bufu" [Behind Lingshui 17-2: Pace of CNOOC in the Deep Seas], *Shiyouguancha* [Oil Observer], 13/1/2015, xem tại <http://www.oilobserver.com/case/article/1408>.

⁷⁸ "Tiankun, Asia's Largest Dredger, Launches in China's Jiangsu Province", *Global Times*, 3/11/2017, xem tại <http://www.globaltimes.cn/content/1073430.shtml>.

⁷⁹ "Nanhai zaodao haozi bufei, yige rengongdao zaojia 736 yiqi" [Building Artificial Islands is Not Cheap: An Artificial Island costs over 73.6 Billion Yuan], *Guoji jinrongbao* [International Finance Newspaper], 13/4/2015, xem tại http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201504/13/t20150413_5093047.shtml.

⁸⁰ "Zhongguo jiaojian zhanlue shengji: you gong zhuan Shang" [Strategic Upgrading of CCCC: From Industry to Commerce], *Xinlang caijing* [Sina Finance], 15/11/2015, xem tại <http://finance.sina.com.cn/chanjing/cyxw/2016-11-15/doc-ifxxsmic6306118.shtml>.

⁸¹ Zhongjiao Dredging General Office, "Zhongguo diwuji guoji shujun jishu fazhan huiyi ji bainian shujun chengjiuzhan longzhong kaimu" [China's Fifth International Dredging Technology Development Conference and Centennial Dredging Achievement Exhibition Grand Opening], 28/11/2017, xem tại <http://www.cccc-cdc.com/level3.jsp?id=955>.

⁸² "Zhongjiao Shujun xunqiu haiwai shangshi" [CCCC Dredging Group Sought Overseas Listing], *Financial Times*, 12/6/2015, xem tại <http://www.ftchinese.com/story/001062498>

⁸³ "Dazao tese zhuangbei yewu tuidong 'shengjiban' zhanlue luodi" [Building Characteristic Equipment Business and Promoting 'Upgrade Version' Strategy Landing], *CCCC Second Highway Engineering*, 5/3/2014, xem tại http://www.sebcrc.com/news_show.htm?classId=88&id=4235.

⁸⁴ Guoxing Liu, "Liu Junji huijian Sansha Shiwei Shuji Tian Xiangli" [Liu Junli met with City Sansha Mayor Tian Xiangli], *CCCC Ocean Investment*, 19/6/2015, xem tại <http://www.ccccoi.com/news/109>

⁸⁵ "Liu Qitao huijian Hainan shengzhang Liu Cigui" [Liu Qigui met with Hainan Governor Liu Cigui], *China Communications Construction*, 7/2/2017, xem tại http://www.ccccltd.cn/news/gsyw/201702/t20170207_87480.html.

⁸⁶ Ling Wang, "Tegao: cong zhongjiaojian yu hainan 63 nian shenshen qingyan kan hainan yu yangqi gongcheng" [Feature: 63 Years of Relationship between "Zhong Jian" and Hainan to see the Development of Hainan and the Central Enterprises], Hainan Internet Radio & TV Station, 4/7/2016, xem tại http://www.hnntv.cn/html/2016/hnxwlb_0704/97327.html.

⁸⁷ Tlđđ.

⁸⁸ "Gongsijianjie [Introduction]", *CCCC Ocean Investment*, xem tại <http://www.ccccoi.com/about>.

⁸⁹ Xueshan Li, "Xiao Jie: Yinjin daqiye dao sansha fazha Hainan zhongda caiyuan" [Xiao Jie: Bringing Large Size Enterprises to Sansha; Developing Hainan's Major Source of Financing], *China Daily*, 12/2/2015, xem tại http://cnews.chinadaily.com.cn/dfh/2015-2/12/content_19571337.htm.