

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA - VŨNG TÀU



BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY
CAP SAINT JACQUES

THÁI PHƯƠNG THẢO

**CON ĐƯỜNG TƠ LỰA TRÊN BIỂN THẾ KỶ XXI
CỦA TRUNG QUỐC VÀ NHỮNG TÁC ĐỘNG ĐẾN
AN NINH BIỂN ĐÔNG**

LUẬN VĂN THẠC SỸ

Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 11 năm 2021

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA - VŨNG TÀU



BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY
CAP SAINT JACQUES

THÁI PHƯƠNG THẢO

**CON ĐƯỜNG TỎ LỰA TRÊN BIỂN THẾ KỶ XXI
CỦA TRUNG QUỐC VÀ NHỮNG TÁC ĐỘNG ĐẾN
AN NINH BIỂN ĐÔNG**

LUẬN VĂN THẠC SĨ

Chuyên ngành: Đông phương học

Mã số ngành: 8310608

CÁN BỘ HƯỚNG DẪN KHOA HỌC

TS. Phạm Thị Yên

Bà Rịa-Vũng Tàu, tháng 11 năm 2021

MỤC LỤC

LỜI CẢM ON.....	1
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT.....	2
MỞ ĐẦU.....	4
1. Lý do chọn đề tài.....	4
2. Lịch sử nghiên cứu vấn đề.....	5
3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu của luận văn.....	9
4. Câu hỏi nghiên cứu.....	9
5. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu.....	9
6. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu luận văn.....	10
7. Đóng góp mới của luận văn.....	12
8. Cấu trúc của luận văn.....	12
CHƯƠNG 1.....	15
CƠ SỞ HÌNH THÀNH CON ĐƯỜNG TƠ LỰA TRÊN BIỂN THẾ KỶ XXI.....	15
1.1. Con đường tơ lụa thời cổ đại.....	15
1.2. Chủ nghĩa “Dĩ Hoa vi trung” và “Giấc mộng Trung Hoa”.....	20
1.2.1. Chủ nghĩa “Dĩ Hoa vi trung”.....	20
1.2.2. Giấc mộng Trung Hoa.....	23
1.3. Sự trỗi dậy về kinh tế, quân sự của Trung Quốc và những diễn biến mới của tình hình thế giới.....	25
1.3.1. Diễn biến mới của tình hình thế giới.....	25
1.3.2. Sự trỗi dậy về kinh tế, quân sự của Trung Quốc.....	30
TIÊU KẾT CHƯƠNG 1.....	40
CHƯƠNG 2.....	41
CON ĐƯỜNG TƠ LỰA TRÊN BIỂN TRONG SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG.....	41
2.1. Sáng kiến Vành đai và Con đường.....	41
2.2. Mục tiêu, nội dung chiến lược của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.....	46
2.2.1. Mục tiêu của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.....	46

2.2.2. Nội dung chiến lược.....	50
2.3. Thực tiễn triển khai Con đường tơ lụa trên biển từ năm 2013 đến nay.....	54
2.3.1. Tiến trình thực hiện.....	54
2.3.2. Những thuận lợi và khó khăn trong quá trình triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.....	65
2.3.3. Kết quả đạt được và Phản ứng của các nước.....	79
TIÊU KẾT CHƯƠNG 2.....	94
CHƯƠNG 3.....	96
TÁC ĐỘNG CỦA CON ĐƯỜNG TƠ LỤA TRÊN BIỂN ĐẾN AN NINH BIỂN ĐÔNG.....	96
3.1. Đặc điểm triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.....	96
3.2. Tác động của việc triển khai Con đường tơ lụa trên biển đến an ninh biển Đông.....	105
3.2.1. Tác động tích cực.....	106
3.2.2. Tác động tiêu cực.....	110
3.3. Triển vọng đối với an ninh biển Đông.....	114
3.3.1. Thuận lợi.....	114
3.3.2. Thách thức.....	117
3.4. Quan điểm của Việt Nam và những khuyến nghị về đối sách.....	124
3.4.1. Quan điểm Việt Nam với Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc... ..	124
3.4.2. Khuyến nghị về đối sách cho Việt Nam.....	126
TIÊU KẾT CHƯƠNG 3.....	129
KẾT LUẬN.....	131
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	135
PHỤ LỤC 1.....	146
PHỤ LỤC 2.....	151
PHỤ LỤC 3.....	152
PHỤ LỤC 4.....	153

LỜI CẢM ƠN

Lời đầu tiên, tôi xin chân thành cảm ơn Ban giám hiệu nhà trường, quý thầy cô giáo, Viện đào tạo Sau đại học trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu đã hướng dẫn tận tình và tạo mọi điều kiện giúp đỡ để tôi có thể hoàn thành luận văn này.

Đặc biệt, tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc tới TS. Phạm Thị Yên, Cô đã trực tiếp hướng dẫn, tận tình góp ý và chỉ bảo cho tôi trong suốt quá trình nghiên cứu và hoàn thiện luận văn.

Tôi cũng xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến gia đình, bạn bè và đồng nghiệp đã luôn giúp đỡ động viên tôi trong suốt quá trình học tập và hoàn thiện luận văn này.

Với thời gian nghiên cứu không nhiều và kiến thức của tôi còn hạn chế, do vậy luận văn không tránh khỏi những thiếu sót. Tôi rất mong nhận được sự góp ý từ các Thầy giáo, Cô giáo để bài luận văn được hoàn thiện hơn.

Một lần nữa, tôi xin chân thành cảm ơn!

Vũng Tàu, ngày 30 tháng 9 năm 2021

Tác giả

Thái Phương Thảo

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

ACD	Đôi thoại Hợp tác Châu Á
ACDFIM	Hội nghị không chính thức Tư lệnh Lực lượng Quốc phòng các nước
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
ACFTA	Khu vực Thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc
ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
ADMM	Hội nghị Bộ trưởng Quốc phòng các nước ASEAN
AIIB	Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng Châu Á
AUKUS	Thỏa thuận Quốc phòng giữa 3 nước Anh, Úc, Mỹ
APEC	Diễn đàn Hợp tác Kinh tế châu Á – Thái Bình Dương
ARF	Diễn đàn khu vực ASEAN
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
ASEM	Hội nghị Á - Âu
BRI	Sáng kiến Vành đai và Con đường
BRICS	Nhóm 5 nước mới nổi gồm Brasil, Nga, Ấn Độ, Trung Quốc, Nam Phi
CAREC	Hợp tác kinh tế khu vực Trung Á
CDB	Ngân hàng phát triển Trung Quốc
CEE	Nhóm các nước Trung và Đông Âu
CICA	Hội nghị Xây dựng lòng tin Châu Á
CHEXIM	Ngân hàng Xuất nhập khẩu Trung Quốc
CMEC	Hành lang kinh tế Trung Quốc - Myanmar
CNPC	Tập đoàn dầu khí Quốc gia Trung Quốc
COSCO	Tập đoàn Hàng hải Trung Quốc
CPEC	Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan
CSIS	Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược và Quốc tế (Mỹ)
EAEU	Liên minh kinh tế Á - Âu
EAMF	Diễn đàn biển ASEAN
EAS	Hội nghị cấp cao Đông Á

EC	Ủy ban Châu Âu
ECB	Ngân hàng Trung ương Châu Âu
EEZ	Vùng đặc quyền kinh tế
EU	Liên minh châu Âu
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GMS	Hợp tác tiểu vùng Mekong mở rộng
IISS	Viện Quốc tế Nghiên cứu chiến lược
IMF	Quỹ tiền tệ Quốc tế
LMC	Hợp tác Mekong - Lan Thương
MOU	Biên bản ghi nhớ
MPAC	Kế hoạch tổng thể về Kết nối ASEAN
MSR	Con đường tơ lụa trên biển
NATO	Tổ chức Hiệp ước Bắc Đại Tây Dương
NDB	Ngân hàng Phát triển mới
NDT	Nhân dân tệ
PLA	Quân giải phóng Nhân dân Trung Quốc
QUAD	Tứ giác kim cương gồm 4 nước Mỹ, Nhật Bản, Úc, Ấn Độ
RAND	Trung tâm Nghiên cứu và Phát triển Hoa Kỳ
SCO	Tổ chức hợp tác Thượng Hải
SDR	Đơn vị tiền tệ qui ước của một số nước thành viên của Quỹ Tiền tệ Quốc tế
SNG	Cộng đồng các quốc gia độc lập
SRF	Quỹ Con đường tơ lụa
USD	Dollar Mỹ
WB	Ngân hàng Thế giới
WHO	Tổ chức Y tế thế giới
WTO	Tổ chức Thương mại thế giới

MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Con đường tơ lụa nguyên sơ mà chúng ta biết tới được bắt đầu hình thành từ thế kỷ thứ hai trước Công Nguyên, là con đường huyền thoại nối liền Trung Hoa với vùng Trung Á và đến tận Châu Âu, không chỉ đơn thuần là con đường giao thương buôn bán của giới thương nhân, con đường tơ lụa còn là một hành trình giao lưu văn hóa, tôn giáo Đông – Tây. Con đường với dấu ấn những đoàn người cùng đàn lạc đà nối đuôi nhau vượt sa mạc cát mênh mông, con đường mang trong mình rất nhiều những câu chuyện bí ẩn, những truyền thuyết thú vị đã kích thích sự tò mò, ham muốn khám phá không chỉ với các nhà khoa học, sử học mà còn với mọi người ở mọi thời đại. Có thể nói con đường tơ lụa trong quá khứ đóng một vai trò quan trọng cho sự phát triển kinh tế Trung Quốc kéo theo tham vọng về chính trị và mở rộng lãnh thổ, chính vì vậy Trung Quốc luôn theo đuổi và nỗ lực hồi sinh con đường huyền thoại này, bắt đầu bằng Sáng kiến “Một vành đai – Một con đường” (One Belt – One Road) trong đó có Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

Bước sang thế kỷ XXI, cục diện thế giới có nhiều diễn biến mới, Trung Quốc cũng phải đối mặt với những thách thức đối nội và đối ngoại như vấn đề nhân quyền, dân tộc, tôn giáo, giữa cải cách trong nước và mở cửa, quan hệ với các nước láng giềng, đặc biệt là sự cạnh tranh chiến lược với Mỹ ngày càng gia tăng. Mỹ xoay trục chuyển hướng chiến lược sang Châu Á – Thái Bình Dương nhằm từng bước tái cấu trúc chính sách để kiểm soát sự trỗi dậy của Trung Quốc. Trung Quốc đứng trước nhiều vấn đề, thách thức lớn, buộc phải tìm kiếm sự thay đổi về phương thức và mô hình phát triển. Trong bối cảnh đó, chính sách đối ngoại và ngoại giao của Trung Quốc dưới thời chủ tịch Tập Cận Bình đã có hàng loạt những sự điều chỉnh lớn, phù hợp và tương ứng với sự thay đổi phát triển của môi trường quốc tế. Trong đó “Giấc mộng Trung Hoa” là mục tiêu của chính sách đối ngoại đầy tham vọng nhằm vươn ra thế của ông Tập Cận Bình cũng đặt ra hai mục tiêu là xây dựng Trung Quốc trở thành một xã hội khá giả về mọi mặt vào năm 2021 và phục hưng Trung Hoa vào năm 2049. Để hiện thực hóa những mục tiêu đó, năm 2013, lãnh đạo Trung Quốc đã giới thiệu Sáng kiến “Một vành đai, một Con đường”, cho đến tháng 3/2015 Ủy ban cải cách và Phát triển Trung Quốc phối hợp với Bộ Ngoại giao, Bộ

Thương mại công bố bản đề cương “Tầm nhìn và hành động thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”. Trên thực tế, sáng kiến Một vành đai – Một con đường của Trung Quốc đang thâm nhập cả hai lục địa Á – Âu và Phi châu, và đặc biệt Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc bao trùm những hải cảng, trung tâm trung chuyển, vận tải hàng hải quan trọng nhất thế giới trên tuyến đường biển huyết mạch của nền kinh tế thế giới, điều đó làm ảnh hưởng không nhỏ đến tiềm lực kinh tế - quân sự, an ninh chính trị cũng như vị thế quốc tế và sức mạnh tổng hợp quốc gia của các nước lớn trên khu vực “Vành đai và Con đường”, đặc biệt là khu vực biển Đông. Hơn nữa, trong bối cảnh kinh tế thế giới chưa thoát khỏi cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu, an ninh và ổn định khu vực biển Đông cũng bị đe dọa một cách nghiêm trọng bởi việc xây dựng lực lượng quân sự quá mức cần thiết của Trung Quốc, cùng với cạnh tranh Trung - Mỹ và các chính sách nâng tầm ảnh hưởng của Trung Quốc ở biển Đông, thì sự xuất hiện của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI đã trở thành vấn đề nóng của khu vực, dự đoán đem lại những khó khăn và thách thức trong mọi mặt, đặc biệt vấn đề an ninh biển Đông luôn là mối quan tâm hàng đầu cho các nước trong khu vực và trên thế giới.

Trước tình hình đó, việc nghiên cứu Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc và các tác động của nó đến an ninh biển Đông trong giai đoạn hiện nay có ý nghĩa khoa học và thực tiễn cấp thiết. Nó không chỉ giúp hệ thống hóa các chính sách, chiến lược của Trung Quốc, làm rõ về bối cảnh lịch sử, động cơ, nội hàm và các bước triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, mà còn phân tích đánh giá những tác động ảnh hưởng của chiến lược này đến an ninh biển Đông, qua đó giúp Việt Nam và các quốc gia có can dự ở biển Đông có hướng điều chỉnh và đối sách phù hợp.

Xuất phát từ những lí do trên, tác giả đã lựa chọn đề tài “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI và những tác động đến an ninh biển Đông” làm đề tài luận văn tốt nghiệp cao học của mình.

2. Lịch sử nghiên cứu vấn đề

Liên quan đến đối tượng nghiên cứu là Sáng kiến Vành đai – Con đường và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc, có một số công trình nghiên cứu tiêu biểu như sau:

Cuốn Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và đối sách của Việt Nam của Nguyễn Vũ Tùng, NXB Chính trị Quốc gia Sự thật, 2019 phân tích khá đầy đủ về nội dung, ý đồ chiến lược của Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc, các cơ hội và thách thức về mặt an ninh, chủ quyền và các lợi ích phát triển kinh tế, hội nhập con đường tơ lụa trên biển có thể đem lại cho Việt Nam; các cơ hội cho phát triển như cơ sở hạ tầng cảng biển và các thách thức về mặt an ninh chính trị như sự phụ thuộc về kinh tế, chính sách đối ngoại, về các yêu sách chủ quyền trên biển. Một số đánh giá phản ứng của các nước liên quan đối với sáng kiến này. Đề xuất một số đối sách cụ thể cho Việt Nam đối với các vấn đề liên quan đến Con đường tơ lụa trên biển. Đây là công trình nghiên cứu khá đầy đủ và chi tiết tập trung vào Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc, các nội dung cũng như những phân tích sâu sắc của tài liệu này rất hữu ích cho đề tài luận văn của tác giả.

Cuốn Sáng kiến Vành đai – Con đường (BRI): Lựa chọn nào của Đông Nam Á? của Phạm Sỹ Thành, NXB Thế giới, 2019. Tác giả trình bày tiến trình triển khai BRI cũng như những đặc điểm của BRI trong 5 năm qua, phân tích để thấy rõ về vị trí, vai trò của Đông Nam Á trong chiến lược Vành đai - Con đường từ cách nhìn của Trung Quốc, phản ứng và quan điểm của các nước Đông Nam Á về Sáng kiến Vành đai – Con đường. Đặc biệt tác giả tập trung trình bày thực tiễn triển khai BRI ở Đông Nam Á giai đoạn 2014-2018, trong đó chú trọng đến thực tiễn triển khai BRI ở Việt Nam, chính sách của Trung Quốc đối với Việt Nam và quan điểm của Việt Nam về BRI. Nội dung cuốn sách giúp cho tác giả có cái nhìn khái quát về thực tiễn triển khai Sáng kiến Vành đai – Con đường ở khu vực Đông Nam Á, rất có giá trị tham khảo cho đề tài luận văn.

Công trình nghiên cứu *Chiến lược “Một vành đai - Một con đường” của Trung Quốc và tác động với Việt Nam*, luận văn Thạc sĩ của Hoàng Thị Cẩm Vân, 2017 Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại Học quốc gia Hà Nội. Tác giả đã trình bày nội dung cụ thể về Chiến lược Một vành đai – Một con đường bao gồm bối cảnh ra đời, mục tiêu và quá trình triển khai chiến lược từ 2013 đến 2017, đồng thời nêu ra được phản ứng của các nước đối với Chiến lược và đặc biệt phân tích các tác động của Chiến lược đối với Việt nam. Công trình nghiên cứu này có cách nhìn nhận, phân tích, đánh giá về

Chiến lược “Một vành đai – Một con đường” của Trung Quốc có nhiều điểm khác so với các công trình nghiên cứu trên, giúp tác giả có những gợi ý cho đề tài luận văn.

Tài liệu nước ngoài có các công trình nghiên cứu như: Cuốn *Silk Road to Belt Road: Reinventing the Past and Shaping the Future* (tạm dịch: *Từ con đường tơ lụa đến Con đường Vành đai: Hồi sinh quá khứ và định hình tương lai*), tác giả Md. Nazrul Islam, 2019. Cuốn sách là tập hợp các bài báo từ các tác giả thuộc nhiều nước trên thế giới trình bày các vấn đề liên quan đến Sáng kiến Vành đai – Con đường, nội dung cuốn sách khám phá hành trình từ Con đường tơ lụa nguyên sơ trong quá khứ đến Con đường Vành đai mới thông qua việc phân tích các chủ đề từ lịch sử đến tôn giáo, ngôn ngữ đến văn hóa, môi trường đến sức khỏe. Cuốn sách tiếp cận Sáng kiến Vành đai Con đường của Trung Quốc như một quá trình văn hóa xuyên suốt từ khi có Con đường tơ lụa cổ đại đến nay. Đây là công trình mang tính khái quát cao, nội dung kiến thức cung cấp rất phong phú, mang lại bức tranh toàn cảnh về con đường tơ lụa từ quá khứ đến hiện tại, công trình giúp tác giả có cái nhìn toàn diện về Con đường tơ lụa.

Cuốn *21st Century Maritime Silk Road: A Peaceful Way Forward* (tạm dịch: *Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21: Hướng tới con đường hòa bình*), của các tác giả Chongwei Zheng, Ziniu Xiao, Wen Zhou, Xiaobin Chen, Xuan Chen, 2018. Nội dung cuốn sách tập trung tìm hiểu các đặc điểm của môi trường biển, các tuyến đường biển và cảng quan trọng và nhìn nhận con đường tơ lụa trên biển dưới góc độ luật pháp quốc tế, ngoài ra còn phân tích ý nghĩa của con đường tơ lụa trên biển, trình bày các thách thức và cơ hội đồng thời đưa ra các biện pháp đối phó tương ứng. Công trình nghiên cứu rất nhiều vấn đề liên quan đến Con đường tơ lụa trên biển, nội dung có liên quan và giúp ích nhiều cho đề tài luận văn.

Cuốn *The 21st Century Maritime Silk Road – Challenges and Opportunities for Asia and Europe* (tạm dịch: *Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI – Những thách thức và cơ hội cho Châu Á và Châu Âu*), của các tác giả Keyuan Zou, Shicun Wu, Qiang Ye, 2020. Nội dung cuốn sách gồm 4 phần chính, ở phần 1 nhóm tác giả giới thiệu về con đường tơ lụa trên biển và những thách thức đối với hợp tác Á – Âu, đưa ra viễn cảnh về con đường tơ lụa của EU, các tuyến đường biển phía Bắc trong Sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển; Phần 2 cuốn sách tác giả giới thiệu các tuyến đường kết nối thông tin liên

lạc trên biển và an toàn hàng hải, trình bày sự thay đổi vị trí địa chính trị ở khu vực Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, đặc biệt nhóm tác giả có đề cập đến An ninh quân sự khu vực biển Đông, tác động của nó đối với con đường tơ lụa trên biển; Nội dung phần 3 tập trung vào An ninh Môi trường và Hợp tác Tài nguyên biển, vấn đề bảo vệ môi trường biển, hợp tác quản lý nghề cá ở Biển Đông; Phần cuối cuốn sách trình bày về các vấn đề liên quan đến tài chính và thương mại, nêu ra triển vọng phát triển bền vững môi trường, xã hội và văn hóa trong Sáng kiến Vành đai và Con đường. Đây là công trình nghiên cứu tập trung vào Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, nội dung rất đa dạng và chi tiết, là tài liệu tham khảo có giá trị trong quá trình nghiên cứu luận văn.

Ngoài ra còn có một số bài viết, bài báo, tài liệu trong nước và nước ngoài có đề cập đến đối tượng mà luận văn nghiên cứu như: *Sáng kiến “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” của Trung Quốc và phản ứng của Ấn Độ* của tác giả Nguyễn Tâm Sáng; *Hiện trạng Sáng kiến Vành đai và Con đường ở khu vực Mekong*, tác giả Lê Hồng Hiệp; *Tác động của Sáng kiến Vành đai và Con đường đối với Đông Nam Á* của tác giả Wong Yu; *Con đường tơ lụa trên biển mới thế kỷ XXI: hệ quả địa chính trị đối với các quốc gia Đông Nam Á*, của tác giả Péter Klemensits; *The Belt and Road Initiative: What is in it for China?*, tác giả Lauren A. Johnston; *The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts*, của tác giả Maryla Maliszewska và Dominique van der Mensbrugghe...

Nhận định chung, các tài liệu liên quan đến nội dung đối tượng nghiên cứu của luận văn tương đối đầy đủ và đa dạng, phân tích rõ những nội dung liên quan đến Sáng kiến Vành đai và Con đường, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc; trình bày khái quát các tác động về mặt kinh tế, chính trị, an ninh đối với thế giới cũng như các quốc gia tham gia dự án theo từng góc độ khác nhau. Tuy nhiên hầu như rất ít tài liệu đi sâu vào phân tích làm rõ tác động về mặt an ninh ở khu vực Biển Đông. Do đó, tác giả đã xây dựng đề tài bằng cách tham khảo, nghiên cứu, phân tích, tổng hợp các nội dung liên quan đến đối tượng nghiên cứu Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của các công trình nghiên cứu, bài báo, báo cáo, luận văn, luận án...thuộc các chuyên ngành liên quan để làm cơ sở, nền tảng cho việc trình bày những tác động của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI đến an ninh biển Đông.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu của luận văn

Mục đích nghiên cứu của luận văn

Mục đích nghiên cứu của luận văn là làm rõ nội dung của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc và những tác động của nó đến an ninh biển Đông.

Nhiệm vụ nghiên cứu của luận văn

Để thực hiện được mục tiêu trên, luận văn tập trung giải quyết những nhiệm vụ chủ yếu sau:

Một, làm rõ cơ sở lí luận để làm tiền đề phân tích động cơ, chiến lược của Trung Quốc, đồng thời làm rõ các cơ sở thực tiễn dẫn tới việc xây dựng Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

Hai, làm rõ nội dung, mục tiêu chiến lược của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc. Đi sâu vào thực tiễn triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI từ năm 2013 đến nay.

Ba, phân tích đặc điểm triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI và các tác động đến an ninh khu vực Biển Đông; đưa ra quan điểm và một số khuyến nghị về đối sách của Việt Nam đối với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.

4. Câu hỏi nghiên cứu

Để làm rõ vấn đề nghiên cứu, đề tài luận văn tập trung vào làm rõ một số câu hỏi chính yếu sau:

- (1) Con đường tơ lụa trên biển xuất phát từ đâu? Vì sao lại có con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI?
- (2) Mục đích của Trung Quốc trong Sáng kiến Vành đai – Con đường, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI là gì?
- (3) Việc triển khai con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI cho đến nay diễn ra như thế nào?
- (4) Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI có tác động như thế nào đến an ninh biển Đông?
- (5) Các quốc gia ở khu vực biển Đông có phản ứng như thế nào đối với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc?

5. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu:

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc

và vấn đề an ninh khu vực Biển Đông trước tác động của Con đường tơ lụa này.

Phạm vi nghiên cứu:

Phạm vi nghiên cứu của đề tài là Bối cảnh chung thế giới, trọng tâm là khu vực Châu Á – Thái Bình Dương thế kỷ XXI, đi sâu vào nghiên cứu khu vực Đông Nam Á, Biển Đông với việc triển khai và tác động của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

- Phạm vi không gian: Bao gồm Trung Quốc và khu vực Biển Đông, tuy nhiên dưới phạm vi địa lý, luận văn còn điễm qua các quốc gia, khu vực có liên quan đến Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.
- Phạm vi thời gian: Tập trung vào Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc từ năm 2013 đến nay. Ngoài ra, phạm vi thời gian có mở rộng về quá khứ để tìm hiểu Con đường tơ lụa thời cổ đại.

6. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu luận văn

Cơ sở lý luận

Luận văn sử dụng một số lý thuyết trong quan hệ Quốc tế để làm cơ sở nghiên cứu, phân tích và đánh giá. Đó là Chủ nghĩa hiện thực, Chủ nghĩa kiến tạo và Chủ nghĩa “dĩ Hoa vi trung”

Chủ nghĩa hiện thực: Trong mỗi quan hệ quốc tế, các quốc gia nói chung và đặc biệt là Trung Quốc nói riêng luôn đề cao giá trị của quyền lực và luôn tìm cách nâng cao quyền lực của mình. Quyền lực dưới góc nhìn của chủ nghĩa hiện thực là phương tiện và là mục tiêu của mỗi quốc gia, và quyền lực cũng chính là động lực cho các chính sách đối ngoại, mỗi một chính sách mà các quốc gia lựa chọn thực hiện chỉ có thể được giải thích bằng lăng kính quyền lực, vì vậy tác giả đã vận dụng lí luận này làm cơ sở để lí giải động cơ phía sau của việc hình thành Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

Chủ nghĩa kiến tạo: Chủ nghĩa kiến tạo cung cấp cơ sở lí luận giúp tác giả xem xét về khía cạnh văn hóa xã hội, bản sắc của Trung Quốc, từ đó lí giải được trong từng thời kì khác nhau tương ứng với hoàn cảnh lịch sử, xã hội và văn hóa cụ thể có những dấu ấn khác nhau trong chính sách phát triển của Trung Quốc. Đồng thời dưới góc nhìn của chủ nghĩa kiến tạo tác giả có thể nhận định được sự tương đồng giữa các thời kì và tương đồng giữa các quốc gia để có thể đưa ra nhận định và đánh giá về khả năng, triển vọng hợp tác.

Chủ nghĩa “dĩ Hoa vi trung”: lý thuyết này có nguồn gốc lâu đời trong lịch sử chính trị của các triều đại chuyên chế Trung Quốc và ngày nay vẫn còn tồn tại và tác động đến tư duy, đường lối đối ngoại của nhiều nhà lãnh đạo Trung Quốc. Xem xét đối tượng nghiên cứu dưới góc nhìn của Chủ nghĩa “dĩ Hoa vi trung” có thể thấy Trung Quốc luôn xem mình là trung tâm và muốn thể hiện sức mạnh mang tính trung tâm, điều đó phần nào lí giải được vì sao có Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

Phương pháp nghiên cứu

Để thực hiện đề tài này, tác giả đã vận dụng các phương pháp trong nghiên cứu quan hệ quốc tế như:

Phương pháp lịch sử: đây là phương pháp giúp tái hiện sự vật, hiện tượng một cách trung thực nhất theo chiều dài của lịch sử, theo đúng trình tự thời gian và không gian như nó đã từng diễn ra, cụ thể ở đây tác giả nghiên cứu đối tượng “Con đường tơ lụa trên biển” theo chiều dài thời gian từ quá khứ đến hiện tại, mô tả quá trình từ khi hình thành Con đường tơ lụa thời cổ đại đến quá trình ra đời Sáng kiến Vành đai và Con đường và thực tiễn triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI. Phương pháp này giúp cho đề tài nghiên cứu mang tính toàn diện, cụ thể và trung thực.

Phương pháp phân tích tổng hợp: phương pháp này được áp dụng để phân tích chính sách, phân tích lợi ích trong quá trình nghiên cứu đề tài. Việc phân tích chính sách liên quan đến Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI giúp tác giả có thể đánh giá được tính toàn vẹn, tính thống nhất và đặc biệt là tính khả thi, hiệu quả của chính sách này. Bên cạnh đó phân tích lợi ích giúp tác giả nhận định rõ được lợi ích quốc gia trong việc hình thành Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc. Qua việc hiểu rõ hơn, sâu sắc hơn đối tượng nghiên cứu từ phương pháp phân tích tác giả sẽ có những nhận định, đánh giá đầy đủ, đồng thời đưa ra những đối sách, giải pháp cụ thể đối với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

Bên cạnh đó tác giả còn sử dụng các phương pháp trong nghiên cứu Quốc tế như phương pháp nghiên cứu liên ngành, phương pháp nghiên cứu hệ thống - cấu trúc và phương pháp chính trị học so sánh giúp đảm bảo tính hệ thống, tổng hợp, bao quát và toàn diện về mọi mặt, vấn đề được nghiên cứu dưới những góc nhìn khoa học có liên hệ chặt chẽ, mật thiết, hữu cơ với nhau như Kinh tế - Chính trị - An ninh - Quyền lực. Trong

đó, phương pháp nghiên cứu liên ngành đặc biệt giúp đảm bảo tính khách quan, cập nhật, thời sự. Cụ thể khi khảo cứu vấn đề an ninh biển Đông dưới tác động của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc, kết hợp dưới nhiều góc nhìn, nhãn quan khoa học khác nhau có được từ những tri thức văn hóa, lịch sử, chính trị, quan hệ quốc tế ... để có lăng kính đa chiều, rõ ràng hơn và khách quan hơn về vấn đề nghiên cứu.

7. Đóng góp mới của luận văn

Công trình nghiên cứu đã xây dựng nội dung tương đối chi tiết và vận dụng những kiến thức khá đầy đủ về Sáng kiến Vành đai và Con đường, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, sẽ cung cấp một cách có hệ thống và toàn diện những hiểu biết mang tính thời sự, toàn cầu cho những đối tượng muốn tiếp cận, học tập và nghiên cứu, đề tài sẽ là tài liệu tham khảo cho các bạn học sinh, sinh viên, nghiên cứu sinh, giáo viên thuộc các chuyên ngành liên quan như Đông phương học, Châu Á học, Quốc tế học. Đặc biệt luận văn có những đóng góp mới sau đây:

Thứ nhất, kể từ khi Sáng kiến Vành đai và Con đường, đặc biệt Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc ra đời cho đến nay, đã có rất nhiều công trình trong và ngoài nước nghiên cứu và viết về những vấn đề có liên quan, tuy nhiên đây là luận văn đầu tiên mà tác giả đi sâu nghiên cứu những tác động của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc đến an ninh biển Đông.

Thứ hai, mặc dù Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI đã bắt đầu từ năm 2013 và đã có nhiều công trình nghiên cứu trước đó về nó, nhưng nay với đề tài luận văn này, tác giả đã đặt nó trong một bối cảnh mới và có những đánh giá tác động trong bối cảnh mới, việc nghiên cứu diễn biến của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI trong bối cảnh đầy biến động của tình hình khu vực và trên thế giới là điểm mới và quan trọng trong đề tài luận văn.

8. Cấu trúc của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận và tài liệu tham khảo, nội dung luận văn được chia làm ba chương như sau:

Chương 1. Cơ sở hình thành con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI

Đây là chương làm làm rõ được cơ sở hình thành Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc, với việc giới thiệu Chủ nghĩa “Dĩ Hoa vi Trung” và đặc biệt thông

qua “Giấc mơ Trung Hoa” để làm rõ động cơ và tham vọng của Trung Quốc về Sáng kiến “Một vành đai – Một con đường”, đồng thời phân tích làm rõ các nhân tố tình hình thế giới và khu vực và nhất là sự trỗi dậy về kinh tế của Trung Quốc có ảnh hưởng, tác động trực tiếp đến sự hình thành Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

Chương 2. Con đường tơ lụa trên biển trong Sáng kiến Vành đai và Con đường

Ở chương này, tác giả đi sâu phân tích Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc trong Sáng kiến Vành đai và Con đường, trong đó đặc biệt làm rõ mục tiêu cốt lõi của chiến lược, các bước triển khai, thực tiễn triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI từ khi hình thành cho đến nay trong các nước và các khu vực có liên quan.

Chương 3. Tác động của Con đường tơ lụa trên biển TK XXI đến an ninh biển Đông

Trong chương này, thông qua việc làm rõ đặc điểm triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc, tác giả sẽ phân tích, đánh giá tác động của con đường tơ lụa trên biển đến an ninh biển Đông, đồng thời cũng phân tích thái độ, phản ứng của các nước đối với chiến lược này, đưa ra dự báo về những thách thức và cơ hội trong vấn đề an ninh biển Đông dưới tác động của Con đường tơ lụa trên biển. Trên cơ sở đó tác giả đưa ra một số khuyến nghị đối sách cho Việt Nam trước chiến lược này của Trung Quốc.

Bổ cục chi tiết luận văn:

Chương 1

CƠ SỞ HÌNH THÀNH CON ĐƯỜNG TƠ LỤA TRÊN BIỂN THẾ KỶ XXI

1.1. Con đường tơ lụa thời cổ đại

1.2. Chủ nghĩa “Dĩ Hoa vi trung” và “Giấc mộng Trung Hoa”

1.2.1. Chủ nghĩa “Dĩ Hoa vi trung”

1.2.2. Giấc mộng Trung Hoa

1.3. Sự trỗi dậy về kinh tế của Trung Quốc và những diễn biến mới của tình hình thế giới

1.3.1. Diễn biến mới của tình hình thế giới

1.3.2. Sự trỗi dậy về kinh tế, quân sự của Trung Quốc

Chương 2

CON ĐƯỜNG TƠ LỤA TRÊN BIỂN TRONG SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG

2.1. Sáng kiến Vành đai và Con đường

- 2.2. Mục tiêu, nội dung chiến lược của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI
 - 2.2.1. Mục tiêu của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI
 - 2.2.2. Nội dung chiến lược
- 2.3. Thực tiễn triển khai Con đường tơ lụa trên biển từ năm 2013 đến nay
 - 2.3.1. Tiến trình thực hiện
 - 2.3.2. Những thuận lợi và khó khăn trong quá trình triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI
 - 2.3.3. Kết quả đạt được và phản ứng của các nước

Chương 3

TÁC ĐỘNG CỦA CON ĐƯỜNG TƠ LỤA TRÊN BIỂN THẾ KỶ XXI ĐẾN AN NINH BIỂN ĐÔNG

- 3.1. Đặc điểm triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc
- 3.2. Tác động của việc triển khai Con đường tơ lụa trên biển đến an ninh biển Đông
 - 3.2.1. Tác động tích cực
 - 3.2.2. Tác động tiêu cực
- 3.3. Triển vọng đối với an ninh biển Đông
 - 3.3.1. Thuận lợi
 - 3.3.2. Thách thức
- 3.4. Quan điểm của Việt Nam và những khuyến nghị về đối sách.
 - 3.4.1. Quan điểm của Việt Nam với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI
 - 3.4.2. Những khuyến nghị về đối sách cho Việt Nam

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ HÌNH THÀNH CON ĐƯỜNG TƠ LỤA TRÊN BIỂN THẾ KỶ XXI

1.1. Con đường tơ lụa thời cổ đại

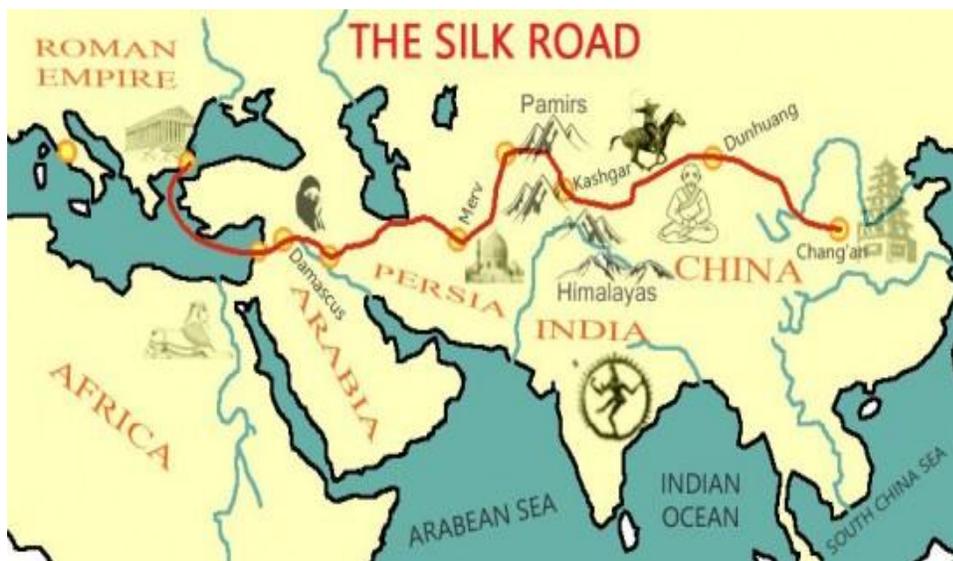
Sự ra đời của con đường tơ lụa được đánh giá là sự kiện quan trọng nhất trong lịch sử quan hệ kinh tế - văn hóa giữa phương Đông và phương Tây thời cổ đại, vì thế nó đã thu hút sự quan tâm nghiên cứu của nhiều học giả. Trung Quốc là quê hương của tơ lụa và từ rất sớm, tơ tằm cùng các sản phẩm dệt nổi tiếng của Trung Quốc đã được vận chuyển ra nước ngoài. Sự ưa chuộng đặc biệt dành cho mặt hàng tơ lụa của Trung Quốc ngày càng phổ biến cùng với những chuyến hàng mang sản phẩm tơ lụa sang phương Tây đã dần hình thành nên tuyến đường giao thương quốc tế mà về sau nó được mang tên là Con đường tơ lụa. Trong các báo cáo được xuất bản lần đầu ở Berlin năm 1877, nhà địa lý học người Đức Ferdinand Von Richthofen (1833-1905), lần đầu tiên đã đưa ra thuật ngữ “Con đường tơ lụa” để chỉ tuyến đường thông thương trên bộ thời cổ đại giữa Trung Quốc và các khu vực lân cận kéo dài đến phương Tây, vì tơ lụa là mặt hàng chủ yếu được buôn bán vận chuyển qua tuyến đường này nên được mệnh danh là Con đường tơ lụa. Kể từ khi thuật ngữ Con đường tơ lụa xuất hiện, các học giả và nhà nghiên cứu đã lần theo dấu vết về sự phát triển của tơ lụa Trung Quốc và nhận thấy rằng tơ lụa Trung Quốc xuất khẩu sang phương Tây không chỉ bằng đường bộ mà còn thông qua đường biển. Nhà Hán học người Pháp Edojurd Chavanse (1865-1918) trong tác phẩm “Sử liệu Tây Turki”, đã khẳng định rõ Con đường tơ lụa có hai tuyến đường bộ và đường biển¹. Về sau, giới học thuật quốc tế đều thống nhất tên gọi Con đường tơ lụa để chỉ tuyến đường thông thương thời cổ đại bắt đầu từ Phúc Châu Trung Quốc qua Nam Á và Tây Á, chạy dài tới tận Châu Âu và Bắc Phi, bao gồm tuyến đường trên bộ và trên biển.

Như vậy, việc khai thông con đường tơ lụa đã mở ra một kỷ nguyên mới trong vấn đề giao thông, trao đổi thương mại và giao lưu văn hóa giữa Trung Quốc và phương Tây. Trung Quốc được biết đến là nước tìm ra cách trồng dâu, nuôi tằm, ươm tơ, dệt lụa sớm nhất thế giới² và sản phẩm tơ lụa ra đời rất được sự ưa chuộng của người dân, nên ngay từ đầu thời Tây Hán trong xã hội Trung Hoa đã xuất hiện những thương nhân muốn mang tơ

¹ Trần Viêm (2002), *Con đường tơ lụa trên biển và sự giao lưu văn hóa của Trung Quốc với bên ngoài*, Nxb Đại học Bắc Kinh, tr.3

² Chu Hữu Chí-Khuông Thiệu Ba (2017), *Almanach 5000 năm Nền văn minh thế giới*, Nxb Hồng Đức, tr.56

lụa đến bán cho các quốc gia láng giềng gần biên giới nhà Hán để kiếm lời. Tuy nhiên, theo sử Trung Quốc, những năm đầu thời Tây Hán, Hung Nô - một tộc du mục cường thịnh ở miền Bắc Trung Quốc, không ngừng phát động chiến tranh xâm lấn ra bên ngoài, gây sức ép rất lớn đối với biên cương của Triều Hán. Các dân tộc khác ở Tây Vực đều phụ thuộc và chịu sự uy hiếp nặng nề của Hung Nô. Đến thời Hán Vũ Đế, để loại trừ hiểm họa biên giới, một mặt triều đình Hán dùng vũ lực tấn công Hung Nô, mặt khác họ dùng biện pháp ngoại giao, liên kết với tộc Đại Nguyệt Thị và cộng đồng các nước Tây Vực, cùng nhau chống lại Hung Nô. Năm Kiến Nguyên thứ 3 (138 TCN) và năm Nguyên Đĩnh thứ 2 (115 TCN), Hán Vũ Đế đã hai lần phái Trương Khiên đi sứ Tây Vực với mục đích đặt mối quan hệ giao bang với những quốc gia và dân tộc mới. Tuy chuyến đi của Trương Khiên không tạo thêm mối quan hệ nào mới cho nhà Hán nhưng đã giúp nhà Hán có thêm nhiều kiến thức về các nền văn hóa phương Tây và từ đó đặt nền móng cho việc khai thông con đường tơ lụa trên bộ³. Nhà Hán sau khi thiết lập được sự đô hộ ở Tây Vực đã bảo đảm cho việc giao lưu, buôn bán Trung – Tây được thông suốt. Tuyến đường này xuất phát từ kinh đô Trường An - Tây An ngày nay, theo hướng Tây xuyên qua hành lang Hà Tây, qua Thiên Trúc - Ấn Độ, đến An Tức - Iran, rồi đến Đại Tần - tức đế quốc La Mã ở Châu Âu (hình 1.1) .



Hình 1.1. Con đường tơ lụa trên bộ thời cổ đại

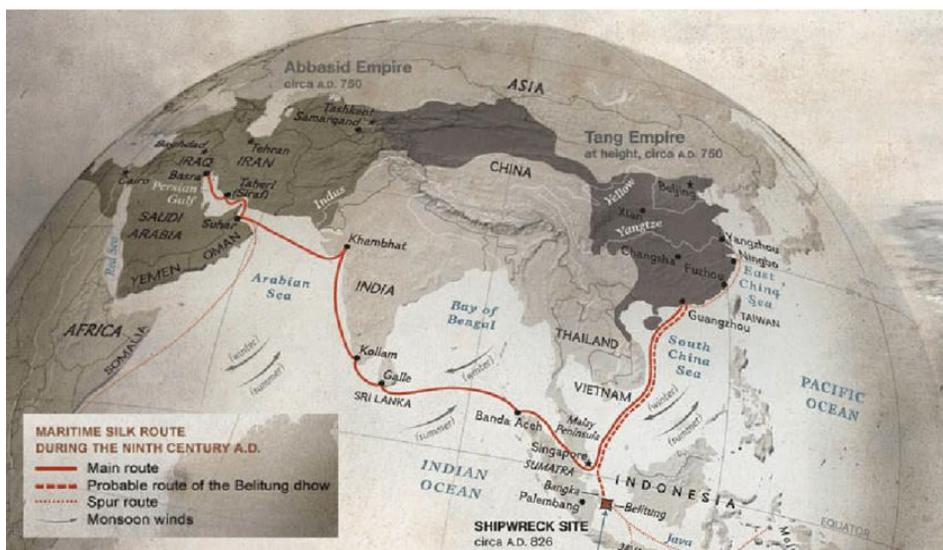
Nguồn: <https://nghiencuulichsu.com/2015/08/13/con-duong-to-lua/>

³ Đặng Tân Dụ (1998), “Con đường tơ lụa và tác dụng của nó trong giao lưu văn hóa Trung Quốc - phương Tây”, Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc, số 5, tr.40

Tơ sồng và các sản phẩm dệt tơ lụa của Trung Quốc, cùng với các hàng hóa khác thông qua tuyến đường này được vận chuyển ra nước ngoài đã trở thành mặt hàng thịnh hành khắp phương Tây một thời. Tuy lấy tơ lụa để mở đầu và lấy việc buôn bán tơ lụa làm chính, song ý nghĩa của con đường tơ lụa lại vượt xa phạm vi kinh tế, có ảnh hưởng mạnh đến mặt chính trị, ngoại giao, tôn giáo, văn hóa nghệ thuật cũng như sinh hoạt của nhân dân. Thời Tây Hán, nhà nước Trung Quốc phát triển vững mạnh về mặt kinh tế, cùng với nền chính trị thống nhất, đó chính là tiền đề quan trọng thúc đẩy phát triển giao lưu kinh tế-văn hóa với các nước. Hơn nữa, Hán Vũ Đế là một nhân vật kiệt xuất, dưới thời trị vì của ông (140 TCN đến 86 TCN), cùng với sự hình thành của con đường tơ lụa Tây Vực, Nhà Hán đã nỗ lực khai thông tuyến đường biển nhằm đẩy mạnh sự giao lưu và mở rộng ảnh hưởng của vương triều Hán ra bên ngoài. Là một đất nước rộng lớn với đường bờ biển dài, Trung Quốc có lịch sử về hàng hải, họ biết lợi dụng sức gió, sự vận động của những dòng hải lưu và thuật chiêm tinh. Bờ biển phía Đông đại lục Trung Hoa có hướng Bắc – Nam, nên các nhà hàng hải cổ đại Trung Quốc biết rằng, đi về hướng Đông sẽ tới Nhật Bản và theo hướng nam sẽ tới Đông Nam Á. Do vậy, từ rất sớm cư dân vùng Hoa Đông đã có mối liên hệ mật thiết với Nhật Bản, Triều Tiên còn người Hoa Nam có mối quan hệ qua lại thường xuyên với cư dân Đông Nam Á.

Trước thời Hán, sản phẩm tơ lụa Trung Quốc đã được buôn bán, trao đổi ra nước ngoài thông qua đường biển, nhưng đây chưa phải là hình thức hoạt động thương mại có quy mô dưới sự chỉ đạo của triều đình, mà chỉ là những hoạt động mang tính chất buôn bán nhỏ lẻ. Sau khi Tần Thủy Hoàng thôn tính sáu nước Tề, Yên, Triệu, Sở, Ngô, Việt, nhân dân các nước chạy loạn đã tìm đường vượt biển sang Triều Tiên, dần hình thành nên tuyến giao thông trên vùng biển phía Đông. Tuyến đường này thông qua Đông Hải (Hoàng Hải ngày nay), nối với Triều Tiên và Nhật Bản. Từ đây, tơ lụa và kỹ thuật nuôi tằm, uơng tơ, dệt vải của người Trung Quốc đã được truyền bá sang Triều Tiên và đến thời Hán từ Triều Tiên lại được truyền tới Nhật Bản. Con đường truyền bá kỹ thuật này cũng chính là tuyến đường biển vận chuyển tơ lụa ra nước ngoài sớm nhất của Trung Quốc và sau này nó đã trở thành một bộ phận quan trọng của con đường tơ lụa trên biển. Tuy nhiên, trong thời Tần – Hán chưa diễn ra các hoạt động thương mại trên tuyến đường biển phía Đông này và tơ lụa Trung Quốc được đưa sang các nước hoàn toàn không mang

tính chất hàng hoá thương mại. Cho đến năm Nguyên Đỉnh thứ 6 (111 TCN), sau khi bình định Nam Việt, Hán Vũ Đế cho thành lập quận Hợp Phố cùng những cảng biển đầu tiên như: Hợp Phố, Từ Văn, tuyến đường biển phía Nam được hình thành, thương mại mới thực sự đi vào hoạt động và tơ lụa Trung Quốc đã trở thành một mặt hàng trao đổi theo thuyền của các xứ đoàn cập bến tới nhiều quốc gia. Theo ghi chép trong Hán thư, đây là những ghi chép sớm nhất trong sử liệu của Trung Quốc về tơ lụa thông qua đường biển, đã vạch ra hải trình tới Ấn Độ dương của đoàn thuyền Trung Quốc, các nước mà sứ đoàn Trung Quốc đã đi qua và thiết lập quan hệ buôn bán. Theo hải trình này, thuyền xuất phát từ cảng Từ Văn, Hợp Phố đi khoảng 5 tháng đến nước Đô Nguyên (Tây Nam Malaysia), rồi lại đi tiếp 4 tháng đến nước Ấp Lu Một (Ratburi - Nam Thái Lan), lại đi thuyền khoảng hơn 12 ngày nữa thì tới nước Thầm Ly (Tanasalin - Miến Điện), đi bộ khoảng hơn 10 ngày thì tới nước Can Đô Lu (Prome - Nam Miến Điện), từ nước Can Đô Lu, lại đi thuyền khoảng 2 tháng thì tới nước Hoàng Chi (Nam Ấn Độ), cuối cùng dừng lại tại nước Dĩ Trình Bất (quốc đảo Sri Lanka)⁴. Tại đây, sứ đoàn tiếp tục tiến hành trao đổi thương mại với các thuyền buôn hoạt động trên tuyến hàng hải của La Mã đi xuống từ Địa Trung Hải, rồi theo lộ trình cũ quay trở về Trung Quốc (Hình 1.2).



Hình 1.2. Con đường tơ lụa trên biển thời cổ đại

Nguồn: https://www.researchgate.net/figure/Maritime-Silk-Road-during-the-ninth-Century-AD-Part-of-the-map_fig1_328203388

⁴ Chử Bích Thu, “Con đường tơ lụa trên biển thời Hán”, *Nghiên cứu lịch sử*, 7/6/2016, <https://nghiencuulichsu.com/2016/06/07/con-duong-to-lua-tren-bien-thoi-han/> truy cập ngày 13/7/2021

Thực tế vào thời Hán, hàng tơ lụa Trung Quốc xuất khẩu ra nước ngoài chủ yếu là thông qua con đường tơ lụa trên bộ Tây Vực và Tây Nam. Tuy nhiên, Con đường tơ lụa trên bộ chỉ thông tới những nước tiếp giáp với Trung Quốc, muốn vận chuyển hàng đi xa hơn về phía Tây, đoàn lái buôn phải đi qua một loạt các nước và nếu như một trong số các nước đó xảy ra chiến tranh hay một nước nào đó nảy sinh mưu đồ lũng đoạn dẫn đến thao túng hoạt động thương mại trên tuyến đường này thì toàn bộ hoạt động của tuyến đường sẽ bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Thêm vào đó, điều kiện tự nhiên trên tuyến đường bộ lại vô cùng khắc nghiệt, đoàn lái buôn phải vượt qua những ngọn núi cao lạnh lẽo, những sa mạc cằn cỗi nóng bỏng mịt mù bão cát. Phương tiện vận chuyển duy nhất là thò hàng trên lưng lạc đà, do vậy số lượng hàng thò không nhiều và thời gian vận chuyển lâu. Có lẽ, lý do xuất phát từ chính những hạn chế nảy sinh của việc vận chuyển qua Con đường tơ lụa trên bộ, cộng với ý đồ mở rộng ảnh hưởng chính trị ra bên ngoài của triều đình Hán đã dẫn tới việc hình thành tuyến đường buôn bán trên vùng biển phía Nam. Việc khai thông con đường tơ lụa trên biển đã phản ánh sự phát triển của sức sản xuất xã hội, kỹ thuật hàng hải và thương mại đường biển của Trung Quốc trong thời Hán. Tuy giai đoạn đầu, hoạt động thương mại trên tuyến đường biển chưa rõ nét, chủ yếu là mậu dịch triều cống, nhưng Con đường tơ lụa trên biển được xem là nơi khởi đầu của mọi con đường hàng hải, thông qua tuyến đường này Trung Quốc bước đầu mở rộng giao lưu kinh tế - văn hóa với các nước Đông Nam Á, Nam Á và tới tận châu Âu, tạo tiền đề cho việc phát hiện quan hệ thương mại với các nước này trong giai đoạn sau.

Như vậy, việc hình thành con đường tơ lụa trên bộ và trên biển thời cổ đại có ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với sự phát triển của nhân loại. Không chỉ có ý nghĩa về mặt giao thương, con đường tơ lụa còn tạo nên động lực để thúc đẩy khoa học phát triển trong thời kỳ này. Con đường này còn là cơ sở cho những khám phá mới của con người về địa lý, tự nhiên, chính trị và là cây cầu giao lưu giữa các nền văn hóa, tôn giáo lớn của thời đại. Thông qua con đường này, văn hóa các nước cùng nhiều tôn giáo được giao thoa khắp nơi. Mọi tôn giáo đều được chấp nhận và tôn trọng trên con đường tơ lụa, quan điểm thể hiện sự tiến bộ này đã tạo tiền đề cho các nền văn minh ngày một phát triển. Chính từ những ý nghĩa to lớn mà Con đường tơ lụa cổ đại đã mang lại, một lần nữa Trung Quốc muốn vực dậy con đường huyền thoại này, con đường đã đưa Trung Quốc đến thời kỳ

phát triển thịnh vượng và vươn mình ra thế giới. Năm 2013 Trung Quốc đã lần đầu tiên giới thiệu “Con đường tơ lụa mới”, dựa trên sự vang bóng một thời của Con đường tơ lụa cổ đại nhưng mang một sắc thái và nội hàm hoàn toàn mới. Trung Quốc muốn thông qua con đường tơ lụa để vươn lên vị trí dẫn đầu, hoàn thành giấc mộng Trung Hoa, giấc mộng bá chủ thiên hạ.

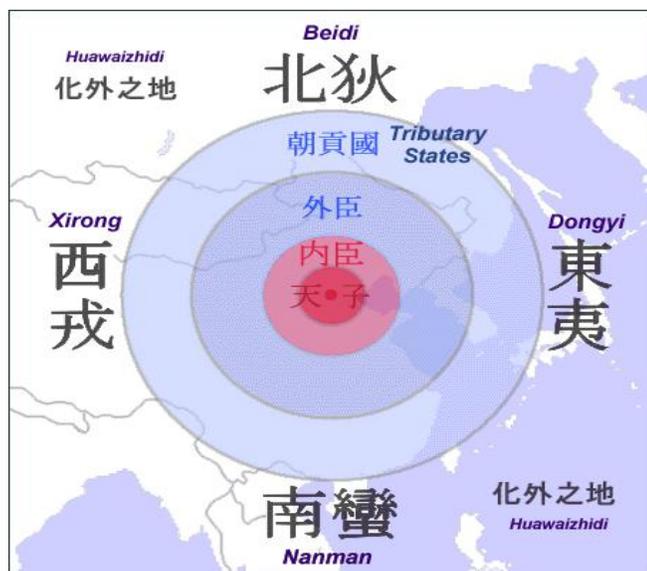
1.2. Chủ nghĩa “Dĩ Hoa vi trung” và “Giấc mộng Trung Hoa”

1.2.1. Chủ nghĩa “Dĩ Hoa vi trung”

Thuật ngữ “Dĩ Hoa vi trung”, nghĩa là “lấy văn-minh làm căn-bản”. “Hoa” trong khái niệm nguyên thủy là sự sáng hoặc vùng đã khai hóa, ban đầu không nội hàm yếu tố quốc gia. Sự sáng và sự tối đối lập nhau, từ đây ta có thể hiểu, “Man Di” là các vùng u tối hoặc vùng chưa khai hóa, vây quanh vùng văn minh. Tài liệu cổ nhất trình bày ý thức hệ này là Chiến Quốc sách của Lưu Hưởng (77 - 06 TCN). Kế tục Chiến Quốc sách, ý thức hệ dần hoàn thiện với các cách gọi vùng văn minh hoặc sự văn hiến là trung hoa, trung quốc, trung hạ, trung châu, trung thổ hay hoa hạ - đều hàm nghĩa là khu vực trung tâm thế giới. Người sinh sống, cư trú tại vùng đất trung tâm ấy được gọi là hoa nhân, hán nhân hay hạ nhân. Còn Các chính thể coi quản trung tâm ấy được gọi là thiên triều hoặc thượng quốc, có sứ mạng thế thiên hành đạo. Tuy không chỉ đích danh quốc gia hay bộ tộc nào nhưng quan niệm này cũng chia Man Di thành tứ di hoặc tứ hải, gồm: Đông di, Nam man, Tây nhung, Bắc địch. Đây chỉ là cách gọi phiếm, vào giai đoạn đó thì sự am hiểu về thế giới thường mang tính khẩu truyền. Tư tưởng Hoa Di hầu như tồn tại ở vùng trung tâm trong khoảng 1000 năm từ thời Hán quốc, tương ứng một phần lãnh thổ CHND Trung Hoa ngày nay, nhưng thời đó cũng chưa thực sự có sức ảnh hưởng lớn. Khởi đầu từ thời nhà Đường, khi Trung Hoa hội đủ tiềm lực, đã tiến hành bành trướng ra bên ngoài bằng cả quyền lực và văn hóa, từ đó ý thức hệ này mới dần lan ra toàn bộ khu vực mà nay là Á Đông. Và cũng từ đó, các tầng lớp thống trị triều đình đều lấy tư tưởng này làm phương thức ứng xử với bên ngoài, đồng thời lấy đó làm tiêu chuẩn kiến tạo bản sắc của mình. Chẳng hạn được thể hiện qua các triều đình như Tân La (nhà nước cổ đại ở bán đảo Triều

Tiên), Triều Tiên, Nhật Bản, Lưu Cầu (vương quốc cổ đại nay thuộc Nhật Bản) và An Nam (Việt Nam) cũng xưng Hoa, gọi xung quanh là Di Địch⁵.

Từ nguồn gốc tư tưởng trên đã hình thành nên Chủ nghĩa dĩ Hoa vi trung hay tư tưởng dĩ Hoa vi trung, là chủ nghĩa lấy Trung Quốc làm trung tâm, là một quan điểm duy chủng tộc coi Trung Quốc là trung tâm của nền văn minh và ưu việt hơn tất cả các quốc gia khác. Trong thời kỳ phong kiến, người Hán xem mình là nền văn minh duy nhất trên thế giới, ngoài ra các quốc gia hoặc các nhóm dân tộc khác là “man di mọi rợ” theo từng mức độ khác nhau, gọi chung là Hoa Di. Các dân tộc ở phía Bắc sông Hoàng Hà được gọi là “Bắc Địch”; phía Đông được gọi là “Đông Di”; phía Tây được gọi là “Tây Nhung”; phía Nam sông Trường Giang được gọi là “Nam Man” (hình 1.3).



Hình 1.3. Thiên hạ trong tư tưởng Dĩ Hoa vi trung
Nguồn: <https://factsanddetails.com/china/cat3/sub9/item87.html>

Mối quan hệ của Đế quốc Trung Quốc với các nước chư hầu được hiểu là mối quan hệ triều cống mà theo đó mỗi nước chư hầu đều phải dâng cống phẩm cho Hoàng đế Trung Quốc. Những khu vực không chịu ảnh hưởng của hệ thống Trung Quốc trung tâm thì được gọi là Hoa ngoại chi địa. Trung tâm của hệ thống Trung Quốc trung tâm là Trung Quốc, được cai trị bởi một triều đại giành được Thiên mệnh, gọi là Thiên triều. Thiên triều, đặc trưng bởi đạo lý và phép tắc Nho giáo, được coi là nền văn minh nổi bật nhất

⁵ Bách khoa toàn thư Việt Nam, https://bkt.vn/D%C4%A9_Hoa_vi_Trung/%C4%91ang_ph%C3%A1t_tri%E1%BB%83n truy cập ngày 15/7/2021

thế giới, Hoàng đế Trung Quốc là hoàng đế hợp pháp duy nhất trên khắp thiên hạ. Theo cách sắp xếp mối quan hệ ngoại giao trên, chỉ có Trung Quốc mới được sử dụng tước hiệu hoàng đế còn các quốc gia khác thì được cai trị bởi những vị quốc vương.

Việc xác định miền đất trung tâm và tính kế tục triều đại hợp pháp đều là những khía cạnh thiết yếu trong hệ thống Trung Quốc trung tâm. Ban đầu miền đất trung tâm này đồng nghĩa với vùng Trung Nguyên, một khu vực được mở rộng thông qua các cuộc xâm lược và chinh phục trong nhiều thế kỷ. Bao quanh miền đất trung tâm là một số vòng tròn đồng tâm. Các dân tộc thiểu số địa phương không được tính là ngoại quốc. Tuy nhiên, chúng được quản lý bởi những nhà lãnh đạo bản xứ gọi là thổ ty, được triều đình Trung Quốc công nhận và được miễn trừ khỏi hệ thống quan liêu Trung Quốc. Bên ngoài vòng tròn đầu tiên là các nước chư hầu phải dâng triều cống cho Hoàng đế Trung Quốc. Qua hoạt động triều cống, Trung Quốc thể hiện quyền bá chủ khu vực của mình. Dưới thời nhà Minh, khi hệ thống triều cống đạt tới đỉnh cao, các nước triều cống được phân thành nhóm. Nhóm nước chư hầu Đông Nam thứ nhất bao gồm một số nước lớn ở Đông Á và Đông Nam Á, như Triều Tiên, Nhật Bản, Vương quốc Lưu Cầu (vương quốc cổ đại, nay không còn tồn tại), Việt Nam, Thái Lan, Champa (vương quốc cổ đại, nay không còn tồn tại) và Java (Indonesia). Nhóm nước chư hầu Đông Nam thứ hai gồm các nước như Sulu (vương quốc Hồi giáo cổ đại, nay không còn tồn tại), Malacca và Sri Lanka⁶. Nhiều nước trong số này là các quốc gia độc lập thời hiện đại. Ngoài ra, còn nhóm nước chư hầu phía Bắc, Đông Bắc, và hai nhóm lớn phía Tây (từ Sơn Tây, phía tây Lan Châu và Tân Cương ngày nay) và không có quốc gia nào trong các nhóm này tồn tại tới thời hiện đại với tư cách là một chính thể độc lập hoặc riêng biệt. Mô hình triều cống và niềm tin về tính ưu việt của quốc gia ở vùng trung tâm đã kết thúc vào thế kỷ 19. Hệ tư tưởng dĩ Hoa vi trung chịu thêm một cú đánh nữa khi Đế quốc Nhật Bản, trải qua cuộc Minh Trị Duy tân, đánh bại Trung Quốc trong cuộc chiến tranh Trung-Nhật lần thứ nhất. Sau đó, Trung Quốc đã áp dụng hệ thống Westphalia coi các quốc gia là độc lập bình đẳng. Trong chính sách đối ngoại thời hiện đại, đã tuyên bố nhiều lần rằng sẽ không bao giờ tìm kiếm quyền bá chủ. Mặc dù về hình thức mô hình đã không còn tồn tại nhưng tư tưởng xem mình trung tâm thiên hạ đã được truyền từ đời này sang đời khác và ăn sâu vào tâm thức của mỗi người

⁶ *Bách khoa toàn thư Việt Nam*,

https://bkt.vn/D%C4%A9_Hoa_vi_Trung/%C4%91ang_ph%C3%A1t_tri%E1%BB%83n truy cập ngày 15/7/2021

Trung Quốc. Tư tưởng ấy được thể hiện xuyên suốt qua các giai đoạn lịch sử, thể hiện qua lý tưởng và mục tiêu hành động của các nhà lãnh đạo hàng đầu của Trung Quốc, chẳng hạn như Tôn Trung Sơn với chủ trương “Học Mỹ, vượt Mỹ” và mục tiêu xây dựng Trung Quốc thành nước mạnh nhất thế giới. Trong Chủ nghĩa Tam dân của mình ông cũng nhấn mạnh Trung Quốc là dân tộc lớn nhất thế giới, dân tộc văn minh nhất thế giới và đời đời nối tiếp cho tới ngày nay vẫn là dân tộc ưu tú nhất thế giới⁷. Hoặc như Mao Trạch Đông, Đặng Tiểu Bình cũng tiếp nối tư tưởng “nhất thế giới”. Đặc biệt hiện nay với sáng kiến Vành đai và Con đường, Tập Cận Bình cũng đang phấn đấu hoàn thành giấc mộng đưa Trung Quốc vươn lên vị trí dẫn đầu thế giới. Vì vậy, qua đó có thể nhận thấy rõ ràng cho đến ngày nay Trung Quốc vẫn luôn mang trong mình tư tưởng “dĩ Hoa vi trung”.

1.2.2. Giấc mộng Trung Hoa

Trong thời gian qua, bên cạnh thuật ngữ “giấu mình chờ thời”, chúng ta thấy nhắc đến thường xuyên hơn một chủ thuyết mới được gọi là “Giấc mộng Trung Hoa”. Cụm từ “Giấc mộng Trung Hoa” được Tập Cận Bình đề cập tới lần đầu khi ông trở thành Tổng Bí thư vào tháng 11/2012 và lần thứ hai là trong bài diễn văn đầu tiên trên cương vị Chủ tịch nước vào tháng 3/2013. Ngày 19/8/2013, Tổng Bí thư Đảng Cộng sản Trung Quốc Tập Cận Bình đã tuyên bố: “Việc hiện thực hóa Giấc mộng Trung Hoa về sự phục hưng dân tộc vĩ đại có nghĩa là Trung Quốc trở thành một đất nước thịnh vượng, một quốc gia được tiếp sức sống mới và có nhân dân hạnh phúc”⁸. Theo các học giả, các cơ quan nghiên cứu của Trung Quốc, Giấc mộng Trung Hoa gắn với việc đạt được 2 mục tiêu 100 năm đầy tham vọng. Mục tiêu thứ nhất là trở thành xã hội khá giả toàn diện vào năm 2021, tức là đúng 100 năm kỉ niệm thành lập Đảng Cộng sản Trung Quốc. Mục tiêu thứ 2 là hiện đại hóa Trung Quốc, phấn đấu đến năm 2049 Trung Quốc thành một nước chủ nghĩa xã hội hiện đại giàu mạnh, dân chủ, hài hòa, văn minh, trở thành quốc gia có sức mạnh tổng hợp và tầm ảnh hưởng hàng đầu trên thế giới đúng 100 năm ngày thành lập nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa⁹. Trong khái niệm Giấc mộng Trung Hoa có 4 yếu tố chính: một là

⁷ Lưu Minh Phúc (2011), *Giấc mơ Trung Quốc*, Nxb Thời đại, TP.Hồ Chí Minh, tr.11

⁸ Phương Chi, “Giấc mộng Trung Hoa - tham vọng của Trung Quốc trỗi dậy”, *Thanh tra Việt Nam*, 14/7/2014, <https://thanhtra.com.vn/quoc-te/Giac-mong-Trung-Hoa--tham-vong-cua-Trung-Quoc-troi-day-75175.html>, truy cập ngày 20/7/2021

⁹ 冉昊, “中国全面建成小康社会的历史意义”, 2/7/2021, http://www.china.com.cn/opinion2020/2021-07/02/content_77601608.shtml, truy cập ngày 20/7/2021

Trung Quốc hùng mạnh, mạnh về kinh tế, mạnh về chính trị, mạnh về quân sự, mạnh về ngoại giao, mạnh về khoa học công nghệ; hai là Trung Quốc văn minh, bao gồm các khái niệm tự do, bình đẳng, công bằng, giàu về văn hóa và cao về đạo đức; ba là Trung Quốc hài hòa, hài hòa giữa các vùng miền, giữa các giai cấp và giữa các dân tộc và bốn là Trung Quốc sạch đẹp, sạch sẽ và ít ô nhiễm về môi trường¹⁰.

“Giác mộng Trung Hoa” đã thu hút được sự chú ý trên toàn thế giới. Các quốc gia phương Tây lo ngại về cách tiếp cận chính sách đối ngoại bành trướng và quyết đoán hơn được ngụ ý trong Giác mộng Trung Hoa, đặc biệt khi nó liên quan đến các hoạt động quân sự ngày càng tăng của Trung Quốc ở Biển Đông và Biển Hoa Đông. Ông Tập Cận Bình cũng đã nhấn mạnh rằng Giác mộng Trung Hoa là giác mộng của người dân Trung Quốc chỉ có thể đạt được thông qua Chủ nghĩa xã hội mang đặc trưng của người Trung Quốc. Giác mộng Trung Hoa được thiết kế để xây dựng một nền tảng vững chắc cho sự phát triển của một chiến lược ngoại giao đa phương diện, với mục đích không chỉ thúc đẩy sự đổi mới của đất nước, mà còn tăng cường sự chú ý quốc tế về tầm vóc của Trung Quốc trong nền chính trị thế giới. Trong những năm qua, dưới sự lãnh đạo của Tổng Bí thư Tập Cận Bình, Trung Quốc đã chuyển từ chiến lược “giấu mình chờ thời” của nhà lãnh đạo Đặng Tiểu Bình sang cách tiếp cận chủ động, quyết liệt về chính sách đối ngoại. Trung Quốc đã hướng đến mục tiêu phát triển toàn diện qua việc triển khai hàng loạt các chính sách quan trọng. Tại Đại hội đại biểu toàn quốc Đảng Cộng sản Trung Quốc lần thứ XIX năm 2017, ngoài việc tiếp tục đề ra những định hướng phát triển kinh tế hợp lý, thì việc giải quyết những vấn đề an sinh xã hội, tạo thêm nhiều việc làm, cải thiện đời sống người dân cũng là một trách nhiệm vô cùng quan trọng mà Trung Quốc phải đặt lên hàng đầu. Bên cạnh đó, chiến dịch chống tham nhũng mà Tổng Bí thư Tập Cận Bình khởi xướng và đang triển khai hết sức hiệu quả, nhận được sự ủng hộ mạnh mẽ của nhân dân Trung Quốc, vực dậy niềm tin của người dân vào sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản. Về đối ngoại, trong những năm qua, hình ảnh một Trung Quốc ngày càng quyết đoán hơn trong các vấn đề quốc tế và khu vực ngày càng rõ nét. Chủ động xây dựng quan hệ với các nước lớn, gia tăng ảnh hưởng địa chính trị thông qua sáng kiến chiến lược “Vành đai và Con

¹⁰ Phương Chi, “Giác mộng Trung Hoa - tham vọng của Trung Quốc trỗi dậy”, *Thanh tra Việt Nam*, 14/7/2014, <https://thanhtra.com.vn/quoc-te/Giac-mong-Trung-Hoa--tham-vong-cua-Trung-Quoc-troi-day-75175.html>, truy cập ngày 22/7/2021

đường”, thách thức vai trò và ảnh hưởng với các thể chế tài chính truyền thống thông qua thành lập nhiều tổ chức tài chính quốc tế mới như Ngân hàng đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á, Ngân hàng phát triển mới¹¹... Tất cả những động thái trên cho thấy Trung Quốc đang chuyển dần từ “Giấu mình chờ thời” sang giai đoạn “Trỗi dậy mạnh mẽ”, trong đó sáng kiến Vành đai và con đường là minh chứng rõ ràng nhất cho quyết tâm của Chủ tịch Tập Cận Bình nhằm từ bỏ phương châm “Giấu mình chờ thời” của Đặng Tiểu Bình. Ở tầm chiến lược, Vành đai và con đường được đưa ra nhằm hiện thực hóa mục tiêu Giác mộng Trung Hoa, trước hết là tạo dựng sự hiện diện, nâng cao ảnh hưởng về kinh tế tại khu vực xung quanh Trung Quốc, hướng tới các mục tiêu chiến lược về chính trị, an ninh, kinh tế, chủ quyền lãnh thổ và xây dựng một khuôn khổ luật chơi mới trong khu vực và trên thế giới, trong đó Trung Quốc đóng vai trò chủ đạo.

1.3. Sự trỗi dậy về kinh tế, quân sự của Trung Quốc và những diễn biến mới của tình hình thế giới

1.3.1. Diễn biến mới của tình hình thế giới

Bước vào thế kỷ XXI, trong khi hòa bình, hợp tác cùng phát triển vẫn đang là mục tiêu chính của các quốc gia thì tình hình thế giới và khu vực cũng tiếp tục tồn tại nhiều rủi ro, phức tạp về an ninh và chính trị. Khả năng xảy ra xung đột ở các điểm nóng ở Đông Á và Đông Nam Á vẫn chưa thể loại bỏ hoàn toàn. Trên phương diện quan hệ quốc tế và quản trị toàn cầu, mức độ hợp tác cũng gia tăng song hành với cạnh tranh. Nhiều hiệp định lớn đã đạt được những bước tiến triển sau thời gian đàm phán, tạo ra các tiềm năng hợp tác to lớn trong tương lai. Trong khi đó, cuộc chơi cạnh tranh, thỏa hiệp có sự tham gia của Trung Quốc nhằm xác lập vị thế quyền lực giữa các nước lớn đã ngày càng bộc lộ gay gắt. Đồng thời, các nền kinh tế mới nổi, các nước vừa và nhỏ cũng tìm cách gia tăng vai trò trong các thể chế hợp tác an ninh, kinh tế, tài chính mới. Sau khủng hoảng tài chính thế giới (2007-2008), kinh tế thế giới dần phục hồi chậm và không đều. Tăng trưởng chung của nền kinh tế thế giới cho cả năm 2014 chỉ đạt mức 3,3%. Kinh tế Mỹ năm 2015 cũng chỉ đạt 2,5%, trong khi kinh tế Nhật bản, EU và các nền kinh tế nền kinh

¹¹ Hà Thăng - Đinh Tuấn, Trung Quốc vạch rõ lộ trình hiện thực hóa “Giác mộng Trung Hoa”, Báo Tuyên Quang, 20/10/2017, <https://baotuyenquang.com.vn/the-gioi/trung-quoc-vach-ro-lo-trinh-hien-thuc-hoa-giac-mong-trung-hoa-90360.html>, truy cập ngày 22/7/2021

tế mới nổi tiếp tục rơi vào chu kỳ chậm phát triển¹². Tuy nhiên Trung Quốc lại nhanh chóng vượt qua khủng hoảng và khôi phục kinh tế đáng kể trong khi các nước khác vẫn đang vật lộn với khó khăn đến từ cuộc khủng hoảng. Hầu hết mọi quốc gia phương Tây bước vào lần khủng hoảng này với rất ít sự chuẩn bị. Chính phủ các nước này đã chi tiêu quá nhiều và chịu mức thâm hụt ngân sách cao nên khi họ phải tăng chi tiêu để cứu kinh tế, thâm hụt càng phình ra tới mức đáng ngại. Trong khi đó, Trung Quốc bước vào cuộc khủng hoảng này với một vị thế hoàn toàn khác. Nước này có thặng dư ngân sách và trước đó đã tăng lãi suất để hạ nhiệt tăng trưởng. Các ngân hàng của Trung Quốc cũng đã hạn chế cho vay tiêu dùng và ghìm bớt tốc độ tăng trưởng tín dụng. Bởi vậy, khi khủng hoảng gõ cửa, Chính phủ Trung Quốc có thể áp dụng các chính sách thông thường để kích thích tăng trưởng trở lại, như hạ lãi suất, tăng chi tiêu chính phủ, nới lỏng tín dụng, kích thích người tiêu dùng chi tiêu... Để hạn chế ảnh hưởng từ cuộc khủng hoảng, Trung Quốc đã kịp thời chuyển đổi mô hình tăng trưởng từ xuất khẩu sang phát triển nhu cầu trong nước, hội nhập sâu hơn về nền kinh tế quốc tế, đồng thời, phải quan tâm hơn tới phát triển bền vững. Theo đó, Trung Quốc đặc biệt nhấn mạnh việc sử dụng các lĩnh vực dẫn dắt như xây dựng hạ tầng, liên thông liên kết trên bộ, trên biển với bên ngoài, triển khai các bước thúc đẩy mạnh mẽ về phía Nam để kết nối với ASEAN và xa hơn. Kết quả, trong vòng một năm sau cuộc khủng hoảng, các chính sách giải pháp của Trung Quốc nhằm khắc phục tác động của khủng hoảng, thúc đẩy kinh tế tăng trưởng đã thu được thành quả tích cực, xoay chuyển từ xu hướng sụt giảm sang tăng trưởng kinh tế, phục hồi kinh tế ngày càng tăng cường. Có thể nói Trung Quốc đã tận dụng lần khủng hoảng này để đưa nền kinh tế của mình tiến xa hơn. Thật vậy, năm 2010, kinh tế Trung Quốc chính thức vượt Nhật để trở thành nền kinh tế lớn thứ 2 trên thế giới sau Mỹ, năm 2013 tổng lượng xuất khẩu của Trung Quốc đã vượt Mỹ, và năm 2014 đã đạt mức 4,303 tỷ USD, dự kiến năm 2030 Trung Quốc sẽ vượt Mỹ để nhảy lên vị trí nhất thế giới¹³. Với sự phát triển mạnh mẽ về mặt kinh tế, Trung Quốc chính thức trở thành thách thức tiềm năng trên mọi mặt trận đối với Mỹ.

¹² Nguyễn Vũ Tùng (2019), *Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc và đối sách của Việt Nam*, Nxb Chính trị quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr.28

¹³ Nguyễn Hải, “Trung Quốc nhận thức về tổng sản phẩm quốc nội”, *Báo Nhân dân*, 5/2/2010, <https://nhandan.vn/tin-tuc-the-gioi/trung-quoc-nhan-thuc-ve-tong-san-pham-quoc-noi-gdp-418515>, truy cập 24/7/2021

Chính bởi những lo ngại thách thức từ Trung Quốc, Mỹ đã chuyển trọng tâm, thực hiện chiến lược “xoay trục” và sau đó là “tái cân bằng” đối với khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Mỹ muốn tiếp tục can dự vào khu vực Châu Á - Thái Bình Dương để duy trì lợi ích kinh tế, nhằm đưa nước Mỹ thoát khỏi khủng hoảng và suy thoái kinh tế, tiếp tục là đầu tàu kinh tế của khu vực và thế giới. Mỹ cũng muốn có tiếng nói quyết định tại các diễn đàn, các tổ chức, các liên kết trong khu vực, trên cơ sở đó tiếp tục khẳng định vị thế, vai trò là trung tâm lãnh đạo thế giới. Về quân sự, Mỹ muốn đối phó với việc tăng cường sức mạnh quân sự của các cường quốc trong khu vực, nhất là Trung Quốc, hỗ trợ cho các đồng minh thân cận duy trì sức mạnh vượt trội về quân sự và răn đe tiến công các nước. Đồng thời tăng cường củng cố quan hệ với các đồng minh để tạo sự cân bằng chiến lược giữa Đông và Tây, giữa châu Âu, châu Á, châu Mỹ, giữa nước Mỹ với các trung tâm quyền lực chính trị, sức mạnh kinh tế, quân sự trên thế giới; thu hút các nước khác đi theo Mỹ làm đối trọng với các nước trong khu vực, trước hết là hình thành các liên minh mới để bao vây, làm đối trọng với Trung Quốc, sau đó là với Nga. Quan hệ Mỹ - Trung Quốc ngày càng thể hiện rõ bản chất là cạnh tranh chiến lược mang tính quy luật giữa một cường quốc đang lên và một cường quốc tại vị. Xu hướng cạnh tranh diễn ra quyết liệt trên tất cả các lĩnh vực, như thương mại, công nghệ, ngoại giao, quân sự, dân chủ, nhân quyền và trên các diễn đàn đa phương như Liên hợp quốc, Tổ chức Thương mại thế giới (WTO), Diễn đàn Hợp tác kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (APEC), Tổ chức Y tế thế giới (WHO). Tuy nhiên, cả hai nước đều kiềm chế, không để đổ vỡ quan hệ vì cả hai bên đều có nhu cầu tập trung xử lý những khó khăn trong nước. Bước vào thập niên thứ ba của thế kỷ XXI, trong bối cảnh nước Mỹ có chính quyền mới, Trung Quốc nỗ lực chuẩn bị kỷ niệm 100 năm thành lập Đảng Cộng sản Trung Quốc (1/7/1921 – 1/7/2021), cạnh tranh và hợp tác giữa hai cường quốc này có những diễn biến mới phức tạp hơn.

Bên cạnh đó, tại Liên bang Nga, Tổng thống V.Putin đẩy mạnh triển khai chiến lược nhằm giành lại vị thế của mình tại các khu vực ảnh hưởng truyền thống. Mặc dù gặp nhiều khó khăn về kinh tế nhưng Nga vẫn khẳng định vai trò của một cường quốc. Trong cuộc khủng hoảng Ucraina, mong muốn trở thành đồng minh NATO, Nga tìm mọi cách buộc Mỹ và phương Tây muốn giải quyết vấn đề Ucraina phải có sự tham gia của Nga. Đặc biệt, Nga chủ động sáp nhập Crimea đã gây biến động chính trị lớn ở Châu Âu khiến

căng thẳng giữa Nga, Mỹ và phương Tây càng gay gắt. Mỹ và phương Tây áp dụng nhiều biện pháp trừng phạt về kinh tế và đe dọa về quân sự với Nga. Đối phó với các động thái của phương Tây, Nga tăng cường lực lượng, vũ khí, triển khai tấn công và giành nhiều thắng lợi trong việc sử dụng vũ khí công nghệ cao để không kích lực lượng Nhà nước Hồi giáo tự xưng IS ở Syria. Điều đó chứng tỏ, Nga có đủ lực và sẵn sàng bảo vệ lợi ích của mình, đồng thời buộc Mỹ và phương Tây phải tính tới vai trò của Nga trên thế giới.

Về phía Nhật Bản, mặc dù bị Trung Quốc giành lấy vị trí số 2 nhưng Nhật Bản vẫn là cường quốc kinh tế và mục tiêu chiến lược của Nhật Bản là trở thành một cường quốc phát huy ảnh hưởng cả về kinh tế, chính trị và quân sự trong khu vực và trên thế giới. Chính phủ Nhật Bản triệt để phát huy công cụ “ngoại giao kinh tế”, sửa đổi Hiến pháp, gỡ bỏ ràng buộc nội bộ để tăng quyền tự do hành động trong một số vấn đề liên quan đến an ninh quốc gia, tăng cường quan hệ đồng minh với Mỹ, cùng Mỹ liên kết chặt chẽ và chia sẻ trách nhiệm. Ở khu vực, Nhật Bản tập trung xử lý quan hệ với Trung Quốc về kinh tế và căng thẳng gia tăng trong tranh chấp vùng biển. Nhật Bản quan tâm tới Đông Nam Á vì lợi ích chiến lược và lợi ích kinh tế, tham gia tích cực hơn các cơ chế hợp tác do ASEAN chủ đạo để có vai trò lớn hơn.

Bên cạnh Trung Quốc, thì Ấn Độ cũng là quốc gia đứng vững qua cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới¹⁴. Nhiều dự báo cho thấy, Ấn Độ ngày càng rút ngắn khoảng cách với Nhật Bản để vượt lên thành nền kinh tế thứ 3 thế giới. Ấn Độ tiếp tục duy trì cân bằng quan hệ với các nước lớn, trước hết là Mỹ và Trung Quốc, nhưng cạnh tranh lợi ích với Trung Quốc sẽ gay gắt hơn. Ấn Độ tiếp tục khẳng định ảnh hưởng của mình ở khu vực Nam Á và Ấn Độ Dương, đẩy mạnh chiến lược “hướng Đông” và gia tăng ảnh hưởng ở Đông Nam Á, quan tâm hơn tới an ninh biển và bảo vệ trật tự biển.

Tình hình EU trong những năm qua cho thấy chính sách đối ngoại đang hướng vào bên trong để xử lý các vấn đề nổi cộm như Brexit, khủng hoảng nợ công, khủng hoảng nhập cư, phòng chống khủng bố quốc tế, vì vậy sự quan tâm và nguồn lực dành cho khu vực Châu Á – Thái Bình Dương có chiều hướng giảm đi. Tuy nhiên, EU vẫn duy trì quan hệ với các đối tác ở các khu vực khác trong đó có ASEAN.

¹⁴ Mai Phương, “Khủng hoảng, cơ hội cho kinh tế Trung Quốc”, *VnEconomy*, 28/10/2019, <https://vneconomy.vn/khung-hoang-co-hoi-cho-kinh-te-trung-quoc.htm>, truy cập 5/8/2021

Trong bối cảnh chung của thế giới, ASEAN tiếp tục giữ và khai thác vị trí địa chiến lược của mình, bảo đảm khả năng thích ứng và tự chủ trong quan hệ với các nước lớn. ASEAN ưu tiên triển khai tầm nhìn 2025 và các kế hoạch hợp tác trên 3 trụ cột chính trị, kinh tế và văn hóa xã hội; thu hẹp khoảng cách phát triển và tăng cường kết nối; duy trì đoàn kết nội khối; tăng cường quan hệ đối ngoại với tất cả các đối tác ngoài khu vực, trong đó có EU¹⁵.

Hiện nay, ở khu vực châu Á - Thái Bình Dương, một số vấn đề nóng như vấn đề hạt nhân trên Biển Đông, biển Hoa Đông và bán đảo Triều Tiên... đang tiếp tục diễn biến phức tạp. Đặc biệt, tình hình hạt nhân trên bán đảo Triều Tiên có khả năng trầm trọng và biến động khó lường hơn. Quan hệ giữa hai bờ eo biển Đài Loan cũng trở nên căng thẳng khi chính quyền của nhà lãnh đạo Đài Loan Thái Anh Văn tăng cường hợp tác quân sự với Mỹ. Cạnh tranh quyền lực, lợi ích và vị thế chiến lược giữa các nước, đặc biệt là giữa các cường quốc Mỹ, Trung Quốc, Nga, Nhật Bản đang diễn ra ngày càng quyết liệt. Tình hình đó dẫn tới xu hướng liên minh, tập hợp lực lượng, kêu gọi đồng minh và chạy đua vũ trang mang tính đối đầu có chiều hướng gia tăng. Từ đó sẽ phát sinh những điểm nóng tại nhiều khu vực trên thế giới, làm cho tình hình an ninh thế giới diễn biến phức tạp và có nhiều biến động. Mỹ với mục tiêu duy trì và củng cố vị thế siêu cường số 1 thế giới, tiếp tục đẩy mạnh các chiến lược an ninh, quân sự toàn cầu bằng việc tập hợp lực lượng, điều chỉnh chiến lược với từng khu vực để khống chế, kìm hãm các thế lực gây hại đến vị thế của Mỹ.

Trong bối cảnh như vậy, sự cọ sát và cạnh tranh chiến lược, điều chỉnh chiến lược, tranh giành ảnh hưởng giữa các nước lớn ngày càng gia tăng, quyết liệt, tác động sâu rộng đến khu vực chịu ảnh hưởng truyền thống của Trung Quốc. Chính vì vậy Trung Quốc muốn có các khuôn khổ hợp tác mới về kinh tế, thương mại nhằm nắm quyền chủ động trước các đối thủ và đối tác thương mại trong khu vực, nhất là khi trọng tâm kinh tế thế giới đang trong quá trình chuyển dịch về châu Á. Do đó, sau đại hội XVIII Trung Quốc đã tiến hành bố trí lại cục diện chính sách đối với các nước láng giềng với nhiều điểm điều chỉnh và làm sâu sắc hợp tác cùng có lợi, liên thông liên kết với các quốc gia láng

¹⁵ Hồng Nhung, Tầm nhìn cộng đồng ASEAN 2025 - cơ hội và thách thức cho Việt Nam, *Sở Ngoại vụ tỉnh Bắc Giang*, 6/1/2017, https://songoaivu.bacgiang.gov.vn/chi-tiet-tin-tuc/-/asset_publisher/nwZpHte8w4DF/content/tam-nhin-cong-dong-asean-2025-co-hoi-va-thach-thuc-cho-viet-nam, truy cập 5/8/2021

giềng. Đồng thời, Trung Quốc đặt ngoại giao láng giềng lên một tầm cao mới nhằm tập hợp lực lượng với các nước láng giềng tạo thế mạnh trong cuộc cạnh tranh ảnh hưởng của các nước lớn trong khu vực đang ngày càng gia tăng. Như vậy, việc Trung Quốc đưa ra sáng kiến Vành đai và Con đường, trong đó có Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, ngoài việc phục vụ mục tiêu thúc đẩy tăng trưởng, còn nhằm hỗ trợ phát triển chính sách ngoại giao láng giềng của Trung Quốc trong giai đoạn hiện nay và tiếp theo.

1.3.2. Sự trỗi dậy về kinh tế, quân sự của Trung Quốc

“Không cần biết mèo vàng hay mèo đen, chỉ cần bắt được chuột đều là mèo tốt”, là phát ngôn nổi tiếng của nhà lãnh đạo Trung Quốc Đặng Tiểu Bình, đã xuất hiện lần đầu trong Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ 7 khóa III Đoàn Thanh niên Đảng cộng sản Trung Quốc và lần thứ hai trong bài phát biểu tại Hội nghị Ban bí thư Trung ương Đảng thảo luận về vấn đề làm thế nào để khôi phục nền nông nghiệp, trong bối cảnh nền kinh tế Trung Quốc lúc bấy giờ đang vô cùng khó khăn và lâm vào khủng hoảng. Phát ngôn này đã nhận được sự tán thành, ủng hộ và lan truyền rộng rãi trong các tầng lớp nhân dân và chính câu nói đó đã đem đến những thay đổi to lớn với nền nông nghiệp Trung Quốc, đánh dấu bước đầu của kế hoạch cải cách mở cửa của Đặng Tiểu Bình.

1.3.2.1. Chính sách cải cách, mở cửa của Trung Quốc

Kinh tế

Giai đoạn đầu từ năm 1978 đến năm 1991 là giai đoạn chuyển đổi thể chế kinh tế, Đảng Cộng sản Trung Quốc với mục tiêu giải phóng tư tưởng, chuyển trọng tâm từ “lấy đấu tranh giai cấp làm cương lĩnh” sang “lấy xây dựng kinh tế làm trung tâm” nhằm mục tiêu xây dựng hiện đại hóa xã hội chủ nghĩa. Giai đoạn này Trung Quốc tập trung vào chuyển đổi thể chế kinh tế với việc tiến hành mở cửa, xây dựng đặc khu kinh tế, xây dựng các loại thị trường, đặc biệt là việc khoán ruộng đất, phát triển các xí nghiệp hương trấn ở nông thôn, sau đó tiến hành mở rộng thí điểm quyền tự chủ kinh doanh của xí nghiệp quốc hữu ở thành phố.

Bước sang những năm 90 của thế kỷ XX, tình hình thế giới có nhiều biến đổi to lớn và sâu sắc. Hệ thống xã hội chủ nghĩa lớn mạnh nhất là Liên Xô tan rã, Đảng cộng sản ở các nước Đông Âu mất địa vị cầm quyền. Cùng với đó, nhiều nước tiến hành điều chỉnh chính sách phát triển kinh tế - xã hội, đối ngoại sau thời gian chiến tranh lạnh kéo dài. Tại

Trung Quốc, sự nghiệp cải cách, mở cửa cũng đối mặt với nhiều thách thức to lớn. Vấn đề cải cách, mở cửa hay đi theo con đường xã hội chủ nghĩa hay tư bản chủ nghĩa được tranh luận mạnh mẽ ở các cấp. Trước tình hình đó, Đảng Cộng sản Trung Quốc chủ trương tiến hành “Ba điều có lợi”, đó là có lợi cho đất nước, có lợi cho đời sống nhân dân, có lợi cho phát triển sức sản xuất xã hội chủ nghĩa¹⁶. Đại hội XIV Đảng Cộng sản Trung Quốc năm 1992 nêu mục tiêu đẩy mạnh mở cửa và xây dựng thể chế kinh tế thị trường xã hội chủ nghĩa. Đây được coi là cuộc giải phóng tư tưởng lần thứ hai và cũng là mốc quan trọng trong tiến trình cải cách, mở cửa ở Trung Quốc. Năm 1993, Hội nghị Trung ương 3 khóa XIV đã thông qua “Quyết định về một số vấn đề xây dựng thể chế kinh tế thị trường xã hội chủ nghĩa”, trong đó trình bày rõ những nội dung như lấy phân phối theo lao động làm chính, xây dựng chế độ phân phối thu nhập, lấy chế độ công hữu làm chủ thể, ưu tiên đặc biệt đến hiệu quả, chú trọng tới công bằng, nhiều thành phần kinh tế khác cùng phát triển, khuyến khích nhiều vùng và nhiều người giàu có tiến lên trước, cùng nhau đi con đường giàu có¹⁷.

Một sự kiện này đánh dấu tiến trình hội nhập quốc tế sâu rộng của Trung Quốc đó là việc Trung Quốc gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) vào năm 2001. Bắt đầu từ sau Đại hội Đảng Cộng sản Trung Quốc lần thứ XVI (2002), Hồ Cẩm Đào - thể hệ lãnh đạo thứ tư của Đảng Cộng Sản Trung Quốc đã có bước đột phá trong cải cách và phát triển nông thôn Trung Quốc. Hồ Cẩm Đào đã chú ý đến vấn đề xây dựng xã hội khác với Đặng Tiểu Bình và Giang Trạch Dân. Từ khi trở thành người lãnh đạo số một của Đảng Cộng Sản Trung Quốc, Hồ Cẩm Đào đã thêm “lĩnh vực xã hội” vào cục diện tổng thể xây dựng hiện đại hóa XHCN của Trung Quốc. Với lĩnh vực mới được thêm vào, Đại hội XVII Đảng Cộng sản Trung Quốc năm 2007 đã phát triển chủ trương từ “tam vị nhất thể”, bao gồm trụ cột kinh tế, chính trị và văn hóa sang “tứ vị nhất thể” gồm 4 trụ cột là kinh tế, chính trị, văn hóa và xã hội. Đồng thời Hồ Cẩm Đào đã đưa ra những chủ trương chính sách lớn giải quyết các vấn đề xã hội trong đó có xã hội ở nông thôn, xây dựng xã

¹⁶ 学习时报, “三个有利于是中国特色社会主义根本标准”, *Chinanews*, 27/9/2007,

<http://www.chinanews.com/gn/news/2007/09-27/1037308.shtml>, truy cập ngày 30/7/2021

¹⁷ Trần Hồng Việt, “Từ thể chế kinh tế thị trường xã hội chủ nghĩa đến kinh tế xã hội chủ nghĩa đặc sắc Trung Quốc thời đại mới”, *Lý luận Chính trị*, 24/12/2019, <http://lyluanchinhtri.vn/home/index.php/quoc-te/item/3013-tu-the-che-kinh-te-thi-truong-xa-hoi-chu-nghia-den-kinh-te-xa-hoi-chu-nghia-dac-sac-trung-quoc-thoi-dai-moi.html>, truy cập ngày 28/7/2021

hội hài hoà XHCN¹⁸. Vào thời kỳ đầu cải cách mở cửa, nhiệm vụ quan trọng nhất mà Trung Quốc phải đối mặt đó là phát triển kinh tế. Trải qua mấy chục năm cố gắng nỗ lực, kinh tế - xã hội phát triển vượt bậc, nhưng những vấn đề cũ được giải quyết thì những vấn đề mới lại nảy sinh. Cùng với sự đa dạng các thành phần kinh tế đã làm xuất hiện sự ngày càng nhiều các chủ thể lợi ích, làm mất cân đối trong phát triển giữa kinh tế và xã hội, giữa thành thị, nông thôn và giữa các vùng miền và khoảng cách chênh lệch thu nhập quá lớn giữa các tầng lớp trong xã hội. Sự mất cân bằng trong kết cấu xã hội làm cho quan hệ xã hội ngày càng căng thẳng. Trong bối cảnh đó, Hội nghị Trung ương 6 khóa XVI Đảng Cộng sản Trung Quốc đã kịp thời đưa ra bố cục tổng thể xây dựng hiện đại hóa XHCN Trung Quốc gồm 4 trụ cột chính và phối hợp nhịp nhàng giữa các nội dung như xây dựng xã hội với xây dựng kinh tế, xây dựng chính trị và xây dựng văn hóa. Đại hội XVII Đảng Cộng sản Trung Quốc thêm một bước nữa đưa ra thúc đẩy nhanh xây dựng xã hội với trọng điểm là cải thiện dân sinh thông qua việc tối ưu hóa kết cấu xã hội, cải thiện quan hệ xã hội tạo môi trường thuận lợi cho xây dựng và phát triển nhanh chóng của sức sản xuất của xã hội. Đảng và Chính phủ Trung Quốc còn chú trọng đẩy nhanh xây dựng nông thôn mới XHCN, từng bước thúc đẩy cải cách thể chế việc làm, thể chế an sinh xã hội, thể chế phân phối thu nhập, đồng thời cải cách thể chế quản lý thành thị và nông thôn. Trong quá trình tiến hành cải cách, phải áp dụng tính khoa học vào các quyết sách cải cách, các biện pháp cải cách phải hài hòa, huy động tất cả các lực lượng xã hội cùng tích cực tham gia và cuối cùng phải đảm bảo cho mọi thành viên trong xã hội cùng được hưởng thành quả của cải cách, thiết thực duy trì và thực hiện công bằng xã hội.

Bước sang thế kỷ XXI, Trung Quốc cải cách, mở cửa thành công trên toàn phương vị, hình thành các cực tăng trưởng mạnh. Trước đó, cực tăng trưởng thứ nhất của Trung Quốc được hình thành trong giai đoạn đầu của cải cách, mở cửa là tiểu Chu Giang với nòng cốt là Quảng Châu, Thâm Quyển. Tiếp theo từ năm 1984, Trung Quốc tiến hành mở cửa các thành phố ven biển, ven sông và ven biên giới. Từ năm 1990, Trung Quốc tăng cường xây dựng Phố Đông (Thượng Hải), được xem là khu trọng điểm và liên kết với các khu vực tăng trưởng vùng ven biển Đông Hải và hạ lưu sông Trường Giang, đây được

¹⁸ Nguyễn Vinh Quang, “Mấy vấn đề lý luận qua Đại hội XVII Đảng Cộng sản Trung Quốc”, *Tap chí Cộng sản*, 17/1/2008, <https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/nhip-cau-ban-oc/-/2018/1545/may-van-de-ly-luan-qua-dai-hoi-xvii-dang-cong-san-trung-quoc.aspx>, truy cập ngày 30/7/2021

xem là cực tăng trưởng thứ hai của Trung Quốc. Ngày 6-6-2006, đánh dấu việc Thiên Tân vươn lên trở thành cực tăng trưởng thứ ba của Trung Quốc, gắn liền các điểm tăng trưởng xoay quanh vịnh Bột Hải. Các cực tăng trưởng tiếp theo của Trung Quốc cũng đang được định hình như vùng Thành Đô - Trùng Khánh (Xuyên Du), Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ (Quảng Tây), Khu kinh tế bờ Tây (Phúc Kiến). Với quyết tâm của Trung Quốc trong xây dựng cực tăng trưởng mới - cực tăng trưởng kết nối giữa Trung Quốc và ASEAN, năm 2008 Quốc vụ viện Trung Quốc đã phê chuẩn “Chương yếu quy hoạch Khu kinh tế Vịnh Bắc Bộ”¹⁹.

Từ Đại hội XVIII của Đảng Cộng sản Trung Quốc, Tổng Bí thư Tập Cận Bình với tư cách là hạt nhân lãnh đạo đã kế thừa, phát huy và hoàn thiện đường lối, cương lĩnh phát triển của Trung Quốc, hình thành nên bố cục tổng thể với mục tiêu phát triển “5 trong 1” gồm kinh tế, chính trị, xã hội, văn hóa, môi trường và bố cục chiến lược “Bốn toàn diện” đó là xây dựng xã hội khá giả toàn diện, cải cách sâu sắc toàn diện, quản lý đất nước bằng pháp luật toàn diện và quản lý Đảng nghiêm khắc toàn diện²⁰. Đặc biệt là Hội nghị Trung ương 3 khóa XVIII thông qua Nghị quyết về cải cách toàn diện và sâu rộng, thực hiện “Giấc mộng Trung Hoa”, nhằm phục hưng vĩ đại dân tộc Trung Hoa. Kinh tế bước vào giai đoạn mới, tìm kiếm và dần chuyển đổi các phương thức tăng trưởng, nhằm tái cơ cấu nền kinh tế và tạo ra động lực phát triển mới. Sáng kiến “Vành đai và Con đường” là một phần của “Giấc mộng Trung Hoa”, được xem là giải pháp chiến lược vượt trội, vừa thúc đẩy cải cách phát triển trong nước, vừa phát huy vai trò đối ngoại. Đại hội XIX khẳng định tư tưởng của Tập Cận Bình về chủ nghĩa xã hội đặc sắc Trung Quốc là tư tưởng của thời đại mới và được đưa vào Điều lệ Đảng, trở thành tư tưởng chỉ đạo đối với Đảng và Nhà nước Trung Quốc sau khi Hiến pháp được bổ sung, sửa đổi năm 2018. Trung Quốc đẩy mạnh cải cách, mở cửa toàn diện và sâu rộng hướng tới mục tiêu trở thành cường quốc xã hội chủ nghĩa vào giữa thế kỷ XXI.

Quân sự

¹⁹ Nguyễn Xuân Cường, “Liên kết phát triển vùng miền ở trung quốc Nhìn từ hợp tác Vùng Chu Giang mở rộng”, *Viện Nghiên cứu Trung Quốc*, 08/07/2010, <http://vnics.org.vn/Default.aspx?ctl=Article&aID=189>, truy cập ngày 20/7/2021

²⁰ Nguyễn Xuân Cường, “Trung Quốc: Nhìn lại quá trình 40 năm cải cách, mở cửa”, *Tạp chí Tổ chức Nhà nước*, 22/11/2018, <https://tcnn.vn/news/detail/41652/Trung-Quoc-Nhin-lai-qua-trinh40-nam-cai-cach-mo-cua.html>, truy cập 23/7/2021

Quân đội Trung Quốc hiện đại khởi nguồn từ cuộc nội chiến (1927-1949) giữa lực lượng của Đảng Cộng sản Trung Quốc (ĐCSTQ) và lực lượng Quốc dân đảng. Quân đội hoạt động theo kiểu du kích này phụ thuộc vào việc huy động đông đảo quần chúng Trung Quốc, và Quân Giải phóng Nhân dân Trung Quốc (PLA) vẫn giữ nguyên phần lớn cơ cấu tổ chức này trong nhiều thập kỷ sau đó để bảo vệ biên giới đất nước. Thời điểm bước ngoặt rơi vào những năm 1990, khi Trung Quốc hai lần chứng kiến Mỹ phô trương sức mạnh quân sự, lần đầu trong Chiến tranh vùng Vịnh và lần sau trong cuộc khủng hoảng eo biển Đài Loan. Ấn tượng về độ tinh vi của các lực lượng Mỹ, các nhà lãnh đạo Trung Quốc đã thừa nhận rằng họ thiếu công nghệ để tiến hành một cuộc chiến tranh hiện đại và ngăn chặn các cường quốc bên ngoài can thiệp vào khu vực. Các quan chức đã nỗ lực bắt kịp các quân đội hàng đầu bằng cách tăng chi tiêu quốc phòng, đầu tư vào các loại vũ khí mới để tăng cường khả năng chống tiếp cận, ngăn chặn xâm nhập khu vực và thiết lập các chương trình nhằm thúc đẩy ngành công nghiệp quốc phòng của Trung Quốc. Một sự thay đổi khác bắt đầu vào năm 2012, khi Chủ tịch Tập Cận Bình lên nắm quyền, để hiện thực “Giấc mộng Trung Hoa”, một tầm nhìn nhằm khôi phục vị thế cường quốc của Trung Quốc, Tập Cận Bình đã đi xa hơn những người tiền nhiệm trong việc thúc đẩy cải cách quân sự. Chủ tịch Quân ủy trung ương Tập Cận Bình cũng cam kết đến năm 2049 sẽ tạo ra một lực lượng đẳng cấp thế giới có thể thống trị khu vực châu Á-Thái Bình Dương cũng như chiến đấu và chiến thắng trong các cuộc chiến tranh toàn cầu.

Để cải cách các lực lượng quân sự, Tập Cận Bình đã tập trung thực hiện những thay đổi lớn về mặt cơ cấu. Những cải cách quan trọng nhất của ông bao gồm việc sáp nhập các vùng tác chiến, cắt giảm mạnh về nhân sự và cải thiện hợp tác dân sự-quân sự. Ông đang đẩy mạnh chuyển đổi PLA từ một lực lượng chủ yếu hoạt động trên đất liền thành một thế lực hùng mạnh trên biển. Lục quân, là lực lượng lớn nhất và từ lâu đã được xem là quan trọng nhất, nhưng ưu thế của lực lượng này đã suy giảm khi Bắc Kinh tìm cách phát triển một lực lượng chiến đấu tích hợp các năng lực hải quân và không quân hạng nhất. Theo Viện nghiên cứu chiến lược quốc tế (IISS), khi các lực lượng khác được mở rộng, lục quân bị thu hẹp lại còn khoảng 975.000 binh sĩ. Các cải cách tập trung vào việc sắp xếp hợp lý hóa bộ máy chỉ huy cồng kềnh; lập ra các đơn vị nhỏ hơn và tinh nhuệ hơn; và trao quyền cho các chỉ huy cấp dưới. Lục quân cũng đang nâng cấp các loại vũ khí của

mình. Chẳng hạn, xe tăng hạng nhẹ Type 15 của Lục quân đã đi vào hoạt động từ năm 2018 và cho phép lực lượng này can dự vào các khu vực vùng cao như Tây Tạng²¹.

Hải quân đã được mở rộng với tốc độ đầy ấn tượng, trở thành lực lượng hải quân lớn nhất thế giới tính về số lượng tàu. Năm 2016, Hải quân Trung Quốc đã đưa 18 tàu vào hoạt động, trong khi đó Hải quân Mỹ mới chỉ có 5 tàu. Chất lượng tàu của PLA cũng đã được cải thiện: Theo ghi nhận của Trung tâm Nghiên cứu và Phát triển Hoa Kỳ (RAND), hơn 70% hạm đội của PLA có thể được xếp vào loại hiện đại trong năm 2017, tăng so với mức dưới 50% trong năm 2010. Các chuyên gia cho biết với quân số ước tính 250.000 binh sĩ đang tại ngũ²². Hải quân Trung Quốc đã trở thành lực lượng chiếm ưu thế tại các vùng biển gần Trung Quốc và đang tiến hành nhiều hoạt động hơn ở những vùng biển xa hơn. Một trong những ưu tiên của Trung Quốc trong công cuộc hiện đại hóa quân sự là trang bị thêm tàu ngầm hạt nhân và tàu sân bay.

Không quân, lực lượng không quân cũng đã phát triển với 395.000 binh lính tại ngũ trong năm 2018. Lực lượng này sở hữu các trang thiết bị tối tân, một số được cho là sao chép các mẫu thiết kế đánh cắp từ Mỹ, trong đó có các hệ thống cảnh báo và kiểm soát trên không, máy bay ném bom và các phương tiện bay không người lái. Lực lượng không quân cũng có một bộ sưu tập máy bay tàng hình, trong đó có các máy bay chiến đấu J-20. Năm 2015, tổ chức RAND ước tính rằng một nửa số máy bay chiến đấu và máy bay ném bom của Trung Quốc đều đã được hiện đại hóa²³.

Lực lượng tên lửa, chịu trách nhiệm duy trì các tên lửa thông thường và tên lửa hạt nhân của Trung Quốc, lực lượng tên lửa được nâng cấp lên thành một lực lượng độc lập trong các đợt cải cách năm 2015. Lực lượng này có khoảng 120.000 binh sĩ đang tại ngũ. Trung Quốc đã từng bổ sung vào kho vũ khí hạt nhân của mình – ước tính có tới 290 đầu đạn hạt nhân vào năm 2019²⁴ – và hiện đại hóa các năng lực của lực lượng này, trong đó có việc phát triển các tên lửa đạn đạo chống hạm có thể nhắm mục tiêu vào các

²¹ Nguyễn Đình Đức, “Type 15 - xe tăng hạng nhẹ uy lực của Trung Quốc”, *Báo Quân đội Nhân dân*, 17/07/2019, <https://www.qdnd.vn/quan-su-the-gioi/vu-khi-trang-bi/type-15-xe-tang-hang-nhe-uy-luc-cua-trung-quoc-582635>

²²Lindsay Maizland, “China’s Modernizing Military”, *Council Foreign Relations*, 5/3/2020, <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-modernizing-military>, truy cập ngày 28/7/2021

²³ Lindsay Maizland, “China’s Modernizing Military”, *Council Foreign Relations*, 5/3/2020, <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-modernizing-military>, truy cập ngày 28/7/2021

²⁴ Office of the Secretary of Defense (2/5/2019), *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China (PDF)*, The U.S. Department of Defense

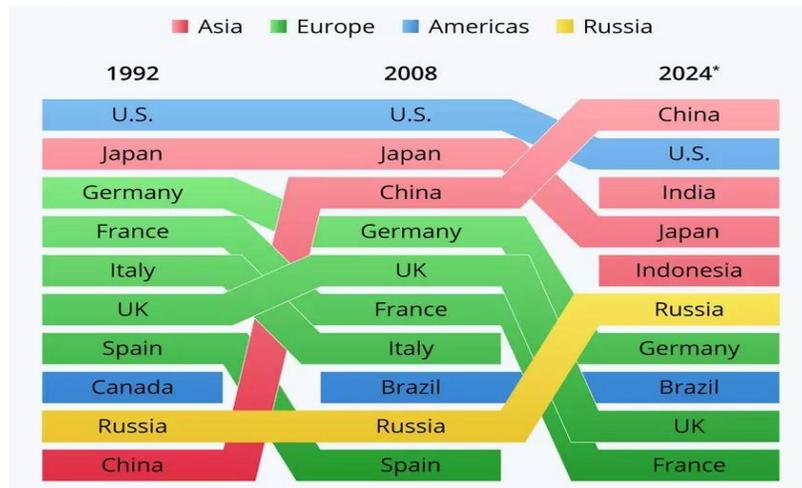
tàu chiến của Mỹ ở Tây Thái Bình Dương, như một phần trong chiến lược “Chống tiếp cận, chống xâm nhập khu vực” (2A/AD) của họ. Các nguồn tin cho biết Trung Quốc là nước có nhiều tên lửa hành trình và tên lửa đạn đạo tầm trung nhất, những loại vũ khí mà cho đến gần đây Trung Quốc và Nga mới bị cấm sản xuất. Quân giải phóng nhân dân Trung Quốc cũng đang phát triển các tên lửa siêu thanh, có thể di chuyển nhanh hơn gấp nhiều lần so với vận tốc âm thanh và do đó khiến đối phương rất khó chống trả. Lực lượng hỗ trợ chiến lược, được thành lập trong giai đoạn cải cách năm 2015, lực lượng hỗ trợ chiến lược quản lý các hoạt động tâm lý, chiến tranh điện tử và chiến tranh mạng của Quân giải phóng nhân dân Trung Quốc, cùng nhiều nhiệm vụ công nghệ cao khác. Với quân số ước tính là 145.000 người, lực lượng này cũng phụ trách các hoạt động không gian của quân đội Trung Quốc, bao gồm cả các hoạt động sử dụng vệ tinh²⁵.

1.3.2.2. Biểu hiện của sự trỗi dậy

Kinh tế

Kể từ năm 1978, sau khi tiến hành cải cách mở cửa, Trung Quốc đã chuyển từ nền kinh tế kế hoạch tập trung sang nền kinh tế thị trường, kết quả Trung Quốc đã đạt được những thành tựu kinh tế và xã hội nhanh chóng. Sau khi chiến tranh lạnh kết thúc, kinh tế Trung Quốc, được đo bằng tổng sản phẩm GDP, từ năm 1991 đến năm 2015 tăng từ 424 tỷ USD lên 10.866 nghìn tỷ USD, chiếm 51% giá trị kinh tế của Đông Á. Riêng năm 2017, GDP của Trung Quốc đạt 82.712 tỷ nhân dân tệ NDT, tăng 6,9% so với năm 2016. Trong giai đoạn 2013 - 2017, tốc độ tăng trưởng bình quân GDP của Trung Quốc là 7,1%, trong khi các nền kinh tế đang phát triển có mức tăng trưởng là 4% và tăng trưởng trung bình của toàn cầu là 2,6%. Mức đóng góp trung bình vào tăng trưởng kinh tế thế giới của Trung Quốc trong giai đoạn 2013 - 2017 chiếm khoảng 30%, mức đóng góp lớn nhất trong tất cả các quốc gia và cao hơn cả tổng mức đóng góp của Mỹ, Nhật Bản và các quốc gia trong khu vực đồng Euro. Như vậy, tính từ khi cải cách mở cửa năm 1978 đến nay, theo số liệu chính thức từ Ngân hàng thế giới, GDP của Trung Quốc tăng từ 149,5 tỷ USD năm 1978 lên 14.200 tỷ USD năm 2019, chiếm 17% nền kinh tế thế giới và từng bước vượt mặt các quốc gia phát triển Phương Tây như Anh, Pháp, Đức (*Hình 1.4*).

²⁵ Lu Hui, “China's National Defense in the New Era”, Xinhuanet, 24/7/2019, http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/24/c_138253389.htm, truy cập ngày 20/7/2021



Hình 1.4. So sánh sự phát triển kinh tế các nước từ năm 1992 và dự đoán đến năm 2024

Nguồn: <https://readtoolead.com/china-could-overtake-the-us-as-the-worlds-largest-economy-by>

Về kinh tế đối ngoại, năm 2017 giá trị của thương mại hàng hóa đạt 27,7 nghìn tỷ NDT, chiếm hơn 11% tổng khối lượng thương mại toàn cầu. Trung Quốc trở thành đối tác thương mại hàng đầu của hơn 120 quốc gia trên thế giới. Từ 1978 đến 2017, mức độ đô thị hóa cũng tăng cao từ 17,9% lên 58,5%²⁶, thành phố theo đó cũng tăng lên từ 193 lên 657 thành phố. Thu nhập của người dân cũng được nâng cao, năm 2012 với mức bình quân đầu người từ 7.311 NDT tăng lên 23.821 NDT năm 2016, và tỷ lệ tăng hằng năm là 7,4%, năm 2017 thu nhập bình quân đầu người đạt 25.974 NDT, tăng 7,3%²⁷. Thu nhập bình quân đầu người ở khu vực nông thôn nghèo tăng bình quân 10,7% trong giai đoạn 2013 - 2016, tăng nhanh hơn mức bình quân 8% đối với tất cả người dân nông thôn. Như vậy, qua dẫn chứng một vài số liệu thống kê, có thể thấy kinh tế Trung Quốc có sự phát triển vượt bậc và toàn diện. Từ năm 2010, nền kinh tế Trung Quốc đã vượt Nhật Bản và đứng ở vị trí số hai, tuy nhiên mục tiêu hướng tới của Trung Quốc là vượt Mỹ và trở thành nước dẫn đầu thế giới. Với đà phát triển vượt trội cùng với những cải cách, chính sách hợp lý, Trung Quốc trong tương lai sẽ còn phát triển hơn nữa và sớm sẽ vươn lên vị trí số 1 thế giới.

²⁶ 李瞳, “城市治理将成发展新重心”, 13/6/2018, http://www.xinhuanet.com/info/2018-06/13/c_137250608.htm, truy cập ngày 30/9/2021

²⁷ 国家统计局, “2017年全国居民人均可支配收入 25974 元 实际增长 7.3%”, 18/1/2018, <http://finance.sina.com.cn/china/2018-01-18/doc-ifyqtz3154763.shtml?cre=financepagepc&mod=f&loc=4&r=9&doct=0&rfunc=100>, truy cập ngày 30/9/2021

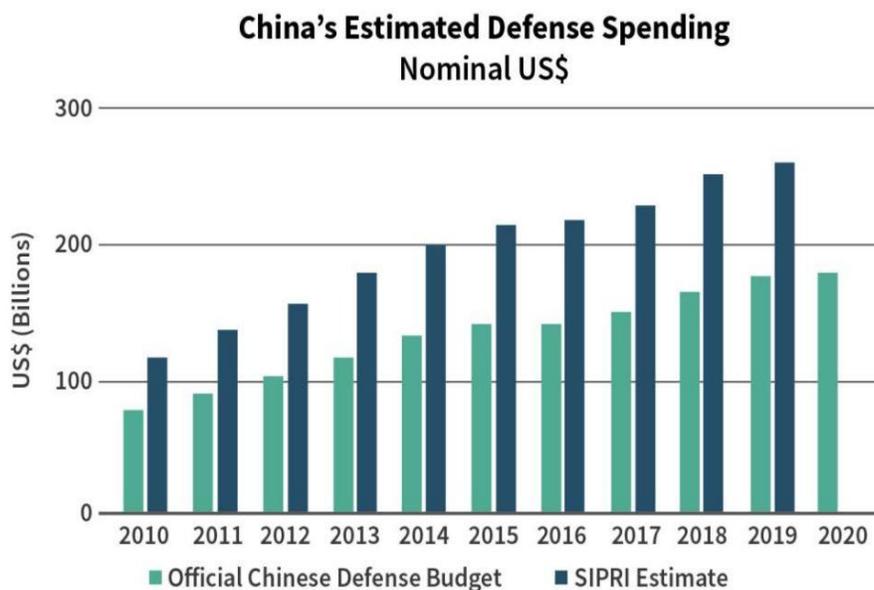
Quân sự

Cùng với sự tăng trưởng kinh tế, tiềm lực quân sự của Trung Quốc không ngừng lớn mạnh, đặc biệt là vũ khí chiến lược, hải quân và không quân. Nhờ kinh tế liên tục tăng trưởng từ khi cải cách mở cửa, ngân sách quốc phòng của Trung Quốc cũng theo đó tăng lên. Theo số liệu Sách Trắng quốc phòng Trung Quốc năm 2006, từ những năm 1990 – 2005, chi phí quốc phòng của nước này bình quân tăng 15,36%. Năm 2006, Trung Quốc chi cho an ninh quốc phòng là 36 tỷ USD, năm 2007 là 45 tỷ USD, và tăng lên 58 tỷ USD vào năm 2008, so với năm 2006 tăng 61,1%, trở thành nước có đầu tư quốc phòng lớn nhất Châu Á và lớn thứ ba thế giới, sau Mỹ, Anh. Tiếp theo những năm sau đó, Trung Quốc chú trọng đầu tư mạnh vào quốc phòng, do đó ngân sách tiếp tục tăng dần theo từng năm. Đến năm 2019, ngân sách quốc phòng tăng 7,5% so với năm 2018, cụ thể vào khoảng 177,5 tỷ USD. Theo Bộ Tài chính Trung Quốc cho biết ngân sách quốc phòng năm 2019 của nước này là 177 tỷ USD²⁸, tuy nhiên, ước tính của các nhà phân tích thì con số đó thường cao hơn. Vào những thập kỷ mà nền kinh tế Trung Quốc bùng nổ, ngân sách cấp cho Quân giải phóng Nhân dân Trung Quốc tăng vọt. Theo Viện nghiên cứu hòa bình quốc tế Stockholm (SIPRI), từ năm 1998 đến năm 2018 đã tăng từ 31 tỷ USD lên đến 239 tỷ USD, con số cho thấy chi tiêu quốc phòng của Trung Quốc đã tăng hơn 7 lần, biến Trung Quốc thành nước chi tiêu quân sự lớn thứ 2 thế giới sau Mỹ (*Hình 1.5*). Có thể thấy rằng Trung Quốc đang rất tích cực trong việc tăng cường sức mạnh quân sự nhằm đối phó với áp lực quân sự ngày càng tăng của Mỹ. Ngoài ra Trung Quốc cũng coi trọng việc đầu tư trang bị, hiện đại hóa thiết bị quân sự, tăng cường sức mạnh của quân đội. Tháng 6/2017, tại xưởng đóng tàu Giang Nam ở Thượng Hải, Trung Quốc đã hạ thủy thành công tàu chiến lớn nhất Châu Á. Theo tờ báo của quân đội Trung Quốc PLA Daily, mẫu tàu khu trục có tên lửa dẫn đường Type 055 mới có lượng choán nước hơn 10.000 tấn, được trang bị vũ khí phòng không, có khả năng chống tên lửa, chống hạm và chống tàu ngầm. Khu trục hạm Type 055 có kích cỡ tương tự các tàu khu trục 8.000 – 10.000 tấn thuộc lớp Arleigh Burke, loại tàu chiến chủ yếu đang được hải quân Mỹ sử dụng²⁹. Sự kiện này đã

²⁸ Matthew P. Funaiole, “Breaking Down China’s 2020 Defense Budget”, *CSIS*, 22/5/2020, <https://www.csis.org/analysis/breaking-down-chinas-2020-defense-budget>, truy cập ngày 26/8/2021

²⁹ Minh Anh, “Tiến trình hiện đại hóa quân sự của Trung Quốc”, *Tạp chí Nghiên cứu Biển Đông*, 26/2/2020, <https://nghiencuubiendong.vn/tien-trinh-hien-dai-hoa-quan-su-cua-trung-quoc.50513.anews>, truy cập 22/9/2021

tạo bước phát triển lớn trong quá trình hiện đại hóa trang thiết bị hải quân. Về không quân, vào tháng 12/2016, Trung Quốc nhập kho máy bay chiến đấu tàng hình FC-3 thế hệ thứ 5, chấm dứt độc quyền của phương Tây về sản xuất loại máy bay này. Tháng 2/2017, Trung Quốc tiếp tục đưa vào biên chế tên lửa đạn đạo có thể đặt trên các bộ phóng di động và có độ chính xác cao, có thể tấn công tất cả tàu chiến, tàu ngầm, căn cứ không quân cách biên giới Trung Quốc 2.000km. Tiếp theo, Trung Quốc đưa vào sử dụng máy bay chiến đấu tàng hình loại mới nhất J-20 vào tháng 3/2017, loại này tương đương máy bay tàng hình F-35 của Mỹ³⁰. Trung Quốc cũng liên tục hiện đại hóa tên lửa để tăng cường khả năng cảnh báo, răn đe. Bên cạnh đó Trung Quốc là một trong những nước sở hữu hạt nhân trên thế giới, cùng Mỹ và Nga là một trong ba cường quốc hàng đầu về thám hiểm vũ trụ. Có thể thấy, sự trỗi dậy của Trung Quốc kể từ sau chiến tranh lạnh, đặc biệt là trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI, đã có đã có ảnh hưởng mạnh mẽ đến sự phát triển thế giới, làm thay đổi sự phân bố quyền lực toàn cầu. Với tiềm lực quân sự ngày càng vượt trội với ngân sách quân sự ngày càng tăng cao trong những năm gần đây cũng khiến cộng đồng quốc tế không thể không quan tâm và lo ngại.



Hình 1.5. Chi tiêu Quốc phòng ngày càng tăng của Trung Quốc

Nguồn: <https://www.csis.org/analysis/breaking-down-chinas-2020-defense-budget>

³⁰ Hoàng Phạm, “So sánh sức mạnh quân sự Mỹ-Trung Quốc: Ai mạnh hơn”, *VOV*, 13/7/2021, <https://vov.vn/quan-su-quoc-phong/phan-tich/so-sanh-suc-manh-quan-su-my-trung-quoc-ai-manh-hon-873209.vov>, truy cập ngày 30/9/2021

TIỂU KẾT CHƯƠNG 1

Quá trình phát triển kinh tế của Trung Quốc sau bước đi cải cách và mở cửa đã đạt được những thành tựu vượt bậc, Trung Quốc đã trở dậy thành cường quốc về kinh tế và quốc phòng. Trung Quốc tin rằng sức mạnh của mình đã tăng lên mạnh mẽ, ngoại giao có thể chuyển từ “giấu mình chờ thời” sang “hành động nước lớn”, bắt đầu thực hiện ý đồ sửa đổi các quy tắc quốc tế và trật tự quốc tế tồn tại sau Chiến tranh thế giới thứ hai. Chủ tịch Tập Cận Bình - người được coi là có tư duy “đại nhảy vọt” - từ muốn “thay đổi quy tắc quốc tế” phát triển lên “dẫn dắt tiên đề vận mệnh của cộng đồng nhân loại”. Trung Quốc theo đuổi “Giấc mộng Trung Hoa” với mục tiêu về “sự hồi sinh vĩ đại của dân tộc Trung Hoa”. Bên cạnh đó, ông Tập Cận Bình tiếp tục duy trì chính sách “thiết lập một quan hệ kiểu mới dựa trên sự ổn định lâu dài và phát triển vững chắc với các nước lớn khác”.

Tuy nhiên, Trung Quốc cũng gặp phải không ít khó khăn, nền kinh tế Trung Quốc đang phát triển chững lại và đối mặt với nhiều khó khăn cả bên trong lẫn bên ngoài. Trung Quốc đang trở thành nước nhập khẩu ròng năng lượng, hàng hóa công nghiệp và thực phẩm, nên đòi hỏi sự đảm bảo việc tiếp cận các nguồn cung mới; đồng thời, đối mặt với thách thức khủng hoảng thừa và quá tải, đặc biệt là trong ngành thép và vật liệu xây dựng; chi phí lao động tăng cao, dân số già; nền kinh tế phát triển không đồng đều ở các tỉnh nghèo trên biên giới nằm sâu trong nội địa và ở phía Tây... Bên cạnh đó là thách thức về cạnh tranh chiến lược với Mỹ, bước sang thế kỷ XXI, Mỹ quyết định xoay trục, chuyển trọng tâm chiến lược sang khu vực châu Á – Thái Bình Dương với mục tiêu kiềm chế, ngăn chặn sức mạnh đang lên của Trung Quốc. Đó là bối cảnh xuất hiện của Sáng kiến “Vành đai và Con đường”, được ông Tập Cận Bình giới thiệu lần đầu vào năm 2013. “Vành đai và Con đường” sẽ đi qua ba châu lục: Á - Âu - Phi, để kết nối các trung tâm kinh tế sôi động, nhất là với các nền kinh tế phát triển ở châu Âu. Trong đó, “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, một trong hai nội dung của sáng kiến sẽ tập trung vào phát triển các cảng biển, cơ sở hậu cần tại các nước dọc theo Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, kết nối đường biển của Trung Quốc sang châu Âu qua Biển Đông, Ấn Độ Dương và qua Biển Đông tới Nam Thái Bình Dương. Đây là sáng kiến có ý nghĩa toàn cầu, và là phần quan trọng để hiện thực hóa “Giấc mơ Trung Hoa”.

CHƯƠNG 2

CON ĐƯỜNG TƠ LỰA TRÊN BIỂN TRONG SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI VÀ CON ĐƯỜNG

2.1. Sáng kiến Vành đai và Con đường

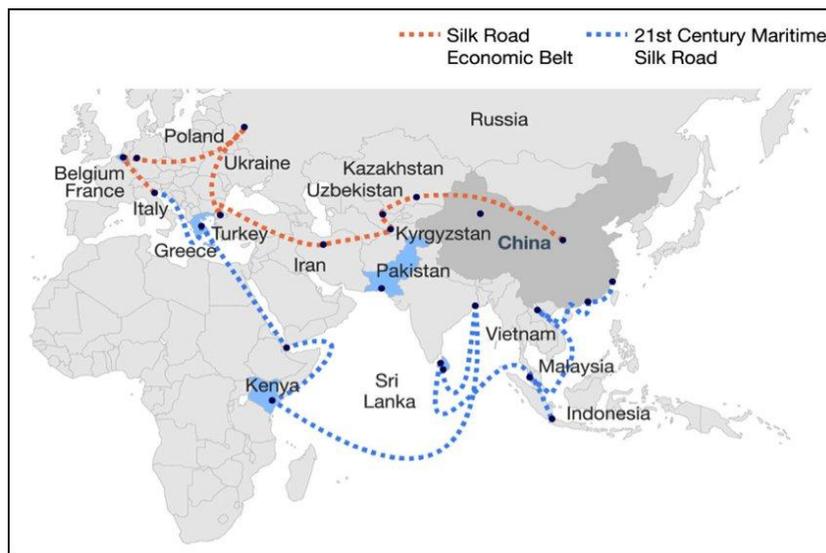
Vành đai và Con đường có tên ban đầu là Một Vành đai - Một Con đường, âm Hán Việt là Nhất đới nhất lộ, tiếng Anh là One Belt One Road. Sau đổi tên chính thức thành Sáng kiến Vành đai và Con đường, tiếng Anh điều chỉnh lại là Belt and Road Initiative (BRI). Từ đó tên này được sử dụng chính thức cho đến nay. “Vành đai và Con đường” là tên rút gọn của tên đầy đủ: Vành đai kinh tế con đường tơ lụa (Vành đai) và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI (Con đường). Sáng kiến Vành đai – Con đường (BRI) do Tổng bí thư, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đề xuất vào mùa thu năm 2013, tập trung vào việc cải thiện và tạo nên những tuyến đường kinh doanh, những liên kết và cơ hội kinh doanh mới với Trung Quốc. Sáng kiến BRI gồm hai phần chính: Phần thứ nhất là Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa hay còn gọi là Con đường tơ lụa trên bộ, phần thứ hai là Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.

Ý tưởng về “Một vành đai” được đưa ra trước, xuất hiện lần đầu tiên vào ngày 7/9/2013 trong bài phát biểu của ông Tập Cận Bình tại Kazakhstan: “Để kết nối chặt chẽ kinh tế, tăng cường hợp tác và mở rộng trong khu vực Á – Âu, chúng ta nên có một cách tiếp cận sáng tạo và cùng nhau xây dựng một vành đai kinh tế theo Con đường tơ lụa”³¹. Vành đai kinh tế con đường tơ lụa là tuyến đường tơ lụa trên bộ được thiết kế gồm ba nhánh nối từ Trung Quốc qua Trung Á và Nga tới Châu Âu (vùng Baltic); từ Trung Quốc qua Trung Á, Tây Á đến Vịnh Ba Tư, Địa Trung Hải; từ Trung Quốc đến Đông Nam Á, Nam Á và Ấn Độ Dương. Con đường tơ lụa trên bộ hướng tới mục tiêu xây dựng một cầu nối Âu – Á trên bộ với một chuỗi hậu cần kết nối từ bờ biển phía Đông Trung Quốc đến Tây Âu và phát triển các hành lang kinh tế kết nối Trung Quốc với Mông Cổ, Nga, Trung Á và Đông Nam Á. Ông Tập Cận Bình đã đề nghị kết nối giao thông giữa các quốc gia Á

³¹ Nguyễn Việt Thảo, “Sáng kiến hợp tác Một vành đai, một con đường và tác động đối với kinh tế, chính trị thế giới”, *Lý luận Chính trị*, 14/3/2016, <http://lyluanchinhtri.vn/home/index.php/quoc-te/item/1351-sang-kien-hop-tac-%E2%80%99Cmot-vanh-dai-mot-con-duong%E2%80%9D-va-tac-dong-doi-voi-kinh-te-chinh-tri-the-gioi.html>, truy cập ngày 5/8/2021

– Âu nhằm mở đường cho việc kết nối các khu vực chiến lược từ Thái Bình Dương sang biển Baltic.

Sáng kiến xây dựng “Một con đường” được ông Tập Cận Bình đưa ra trong chuyến thăm Indonesia tháng 10/2013 với mục đích đưa kết nối về kinh tế và hàng hải đi vào chiều sâu. Một con đường sẽ bắt đầu từ Phúc Châu (Phúc Kiến) đi qua Ấn Độ Dương trước khi vào Châu Âu qua kênh đào Suez. Khi tham dự hội chợ xuất khẩu Trung Quốc – ASEAN (tháng 9/2013), Thủ tướng Lý Khắc Cường cũng nhấn mạnh đến việc thúc đẩy hình thành Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI với mong muốn tạo điểm tựa chiến lược để thúc đẩy sự phát triển thương mại và đầu tư giữa Trung Quốc và các quốc gia. Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI thực chất là một tuyến đường biển chạy theo hướng Tây từ bờ biển phía Đông Trung Quốc qua biển Đông và Ấn Độ Dương và chạy theo hướng Đông vào Nam Thái Bình Dương, kết nối các cảng chính ở các nước khác nhau, bao gồm cả một hành lang kinh tế qua Ấn Độ Dương, kết nối Trung Quốc với Nam Á, Trung Đông, Châu Phi và Địa Trung Hải (*hình 2.1*).



Hình 2.1. Tuyến đường bộ và đường biển trong sáng kiến Vành đai và Con đường

Nguồn: <https://dskbd.org/2019/04/16/con-duong-to-lua-tren-bien-moi-the-ky-21-he-qua-dia-chinh-tri-doi-voi-cac-quoc-gia-dong-nam-a/>

Theo dự đoán của các nhà phân tích quốc tế, “Vành đai và Con đường” đưa vào triển khai sẽ xây dựng một mạng lưới kinh tế, thương mại trải dài khắp một khu vực rộng lớn giúp kết nối hơn 20 nước dọc theo Vành đai và Con đường, với tổng sản phẩm quốc nội (GDP) đạt tới 21 nghìn tỷ USD, chiếm 30% GDP toàn cầu và có thể tạo ra giá trị

thương mại hơn 2.500 tỷ USD trong vòng một thập kỷ³². Hơn nữa, các quốc gia và khu vực mà Vành đai và Con đường đi qua đều có vị trí địa kinh tế, chính trị quan trọng, là những quốc gia và khu vực giàu tài nguyên, là trung tâm an ninh của khu vực và thế giới. Đối với Trung Quốc, “Vành đai và Con đường” có ý nghĩa chiến lược to lớn cả về đối nội và đối ngoại.

Sáng kiến Vành đai và Con đường có ý nghĩa chiến lược vô cùng quan trọng trong việc hiện thực hóa “Giấc mộng Trung Hoa” với hai mục tiêu cốt lõi mà lãnh đạo Trung Quốc đã đề ra, một là Xây dựng một xã hội khá giả vào năm 2021, đúng dịp Đảng Cộng sản Trung Quốc kỷ niệm 100 năm Ngày thành lập; hai là Xây dựng Trung Quốc thành một nước xã hội chủ nghĩa hiện đại, giàu mạnh, dân chủ, văn minh, hài hòa vào năm 2049, nhân kỷ niệm 100 năm Ngày thành lập nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa³³. Trong đó, “Giấc mộng Trung Hoa” có ý nghĩa hết sức quan trọng trong giai đoạn hiện nay, nhằm gắn kết dân tộc Trung Quốc, khơi dậy lòng tự tôn dân tộc trong bối cảnh quốc gia này đang đối mặt với những thách thức lớn, cả ở trong và ngoài nước. Vành đai và Con đường ra đời ở khúc cua, bước chuyển này của cơ cấu kinh tế Trung Quốc sẽ giúp nền kinh tế Trung Quốc tiếp tục tăng trưởng, tăng sức cạnh tranh và vượt lên kinh tế Mỹ như mục tiêu mà nhiều thế hệ lãnh đạo của Trung Quốc hướng tới. Bên cạnh đó, Vành đai và Con đường còn góp phần kết nối các quốc gia, khu vực trên thế giới, đưa hình ảnh của Trung Quốc vươn xa và gắn kết gần hơn với thế giới. Trung Quốc đã cương quyết dứt bỏ chiến lược “giấu mình chờ thời”, phát triển sáng kiến “Vành đai và Con đường” vì mục tiêu toàn cầu, hướng đến kết nối kinh tế, vì sự thịnh vượng chung của mỗi quốc gia và xoa dịu cộng đồng quốc tế. Mặt khác, ý tưởng trên còn bao hàm ý nghĩa chiến lược, giúp Trung Quốc tăng cường vị thế và ảnh hưởng ở Nam Á, Đông Nam Á và Ấn Độ Dương, tạo bàn đạp để Trung Quốc tăng cường tiềm lực cũng như khả năng tiếp cận hàng hải, phục vụ cả về mục đích kinh tế và chính trị.

Kể từ khi triển khai đến nay, sáng kiến BRI đã nhận được sự hưởng ứng tích cực và tham gia sâu rộng của hơn 100 quốc gia, vùng lãnh thổ và các tổ chức quốc tế. Tính

³² Yên Ba, “Giấc mơ về một con đường thịnh vượng”, *Báo Quân đội Nhân dân*, 16/5/2017,

<https://www.qdnd.vn/chinh-tri/tin-tuc/giac-mo-ve-mot-con-duong-thinh-vuong-507480>, truy cập ngày 31/7/2021

³³ Huy Thông, “Trung Quốc hoàn thành “100 năm đầu tiên” xây dựng xã hội khá giả”, *Công an Nhân dân*, 5/7/2021, <https://cand.com.vn/Su-kien-Binh-luan-antg/Trung-Quoc-hoan-thanh-100-nam-dau-tien-xay-dung-xa-hoi-kha-gia-i619002/>, truy cập ngày 5/8/2021

đến tháng 12/2020, có 138 quốc gia và tổ chức quốc tế đã ký kết ít nhất 170 thỏa thuận hợp tác với Trung Quốc. Thống kê cho thấy tính đến giữa năm 2020, đã có 2.600 dự án trị giá hơn 3.700 tỉ USD liên quan đến BRI³⁴. Thêm vào đó, Trung Quốc cũng đã đầu tư trực tiếp ra nước ngoài hơn 50 tỷ USD mỗi năm từ 2013 đến 2020 (năm 2019 - 2020, đầu tư giảm mạnh) vào các quốc gia và vùng lãnh thổ³⁵ (hình 2.2). Các ngành quan trọng nhất nhận được đầu tư BRI là năng lượng (khoảng 39%), vận tải (khoảng 25%), bất động sản (khoảng 10%), kim loại (khoảng 8%). Các khu vực nhận được nhiều khoản đầu tư BRI nhất từ năm 2013 đến năm 2020 là Đông Á với 27%, Tây Á với 22%, Châu Phi cận Sahara với 21%, Ả Rập và Trung Đông với 14%³⁶ (Bảng 2.1). Tổng kim ngạch thương mại trong những năm qua giữa Trung Quốc với các nước dọc các tuyến BRI đã vượt trên 5.000 tỷ USD. Tại khoảng 20 nước tham gia BRI, Trung Quốc đã xây dựng trên 50 khu hợp tác kinh tế, thương mại, giúp các nước tăng nguồn thu thêm 1,1 tỷ USD và tạo 180.000 việc làm mới³⁷.



Hình 2.2. Đầu tư nước ngoài của Trung Quốc thuộc BRI từ 2013 - 2020

Nguồn: <https://green-bri.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri/>

³⁴ Bảo Duy, “G7 đưa ra sáng kiến mới đối đầu Vịnh đại, con đường của Trung Quốc”, *Tuổi trẻ*, 12/6/2021, <https://tuoitre.vn/g7-dua-ra-sang-kien-moi-doi-dau-vanh-dai-con-duong-cua-trung-quoc-20210612200227373.htm>, truy cập ngày 9/8/2021

³⁵ Nedopil, Christoph (2021), “Investments in the Belt and Road Initiative”; *Beijing, IIGF Green BRI Center*, <https://green-bri.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri/>, truy cập ngày 25/7/2021

³⁶ Nedopil, Christoph (2021), Tlđđ

³⁷ “Belt and Road Initiative in five years”, *Chinadaily*, 5/9/2018, <https://www.chinadaily.com.cn/a/201809/05/WS5b8f09bfa310add14f3899b7.html>, truy cập ngày 29/7/2021

Về các dự án kết cấu hạ tầng, Trung Quốc đẩy mạnh đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng ra bên ngoài, trong đó có dự án đường sắt và các cảng biển. Theo trang The Diplomat (Nhật Bản), Trung Quốc đã đầu tư xây dựng 81.000km đường sắt cao tốc đi qua các quốc gia tham gia BRI - nhiều hơn tổng chiều dài đường sắt cao tốc trên thế giới hiện nay và chi 35.000 tỷ nhân dân tệ (tương đương 503 tỷ USD) để mở rộng mạng lưới đường sắt quốc gia với tổng số hơn 30.000km, kết nối 80% các thành phố lớn ở Trung Quốc³⁸. Ngoài ra Trung Quốc còn đầu tư xây dựng nhiều cơ sở hạ tầng cảng biển ở các quốc gia mà Con đường tơ lụa trên biển đi qua. Tính đến tháng 8 năm 2020, Trung Quốc đã hợp tác đầu tư 101 dự án liên quan đến 90 cảng biển trên toàn thế giới³⁹.

Region	Year					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
East Asia	30.37%	25.04%	29.94%	24.24%	26.80%	37.29%
West Asia	24.07%	23.48%	22.74%	14.55%	21.36%	17.48%
Sub-Saharan Africa	23.13%	22.55%	20.31%	20.22%	21.96%	15.18%
Arab Middle East and Nor..	8.53%	16.54%	14.53%	18.64%	16.75%	12.36%
South America	3.17%	4.22%	1.18%	12.97%	6.84%	8.86%
Europe	10.30%	6.59%	10.22%	7.18%	6.14%	8.60%
North America	0.43%	1.57%	1.07%	2.20%	0.15%	0.23%

Bảng 2.1. Đầu tư của BRI theo từng khu vực

Nguồn: <https://green-bri.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri/>

Mặc dù Sáng kiến đã phần nào đạt được những bước tiến lớn hướng tới các mục tiêu dài hạn mà Trung Quốc đặt ra, nhưng BRI cũng vấp phải không ít khó khăn, khiến nhiều dự án trì hoãn và thậm chí thất bại. Những thách thức về khả năng tài chính, tham nhũng và bất ổn chính trị ở các quốc gia tham gia BRI gây ra sự chậm trễ, thậm chí là hủy bỏ các khoản đầu tư, như một số dự án giao thông và năng lượng ở Kazakhstan, Bangladesh, Pakistan, Myanmar... Một trở ngại không nhỏ trong quá trình triển khai Sáng kiến là tâm lí lo ngại về những khoản đầu tư từ Trung Quốc sẽ tạo nên những món nợ khổng lồ, bẫy nợ mà nhiều quốc gia đang vướng phải đã làm cho các nước xem xét lại các dự án đã kí, cắt giảm bớt hoặc hủy bỏ. Từ nhiều quan ngại đối với Vành đai và Con

³⁸ Báo cáo Tình hình Thị trường Logistics Trung Quốc (Số tháng 4/2019), Bộ Công Thương, Hà Nội, tr.6

³⁹ Zihui Yang, Qingchun Meng, "Selecting the Strategic Port of the Belt and Road Based on the Global Network", *Hindawi*, 19/5/2021, <https://www.hindawi.com/journals/complexity/2021/9967773/>, truy cập ngày 10/8/2021

đường, các quốc gia đã thể hiện những quan điểm và phản ứng khác nhau về Sáng kiến. Trong đó, một số nước hưởng lợi từ BRI đã ủng hộ rất nhiệt tình như Lào, Campuchia ở Đông Nam Á, các nước ở Châu Phi và một số nước Đông Âu. Đối lập là nhóm nước rất thận trọng đối với BRI, có thể kể đến là Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ, một số nước phát triển thuộc EU như Pháp, Đức..., Đông Nam Á có Việt Nam, Philippines, Myanmar. Ngoài ra, số các quốc gia còn lại giữ lập trường ủng hộ nhưng còn nhiều quan ngại về BRI. Vì vậy, có thể nói rằng Trung Quốc tiếp tục trải qua những khó khăn, thách thức trong các dự án của BRI, nhưng nhìn tổng thể, Sáng kiến này đang chuyển động tăng dần và có những thành công nhất định.

2.2. Mục tiêu, nội dung chiến lược của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI

2.2.1. Mục tiêu của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI

Như đã biết, Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc với hai nhánh chính là Vành đai kinh tế trên bộ và Con đường tơ lụa trên biển. Vành đai kinh tế trên bộ với trọng tâm là xây dựng các tuyến đường sắt, đường bộ cao tốc, các đập thủy điện, các đường ống dẫn khí, dẫn dầu..., mục tiêu nhằm giúp Trung Quốc thúc đẩy tăng trưởng sản xuất bên trong đồng thời mở rộng sản xuất, phát triển mạng lưới ngoại thương, mở rộng kết nối với thị trường bên ngoài, nhất là trong bối cảnh hiện nay khi Trung Quốc dư thừa năng lực sản xuất, đầu tư và dịch vụ. Ngoài ra, với Vành đai kinh tế này, Trung Quốc sẽ thúc đẩy phát triển ở các tỉnh nghèo khó trên biên giới bộ nhằm tạo cơ hội phát triển thịnh vượng, kích thích tăng trưởng kinh tế đối với các tỉnh nằm sâu trong nội địa và ở phía Tây Trung Quốc. Mặc dù hệ thống đường bộ, đường sắt tốc độ cao có ý nghĩa quan trọng, nhưng tuyến giao thông trên biển vẫn đóng vai trò chính mang tầm quốc tế. Vì vậy, trên bình diện toàn cầu, Con đường tơ lụa có ý nghĩa quan trọng hơn là Vành đai kinh tế trên bộ. Mục tiêu của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI theo tuyên bố của các nhà lãnh đạo Trung Quốc là thiết lập cầu nối Á – Âu thông qua hình thành hành lang hợp tác kinh tế quốc tế, bao gồm Trung Quốc – Đông Nam Á - bán đảo Nam Á – Đông Phi - Trung Đông – Nam Âu và các vùng biển lân cận. Hành lang kinh tế này được hình thành dựa vào các cảng biển quan trọng làm tiếp điểm, cùng xây dựng mạng lưới giao thông vận tải đường biển thông suốt, an toàn và hiệu quả cao. Con đường tơ lụa trên biển giúp xây dựng và củng cố mối quan hệ đối tác kết nối các nước nằm dọc con đường, xây dựng một

mạng lưới kết nối toàn diện, nhiều tầng nấc và phức hợp, thúc đẩy sự trao đổi và liên kết về chiến lược phát triển để khai thác những tiềm năng trong thị trường khu vực, thúc đẩy đầu tư và tiêu dùng, tạo ra nhu cầu và công ăn việc làm, thúc đẩy giao lưu văn hóa và tìm hiểu văn minh lẫn nhau giữa các dân tộc. Từ đó tạo ra sự phát triển đa dạng, tự chủ, cân bằng và bền vững của các quốc gia⁴⁰. Tuy nhiên, theo các nhà phân tích, mục tiêu thực sự mà Trung Quốc nhắm tới gồm mục tiêu rõ ràng:

Thứ nhất, Sáng kiến trên nằm trong chiến lược tổng thể “Giấc mộng Trung Hoa” nhằm tìm cách đưa Trung Quốc trở thành cường quốc hàng đầu trên thế giới, về cả kinh tế, chính trị và quân sự; nâng cao dần vị thế của Trung Quốc trong việc cạnh tranh chiến lược với Mỹ mà một trong những chủ trương lớn của Trung Quốc là thúc đẩy quốc tế hóa đồng Nhân dân tệ như một đồng tiền thanh toán cho thương mại quốc tế⁴¹. Quy mô dự án được xây dựng đã định rõ các chỉ số giá trị các thị trường mà tuyến đường chạy qua: lưu thông hàng hóa của Trung Quốc với Hiệp hội các nước Đông Nam Á (ASEAN) đạt 443 tỷ USD, với Cộng đồng các quốc gia độc lập (SNG) ở mức 150 tỷ USD, với Liên minh châu Âu (EU) – 559 tỷ USD, với châu Phi – 192 tỷ USD, với Trung Đông – 257 tỷ USD⁴². Việc thực hiện dự án này cho phép kinh tế Trung Quốc tăng trưởng, qua đó giải quyết một loạt nhiệm vụ quan trọng trong các lĩnh vực chính trị, kinh tế, quân sự và văn hóa, đủ sức cạnh tranh và vượt lên kinh tế Mỹ, hỗ trợ Trung Quốc phá vỡ vòng vây của Mỹ và các nước ở Biển Đông.

Thứ hai, tạo điều kiện để Bắc Kinh hoàn thành mục tiêu xây dựng “Cường quốc biển”, trong đó bao gồm cả việc khẳng định chủ quyền ở Biển Đông và gia tăng kiểm soát tuyến đường hàng hải trong khu vực. Lãnh đạo Trung Quốc nhận thức rõ: “một cường quốc toàn cầu phải có sức mạnh hàng hải vượt trội” và tại Đại hội toàn quốc lần thứ X của Đảng Cộng sản Trung Quốc vào tháng 11/2012, Chủ tịch Trung Quốc Hồ Cẩm Đào tuyên bố Trung Quốc sẽ trở thành cường quốc biển. Tham vọng này được lặp lại trong Sách

⁴⁰ Phạm Sỹ Thành, Trần Hải Yến (Biên dịch), “Tầm nhìn và hành động Thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, Ủy ban Phát triển và Cải cách Quốc gia, Bộ Ngoại giao, Bộ Công thương Trung Quốc (3/2015), tr.2-3.

⁴¹ Turloch Mooney, China’s Belt and Road drives Southeast Asia port development, The Journal of Commerce, 7/6/2016, https://www.joc.com/port-news/asian-ports/china-belt-and-road-drives-southeast-asia-development_20160607.html, truy cập ngày 31/8/2021

⁴² “Sáng kiến “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ 21: Tác động và ảnh hưởng đối với tranh chấp chủ quyền ở Biển Đông”, *Biển Đông Net*, 10/08/2018, <http://www.biendong.net/bi-n-nong/22926-sang-kien-con-duong-to-lua-tren-bien-the-ky-21-tac-dong-va-anh-huong-doi-voi-tranh-chap-chu-quyen-o-bien-dong.html>, truy cập ngày 12/10/2021

trắng Quốc phòng của Trung Quốc năm 2013 và một lần nữa vào năm 2015⁴³. Trung Quốc là nước nhập khẩu năng lượng lớn nhất thế giới, lại hoàn toàn phụ thuộc vào cung cấp đường biển, điều này đồng nghĩa với nguy cơ bị áp đặt “lệnh cấm vận dầu mỏ” trên biển. Dự án sẽ tạo ra những tuyến đường vận tải biển an toàn, thông suốt và hiệu quả cao thông qua những điểm đầu mối tại các cảng quan trọng nhất. Đối với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, Trung Quốc cũng đặt ra các mục tiêu cụ thể về phát triển kinh tế, tăng cường liên thông liên kết kinh tế với bên ngoài thông qua việc phát triển và kết nối các hệ thống cảng biển, qua đó thúc đẩy phát triển vận chuyển thông thương trên tuyến hàng hải. Trong tháng 3/2016, Trung Quốc đã công bố tài liệu “Cương yếu quy hoạch phát triển kinh tế, xã hội Trung Quốc 5 năm lần thứ 13”, khẳng định kiên trì nguyên tắc cùng đàm phán, cùng xây dựng, cùng thụ hưởng, triển khai các hợp tác đa dạng thực tiễn và cùng có lợi với các quốc gia, tạo ra sự liên kết trong ngoài giữa lục địa và biển, cục diện mở cửa toàn diện mới theo cả hai hướng Đông và Tây. Đồng thời, Trung Quốc cũng đặt mục tiêu về việc tích cực thúc đẩy xây dựng điểm hỗ trợ chiến lược của “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, tham gia xây dựng và vận hành các cảng khâu trọng yếu ven biển, thúc đẩy việc cùng xây dựng quy tụ công nghiệp giám sát cảng biển, kết nối các tuyến thương mại trên biển. Trung Quốc cũng chủ trương làm cho con đường tơ lụa trên biển thực sự có ảnh hưởng quốc tế, nhất là lĩnh vực vận tải biển và thuận lợi thương mại tại các khu vực duyên hải và cảng biển. Tuy mục tiêu công khai của Trung Quốc về Con đường tơ lụa trên biển phục vụ các lợi ích cốt lõi của Trung Quốc, bao gồm phát triển nền kinh tế xanh, cải thiện an ninh lương thực và năng lượng, đa dạng hóa và đảm bảo các tuyến đường giao thông biển, duy trì chủ quyền lãnh thổ và tăng cường ảnh hưởng quốc tế. Nhưng trên thực tế, Con đường tơ lụa trên biển có tiềm năng mở rộng không gian hàng hải chiến lược của Trung Quốc, thiết lập các cứ điểm để bảo vệ các tuyến hàng hải trọng yếu, qua đó từng bước hình thành trật tự biển do Trung Quốc chi phối. Trung Quốc kỳ vọng thông qua Con đường tơ lụa trên biển xây dựng một hệ thống liên hoàn các cảng biển, dự án hạ tầng và đặc khu kinh tế ở Đông Nam Á, Nam Á và mở rộng xa hơn, qua đó

⁴³ Ngô Thu Hương, “Các tác động an ninh của Con đường tơ lụa trên biển: Một góc nhìn từ Châu Âu”, Nghiên cứu Biển Đông, 7/1/2019, <http://eastseastudies.org/diem-sach-bao/7135-tac-dong-an-ninh-cua-con-duong-to-lua-tren-bien-goc-nhin-cua-tu-chau-au>, truy cập ngày 15/8/2021

tái lập chuỗi sản xuất và thị trường để hình thành trật tự mới mà Trung Quốc đóng vai trò trung tâm.

Thứ ba, đối với Trung Quốc, các nhân tố như địa lý, chính trị và địa - chính trị, địa - chiến lược luôn có một vai trò đặc biệt đối với an ninh, phát triển của quốc gia, do đó mục tiêu quan hệ ngoại giao, kết nối trong khu vực cũng được Trung Quốc đặc biệt xem trọng. Tại diễn đàn hợp tác Hợp tác kinh tế Châu Á – Thái Bình Dương (APEC) lần thứ 25, tổ chức tại Indonesia tháng 10/2013, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình tuyên bố, khu vực Đông Nam Á có thể nói là sợi dây quan trọng bậc nhất của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI⁴⁴. Xây dựng Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, tăng cường hợp tác trên nhiều phương diện với các nước láng giềng không chỉ giúp Trung Quốc củng cố tình thế chiến lược, hóa giải sức ép cạnh tranh từ các nước lớn. Đây cũng đồng thời là chiến lược phát triển dài hạn, vươn ra tầm quốc tế, vượt qua cấu trúc kinh tế hiện tại để tăng sức cạnh tranh kinh tế của Trung Quốc. Để thực hiện điều này, với sức mạnh và vị thế gia tăng, Trung Quốc ưu tiên hơn với các nước láng giềng, qua đó cân bằng quan hệ với Mỹ, thay vì chỉ ưu tiên xử lý quan hệ với Mỹ và các nước lớn như trước đây. Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI nhằm giúp thực hiện bước chuyển chiến lược đối ngoại của Trung Quốc, giúp Trung Quốc chuyển từ bị động sang chủ động trong ngoại giao, tạo bàn đạp để Trung Quốc vươn lên thành cường số một quốc toàn cầu. .

Thứ tư, Con đường tơ lụa trên biển với mục đích khai thác tài nguyên của các quốc gia. Trung Quốc muốn thông qua các tương tác liên thông, liên kết nhằm hiện thực hóa mục tiêu cùng phát triển, cùng phồn vinh, đồng thời từ đó giải phóng nguồn nhân lực dư thừa, tiếp tục đổi mới năng lực công nghệ, năng lực sáng tạo. Tuy nhiên, từ nhiều khía cạnh và cách thức tiếp cận, trên thực tế có thể thấy Trung Quốc đang muốn thông qua việc xây dựng, mở rộng hạ tầng tại các khu vực miền Đông và miền Nam để nâng cao khả năng tiếp cận các thị trường tài nguyên giá rẻ của các quốc gia, hình thành các vành đai kinh tế, cung ứng trên Thái Bình Dương, Ấn Độ Dương, cũng như Nam Thái Bình Dương và các hành lang tiếp ứng nhiên liệu, năng lượng được khai thác từ các quốc gia trong và ngoài khu vực để đưa về Trung Quốc. Vì những tiềm năng trên, Trung Quốc sẽ tập trung

⁴⁴ Nguyễn Tăng Nghị, “Thách thức đối với Một vành đai, một con đường của Trung Quốc”, *Nghiên cứu Quốc tế*, 14/4/2016, <http://nghiencuuquocte.org/2016/04/14/thach-thuc-doi-voi-mot-vanh-dai-mot-con-duong-cua-tq/>, truy cập 6/8/2021

thúc đẩy hợp tác về hải cảng, vận tải đường biển, và kinh tế biển với các quốc gia ven biển Đông. Các vành đai cung ứng, luân chuyển hàng hóa đi ra, nguyên liệu và năng lượng giá rẻ từ bên ngoài chảy về Trung Quốc sẽ dần được hình thành. Dự án Con đường tơ lụa trên biển được triển khai thực hiện với việc xây dựng hạ tầng cơ sở các hải cảng từ Biển Đông, Đông Nam Á qua Ấn Độ Dương, gắn vào một số nước châu Phi, thông qua Biển Đỏ chạy dọc theo kênh đào Suez, tiến vào Địa Trung Hải để tiếp cận các hải cảng của các nước Châu Âu.

2.2.2. Nội dung chiến lược

Về cơ bản, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc là khung định hướng tổng quan, sẽ có những điều chỉnh, thay đổi trong quá trình thực hiện. Nội dung chiến lược của Trung Quốc sẽ tổng hợp nhiều phạm trù liên quan tới cả kinh tế, chính trị, ngoại giao, cũng như khái quát các hình thức triển khai, phối hợp và hiện thực hóa, trong đó tập trung nhấn mạnh sự tương tác liên kết trong ngoài để hình thành cục diện hợp tác mới. Theo tài liệu “Tầm nhìn và hành động cùng xây dựng Vành đai kinh tế con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” được công bố ngày 28/3/2015 giới thiệu cụ thể một số nội dung liên quan tới Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI như: (1) nguyên tắc chiến lược, (2) thiết kế khung, (3) trọng tâm hợp tác; (4) cơ chế hợp tác của chiến lược⁴⁵.

Nội dung về *nguyên tắc chiến lược*, bao gồm một là kiên trì nguyên tắc hợp tác mở cửa, tất cả các bên có thể cùng tham gia. Con đường tơ lụa trên biển không xác định rõ quốc gia nào được tham gia hoặc quốc gia nào không được tham gia, cũng giống như Con đường tơ lụa thời cổ đại không có giới hạn về phạm vi, tất cả các quốc gia, các tổ chức quốc tế và khu vực đều có thể tham gia. Hai là kiên trì nguyên tắc hài hòa, bao dung, không phân biệt mô hình phát triển. Dựa trên nguyên tắc không “phân biệt chủng tộc”, đề cao văn hóa khoan dung, tôn trọng sự lựa chọn con đường và mô hình phát triển của mỗi nước, khuyến khích tăng cường đối thoại hợp tác giữa các nền văn hóa khác, tìm kiếm điểm chung giữa những cái khác biệt, cùng hòa hợp và phát triển thịnh vượng. Ba là kiên trì nguyên tắc vai trò thị trường, tuân thủ các qui luật thị trường và chuẩn mực quốc tế.

⁴⁵ Nguyễn Vũ Tùng (2019), *Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và Đối sách của Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr.37-38

Thị trường có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế, vì vậy cần phát huy đầy đủ vai trò mang tính quyết định của thị trường trong việc phân bổ nguồn lực, đồng thời cần tuân thủ các qui luật và chuẩn mực quốc tế để việc phát triển được bền vững. Bốn là và kiên trì nguyên tắc cùng có lợi, cùng thắng, tìm kiếm lợi ích tương đồng. Yêu cầu đặt ra về nguyên tắc của dự án là phải đạt được sự đồng thuận giữa các nước về mở rộng hợp tác trên biển. Theo phía Trung Quốc, Con đường tơ lụa trên biển là con đường thúc đẩy cùng phát triển, hợp tác cùng thắng để đạt được sự thịnh vượng chung, là con đường hòa bình hữu nghị, tăng cường sự hiểu biết tin tưởng và giao lưu toàn diện trên nhiều lĩnh vực. Trong những năm gần đây trong tiến trình đàm phán cấp cao, lãnh đạo Trung Quốc đã đưa những vấn đề hợp tác trên biển trở thành một trong những chủ đề quan trọng nhất trong thảo luận song phương và đa phương. Kết quả là thành lập được các Quỹ Hợp tác trên biển Trung Quốc – ASEAN và Trung Quốc – Indonesia. Trong khi đó, Trung Quốc cũng đang tích cực hỗ trợ phát triển hợp tác trên biển với các nước Đông Nam Á và Nam Á, châu Phi, và hình thành những cơ chế phối hợp hành động ở cấp độ các cơ quan hàng hải quốc gia khác nhau, phát triển hợp tác trong lĩnh vực an ninh hàng hải.

Nội dung về *thiết kế khung* của chiến lược gồm, một là chiến lược dựa trên cơ sở hợp tác thực chất, chung lợi ích, vận mệnh, trách nhiệm, sự tin cậy chính trị, hội nhập kinh tế, văn hóa. Trong khuôn khổ sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển, các chuyên gia Trung Quốc đang tiếp tục xem xét những dự án cụ thể hợp tác song phương và đa phương có giá trị do các nước tham gia đề xuất, tiến tới các nước tham gia sẽ phải soạn thảo kế hoạch hành động chung nhằm hình thành một cộng đồng có chung lợi ích, chung vận mệnh và chung trách nhiệm. Hai là chiến lược có phạm vi trải rộng từ Châu Á sang Châu Âu và Châu Phi, trong đó nhánh Con đường tơ lụa trên biển sẽ kéo từ các cảng biển của Trung Quốc đến Đông Nam Á, Nam Á, ra Ấn Độ Dương rồi tới Châu Âu. Phương hướng trọng điểm của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI đi từ các cảng ven biển Trung Quốc qua Biển Đông đến các cảng ven biển Ấn Độ, rồi mở rộng sang Châu Âu, một nhánh khác cũng đi từ các cảng ven biển Trung Quốc qua biển Đông rồi tới Nam Thái Bình Dương. Ba là, chiến lược thiết kế kinh tế vĩ mô, cần có sự phối hợp từ bên ngoài. Việc xây dựng Con đường tơ lụa trên biển là tầm nhìn lớn về mở cửa và hợp tác với các quốc gia nằm dọc theo con đường, các quốc gia cần cùng nhau cố gắng, cùng hành động

với mục tiêu chung hướng tới cùng có lợi ích chung. Nỗ lực hoàn thiện hơn nữa cơ sở hạ tầng trong khu vực, hình thành cơ bản mạng lưới giao thông trên bộ, trên biển và hàng không có mức độ kết nối tăng lên tầm cao mới.

Nội dung *trọng tâm hợp tác* gồm 5 trụ cột căn bản mà Trung Quốc gọi tắt là “ngũ thông”. Một là kết nối chính sách, cùng trao đổi các chiến lược và chính sách phát triển để bảo đảm hợp tác thực chất. Tăng cường thấu hiểu chính sách của nhau là một trong những trọng điểm xây dựng Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI. Tăng cường hợp giữa chính phủ các nước, tích cực xây dựng một cơ chế trao đổi nhiều cấp liên Chính phủ để các bên thông hiểu các chính sách lớn của nhau, gắn kết lợi ích của các bên ngày càng sâu hơn, thúc đẩy sự tin tưởng lẫn nhau về chính trị, đạt được một sự đồng thuận mới về hợp tác. Các nước dọc con đường có thể trao đổi và đối chiếu với nhau trong các vấn đề liên quan đến chiến lược và đối sách phát triển kinh tế, cùng nhau soạn thảo các quy hoạch và biện pháp nhằm thúc đẩy hợp tác khu vực, đàm phán để giải quyết các vấn đề có thể gặp phải trong quá trình triển khai, cùng nhau đưa ra các chính sách hỗ trợ cần thiết cho các hoạt động hợp tác thiết thực và các dự án quy mô lớn. Hai là kết nối hạ tầng cơ sở, tập trung cho các tuyến quan trọng, cửa khẩu, cảng biển, hàng không, tuyến dẫn nhiên liệu, mạng thông tin. Liên thông cơ sở hạ tầng là lĩnh vực ưu tiên khi xây dựng Con đường tơ lụa trên biển. Trên cơ sở tôn trọng chủ quyền và an ninh quốc gia, “Con đường” thúc đẩy việc xây dựng các cơ sở hạ tầng then chốt quốc tế, dần hình thành mạng lưới liên kết giữa các tiểu vùng của Châu Á, cũng như kết nối ba châu lục Á - Âu - Phi. Ba là kết nối thương mại, tập trung tạo thuận lợi đầu tư, bỏ rào cản thương mại, tăng đầu tư lẫn nhau. Thông thương, hợp tác về đầu tư và thương mại cũng là một nội dung trọng tâm trong việc xây dựng Con đường tơ lụa trên biển. Cần dốc sức nghiên cứu để giải quyết vấn đề thuận lợi hóa đầu tư và thương mại, xây dựng môi trường kinh doanh tốt trong khu vực và với các nước, các nước cần hợp tác xây dựng khu thương mại tự do, kích hoạt các tiềm năng hợp tác, tăng cường hợp tác và nâng cao hiệu quả hợp tác. Cải thiện điều kiện cơ sở thông quan tại các cửa khẩu, xây dựng chế độ “một cửa” tại các cửa khẩu, giảm chi phí và nâng cao khả năng thông quan. Mở rộng các lĩnh vực thương mại, tối ưu hóa các cơ cấu thương mại. Đẩy nhanh quá trình tạo thuận lợi cho đầu tư, loại bỏ các rào cản đối với đầu tư. Bốn là kết nối tài chính, thúc đẩy hợp tác tài chính, hoán đổi tiền tệ, thành lập, sử dụng và giám

sát hiệu quả các cơ chế tài chính. Liên kết về tài chính tiền tệ là trụ cột quan trọng trong việc xây dựng Con đường tơ lụa trên biển. Đi sâu hợp tác tài chính tiền tệ, thúc đẩy hệ thống ổn định tiền tệ, hệ thống đầu tư và huy động vốn, hệ thống tín dụng. Cùng nhau thúc đẩy hình thành Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB), Ngân hàng khai thác phát triển các nước (BRICS), các nước liên quan cùng thảo luận về việc triển khai một định chế tài chính - tiền tệ của Tổ chức hợp tác Thượng Hải, đẩy nhanh việc hình thành và vận hành của Quỹ Con đường tơ lụa. Năm là kết nối con người, mở rộng hợp tác giáo dục, du lịch, trao đổi chính đảng, nhân dân. Sự kết nối giữa con người với nhau chính là nền tảng xã hội cho việc xây dựng thành công Vành đai và Con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển nói riêng. Kế thừa và tiếp tục phát huy tinh thần hợp tác hữu nghị của Con đường tơ lụa cổ đại, triển khai các hoạt động giao lưu văn hóa, trao đổi học thuật, trao đổi cán bộ, hợp tác giao lưu truyền thông giữa các nước, các hoạt động tình nguyện, nhằm đặt nền tảng “lòng dân” vững chắc cho việc tăng cường hợp tác song phương và đa phương.

Nội dung thứ tư là *cơ chế hợp tác*, gồm thúc đẩy các hợp tác song phương và đa phương, nâng cao vai trò của các cơ chế hợp tác của khu vực, cơ chế có sự phối hợp của Trung Quốc với ASEAN và các nước tham gia dự án.. Tăng cường hợp tác song phương, triển khai thảo luận ở nhiều cấp, qua nhiều kênh, thúc đẩy sự phát triển toàn diện của các cặp quan hệ song phương và đa phương hiện có để thúc đẩy xây dựng Con đường tơ lụa trên biển. Phát huy đầy đủ vai trò của các cơ chế song phương hiện có như các Ủy ban liên hợp, các Ban chỉ đạo, các Ban điều phối, các Ủy ban chỉ đạo và Ủy ban quản lý nhằm thúc đẩy thực thi các dự án hợp tác. Tăng cường các cơ chế đa phương, phát huy vai trò của các cơ chế đa phương hiện có như: Tổ chức Hợp tác Thượng Hải (SCO), Trung Quốc - ASEAN 10+1, Diễn đàn hợp tác kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương (APEC), Hội nghị Á - Âu (ASEM), Diễn đàn đối thoại Hợp tác châu Á (ACD), Hội nghị Xây dựng lòng tin tại Châu Á (CICA), Hợp tác tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS), Hợp tác khu vực kinh tế Trung Á (CAREC)... Hiện nay quá trình hội nhập của nền kinh tế thế giới đang diễn ra với tốc độ ngày càng nhanh, hợp tác khu vực đang được đẩy mạnh. Các nước cần tích cực tận dụng các cơ chế hợp tác song phương và đa phương hiện có để thúc đẩy xây dựng các dự án trong Sáng kiến, thúc đẩy sự hợp tác của khu vực phát triển ngày càng mạnh mẽ.

Tiếp tục phát huy vai trò mang tính xây dựng của các diễn đàn hiện nay như các diễn đàn quốc tế cấp khu vực và cấp tiểu vùng giữa các nước dọc theo “Con đường”, hội chợ triển lãm và Diễn đàn Bắc Ngao Châu, Hội chợ Trung Quốc - ASEAN Expo, Hội chợ Á - Âu - Trung Quốc, Diễn đàn kinh tế Á - Âu, Hội chợ quốc tế về đầu tư và thương mại Trung Quốc, Triển lãm Trung Quốc - Nam Á...

Xây dựng Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, tăng cường hợp tác trên nhiều phương diện với các nước láng giềng không chỉ giúp Trung Quốc củng cố tình thế chiến lược, hóa giải sức ép cạnh tranh từ các nước lớn. Đây cũng đồng thời là chiến lược phát triển dài hạn, vươn ra tầm quốc tế, vượt qua cấu trúc kinh tế hiện tại để tăng sức cạnh tranh kinh tế của Trung Quốc. Để thực hiện điều này, với sức mạnh và vị thế gia tăng, Trung Quốc ưu tiên hơn với các nước láng giềng, qua đó cân bằng quan hệ với Mỹ, thay vì chỉ ưu tiên xử lý quan hệ với Mỹ và các nước lớn như trước đây. Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI nhằm giúp thực hiện bước chuyển chiến lược đối ngoại của Trung Quốc. Như vậy, một trong những nội dung của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI là phát triển quan hệ quốc tế. Theo đó Trung Quốc sẽ thông qua các hình thức hợp tác kinh tế khác nhau để mở ra cục diện đối ngoại mới, sử dụng tăng trưởng kinh tế nhằm giảm thiểu căng thẳng chiến lược và cạnh tranh nước lớn. Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI có mục tiêu là hợp tác bình đẳng cùng có lợi, cùng thắng và bao dung, hài hòa, hòa hợp với các nước láng giềng. Đây cũng đồng thời là cách thức để Trung Quốc tăng cường mở rộng ảnh hưởng đối ngoại với các quốc gia trong khu vực theo các quy hoạch lâu dài và có lộ trình từng bước thực hiện. Trung Quốc cũng hưởng ứng chính sách phát triển của các quốc gia ASEAN, thúc đẩy triển khai thuận tiện hóa đầu tư thương mại biển. Từ đó Trung Quốc dùng các dự án giao thương của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI để thúc đẩy kết nối, khai thác tiềm năng thị trường khu vực, đẩy mạnh đầu tư và tiêu thụ, tăng cường các hợp tác cùng có lợi với các nước Châu Á, Châu Âu, Châu Phi và các khu vực trên thế giới.

2.3. Thực tiễn triển khai Con đường tơ lụa trên biển từ năm 2013 đến nay

2.3.1. Tiến trình thực hiện

Như vậy có thể thấy Trung Quốc đã chuẩn bị rất kỹ càng, đầy đủ các yếu tố cần thiết để triển khai Sáng kiến. Ngay sau khi công bố, sáng kiến này đã được triển khai với

các hoạt động diễn ra trên các khu vực từ châu Á sang châu Phi và châu Âu ở tất cả các mặt, như phổ biến, tuyên truyền, vận động, thuyết phục các đối tác tham gia; chuẩn bị các điều kiện về kỹ thuật, hạ tầng và tài chính để hiện thực hóa Sáng kiến.

2.3.1.1. Về mặt chính sách

Kế hoạch cụ thể triển khai Con đường tơ lụa trên biển được chính phủ Trung Quốc đặt trong tổng thể Vành đai và Con đường. Ngày 28/03/2015, Quốc vụ Viện Trung Quốc ban hành bản đề cương chính thức “Tầm nhìn và hành động thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai kinh tế con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, đưa ra phương hướng cụ thể nhằm triển khai sáng kiến này. Con đường tơ lụa trên biển được chính phủ Trung Quốc hoạch định gồm hai nhánh, một là con đường với hướng chính từ các cảng ven biển Trung Quốc đi qua biển Đông đến Ấn Độ Dương và tiếp tục kéo dài đến ven biển Châu Âu. Hai là con đường từ các cảng biển của Trung Quốc đi qua biển Đông kéo đến Nam Thái Bình Dương⁴⁶. Chính phủ Trung Quốc đã và đang đẩy mạnh việc thực hiện sáng kiến Vành đai và Con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển nói riêng một cách hệ thống và nhất quán, có định hướng và đường lối rõ ràng. Theo đó, sáng kiến này được triển khai ở mọi lĩnh vực từ chính trị ngoại giao, kinh tế xã hội, xây dựng, tài chính..., theo các cấp độ, lấy những điểm mấu chốt làm trung tâm và mở rộng ra các khu vực ở xa, với tiến trình từng bước nhằm hướng tới sự kết nối từ gần ra xa và trong tương lai sẽ bao phủ khắp các châu lục.

Trung Quốc muốn thúc đẩy kết nối chính trị để đạt được nhận thức chung giữa các nước. Để làm được điều này, lãnh đạo cấp cao của Trung Quốc bao gồm Chủ tịch nước, Thủ tướng chính phủ và các lãnh đạo cấp cao khác sẽ tăng cường tiến hành các chuyến thăm viếng song phương, tham dự các cuộc đối thoại tăng cường quan hệ đối tác với các nước, tham dự các diễn đàn khu vực và thế giới... Khi tiến hành gặp gỡ song phương cũng như khi tham dự hội nghị, diễn đàn, trong quá trình trao đổi sẽ lồng ghép vào Sáng kiến, đưa ra nội hàm và ý nghĩa tích cực của sáng kiến Vành đai và Con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển nói riêng. Bên cạnh đó, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc đã đưa ra các chiến lược về mở rộng sản xuất, phát triển mạng lưới ngoại

⁴⁶ Phạm Sỹ Thành, Trần Hải Yến (Biên dịch), “Tầm nhìn và hành động Thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, Ủy ban Phát triển và Cải cách Quốc gia, Bộ Ngoại giao, Bộ Công thương Trung Quốc, tháng 3/2015, tr.4

thương, thúc đẩy tương thông chính sách, tăng cường liên thông liên kết kinh tế với bên ngoài. Ngày 22/10/2015, Văn phòng tiểu ban lãnh đạo Thúc đẩy công tác Một vành đai, Một con đường của Trung quốc đã phát hành bản “Kế hoạch tiêu chuẩn hành động liên thông Một vành đai, Một con đường năm 2015-2017”. Trọng điểm của bản kế hoạch này là nâng cao khả năng thuận tiện hóa vận tải quốc tế, xúc tiến liên thông thương mại và đầu tư. Qua đó, Trung Quốc hi vọng tiến thêm một bước trong việc mở ra các van kỹ thuật để thúc đẩy hàng hóa lưu thông ra ngoài. Đồng thời, Trung Quốc cũng đặt mục tiêu về việc tích cực thúc đẩy xây dựng điểm hỗ trợ chiến lược của “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI”, tham gia xây dựng và vận hành các cảng khẩu trọng yếu ven biển, thúc đẩy việc cùng xây dựng quy tụ công nghiệp giám sát cảng biển, kết nối các tuyến thương mại trên biển. Trung Quốc cũng chủ trương làm cho con đường tơ lụa trên biển thực sự có ảnh hưởng quốc tế, nhất là lĩnh vực vận tải biển và thuận lợi thương mại tại các khu vực duyên hải và cảng biển. Ngoài ra, trong bản kế hoạch triển khai Con đường tơ lụa, chính phủ Trung Quốc chỉ rõ, một trụ cột quan trọng của Con đường tơ lụa là tăng cường kết nối về mặt tài chính giữa các quốc gia. Trung Quốc muốn xây dựng cơ chế tài chính riêng cho Vành đai và Con đường, kêu gọi các quốc gia hợp tác góp vốn xây dựng nền tảng tài chính hỗ trợ cho việc phát triển Sáng kiến. Có thể thấy, chính sách mà Trung Quốc lập ra để hậu thuẫn cho Con đường tơ lụa trên biển được kết nối trên nhiều phương diện. Với những kế hoạch chiến lược qui mô và toàn diện, Trung Quốc có thể dễ dàng thúc đẩy các hợp tác đầu tư ra nước ngoài, tạo nhiều thuận lợi cho quá trình triển khai sáng kiến Vành đai và Con đường, trong đó có Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.

2.3.1.2. Thực tiễn triển khai

Trong lĩnh vực chính trị - ngoại giao.

Sau khi Con đường tơ lụa trên biển được đưa ra, Trung Quốc đã thực hiện bước đi đầu tiên, đó là quảng bá về ý nghĩa và vai trò tích cực của sáng kiến này đối với các nước có liên quan ở cấp lãnh đạo cao nhất. ASEAN là trục chính của Con đường tơ lụa trên biển ở khu vực biển Đông, do đó ASEAN đã trở thành tâm điểm chú ý đầu tiên đối với Trung Quốc. Ngày 3/10/2013, trong chuyến thăm của Chủ tịch Tập Cận Bình tới Indonexia, ông đã đưa ra đề xuất xây dựng Con đường tơ lụa trên biển và khẳng định

Trung Quốc muốn cùng các nước ASEAN phát triển quan hệ đối tác hợp tác biển⁴⁷. Chính phủ Trung Quốc muốn cùng với các quốc gia ASEAN tăng cường hợp tác trên biển, đồng thời với nguồn vốn mà chính phủ Trung Quốc đã xây dựng sẽ sử dụng hiệu quả cho hợp tác trên biển giữa Trung Quốc và ASEAN. Vài ngày sau đó, ngày 9/10/2013, trong chuyến thăm Brunei, Thủ tướng Trung Quốc Lý Khắc Cường tiếp tục đề cập 7 kiến nghị về khung hợp tác 10 năm tới giữa Trung Quốc và ASEAN, trong đó nhắc lại một trong những kiến nghị là cùng xây dựng con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI. Trên tinh thần đó, trong năm 2014, lãnh đạo cấp cao hai bên tiến hành các chuyến thăm liên tiếp. Ngoài thăm cấp nhà nước ra, trong thời gian tổ chức các hội nghị như Hội chợ triển lãm Trung Quốc - ASEAN và Hội nghị thương mại và đầu tư Trung Quốc - ASEAN, Hội nghị thượng đỉnh APEC...lãnh đạo Trung Quốc và các nước ASEAN đã tiến hành gặp gỡ, hội đàm và thảo luận về việc thúc đẩy Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc. Năm 2015 là năm Hợp tác biển Trung Quốc - ASEAN nên Trung Quốc đã tận dụng cơ hội này để tăng cường các cuộc thăm viếng, trao đổi và làm việc nhằm thúc đẩy triển khai thực hiện các dự án thuộc sáng kiến. Theo thống kê, trong một năm đầu tiên sau khi đưa ra sáng kiến Vành đai và Con đường, chỉ tính từ tháng 9/2013 đến tháng 10/2014, trong 13 chuyến viếng thăm chính thức, Chủ tịch Tập Cận Bình và Thủ tướng Lý Khắc Cường đều giới thiệu nội hàm và ý nghĩa tích cực của sáng kiến Vành đai và Con đường⁴⁸.

Ngoài khu vực ASEAN, Trung Quốc cũng có nhiều cuộc viếng thăm gặp gỡ khác giữa các quốc gia. Vào tháng 11/2013, Trung Quốc có chuyến thăm hai quốc gia Rumani và Uzbekistan. Trung Quốc coi Rumani là vùng trọng điểm của Vành đai kinh tế Con đường tơ lụa từ Trung Á sang Đông Âu, Trung Quốc hy vọng có thể cùng các nước tiến hành hợp tác xây dựng các tuyến đường giao thông. Tháng 3/2014, trong chuyến thăm Hà Lan, Đức và Bỉ, ông Tập Cận Bình cũng cho biết muốn triển khai Con đường tơ lụa ở những thị trường rộng lớn này góp phần làm cho cuộc sống của người dân các nước này ngày càng giàu có hơn⁴⁹. Tháng 9/2014, trong chuyến thăm Tatgikistan, Mandives, Sri

⁴⁷ Minh Nguyễn, “Đường tơ lụa trên biển dẫn đến đâu”, Báo Đại biểu Nhân dân, 18/4/2014, <https://daibieunhandan.vn/duong-to-lua-tren-bien-dan-den-dau-312974>, truy cập ngày 30/9/2021

⁴⁸ Trần Việt Thái, “Vành đai, con đường: Hướng tới Giác mộng Trung Hoa”, *Tạp chí Cộng sản*, 2/8/2017, <https://tapchicongsan.org.vn/web/guest/chinh-tri-xay-dung-dang/-/2018/46202/%E2%80%9Cvanh-dai%2C-con-duong%E2%80%9D--huong-toi-%E2%80%9Cgiac-mong-trung-hoa%E2%80%9D.aspx>, truy cập ngày 6/8/2021

⁴⁹ Nguyễn Vũ Tùng (2019), *Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và Đối sách của Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr.126

Lanka và Ấn Độ, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình hi vọng có thể cùng Tatgikistan thúc đẩy cơ hội hợp tác sâu rộng, ủng hộ Mandives là một mắt xích quan trọng như trong Con đường tơ lụa trên biển thời cổ đại, hy vọng Sri Lanka thúc đẩy sự phục hưng của Con đường tơ lụa trên biển thời cổ đại, mong muốn cùng với Ấn Độ đi sâu thảo luận về Vành đai kinh tế và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, cùng làm cho Châu Á phát triển bền vững. Bên cạnh các chuyến thăm và tiếp xúc cấp cao song phương, lãnh đạo Trung Quốc cũng tận dụng đối thoại đa phương, các diễn đàn khu vực và quốc tế để quảng bá và kêu gọi các bên hợp tác thúc đẩy Sáng kiến này. Việc hai nhà lãnh đạo cấp cao nhất của Trung Quốc liên tục giới thiệu về một sáng kiến hợp tác kinh tế giữa các nước trong các chuyến thăm song phương và tại các diễn đàn đa phương là điều ít thấy trong lịch sử hợp tác quốc tế của Trung Quốc. Điều này cho thấy rằng Sáng kiến Vành đai và Con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI nói riêng là một đại chiến lược ngoại giao nước lớn của Trung Quốc và sẽ được nước này triển khai thực hiện lâu dài.

Trong lĩnh vực tài chính

Trong bản kế hoạch triển khai Con đường tơ lụa, chính phủ Trung Quốc chỉ rõ, một trụ cột quan trọng của Con đường tơ lụa là tăng cường kết nối về mặt tài chính giữa các quốc gia. Để tăng cường kết nối tài chính giữa các bên trên Con đường tơ lụa, Trung Quốc đã thành lập Ngân hàng đầu tư cơ sở hạ tầng Châu Á (AIIB), Quỹ Con đường tơ lụa (SRF), Ngân hàng Phát triển BRICS (NDB) và Quỹ Hợp tác Kinh tế Trung Quốc – Âu – Á. Các tổ chức tài chính quốc tế này nhằm tạo điều kiện thúc đẩy sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc được triển khai hiệu quả. Ngoài ra, Trung Quốc còn cam kết sẽ đầu tư trên toàn thế giới khoản tiền vốn là 1250 tỷ USD đến năm 2025⁵⁰. Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng Châu Á là một tổ chức tài chính quốc tế được thành lập với mục tiêu hỗ trợ việc xây dựng cơ sở hạ tầng ở khu vực Châu Á – Thái Bình Dương. Năm 2015, Ngân hàng chính thức đi vào vận hành với tổng số vốn là 100 tỷ USD. Trong đó Trung Quốc đóng góp 30,34% (khoảng gần 30 tỷ USD). Các quốc gia có số vốn lớn trong ngân hàng này là Ấn Độ (8,3 tỷ USD), Nga (6,5 tỷ USD), Hàn Quốc (3,7 tỷ USD), Australia

⁵⁰ Nguyễn Tăng Nghị, “Thách thức đối với Một vành đai, Một con đường”, Nghiên cứu quốc tế, 14/4/2016, <http://nghiencuuquocte.org/2016/04/14/thach-thuc-doi-voi-mot-vanh-dai-mot-con-duong-cua-tq/>, truy cập ngày 20/8/2021

(3,6 tỷ USD), Indonesia (3,3 tỷ USD)⁵¹. Có thể thấy, AIIB hiện là một tổ chức tài chính quốc tế có nhiều tiềm năng với số vốn đầu tư lớn và hướng đến hạng mục cơ sở hạ tầng nên sẽ có vai trò rất lớn trong quá trình triển khai sáng kiến Vành đai và Con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc nói riêng. Ngoài AIIB, Trung Quốc cũng thành lập Quỹ Con đường tơ lụa. Ngày 04/11/2014, tại hội nghị lần thứ 6 Tiểu ban lãnh đạo tài chính, kinh tế Trung ương, Chủ tịch Tập Cận Bình đã đưa ra quyết định thành lập Quỹ Con đường tơ lụa. Tại Hội nghị thượng đỉnh APEC diễn ra ngay sau đó, Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đã chính thức thông báo Quỹ Con đường tơ lụa được thành lập với số vốn ban đầu là 40 tỷ USD⁵², phục vụ cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng, khai thác tài nguyên...giữa các nước trên con đường tơ lụa. Sau hơn một năm triển khai sáng kiến Con đường tơ lụa, Trung Quốc còn thành lập Ngân hàng Phát triển BRICS (NDB) với các thành viên gồm Nga, Braxin, Ấn Độ, Trung Quốc và Nam Phi, ngân hàng được thành lập tháng 7/2015 với số vốn 100 tỷ USD⁵³. Đây là ngân hàng phát triển đa phương nằm trong kế hoạch triển khai Sáng kiến Con đường tơ lụa của Trung Quốc với mục đích tăng cường hợp tác tài chính và phát triển ở các nền kinh tế mới nổi. Theo Bộ Tài chính Nam Phi, nguồn vốn trên sẽ được sử dụng cho các dự án hạ tầng của các nước thành viên và mỗi dự án được đầu tư ít nhất 100 triệu USD. Bên cạnh đó, vào tháng 10/2015, Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc đã chính thức đưa ra hệ thống thanh toán liên biên giới (CIPS) với sự tham gia của 19 ngân hàng lớn của Trung Quốc như Công thương, Nông nghiệp, Xây dựng, Giao thông... để thúc đẩy và thuận tiện hóa việc thanh khoản với các đối tác ASEAN bằng đồng Nhân dân tệ. Những bước đi này cho thấy Trung Quốc đang nỗ lực thúc đẩy việc quốc tế hóa đồng Nhân dân tệ như một công cụ hỗ trợ cho Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI. Có thể thấy, những tổ chức tài chính quốc tế mà Trung Quốc lập ra để hậu thuẫn cho Con đường tơ lụa trên biển là rất nhiều, cả về số lượng và số vốn. Với những tổ chức sẵn nguồn tài chính này, Trung Quốc có thể dễ dàng đẩy các hạng

⁵¹ Nguyễn Vũ Tùng (2019), Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và Đối sách của Việt Nam, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr.155

⁵² Hoàng Vũ, “Nhận diện “Con đường tơ lụa mới”, *Báo Quân đội Nhân dân*, 9/11/2014, <https://www.qdnd.vn/quoc-te/doi-song/nhan-dien-con-duong-to-lua-moi-400259>, truy cập ngày 23/8/2021

⁵³ An Bình, “Khởi BRICS lập ngân hàng 100 tỷ USD”, *Báo Dân trí*, 16/7/2014, <https://dantri.com.vn/the-gioi/khoi-brics-lap-ngan-hang-100-ty-usd-1406009599.htm>, truy cập ngày 23/8/2021

mục đầu tư ra nước ngoài, đặc biệt là thúc đẩy xây dựng và cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng trên Con đường tơ lụa.

Trong lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng

Để triển khai Con đường tơ lụa trên biển, Trung Quốc đã thúc đẩy việc ký kết hợp tác kinh tế - thương mại biển với các bên, xúc tiến việc đầu tư của Trung Quốc tại các nước dọc theo Con đường tơ lụa trên biển, đồng thời triển khai trên thực tế nâng cấp và xây mới cơ sở hạ tầng ở các khu vực hải cảng dọc theo bờ biển nơi Con đường tơ lụa đi qua. Hiện nay, các dự án mà Trung Quốc triển khai chủ yếu tập trung vào các khu vực đã có nền tảng quan hệ với Trung Quốc nhưng đồng thời cũng là những đoạn then chốt mà Con đường tơ lụa trên biển đi qua. Đó là các khu vực từ biển Đông qua Ấn Độ Dương, qua khu vực biển Đỏ, kênh đào Suez và vào đến Địa Trung Hải để tiếp cận hải cảng của các nước Châu Âu.

Khu vực Biển Đông kết nối Trung Quốc và các nước ASEAN: Trung Quốc đã tích cực đầu tư vào phát triển cơ sở hạ tầng ở khu vực ASEAN. Từ đầu thế kỷ XXI, Trung Quốc đã đầu tư khoảng 155 tỷ USD vào các dự án cơ sở hạ tầng ở ASEAN, 90% dự án được triển khai sau năm 2013⁵⁴. Ngoài những cam kết đầu tư, Trung Quốc đang triển khai phát triển các cảng biển và xây dựng các đường ống dẫn năng lượng ở khu vực biển Đông. Hiện nay, các dự án cảng mà Trung Quốc đầu tư phát triển tại Đông Nam Á bao gồm: cảng Kuantan, cảng Carey Islands and City Complex, dự án Melaka Gateway và Malacca (Malaysia); Tanjung Sauh (Indonesia); Sihanoukville, Koh Kong và Kor Sdach (Campuchia); Kyaukpyu (Myanmar). Các công ty Trung Quốc cũng đầu tư mạnh cho 4 cảng biển ở Malaysia, cụ thể 7,2 tỷ USD cho cảng Melaka Gateway, 2,84 tỷ USD cho cảng Kuala Linggi, 1,4 tỷ USD cho cảng Penang và 177 triệu USD cho các dự án cảng Kuantan⁵⁵. Các dự án cảng của Malaysia đều nằm ở các vị trí chiến lược quan trọng đối với Trung Quốc tại khu vực. Cảng Kuantan là cảng hướng ra biển Đông, có liên hệ trực tiếp với cảng nước sâu Khâm Châu và các cảng khác trong khu vực Quảng Tây. Đây được

⁵⁴ Murray Hiebert, “Southeast Asia Financial Integration and Infrastructure Investment: What Role for the United States”, *CSIS*, 25/5/2018, <https://www.csis.org/analysis/southeast-asia-financial-integration-and-infrastructure-investment-what-role-united-states>, truy cập ngày 10/8/2021

⁵⁵ Kim Tuyên, “Trung Quốc chi đậm thầu tóm cảng biển khắp thế giới”, *VnEconomy*, 17/7/2017, <https://vneconomy.vn/trung-quoc-chi-dam-thau-tom-cang-bien-khaph-the-gioi.htm>, truy cập ngày 3/9/2021

coi là cửa ngõ chiến lược để hàng hóa vận chuyển ra vào thị trường ASEAN và Châu Á - Thái Bình Dương.

Cũng nằm trong quá trình triển khai sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển, Cảng Tanjung (thuộc đảo Batam) nằm trong quá trình triển khai Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc ở Indonesia. Trong chiến lược phát triển cơ sở hạ tầng vận tải của Indonesia, Tanjung được kỳ vọng trở thành đối thủ cạnh tranh với cảng Singapore, do có độ sâu tự nhiên 18m không cần nạo vét và cải tạo hạ tầng, có đủ diện tích để mở rộng trong tương lai. Trong khuôn khổ Sáng kiến Vành đai và Con đường, các công ty và chính phủ Trung Quốc đã cung cấp cho Indonesia các khoản vay cơ sở hạ tầng lên tới 87 tỷ USD. Vào tháng 7/2013, Indonesia Port Corporation (IPC) đã đạt được thỏa thuận trị giá 2 tỷ USD với China Merchants Holding xây dựng Tanjung thành cảng biển trung chuyển quặng sắt và container quan trọng⁵⁶, là động lực thúc đẩy khu vực Batam trở thành trung tâm trung chuyển chủ lực của Indonesia.

Đối với Campuchia, dù không có đường bờ biển dài như Malaysia hay Indonesia nhưng Campuchia cũng đã thu hút đầu tư Trung Quốc vào các dự án cảng quan trọng. Vào năm 2011, Tianjin Union Development Group (TUDG) của Trung Quốc đã đạt được một thỏa thuận trị giá 3,8 tỷ USD với chính phủ Campuchia để phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển tại Koh Sdach⁵⁷. Cảng tiếp theo có sự đầu tư của Trung Quốc tại Campuchia là Sihanoukville Autonomous Port, đây là cảng nước sâu duy nhất của Campuchia. Sihanoukville cho phép tiếp cận Vịnh Thái Lan, tiềm tàng phong phú về hợp chất hydrocarbon, và cùng với tỉnh Koh Kong sẽ tạo thành một căn cứ chiến lược cho hải quân Trung Quốc trong trường hợp xung đột với Việt Nam. Một dự án đáng chú ý nhất gần đây ở Campuchia được cho là khu đầu tư Dara Sakor trị giá 3,8 tỷ đô la được kiểm soát bởi một công ty Trung Quốc có hợp đồng thuê đất 99 năm⁵⁸. Bao trọn 20% chiều dài đường bờ biển của Campuchia, dự án này xây dựng một sân bay quốc tế, một cảng nước sâu, các

⁵⁶ Julius Utama, Michelle Kim, "More than just economy: Maritime implications of China's investment", *The Jakarta Post*, 27/6/2016, <https://www.thejakartapost.com/academia/2016/06/27/more-than-just-economy-maritime-implications-of-chinas-investment.html>, truy cập ngày 27/9/2021

⁵⁷ Vũ Thành Công, "Con đường tơ lụa trên biển qua Đông Nam Á và Nam Á: Một hệ thống đang định hình", *Nghiên cứu Biển Đông*, 13/10/2016, <https://nghiencuubiendong.vn/con-duong-to-lua-tren-bien-qua-dong-nam-a-va-nam-a-mot-he-thong-dang-dinh-hinh.49281.aneews>, truy cập ngày 27/9/2021

⁵⁸ Brenda Goh, Prak Chan Thul, "In Cambodia, stalled Chinese casino resort embodies Silk Road secrecy, risks", *Reuters*, 6/6/2018, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-cambodia-insight-idUSKCN1J20HA>, truy cập ngày 20/8/2021

khu công nghiệp, khu nghỉ dưỡng sang trọng, nhà máy điện, nhà máy xử lý nước và cơ sở y tế. Thiết kế của Dự án Dara Sakor được cho là dùng cho cả mục đích dân sự và quân sự⁵⁹. Dự án đã gây ra một số cuộc biểu tình phản đối bên trong Campuchia cũng như lo ngại về an ninh cho các quốc gia khác, đặc biệt là Hoa Kỳ. Ngoài ra, những cảng biển nằm dọc bán đảo Đông Dương khác như Kyaukpyu, Sittwe cũng được Trung Quốc đưa vào kế hoạch triển khai Con đường tơ lụa trên biển.

Tại khu vực Ấn Độ Dương, Trung Quốc đang đặc biệt quan tâm đến đầu tư phát triển hải cảng ở một số vị trí trọng điểm như Sri Lanca, Mandives, Bangladet, Pakistan. Nằm trên một trong những tuyến hàng hải tập nập nhất thế giới, Sri Lanca đóng một vai trò chiến lược trên Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI đi qua Nam Á. Sri Lanca có hai cảng biển sâu là Colombo và Hambantota, giúp bảo đảm kết nối Đông Tây của Con đường tơ lụa trên biển, tạo ra một hành lang biển xuyên suốt từ Trung Quốc qua Đông Nam Á và Nam Á tới hệ thống các cảng do Trung Quốc đầu tư tại Châu Phi rồi tới Trung Đông và Châu Âu. Sri Lanka sở hữu vị trí “đắc địa” với trung bình 200 tàu vận tải và tàu chở dầu di chuyển qua mỗi ngày trên tuyến đường biển nhộn nhịp nối giữa châu Á, Trung Đông và châu Âu. Sri Lanka đồng thời là trung tâm chuyển tải lớn nhất tại Nam Á, điều này đồng nghĩa với việc một số tàu biển lớn nhất thế giới thường cập cảng tại nước này để dỡ và chất hàng hóa. Với vị trí chiến lược và tiềm năng này, Trung Quốc đã tăng đầu tư vào Sri Lanca gấp 50 lần so với thập kỷ trước⁶⁰. Kể từ năm 2014, tại cảng Colombo xuất hiện bến nước sâu 500 triệu USD do Trung Quốc vận hành. Hiện nay Trung Quốc cũng đang đầu tư 1,4 tỷ USD xây dựng Thành phố Cảng Colombo⁶¹. Dự án Thành phố Cảng Colombo sẽ đóng một vai trò quan trọng trong dự án Con đường tơ lụa trên biển đầy tham vọng của Trung Quốc ở ngay sân sau của Ấn Độ. Năm 2002, khi chính phủ Sri Lanka quyết định xây một cảng mới ở Hambantota, Trung Quốc đã cho vay 1,1 tỷ USD. Và từ khi cảng đi vào hoạt động từ cuối năm 2010 thì không đạt được hiệu quả như mong muốn,

⁵⁹ Hồng Phúc, “Dự án Dara Sakor ở Campuchia - một ‘kế hoạch trò chơi’ khác của Trung Quốc”, *Báo Quốc Tế*, 28/12/2019, <https://baoquocte.vn/du-an-dara-sakor-o-campuchia-mot-ke-hoach-tro-choi-khac-cua-trung-quoc-106907.html>, truy cập ngày 22/9/2021

⁶⁰ “Sri Lanka: A Key Node on the 21st Century Maritime Silk Road”, *Belt and Road*, 6/8/2015,

<https://beltandroad.hktedc.com/en/insights/sri-lanka-key-node-21st-century-maritime-silk-road-0>, truy cập 23/9/2021

⁶¹ Elizabeth Roche, “India keeping an eye on China-backed Colombo Port City project in Sri Lanka”, *Livemint*, 27/5/2021, <https://www.livemint.com/news/india/india-keeping-an-eye-on-china-backed-colombo-port-city-project-in-sri-lanka-11622121488713.html>, truy cập ngày 30/9/2021

thậm chí thua lỗ đến mức Sri Lanka không thể trả lãi cho các khoản vay cho Trung Quốc. Do đó vào năm 2017, chính phủ Sri Lanka đã phải ký hợp đồng cho Trung Quốc thuê cảng chiến lược Hambantota trong 99 năm để trả nợ⁶². Ngoài các cảng, Trung Quốc còn đầu tư vào một số lĩnh vực kinh tế quan trọng khác tại Sri Lanka, bao gồm cơ sở hạ tầng, đường sá và năng lượng.

Về phần Pakistan, quốc gia có quan hệ tốt nhất với Trung Quốc tại Nam Á, hiện tại là quốc gia mà Trung Quốc đầu tư ở quy mô lớn nhất kể từ khi Sáng kiến Vành đai và Con đường được đưa ra với dự án Hành lang Kinh tế Trung Quốc-Pakistan (CPEC) trị giá 46 tỷ USD⁶³, biến Pakistan thành đối tác chiến lược quan trọng bậc nhất của Bắc Kinh. Cốt lõi của dự án này là 2500km đường cao tốc và đường sắt liên kết, kết nối với cảng Gwadar (Pakistan) trên biển Ả Rập đến thành phố Tân Cương, Tây Bắc Trung Quốc. Không chỉ có vai trò quan trọng trong Sáng kiến Vành đai kinh tế, cảng Gwadar đang là một trong những điểm trung chuyển quan trọng của Con đường tơ lụa trên biển.

Riêng Bangladesh có ba cảng biển lớn là Chittagong, Mongla và Payra. Cảng Chittagong được mệnh danh là “Gwadar phía Đông”, hiện nay là cảng chính của Bangladesh với khoảng 92% hoạt động xuất khẩu của cả nước⁶⁴. Mongla cùng Chittagong là hai cảng quan trọng của Bangladesh, đóng vai trò trung chuyển hàng hóa của Ấn Độ và là cửa ngõ cho Nepal và Butan. Do vị trí chiến lược của các cảng biển ở Bangladesh mà Trung Quốc đã chú trọng đến việc đầu tư vào các cảng ở đây. Vào năm 2019, Bangladesh đã cho phép Trung Quốc tiếp cận và kí thỏa thuận phát triển hai trong số các cảng biển lớn nhất là Chittagong và Mongla. Trung Quốc hiện cũng đang tài trợ và xây dựng dự án Cảng biển nước sâu Payra ước tính trị giá từ 11 tỷ USD đến 15 tỷ USD⁶⁵. Trung Quốc cũng bày tỏ sự quan tâm và có kế hoạch hợp tác xây dựng một cảng biển nước sâu tại đảo Sonadia nhưng sau đó Bangladesh đã hủy bỏ với lý do lo ngại về môi trường. Ngoài các

⁶² Phúc Duy, “Ý đồ đầu tư độc chiếm cảng biển của Trung Quốc”, *Báo Thanh niên*, 30/1/2021,

<https://thanhnien.vn/y-do-dau-tu-doc-chiem-cang-bien-cua-trung-quoc-post1033719.html>, truy cập ngày 30/9/2021

⁶³ Vũ Thành Công, “Các dự án cơ sở hạ tầng ở Pakistan - Lời giải cho thế “lưỡng nan Malacca” của Trung Quốc”, 29/3/2016, <https://nghiencuubiendong.vn/cac-du-an-co-so-ha-tang-o-pakistan-loi-giai-cho-the-luong-nan-malacca-cua-trung-quoc.48900.aneews>, truy cập 22/9/2021

⁶⁴ Vũ Thành Công, “Con đường tơ lụa trên biển qua Đông Nam Á và Nam Á: Một hệ thống đang định hình”, *Nghiên cứu Biển Đông*, 13/10/2016, <https://nghiencuubiendong.vn/con-duong-to-lua-tren-bien-qua-dong-nam-a-va-nam-a-mot-he-thong-dang-dinh-hinh.49281.aneews>, truy cập ngày 27/9/2021

⁶⁵ Sumanth Samsani, “China–Bangladesh strategic linkages”, *Observer Research Foundation*, 11/5/2021, <https://www.orfonline.org/expert-speak/china-bangladesh-strategic-linkages/>, truy cập ngày 30/9/2021

dự án cảng biển Trung Quốc còn kí kết các cơ sở hạ tầng khác với Bangladesh như xây dựng và vận hành Dự án Đường sắt Cao tốc Dhaka-Chittagong, đường hầm dưới sông, các khu kinh tế, mở rộng sân bay Sylhet, và nhiều đường cao tốc, đường sắt liên kết khác.

Qua chuỗi cảng biển Ấn Độ Dương, Trung Quốc tiếp tục triển khai Con đường tơ lụa trên biển đi qua khu vực Biển Đỏ và kênh đào Suez để đến vùng biển Địa Trung Hải. Nằm giữa Yemen và Somali, nhìn ra eo biển Bab al-Mandeb, một trong những tuyến hàng hải đông đúc nhất trên thế giới, Gijbuti đóng một vai trò là khu vực cảng biển có vị trí chiến lược tại cửa ngõ phía nam biển Đỏ. Gijbuti là cửa ngõ quan trọng và là con đường duy nhất mà Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc phải đi qua trong hành trình từ biển Đông, qua Ấn Độ Dương, xuyên qua biển Địa Trung Hải. Khi triển khai Con đường tơ lụa trên biển, Trung Quốc đã chú ý tới nút thắt này và rất nhanh chóng, Bắc Kinh trở thành đối tác kinh tế quan trọng đối với Gijbuti. Đầu năm 2016, Trung Quốc đã đưa ra cam kết thúc đẩy đầu tư 12,4 tỷ USD vào Gijbuti⁶⁶. Khu vực kết nối tiếp theo của Con đường tơ lụa trên biển là kênh đào Suez nằm trên lãnh thổ Ai Cập nối biển Địa Trung Hải với biển Đỏ. Đây là kênh đào quan trọng nhất nối giao thương trên biển giữa Châu Mỹ, Châu Âu với khu vực Châu Á. Hiện nay, 8-10% giá trị thương mại biển toàn cầu đi qua kênh đào Suez, số lượng các tàu thương mại đi qua đây tăng đều đặn hàng năm. Trong chuyến thăm đầu năm 2015 của Tổng thống Ai Cập Abdel Fattah al-Sisi sang Trung Quốc, Trung Quốc và Ai Cập đã nhất trí cùng thực hiện dự án Con đường tơ lụa trên biển. Trung Quốc đã đầu tư 4 tỷ USD vào dự án kênh đào Suez mới, mở thêm một tuyến đường thủy song song dài 35km, độ sâu 24m và chiều rộng 317m, cho phép tàu thuyền di chuyển hai chiều, đồng thời giúp tăng gấp đôi công suất vận tải đường thủy⁶⁷. Song song với việc đầu tư mở rộng kênh đào Suez, Trung Quốc đã phát triển đầu tư xây dựng ở khu vực biển Địa Trung Hải. Trong hành trình của Con đường tơ lụa trên biển, đây là điểm quan trọng nối thông các châu lục và các vùng biển theo đúng dự án Vành đai và Con đường mà Trung Quốc đang triển khai.

⁶⁶ Atul Aneja, "Djibouti, Myanmar and Sri Lanka anchor China's Maritime Silk Road", *The Hindu*, 15/3/2016, <https://www.thehindu.com/news/international/djibouti-myanmar-and-sri-lanka-anchor-chinas-maritime-silk-road/article8240828.ece>, truy cập ngày 27/9/2021

⁶⁷ Tuấn Kiệt, "Lên kế hoạch thăm các kênh đào", *CESTI*, 17/11/2015, <https://cesti.gov.vn/bai-viet/MMCS/lenh-den-h-tham-cac-kenh-dao-01003658-0000-0000-0000-000000000000>, truy cập ngày 27/9/2021

Ngoài ra, cảng Piraeus của Hy Lạp từ lâu đã là cửa ngõ cho hàng hóa Trung Quốc tràn vào thị trường Châu Âu. Từ vài năm trước Trung Quốc đã luôn có ý định sở hữu cảng quan trọng này. Đến khi Con đường tơ lụa trên biển ra đời, các doanh nghiệp Trung Quốc đã có đủ điều kiện để thực hiện ý định này. Năm 2015, Tập đoàn Hàng hải COSCO của Trung Quốc đã chi ra 402 triệu USD để mua lại 67% số cổ phần của công ty cảng Piraeus⁶⁸. Không chỉ dừng lại ở cảng Piraeus, các cảng khác ven biển Địa Trung Hải như cảng Ambarli (Thổ Nhĩ Kỳ), cảng Cherchell (Angieri) cũng được Trung Quốc thúc đẩy đầu tư.

Có thể thấy, từ khi Con đường tơ lụa trên biển ra đời, chính phủ Trung Quốc đã thực sự đi tiến hành đầu tư một cách có hệ thống vào cơ sở hạ tầng của các khu vực cảng biển trọng điểm dọc theo Con đường tơ lụa. Ở khu vực biển Đông, Trung Quốc đầu tư vào các cảng then chốt như Kuantan, Malacca và những cảng biển nằm dọc bán đảo Đông Dương như Sihanoukville, Kyaukpyu, Sittwe. Sang khu vực biển Ấn Độ Dương, những cảng ở vị trí trọng điểm của Sri Lanka, Maldives, Bangladesh, Pakistan được Trung Quốc rót vào những khoản đầu tư lớn chưa từng có. Qua chuỗi cảng biển ở Ấn Độ Dương, Trung Quốc tiếp tục đầu tư vào khu vực Biển Đỏ nối thông từ Ấn Độ Dương qua Địa Trung Hải đó là cảng Gibuti, mở rộng kênh đào Suez. ở khu vực Địa Trung Hải, những cảng quan trọng như cảng Piraeus của Hy Lạp, cảng Ambarli của Thổ Nhĩ Kỳ, cảng Cherchell của Angieri đều đã được Trung Quốc thu tóm. Không chỉ dừng lại ở việc cải thiện, xây mới và mua lại các cầu cảng, Trung Quốc cũng rót một nguồn vốn rất lớn vào đầu tư cơ sở hạ tầng ở các nước ven Con đường tơ lụa và triển khai đồng bộ cùng với các dự án khác, đặc biệt là Vành đai kinh tế nhằm hỗ trợ cho nhau và cùng tiến tới kết nối Trung Quốc với các khu vực trên thế giới.

2.3.2. Những thuận lợi và khó khăn trong quá trình triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI

Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI được Trung Quốc sử dụng như một công cụ nhằm thúc đẩy kết nối, hội nhập với kinh tế khu vực và trên thế giới, qua đó nâng cao khả năng dẫn dắt của Trung Quốc về kinh tế và an ninh với một cơ cấu phát triển mới đang dần được định hình. Với mục tiêu to lớn như vậy, Trung Quốc đã từng bước xây dựng

⁶⁸ Mỹ Loan, “Trung Quốc thôn tính cảng chính của Hy Lạp”, *Báo Tuổi trẻ*, 22/1/2016, <https://tuoitre.vn/trung-quoc-thon-tinh-cang-chinh-cua-hi-lap-1042399.htm>, truy cập ngày 30/9/2021

chính sách và thực hiện những hoạt động triển khai ban đầu, trong quá trình hiện thực hóa Sáng kiến vừa qua, có thể thấy rằng Trung Quốc gặp cả những thuận lợi và khó khăn.

Thuận lợi

Thứ nhất, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI có thuận lợi khi được sự quan tâm lớn ở cấp vĩ mô và được đầu tư về chính sách. Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI được chủ tịch nước Tập Cận Bình đưa ra, đề cập và cụ thể hóa qua các Hội nghị Trung ương 2, 3, 4 khóa XVIII Đảng Cộng sản Trung Quốc. Theo đó, các tỉnh thành, tỉnh thành, địa phương của Trung Quốc sẽ căn cứ trên chỉ thị của Trung ương, yếu tố qui luật thị trường, năng lực sử dụng và khai thác, quy hoạch các khu vực chức năng biển phục vụ phát triển kinh tế nội địa, phối hợp, liên kết, tạo lan tỏa với các quốc gia nằm dọc tuyến của sáng kiến Một vành đai, Một con đường. Việc chủ tịch Tập Cận Bình hoàn thành quá trình tập trung quyền lực và có khả năng cầm quyền trong một thời gian dài sẽ tạo thêm cơ hội thuận lợi cho việc triển khai xây dựng Con đường tơ lụa trên biển. Trung Quốc cho rằng, việc kết hợp giữa yếu tố lịch sử của con đường tơ lụa trên biển trước đây và bối cảnh hiện tại đã phần nào đưa ra các nội dung cơ bản của sáng kiến hiện nay. Cùng với sự thúc đẩy từ chính phủ trung ương, đặc biệt là vai trò của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình, các địa phương của Trung Quốc cũng tích cực hưởng ứng trong đầu tư chính sách. Trong khi đó, để tạo điều kiện cho địa phương tham gia, chính phủ trung ương Trung Quốc cũng có các điều chỉnh qui hoạch, phát triển kinh tế, bao gồm cả kinh tế biển theo hướng tận dụng được mô hình tuần hoàn, kết hợp giữa tăng trưởng bên trong và phát triển bên ngoài.

Thứ hai, Trung Quốc có nguồn lực kinh tế để triển khai. Tiềm lực kinh tế đã tạo điều kiện cho Trung Quốc đầu tư mạnh cho chiến lược biển, phát triển mạnh từ hải quân đến các ngành công nghiệp, kỹ thuật biển trình độ cao, cần thiết cho quá trình kiểm soát, khai thác và phát triển biển. Theo cục thống kê Trung Quốc, tăng trưởng GDP của Trung Quốc năm 2015 đã vượt ngưỡng 10 nghìn tỷ USD, tăng 6,9% so với năm 2014. Theo con số do cục thống kê Trung Quốc công bố tháng 02/2018, từ năm 2013 đến 2016, tăng trưởng GDP của Trung Quốc bình quân đạt mức 7,2%. Riêng trong năm 2017, GDP của Trung Quốc đạt mức 6,9%, với tổng giá trị GDP đạt 80 nghìn tỷ Nhân dân tệ, Trung Quốc

đóng góp hơn 30% cho tăng trưởng kinh tế thế giới⁶⁹. Đến năm 2020 Đại dịch Covid-19 đã làm tăng trưởng GDP của Trung Quốc giảm từ 6% năm 2019 xuống còn 2,3% năm 2020. Theo báo cáo mới đây của Morgan Stanley, GDP của thế giới trong năm 2020 sẽ tăng trưởng âm 3,5%, trong đó Mỹ tăng trưởng âm 3,5%, EU tăng trưởng âm 7,2%. Trung Quốc là nước duy nhất trên thế giới tăng trưởng dương trong năm 2020⁷⁰. Các chuyên gia kinh tế của Ngân hàng HSBC dự báo GDP của Trung Quốc sẽ đạt mức 26.000 nghìn tỷ USD vào năm 2030, từ mức 14.100 nghìn tỷ USD năm 2018. Trong khi đó GDP của Mỹ tăng chậm hơn lên 25.200 tỷ USD vào năm 2030, từ mức 20.400 tỷ USD năm 2018⁷¹. Như vậy theo dự đoán, đến năm 2030 Trung Quốc sẽ vượt Mỹ và trở thành nước có nền kinh tế đứng đầu thế giới. Qua các số liệu trên có thể thấy tốc độ tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc dẫn đầu trong các nền kinh tế lớn và tăng đều qua các năm, đây là động lực vô cùng quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc. Việc giao thương buôn bán của Trung Quốc lớn mạnh và vươn xa tới các châu lục đã kéo theo sự hiện diện của đồng Nhân dân tệ trải rộng trên khắp thế giới. Cụ thể, từ tháng 10/2016, Đồng Nhân dân tệ của Trung Quốc cũng được Quỹ tiền tệ quốc tế (IMF) đồng ý trở thành đồng tiền đủ các tiêu chuẩn để đại diện cho kinh tế toàn cầu và là một trong các đồng tiền cho vay chính thức của IMF⁷². Sự lớn mạnh về kinh tế cũng như nỗ lực quốc tế hóa đồng nhân dân tệ của Trung Quốc đã giúp cho vị thế của đồng tiền này từng bước được nâng lên. Điển hình nhiều nước như Malaysia, Philippines, Thái Lan Singapore, Tanzania đã cân nhắc lựa chọn NDT để thanh toán và dự trữ, các nước đã đưa đồng NDT vào hệ thống dự trữ quốc gia, trong bối cảnh các đồng tiền như USD, Yên và Euro chịu ảnh hưởng nghiêm trọng từ việc suy giảm của nền kinh tế lớn như Mỹ, Nhật và Khu vực đồng Euro. Hội đồng quản trị của Ngân hàng Trung ương châu Âu (ECB) cũng

⁶⁹ Huyền Hoa, “Trung Quốc: Thành tựu sau 40 năm cải cách mở cửa”, *Báo Công an Nhân dân*, 13/9/2018, <https://cand.com.vn/Kinh-te-Van-hoa-The-Thao/Trung-Quoc-Thanh-tuu-sau-40-nam-cai-cach-mo-cua-i490721/>, truy cập ngày 19/8/2021

⁷⁰ Đinh Tuấn, “Trung Quốc sẽ là nền kinh tế lớn duy nhất trên thế giới đạt tăng trưởng dương năm 2020”, *VOV*, 16/12/2020, <https://vov.vn/kinh-te/trung-quoc-se-la-nen-kinh-te-lon-duy-nhat-tren-the-gioi-dat-tang-truong-duong-nam-2020-824404.vov>, truy cập ngày 25/8/2021

⁷¹ Ngọc Trang, “Trung Quốc sẽ vượt Mỹ thành nền kinh tế lớn nhất thế giới vào 2030”, *VnEconomy*, 27/9/2018, <https://vneconomy.vn/trung-quoc-se-vuot-my-thanh-nen-kinh-te-lon-nhat-the-gioi-va-2030.htm>, truy cập ngày 19/8/2021

⁷² Lê Thị Thùy Vân, “Vị thế của đồng Nhân dân tệ trong kho dự trữ toàn cầu”, 24/3/2018, <https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/vi-the-cua-dong-nhan-dan-te-trong-kho-du-tru-toan-cau-137131.html>, truy cập ngày 20/8/2021

đã quyết định bổ sung vào kho dự trữ ngoại hối thêm đồng NDT (gồm USD, yên Nhật, đồng NDT, vàng và SDR). Anh cũng đang xem xét đưa thêm NDT vào rổ dự trữ ngoại tệ của mình, hiện tại Anh đã chấp nhận thanh toán với Trung Quốc bằng đồng NDT. Từ tháng 1/2017, một số ngân hàng trung ương như Ngân hàng Trung ương Pháp, Ngân hàng Trung ương Đức, cũng xác nhận đã bổ sung đồng NDT trong kho dự trữ. Theo dài hạn, dự báo của Ngân hàng America Merrill Lynch và IMF vào năm 2025, tỷ trọng đồng NDT có thể tăng lên mức 4% dự trữ toàn cầu và tăng lên mức 4,5% vào những năm tiếp theo (tương đương với tỷ trọng của Yên Nhật, Bảng Anh)⁷³. Cùng với việc đồng NDT gia nhập kho dự trữ ngoại tệ của nhiều nước phát triển trên thế giới, lòng tin của thị trường đối với đồng NDT có thể sẽ tăng lên, làm tăng nhu cầu sử dụng đồng NDT ngoài biên giới, từ đó thúc đẩy đồng NDT ngày càng được sử dụng một cách rộng rãi trong các giao dịch toàn cầu. Việc phát triển của đồng Nhân dân tệ sẽ giúp nâng cao tầm ảnh hưởng của Trung Quốc nói chung, đồng thời cũng trở thành công cụ hỗ trợ tích cực và mang lại rất nhiều thuận lợi trong việc triển khai Sáng kiến của nước này.

Thứ ba, các đối thủ cạnh tranh chính trị, kinh tế đang gặp khó khăn và suy yếu đã góp phần giúp Trung Quốc dễ thực hiện vai trò dẫn dắt, thúc đẩy và phát triển thành công Sáng kiến. Sau khủng hoảng tài chính tiền tệ thế giới năm 2008, các đối thủ của Trung Quốc như Mỹ, Nhật Bản và Châu Âu phải chịu nhiều khó khăn và tổn thất nặng nề về mặt kinh tế, chính trị. Kinh tế Mỹ lâm vào suy thoái với tốc độ nhanh, giảm xuống âm 0,3% trong quý III năm 2008. Mức chi tiêu của người tiêu dùng suy giảm mạnh nhất kể từ năm 1980, chỉ số tiêu dùng vốn đóng góp tới hai phần ba vào sự tăng trưởng kinh tế Mỹ. Thâm hụt ngân sách liên bang tăng mạnh tới mức kỷ lục 454,8 tỷ USD trong năm tài khóa 2008, cao gấp ba lần mức thâm hụt 161,5 tỷ USD trong tài khóa năm 2007⁷⁴, chủ yếu do chi phí quốc phòng tăng mạnh, đặc biệt tiêu tốn cho hai cuộc chiến tranh tại Iraq và Afghanistan. Theo Bộ Lao động Mỹ, tỷ lệ thất nghiệp của nước này đã tăng lên mức cao nhất trong 14 năm qua, lên đến 6,5% và tiếp tục tăng lên 10% trong năm 2009 kéo theo kinh tế Mỹ tiếp

⁷³ Lê Thị Thùy Vân, “Vị thế của đồng Nhân dân tệ trong kho dự trữ toàn cầu”, *Tạp chí Tài chính*, 24/3/2018, <https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/vi-the-cua-dong-nhan-dan-te-trong-kho-du-tru-toan-cau-137131.html>. Truy cập ngày 14/9/2021

⁷⁴ Nguyễn Đình Kháng, “Về cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu hiện nay”, 3/2/2010, <https://hcma.vn/UserControls/Publishing/News/BinhLuan/pFormPrint.aspx?UrlListProcess=/content/tintuc/Lists/News&ItemID=21057&IsTA=False>, truy cập ngày 31/8/2021

tục suy thoái, trong khi các khoản tiền dự trữ và giá trị bất động sản giảm mạnh, chỉ số lòng tin của người dân Mỹ giảm xuống tới mức kỷ lục⁷⁵. Nhật Bản cũng không ngoại lệ, kể từ quý IV năm 2008, nền kinh tế Nhật Bản đã suy giảm mạnh, và đặc biệt nghiêm trọng trong quý I năm 2009. Các số liệu được Văn phòng Nội các Nhật Bản công bố ngày 20/5/2009 cho thấy, so với quý trước tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của nền kinh tế lớn thứ hai thế giới này đã giảm 4% trong quý I và giảm tới 15,2% so với cùng kỳ 2008. Nguyên nhân chính là do nhu cầu tiêu dùng giảm mạnh, đồng thời nhu cầu đối với các mặt hàng ô tô, điện tử và nhiều mặt hàng khác của Nhật Bản cũng tụt dốc trong bối cảnh kinh tế toàn cầu suy thoái. Theo số liệu công bố chính thức, tính chung trong năm tài chính 2008 tính đến hết tháng 3/2009, GDP của Nhật Bản đã giảm kỷ lục 3,5%, và đây là lần đầu tiên sụt giảm trong 7 năm qua⁷⁶. Tình hình Châu Âu cũng không mấy khả quan, cuộc khủng hoảng tài chính bắt nguồn từ Mỹ từ tháng 9/2008 và sau đó nhanh chóng lan rộng khắp châu Âu, đã đẩy Liên minh châu Âu (EU) vào cuộc khủng hoảng kinh tế sâu nhất, dài nhất và quy mô lớn nhất trong lịch sử của khối này. Theo ước tính của Ủy ban châu Âu (EC), kinh tế EU giảm 4,1% trong năm 2009 (trong khi Mỹ giảm 2,5%), mức giảm mạnh nhất kể từ Thế chiến II, kinh tế Mỹ suy thoái đã gây hiệu ứng “domino” sang các khu vực khác, điển hình là khối kinh tế châu Âu⁷⁷. Liên tiếp sau đó là hàng loạt vấn đề như khủng hoảng nợ công, căng thẳng ở biên giới phía Đông với nước Nga, trong khi phía Nam, làn sóng di cư từ Trung Đông tạo ra sức ép lớn, đặc biệt việc nước Anh rời khỏi EU đã tạo cú sốc lớn dẫn đến nguy cơ về sự tan vỡ của liên minh lớn nhất và thành công nhất thế giới. Tất cả những vấn đề trên đã ảnh hưởng nghiêm trọng đến kinh tế cũng như chính trị các nước khu vực Châu Âu. Trong khi đó Trung Quốc vẫn giữ được nhịp tăng trưởng tốt, điều này đã tạo điều kiện tốt cho Trung Quốc trong việc quảng bá các sáng kiến mới, trong đó có Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.

⁷⁵ Trần Nguyễn Tuyên, “Cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu đánh dấu sự phá sản của học thuyết kinh tế thị trường tự do kiểu Mỹ”, *Báo Nhân dân*, 19/12/2008, <https://nhandan.vn/tin-tuc-kinh-te/Cu%E1%BB%99c-kh%E1%BB%A7ng-ho%E1%BA%A3ng-t%C3%A0i-ch%C3%ADnh-to%C3%A0n-c%E1%BA%A7u>, truy cập ngày 20/9/2021

⁷⁶ Trần Quang Minh, “Ảnh hưởng của khủng hoảng tài chính toàn cầu tới nền kinh tế nhật bản và những tiến triển gần đây”, *Viện nghiên cứu Đông Bắc Á*, 3/12/2013, <http://www.inas.gov.vn/597-anh-huong-cua-khung-hoang-tai-kinh-toan-cau-toi-nen-kinh-te-nhat-ban-va-nhung-tien-trien-gan-day.html>, truy cập ngày 12/9/2021

⁷⁷ Linh Đức, “Năm 2010: Kinh tế châu Âu đối mặt với nhiều thách thức”, *Báo Chính phủ*, 15/1/2010, <http://baochinhpvu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=26529>, truy cập ngày 20/9/2021

Thứ tư, những cơ chế hợp tác đã có giữa Trung Quốc và ASEAN cũng như kết quả có được từ những hợp tác này lại góp phần hỗ trợ việc phát triển các hợp tác tiếp theo dựa trên khuôn khổ của Con đường tơ lụa trên biển. Các cơ chế cấp cao như Hội nghị cấp cao thường niên ASEAN - Trung Quốc, Hội nghị sau Hội nghị Bộ trưởng Ngoại giao ASEAN - Trung Quốc (PMC+). Các cơ chế khác như Diễn đàn Khu vực ASEAN (ARF), Khu vực thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc (ACFTA), cơ chế ASEAN+3 (APT). Trung Quốc tham gia tích cực các cơ chế quan trọng khác do ASEAN dẫn dắt, như Hội nghị cấp cao Đông Á (EAS), Hội nghị Bộ trưởng Quốc phòng các nước ASEAN mở rộng (ADMM+), Diễn đàn Biển ASEAN mở rộng (EAMF)... Như vậy với các cơ chế sẵn có ở khu vực ASEAN, Trung Quốc hoàn toàn có lợi thế trong việc đẩy nhanh các dự án xây dựng Vành đai và Con đường trong khu vực. Thông qua các cơ chế, ASEAN và Trung Quốc có thể tích cực thúc đẩy hợp tác nông nghiệp, công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở hạ tầng, giao thông vận tải, phát triển nguồn nhân lực, văn hóa - xã hội, y tế cộng đồng, giao lưu nhân dân, v.v.

Khó khăn

Bên cạnh các thuận lợi kể trên, Trung Quốc cũng gặp phải một số khó khăn thách thức cả bên trong và bên ngoài trong quá trình triển khai chiến lược Vành đai – Con đường mà Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI là một bộ phận cấu thành.

Thứ nhất, Trung Quốc đang đứng trước nhiều khó khăn to lớn từ bên trong. Các chiến lược lớn về điều chỉnh mô hình cải cách và phát triển của Trung Quốc khó đạt được các mục tiêu một cách nhanh chóng. Trong khi đó nhiều vấn đề như trình độ quản lý, kỹ thuật gia công, lãng phí trong đầu tư sản xuất và chi tiêu công. Đằng sau quy mô các hoạt động xây dựng hạ tầng và các hợp đồng giá trị lớn với bên ngoài là khó khăn tài chính liên quan đến ngân sách và hệ thống tài chính kém hiệu quả và chưa minh bạch. Trong báo cáo ngày 18/9/2016, Ngân hàng Thanh toán quốc tế cho biết lỗ hổng tín dụng của Trung Quốc trong năm 2015 đạt mức 30,1%. Đây là mức cao nhất kể từ năm 1995⁷⁸. Thông thường, chỉ số này cao hơn 10% đồng nghĩa với sự rủi ro của ngân hàng tăng lên dễ dẫn đến khả năng xảy ra khủng hoảng tài chính. Bên cạnh đó, Trung Quốc phải đối

⁷⁸ Reuters, “China's credit binge increases risk of banking crisis, says watchdog”, *The Guardian*, 19/9/2016, <https://www.theguardian.com/business/2016/sep/18/central-bankers-group-bis-stark-warning-world-economy>, truy cập ngày 15/9/2021

mặt với những vấn đề và thách thức về mặt an ninh, chính trị trong nước. Trung Quốc hiện là cường quốc duy nhất trên thế giới chưa hoàn toàn thống nhất lãnh thổ. Trung Quốc phải đối mặt với thách thức từ sức ép ly khai của người Duy Ngô Nhĩ tại khu vực Tây Tạng, Tân Cương. Ngoài ra là các vấn đề an ninh tại các vùng xung quanh của Trung Quốc như tranh chấp chủ quyền, lãnh thổ và an ninh hàng hải tại biển Đông, biển Hoa Đông sẽ có tác động xấu tới khả năng hợp tác thương mại, kinh tế, liên kết đang được Trung Quốc thúc đẩy theo khuôn khổ Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI.

Thêm vào đó, những vấn đề và thách thức từ hậu quả của việc phát triển, yêu cầu về môi trường và phát triển bền vững cũng là thách thức không nhỏ đối với Trung Quốc. Trong thời gian qua, kinh tế tăng trưởng mạnh đã đem lại cho Trung Quốc nhiều thành tích vượt bậc, tuy nhiên việc phát triển quá nhanh đã khiến Trung Quốc phải đối mặt với tình trạng không gian phát triển không đáp ứng và thay đổi kịp với quy mô phát triển, tài nguyên thiên nhiên không đáp ứng kịp yêu cầu và tốc độ phát triển, giá trị phát triển đang dịch chuyển ngang bằng với hệ lụy lâu dài về tài nguyên, thiên nhiên, môi trường... Những vấn đề nổi cộm đối với Trung Quốc về mặt tài nguyên và môi trường bao gồm việc thiếu hụt lớn về tài nguyên và cách sử dụng tài nguyên. Trong khi nhu cầu sử dụng tài nguyên phục vụ tăng trưởng ngày càng lớn thì cách thức Trung Quốc sử dụng tài nguyên còn phổ biến ở mức thô và ngày càng lệ thuộc vào các nguồn tài nguyên từ bên ngoài. Đồng thời, việc bù đắp tài nguyên từ bên ngoài ngày càng chịu nhiều tác động của các nhân tố rủi ro về địa chính trị và quan hệ cung cầu trên thế giới. Bên cạnh đó, Trung Quốc tiếp tục phải đương đầu với các áp lực về bảo vệ môi trường sinh thái khi chất lượng môi trường cho phát triển bền vững tại nhiều địa phương của Trung Quốc suy giảm. Hiện nay, các khu vực của Trung Quốc như miền trung Liêu Ninh, Tứ Xuyên – Trùng Khánh, vùng bờ Tây tiếp giáp eo biển Đài Loan xuất hiện tình trạng ô nhiễm đất, không khí, nguồn nước do bố cục phát triển kinh tế và phân bố dân số không hài hòa, mâu thuẫn có tính cơ cấu giữa phát triển đô thị và nông thôn, giữa lục địa và ven biển, dẫn đến mức độ khai thác tài nguyên thiên nhiên, cả trong đất liền và trên biển đã vượt quá ngưỡng có thể tái sinh mà môi trường cho phép. Tất cả những vấn đề trên đã tác động nghiêm trọng đến sự phát triển và khả năng Trung Quốc đạt được các mục tiêu đã đề ra. Trong giai đoạn quan trọng này, Trung Quốc phải dồn toàn lực cho việc hoàn thành Sáng kiến Vành đai Con đường,

thì những vấn đề phát sinh từ bên trong đã làm cho Trung Quốc bị phân tán cả nguồn vốn và lực, điều này được coi là khó khăn cản trở bước tiến của Vành đai và Con đường, cũng như mục tiêu “khả giả toàn diện” và giấc mơ “phục hưng Trung Hoa” khó thành sự thật.

Thứ hai, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc phải đối mặt với những thách thức trên phương diện địa chính trị, cạnh tranh, bao vây từ các nước lớn. Cạnh tranh chiến lược Mỹ - Trung Quốc đã được đẩy lên một mức độ cao hơn, theo đó Mỹ đã áp dụng các biện pháp cứng rắn để hạn chế sự phát triển và ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực. Trước hết, Mỹ đã đi đầu trong cuộc chiến thương mại và kỹ thuật cao nhắm vào Trung Quốc, hạn chế khả năng trung Quốc tự chủ về công nghệ - yếu tố quan trọng để Trung Quốc có thể phát triển tiềm lực kinh tế và quân sự từ đó đạt được các mục tiêu chiến lược trở thành cường quốc nói chung và chiến lược biển, chiến lược xây dựng “Vành đai và Con đường” nói riêng. Bao trùm lên là sự nghi ngờ và theo đó là các hành động có tính cạnh tranh của Mỹ đối với các dự án phát triển cơ sở hạ tầng của Trung Quốc trong khu vực. Chỉ trích của Mỹ đối với các dự án này tập trung vào tính không minh bạch, khả năng tạo ra bẫy nợ, và sự lệ thuộc kinh tế - tiền đề của sự lệ thuộc chính trị và ngoại giao – của các nước tham gia vào dự án của Trung Quốc. Mỹ cho rằng Sáng kiến về Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI là nhằm đối phó với chiến lược “xoay trục” của Mỹ. Các hoạt động triển khai ra biển Đông và biển Hoa Đông của Trung Quốc cũng được xem như nhằm đe dọa Đài Loan, thách thức Nhật Bản và đẩy Mỹ ra khỏi Tây Thái Bình Dương. Do đó, Mỹ đã coi sáng kiến BRI là biểu hiện của việc Trung Quốc đang thách thức trật tự do Mỹ đang dẫn dắt. BRI nói chung và Con đường tơ lụa trên biển nói riêng bị Mỹ coi là công cụ phục vụ mục tiêu mở rộng ảnh hưởng của Trung Quốc trong khu vực Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương và rộng hơn, và điều này tạo ra nhiều rủi ro hơn là cơ hội đối với Mỹ. Từ đó, các chính quyền nối tiếp nhau ở Mỹ đã hình thành nhiều chiến lược đối phó, Mỹ kiên trì thúc đẩy chiến lược “Tái cân bằng Châu Á – Thái Bình Dương”, tích cực xây dựng khái niệm “Ấn Độ - Thái Bình Dương” (Indo – Pacific) nhằm mở rộng biên giới Châu Á – Thái Bình Dương đến tiểu lục Ấn Độ. Mỹ liên tục tăng cường sức mạnh quân sự tại khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, lợi dụng tranh chấp lãnh thổ trên biển giữa Trung Quốc với các nước xung quanh nhằm thực hiện chiến lược cân bằng từ xa.

Tương tự Mỹ, Nhật Bản cũng có các bước đi nhằm mở rộng ảnh hưởng và những bước đi này đã trực tiếp hoặc gián tiếp triệt tiêu các nỗ lực của Trung Quốc trong cuộc chơi cạnh tranh địa – chính trị. Theo đó, tháng 8/2016 chính quyền của Thủ tướng Shinzo Abe đã tuyên bố Nhật Bản theo đuổi “Chiến lược Ấn Độ Dương – Thái Bình Dương tự do và rộng mở”. Bên cạnh việc củng cố quan hệ quân sự với Mỹ và các nước khác trong khu vực, Nhật Bản cũng quan tâm hơn đến việc cạnh tranh với Trung Quốc trên lĩnh vực phát triển cơ sở hạ tầng. Chính quyền Abe cam kết sẽ đầu tư 110 tỷ USD nhằm đầu tư kết nối Châu Á với Ấn Độ bằng hệ thống “hạ tầng chất lượng”⁷⁹. Một trong những hướng triển khai của Nhật Bản là tăng cường hợp tác chặt chẽ cả về an ninh và kinh tế với Ấn Độ. Trong tháng 5/2017, Thủ tướng Nhật Bản Shinzo Abe và Thủ tướng Ấn Độ Modi đã công bố một tầm nhìn chung về sáng kiến hạ tầng mới, nhằm tạo ra một khu vực Ấn Độ - Thái Bình Dương tự do và rộng mở thông qua việc tái khám phá các tuyến đường biển cũ và tạo ra ,một hành lang biển mới. Mục tiêu của sáng kiến này là nhằm hội nhập kinh tế tốt hơn giữa Đông Nam á, Nam Á, Đông Á, Châu Đại Dương và Châu Phi. Rõ ràng đây là một bước đi mới của Nhật bản nhằm cạnh tranh với Sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

Một quốc gia quan ngại không kém Mỹ, Nhật Bản về các bước đi triển khai tại Nam Á nhằm tiếp cận Ấn Độ Dương của Trung Quốc là Ấn Độ. Ấn Độ vốn luôn lo ngại về nguy cơ Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc là nhằm biến “Chiến lược chuỗi ngọc trai” thành sự thật, giành ảnh hưởng của Ấn Độ và Nam Á. Do đó, trong khi tiếp tục duy trì một mối quan hệ mật thiết trên một số lĩnh vực, Ấn Độ đồng thời đẩy mạnh “Chính sách Hướng Đông”, tăng cường ảnh hưởng đối với các vấn đề của khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, mở rộng hợp tác với các nước ASEAN. Quá trình Trung Quốc đẩy mạnh triển khai sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển, mở rộng sự hiện diện và ảnh hưởng tại các quốc gia láng giềng Nam Á đã khiến Ấn Độ cảnh giác hơn trước các sáng kiến thúc đẩy hợp tác kinh tế, thương mại của Trung Quốc, coi đó là sự thể hiện các tham vọng chiến lược của Trung Quốc, ảnh hưởng tới lợi ích của Ấn Độ. Lãnh đạo Ấn Độ không tham dự diễn đàn cấp cao Vành đai và Con đường được Trung Quốc tổ chức vào

⁷⁹ Thái Văn Long, “Dự báo xu hướng cạnh tranh nước lớn tại tiểu vùng Mekong”, *Lý luận Chính trị*, 25/6/2018, <http://lyluanchinhtri.vn/home/index.php/quoc-te/item/2570-du-bao-xu-huong-canhh-tranh-nuoc-lon-tai-tieu-vung-mekong.html>

tháng 5/2017, cũng như phản đối Hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan (CPEC) do tranh chấp lãnh thổ tại các vùng có dự án Vành đai và Con đường đi qua. Bên cạnh đó, Ấn Độ cũng nghi ngờ về mức độ minh bạch trong đầu tư tài chính của Trung Quốc vào hạ tầng của các quốc gia Nam Á. Chính vì thế, Ấn Độ tăng cường phối hợp với Nhật Bản để đưa ra sáng kiến hạ tầng riêng của mình và cạnh tranh với Trung Quốc trên lĩnh vực này. Quá trình phản ứng và các hành động này của Ấn Độ chắc chắn sẽ gây tác động không nhỏ cho việc triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc trong thời gian tới.

Ngoài các nước lớn, sáng kiến của Trung Quốc cũng gặp phải sự nghi ngại từ nhiều quốc gia, đặc biệt là các thành viên ASEAN khi họ không muốn bị kéo vào vòng xoáy cạnh tranh Trung Quốc – Mỹ. Thêm vào đó, căng thẳng an ninh, cọ xát địa – chính trị có liên quan đến vấn đề biển Đông và biển Hoa Đông, một phần bởi các hành động ngày càng cứng rắn của Trung Quốc, càng làm các nước ASEAN thêm quan ngại. Khi Trung Quốc chưa thể giải thích rõ được yếu tố chủ quyền lãnh thổ trong sáng kiến và các hành động có liên quan đến Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, các nước sẽ còn nghi ngờ và hợp tác sâu rộng sẽ khó khăn.

Thứ ba, Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc vấp phải nhiều lo lắng từ các quốc gia đã đón nhận hoặc chuẩn bị tham gia với lý do về “bẫy nợ” mà Trung Quốc đem đến cho các nước đang phát triển và thiếu kinh nghiệm. Gần đây, “chính sách ngoại giao bẫy nợ” được lan truyền rộng rãi với hàm ý Trung Quốc lôi kéo các nước vào các dự án khổng lồ, tạo ra gánh nặng nợ vượt quá khả năng chi trả của quốc gia, dẫn đến sự phụ thuộc chính sách vào ý muốn của Trung Quốc. Theo báo cáo của Trung tâm Phát triển Toàn cầu (CGD) tại Washinton vào tháng 3/2018, trong đó nêu ra một nhóm các nước có mức độ rủi ro cao do không có khả năng chi trả nợ cho Trung Quốc, các quốc gia đó bao gồm Pakistan, Djibouti, Maldives, Lào, Mông Cổ, Montenegro, Tajikistan và Kyrgyzstan⁸⁰. Một ví dụ điển hình về hậu quả sau khi rơi vào bẫy nợ của Trung Quốc đó là Sri Lanka. Quốc gia này đã vay của Trung Quốc những khoản vay khổng lồ để xây dựng cảng Hambantota, tuy nhiên do vận hành không hiệu quả, không thu được lợi nhuận

⁸⁰ Cheang Ming, “China’s mammoth Belt and Road Initiative could increase debt risk for 8 countries”, *CNBC*, 5/3/2018, <https://www.cnbc.com/2018/03/05/chinas-belt-and-road-initiative-raises-debt-risks-in-8-nations.html>, truy cập ngày 30/9/2021

từ cảng này, dẫn đến việc không đủ khả năng trả nợ và cuối cùng quốc gia này đã phải chuyển quyền kiểm soát cảng và khu đất xung quanh cho phía Trung Quốc thuê trong 99 năm để gán nợ vào tháng 12-2017⁸¹. Một ví dụ khác là Maldives, quốc đảo Ấn Độ Dương đã có một khoảng thời gian chính trị bất ổn do một trong số nguyên nhân xuất phát từ các dự án đầu tư của Trung Quốc. Thời gian ông Yameen nắm chính quyền là thời kỳ bùng phát xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng tại Maldives, trong đó đầu tư vào các dự án mở rộng sân bay tại Maldives lên tới 830 triệu USD, hao hụt từ dự án sân bay và cầu nối biển lên đến 200 triệu USD, làm cho nguồn tài chính của đất nước nhỏ bé này rơi vào khốn đốn. Năm năm ông Yameen cầm quyền đã mang lại khoản nợ khổng lồ cho Maldives tổng cộng 1,4 tỷ USD, chiếm 1/3 GDP của đất nước, trong đó hơn 75% liên quan đến dự án “Vành đai và Con đường”. Hiện nay, Maldives đang cố gắng đàm phán lại khoản nợ 3 tỷ USD với đối tác Trung Quốc, tương đương 2/3 GDP của quốc gia để chi tiêu cho các dự án trong khuôn khổ BRI⁸². Cũng từ những lo lắng về “chính sách ngoại giao bẫy nợ” mà các nước đang gặp phải, mà nhiều nước như Thái Lan, Malaysia, Sri Lanka, Nepal, Pakistan, Myanmar, Bangladesh... đã chủ động hủy bỏ hoặc thu hẹp quy mô các dự án đầu tư từ Trung Quốc. Chẳng hạn như Myanmar, tháng 5/2018 chính phủ nước này đột nhiên tuyên bố đang xem xét lại cảng biển nước sâu Kyaukpyu trị giá hơn 7.3 tỷ USD đã kí kết với Trung Quốc do lo ngại dự án này quá đắt và có thể khiến Myanmar vỡ nợ. Hoặc như Malaysia vào tháng 8/2018 cũng tuyên bố dừng các dự án cơ sở hạ tầng trong khuôn khổ BRI bao gồm dự án tuyến đường sắt phía Đông (20 tỷ USD) và dự án đường ống dẫn dầu và khí đốt (4 tỷ USD)⁸³. Những động thái gần đây của các nước như hoãn lại, xem xét lại, đàm phán lại hoặc dừng hẳn các dự án đã kí kết với Trung Quốc đã tạo nên làn sóng “xét lại” đối với Sáng kiến Vành đai và Con đường, trong đó có Con đường tơ lụa trên biển. Đây có thể coi là khó khăn thách thức vô cùng lớn đối với tham vọng mang tính toàn cầu của Trung Quốc.

⁸¹ Ankit Panda, “Sri Lanka Formally Hands Over Hambantota Port to Chinese Firms on 99-Year Lease”, *The Diplomat*, 11/12/2017, <https://thediplomat.com/2017/12/sri-lanka-formally-hands-over-hambantota-port-to-chinese-firms-on-99-year-lease/>, truy cập ngày 18/9/2021

⁸² Ngô Phương Anh, “Hiện thực hóa sáng kiến “Vành đai, con đường”: Trung Quốc cần vượt qua nhiều thách thức”, 25/9/2020, <http://lyluanchinhtri.vn/home/index.php/quoc-te/item/3252-hien-thuc-hoa-sang-kien-%E2%80%9Cvanh-dai-con-duong%E2%80%9D-trung-quoc-can-vuot-qua-nhieu-thach-thuc.html>, truy cập ngày 28/9/2021

⁸³ Phạm Sỹ Thành (2019), “Sáng kiến Vành đai-Con đường: Lựa chọn nào của Đông Nam Á”, Nxb Thế giới, Hà Nội, tr.128 -130

Thứ tư, bên cạnh những lo ngại về ngoại giao bẫy nợ, một lý do nữa làm cho các nước tăng thêm nghi ngại chính là các dự án mà Trung Quốc đầu tư chưa có quản trị tốt, thiếu tính minh bạch và chưa đáp ứng được các tiêu chuẩn về môi trường, xã hội. Điều đầu tiên xét đến là quá trình đấu thầu thiếu minh bạch. Tình trạng này diễn ra tại rất nhiều quốc gia dọc tuyến BRI như Sri Lanka, Kenya, Malaysia, Uganda, Nepal, Maldives, Zambia, Bangladesh, Venezuela, Ecuador... Ngay cả đồng minh Pakistan của Trung Quốc cũng đã bày tỏ quan ngại về sự minh bạch và yêu cầu đàm phán lại nhiều dự án. Cựu thủ tướng Nawaz Sharif của Pakistan đã từng bị cáo buộc nhận hối lộ từ chính phủ Trung Quốc để tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các gói thầu dự án cơ sở hạ tầng trọng điểm từ Trung Quốc⁸⁴. Tháng 11-2014, Mexico cũng đã hủy dự án xây dựng tuyến đường sắt cao tốc trị giá tới 3,7 tỷ USD của Trung Quốc do những cáo buộc về tính minh bạch và tổ chức đấu thầu lại⁸⁵. Cùng lý do đó, năm 2017, Iran tuyên bố hủy hợp đồng trị giá 2,5 tỷ USD với Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Trung Quốc (CNPC) và Australia từ chối khoản đầu tư trị giá 19,5 tỷ USD từ Công ty Chinalcon, Trung Quốc vào tập đoàn khai thác mỏ lớn thứ hai thế giới - Rio Tinto của quốc gia này⁸⁶. Sự thiếu minh bạch đã và đang làm gia tăng quan ngại chung rằng BRI nhằm vào các nước có mức độ minh bạch thấp, tham nhũng lớn. Đây là một trong những thách thức mà cả Trung Quốc và các nước tham gia vào Sáng kiến đều phải đối diện, điều này không những ảnh hưởng đến việc triển khai các dự án, làm chậm quá trình phát triển Sáng kiến mà còn làm suy giảm lợi ích mà các nước tham gia có thể đạt được.

Thứ năm, thách thức từ những khác biệt về chính sách của các quốc gia tham gia sáng kiến, kéo theo đó xung đột văn hóa, tôn giáo sẽ tạo ra rào cản hợp tác, bên cạnh đó những quan ngại vi phạm chủ quyền từ các quốc gia tham gia Sáng kiến của Trung Quốc cũng ảnh hưởng không nhỏ đến việc triển khai Con đường tơ lụa trên biển. Do phạm vi bao trùm rộng lớn của Sáng kiến, việc triển khai phụ thuộc vào mức độ ổn định tại các

⁸⁴ Ngô Phương Anh, “Hiện thực hóa sáng kiến “Vành đai, con đường”: Trung Quốc cần vượt qua nhiều thách thức”, 25/9/2020, <http://lyluanchinhtri.vn/home/index.php/quoc-te/item/3252-hien-thuc-hoa-sang-kien-%E2%80%9Cvanh-dai-con-duong%E2%80%9D-trung-quoc-can-vuot-qua-nhieu-thach-thuc.html>, truy cập ngày 28/9/2021

⁸⁵ H.Bình, “Mexico hủy thỏa thuận đường sắt cao tốc với Trung Quốc”, Báo Người Lao động, 7/11/2014, <https://nld.com.vn/thoi-su-quoc-te/mexico-huy-thoa-thuan-duong-sat-cao-toc-voi-trung-quoc-20141107161412628.htm>, truy cập ngày 20/9/2021

⁸⁶ Trương Minh Huy Vũ, Phạm Sỹ Thành, “Giấc mơ Trung Hoa trong thử thách”, *Nghiên cứu quốc tế*, 19/4/2015, <http://nghiencuuquocte.org/2015/04/19/giac-mo-trung-hoa-trong-thu-thach/>, truy cập ngày 21/8/2021

quốc gia đối tác. Chẳng hạn như trường hợp ở Thái Lan và Campuchia, tình hình chính trị nội bộ phức tạp ở hai nước này đã dẫn đến nhiều ý kiến trái chiều đối với các dự án cơ sở hạ tầng mà chính phủ các nước này đã ký kết với Trung Quốc. Bên cạnh đó mỗi quốc gia lại có đặc thù chính trị, mức độ minh bạch chính sách, rào cản thương mại, truyền thống văn hóa và tôn giáo hoàn toàn khác nhau và khác biệt với Trung Quốc. Những nhân tố này đều có thể góp phần tạo ra những rủi ro và cản trở nhất định buộc Trung Quốc phải đổi mặt. Ví dụ một số dự án đầu tư đường sắt cao tốc của Trung Quốc tại Thái Lan, Lào, Indonesia cũng gặp trục trặc thủ tục do phản đối của các đảng phái đối lập và quan ngại của dân chúng. Ngoài ra, kể từ khi sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI ra đời, ngày càng nhiều quốc gia quan ngại rằng sức hấp dẫn từ các nguồn đầu tư Trung Quốc, sẽ lôi kéo các nước phụ thuộc ngày càng nhiều vào Trung Quốc về kinh tế dẫn đến mất tự quyết về mặt chính trị. Cách thức thường thấy trong các dự án thuộc Con đường tơ lụa trên biển là công ty Trung Quốc sẽ thông qua tài trợ vốn và hợp đồng kinh doanh cho thuê dài hạn, lên đến hàng thập kỷ, qua đó có được quyền kiểm soát về cơ sở hạ tầng trọng điểm như cảng biển, đập thủy điện, sân bay... tại các quốc gia dọc theo tuyến Con đường tơ lụa trên biển. Điều này không chỉ dẫn đến tính phức tạp trong các đàm phán liên quan, mà còn kéo theo sự lệ thuộc, dựa dẫm, và ảnh hưởng chính trị giữa các quốc gia này với Trung Quốc. Ví dụ cảng Hambantota của Sri Lanka mất quyền kiểm soát lên tới 99 năm, cảng Haifa của Israel trao quyền vận hành kinh doanh cho công ty Trung Quốc trong 25 năm, cảng Darwin của Úc cũng cho Trung Quốc thuê với thời hạn 99 năm, cảng Pireas - cảng biển lớn nhất của Hy Lạp, cũng đang do công ty Trung Quốc vận hành⁸⁷. Không thể phủ nhận, độc lập chủ quyền chính là yếu tố cốt lõi đối với sự tồn vong của mỗi quốc gia. Sự nhập nhèm của các khoản vốn rót từ công ty Trung Quốc vào các dự án trong khuôn khổ Vành đai và Con đường đã dẫn đến nhiều hậu quả nghiêm trọng đối với nhiều quốc gia tiếp nhận, buộc các đối tác của sáng kiến phải cân nhắc, tính toán kỹ lưỡng hơn. Như vậy có thể thấy, các biến động chính trị và địa - chính trị trong từng quốc gia và khu vực, xung đột sắc tộc, tôn giáo gắn với phong trào ly khai và mối lo ngại của các

⁸⁷ Akshay Narang, “Haifa port in Israel, Darwin port in Australia, Hambantota in Sri Lanka – The 3 ports that China will soon lose”, *Tfipost*, 23/5/2020, <https://tfipost.com/2020/05/haifa-port-in-israel-darwin-port-in-australia-hambantota-in-sri-lanka-the-3-ports-that-china-will-lose/>, truy cập ngày 28/9/2021

quốc gia về vi phạm chủ quyền lãnh thổ có thể cản trở quá trình triển khai chiến lược của Trung Quốc.

Thứ sáu, Đại dịch Covid 19 cũng tác động tiêu cực đến các dự án trong Sáng kiến Vành đai và Con đường. Theo nghiên cứu của Oxford Business Group, đến đầu năm 2020, gần 3.000 dự án liên kết với BRI trị giá khoảng 3,9 nghìn tỷ USD đã được lên kế hoạch hoặc đang thực hiện⁸⁸. Tuy nhiên, vào cuối quý 1 năm 2020, sau sự xuất hiện của đại dịch Covid - 19, cùng với việc các biên giới bị đóng cửa và các lệnh cấm được áp đặt, tiến độ của nhiều dự án đã bị đình trệ. Dữ liệu từ Viện Doanh nghiệp Hoa Kỳ đã đưa ra một bức tranh khá rõ nét về tác động của Covid-19, cho thấy tổng đầu tư vào BRI đã giảm 50% trong nửa đầu năm 2020, giảm từ 46 tỷ đô la trong cùng kỳ năm 2019. Cuộc khảo sát của các ngân hàng trung ương năm 2021 về Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) cho thấy cuộc khủng hoảng Covid - 19 đã ảnh hưởng đến nhiều dự án BRI, với hơn 2/3 số ngân hàng trung ương cho biết nó có tác động tiêu cực đến tiến độ ở nhiều mức độ khác nhau. Các số liệu trên thực tế của Bộ Ngoại giao Trung Quốc vào tháng 6 năm 2020, 30% –40% các dự án BRI đã bị ảnh hưởng bởi sự bùng phát của dịch bệnh, trong khi đó xấp xỉ 40% bị ảnh hưởng ít hơn và khoảng 20% dự án bị ảnh hưởng nghiêm trọng⁸⁹. Theo nhiều phương tiện truyền thông, trong năm 2020, một số dự án BRI đã bị tạm dừng để các quốc gia bị ảnh hưởng tập trung vào việc ngăn chặn sự lây lan của đại dịch. Ngoài ra, việc đi lại khó khăn của hàng hóa và lao động do các biện pháp kiểm soát biên giới của nhiều nước để đối phó với Covid-19 cũng góp phần ảnh hưởng nặng nề đến việc xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng. Nhiều dự án của BRI vốn đã bị chỉ trích vì thiếu minh bạch và có các điều khoản vay bất công, dưới tác động của dịch bệnh lại càng làm sâu sắc thêm các lo ngại trên. Kể từ khi bị tác động bởi Covid-19, nhiều quốc gia đã tìm đến Bắc Kinh để đàm phán lại các điều khoản trong hợp đồng vay thực hiện dự án. Trước các chỉ trích và sự bất tín nhiệm hiện nay dành cho ý đồ của Trung Quốc thông qua sáng kiến BRI, không có khả năng một sáng kiến BRI sẽ có thể quay trở lại với quy mô và sự huy hoàng như trước

⁸⁸ Zhang Jizhong, Rachael King, Christopher Jeffery, “The Belt and Road Initiative 2021 Survey – The impact of Covid-19 on the BRI”, *Central Banking*, 1/6/2021, <https://www.centralbanking.com/central-banks/economics/7835241/the-belt-and-road-initiative-2021-survey-the-impact-of-covid-19-on-the-bri>, truy cập ngày 30/8/2021

⁸⁹ Rene Zou, “Assessing the Impact of Covid-19 on the Belt and Road Initiative”, *Chinausfocus*, 30/7/2020, <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/assessing-the-impact-of-covid-19-on-the-belt-and-road-initiative>, truy cập ngày 21/8/2021

đây, khi mà Trung Quốc đang vật lộn với các khoản nợ đến hạn ngày càng tăng và các dự án bị chậm trễ do dịch bệnh. Ngân hàng trung ương cho biết sự gia tăng nợ có thể làm suy yếu nguồn tài chính trong nước để đáp ứng nhu cầu tài chính cho các dự án cơ sở hạ tầng trong tương lai. Theo số liệu khảo sát, trong số những nguyên nhân chính có tác động tiêu cực khiến các dự án BRI bị đình trệ đó là do sự giãn cách xã hội và phong tỏa giữa các quốc gia, bên cạnh đó là sự thay đổi về ưu tiên của chính phủ Trung Quốc dẫn đến việc hạn chế đầu tư.

Hậu quả đã có nhiều quyết định hủy bỏ hoặc các dự án bị trì hoãn vô thời hạn qua đợt đại dịch Covid 19. Vào tháng 02/2020, Ai Cập đã dời lại vô thời hạn công trình xây dựng nhà máy nhiệt điện chạy bằng than ở Hamrawein do Trung Quốc tài trợ⁹⁰. Qua tháng 3, đến lượt Bangladesh hủy bỏ kế hoạch xây một nhà máy điện than ở Gazaria. Đến tháng Tư, Pakistan yêu cầu Trung Quốc nới lỏng thời hạn trả 30 tỷ đô la cho các đề án về năng lượng. Cũng trong tháng 4, tổng thống Tanzania John Magufuli tuyên bố sẽ hủy bỏ một đề án xây hải cảng trị giá 10 tỷ đô la ở Bagamoy, với lý do là người tiền nhiệm của ông đã ký kết đề án với những điều kiện không thể chấp nhận được – chủ yếu là việc Trung Quốc sẽ hoàn toàn kiểm soát, sử dụng cảng, với hợp đồng thuê nhượng trong 99 năm. Trong tháng 5, các nghị sĩ Nigeria cũng bỏ phiếu thông qua việc rà soát lại toàn bộ các khoản vay từ Trung Quốc cho những đề án mà Trung Quốc tài trợ, trong bối cảnh quan ngại nổi lên chung quanh việc các phần tài trợ này kèm theo những điều khoản không thỏa đáng⁹¹. Tại Indonesia, dự án đường sắt cao tốc 6 tỉ USD nối Jakarta và Bandung phải hoạt động cầm chừng khi việc vận chuyển vật tư từ Trung Quốc bị hoãn lại do đại dịch. Các dự án thuộc Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan trị giá hơn 60 tỉ USD cũng bị đóng băng vì các lệnh hạn chế đi lại.

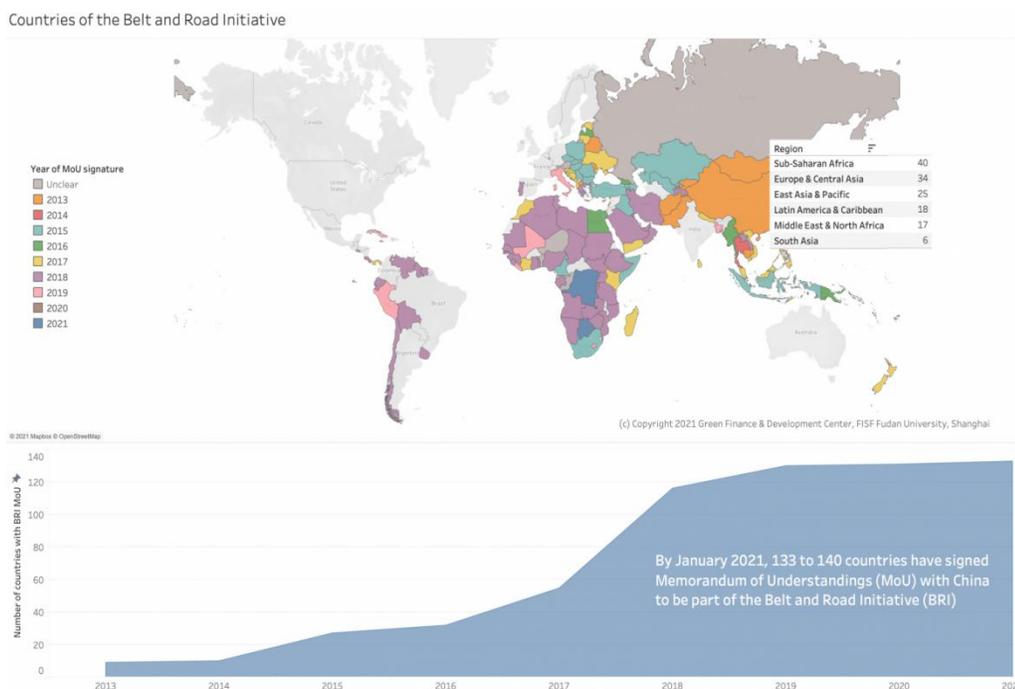
2.3.3. Kết quả đạt được và Phản ứng của các nước

2.3.3.1. Kết quả đạt được

⁹⁰ Mohamed Farag, “Electricity Ministry defers construction of Hamrawein coal-fired plant indefinitely”, *Daily News Egypt*, 24/2/2020, <https://dailynewsegypt.com/2020/02/24/electricity-ministry-defers-construction-of-hamrawein-coal-fired-plant-indefinitely/>, truy cập ngày 23/9/2021

⁹¹ Trọng Nghĩa, 9/6/2020, <https://www.rfi.fr/vi/ch%C3%A2u-%C3%A1/20200609-covid-19-%C4%91%C3%A2%CC%89y-lu%CC%80i-tham-vo%CC%A3ng-cu%CC%89a-va%CC%80nh-%C4%91ai-va%CC%80-con-%C4%91%C6%B0%C6%A1%CC%80ng-trung-qu%C3%B4%CC%81c>

Tính đến tháng 1 năm 2021, tổng cộng đã có 140 quốc gia gia nhập vào sáng kiến Vành đai và Con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc nói riêng. Vành đai và Con đường hiện thực sự là một sáng kiến mang tầm vóc toàn cầu khi có 40 quốc gia ở châu Phi cận sa mạc Sahara, 34 quốc gia ở Châu Âu và Trung Á (bao gồm 18 quốc gia thuộc Liên minh Châu Âu), 24 quốc gia ở Đông Á và Thái Bình Dương, 17 quốc gia ở Trung Đông và Bắc Phi, 19 quốc gia ở Mỹ Latinh và Caribe, 6 quốc gia ở Đông Nam Á (*Hình 2.3 và Phụ lục 1*).



Hình 2.3. Bản đồ các nước tham gia sáng kiến Vành đai và Con đường

Nguồn: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

140 thành viên của Vành đai và Con đường, bao gồm cả Trung Quốc, hiện đang chiếm khoảng 40% GDP toàn cầu và 63% dân số thế giới. Bên cạnh việc nhấn mạnh những lợi ích từ Vành đai và Con đường đối với các quốc gia phát triển, Bắc Kinh cũng tranh thủ cả những quốc gia thuộc mọi thành phần thu nhập để mời gọi tham gia vào sáng kiến này. 26 nước thu nhập thấp và 39 nước thu nhập trung bình thấp đã gia nhập sáng kiến, chiếm gần một nửa số lượng thành viên của Sáng kiến. Bên cạnh đó, 41 quốc gia thu nhập trung bình và 33 nước thu nhập cao cũng đã tham gia Sáng kiến, chiếm hơn một nửa số thành viên tham gia. Các thành viên của Vành đai và Con đường bao gồm cả các nước

đồng minh và đối tác của Mỹ như Hy Lạp, Italy, Ả rập xê út, Các tiểu vương quốc Ả rập, cũng như các nước có quan hệ mật thiết với Trung Quốc như Lào, Campuchia.

Về cơ sở hạ tầng cảng biển, cho đến thời điểm này Trung Quốc đã hoàn thành đầu tư và kiểm soát gần như toàn bộ các cảng biển có vị trí chiến lược dọc theo Con đường tơ lụa trên biển, trải dài từ Biển Đông qua các quốc gia Đông Nam Á như Myanmar, Malaysia, cho đến Nam Thái Bình Dương, Ấn Độ Dương, châu Phi, nay là Địa Trung Hải. Trung Quốc đã thôn tóm hàng loạt cảng biển với mô hình mua đứt để trừ nợ từ chính phủ của các quốc gia có cảng, hoặc hợp tác thành khu vực đặc khu kinh tế với thời hạn dài nhất lên tới 99 năm (Bảng 2.2). Châu Âu là điểm đến cuối cùng của Con đường tơ lụa trên biển, và cảng được mệnh danh là “Cửa ngõ vào Châu Âu”, cảng Piraeus, cảng lớn nhất của Hy Lạp cũng được tập đoàn COSCO Trung Quốc mua 51% cổ phần. Ngoài ra, Trung Quốc cũng có phần lớn cổ phần trong kênh Suez của Ai Cập và cảng Istanbul của Thổ Nhĩ Kỳ⁹². Theo thống kê, các doanh nghiệp nhà nước Trung Quốc đã chi gần 11 tỷ USD để xây dựng các cảng ở nước ngoài trong thập kỷ qua như một phần trong sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển⁹³. Theo các tài liệu công khai được Nikkei ghi nhận, các doanh nghiệp Trung Quốc đã đầu tư tổng cộng 25 dự án cảng biển tại 18 quốc gia từ năm 2010 đến tháng 12/2019 và đa số các cảng cho đến nay đều hoạt động thuận lợi⁹⁴. Từ đó để thấy, chiến lược con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc đã gần như hoàn thành khi họ đặt được chân đến vùng biển Địa Trung Hải – vốn được cho là sân chơi riêng của Mỹ với nhiều căn cứ quân sự của nước này và đồng minh.

Như vậy cho đến nay, mặc dù chưa khẳng định được khả năng thành công của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, nhưng xét về mức độ triển khai và những kết quả đạt được, có thể cho rằng Trung Quốc đã bước đầu đạt được mục tiêu đã đề ra, cụ thể như: một là xây dựng các cơ sở hạ tầng cảng biển và những cơ sở hạ tầng khác ở những vị trí chiến lược tại các quốc gia dọc theo Con đường tơ lụa trên biển, hai là tăng cường kết nối

⁹² Tú Tuệ, “Thôn tóm cảng biển Israel: Con đường tơ lụa trên biển”, *Báo Đất Việt*, 21/9/2018, <https://datviet.trithuuccuocsong.vn/the-gioi/tin-tuc-24h/thau-tom-cang-bien-israel-con-duong-to-lua-tren-bien-3365843/>, truy cập ngày 16/9/2021

⁹³ Shin Watanabe, “China drops \$11bn anchors to expand Maritime Silk Road”, *Nikkei Asia*, 5/1/2020, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-drops-11bn-anchors-to-expand-Maritime-Silk-Road>, truy cập ngày 10/9/2021

⁹⁴ Shin Watanabe, “China drops \$11bn anchors to expand Maritime Silk Road”, *Nikkei Asia*, 5/1/2020, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-drops-11bn-anchors-to-expand-Maritime-Silk-Road>, truy cập ngày 10/9/2021

toàn cầu, thúc đẩy phát triển kinh tế của Trung Quốc và cuối cùng là nâng cao vị thế và tầm ảnh hưởng của Trung Quốc đối với khu vực và thế giới. Tuy nhiên, sự thành công và phát triển của Con đường tơ lụa trên biển về lâu dài còn phụ thuộc vào nhiều nhân tố khác nhau, trong đó tác động nhiều nhất có lẽ là thái độ và phản ứng của các nước đối với Sáng kiến này.

Bảng 2.2. Quyền sở hữu cảng biển của Trung Quốc ở Biển Đông và khu vực Ấn Độ Dương

Năm	Khu vực	Nhà nước	Hải cảng	Thời gian thuê
2015	Ấn Độ Dương	Pakistan	Gwadar	40 năm
2015	Ấn Độ Dương	Myanmar	Kyaukpyu	50 năm
2015	Biển Đông	Malaysia	Kuantan	60 năm
2016	Ấn Độ Dương	Djibouti	Obock	10 năm
2016	Biển Đông	Malaysia	Melacca	99 năm
2017	Ấn Độ Dương	Sri Lanka	Hambantota	99 năm
2017	Biển Đông	Brunei	Muara	60 năm
2017	Ấn Độ Dương	Maldives	Feydhoo Finolhu	50 năm

Nguồn: Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)

2.3.3.2. Phản ứng của các nước

Kể từ khi Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình nêu ý tưởng “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI trong chuyến thăm Indonexia tháng 10/2013, đã xuất hiện nhiều dạng phản ứng của các nước trong và ngoài khu vực, có cả tích cực và hoài nghi. Sau khi Trung Quốc giới thiệu ý tưởng Con đường tơ lụa trên biển, trừ một số nước ngay lập tức hoan nghênh ý tưởng này, đa số các quốc gia tỏ ra thận trọng, muốn có thời gian nghiên cứu kỹ hoặc chờ xem diễn biến tiếp theo trước khi có thái độ chính thức. Theo đó, quan điểm của các nước đối với Con đường tơ lụa trên biển được thể hiện qua ba nhóm xu hướng: (1) nhóm ủng hộ tuyệt đối, (2) nhóm có quan tâm nhưng còn lo ngại, (3) nhóm các nước rất thận trọng.

Phản ứng của nhóm nước trong khu vực ASEAN

Trong nhóm các nước ủng hộ tuyệt đối gồm Lào và Campuchia. Lào và Campuchia là những nước nhận được nhiều viện trợ từ Trung Quốc và Trung Quốc cũng là nhà đầu tư nước ngoài lớn nhất ở các quốc gia này. Trong chuyến thăm Trung Quốc tháng

10/2015 và tham gia Hội nghị Con đường tơ lụa giữa các chính phủ Châu Á, thủ tướng Campuchia Hun Sen đã có bài tham luận, khẳng định sáng kiến sẽ thúc đẩy liên kết, giao lưu, tăng cường hợp tác giữa các nước dọc Con đường tơ lụa và mang lại nhiều lợi ích kinh tế cho khu vực. Sau đó, Thủ tướng Hun Sen cũng nhắc lại cam kết ủng hộ sáng kiến Con đường tơ lụa trong cuộc gặp với Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình. Quốc vụ khanh Bộ Ngoại giao Campuchia Kao Kim Hourn tham dự hội chợ Trung Quốc – ASEAN Expo tại Nam Ninh tháng 9/2014 đã tuyên bố với giới báo chí rằng Trung Quốc và ASEAN coi hợp tác kinh tế là ưu tiên hàng đầu, do đó cần phải xây dựng một Con đường tơ lụa trên biển nhằm thúc đẩy hợp tác kinh tế, đặc biệt trong lĩnh vực thương mại, đầu tư và du lịch⁹⁵. Campuchia ủng hộ mạnh mẽ Sáng kiến không chỉ vì các lợi ích kinh tế của mình mà còn vì Bắc Kinh đã hỗ trợ chính trị cho Thủ tướng Hun Sen trước những áp lực quốc tế chống lại chủ nghĩa chuyên chế và hồ sơ nhân quyền nghèo nàn của ông.

Đối với Lào, Thủ tướng Thammavong đã khẳng định cam kết của Lào tham gia các dự án lớn “Vành đai kinh tế, Con đường tơ lụa” của Trung Quốc. So với các quốc gia khác trong khu vực, Lào là nước nghèo và đặc biệt không giáp biển. Mục tiêu phát triển quốc gia then chốt của Lào là đưa nước này thoát khỏi đói nghèo, và ra khỏi nhóm các nước kém phát triển nhất của Liên hợp quốc. Bởi vậy, Chính phủ Lào có mục tiêu đạt được sự giảm đói nghèo thông qua công cuộc công nghiệp hóa, và Chính phủ Lào nhận ra rằng hiện đại hóa cơ sở hạ tầng của nước này sẽ là công cụ để đạt được thành công trong nỗ lực công nghiệp hóa. Với 90.000 người Lào gia nhập thị trường việc làm mỗi năm, những nỗ lực công nghiệp hóa và hiện đại hóa có ý nghĩa then chốt. Bởi vậy, Chính phủ Lào hoan nghênh những dự án lớn về cơ sở hạ tầng Vành đai kinh tế, Con đường tơ lụa của Trung Quốc, điều được cho là sẽ giúp Lào thực hiện được những nhiệm vụ này. Viện trưởng Viện Quan hệ Quốc tế Lào Malayvieng Sakonnhom tại Hội thảo “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI” tháng 2/2015 tại Tuyên Châu, Phúc Kiến cho biết Lào không còn lựa chọn nào khác, phải kết nối mới giải phóng Lào khỏi thế nước “không có biển”, và Con đường tơ lụa trên biển là cơ hội lớn đối với Lào⁹⁶.

⁹⁵ Shannon Tiezzi, “China Pushes ‘Maritime Silk Road’ in South, Southeast Asia”, The Diplomat, 17/9/2014, <https://thediplomat.com/2014/09/china-pushes-maritime-silk-road-in-south-southeast-asia/>, truy cập ngày 25/8/2021

⁹⁶ Nguyễn Vũ Tùng (2019), Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và Đối sách của Việt Nam, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr.183

Nhóm các nước có quan tâm nhưng còn lo ngại gồm Thái Lan, Malaysia, Indonesia, Singapo, Brunei. Chính phủ Thái Lan ban đầu đã có nhiều động thái thể hiện sự ủng hộ với sáng kiến của Trung Quốc, Chính phủ quân sự của Thái Lan vào tháng 12/2014 đã ký thỏa thuận xây tuyến đường sắt Bắc Nam trị giá 12 tỷ USD đồng thời thúc đẩy dự án kênh đào Kra với nguồn vốn chủ yếu từ Trung Quốc. Tuy nhiên diễn biến sau đó cho thấy Thái Lan không xúc tiến thực hiện dự án kênh đào Kra và đàm phán song phương Trung - Thái về tuyến đường sắt đi qua Thái Lan cũng đổ vỡ và tháng 6/2016, Thái Lan tuyên bố sẽ chỉ tiến hành xây dựng một phần dự án bằng vốn riêng⁹⁷. Thái Lan bày tỏ lo ngại và cho rằng chi phí ước tính và mức lãi suất mà Trung Quốc cho vay để thực hiện dự án là quá cao, và Thái Lan không đồng ý với yêu cầu của Trung Quốc đòi nắm quyền sở hữu và phát triển dự án.

Về phía Malaysia, nước này đã khởi động các dự án nhằm kết nối cảng Kuantuan với Khâm Châu, Trung Quốc, đồng thời tranh thủ vốn của Trung Quốc để xây dựng tuyến đường sắt Singapore – Kuala Lumpur và dự án cửa ngõ Malacca. Tuy nhiên, việc Con đường tơ lụa trên biển chạy qua các khu vực tranh chấp ở Biển Đông là vấn đề Malaysia phải cân nhắc, đặc biệt sau khi Trung Quốc tăng cường các hành động khiêu khích ở biển Đông như đưa giàn khoan vào vùng đặc quyền kinh tế của Việt Nam, đưa tàu tuần tra đến bãi cạn James Shoal chỉ cách Malaysia 80km, yêu sách chủ quyền đối với bãi cạn Luconia của Malaysia... Bên cạnh đó, Malaysia cũng nhận thức được vấn đề tăng nợ công khi thực hiện triển khai sáng kiến Vành đai và Con đường. Tháng 8/2018, trong chuyến công du chính thức đầu tiên đến Trung Quốc, Thủ tướng Mahathir Mohamad đã tuyên bố dừng ba dự án của sáng kiến Vành đai và Con đường, trong đó có một dự án đường sắt và hai dự án đường dẫn khí ga⁹⁸.

Về quan điểm của Indonesia, ban đầu quốc gia này cũng bày tỏ quan điểm ủng hộ đối với Sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc. Indonesia nhận thấy cơ hội lớn trong việc tranh thủ Con đường tơ lụa trên biển để phục vụ chính sách “trục hàng hải” của Tổng thống Widodo, giúp nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng biển và gắn kết giao thông

⁹⁷ Tamaki Kyojuka, “Thailand throttles back on rail project with China”, *Nikkei Asia*, 26/3 2016, <https://asia.nikkei.com/Economy/Thailand-throttles-back-on-rail-project-with-China>, truy cập ngày 25/8/2021

⁹⁸ Blake H. Berger, “Malaysia’s Canceled Belt and Road Initiative Projects and the Implications for China”, *The Diplomat*, 27/8/2018, <https://thediplomat.com/2018/08/malysias-canceled-belt-and-road-initiative-projects-and-the-implications-for-china/>, truy cập ngày 23/8/2021

giữa các đảo của Indonesia. Sau chuyến thăm của Tổng thống Widodo đến Trung Quốc vào tháng 3/2015, Indonesia và Trung Quốc đã nhất trí hợp tác để phát triển Con đường tơ lụa trên biển. Indonesia trông đợi Trung Quốc sẽ trở thành nguồn đầu tư cho các dự án hàng hải của Indonesia. Tuy nhiên Jakarta cũng lo ngại Trung Quốc dùng Con đường tơ lụa trên biển để đánh lạc hướng đối với vấn đề tranh chấp chủ quyền ở biển Đông. Indonesia cũng lo ngại cạnh tranh Trung - Mỹ gia tăng do Trung Quốc muốn dùng Con đường tơ lụa trên biển để loại Mỹ ra khỏi khu vực. Đặc biệt hoạt động cải tạo đảo và sự hiện diện ngày càng tăng của Trung Quốc ở phía Nam Biển Đông, gần quần đảo Natuna, ngày càng làm gia tăng lo ngại của Indonesia về tham vọng của Trung Quốc. Vì vậy Indonesia ngày càng coi việc tham gia Con đường tơ lụa trên biển là ý tưởng cần xem xét lại một cách thận trọng, cân nhắc các lợi ích chiến lược khác thay vì theo đuổi các lợi ích riêng của nước này.

Đối với Singapore, Trung Quốc là thị trường xuất khẩu quan trọng nhất, Singapore cũng muốn tranh thủ chủ trương, chính sách của sáng kiến Vành đai và Con đường để đưa Singapore trở thành trung tâm hoá đổi đồng Nhân dân tệ lớn nhất khu vực thông qua việc Cơ quan quản lý tài chính tiền tệ Singapore thông báo ngày 22/6/2016 sẽ đưa đồng nhân dân tệ vào danh sách đồng tiền dự trữ ngoại tệ của chính phủ⁹⁹. Mặt khác, giống với các nước khác trong nhóm, Singapo cũng bày tỏ quan ngại về ảnh hưởng cân bằng địa – chính trị ở khu vực, lo ngại ý đồ sâu xa, kế hoạch ẩn giấu đằng sau Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc ở khu vực biển Đông.

Nhóm các nước rất thận trọng gồm Myanmar, Philippines và Việt Nam. Trong nhóm này, Myanmar là quốc gia thể hiện sự kiềm chế và thận trọng khá rõ nét. Là quốc gia nghèo khát vốn đầu tư cơ sở hạ tầng, nước này tiếp nhận hàng loạt dự án như cảng nước sâu Kyaukpyu, đường sắt Dali – Thủy Lệ, đường sắt cao tốc Kyaukpyu - Côn Minh. Ngoài dự án đường sắt nối liền Vân Nam, dự án quan trọng nhất của Trung Quốc ở Myanmar là một cảng nước sâu hướng ra Ấn Độ Dương. Đặc khu kinh tế Kyaukphyu, với trọng tâm là cảng nước sâu cùng tên nằm hướng ra vịnh Bengal, là một trong ba trụ cột của Hành lang kinh tế Trung Quốc - Myanmar (CMEC). Một khi hoàn thành, Kyaukphyu

⁹⁹ Vietnamplus, “Singapore đưa đồng nhân dân tệ vào danh sách dự trữ ngoại tệ”, 23/6/2016, <https://www.vietnamplus.vn/singapore-dua-dong-nhan-dan-te-va-danh-sach-du-tru-ngoai-te/392498.vnp>, truy cập ngày 19/9/2021

sẽ cho phép dầu Trung Quốc mua từ Trung Đông chảy thẳng về tỉnh Vân Nam mà không cần đi qua eo Malacca. Theo tạp chí Diplomat Nhật Bản, mặc dù CMEC được đưa ra vào năm 2017, ý tưởng biến Myanmar thành cửa ngõ tiến ra Ấn Độ Dương và giảm sự phụ thuộc vào eo Malacca đã xuất hiện trong tính toán của Bắc Kinh từ những năm 1980¹⁰⁰. Tuy nhiên, do e ngại vướng vào bẫy nợ của Trung Quốc, lãnh đạo quốc gia này đã phải cân nhắc hiệu quả đầu tư. Bên cạnh đó, Trung Quốc không nhận được thiện cảm của dư luận trong dân địa phương, các cuộc biểu tình phản đối các dự án do Trung Quốc đầu tư liên tục nổ ra, người dân địa phương phản đối việc Trung Quốc chiếm đất, bóc lột lao động, hủy hoại môi trường...Mặc dù phía Trung Quốc liên tục hối thúc và kêu gọi Myanmar duy trì nỗ lực thực hiện các dự án trong Vành đai và Con đường, nhưng phía chính phủ Myanmar vẫn rất thận trọng. Lo ngại về việc gánh quá nhiều nợ của Trung Quốc, vào tháng 8-2018, Myanmar đã đàm phán thu hẹp quy mô dự án cảng Kyaukphyu, kéo được số tiền khổng lồ 7,3 tỉ USD xuống còn 1,3 tỉ USD. Theo đó, trong số 33 thỏa thuận xây dựng cơ sở hạ tầng dọc theo CMEC được ký trong chuyến thăm của ông Tập Cận Bình vào tháng 01/2020, Myanmar chỉ mới phê chuẩn 4 dự án trong số này¹⁰¹.

Đối với Philippines, trong giai đoạn Trung Quốc đề xuất sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển thì quốc gia này đang có nhiều căng thẳng với Trung Quốc về các tranh chấp tại Biển Đông nên không tích cực và có sự nghi ngờ đối với sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc. Thêm nữa về phía Trung Quốc cũng không chào đón sự tham gia hợp tác của Philippines vào Con đường tơ lụa trên biển. Trong năm 2012, Philippines và Trung Quốc có nhiều căng thẳng trên biển, đặc biệt là sự kiện xung đột tại bãi cạn Scarborough bắt đầu từ tháng 4/2012 mà kết quả sau đó Trung Quốc đã chiếm được quyền quản lý. Đỉnh điểm của căng thẳng trong quan hệ ngoại giao giữa hai nước là vào tháng 01/2013, Philippin chính thức khởi kiện Trung Quốc ra Tòa án quốc tế Liên hợp quốc về các tranh chấp tại biển Đông. Vì vậy mà tại Hội chợ triển lãm ASEAN – Trung Quốc vào tháng 8/2013 tại Nam Ninh mà nội dung Con đường tơ lụa trên biển được giới thiệu,

¹⁰⁰ Duy Linh, “Vành đai - Con đường ị ạch ở Myanmar khiến Trung Quốc lo lắng”, *Báo Tuổi Trẻ*, 6/9/2020, <https://tuoitre.vn/vanh-dai-con-duong-i-ach-o-myanmar-khien-trung-quoc-lo-lang-20200906091259273.htm>, truy cập ngày 19/9/2021

¹⁰¹ Duy Linh, “Vành đai - Con đường ị ạch ở Myanmar khiến Trung Quốc lo lắng”, *Báo Tuổi Trẻ*, 6/9/2020, <https://tuoitre.vn/vanh-dai-con-duong-i-ach-o-myanmar-khien-trung-quoc-lo-lang-20200906091259273.htm>, truy cập ngày 19/9/2021

Trung Quốc đã từ chối không mời Tổng thống Philippines Aquino tham gia. Theo nhiều nhận định thì Philippines đã bị loại ra khỏi kế hoạch xây dựng các dự án kết nối Con đường tơ lụa qua vùng biển của các nước Đông Nam Á. Thật vậy, trên bản đồ chính thức Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc, Philippines rõ ràng đã bị bỏ qua.

Các nước ngoài khu vực ASEAN

Trong nhóm các nước ủng hộ tuyệt đối thì có thể thấy các nước châu Phi là sôt sắng nhất, Châu Phi đặc biệt hoan nghênh đầu tư từ Trung Quốc. Các chính sách đầu tư và cho vay ít điều kiện ràng buộc của Trung Quốc đặc biệt hấp dẫn đối với các nước Châu Phi ít có điều kiện tiếp cận nguồn vốn và công nghệ do các lệnh trừng phạt về kinh tế hoặc do các điều kiện cho vay nghiêm ngặt của các nước hoặc các tổ chức tài chính khác trên thế giới. Đối với các nước ở Nam Á và Trung Đông, ban đầu còn một số nghi ngại nhưng cũng chuyển sang ủng hộ tích cực Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc, chủ yếu là do áp lực khó khăn về kinh tế và sức hấp dẫn từ nguồn đầu tư của Trung Quốc. Chẳng hạn như Sri Lanka, ban đầu tổng thống Sirisena cũng bày tỏ lo ngại dự án 1,4 tỷ USD do Trung Quốc tài trợ đầu tư xây cảng Colombo sẽ đẩy Sri Lanka vào “bẫy nợ” với Trung Quốc, cũng như lo ngại về vấn đề an ninh do ảnh hưởng ngày càng gia tăng của Trung Quốc ở Sri Lanka. Tuy nhiên, giữa tháng 1/2016, chính phủ Sri Lanka lại thay đổi thái độ, cho phép các dự án của Trung Quốc tiếp tục được triển khai. Lập trường ủng hộ sau đó được thể hiện qua tuyên bố của một thành viên nội các Sri Lanka với phóng viên hãng Reuters rằng, lập trường của Sri Lanka đã rõ ràng vì không ai khác có thể đem tiền đến cho ngoại trừ Trung Quốc. Bộ trưởng ngoại thương Malik Samarawickrama cũng khẳng định Sri Lanka sẽ đồng ý và luôn ủng hộ các dự án đầu tư bằng chính tiền của Trung Quốc¹⁰². Theo dõi diễn biến tiếp sau đó cho thấy Sri Lanka đã rơi vào “bẫy nợ” của Bắc Kinh. Theo báo Economic Times, trong dự án cảng nước sâu Hambantota, một mắt xích trong Con đường tơ lụa trên biển tại Sri Lanka, chính phủ nước này vay 301 triệu USD từ Trung Quốc với lãi suất cao ngất ngưỡng 6,3%. Trong khi đó, lãi suất các khoản vay ưu đãi từ Ngân hàng thế giới hay Ngân hàng phát triển châu Á chỉ từ 0,25 - 3%¹⁰³. Kinh tế

¹⁰² Shihar Aneez, “Short of options, Sri Lanka turns back to Beijing's embrace”, *Reuters*, 11/3/2016, <https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-idUSKCN0VJ2RX>, truy cập ngày 19/8/2021

¹⁰³ Duy Linh, “Lo với 'cái bẫy nợ kiểu Trung Quốc’”, *Báo Tuổi trẻ*, 18/6/2017, <https://tuoitre.vn/the-gioi/lo-voi-cai-bay-no-kieu-trung-quoc-1333632.htm>, truy cập ngày 20/8/2021

tăng trưởng chậm, Sri Lanka gần như mất khả năng chi trả cả nợ gốc lẫn lãi. Và để thoát khỏi bẫy nợ này, chính phủ Sri Lanka đã quyết định giải pháp hoán đổi nợ thành cổ phần trong các dự án có vốn Trung Quốc. Chính quyền Sri Lanka ngày 29-7 ký thỏa thuận trị giá 1,12 tỉ USD cho phép một công ty Trung Quốc điều hành cảng nước sâu Hambantota trong 99 năm, bất chấp các phản đối và lo ngại về an ninh¹⁰⁴.

Tương tự, Pakistan tuy nhận thấy khả năng Trung Quốc sử dụng Con đường tơ lụa trên biển làm bàn đạp để gia tăng sức ảnh hưởng ở khu vực nhưng vẫn chào đón cơ hội hợp tác và tỏ ra hoan nghênh với cách tiếp cận không can thiệp vào công việc nội bộ. Chính phủ Pakistan đã triển khai lực lượng khoảng 15.000 quân giúp bảo đảm an ninh cho các dự án Con đường tơ lụa trên biển trị giá 46 tỷ USD mà Trung Quốc đầu tư ở Pakistan¹⁰⁵.

Đối với Maldives, Tổng thống Abdulla Yamen trong dịp Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đến Maldives tháng 09/2014 cũng tuyên bố Maldives lấy làm vinh dự được trở thành một trong những đối tác của Trung Quốc trong việc xây dựng con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI. Tuyên bố được đưa ra sau khi Trung Quốc và Maldives ký các thỏa thuận để Trung Quốc đầu tư nâng cấp sân bay Maldives và xây dựng một cây cầu nối từ thủ đô Male đến đảo có sân bay quốc tế của Maldives.

Các nước ở Trung Á cũng bày tỏ lo ngại về nguy cơ an ninh do sự gia tăng sức ảnh hưởng của Trung Quốc ở khu vực nhưng vẫn bị hấp dẫn bởi các dự án đầu tư hợp tác theo nguyên tắc không can thiệp nội bộ do Trung Quốc mang lại. Chính phủ các nước Trung Á hoan nghênh Con đường tơ lụa trên biển vì dự án này giúp các nước Trung Á giải quyết nhiều thách thức lớn về phát triển như nâng cấp cơ sở hạ tầng đường sắt và đường cao tốc đang xuống cấp và mở ra cơ hội tiếp cận với các con đường vận tải biển cho một số nước không có biển; thu hút vốn đầu tư nước ngoài; thúc đẩy hợp tác thương mại và hợp tác kinh tế trong giai đoạn khó khăn khi giá các nguồn nhiên liệu và hàng hóa xuất khẩu giảm mạnh trên thị trường quốc tế. Chẳng hạn như Kazakstan, đất nước có diện tích lớn thứ 9 trên thế giới, việc xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng trở thành nhu cầu cấp thiết. Kazakstan

¹⁰⁴ Trần Phương, “Sri Lanka ký trao cảng cho Trung Quốc lấy 1,12 tỉ USD”, *Báo Tuổi trẻ*, 29/7/2017, <https://tuoitre.vn/sri-lanka-ky-trao-cang-cho-trung-quoc-lay-112-ti-usd-1360525.htm>, truy cập ngày 20/8/2021

¹⁰⁵ Drazen Jorgic, Jibrán Ahmad, “Pakistan scrambles to protect China's Silk Road pioneers”, *Reuters*, 11/6/2017, <https://www.reuters.com/article/us-pakistan-china-islamic-state-idUSKBN1920KL>, truy cập ngày 19/8/2021

tin rằng nguồn vốn đầu tư cơ sở hạ tầng từ Trung Quốc sẽ giúp Kazakstan tăng khả năng cạnh tranh, trở thành một điểm trung chuyển chính cho các container luân chuyển theo đường bộ giữa Trung Quốc và các nước EU. Ngoài ra các thỏa thuận hợp tác với Trung Quốc giúp cải thiện môi trường đầu tư và thúc đẩy dòng vốn đổ vào Kazakstan. Hợp tác với Trung Quốc cũng giúp Kazakstan đa dạng hóa đối tác thương mại trong bối cảnh nguồn thu từ xuất khẩu dầu mỏ sang các thị trường phương Tây đang sụt giảm.

Một số nước Trung và Đông Âu cũng hoan nghênh cơ hội hợp tác mà con đường tơ lụa trên biển mang lại, coi đây là hướng để giảm thiểu sự phụ thuộc kinh tế, chính trị vào Nga và tránh khỏi các khó khăn trong hợp tác với Mỹ và EU. Chuyến thăm của Tổng thống Belarut Alexander Lukashenko đến Trung Quốc vào tháng 06/2013 và việc hai bên đồng ý thiết lập quan hệ đối tác chiến lược là dấu hiệu quan trọng về việc Belarut nhìn nhận cơ hội hợp tác với Trung Quốc. Secbia và Hungari cũng đã ký thỏa thuận với Trung Quốc xây dựng tuyến đường sắt nối Secbia và Hungari trong chuyến thăm của thủ tướng Lý Khắc Cường đến Bucharest tháng 11/2015. Ba Lan và Thổ Nhĩ Kỳ cũng ủng hộ Con đường tơ lụa trên biển và coi sự quan tâm ngày càng gia tăng của Trung Quốc ở khu vực Trung và Đông Âu là cơ hội để thúc đẩy quan hệ kinh tế và tăng khả năng cạnh tranh với các nước khác.

Nhóm các nước quan tâm nhưng còn lo ngại gồm Nga và EU. Theo quan điểm của Nga, sau khi Trung Quốc kết nối sáng kiến Vành đai và Con đường với Sáng kiến Á - Âu (EAEU), Nga đã bày tỏ thái độ tích cực với Sáng kiến. Trong bài phát biểu tháng 3/2015, Thứ trưởng ngoại giao Nga Igor Shuvalov tuyên bố Nga không coi Con đường tơ lụa trên biển là mối đe dọa, mà là cơ hội cho EAEU và hoan nghênh sáng kiến này¹⁰⁶. Tháng 6/2018, trong chuyến thăm chính thức của Tổng thống Nga Putin đến Bắc Kinh, Nga đã đồng ý ký hiệp định cùng hợp tác hỗ trợ tài chính trị giá 10 tỷ USD giữa EAEU với Ngân hàng Phát triển Trung Quốc cho 70 dự án thuộc sáng kiến Vành đai và Con đường tập trung vào tuyến đường biển tại khu vực Bắc Cực¹⁰⁷. Tuy bày tỏ quan điểm ủng hộ sáng kiến của Trung Quốc nhưng phía Nga vẫn lo ngại Con đường tơ lụa trên biển giúp Trung

¹⁰⁶ Liu Xin, "What makes Russia an important player in BRI", *CGTN*, 1/5/2019,

<https://news.cgtn.com/news/3d3d674d7a41444e34457a6333566d54/index.html>, truy cập ngày 24/8/2021

¹⁰⁷ Nguyễn Thu Hà, "Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc: 5 năm nhìn lại", *Tạp chí Cộng sản*, 27/3/2019, <https://www.tapchicongsan.org.vn/quoc-phong2/-/2018/54516/sang-kien-%E2%80%9Cvanh-dai%2C-con-duong%E2%80%9D-cua-trung-quoc--5-nam-nhin-lai.aspx>, truy cập 12/9/2021

Quốc tranh giành ảnh hưởng ở khu vực láng giềng, nhất là Kazakhstan và các nước vùng Trung Á muốn dùng hỗ trợ kinh tế từ Trung Quốc để cắt giảm sự lệ thuộc vào Nga. Truyền thông Nga cũng đề cập đến rủi ro là dự án Vành đai và Con đường mâu thuẫn với sáng kiến Á – Âu (EAEU) của Nga và giúp Trung Quốc giành ảnh hưởng với Nga tại khu vực Trung Á. Mặc dù trong các cuộc gặp xã giao, giới lãnh đạo Nga - Trung luôn bày tỏ cam kết và ủng hộ sáng kiến này, trên thực tế hai bên hầu như không có động thái nào biến nó thành hiện thực. Tín hiệu rõ nhất thể hiện Nga không sẵn sàng trở thành một phần của Vành đai và Con đường là việc Ngoại trưởng Nga Sergei Lavrov từ chối tham gia hội nghị trực tuyến về triển vọng phát triển Vành đai và con đường do Bắc Kinh tổ chức hồi tháng 6/2020, thay mặt ông chỉ là một nhà ngoại giao đặc trách vấn đề này¹⁰⁸.

EU và các nước thành viên EU, bao gồm Anh trước đây, cũng quan tâm đến Vành đai và Con đường và ủng hộ ý tưởng tăng cường kết nối cơ sở hạ tầng hỗ trợ lưu thông hàng hóa giữa Trung Quốc và các nước Châu Á với Châu Âu. Tranh thủ nguồn vốn và thúc đẩy thương mại với Trung Quốc là động lực hàng đầu hấp dẫn các nước EU, nhất là các nước đang gặp khó khăn về kinh tế như Hy Lạp. Ngoài nhu cầu thúc đẩy kinh tế - thương mại, EU và nhất là các thành viên chủ chốt của EU đều nhận thấy sự cần thiết phải hợp tác với Trung Quốc trong xử lý các vấn đề khu vực và toàn cầu do Trung Quốc ảnh hưởng ngày càng lớn mạnh và là thành viên Hội đồng Bảo an Liên hợp quốc. Đặc biệt nhóm các nước Trung và Đông Âu (CEE) tham gia hợp tác 16+1 với Trung Quốc gồm 11 nước thành viên EU là Bulgaria, Croatia, Cộng Hòa Sec, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Ba Lan, Romania, Slovakia, Slovenia và 5 nước ứng cử viên EU là Albania, Bosnia and Herzegovina, Macedonia, Montenegro, và Serbia được coi là những nước tích cực hoan nghênh hợp tác với Trung Quốc với các lí do như các nước muốn tìm kiếm đầu tư từ Trung Quốc, do ảnh hưởng của Nga ở khu vực này đã giảm sút mạnh, thậm chí một số nước vùng Bantich chống Nga nên muốn thấy sự hiện diện của Trung Quốc ở khu vực để cân bằng vai trò của Nga¹⁰⁹. Tuy nhiên trong giới chính khách và học giả EU cũng còn nhiều ý kiến bày tỏ hoài nghi và quan ngại đối với Con đường tơ lụa trên biển. Hai nước

¹⁰⁸ Phúc Long, “Nga tránh xa 'Vành đai, con đường' vì khác quan điểm với Trung Quốc”, *Báo Tuổi trẻ*, 22/7/2020 <https://tuoitre.vn/nga-tranh-xa-vanh-dai-con-duong-vi-khac-quan-diem-voi-trung-quoc-20200722122408382.htm>, truy cập ngày 20/9/2021

¹⁰⁹ Theresa Fallon, “Is the EU on the Same Page as the United States on China”, *The Asan Forum*, 30/6/2016, <https://theasanforum.org/is-the-eu-on-the-same-page-as-the-united-states-on-china/>, truy cập ngày 20/9/2021

chủ chốt của EU là Đức và Pháp nhìn nhận các dự án trong sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc mang tính cạnh tranh hơn là hợp tác, làm suy yếu kế hoạch chung của EU. Đáng chú ý là tháng 4/2018, EU đã chính thức lên tiếng về sáng kiến Vành đai và Con đường khi 27/28 Đại sứ các nước EU tại Trung Quốc (trừ Đại sứ Hungari) đã kí vào bản báo cáo chung chỉ trích Sáng kiến này của Trung Quốc. Nội dung chỉ trích Sáng kiến đi ngược lại với chương trình tự do hóa thương mại của EU, các dự án được thực hiện trên cơ sở đàm phán song phương, không tôn trọng các quy định chung về thương mại và đầu tư, gây mất cân bằng, có lợi cho các công ty Trung Quốc¹¹⁰.

Nhóm các nước rất thận trọng bao gồm Mỹ, Nhật Bản và Ấn Độ trong đó Mỹ là nước tỏ thái độ rõ ràng nhất. Thời gian đầu khi Trung Quốc đưa ra ý tưởng Vành đai và Con đường, Mỹ hạn chế phản ứng công khai và dành nhiều thời gian tìm hiểu, trao đổi với các nước khu vực ASEAN về dự án này. Sau khi một loạt đồng minh Mỹ bất chấp phản đối của chính quyền Mỹ để ký kết thỏa thuận thành lập Ngân hàng AIIB, Mỹ bắt đầu chỉ trích AIIB và bày tỏ nghi ngại đối với Con đường tơ lụa trên biển. Theo Tạp chí Wall Street thì tháng 11-2014, Mỹ đã tích cực vận động hành lang để chống lại kế hoạch thành lập AIIB, bao gồm cả cuộc hội đàm điện thoại với 7 quốc gia công nghiệp hàng đầu thế giới với lý do hoài nghi về tính minh bạch của AIIB khi đưa vào vận hành¹¹¹. Mỹ cũng lo sợ rằng các chế định tài chính mới do Trung Quốc thiết lập trong AIIB mạnh tính đối trọng với Ngân hàng phát triển châu Á (ADB) và Ngân hàng thế giới (WB) sẽ làm xói mòn các thể chế hiện hành và giúp mở rộng ảnh hưởng của Tổ chức hợp tác Thượng Hải (SCO) do Trung Quốc bảo trợ. Bên cạnh đó, Mỹ cũng cho rằng Con đường tơ lụa trên biển nói riêng và Vành đai - Con đường nói chung là kế hoạch của Trung Quốc nhằm xây dựng trật tự thế giới mới, lấy Trung Quốc làm trung tâm và lên tiếng cảnh báo về ý đồ của Trung Quốc muốn biến các cảng biển ở các nước mà Con đường tơ lụa trên biển đi qua thành cơ sở hậu cần phục vụ cho các mục đích quân sự. Mặc dù tại các cuộc gặp gỡ song phương, Trung Quốc và Mỹ đã đạt được sự đồng thuận về việc “Xây dựng quan hệ nước lớn kiểu mới Trung Quốc - Mỹ”, tuy nhiên hai nước vẫn liên tục có sự va chạm, và mất đi

¹¹⁰ Ravi Prasad, “EU Ambassadors Condemn China’s Belt and Road Initiative”, The Diplomat, 21/4/2018, <https://thediplomat.com/2018/04/eu-ambassadors-condemn-chinas-belt-and-road-initiative/>, truy cập ngày 20/9/2021

¹¹¹ Hoàng Huệ Anh, “Một vành đai một con đường - Nấc thang mới trong cạnh tranh chiến lược Trung Mỹ”, 20/05/2016, <http://vnics.org.vn/Default.aspx?ctl=Article&aID=597>, truy cập ngày 22/9/2021

lòng tin chiến lược. Đối với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung quốc, Mỹ vẫn duy trì thái độ thận trọng, thậm chí ngày càng phản kháng mạnh mẽ đối với sáng kiến này đặc biệt là dưới thời Tổng thống Donald Trump. Tháng 7-2018, Mỹ đã khai hỏa cuộc chiến thương mại giữa hai nền kinh tế lớn nhất thế giới, chính thức tiến hành áp thuế 25% lên 34 tỷ USD đối với hàng hóa nhập từ Trung Quốc¹¹². Cuộc chiến thương mại này sẽ gây khó khăn không nhỏ đối với Trung Quốc vì sẽ làm cho Trung Quốc thiệt hại về kinh tế và bận tâm đối phó với Mỹ mà không tập trung thực hiện chiến lược Vành đai và Con đường. Thêm vào đó, Mỹ cũng tuyên bố về sáng kiến “Tầm nhìn Kinh tế Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương” với tham vọng vừa củng cố chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương của mình ở khía cạnh kinh tế, vừa gia tăng ảnh hưởng của Mỹ ở khu vực này và đối trọng với Vành đai và Con đường của Trung Quốc.

Cùng chung suy nghĩ với đồng minh Mỹ, Nhật Bản cũng là nước tỏ ra nghi ngại rằng Vành đai và Con đường là dự án có khả năng thách thức nỗ lực tăng cường hiện diện và ảnh hưởng kinh tế của Nhật Bản ở Đông Nam Á. Nhật Bản cũng đã quyết định không tham gia AIIB có thể do sức ép từ Mỹ và cũng do Nhật Bản cũng cân nhắc đến thách thức AIIB đặt ra đối với Ngân hàng phát triển Châu Á. Chánh văn phòng nội các Nhật Bản Yoshihide Suga cho biết quan điểm của Nhật Bản không thay đổi và Nhật Bản không thể tham gia AIIB do nghi ngờ cơ chế điều hành của AIIB. Thủ tướng Shinzo Abe trong cuộc họp với Đảng Dân chủ tự do Nhật Bản vào cuối tháng 03/2015 cũng tuyên bố Nhật Bản không cần tham gia AIIB¹¹³. Đồng thời, Nhật Bản cũng sẽ không hợp tác với các dự án thuộc Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI vì lo ngại vướng vào các tranh chấp lãnh thổ trên biển và nhất là vẫn chủ trương đẩy mạnh hợp tác với Mỹ trong chiến lược Ấn Độ - Thái Bình Dương được cho là nhằm kiểm soát sự trỗi dậy của Trung Quốc trong lĩnh vực hàng hải.

Đối với Ấn Độ, nước này là một trong những thành viên sáng lập AIIB. Cùng với “chính sách hướng Đông”, Ấn Độ đã sớm nhận thức được tầm quan trọng của tuyến đường biển mở rộng từ Ấn Độ Dương đến Tây Thái Bình Dương. Ban đầu Ấn Độ cũng

¹¹² Lê Quốc Phương, “Chiến tranh thương mại Mỹ - Trung: Nguyên nhân và phương thức các nước áp dụng”, Tạp chí Tài chính, 21/12/2018, <https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/chien-tranh-thuong-mai-my-trung-nguyen-nhan-va-phuong-thuc-cac-nuoc-ap-dung-301016.html>, truy cập ngày 26/8/2021

¹¹³ Matthew Yglesias, “How a Chinese infrastructure bank turned into a diplomatic fiasco for America”, *VOX*, 1/4/2015, <https://www.vox.com/2015/4/1/8311921/asian-infrastructure-investment-bank>, truy cập ngày 20/8/2021

có nhìn nhận tích cực về sáng kiến, Ấn Độ cho rằng ý tưởng nâng cấp cơ sở hạ tầng kết nối khu vực Ấn Độ - Thái Bình Dương và mở rộng khu vực Đông Phi là một phần của Con đường tơ lụa trên biển cũng phù hợp với tầm nhìn về phát triển kinh tế biển của Ấn Độ¹¹⁴. Con đường tơ lụa trên biển có thể giúp Ấn Độ tận dụng nguồn vốn và hỗ trợ từ Trung Quốc để phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế biển và tăng cường kết nối với các nền kinh tế Đông Nam Á. Tuy nhiên, trong bối cảnh quan hệ Ấn Độ - Pakistan vốn còn nhiều bất đồng, Ấn Độ đặc biệt quan tâm và lo ngại quan hệ gần gũi giữa Trung Quốc và Pakistan và việc Trung Quốc đầu tư xây dựng cảng Gwadar và hành lang kinh tế Trung Quốc – Pakistan (CPEC) nối Gwadar với khu vực Tân Cương, đi qua khu vực Kashmir mà Ấn Độ và Pakistan đang có tranh chấp. Ngoài biển cả, Ấn Độ Dương không còn là đại dương của riêng Ấn Độ nữa, Bắc Kinh lần lượt thiết lập các cơ sở cảng biển của mình nằm rải rác như một chuỗi ngọc từ nhiều nước Nam Á đến tận vùng biển Tây Phi. Những cơ sở cảng biển và quân sự này cho phép Trung Quốc lắp đặt các hệ thống ra-đa cảnh báo mọi chuyển động của hải quân Ấn Độ. Chuỗi ngọc đó còn là một nguồn bảo đảm chống lại mọi ý đồ của Ấn Độ chặn đường tiếp tế nhiên liệu cũng như khoáng sản đến Trung Quốc. Đây thật sự là một mối đe dọa cho Ấn Độ. Về mặt địa chính trị, các bước đi của Trung Quốc nhằm tăng cường hiện diện ở khu vực Ấn Độ Dương làm tăng nghi ngờ của Ấn Độ về khả năng Trung Quốc muốn theo đuổi kế hoạch làm xói mòn ảnh hưởng và thậm chí bao vây ngăn chặn Ấn Độ ở khu vực Nam Á và Ấn Độ Dương. Do các quan ngại này mà phía Ấn Độ tỏ ra thận trọng trong phản ứng đối với Con đường tơ lụa trên biển. Bằng cách từ chối tham gia Diễn đàn Vành đai và Con đường vào năm 2017, Bộ Ngoại giao Ấn Độ đã thẳng thừng thể hiện tuyên bố phê phán sáng kiến này¹¹⁵. Mặt khác, trong nỗ lực đối trọng với con đường tơ lụa trên bộ của Trung Quốc, Ấn Độ lần lượt cho ra đời hai dự án: Thứ nhất là con đường vận tải Bắc Nam nối Mumbai với Saint-Petersbourg (Nga), qua ngã Teheran (Iran) và Baku, và thứ hai là trục xa lộ Ấn Độ – Miến Điện – Thái Lan, nối vùng đông bắc Ấn Độ với các nước Đông Nam Á.

¹¹⁴ Nguyễn Vũ Tùng (2019), Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và Đối sách của Việt Nam, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr.209

¹¹⁵ Amitendu Palit, “The Maritime Silk Road Initiative (MSRI): Why India is Worried, What China Can Do”, *Global Policy*, 31 May 2017 <https://www.globalpolicyjournal.com/blog/31/05/2017/maritime-silk-road-initiative-msri-why-india-worried-what-china-can-do>, truy cập ngày 25/9/2021

TIÊU KẾT CHƯƠNG 2

Sáng kiến Vành đai và con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển nói riêng đã được Trung Quốc triển khai một cách có hệ thống và kết quả bước đầu đã đạt được những thành công nhất định. Ở giai đoạn vận động ban đầu, để quảng bá cho Sáng kiến, chính phủ Trung Quốc đã làm rất tốt qua việc thu hút và lôi kéo được nhiều quốc gia thuộc tất cả các châu lục trên thế giới quan tâm và tham gia vào Sáng kiến. Con số các quốc gia ủng hộ và kí kết các dự án cho thấy hiệu ứng tích cực của Sáng kiến đang được lan tỏa khắp các khu vực dọc theo Con đường tơ lụa trên biển từ biển Đông qua Ấn Độ Dương, biển Đỏ và sang đến tận Địa Trung Hải. Cùng với các chính sách đầu tư, Trung Quốc cũng thiết lập các tổ chức tài chính quốc tế nhằm kết nối về mặt tài chính giữa các nước dọc theo con đường tơ lụa trên biển và tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy thực hiện các dự án thuộc khuôn khổ Sáng kiến như Ngân hàng Đầu tư Cơ sở hạ tầng châu Á, Quỹ Con đường tơ lụa, Ngân hàng Phát triển mới... Lĩnh vực kết nối cơ sở hạ tầng cũng được Trung Quốc đẩy mạnh đầu tư, nâng cấp, xây mới tại các khu vực hải cảng dọc theo Con đường tơ lụa trên biển. Các hải cảng mà Trung Quốc chú trọng đầu tư chủ yếu tập trung ở những khu vực đã có nền tảng quan hệ với Trung Quốc và đồng thời cũng là những vị trí then chốt mà Con đường tơ lụa trên biển đi qua.

Tuy nhiên, thực tế trong quá trình triển khai, Con đường tơ lụa trên biển vẫn còn nhiều hạn chế và vấp phải phản ứng trái chiều từ các quốc gia. Đối với các nước ASEAN, bên cạnh Lào, Campuchia ủng hộ tuyệt đối Con đường tơ lụa trên biển, thì nhiều nước khác trong khu vực lại tỏ ra thận trọng hơn và còn nhiều lo ngại, cân nhắc giữa lợi ích kinh tế với những nguy cơ chính trị, chủ quyền quốc gia và an ninh khu vực mà Con đường tơ lụa trên biển có thể gây ra. Các nước ngoài khu vực cũng có phản ứng khác nhau, đặc biệt Mỹ, Nhật Bản và Ấn Độ bày tỏ thái độ công khai không tham gia và lên tiếng chỉ trích Con đường tơ lụa trên biển, các cường quốc này bày tỏ nghi ngờ về tính khả thi, tính minh bạch cũng như tham vọng của Trung Quốc ẩn chứa đằng sau Con đường tơ lụa trên biển. Phần đông đồng tình với sáng kiến đều là những quốc gia nghèo, kinh tế yếu kém, cơ sở hạ tầng lạc hậu như các quốc gia châu Phi, Trung Đông, Nam Á. Như vậy, cả trong và ngoài khu vực đều có những đánh giá và phản ứng trái chiều đối với

Sáng kiến này, thể hiện sự dè dặt và kết nối không đồng đều, điều này đang làm việc triển khai Con đường tơ lụa thế kỷ XXI của Trung Quốc trở nên khó khăn hơn.

CHƯƠNG 3

TÁC ĐỘNG CỦA CON ĐƯỜNG TƠ LỰA TRÊN BIỂN ĐẾN AN NINH BIỂN ĐÔNG

3.1. Đặc điểm triển khai Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc

Như đã biết, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc là một phần của Sáng kiến Vành đai và Con đường do Chính phủ Trung Quốc khởi xướng năm 2013. Chính vì vậy mà các cơ chế áp dụng và cách thức triển khai, “Con đường” mang nhiều nét tương đồng với “Vành đai”. Tuy nhiên về mặt yếu tố chiến lược thông qua quá trình triển khai có thể đánh giá những đặc điểm khác biệt của Con đường tơ lụa trên biển so với Vành đai kinh tế trên bộ.

Thứ nhất, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI có sự gắn kết không thể tách rời với Vành đai kinh tế trên bộ

Xét về mặt cấu trúc, Vành đai và Con đường là hai nhánh riêng biệt, trong đó “Vành đai” là tuyến đường trên bộ tập trung kết nối theo ba hướng chính: một là giữa Trung Quốc với Trung Á, Nga và châu Âu (vùng Ban-tích); hai là nối liền Trung Quốc với Vịnh Ba Tư và Địa Trung Hải qua Trung Á và Tây Á; ba là kết nối Trung Quốc với Đông Nam Á, Nam Á và Ấn Độ Dương. “Vành đai” sẽ xây dựng các cơ sở hạ tầng giúp kết nối đường bộ Á - Âu theo một hành trình mới và phát triển các hành lang kinh tế như Trung Quốc - Mông Cổ - Nga; Trung Quốc - Trung Á - Tây Á; và Trung Quốc - Bán đảo Đông Dương. Nhánh còn lại là “Con đường” sẽ tập trung phát triển hệ thống cầu cảng để kết nối đường biển của Trung Quốc với bên ngoài theo hai hướng: một là qua Biển Đông và Ấn Độ Dương sang châu Âu; hai là từ Trung Quốc qua Biển Đông tới Nam Thái Bình Dương¹¹⁶. Trên bộ “Vành đai” tập trung đầu tư xây dựng tuyến đường sắt cao tốc, tuyến đường bộ cao tốc... để kết nối các quốc gia một cách nhanh nhất và thuận tiện nhất. Trên biển, “Con đường” được tập trung vào phát triển các cảng biển, cơ sở hậu cần tại các nước dọc theo Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Tuy là hai nhánh riêng biệt nhưng cả “Vành đai” và “Con đường” đều có trọng tâm, cốt lõi là Trung Quốc, xuất phát điểm từ Trung Quốc với cùng mục đích giúp kết nối các châu lục, các quốc gia dọc tuyến đường

¹¹⁶ Lê Đức Cường, “Đôi nét về sáng kiến “Vành đai và Con đường” của Trung Quốc”, *Tạp chí Quốc phòng Toàn dân*, 13/11/2017, <http://tapchiquoptd.vn/vi/quoc-phong-quan-su-nuoc-ngoai/doi-net-ve-sang-kien-vanh-dai-va-con-duong-cua-trung-quoc/10813.html>, truy cập ngày 20/8/2021

trên tất cả các phương diện như cơ sở hạ tầng, đầu tư thương mại, an ninh chính trị, quân sự, ngoại giao, văn hóa du lịch... nhằm xây dựng phát triển những hành lang hợp tác kinh tế lớn quan trọng trong khu vực và trên thế giới, giúp kết nối Á - Âu, một đầu là khu vực Đông Á đang phát triển đầy năng động, đầu còn lại là vành đai kinh tế châu Âu hùng mạnh và ở giữa là các nước có tiềm năng kinh tế lớn. “Vành đai” đưa Trung Quốc hiện diện và gắn kết hơn nữa ở Trung Đông, châu Âu, Nga... trên mặt đất liền. “Con đường” giúp Trung Quốc gắn kết chặt chẽ hơn với các nước Đông Nam Á, Nam Á, Trung Đông, châu Âu và châu Phi bằng đường biển và ngược lại. Cốt lõi của “Vành đai” là các dự án cơ sở hạ tầng giữa Trung Quốc và các nước tham gia, trọng tâm là xây dựng các tuyến đường sắt cao tốc, tuyến đường bộ cao tốc, các đập thủy điện, các đường ống dẫn khí, dẫn dầu và khí ga và các cảng, bãi, kho vận... Cốt lõi của “Con đường” là các dự án xây dựng các tuyến, các điểm trên biển, cảng biển, sân bay, kho bãi ở cảng biển... Tuy nhiên, từ các cảng biển, kho bãi của “Con đường” lại kết nối với các nhánh, các tuyến của “Vành đai”, tạo thành mạng lưới kết nối giữa Trung Quốc với các nước và giữa các nước với nhau bằng cả con đường trên bộ, trên biển và liên thông giữa chúng với nhau, hình thành chuỗi môi giao lưu, trạm trung chuyển và liên thông về cơ sở hạ tầng giữa Trung Quốc với châu Âu, Đông Nam Á, Nam Á, Ấn Độ, Iran... và châu Phi. Có thể thấy “Vành đai” và “Con đường” có sự gắn kết không thể tách rời. “Vành đai và “Con đường” như hai “cây cầu” lớn, một trên biển, một trên bộ để kết nối Châu Á với Châu Âu, với một đầu là vành đai kinh tế Đông Á đầy năng động, một đầu là vành đai kinh tế châu Âu phát triển, giữa nó là các nước có tiềm năng kinh tế lớn. Như đã biết, “Con đường” được thế giới biết đến vào tháng 10/2013, một tháng sau khi Trung Quốc đưa ra “Vành đai” vào tháng 9/2013¹¹⁷. Mặc dù “Con đường” ra đời sau nhưng “Con đường” đóng vai trò quan trọng, “Con đường” nâng cao danh tiếng của Trung Quốc trong khu vực lân cận, bảo đảm các dòng năng lượng đáng tin cậy đến Trung Quốc từ Trung Á và Trung Đông mà hải quân Mỹ không thể cản trở, giành được quyền tiếp cận cảng hoặc các căn cứ quân sự mới, giúp tăng cường sức mạnh hải quân của Trung Quốc, nhằm từng bước hiện thực hóa ý đồ dẫn dắt khu vực. Từ đó có thể thấy “Con đường” là một phần không thể thiếu và gắn kết chặt

¹¹⁷ Trung Hiếu, “Vành đai và Con đường” đầy tham vọng của Trung Quốc là gì”, *VOV*, 16/5/2017, <https://vov.vn/the-gioi/ho-so/vanh-dai-va-con-duong-day-tham-vong-cua-trung-quoc-la-gi-624717.vov>, truy cập ngày 28/8/2021

chẽ, bổ sung cho “Vành đai” với mục tiêu chung, chính là tạo dựng đầy đủ thể và lực cho Trung Quốc, nâng cao vị thế toàn cầu, lập lại trật tự thế giới.

Thứ hai, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI triển khai với cơ chế song phương gắn liền với chiến lược phát triển của từng quốc gia và khu vực

Qua phân tích quá trình triển khai, một đặc điểm dễ nhận thấy của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI là các hoạt động hợp tác đều diễn ra theo kiểu quan hệ song phương giữa Trung Quốc với các quốc gia khác nhưng đều được Trung Quốc lồng ghép vào các sáng kiến hợp tác khu vực hoặc nâng tầm thành một dạng hợp tác của Trung Quốc với khu vực. Chẳng hạn tại Đông Nam Á, ngoài việc sử dụng cơ chế tài chính Quỹ hợp tác Trung Quốc – ASEAN, Trung Quốc còn sử dụng cơ chế Lan Thương – Mekong để đưa nhiều dự án thuộc Con đường tơ lụa trên biển đi vào thực tiễn triển khai tại các nước trong khu vực. Theo tài liệu “Tầm nhìn và hành động thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai kinh tế con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, được chính phủ Trung Quốc công bố năm 2015 có nội dung về cơ chế hợp tác, trong đó nhấn mạnh việc tăng cường hợp tác song phương, triển khai ở nhiều cấp, qua nhiều kênh, thúc đẩy sự phát triển toàn diện của các cặp quan hệ song phương¹¹⁸. Thúc đẩy kí kết các biên bản ghi nhớ hợp tác hoặc các kế hoạch hợp tác, xây dựng một loạt thử nghiệm hợp tác song phương, xây dựng và hoàn thiện một cơ chế chung song phương, phát huy đủ vai trò của các cơ chế song phương hiện có như các Ủy ban liên hợp, các Ban chỉ đạo, các Ban điều phối, các Ủy ban chỉ đạo và Ủy ban quản lý nhằm thúc đẩy thực thi các dự án hợp tác. Trung Quốc đưa Con đường tơ lụa trên biển vào các sáng kiến chung của khu vực để đạt được nhận thức chung cấp cao trước, sau đó thông qua hợp tác liên Chính phủ, thiết lập một số cơ chế hợp tác khu vực và đi sâu vào hợp tác song phương với các quốc gia. Đặc biệt, Trung Quốc muốn tạo dựng niềm tin trong khu vực với cam kết xây dựng cộng đồng chung vận mệnh, từ đó có thể dễ dàng thực hiện tham vọng đằng sau Con đường tơ lụa trên biển, đồng thời cũng mượn danh nghĩa khu vực để có thể dễ dàng thực hiện ý đồ của mình mà không bị thế giới lên tiếng và các cường quốc khác cản trở.

Bên cạnh việc hợp tác theo cơ chế song phương, để thể hiện sự quan tâm của chính phủ Trung Quốc đối với các quốc gia đối tác, đồng thời cũng làm tăng sự ủng hộ và quyết

¹¹⁸ Xem nội dung bản “Tầm nhìn và Hành động chung tay xây dựng Vành đai con đường kinh tế tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI,” do Quốc Vụ viện Trung Quốc công bố tháng 3-2015, tr. 11

tâm triển khai của các quốc gia đối tác, trong suốt thời gian vừa qua, nhiều hoạt động hợp tác của Con đường tơ lụa trên biển đã tạo nên gắn kết với chiến lược phát triển của nhiều quốc gia. Chẳng hạn ở khu vực Đông Nam Á, Trung Quốc đã thực hiện gắn kết các dự án thuộc Con đường tơ lụa trên biển với chiến lược phát triển quốc gia của các nước trong khu vực như chiến lược “Tứ giác” của Campuchia, sáng kiến “Trục hàng hải” của Indonesia, chiến lược “Tầm nhìn Brunei 2035”, “Tầm nhìn Philippines 2040”, “Quy hoạch hợp tác kinh tế thương mại Trung Quốc – Malaysia”, “Chiến lược đưa Lào thành quốc gia nối ra biển”, “Sáng kiến kết nối chiến lược Singapore – Trung Quốc”, “Chiến lược 4.0” của Thái Lan¹¹⁹. Trung Quốc đưa Sáng kiến gắn kết vào từng quốc gia sẽ giúp Sáng kiến dễ dàng gặt hái thành công vì Sáng kiến có thể đi sâu vào từng quốc gia, tạo động lực mới cho sự cất cánh kinh tế, cùng đồng hành với sự phát triển bền vững và vận mệnh của quốc gia đó. Đồng thời, sự gắn kết cũng giúp Sáng kiến của Trung Quốc dễ dàng được các quốc gia chấp nhận phê duyệt và nhanh chóng triển khai.

Thứ ba, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI nhằm vào các nước có vị trí chiến lược

Một đặc điểm quan trọng của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc là các dự án đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng tại nước dọc theo tuyến đường không chỉ vì mục đích kinh tế mà còn nhằm mục đích tận dụng vị trí địa chiến lược quan trọng mà các quốc gia có được về mặt quân sự, chuỗi cung ứng hoặc có ý nghĩa trong việc kiềm chế các quốc gia khác. Chẳng hạn tại Đông Nam Á, đường ống khí đốt đến Kyaukpyu của Myanmar, đây là dự án quan trọng để giúp Trung Quốc đảm bảo nguồn cung năng lượng dầu mỏ và khí đốt, giảm sự phụ thuộc vào eo biển Malacca. Gần 4 thập niên cải cách mở cửa để phát triển về kinh tế, nhu cầu năng lượng của Trung Quốc ngày càng trở nên cấp bách, cụ thể như năm 2000, Trung Quốc tiêu thụ năng lượng bằng một nửa Mỹ, nhưng đến năm 2009, Trung Quốc đã vượt Mỹ để trở thành nước tiêu thụ và nhập khẩu năng lượng nhiều nhất thế giới¹²⁰. Với tốc độ tiêu thụ năng lượng như vậy, Trung Quốc sẽ gặp phải nhiều vấn đề về an ninh năng lượng. Đối với Trung Quốc, eo Malacca có ý nghĩa địa

¹¹⁹ Phạm Sỹ Thành (2019), *Sáng kiến Vành đai - Con đường: Lựa chọn nào của Đông Nam Á*, Nxb Thế Giới, Hà Nội, tr.85

¹²⁰ Nguyễn Thị Quế, “Vai trò của Biển Đông đối với các nước có tuyên bố chủ quyền, khu vực và thế giới hiện nay”, 02/12/2017, <https://canhsatbien.vn/portal/thong-tin-tu-lieu/vai-tro-cua-bien-dong-doi-voi-cac-nuoc-co-tuyen-bo-chu-quyen-khu-vuc-va-the-gioi-hien-nay>, truy cập ngày 26/8/2021

- kinh tế vô cùng quan trọng, 82% dầu nhập khẩu của Trung Quốc từ Châu Phi và Trung Đông vẫn được vận chuyển trên biển và đều phải qua eo Malacca. Theo số liệu báo cáo của Bộ quốc phòng Mỹ năm 2017, việc xây dựng đường ống dẫn dầu và khí qua Myanmar sẽ giúp Trung Quốc giảm được 6% sản lượng nhập khẩu dầu và 5% sản lượng nhập khẩu khí qua eo Malacca¹²¹. Như vậy nếu tính các dự án hoàn thành qua Trung Á, Nga và Myanmar, trong trường hợp eo Malacca bị phong tỏa, Trung Quốc có thể tự đảm bảo được 15-18% sản lượng dầu và 78% sản lượng khí nhập khẩu¹²². Đây là sự đầu tư mang tính chiến lược đối với an ninh năng lượng Trung Quốc. Hoặc với Campuchia, Trung Quốc đã đầu tư xây dựng hai cảng nước sâu là Sihanoukville và Koh Kong đem lại cho Trung Quốc một mắt xích quan trọng về cơ sở hạ tầng cảng biển sát với eo Malacca. Đặc biệt, gần đây nhất là dự án Dara Sakor ở Campuchia cũng là một phần trong Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc, mặc dù phía Trung Quốc khẳng định dự án chỉ phục vụ cho mục đích dân sự nhưng với thỏa thuận thuê đất lên tới 99 năm với qui mô ôm trọn 20% chiều dài bờ biển Campuchia, cùng sân bay khổng lồ và một cảng biển sâu thì có thể chắc rằng thiết kế của Dự án Dara Sakor được dùng cho cả mục đích dân sự và quân sự. Điều này khẳng định thông tin trước đó của Mỹ rằng mục tiêu của Trung Quốc là quân sự hóa một số dự án cảng và sân bay do Trung Quốc tài trợ tại Campuchia¹²³.

Bên cạnh đó, Trung Quốc xây dựng cảng và cơ sở hạ tầng chiến lược khác như cảng Kyaukpyu ở Myanmar, Hambantota ở Sri Lanka, cảng Male ở Maldives và Gwadar ở Pakistan đều là những vị trí chiến lược mở đường cho Trung Quốc thiết lập thêm căn cứ quân sự ở Ấn Độ Dương sau khi có căn cứ quân sự Djibouti ở Ấn Độ Dương. Tại Bắc Phi, quan hệ Trung Quốc - Ai Cập ngày càng được thắt chặt, hai nước đã đạt được thỏa thuận mở rộng Khu hợp tác kinh tế và thương mại Suez, với việc đưa Ai Cập vào các dự án Vành đai và Con đường, Trung Quốc dường như đã hoàn tất việc đầu tư vào hệ thống cơ sở hạ tầng cũng như thắt chặt quan hệ với các nước nằm trong “chuỗi ngọc trai”, trải dài

¹²¹ Department of Defense (2017), *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2017*, Washington D.C (US), p.44

¹²² Phạm Sỹ Thành (2019), *Sáng kiến Vành đai - Con đường: Lựa chọn nào của Đông Nam Á*, Nxb Thế Giới, Hà Nội, tr.89

¹²³ Hồng Phúc, “Dự án Dara Sakor ở Campuchia - một ‘kế hoạch trò chơi’ khác của Trung Quốc”, *Báo Quốc Tế*, 28/12/2019, <https://baoquocte.vn/du-an-dara-sakor-o-campuchia-mot-ke-hoach-tro-choi-khac-cua-trung-quoc-106907.html>, truy cập ngày 26/8/2021

từ Đông Nam Á qua Ấn Độ Dương và đến Đông Phi, đây chính là chiến lược quan trọng nhằm bao vây và kiểm chế Ấn Độ.

Ngoài ra, ngay tại Địa Trung Hải, vùng biển có vị trí địa chính trị nhạy cảm bậc nhất trong các vùng biển thế giới và Trung Quốc đã đặt được một chân của mình vào vùng biển đầy biến động địa chính trị này. Theo tờ Times of Israel, Tập đoàn cảng quốc tế Thượng Hải đã gần hoàn tất việc thuê mua cảng nước sâu chiến lược Haifa của Israel trong thời gian tối thiểu 25 năm¹²⁴. Cụ thể, Tập đoàn của Trung Quốc sẽ khánh thành các hạng mục xây mới, nâng cấp cảng Haifa vào năm 2021 và hợp đồng vận hành cảng sẽ kéo dài trong 25 năm. Từ đó có thể thấy, chiến lược con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc đã gần như hoàn thành khi họ đặt được chân đến vùng biển Địa Trung Hải – vốn được cho là sân chơi riêng của Mỹ với nhiều căn cứ quân sự của nước này và đồng minh, đồng thời Nga chỉ có thể hiện diện quân sự tại đây thông qua hạm đội Biển Đen. Trải dài từ Biển Đông với các cảng biển thuê mua của một số quốc gia Đông Nam Á như Myanmar, Malaysia, cho đến Nam Thái Bình Dương, Ấn Độ Dương, châu Phi, nay là Địa Trung Hải, bàn tay của Trung Quốc đã thuê mua hàng loạt cảng biển với mô hình mua đứt để trừ nợ từ chính phủ của các quốc gia có cảng, hoặc hợp tác thành khu vực đặc khu kinh tế với thời hạn dài nhất lên tới 99 năm. Trong những năm qua, Trung Quốc không ngừng nỗ lực vươn tầm ảnh hưởng toàn cầu thông qua các dự án xây dựng mạng lưới cơ sở hạ tầng để thực hiện kế hoạch “Con đường tơ lụa trên biển”. Cũng tại khu vực Địa Trung Hải, Trung Quốc đã mua được cảng Piraeus của Hy Lạp¹²⁵, có phần lớn cổ phần trong kênh Suez của Ai Cập và cảng Kumport, Istanbul của Thổ Nhĩ Kỳ¹²⁶. Như vậy, Trung Quốc đã kiểm soát cửa ngõ và các vị trí chiến lược trọng yếu của vùng biển Địa Trung Hải này. Việc hợp tác với các quốc gia có vị trí chiến lược cùng với việc xây dựng các cảng biển, Trung Quốc sẽ kiểm soát được nhiều tuyến giao thông hàng hải quốc tế quan trọng nhất thế giới, kiểm soát được tuyến đường giao thông biển huyết mạch nối liền Thái Bình

¹²⁴ Ricky Ben David, “Israel inaugurates Chinese-run Haifa port terminal, in likely boost for economy”, *The Times of Israel*, 2/9/2021, <https://www.timesofisrael.com/israel-inaugurates-new-haifa-port-terminal-in-expected-boost-for-economy/>, truy cập ngày 12/9/2021

¹²⁵ Will Martin, “Greece has been forced to sell its most important port to China”, *Businessinsider*, 8/4/2016, <https://www.businessinsider.com/greece-sells-piraeus-to-chinese-investors-2016-4>, truy cập ngày 26/9/2021

¹²⁶ Gavin Van Manle, “China consortium moves into Turkish port market with control of terminal Kumport”, *The Load Star*, 21/9/2015, <https://theloadstar.com/china-consortium-moves-into-turkish-port-market-with-control-of-terminal-kumport/>, truy cập ngày 28/9/2021

Dương - Ấn Độ Dương, Châu Âu - Châu Á, Trung Đông - Châu Á, từ đó vừa có thể bảo đảm an toàn tuyệt đối cho các đoàn vận chuyển dầu của mình từ Trung Đông, Bắc Phi về, mà còn áp đặt được ý chí chính trị của mình đối với các nước trong và ngoài khu vực có các hoạt động giao thương, vận chuyển liên quan đến các tuyến hàng hải trên Biển Đông, khống chế được Nhật Bản, Ấn Độ, làm thất bại chiến lược “xoay trục” châu Á - Thái Bình Dương của Mỹ, đồng thời tăng cường và mở rộng tầm ảnh hưởng trên nhiều lĩnh vực đối với các nước trong khu vực và trên thế giới.

Thứ tư, Con đường tơ lụa trên biển là con đường một chiều.

Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI khởi đầu từ Nam Trung Quốc qua Biển Đông đi dọc xuống eo biển Malacca, qua vịnh Andaman, dọc theo ven biển các nước Nam Á, Vịnh Persia, Biển Arabia, phía Đông Châu Phi thuộc Ấn Độ Dương, chạy dọc qua kênh đào Suez tới Nam và Trung Âu trên biển Địa Trung Hải. Ta có thể hình dung mũi tên thể hiện hướng đi ra thế giới của Trung Quốc, về mặt hình thức có thể là con đường hai chiều, có đi và có về nhưng thực chất là con đường mũi tên một chiều. Mũi tên từ Trung Quốc đi ra ngoài, tìm kiếm thị trường xuất khẩu, tiêu thụ sản phẩm dư thừa, tạo ảnh hưởng, tìm kiếm đồng minh lệ thuộc vào mình và từng bước khống chế, tạo ra một chuỗi các nước chịu ảnh hưởng và đi theo Trung Quốc, từng bước tạo lập trật tự thế giới mới do Trung Quốc dẫn dắt và thiết lập luật chơi. Theo đó, hướng tuyến, điểm đến là do Trung Quốc lập ra, hạ tầng xây dựng dọc theo nó được Trung Quốc bỏ vốn đầu tư. Con đường này cũng nhằm đạt được những mục tiêu quan trọng và chủ yếu cho Trung Quốc về mặt kinh tế. Bởi lẽ, Con đường cùng với Vành đai sẽ giúp nền kinh tế Trung Quốc, trong đó những lĩnh vực trọng điểm như giao thông, cơ sở hạ tầng, nền tảng công nghệ, đóng tàu, sắt, thép, kho, bến cảng, sản xuất thiết bị viễn thông, điện tử, thương mại điện tử... và các chuỗi cung ứng theo cùng với nó, vốn đã tương đối bão hòa trong nước, hoặc đã phát triển cao trong nước, sẽ được chuyển giao sang các nước kém phát triển hơn. Đồng thời, thị trường tiêu thụ hàng hóa Trung Quốc sẽ được chuyển qua các thành phố, quốc gia mà Vành đai và Con đường đi qua, giúp kinh tế Trung Quốc tăng trưởng, vươn lên mạnh mẽ để cạnh tranh và vượt lên kinh tế Mỹ. Ngoài ra con đường một chiều này không chỉ giúp Trung Quốc thu về lợi ích kinh tế mà còn thu về quyền sở hữu đất đai, cảng biển tại các vị trí chiến lược mà “Con đường” đi qua. Chẳng hạn như cảng có vị trí chiến lược quan trọng

Hambantota của Sri Lanka, sau một thời gian chật vật vì nợ tiền doanh nghiệp Trung Quốc, năm 2017 chính phủ Sri Lanka đã phải ký hợp đồng cho Trung Quốc thuê cảng chiến lược Hambantota trong 99 năm để trả nợ. Cơ sở này được xây bằng vốn vay 1 tỉ USD từ chính phủ Trung Quốc¹²⁷, và còn nhiều cảng biển khác dọc theo Con đường tơ lụa trên biển cũng thuộc quyền kiểm soát của Trung Quốc như Gwadar (Pakistan), Kuantan (Malaysia), Obok (Djibouti)...Có thể thấy Trung Quốc như một con bạch tuộc khổng lồ đang đói khát, vươn những chiếc vòi dài đến các nước có nhiều nguồn lợi, những chiếc vòi dài có chứa nọc độc là những “bẫy nợ” để giết chết con mồi, sau đó Trung Quốc ung dung thu về chiến lợi phẩm. Rõ ràng rằng Con đường tơ lụa chỉ có chiều đi để giúp Trung Quốc đạt được mục tiêu thu về lợi ích cho mình cả mặt kinh tế lẫn chính trị mà không có chiều ngược lại dành cho các quốc gia cùng hợp tác dọc theo Con đường tơ lụa trên biển.

Thứ năm, Con đường tơ lụa trên biển là sự nâng cấp của “Chuỗi ngọc trai”

Cụm từ “Chuỗi ngọc trai” (String of Pearls) lần đầu tiên được sử dụng vào năm 2005, trong báo cáo mang tên “Những tương lai cho năng lượng ở Châu Á” do nhà thầu quốc phòng Booz Allen Hamilton cung cấp cho Bộ trưởng Bộ Quốc phòng Mỹ Donald H. Rumsfeld. Chiến lược Chuỗi Ngọc Trai là các tuyến giao thông hàng hải của Trung Quốc mở rộng từ đảo Hải Nam (Trung Quốc) tới Chittagong (Bangladesh), thông qua các cảng ở Myanmar, Thái Lan, Campuchia, qua Ấn Độ Dương bao gồm các cảng như Hambantano (Sri Lanka), Marao Atoll (Maldives), Gwadar (Pakistan) và mở rộng tới các đảo ở biển Ả Rập¹²⁸ (Hình 3.1 và Hình 3.2). Trung Quốc muốn đặt nhiều căn cứ quân sự, cụ thể là căn cứ hải quân, tại nhiều nước khác nhau được xem là “Ngọc Trai” nằm trong “Chuỗi” trải dài từ phía nam Trung Quốc sang Ấn Độ Dương. Mỗi “viên ngọc trai” trong “Chuỗi ngọc trai” là một mối liên hệ đến ảnh hưởng địa chính trị hay hiện diện quân sự của Trung Quốc. Chẳng hạn, Đảo Hải Nam được nâng cấp các cơ sở quân sự là một viên ngọc trai, việc nâng cấp cải tạo đảo Phú Lâm thuộc quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam thành căn cứ hậu cần và dịch vụ chiến lược quốc gia cũng được xem là một viên ngọc trai. Ngoài ra, việc Bắc Kinh tăng cường hoạt động xây những đảo nhân tạo trái phép ở quần

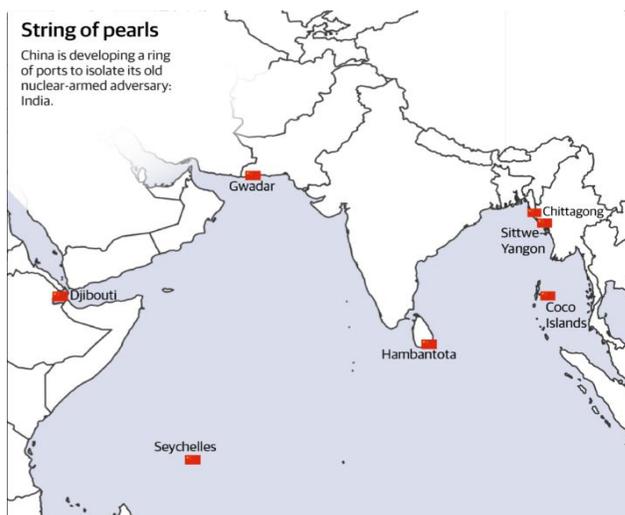
¹²⁷ Phúc Duy, “Ý đồ đầu tư độc chiếm cảng biển của Trung Quốc”, Báo Thanh Niên, 30/1/2021, <https://thanhnien.vn/y-do-dau-tu-doc-chiem-cang-bien-cua-trung-quoc-post1033719.html>, truy cập ngày 15/9/2021

¹²⁸ Gopal Suri (2016), *China's 21st Century Maritime Silk Road - Old String with New Pearls*, Vivekananda International Foundation, India, p.12

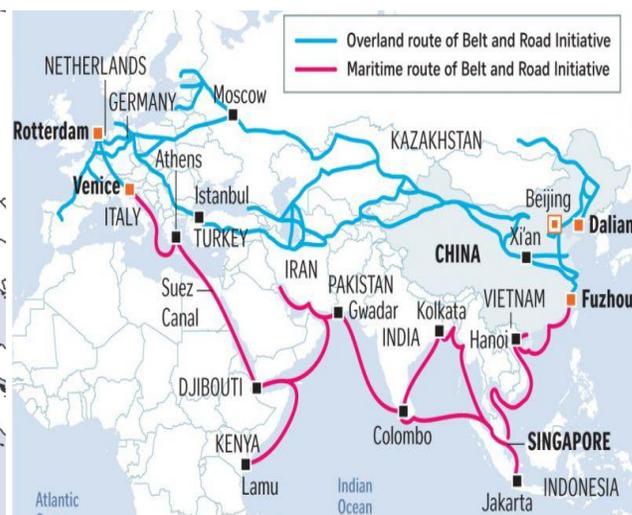
đảo Trường Sa của Việt Nam trên Biển Đông cũng là một phần trong chiến lược “Chuỗi Ngọc Trai”. Một cơ sở đóng tàu tại Chittagong, Bangladesh là một viên ngọc trai. Một cảng nước sâu tại Sittwe, Myanmar là một viên ngọc trai, và cũng như thế với việc xây dựng một căn cứ hải quân tại Gwadar, Pakistan là những viên ngọc trai trong chuỗi ngọc trai của Trung Quốc. Các “hạt ngọc trai” nối nhau từ bờ biển lục địa Trung Quốc qua các vùng duyên hải biển Nam Trung Hoa, eo biển Malacca, băng ngang Ấn Độ dương, và đi vào vùng duyên hải biển Ả Rập và vịnh Ba Tư. Trung Quốc xây dựng các mối quan hệ chiến lược và tạo lập sự hiện diện sớm của mình dọc theo các tuyến thông thương hàng hải nối Trung Quốc với vùng Trung Đông. Bên cạnh đó, việc xây dựng chiến lược “Chuỗi ngọc trai” còn được Trung Quốc nhắm đến việc bảo đảm khả năng kiểm soát Ấn Độ Dương. Đối với các nước Đông Á như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan và Singapore, con đường biển thông qua Biển Đông là huyết mạch sống còn của nền kinh tế. Trung Quốc một mực tuyên bố mục tiêu đảm bảo giao thương và an ninh năng lượng và nói rằng tất cả các khoản đầu tư vào các cảng biển là có động cơ kinh tế và là một phần của kế hoạch Con đường tơ lụa trên biển, nhưng các thỏa thuận an ninh vẫn lặng lẽ diễn ra đi kèm theo nguồn tiền khổng lồ đầu tư các cảng biển tại Colombo, Sri Lanka, Gwadar và Pakistan, và việc đưa Djibouti vào danh sách này đã bộc lộ tham vọng khống chế Ấn Độ Dương cùng với Trung và Bắc Phi của Trung Quốc. Hơn nữa, việc Sri Lanka cho phép các tàu ngầm hạt nhân của Trung Quốc neo đậu trong vùng biển sát sườn với Ấn Độ. Vào tháng 6/2015, Trung Quốc còn tiến xa hơn với hai cam kết đẩy mạnh hợp tác quân sự song phương với Sri Lanka và Pakistan. Các thỏa thuận hậu cần, huấn luyện... mang tính chất của các hoạt động quân sự khác ngoài chiến tranh đã khiến các nước trong khu vực có nhận định chắc chắn về sự giao thoa mục tiêu của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI và “Chuỗi ngọc trai”.

Trên thực tế, cả Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc và “Chuỗi ngọc trai” đều đi qua Biển Đông và Ấn Độ Dương, dọc theo Đông Á và Nam Á - là các khu vực quan trọng với kinh tế - chính trị toàn cầu. Cụ thể có thể thấy các “hạt ngọc trai” là các cảng biển nằm ở những vị trí chiến lược trên vùng biển Ấn Độ dương - Thái Bình Dương, bao gồm cảng Kyaupyu, Sidwe của Myanmar, cảng Chittagong của Bangladesh, cảng Hambantota của Sri Lanka, cảng Gwadar của Pakistan và mở rộng thêm một cảng ở

Djibouti. Một cách tương đồng, Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc cũng chú trọng tập trung đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng tại các cảng biển có vị trí chiến lược là những viên ngọc trai đã được Trung Quốc xây dựng từ trước. Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI tạo điều kiện thuận lợi cho Trung Quốc tiến hành chiến lược cải tạo, mở rộng và nâng cấp các cảng biển, đặc biệt các cảng nước sâu để phục vụ cho các tàu có trọng tải lớn, nhằm mục đích dân sự cũng như quân sự của mình. Như vậy có thể khẳng định, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI chính là sự nâng cấp của chiến lược “Chuỗi ngọc trai” của Trung Quốc.



Hình 3.1. Các cảng thuộc “Chuỗi ngọc trai”
 Nguồn: <https://www.politico.eu/article/china-plans-to-rule-seas-hit-trouble-in-pakistan-balochistan/>



Hình 3.2. Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI
 Nguồn: <https://viettimes.vn/phuong-phap-trung-quoc-xay-dung-vanh-dai-con-duong-tai-nam-a-post100269.html>

3.2. Tác động của việc triển khai Con đường tơ lụa trên biển đến an ninh biển Đông

Như đã biết, Biển Đông là khu vực có vai trò chiến lược quan trọng đối với các nước trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương, cũng như với các quốc gia khác trên thế giới. Biển Đông là tuyến đường giao thông huyết mạch nối liền Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, Châu Âu - Châu Á và Trung Đông - Châu Á. Là khu vực có giao thông nhộn nhịp hàng đầu trên thế giới, hơn 90% lượng vận tải thương mại của thế giới thực hiện

bằng đường biển và 45% trong số đó phải đi qua vùng Biển Đông¹²⁹. Đối với các nước trong khu vực, Biển Đông rất quan trọng ở mọi khía cạnh như vị trí địa lý – chiến lược, an ninh, giao thông hàng hải và kinh tế. Do đó việc đảm bảo an ninh và tự do hàng hải luôn được các nước trong khu vực xem trọng và ưu tiên hàng đầu. Tuy nhiên từ sau khi Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc được triển khai, tình hình khu vực biển Đông được đánh giá có những xáo trộn nhất định làm ảnh hưởng đến an ninh trên biển Đông theo cả hai chiều hướng tích cực và tiêu cực.

3.2.1. Tác động tích cực

Khía cạnh tích cực *đầu tiên* được thế giới công nhận đó là thông qua việc gia tăng nguồn vốn đầu tư, các nước trong khu vực có cơ hội nâng cấp cơ sở hạ tầng qui mô và hiện đại giúp nâng cao kết nối, đẩy nhanh sự hội nhập giữa các nền kinh tế, qua đó gián tiếp thúc đẩy giảm dần tranh chấp và hạn chế các nguy cơ xung đột. Hiện nay nhu cầu đầu tư về cơ sở hạ tầng của các nước trong khu vực tăng cao và sự xuất hiện của nhiều định chế tài chính đa phương của Trung Quốc với nguồn vốn dồi dào như Quỹ Con đường Tơ lụa (SRF) (năm 2014) với số vốn dự tính ban đầu 40 tỷ USD, Ngân hàng Đầu tư kết cấu hạ tầng châu Á (AIIB) với nguồn vốn 100 tỷ USD và Ngân hàng Phát triển mới (NDB) khởi đầu với số vốn 50 tỷ USD¹³⁰ hay song phương như Ngân hàng phát triển Trung Quốc (CDB), Ngân hàng xuất nhập khẩu Trung Quốc (CHEXIM) đã tạo ra nhiều cơ hội tiếp cận nguồn vốn cho các nước trong khu vực. Các quốc gia ở khu vực biển Đông có thể tận dụng nguồn vốn từ Trung Quốc để cải tạo, nâng cấp và xây mới hệ thống cơ sở hạ tầng trọng điểm, đặc biệt nâng cao năng lực của các cảng biển, đảm bảo hội nhập và kết nối với khu vực và trên thế giới, qua đó giúp tạo ra các cơ hội phát triển kinh tế, nâng cao vị thế và năng lực của từng quốc gia, thúc đẩy tăng cường đảm bảo an ninh quốc gia, từ đó góp phần đảm bảo an ninh trong khu vực.

Tác động tích cực *thứ hai* là việc thực hiện Con đường tơ lụa trên biển đã thúc đẩy các cường quốc trên thế giới tăng cường can dự vào khu vực, qua đó thúc đẩy quốc tế hóa

¹²⁹ Trần Tuấn Sơn, “Đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam trong giai đoạn hiện nay”, *Tổng cục Biển và Hải đảo Việt Nam*, 25/7/2021, <http://vasi.gov.vn/pages/day-manh-phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam-tr-870d.aspx>, truy cập ngày 20/8/2021

¹³⁰ Nguyễn Thu Hà, “Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc: 5 năm nhìn lại”, *Tạp chí Cộng sản*, 27/3/2019, <https://www.tapchicongsan.org.vn/quoc-phong2/-/2018/54516/sang-kien-%E2%80%9Cvanh-dai%2C-con-duong%E2%80%9D-cua-trung-quoc--5-nam-nhin-lai.aspx>, truy cập ngày 20/9/2021

vấn đề biển Đông, tạo tiền đề cho việc giải quyết tranh chấp trên biển Đông. Qua việc triển khai sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển cùng với những bước đi của Trung Quốc thời gian qua, thế giới đã nhận định đây là một phần trong chiến lược hiện thực hóa “Giấc mộng Trung Hoa”, một ý đồ về chính trị quân sự đằng sau mục tiêu về kinh tế, một tham vọng vươn lên vị trí số một trên thế giới. Chính sự trỗi dậy của Trung Quốc ở khu vực cùng với tham vọng chiếm trọn con đường hàng hải quan trọng bậc nhất trên thế giới đã thúc đẩy các nước có lợi ích ở khu vực biển Đông và cường quốc trên thế giới xoay mình, chuyển đổi chiến lược, tập trung quan tâm nhiều hơn đến khu vực Châu Á-Thái Bình Dương nói chung và Biển Đông nói riêng. “Xoay trục” đầu tiên phải nói đến là Mỹ, Mỹ là quốc gia phương Tây có nhiều lợi ích nhất ở khu vực Biển Đông, và Mỹ chắc chắn không muốn Trung Quốc thay thế vị trí dẫn dắt thế giới của mình. Mỹ đã gấp rút xây dựng chiến lược “Ưu thế trên biển” xác định tập trung vào lực lượng Hải quân mạnh chiếm ưu thế trên biển. Hải quân Mỹ xác định Trung Quốc là đối thủ duy nhất có tiềm lực kinh tế, quân sự... tạo sức mạnh tổng hợp thách thức toàn diện và lâu dài đối với Mỹ¹³¹. Ngoài ra, Mỹ triển khai hàng loạt sáng kiến tạo nhiều nhóm liên minh, hoạt động nổi bật như nhóm Tứ giác Kim cương (QUAD) gồm Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ, Australia; hoặc Bộ tứ mở rộng (QUAD Plus) có thể thêm Hàn Quốc, New Zealand; Nhóm Ngũ Nhãn gồm Mỹ, Canada, New Zealand, Úc, và Anh; hoặc gần đây nhất là liên minh quân sự AUKUS giữa 3 nước Anh - Mỹ - Australia. Mỹ tích cực hoạt động trên biển Đông cùng với việc kêu gọi đồng minh nhằm mục đích kiềm chế thái độ hung hăng bất chấp pháp luật của Trung Quốc ở biển Đông, đảm bảo an ninh, hòa bình và hợp tác trên con đường hàng hải quan trọng này.

Lợi ích của Nhật Bản ở Biển Đông nối tiếp sau Mỹ, Nhật Bản không chỉ có lợi ích về chính trị - an ninh và thương mại mà nước này còn có những lợi ích rất lớn về việc đảm bảo các cơ chế an ninh biển và luật pháp quốc tế được thực thi, bảo vệ. Mỗi quan tâm này cũng như vấn đề tự do hàng hải đã được Thủ tướng Nhật Bản Shinzo Abe đề cập trong bài phát biểu về chính sách châu Á của mình vào ngày 18/2/2013 rằng: “Những lợi ích của Nhật Bản là thường xuyên duy trì các vùng biển ở châu Á hoàn toàn được tự do qua lại, hòa bình, đảm bảo cho các tuyến đường đó là lợi ích chung cho toàn thể nhân dân trên

¹³¹ Đỗ Hải Âu, “Một số vấn đề trong chiến lược “Ưu thế trên biển” của Mỹ”, 24/3/2021, *Tạp chí Quốc phòng Toàn dân*, <http://m.tapchiquoptd.vn/vi/quoc-phong-quan-su-nuoc-ngoai/mot-so-van-de-trong-chien-luoc-uu-the-tren-bien-cua-my-16901.html>, truy cập ngày 3/9/2021

thế giới, một khu vực hoàn toàn tuân theo luật pháp... Trong bối cảnh về mặt địa lý, hai mục tiêu này đều là những nhu cầu thiết yếu và mang tính bản chất đối với Nhật Bản, một quốc gia bao quanh và phụ thuộc vào các khu vực biển này, một quốc gia xem sự an toàn trên biển là sự an toàn của chính mình”¹³². Ngoài ra, can dự vào vấn đề Biển Đông cũng là một cách để Nhật Bản phân tán sự chú ý và nguồn lực trong tranh chấp Hoa Đông với Nhật Bản, bởi nếu thành công ở Biển Đông, Trung Quốc sẽ áp dụng mô hình và chiến thuật tương tự đối với biển Hoa Đông. Hơn nữa Nhật Bản cũng muốn hỗ trợ cho đồng minh Mỹ trong chính sách tái cân bằng nói chung và chính sách đối với biển Đông nói riêng của Mỹ. Hoạt động của Nhật Bản tại khu vực là tích cực tham gia vào các cơ chế đối thoại đa phương của ASEAN, chủ động tham gia vào các cơ chế an ninh do ASEAN làm chủ đạo, như ARF, ADMM, EAS. Bên cạnh đó, Nhật Bản cũng chủ động đưa ra các sáng kiến thành lập các cơ chế thảo luận ở mức độ rộng lớn về vấn đề hàng hải, cùng các nước thành viên Bộ tứ tăng cường hợp tác nâng cao năng lực biển cho các nước trong khu vực. Nhật Bản tăng cường hiện diện ở các lĩnh vực cùng các thành viên khác như: Hỗ trợ cung cấp trang thiết bị như tàu tuần tra, chấp pháp biển (Nhật Bản, Mỹ); Thăm viếng hải quân, thao diễn, hợp tác chống cướp biển, khủng bố, cứu hộ cứu nạn, xử lý sự cố tràn dầu (Ấn Độ, Nhật Bản, Australia); Đối thoại chiến lược biển song phương (Ấn Độ, Australia, Nhật Bản); kinh tế biển xanh và quản lý vùng bờ (Ấn Độ, Nhật Bản, Australia); Hợp tác thăm dò và khai thác dầu khí (Ấn Độ, Nhật Bản, Australia) trên Biển Đông nhằm đảm bảo tự do hàng hải, hàng không và trật tự dựa trên luật lệ¹³³.

Về phía Ấn Độ, do lợi ích địa chính trị của Ấn Độ liên quan tới vùng biển trải dài giữa Ấn Độ Dương và Tây Thái Bình Dương, nên việc đi lại an toàn qua các vùng biển ở Biển Đông nằm giữa hai khu vực này trở thành lợi ích chiến lược quan trọng đối với Ấn Độ. Bởi vậy, sự can dự lớn hơn của Ấn Độ ở Biển Đông là cách thức ngăn chặn sự hiện diện ngày càng tăng của Trung Quốc ở Ấn Độ Dương. Thứ hai, Biển Đông chiếm vị trí trung tâm trong lợi ích địa kinh tế của Ấn Độ, dựa trên các lợi ích chiến lược hai mặt của

¹³² Nguyễn Thị Quế, “Chính sách của Nhật Bản đối với vấn đề Biển Đông hiện nay và tác động đến Asean, Việt Nam”, *Cảnh sát biển Việt Nam*, 7/6/2018, <https://canhsatbien.vn/portal/nghien-cuu-trao-doi/chinh-sach-cua-nhat-ban-doi-voi-van-de-bien-dong-hien-nay-va-tac-dong-den-asean-viet-nam>, truy cập ngày 28/8/2021

¹³³ Đào Quan Đức, “Bộ tứ chuyên minh và tác động đối với Biển Đông”, *Hội nhập*, 10/6/2021, <https://hoinhap.vietnam.vn/tin-tuc/bo-tu-chuyen-minh-va-tac-dong-doi-voi-bien-dong-20210610082243854.html>, truy cập ngày 12/9/2021

Ấn Độ trong khu vực: thương mại của Ấn Độ với các quốc gia Đông Nam Á và nguồn cung năng lượng cho Ấn Độ như dầu mỏ và khí đốt tự nhiên từ các mỏ nằm ở Biển Đông. Cả hai yếu tố này đóng vai trò chiến lược trong chính sách đối ngoại của Ấn Độ. Đặc biệt với các dự án cảng biển ở những vị trí chiến lược dọc theo Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc cùng với sự hiện diện ngày càng tăng của Trung Quốc sẽ làm xói mòn ảnh hưởng của Ấn Độ ở khu vực Ấn Độ Dương, thậm chí bao vây, ngăn chặn Ấn Độ ở khu vực này. Với những điều kiện ràng buộc như vậy, Biển Đông đã trở thành một phần không thể tách rời của vành đai an ninh của Ấn Độ, đóng vai trò quyết định đối với ngoại thương, năng lượng và lợi ích quốc gia¹³⁴. Ấn Độ thường xuyên hiện diện ở biển Đông và cùng với các cường quốc khác hợp thành khối liên minh Bộ tứ, các hoạt động và vị thế của lực lượng này tập trung vào việc chống lại mọi hoạt động của Trung Quốc trên toàn cầu, các đại dương, coi trọng tăng cường khả năng sẵn đề trong khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương.

Châu Âu cũng đang tập trung thực hiện chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương của mình. Bộ Quốc phòng Pháp công bố Chiến lược Quốc phòng Ấn Độ - Thái Bình Dương của nước này vào tháng 5/2019. Sau đó, tháng 4/2021, Pháp thông báo sẽ tham gia Sáng kiến Ấn Độ - Thái Bình Dương do Ấn Độ đề xuất năm 2019. Chính phủ Đức cũng ban hành chỉ dẫn chính sách ở Ấn Độ - Thái Bình Dương vào tháng 9/2020 với tiêu đề: “Đức - Châu Âu - Châu Á: Định hình thế kỷ 21 cùng nhau”. Cùng thời điểm, Anh cũng quyết định đưa Ấn Độ - Thái Bình Dương trở thành trọng tâm trong chính sách đối ngoại và an ninh, đánh dấu sự dịch chuyển chiến lược sang Ấn Độ - Thái Bình Dương. EU đã công bố chiến lược Ấn Độ - Thái Bình Dương của mình, gọi là “Chiến lược Hợp tác của EU tại Ấn Độ - Thái Bình Dương” vào tháng 4/2021, cho thấy các nước Châu Âu cùng đồng lòng hướng về Ấn Độ - Thái Bình Dương¹³⁵. Việc các quốc gia Châu Âu đồng loạt hướng về biển Đông cho thấy sự quan tâm của Châu Âu đối với khu vực này. Các cường quốc ở Châu Âu không muốn Trung Quốc lớn mạnh và thống trị thế giới, cũng như

¹³⁴ Kim Anh, Thùy Vân, “Ấn Độ với biển Đông: Lợi ích kép và chính sách hành động phía đông”, <https://vietnamnet.vn/vn/chu-quyen-hoang-sa-truong-sa/an-do-voi-bien-dong-loi-ich-kep-va-chinh-sach-hanh-dong-phia-dong-420539.html>, truy cập ngày 20/9/2021

¹³⁵ Lục Minh Tuấn, “Cường quốc biển Châu Âu nhìn về Châu Á”, *Báo Tuổi trẻ*, 24/07/2021, <https://tuoitre.vn/cuong-quoc-bien-chau-au-nhin-ve-chau-a-20210724122810896.htm>, truy cập ngày 23/9/2021

không chấp nhận việc ngang ngược của Trung Quốc ở biển Đông, tất cả đều muốn tham dự vào để kiềm chế Trung Quốc, cũng như góp tiếng nói chung trong khu vực.

Như vậy, khu vực Châu Á - Thái Bình Dương và biển Đông đã trở thành tâm điểm, quy tụ hầu như tất cả các thế lực phát triển hùng mạnh nhất trên thế giới kể từ khi có sáng kiến Vành đai và Con đường và đặc biệt là Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc. Mặc dù có nhiều khác biệt về chiến lược giữa các cường quốc nhưng các bên đều có những điểm chung quan trọng. Đó là các nước đều coi Trung Quốc là mối đe dọa chính và hướng đến việc kiềm chế sự gia tăng ảnh hưởng chiến lược của Trung Quốc. Các nước đã hợp tác với nhau tạo nên sức mạnh tổng hợp có tác động mạnh mẽ đến an ninh khu vực, đảm bảo môi trường ổn định phát triển và thịnh vượng.

3.2.2. Tác động tiêu cực

Tuy nhiên, ở chiều ngược lại, Con đường tơ lụa trên biển mở đường cho Trung Quốc gia tăng hiện diện ở Biển Đông và Ấn Độ Dương, tạo ra các đòn bẩy để Trung Quốc can dự sâu vào chính trị khu vực, làm suy yếu các cấu trúc an ninh hiện có, mà trung tâm là ASEAN. Trên thực tế, lợi ích và quan điểm của các nước Đông Nam Á với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI rất khác nhau. Indonesia, Thái Lan, Philippines và Malaysia tìm cách cân bằng giữa kết nối kinh tế chặt chẽ hơn với Trung Quốc để phát triển với duy trì chủ quyền về kinh tế và chính trị. Các nước này nhận thức rõ rủi ro và hậu quả của việc phụ thuộc quá nhiều vào Trung Quốc. Tuy nhiên, do không có đủ năng lực tài chính và kỹ thuật để tự phát triển cơ sở hạ tầng độc lập nên họ tích cực chào đón đầu tư và kinh nghiệm kỹ thuật từ Trung Quốc. Việt Nam được coi là nước hoài nghi nhất về Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc vì dự án này liên quan đến xung đột lợi ích giữa Việt Nam và Trung Quốc. Định kiến lịch sử, sự quyết đoán ngày càng tăng của Trung Quốc ở Biển Đông khiến Việt Nam rất nghi ngờ ý đồ của Trung Quốc. Một số dự án do Trung Quốc thực hiện tại Việt Nam có nhiều sai sót đã khiến Việt Nam mất lòng tin vào cách quản lý dự án nước ngoài của Trung Quốc. Ở phía ngược lại, Lào và Campuchia coi trọng Sáng kiến Vành đai và Con đường, trong đó có Con đường tơ lụa trên biển. Là nước không có biển và phụ thuộc nhiều vào thương mại và đầu tư từ Trung Quốc, Lào muốn trở thành điểm trung chuyển giữa Trung Quốc, Việt Nam và Thái Lan. Việc Lào tham gia sâu vào sáng kiến Vành đai và Con đường khiến nước này phụ thuộc hơn vào

Trung Quốc. Campuchia ưu tiên tăng trưởng kinh tế, tạo việc làm và xóa đói giảm nghèo nên cũng tích cực tham gia vào Vành đai và Con đường bất chấp các tác động về chủ quyền. Singapore cũng là nước hưởng lợi từ các dự án Vành đai và Con đường với vai trò hỗ trợ dịch vụ ngân hàng và pháp lý cho các dự án. Singapore muốn trở thành trung tâm hoán đổi Nhân dân tệ lớn nhất khu vực và ngày 22/6/2016, Cơ quan Quản lý tài chính-tiền tệ Singapore thông báo sẽ đưa đồng Nhân dân tệ vào danh sách đồng tiền dự trữ ngoại tệ của chính phủ nước này¹³⁶. Từ thực tế đó, Con đường tơ lụa trên biển có khả năng tác động tiêu cực đến an ninh ở biển Đông.

Thứ nhất, Con đường tơ lụa trên biển mở đường giúp Trung Quốc gia tăng hiện diện ở Đông Nam Á và gia tăng ảnh hưởng với các nước thành viên ASEAN, qua đó giảm tính cố kết và thống nhất trong ASEAN. Con đường tơ lụa trên biển làm xói mòn sự gắn kết và hiệu quả của ASEAN thông qua sự tham gia song phương của Trung Quốc với từng quốc gia thành viên. Khát vọng này khiến ASEAN rơi vào tình trạng lúng lúng, trong khi sự mất đoàn kết nội khối ASEAN làm tăng những khó khăn. Việc Campuchia không ủng hộ Mỹ can dự vào khu vực, Campuchia cho rằng việc Mỹ tham gia vào có tác động tiêu cực về sự thống nhất của ASEAN, và Cam-pu-chia luôn tránh không chỉ trích Trung Quốc trong vấn đề liên quan đến tranh chấp lãnh thổ trên Biển Đông. Điều này mâu thuẫn với lập trường của các nước như Philippines, Việt Nam, Myanmar..., những nước vẫn còn lo ngại về cách tiếp cận của Trung Quốc đối với các tranh chấp lãnh thổ khu vực và triển khai quân sự. Sự khác biệt như vậy ảnh hưởng xấu đến việc ra quyết định của ASEAN, vì tất cả các quyết định phải đạt được bằng sự đồng thuận của tất cả các nước trong nội khối. Những khác biệt này giữa các thành viên ASEAN làm giảm tính cố kết, tạo ra một phản ứng không thống nhất đối với Con đường tơ lụa trên biển, hoặc vấn đề liên quan đến Biển Đông.

Thứ hai, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI có thể làm trầm trọng các xung đột, tranh chấp về chủ quyền và quyền tài phán trên Biển Đông. Thế giới nhận định rằng Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI như một đòn bẩy cho sự thâm nhập quân sự của Trung Quốc vào khu vực, giúp khẳng định lập trường của mình về đường chín đoạn, và sự phát

¹³⁶ Monetary authority of Singapore, "MAS' Renminbi Investments to be Part of Official Foreign Reserves", 22/6/2016, <https://www.mas.gov.sg/news/media-releases/2016/mas-renminbi-investments-to-be-part-of-official-foreign-reserves>, truy cập ngày 10/9/2021

triển của Sáng kiến có thể hỗ trợ tham vọng của Trung Quốc, giảm vai trò an ninh của Mỹ. Việc tăng cường lực lượng quân sự cũng sẽ làm tăng nguy cơ xảy ra sự cố, va chạm ngoài ý muốn trên Biển Đông. Cùng với sự xuất hiện sáng kiến Vành đai và Con đường, Trung Quốc ngày càng thể hiện rõ tham vọng độc chiếm biển Đông của mình qua việc tăng cường hiện diện và xâm phạm lãnh hải, lãnh thổ trên biển Đông. Chẳng hạn, ngày 02/5/2014, Trung Quốc ngang nhiên kéo giàn khoan Hải Dương 981 tới vị trí cách đảo Tri Tôn thuộc quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam 17 hải lý về phía Nam, cách đảo Lý Sơn của tỉnh Quảng Ngãi, Việt Nam khoảng 120 hải lý về phía Đông. Đây là vị trí nằm hoàn toàn trong vùng đặc quyền kinh tế 200 hải lý của Việt Nam theo Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển quốc tế năm 1982. Cùng với đó, Trung Quốc huy động tới 80 tàu thuyền các loại, trong đó có 07 tàu quân sự, 33 tàu hải cảnh, cùng nhiều tàu vận tải và ngư binh. Ngoài ra, hàng ngày thường xuyên có nhiều máy bay hoạt động trên khu vực, số lượng tàu hộ tống của Trung Quốc có thời điểm lên tới hơn 100 chiếc¹³⁷. Từ năm 2013-2015, Trung Quốc đã bồi đắp và tiến hành hoạt động quân sự hóa trái phép 7 đảo nhân tạo tại quần đảo Trường Sa của Việt Nam¹³⁸. Nước này cũng thường xuyên điều tàu hải cảnh trang bị vũ khí cỡ lớn, tàu chiến các loại hoạt động trên Biển Đông, nhằm sử dụng sức mạnh quân sự để gây sức ép buộc các quốc gia trong khu vực chấp nhận yêu sách lãnh thổ phi lý với đường 9 đoạn do Trung Quốc tự vẽ ra. Ngoài ra, với việc thực hiện kế hoạch cải tạo, mở rộng trên quy mô lớn và tốc độ nhanh tại các điểm chiếm đóng trái phép trên quần đảo Trường Sa và Hoàng Sa của Việt Nam, kể từ đầu năm 2014 Trung Quốc đã đẩy mâu thuẫn và tranh chấp trên biển Đông lên một giai đoạn mới, phức tạp và khó lường hơn. Trong giai đoạn năm 2019-2020, Trung Quốc tiếp tục đe dọa, quấy rối và ép buộc các bên tranh chấp khác trong vùng biển tranh chấp, qua đó ngăn cản các nước này khai thác tài nguyên. Các tàu đánh cá vỏ thép của lực lượng dân quân Trung Quốc liên tục đâm và đánh chìm tàu đánh cá của các bên tranh chấp, phá hoại hoạt động đánh bắt cá hợp pháp. “Chiến thuật vùng xám” đã được Trung Quốc lặp lại ở biển Đông, bao gồm: thành

¹³⁷ Nguyễn Đình chiến, “Nhìn lại sự kiện Hải Dương 981 và bài học kinh nghiệm trong đấu tranh bảo vệ chủ quyền biển đảo”, *Cảnh sát biển Việt Nam*, 30/5/2018, <https://canhsatbien.vn/portal/nghien-cuu-trao-doi/nhin-lai-su-kien-hai-duong-981-va-bai-hoc-kinh-nghiem-trong-dau-tranh-bao-ve-chu-quyen-bien-dao>, truy cập ngày 7/9/2021

¹³⁸ Nguyễn Tiến, “Trung Quốc tham vọng độc chiếm Biển Đông bằng ba mũi giáp công”, 16/3/2021, *Vnexpress*, <https://vnexpress.net/trung-quoc-tham-vong-doc-chiem-bien-dong-bang-ba-mui-giap-cong-4248849.html>, truy cập ngày 10/9/2021

lập 2 đơn vị hành chính cấp quận - huyện bất hợp pháp để kiểm soát Hoàng Sa và Trường Sa thuộc chủ quyền Việt Nam; cho tàu hải cảnh đâm chìm tàu cá Việt Nam gần Hoàng Sa; xây trạm nghiên cứu trên đá Chữ Thập và đá Xu Bi ở quần đảo Trường Sa; điều đội tàu dọa dẫm và ngăn chặn Malaysia thăm dò, khai thác tài nguyên ngoài khơi¹³⁹. Gần đây, Bắc Kinh còn ngang ngược tuyên bố thành lập cái gọi là “huyện Tây Sa” và “huyện Nam Sa” trực thuộc “thành phố Tam Sa”, tỉnh Hải Nam. Tây Sa và Nam Sa cũng là cách Trung Quốc gọi tên cho lần lượt hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa của Việt Nam¹⁴⁰. Tháng 7/2020, Bắc Kinh mở các cuộc tập trận hải quân ở Biển Đông để mưu đồ thành lập Tứ Sa bao gồm bốn nhóm đảo: Đông Sa (tên quốc tế là Pratas, nằm cách 240 hải lý về phía Tây-Nam của Đài Loan), Trung Sa (nhóm bãi chìm Macclesfield, nằm cách quần đảo Hoàng Sa 75 hải lý), Tây Sa (tức Hoàng Sa) và Nam Sa (tức Trường Sa)¹⁴¹. Yêu sách Tứ Sa chỉ là chiến thuật mới của Trung Quốc nhằm thay thế “đường lưỡi bò” nhưng vẫn thể hiện âm mưu độc chiếm Biển Đông. Mục tiêu cuối cùng của yêu sách Tứ Sa vẫn là giúp Bắc Kinh dần hiện thực hoá việc sở hữu một khu vực rộng lớn trên Biển Đông, biến những vùng biển của nước khác thành một phần thuộc thêm lục địa mở rộng của Trung Quốc. Đối với các nước khác trong khu vực, Trung Quốc cũng có những hành động gây hấn. Năm 2016, hơn 100 tàu cá của Trung Quốc bị Cơ quan An ninh quốc gia Malaysia phát hiện đang đánh bắt trái phép ngoài khơi bãi cạn Luconia, nằm trong vùng EEZ của quốc gia này. Cuối tháng 4/2020, tàu khảo sát Hải Dương địa chất 8 của Trung Quốc sau khi rời khỏi vùng đặc quyền kinh tế (EEZ) của Việt Nam tiến về vùng EEZ của Malaysia, hoạt động gần tàu khoan thăm dò đáy biển West Capella do Công ty Dầu khí Petronas (Malaysia) vận hành. Trung Quốc không ngại va chạm tàu cá Philippines vào tháng 6/2019, điều động tàu sát khu vực bãi cạn Scarborough của Philippines nhằm thể hiện quyền kiểm soát, triển khai hàng trăm tàu cá bị nghi là các tàu dân quân biển nguy trang tới các khu vực tiền đồn của Philippines, nhắm pháo vào chiến hạm Philippines trên Biển Đông. Với Indonesia,

¹³⁹ Hoàng Việt, “Vạch trần âm mưu của Trung Quốc trên biển Đông”, *Báo Người Lao Động*, 2/4/2021, <https://nld.com.vn/bien-dao/vach-tran-am-muu-cua-trung-quoc-tren-bien-dong-20210401221700849.htm>, truy cập ngày 10/9/2021

¹⁴⁰ Văn Khoa, “Trung Quốc ngang ngược lập 2 huyện quản lý quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa”, *Báo Thanh niên*, 14/8/2020, <https://thanhnien.vn/trung-quoc-ngang-nguoc-lap-2-huyen-quan-ly-quan-dao-hoang-sa-va-truong-sa-post947783.html>, truy cập 7/9/2021

¹⁴¹ Sông Thương, “Cần trọng trước mưu đồ mới của Trung Quốc nhằm độc chiếm Biển Đông”, *Công an Nhân dân*, 20/7/2020, <https://cand.com.vn/Chong-dien-bien-hoa-binh/Can-trong-truoc-muu-do-moi-cua-Trung-Quoc-nham-doc-chiem-Bien-Dong-i572773>, truy cập ngày 7/9/2021

nước này không có tranh chấp lãnh thổ với Trung Quốc nhưng 2 quốc gia có những tuyên bố chủ quyền chồng chéo ở một vài khu vực trên Biển Đông. Trong năm 2016, Trung Quốc và Indonesia ít nhất 3 lần xảy ra đụng độ có nổ súng cảnh cáo trên biển. Trung Quốc ngày càng có nhiều hành động “khiêu khích” ở Biển Đông, mới đây nhất là Chiến dịch Biển xanh năm 2020, mới đây nhất, Trung Quốc ngang ngược ra lệnh cấm đánh bắt cá thường niên ở Biển Đông¹⁴².

Nhìn vào các hoạt động quân sự diễn ra trên biển Đông thời gian vừa qua, cùng với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, Trung Quốc đã có những bước đi táo bạo và quyết đoán hơn trên biển Đông. Trung Quốc đã lấn chiếm, xâm phạm trái phép các đảo và đá để dựng nên các đảo nhân tạo, trên đó cải tạo xây dựng cơ sở hạ tầng các cảng biển, sân bay, căn cứ quân sự. Trung Quốc hung hăng và không ngại dùng vũ lực trước bất kỳ quốc gia nào cản trở các hoạt động lấn chiếm và xây dựng của mình. Như vậy, từ khi có Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc, các xung đột và tranh chấp trên biển Đông ngày càng tăng lên và trầm trọng hơn. Có thể khẳng định an ninh biển Đông thật sự bị đe dọa nghiêm trọng trước những tham vọng của chiến lược phát triển biển của Trung Quốc hiện nay.

3.3. Triển vọng đối với an ninh biển Đông

Hiện nay, trong bối cảnh dịch Covid - 19 đang hoành hành, thế giới nói chung và khu vực biển Đông nói riêng đang đối diện với nguy cơ đe dọa chưa từng có trong lịch sử làm thay đổi phương thức sản xuất, kinh doanh, thương mại và mọi mặt đời sống xã hội, cả thế giới chuyển dần sang cục diện mới. Bên cạnh đó, trung tâm kinh tế toàn cầu đang dịch chuyển mạnh về khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, kéo theo xu thế liên kết giữa các quốc gia về kinh tế - chính trị cũng được thúc đẩy mạnh mẽ tại khu vực. Do đó trong thời gian tới, an ninh khu vực biển Đông sẽ thay đổi một cách khó lường, đặc biệt dưới tác động của Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc.

3.3.1. Thuận lợi

¹⁴² Song Hy, “Trung Quốc bắt nạt, gây hấn với nhiều quốc gia láng giềng thế nào”, VTCNews, 29/6/2020, <https://vtc.vn/trung-quoc-bat-nat-gay-han-voi-hau-het-cac-quoc-gia-lang-gieng-the-nao-ar554622.html>, truy cập ngày 10/9/2021

Thuận lợi *đầu tiên* là các quốc gia ở khu vực biển Đông có thể thông qua Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc, cải thiện cơ sở hạ tầng, tăng cường kết nối toàn cầu, tăng bước nâng cao năng lực của mỗi quốc gia và cả khu vực. Hiện tại, với tiềm năng tài chính của Trung Quốc cùng cơ chế tài chính chuyên biệt, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI được dự đoán sẽ phát triển dài hơn và rộng hơn, đặc biệt khu vực biển Đông có ý nghĩa chiến lược quan trọng đối với “Con đường”, do đó Trung Quốc vẫn luôn mong muốn hợp tác với các quốc gia trong khu vực. Đối với các dự án của sáng kiến Vành đai và Con đường nói chung, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI nói riêng, nếu các quốc gia thận trọng, tinh táo, đưa ra được những quyết định sáng suốt thì Vành đai và Con đường chính là cơ hội tốt để các nước khu vực biển Đông có thể sẽ được hưởng lợi từ Sáng kiến, thông qua các dòng vốn đầu tư của Trung Quốc để phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, cảng biển kết nối khu vực với thế giới. Từ đó giao thương giữa các nước trong khu vực với nhau cũng sẽ thuận tiện hơn, tạo động lực để thúc đẩy trao đổi thương mại, đầu tư và nâng cao được khả năng quân sự, đảm bảo an ninh Biển Đông.

Thuận lợi *thứ hai* là sự chuyên dịch chính sách của các nước lớn vào khu vực biển Đông, sự dịch chuyển này tạo ra nhiều cơ hội hợp tác cho các quốc gia trong khu vực. Từ trước đến nay, khu vực Châu Á - Thái Bình Dương nói chung và biển Đông nói riêng luôn là mối quan tâm lớn đối với các cường quốc trên thế giới. Biển Đông có tầm quan trọng và vị thế địa chiến lược trọng yếu không chỉ đối với các quốc gia và vùng lãnh thổ bao quanh, mà còn đối với khu vực Đông Á và thế giới. Trước hết vì Biển Đông nằm trên tuyến hàng hải huyết mạch nối liền Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, Châu Âu - Châu Á, Trung Đông - Châu Á. Là một phần của tuyến đường biển nối trực tiếp Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương, Biển Đông đóng vai trò vô cùng quan trọng trong thương mại hàng hải toàn cầu. Trong bối cảnh hiện nay, dưới tác động của Con đường tơ lụa trên biển và đại dịch toàn cầu, các quốc gia trên thế giới ngày càng quan tâm hơn tới khu vực biển Đông và có xu hướng dịch chuyển về phía Đông. Với chiến lược xoay trục của Mỹ, chiến lược hướng Đông của Nga, chiến lược trở lại Châu Á của Nhật, hay chiến lược Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương của EU..., biển Đông ngày nay chứng kiến sự hội tụ của các cường quốc trên thế giới. Sự can dự ngày càng nhiều của các nước lớn vào khu vực, bên cạnh thách thức cũng tạo ra không ít cơ hội cho các quốc gia trong khu vực, giúp các nước

trong khu vực có nhiều cơ hội thu hút đầu tư từ các quốc gia lớn mạnh trên thế giới. Bên cạnh đó, sự đa dạng các nhà đầu tư còn làm cho các nước gia tăng lợi thế cạnh tranh, thuận lợi trong lựa chọn đối tác, tăng cường lợi ích quốc gia. Những làn sóng đầu tư từ các cường quốc góp phần giúp các quốc gia và khu vực phát triển thịnh vượng, tạo môi trường hợp tác tích cực ở khu vực biển Đông. Song song với sự đầu tư phát triển về kinh tế, sự hiện diện của các cường quốc ở khu vực cũng làm tăng thêm sức mạnh quân sự cho các quốc gia thông qua các chương trình tài trợ vũ khí, trang thiết bị quân sự, chuyển giao công nghệ, hỗ trợ xây dựng cảng biển, trung tâm huấn luyện hàng hải...qua đó các quốc gia trong khu vực có thể cải thiện năng lực quân sự, hiện đại hóa thiết bị quân sự, nâng cao tính rắn đẽ, giữ vững an ninh quốc và đảm bảo được an ninh khu vực.

Thuận lợi *thứ ba* là sự hiện diện ngày càng tăng của các cường quốc tại khu vực sẽ tạo nên thế cân bằng chiến lược với Trung Quốc, đồng thời kìm hãm những hành động hung hăng, xâm phạm chủ quyền của Trung Quốc, làm giảm những va chạm và xung đột trên biển Đông, tạo môi trường an ninh hàng hải tự do và bền vững. Điều đó được minh chứng qua những xung đột xảy ra gần đây trên biển Đông và Biển Hoa Đông giữa Trung Quốc - Nhật Bản và Trung Quốc với một số quốc gia Đông Nam Á như Malaysia, Việt Nam, Philippines. Các nước lớn tham dự ở biển Đông như Mỹ, Úc, các nước châu Âu đã có nhiều động thái như phản đối, chỉ trích, rắn đẽ..., thể hiện sự can dự sâu hơn vào tình hình khu vực. Hơn nữa, sự trỗi dậy của Trung Quốc đặc biệt về mặt quân sự còn thúc đẩy hình thành mối liên kết gần hơn tạo thành nhóm giữa các cường quốc. Nổi bật nhất ở đây là “Bộ tứ Kim cương” (QUAD) gồm bốn cường quốc Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ và Australia. Năm 2020 là năm cao trào cho các hoạt động can dự thực của các nước Bộ tứ trong vấn đề Biển Đông. Cụ thể, Mỹ đã triển khai 39 cuộc tập huấn cùng đồng minh và đối tác tại khu vực. Tháng 4/2020, lần đầu tiên Australia tập trận với Mỹ ở Biển Đông. Tháng 5/2019, lần đầu tiên Mỹ, Nhật, Ấn Độ và Philippines tập trận chung trên Biển Đông, đây là lần đầu tiên Ấn Độ tham gia diễn tập đa phương với Mỹ và đồng minh ở khu vực bên ngoài các diễn tập trong khuôn khổ ADMM+¹⁴³. Như vậy, cục diện khu vực tiếp tục biến đổi theo xu hướng đa cực, đa trung tâm. Các cường quốc vừa hợp tác, thỏa hiệp để bảo vệ lợi ích, vị thế, ảnh hưởng của mình, vừa kiềm chế, ngăn chặn ảnh hưởng của “đối thủ”

¹⁴³ Trần Quang Châu, “Bộ Tứ chuyển mình và tác động đối với Biển Đông”, *Báo Quốc tế*, 10/06/2021, <https://baoquocte.vn/bo-tu-chuyen-minh-va-tac-dong-doi-voi-bien-dong-147538.html>, truy cập ngày 18/9/2021

chiến lược trong khu vực và thế giới. Tuy sự hiện diện của các cường quốc và các phe nhóm ngày càng nhiều sẽ gây nhiều áp lực và căng thẳng mới ở khu vực nhưng với quan điểm chung các cường quốc là nhấn mạnh tầm quan trọng của việc duy trì hòa bình, ổn định trong khu vực, không quân sự hóa, không sử dụng và đe dọa sử dụng vũ lực, giải quyết tranh chấp bằng biện pháp hòa bình trên cơ sở luật pháp quốc tế, điều này sẽ đem đến nhiều thuận lợi trong hợp tác phát triển chung của khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, tạo môi trường hòa bình, ổn định và kiềm chế các mối đe dọa đến an ninh bền vững trong khu vực.

3.3.2. Thách thức

Dù ghi nhận một số tín hiệu tích cực trong triển vọng hợp tác khu vực, tuy nhiên do có nội hàm liên quan đến nhiều lĩnh vực, nhiều quốc gia khác nhau, do đó triển vọng hợp tác khu vực biển Đông không thể tránh khỏi nhiều thách thức.

Thứ nhất, Trung Quốc sẽ lợi dụng đại dịch Covid - 19 để tăng cường hoạt động quấy rối trên biển Đông. Dịch bệnh hoành hành trong thời gian qua đã làm suy yếu nền kinh tế của các nước trên thế giới và gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến mọi mặt của đời sống xã hội. Trung Quốc là nền kinh tế lớn đầu tiên trên thế giới trải qua đại dịch lớn dẫn tới suy thoái nhưng cũng là quốc gia đầu tiên đã khôi phục lại được đời sống kinh tế tương đối bình thường sau khi cố gắng hạn chế sự lây lan của dịch bệnh. Đối mặt với đại dịch, Trung Quốc có thể thấy mình ở một vị trí độc nhất để tiếp tục tham vọng kinh tế và chiến lược quốc tế của mình. Trong nỗ lực nhằm thống trị toàn bộ Biển Đông, Bắc Kinh đã gia tăng sức ép đối với các nước láng giềng đang trong tình trạng bất an. Trong khi thế giới tập trung xử lý đại dịch, Trung Quốc đã và đang âm thầm thực hiện những hành động bán quân sự cũng như chính trị-pháp lý ở Biển Đông mà có khả năng làm thay đổi cục diện khu vực. Cho rằng Mỹ đang tập trung vào các vấn đề khác và kiệt sức sau những hành động xâm lấn của Trung Quốc suốt nhiều năm qua, Bắc Kinh đã có những nỗ lực tiến không khoan nhượng. Trung Quốc nhắm tới việc ép buộc các nước láng giềng ven biển từ bỏ các tuyên bố chủ quyền và quyền lãnh thổ theo luật pháp quốc tế. Trung Quốc tìm cách tạo ra “sự đã rồi” là cách lý giải duy nhất về hành vi của Bắc Kinh trong thời gian gần đây. Ngày 18/4, Trung Quốc tuyên bố thành lập 2 đơn vị hành chính mới, một có trụ sở trên đá Chũ Thập, một hòn đảo nhân tạo thuộc quần đảo Trường Sa, và một có trụ

sở trên đảo Phú Lâm thuộc quần đảo Hoàng Sa. Trung Quốc đã đặt tên cho 80 đá và đảo nhỏ, bao gồm không chỉ các đảo nhân tạo mà còn cả 55 cấu trúc địa hình vĩnh viễn chìm dưới nước¹⁴⁴. Những hành động này nhằm tạo ra thực tế mới để củng cố các tuyên bố về quyền kiểm soát 3,6 triệu km² diện tích Biển Đông. Để thực thi các tuyên bố này trong năm qua, Trung Quốc đã gia tăng sức ép bằng cách sử dụng 3 lực lượng trên biển của họ - các hạm đội của Quân giải phóng nhân dân Trung Quốc, Cảnh sát biển Trung Quốc và dân quân biển - tại các vùng biển ngoài khơi Indonesia, Malaysia, Việt Nam và Philippines¹⁴⁵. Các đảo nhỏ này, mà một vài trong số đó đã được Bắc Kinh cải tạo và gia cố bằng việc xây dựng các căn cứ quân sự, cũng thuộc tuyên bố chủ quyền của các nước Malaysia, Philippines, Việt Nam và Brunei. Bắc Kinh không bận tâm tới việc các tuyên bố của họ về cơ bản không phù hợp với Công ước Liên hợp quốc về Luật biển - bộ luật quốc tế lâu đời về ranh giới trên biển mà Trung Quốc đã phê chuẩn và tuyên bố tuân thủ. Họ cũng không bận tâm đến việc Tòa trọng tài quốc tế ở La Hay đã đưa ra phán quyết bác bỏ các tuyên bố chủ quyền này. Đáng ngại hơn là Bắc Kinh đã và đang hành động mạnh tay hơn trong năm qua với việc đe dọa các dự án dầu khí lớn ngoài khơi thuộc các Vùng đặc quyền kinh tế (EEZ) của Malaysia và Việt Nam vốn được quốc tế công nhận. Cuối tháng 4/2020, một tàu khảo sát của Trung Quốc được một tàu Cảnh sát biển của nước này hộ tống đã quấy rối một tàu thăm dò do gã khổng lồ năng lượng Petronas vận hành trong EEZ của Malaysia. Việc đe dọa tàu khoan này diễn ra sau các cuộc đối đầu tương tự trong năm 2019. Trước khi đến Malaysia, con tàu thăm dò này đã đi qua EEZ của Việt Nam gần nơi xảy ra một sự cố trước đó. Điều này đã làm dấy lên những lo ngại trong khu vực rằng Trung Quốc đang tìm cách làm gián đoạn và từng bước kìm hãm hoạt động dầu khí của Malaysia và Việt Nam trong khu vực và xóa bỏ các tuyên bố chủ quyền lãnh thổ của hai nước. Trung Quốc đang tiến gần hơn tới việc thiết lập sự thống trị trong khu vực, khiến tình hình tại vùng biển đang tranh chấp này thêm căng thẳng. Như vậy, có thể kết luận rằng Trung Quốc đã biến đại dịch COVID-19 thành một vũ khí cho tham vọng quyền lực

¹⁴⁴ Duy Linh, “Trung Quốc ngang ngược đặt tên đảo, lập quận Tây Sa, Nam Sa trên Biển Đông”, *Báo Tuổi trẻ*, 21/4/2020, <https://tuoitre.vn/trung-quoc-ngang-nguoc-dat-ten-dao-lap-quan-tay-sa-nam-sa-tren-bien-dong-20200421082126381.htm>, truy cập ngày 20/8/2021

¹⁴⁵ Minh Anh, “Lợi dụng đại dịch Covid-19 Trung Quốc hành động cứng rắn ở Biển Đông, 9/6/2020, <https://nghiencuubiendong.vn/loi-dung-dai-dich-covid-19-trung-quoc-hanh-dong-cung-ran-o-bien-dong.50669.anews>, truy cập ngày 6/8/2021

và sự hung hăng trong khu vực. Trong giai đoạn dịch bệnh vẫn đang còn diễn biến phức tạp, các quốc gia trong khu vực và trên thế giới vẫn phải tập trung đối phó với đại dịch, mọi nguồn lực trong nước đều dành để ứng phó với đại dịch, làm cho các nước phân tán, không tập trung vào những vấn đề khác trên biển Đông. Trung Quốc đang tận dụng triệt để đại dịch với niềm tin là những gì họ đang làm sẽ không vấp phải sự phản đối nào hoặc phản đối yếu ớt từ các bên ở Biển Đông. Với suy nghĩ này, Trung sẽ tiếp tục thực hiện những hành động bất nạt, quấy rối hoặc những yêu sách gây nguy hại nghiêm trọng đến an ninh biển Đông.

Thứ hai, sự cạnh tranh giữa các nước lớn gây chia rẽ quan hệ đồng minh và có thể tạo khoảng trống để Trung Quốc chen vào, làm giảm sức mạnh tổng hợp trong việc can dự vào tình hình khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương nói chung và Biển Đông nói riêng. Có thể thấy Biển Đông ngày nay là trung tâm thu hút chiến lược của các cường quốc trên thế giới. Sự hiện diện ngày càng tăng của các cường quốc như Mỹ, Nga, Úc, Nhật Bản, Anh, Pháp, Đức... với các chiến lược hợp tác hoặc đối đầu sẽ tạo nên cục diện mới trên biển Đông. Như vậy, Biển Đông là nơi giao nhau về lợi ích của các cường quốc lớn trên thế giới. Các cường quốc khu vực, các quốc gia tầm trung khác cũng cố gắng đóng vai trò nhất định trong phân bố quyền lực khu vực. Để tranh giành ảnh hưởng và bành trướng thế lực của mình, các cường quốc có xu hướng tập hợp lực lượng, tạo thành nhóm đồng minh và lôi kéo các quốc gia trong khu vực về phía mình. Tuy nhiên quan hệ giữa các nước lớn luôn ẩn chứa nhiều nguy cơ chia rẽ, những mâu thuẫn phát sinh giữa các cường quốc tạo nên cục diện đối đầu trên biển Đông. Đây chính là thách thức lâu dài cho khu vực cũng như vô tình tạo ra những kẽ hở mà phía Trung Quốc có thể lợi dụng gây chia rẽ, làm trầm trọng hơn những rạn nứt giữa các cường quốc hoặc lôi kéo các cường quốc về phe mình. Điều này có thể minh chứng với quan hệ Nga - Mỹ, việc Nga sát nhập Crimea năm 2014 đã đẩy quan hệ Nga - Mỹ đi đến mức căng thẳng chưa từng có, và những hành động đáp trả sau đó diễn ra giữa hai nước như lặp lại thời kỳ chiến tranh lạnh với phiên bản mới, qua đó cho thấy mối quan quan hệ Nga - Mỹ khó có thể hàn gắn. Các chính sách cứng rắn của Mỹ đối với Nga đã gián tiếp làm cho mối quan hệ Mátxcova và Bắc Kinh xích lại gần nhau hơn. Trung Quốc cũng nhân cơ hội này lôi kéo Nga về phe mình tạo nên đồng minh chiến lược đối chọi lại với Mỹ. Theo đánh giá của các nhà phân

tích, việc Nga công bố chiến lược biển mới ngay sau khi Mỹ thông qua một loạt văn kiện chiến lược quan trọng về hàng hải, như chiến lược sức mạnh trên biển, chiến lược an ninh hàng hải, chuyển trọng tâm sang khu vực châu Á – Thái Bình Dương... cho thấy Nga bắt đầu tham gia một cuộc cạnh tranh chiến lược rộng lớn với Mỹ trong việc mở rộng tầm ảnh hưởng và duy trì vị thế cường quốc biển hàng đầu thế giới. Hoặc như gần đây là sự hình thành liên minh an ninh giữa ba nước Mỹ, Anh, Australia mang tên AUKUS đã gây ra rạn nứt nghiêm trọng giữa các nước phương Tây. Mỹ, Anh và Pháp đều là thành viên của nhóm các quốc gia dân chủ giàu có G7 và liên minh Bắc Đại Tây Dương NATO, trong khi Úc cũng là một đồng minh thân thiết của cả ba nước này ở khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương. Năm 2016, Thủ tướng Australia Malcolm Turnbull quyết định chọn Tập đoàn Hải quân Pháp (FNG) làm đối tác thực hiện dự án đóng 12 tàu ngầm thế hệ mới thay thế đội tàu ngầm Collins đã lỗi thời của nước này. Dự án có trị giá lên đến 56 tỷ USD và chiếc tàu ngầm đầu tiên dự kiến sẽ được giao vào khoảng năm 2023. Tuy nhiên, mọi việc đã xảy ra bất ngờ khi Thủ tướng Australia Scott Morrison đơn phương tuyên bố hủy bỏ hợp đồng với Pháp vào tháng 9 vừa qua. Cùng với đó lãnh đạo ba nước Australia, Mỹ và Anh đã công bố Hiệp ước An ninh ba bên mới Australia - Anh - Mỹ (AUKUS), trong đó có dự án phát triển tàu ngầm thế hệ mới. Quyết định này khiến Pháp cảm thấy sốc và tức giận vì cho rằng bị đồng minh phản bội. Đồng thời, Mỹ cũng bị Liên hiệp châu Âu (EU) chỉ trích vì không thông báo trước về bản thỏa thuận, khiến các đồng minh châu Âu cảm thấy bị Washington gạt ra bên lề, và sau đó EU lập tức ra mắt bản chiến lược mới đối với khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương theo con đường tự chủ, không nghiêng về phía Mỹ và không đối trọng với Trung Quốc. Những diễn biến trên cho thấy quan hệ giữa các nước đồng minh đang có những mâu thuẫn nghiêm trọng, đặc biệt giữa hai bên Mỹ - châu Âu. Sự kiện này làm giảm độ tin cậy trong cam kết hợp tác của Mỹ với các đồng minh châu Âu và đồng thời tạo ra cơ hội vàng cho Trung Quốc thiết lập quan hệ thân thiết và lôi kéo sự ủng hộ từ Châu Âu. Tuy sự lôi kéo chưa đến mức khiến các cường quốc nghiêng hẳn về phía Trung Quốc, song cũng đặt ra nhiều thách thức trong ứng xử đối ngoại giữa các nước trong tương lai, đồng thời khiến đoàn kết giữa các nước trong khu vực biển Đông đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức hơn, làm giảm sức mạnh tổng hợp trong việc kiềm chế Trung Quốc ở biển Đông. Mặt khác, mâu thuẫn giữa các

cường quốc sẽ dẫn đến một cuộc chạy đua vũ trang hạt nhân trên biển Đông, đây sẽ là mối đe dọa cực kỳ nghiêm trọng cho an ninh khu vực Biển Đông nói riêng và toàn thế giới nói chung.

Thứ ba, sự phụ thuộc quá mức của các nước trong khu vực biển Đông vào Trung Quốc về mặt kinh tế sẽ dẫn đến những hệ lụy nghiêm trọng về mặt chính trị sẽ làm nguy hại đến an ninh khu vực Biển Đông. Thông qua sáng kiến “Một vành đai, một con đường” trị giá 1 nghìn tỷ USD, Trung Quốc đang hỗ trợ xây dựng các dự án cơ sở hạ tầng ở các nước đang phát triển nằm ở các vị trí chiến lược, thường là bằng cách cung cấp các khoản vay khổng lồ cho chính phủ các nước này. Từ đó, các nước ngày càng sa vào bẫy nợ khiến họ trở nên dễ bị chi phối trước ảnh hưởng của Trung Quốc. Ấn đẵng sau sự đầu tư của Trung Quốc là những toan tính chiến lược lớn mà đôi khi nó xâm phạm cả quyền tự quyết của một nước. Chính sách “bẫy nợ” của Trung Quốc có thể được mô tả như sau: Một là, khuyến khích các nước nghèo vay nợ để đầu tư với những ưu đãi lớn, nhưng khi đến kỳ hạn trả nợ sẽ siết chặt các điều khoản thanh toán hoặc tăng lãi suất hoặc cho vay thêm với lãi suất cao hơn hoặc trực tiếp đầu tư với những điều kiện có lợi về chính trị, kinh tế, quân sự... Hai là chủ động và tích cực tư vấn về việc sử dụng vốn vay của Trung Quốc đầu tư vào những dự án có khả năng thất bại cao hoặc nếu hai nước liên doanh đầu tư thì Trung Quốc thì sẽ cố tình tạo ra những khó khăn về vốn, tiến độ, quản lý, điều hành..., tóm lại là tìm mọi cách để dự án thất bại, nước chủ nhà mất vốn và phải nhượng quyền lại cho Trung Quốc. Ba là hối lộ tham nhũng quan chức địa phương. Bốn là khi con nợ không trả được nợ thì phải tiếp tục vay thêm của Trung Quốc để trả nợ cho Trung Quốc và tiếp tục phụ thuộc vào Trung Quốc hoặc nhượng những vùng đất hay cơ sở chiến lược hoặc chấp nhận làm theo những gì Trung Quốc yêu cầu¹⁴⁶. Chẳng hạn như Myanmar, vùng kinh tế đặc biệt Kyaukpyu nằm trên đảo Ramree, bang Rakhine được kỳ vọng sẽ tạo ra thêm 100.000 việc làm khi có dòng tiền đầu tư của Trung Quốc. Tuy nhiên, lợi ích chưa thấy mà chỉ thấy môi trường bị phá hủy và công nhân Trung Quốc xuất hiện ngày càng nhiều. Trước đó, dự án đập thủy điện Myitsone cũng đã vấp phải làn sóng chỉ trích và phản đối mạnh mẽ của người dân Myanmar, buộc phải dừng thi công từ năm 2011.

¹⁴⁶ Sở ngoại vụ tổng hợp, “Liệu các nước có rơi vào bẫy nợ các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai và Con đường”, 23/3/2021, http://songoai.vu.tiengiang.gov.vn/hop-tac-thuong-mai/-/asset_publisher/QSpp7P8RukDa/content/liu-cac-nuoc-co-roi-va-o-bay-no-cac-du-an-thuoc-sang-kien-vanh-ai-va-con-uong-bri, truy cập ngày 20/8/2021

Con đập trị giá 3,9 tỉ USD, có quy mô lớn thứ 15 thế giới do Trung Quốc đầu tư bị cáo buộc tàn phá môi trường nghiêm trọng và không đem lại lợi ích kinh tế cho Myanmar khi 90% lượng điện sản xuất sẽ chạy sang bên kia biên giới. Báo cáo năm 2016 của Quỹ tiền tệ quốc tế cho thấy nợ nước ngoài của Campuchia là gần 5,5 tỉ USD, trong đó Trung Quốc chiếm tới 70% (khoảng 3,9 tỉ USD)¹⁴⁷. Tương tự với Lào, năm 2020, Lào buộc phải nhường phần lớn quyền kiểm soát lưới điện cho một công ty Trung Quốc, trong bối cảnh nước này phải vật lộn để ngăn chặn khả năng vỡ nợ đồng thời phải chấp nhận 3 yêu cầu cơ bản của Bắc Kinh, bao gồm: ủng hộ chính sách của Trung Quốc về các vấn đề tại Đài Loan và Tây Tạng; các công ty Trung Quốc được phép khai thác tài nguyên tại Lào, đồng thời xây dựng các tuyến đường xuyên suốt từ Lào đến Thái Lan¹⁴⁸. Hoặc như trường hợp của Philippines, kể từ khi lên làm Tổng thống vào năm 2016, ông Rodrigo Duterte đã vay và nhận trợ cấp hàng tỷ USD từ Trung Quốc để làm các dự án đập, đường bộ và đường sắt, cảng biển và đặc biệt là dự án thủy lợi ở sông Chico ở miền bắc Philippines. Trong các thỏa thuận vay, Manila đã chấp thuận điều kiện là Bắc Kinh có thể khởi kiện ra Tòa trọng tài phân xử hoặc thậm chí có thể thu giữ tài sản nếu các nước đi vay không thanh toán¹⁴⁹. Điều kiện này đã làm dấy lên những lo ngại là Philippines sẽ bị Trung Quốc chi phối về chính trị, ngoại giao, kinh tế và cả quân sự, nếu nước này không trả nổi các khoản nợ vay hàng trăm triệu USD mỗi năm. Để gán nợ, Manila có thể sẽ phải cho phép Bắc Kinh thuê mướn các cảng biển, thăm dò khai thác dầu khí tại các vùng biển tranh chấp giữa hai nước hoặc thậm chí là nhượng lại quyền kiểm soát các đảo, đá mà Trung Quốc đã tuyên bố chủ quyền (trái phép) trên biển Đông. Việt Nam cũng không ngoại lệ, mặc dù Việt Nam ít công bố các số liệu về các dự án nhưng theo số liệu thống kê từ Trung Quốc cho biết, năm 2020, Việt Nam vẫn là quốc gia nhận mức đầu tư từ BRI tăng so với năm 2019. Việt Nam là quốc gia xếp thứ hai về nhận vốn đầu tư từ BRI (chỉ sau Pakistan), với tổng số tiền đầu tư năm 2020 là 2 tỉ 460 triệu USD cho hai dự án: Dự án điện mặt trời

¹⁴⁷ Duy Linh, “Lo với cái bẫy nợ kiểu Trung Quốc”, *Báo Tuổi trẻ*, 18/6/2017, <https://tuoitre.vn/the-gioi/lo-voi-cai-bay-no-kieu-trung-quoc-1333632.htm>, truy cập ngày 23/8/2021

¹⁴⁸ Hương Giang, “Ưu ái Vành đai và Con đường, Lào lo rơi vào bẫy nợ với Trung Quốc”, Zingnews, 14/6/2020, <https://zingnews.vn/uu-ai-vanh-dai-va-con-duong-lao-lo-roi-va-o-bay-no-voi-trung-quoc-post1094216.html>, truy cập ngày 3/9/2021

¹⁴⁹ Thiên Nam, “Le Figaro: Từ châu Phi, đánh giá bẫy nợ của Trung Quốc”, *Đất Việt*, 22/8/2020, <https://datviet.trithuocquocsong.vn/the-gioi/quan-he-quoc-te/le-figaro-tu-chau-phi-danh-gia-bay-no-cua-trung-quoc-3417658/>, truy cập ngày 3/9/2021

Dầu Tiếng do Power China làm chủ đầu tư (vốn đầu tư là 310 triệu USD) và Dự án Điện than Nam Định 1, với số vốn đầu tư là 2,16 tỉ USD¹⁵⁰. Các quốc gia vương vào bẫy nợ của Trung Quốc dọc theo Vành đai và Con đường thường là những quốc gia đang phát triển, kinh tế còn yếu kém, nay lại vương vào khoản nợ khổng lồ với Trung Quốc, không có tiền trả nợ, chính quyền các nước này sẽ buộc phải tìm mọi cách trả nợ, chấp nhận những thỏa thuận liên quan tới việc phải hi sinh cả quyền chủ quyền ở một số vùng lãnh thổ hay tài sản quốc gia chỉ để trừ nợ. Điều này đang xảy ra với các nước trong khu vực biển Đông và trong tương lai số lượng các quốc gia vương vào bẫy nợ của Trung Quốc ngày càng nhiều.

Sự phụ thuộc về kinh tế còn được thể hiện qua mối quan hệ thương mại hai chiều giữa các nước, hầu hết các quốc gia ở khu vực ASEAN đều có chung thị trường tiêu thụ lớn là Trung Quốc. Trong 30 năm qua, hợp tác giữa ASEAN và Trung Quốc luôn được củng cố và phát triển, kim ngạch thương mại hai chiều từ năm 2010 đến nay đã tăng tới 80 lần, đưa ASEAN và Trung Quốc trở thành đối tác thương mại số 1 của nhau. Lấy ví dụ cụ thể như Việt Nam, theo thống kê của Hải quan Việt Nam, năm 2020, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt-Trung đạt 133,1 tỷ USD, tăng 13,82% so với năm 2019. Trong đó, xuất khẩu sang Trung Quốc đạt 48,9 tỷ USD, tăng 17,95%; nhập khẩu từ Trung Quốc đạt 84,18 tỷ USD, tăng 11,55%. Trong 7 tháng đầu năm 2021, tổng kim ngạch thương mại Việt Nam-Trung Quốc đạt 91,41 tỷ USD, tăng 40,4% so với cùng kỳ năm 2020, trong đó xuất khẩu đạt 28,54 tỷ USD, tăng 23,25% còn nhập khẩu đạt 62,86 tỷ USD, tăng 49,87%¹⁵¹. Trung Quốc tiếp tục là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam và Việt Nam cũng đã trở thành đối tác thương mại lớn nhất của Trung Quốc trong các nước ASEAN. Qua đó có thể thấy các quốc gia trong khu vực ASEAN phụ thuộc nhiều vào thị trường Trung Quốc, điều này tiềm ẩn rủi ro nghiêm trọng về kinh tế cũng như chính trị. Như vậy đối với các quốc gia trong khu vực ASEAN, bên cạnh nguy cơ phụ thuộc do tác động của Con đường tơ lụa trên biển, còn một sự phụ thuộc khó thay đổi được đến từ quan hệ

¹⁵⁰ Sở ngoại vụ tổng hợp, “Liệu các nước có rơi vào bẫy nợ các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai và Con đường”, 23/3/2021, http://songoaivu.tiengiang.gov.vn/hop-tac-thuong-mai/-/asset_publisher/QSp7P8RukDa/content/lieu-cac-nuoc-co-ro-i-vao-bay-no-cac-du-an-thuoc-sang-kien-vanh-ai-va-con-uong-bri, truy cập ngày 20/8/2021

¹⁵¹ Báo Chính phủ, “Kim ngạch thương mại ASEAN-Trung Quốc tăng 80 lần trong 30 năm”, 11/9/2021, <http://baochinhphu.vn/Kinh-te/Kim-ngach-thuong-mai-ASEAN-Trung-Quoc-tang-80-lan-trong-30-nam/446144.vgp>, truy cập ngày 20/9/2021

thương mại hai chiều. Tuy nhiên, cho dù là theo khía cạnh nào thì sự phụ thuộc quá mức vào kinh tế sẽ làm mất đi quyền tự quyết, kéo theo những lệ thuộc về chính trị, gây nên sự bất ổn cũng như ảnh hưởng đến an ninh khu vực.

3.4. Quan điểm của Việt Nam và những khuyến nghị về đối sách

Là quốc gia láng giềng với Trung Quốc cả trên đất liền và trên biển, là cửa ngõ đầu tiên để Trung Quốc tiến xuống phía Nam, Việt Nam sẽ là quốc gia chịu tác động nhiều nhất từ việc triển khai Con đường tơ lụa trên biển. Việc hợp tác với Trung Quốc nói chung và trong khuôn khổ Con đường tơ lụa trên biển nói riêng, bên cạnh thuận lợi chắc chắn sẽ có nhiều khó khăn. Việc Việt Nam phải đi như thế nào để có thể vừa đón nhận thuận lợi vừa khắc phục khó khăn cần phải có quá trình nhìn nhận và đánh giá hết sức thận trọng.

3.4.1. Quan điểm Việt Nam với Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc

Trong giai đoạn đầu, Việt Nam cũng giống như một số nước khác, nhất là các nước có tranh chấp trên biển Đông, rất hoài nghi về sáng kiến này, cho rằng Con đường tơ lụa trên biển là để giúp Trung Quốc khẳng định về chủ quyền lãnh thổ biển đảo. Lo ngại về việc xây dựng các cảng biển dọc theo Con đường tơ lụa trên biển sẽ được sử dụng cho cả mục đích quân sự, từ đó đe dọa đến an ninh lãnh thổ quốc gia, nhất là trong thời gian qua Trung Quốc ngày càng có những động thái khiêu khích trên biển. Việt Nam còn lo ngại về các dự án cơ sở hạ tầng do nhà thầu Trung Quốc xây dựng sẽ kém chất lượng, không minh bạch, không hoàn thành đúng thời hạn, gây ô nhiễm môi trường... Trong chuyến thăm Trung Quốc tháng 4/2015, khi được hỏi về đề xuất tham gia Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc, Tổng bí thư Nguyễn Phú Trọng cho biết Việt Nam vẫn đang trong quá trình nghiên cứu. Đến tháng 11/2015, nhân chuyến thăm chính thức của chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đến Việt Nam, Đại sứ quán Trung Quốc tại Việt Nam đã gửi công hàm đề xuất Việt Nam và Trung Quốc ký bản ghi nhớ về thúc đẩy xây dựng kết nối sáng kiến Một vành đai, Một con đường nhưng phía Việt Nam chưa đồng ý¹⁵². Tuy nhiên sau đó, quan điểm về việc tham gia con đường tơ lụa đã có một số thay đổi, do Việt Nam đã có thông tin đa chiều hơn về nội dung của sáng kiến, về mặt lợi, mặt hại của sáng kiến này đối với Việt Nam và quan trọng hơn là Việt Nam đã có nhận thức rằng nếu không

¹⁵² Nguyễn Vũ Tùng (2019), *Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và đối sách của Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, tr.257-258

tham gia sáng kiến này của Trung Quốc thì không vì thế mà sáng kiến này bị ảnh hưởng mà ngược lại, việc không tham gia còn làm giảm khả năng Việt Nam triển khai hội nhập về kinh tế khi các nước trong khu vực đều tỏ ý tham gia. Vì vậy mà trong chuyến thăm Hà Nội của ông Tập Cận Bình ngày 12/11/2017, Việt Nam và Trung Quốc đã ký Bản Ghi nhớ (MOU) về việc thúc đẩy kết nối khuôn khổ “Hai Hành lang, Một Vành đai” với “Sáng kiến Vành đai và Con đường”¹⁵³. Việt Nam hoan nghênh và ủng hộ việc triển khai sáng kiến Vành đai và con đường bảo đảm các nguyên tắc hợp tác hòa bình, bình đẳng, bền vững và cùng có lợi, tôn trọng lẫn nhau, phù hợp với luật pháp quốc tế và hướng đến mục tiêu đóng góp cho sự phát triển, thịnh vượng chung của tất cả các quốc gia.

Việc hợp tác với Trung Quốc trong khuôn khổ sáng kiến Vành đai và Con đường nói chung, Con đường tơ lụa trên biển nói riêng đem đến cho Việt Nam nhiều cơ hội cũng như thách thức. Thứ nhất, về lĩnh vực kết cấu hạ tầng, với nguồn vốn của Việt Nam còn hạn chế, cơ sở hạ tầng lạc hậu, Việt Nam có thể tận dụng nguồn vốn cho vay ưu đãi từ các định chế tài chính do Trung Quốc điều hành như Ngân hàng AIIB, Quỹ Con đường tơ lụa... để đầu tư nguồn vốn vào các dự án nâng cấp, hiện đại hóa các tuyến đường sắt, đường bộ, dịch vụ cảng biển và vận tải biển, thúc đẩy sự phát triển và kết nối kịp thời với các nước trong khu vực và trên thế giới. Thứ hai, về lĩnh vực hợp tác thương mại, du lịch, thông qua việc tiếp cận nguồn vốn phát triển hạ tầng khi tham gia “Vành đai và con đường”, Việt Nam sẽ có cơ hội hội nhập, phát triển mạnh mẽ thương mại, đầu tư với các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á, duy trì lợi thế cầu nối giao thương trong khu vực châu Á, đặc biệt trong bối cảnh Trung Quốc nói lỏng rào cản thương mại, đẩy mạnh mở cửa, thúc đẩy giao thương và du lịch. Đồng thời, Việt Nam cũng có cơ hội gia tăng tiềm năng du lịch trong nước. Thứ ba, về lĩnh vực đầu tư, việc Trung Quốc đẩy mạnh đầu tư vốn ra nước ngoài để thực hiện các siêu dự án phục vụ “Vành đai và con đường” sẽ giúp cho Việt Nam có cơ hội hợp tác với Trung Quốc trong nhiều dự án phát triển hạ tầng, đô thị và thương mại, gia tăng năng lực phục vụ và phát triển kinh tế từ đó giúp tăng cường trao đổi thương mại đầu tư, gắn kết với các nước Đông Nam Á. Đi đôi với cơ hội thì thách thức đến từ việc hợp tác cũng không hề nhỏ. Thứ nhất, là vấn đề nợ công. Các rủi ro về nợ công có thể khiến Việt Nam rơi vào tình huống phụ thuộc Trung Quốc nếu

¹⁵³ An Bình, “Việt Nam ủng hộ các hoạt động hợp tác, liên kết kinh tế khu vực”, *Báo Chính phủ*, 24/4/2019, <http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=364334>, truy cập 30/8/2021

không kiểm soát tốt, tình trạng phụ thuộc quá mức vào Trung Quốc chắc chắn sẽ mất đi quyền tự chủ, gây khó cho các tuyên bố lãnh thổ và hàng hải của Việt Nam ở Biển Đông và những hệ lụy vô cùng to lớn khác. Thứ hai, theo dõi các dự án BRI từ các quốc gia khác, có thể thấy khoảng 70% các dự án rơi vào tay các công ty, nhà thầu hoặc nhân công Trung Quốc. Việc các doanh nghiệp Trung Quốc mang theo lao động quốc gia họ sang quốc gia bản xứ để lao động cũng là một vấn đề không thể xem nhẹ. Thứ ba, vấn đề chất lượng các dự án được Trung Quốc đầu tư. Việc sử dụng vốn của Trung Quốc để đầu tư cho các dự án tại Việt Nam đặt ra các thách thức trong việc quản lý chất lượng, chi phí, xử lý các vấn đề môi trường xã hội, ví dụ như dự án Nhà máy nhiệt điện Ninh Thuận hay tuyến đường sắt trên cao Hà Đông-Cát Linh...

Ngoài ra, do nhận thấy sáng kiến vẫn chưa hoàn toàn minh bạch, cách tiếp cận của Trung Quốc diễn ra chủ yếu theo cơ chế hợp tác song phương, cùng với nhiều khó khăn thách thức trong khuôn khổ hợp tác sáng kiến Vành đai và Con đường nên Việt Nam còn bày tỏ nhiều quan ngại, vẫn không ủng hộ toàn bộ sáng kiến, vẫn thận trọng xem xét từng dự án một và đặc biệt thận trọng đối với Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI. Để thúc đẩy mạnh mẽ hơn nữa việc xây dựng Vành đai và con đường, trước tiên Trung Quốc cần xử lý tốt mối quan hệ với các nước. Vành đai và Con đường cần được thúc đẩy dựa trên cơ sở thống nhất các nguyên tắc về hợp tác hữu nghị, tôn trọng bình đẳng cùng có lợi và bảo đảm các tiêu chí phát triển bền vững.

3.4.2. Khuyến nghị về đối sách cho Việt Nam

Thứ nhất, Việt Nam vẫn duy trì hợp tác với Trung Quốc nói chung và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI nói riêng, tuy nhiên cần có sự tính toán thận trọng. Việt Nam là nước láng giềng có chung đường biên giới trên biển và cả trên bộ với Trung Quốc nên việc duy trì mối quan hệ tốt thông qua việc hợp tác với Trung Quốc có ý nghĩa vô cùng quan trọng. Mặt khác, hiện nay đối với Việt Nam, quan trọng nhất là cần thúc đẩy hội nhập khu vực và thế giới không để bị tụt hậu, đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng hiện đại đáp ứng nhu cầu phát triển. Đặc biệt lĩnh vực vận tải biển hiện nay của Việt Nam còn chưa phát triển phù hợp. Mặc dù có các cảng biển trải dài từ cả Bắc vào Nam, nhưng Việt Nam vẫn thiếu các cảng nước sâu để tiếp nhận tàu cỡ lớn, năng lực quản lý, khai thác các cảng biển còn yếu kém và lạc hậu so với các quốc gia tiên tiến trong khu vực. Việt Nam chưa

có cảng trung chuyển quốc tế để ngành vận tải biển vươn ra toàn cầu. Chi phí về Logistic khá cao cũng là nguyên nhân khiến Việt Nam bỏ lỡ cơ hội nắm bắt lĩnh vực trọng yếu của dịch vụ hàng hải. Thực trạng trên đòi hỏi phải nâng cấp các cảng biển về quy mô, độ sâu lẫn tính chuyên nghiệp để tăng cường hội nhập và phát triển. Nếu kiểm soát được vấn đề an ninh thì việc tham gia Con đường tơ lụa trên biển sẽ là một cơ hội để Việt Nam nâng cấp và mở rộng các cảng quốc tế và tăng cường vận tải bằng đường biển. Tuy nhiên, bên cạnh việc hợp tác cần có đánh giá và tính toán một cách thận trọng. Đối với các dự án phát triển cơ sở hạ tầng, phải đánh giá toàn bộ các mặt từ lợi ích tới rủi ro kinh tế, an ninh, chủ quyền lãnh thổ, môi trường và các điều kiện kèm theo như nhà thầu, vật liệu, nhân công, an toàn...và phải gắn các dự án này với các khuôn khổ hợp tác đa phương và khu vực. Chẳng hạn các rủi ro về nợ công có thể khiến Việt Nam rơi vào tình huống phụ thuộc quá mức vào Trung Quốc, điều này cũng gây khó cho các tuyên bố lãnh thổ và hàng hải của Việt Nam ở Biển Đông. Đồng thời Việt Nam cũng cần chú tâm tới vấn đề chất lượng các dự án được Trung Quốc đầu tư. Việc sử dụng vốn của Trung Quốc để đầu tư cho các dự án tại Việt Nam đặt ra các thách thức trong việc quản lý chất lượng, chi phí, xử lý các vấn đề môi trường xã hội, ví dụ như dự án Nhà máy nhiệt điện Ninh Thuận hay tuyến đường sắt trên cao Hà Đông – Cát Linh... Vì vậy việc xem xét kỹ lưỡng và đàm phán về tham gia từng dự án là hoàn toàn cần thiết và phù hợp. Đồng thời việc đánh giá cần phải được thực hiện qua cơ chế liên ngành, liên bộ, để có cái nhìn đa chiều và toàn diện.

Thứ hai, kiên quyết đấu tranh trên các vấn đề liên quan đến chủ quyền quốc gia. Bên cạnh chủ trương hợp tác toàn diện với Trung Quốc trên các lĩnh vực kinh tế, chính trị, văn hóa-xã hội thì Việt Nam cần phản đối mạnh mẽ và kịp thời chặn đứng những hành động vi phạm chủ quyền lãnh thổ quốc gia. Vấn đề chủ quyền biển đảo gần như là yếu tố quan trọng nhất ảnh hưởng đến quyết định tham gia sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển. Hiện nay Việt Nam đang có tranh chấp tại hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa, trong đó có một số cấu trúc Trung Quốc hiện đang cải tạo trái phép và quân sự hóa. Việc xây dựng trái phép các đảo này được cho là phục vụ cho Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc. Theo pháp lý, nếu các hoạt động trái phép diễn ra trên các vùng lãnh thổ có tranh chấp mà không bị phản đối thì sau này sẽ trở thành bằng chứng về sự công nhận chủ quyền lãnh thổ. Do đó, Việt Nam phải lập tức kiên quyết phản đối không chấp nhận kế

hoạch hợp tác sử dụng tuyến đường biển Con đường tơ lụa trên biển đi qua các đảo và các cấu trúc cũng như xây dựng và sử dụng cảng tại các đảo và cấu trúc này. Trước tiên, Việt Nam phải thể hiện được sức mạnh nội lực của dân tộc kết hợp với sức mạnh thời đại, sức mạnh của độc lập, tự chủ, tự lực, tự cường. Việt Nam xây dựng nền quốc phòng dựa trên sức mạnh của toàn Đảng, toàn dân, toàn quân và cả hệ thống chính trị, lấy sức mạnh nội lực của dân tộc là chính, coi trọng xây dựng nhân tố chính trị, tinh thần, sự đoàn kết thống nhất, cả nước đồng lòng, toàn dân một ý chí. Đó chính là việc quy tụ “ý Đảng, lòng dân”, xây dựng “thê trận lòng dân”, “khoan thư sức dân làm kế sâu rễ bền gốc là thượng sách giữ nước”. Đồng thời cần phát huy mạnh mẽ sức mạnh ngoại giao, từ cấp nhà nước đến các tầng lớp nhân dân để tạo nên sức mạnh truyền thông, tìm kiếm sự hỗ trợ lên án và phản đối những hành vi vi phạm luật quốc tế từ cộng đồng trong khu vực và trên thế giới. Kết hợp sức mạnh dân tộc với sức mạnh thời đại, sức mạnh trong nước với sức mạnh quốc tế, tạo nên sức mạnh tổng hợp để bảo vệ độc lập, chủ quyền, giữ vững môi trường hòa bình, ổn định và phát triển bền vững đất nước theo định hướng xã hội chủ nghĩa.

Thứ ba, thúc đẩy và tăng cường hợp tác đa phương với các cường quốc có lợi ích ở khu vực biển Đông như Mỹ, Nhật Bản, Ấn Độ hoặc các nước Châu Âu như Anh, Pháp, Đức... Việt Nam cần thông qua quan hệ song phương và đa phương với các nước lớn để cân bằng quyền lực với Trung Quốc, giải quyết vấn đề tranh chấp chủ quyền trên Biển Đông bằng con đường hòa bình, tạo dựng môi trường hòa bình ổn định và phát triển ở khu vực. Đồng thời, việc duy trì quan hệ hợp tác với các cường quốc sẽ thúc đẩy việc xây dựng một trật tự tại khu vực dựa trên luật lệ, theo đó vấn đề Biển Đông cũng được giải quyết theo các nguyên tắc chung tích cực của luật pháp quốc tế, góp phần tích cực vào việc giúp bảo vệ các quyền lợi chính đáng của cả Việt Nam và một số quốc gia Đông Nam Á khác liên quan đến xử lý tranh chấp, khai thác các nguồn lực từ biển, sử dụng các tuyến đường biển trong hội nhập quốc tế, tăng cường trao đổi thương mại... Ngoài ra, việc phát triển quan hệ hữu nghị, gắn bó về lợi ích với tất cả các nước lớn sẽ giúp Việt Nam gia tăng vị thế, từ đó có khả năng bảo đảm được thế đứng tốt nhất trong một Châu Á – Thái Bình Dương. Việt Nam và các cường quốc có lợi ích ở khu vực biển Đông cũng có thể cùng các quốc gia trong khu vực tạo dựng một diễn đàn an ninh cấp cao thường niên để thảo luận và giải quyết các vấn đề phát sinh liên quan Biển Đông. Các nước cũng có

thể thúc đẩy những hợp tác liên quan việc tăng cường năng lực cho mỗi bên liên quan đào tạo, huấn luyện, diễn tập chung, trao đổi thông tin liên quan sự phát triển của Biển Đông, hợp tác kinh tế, nghiên cứu khoa học, bảo vệ môi trường biển, phòng chống khủng bố, cướp biển, cứu trợ thiên tai...

Thứ tư, thúc đẩy quan hệ hợp tác với các nước ASEAN. Phát triển quan hệ hữu nghị, gắn bó, hợp tác toàn diện cùng có lợi với các nước láng giềng, các nước trong khu vực, đặc biệt là với khối ASEAN. Tích cực tham gia các cơ chế đối thoại khu vực và quốc tế để tăng cường, mở rộng hợp tác nội khối ASEAN và giữa ASEAN với các nước đối tác trong phòng chống thách thức an ninh phi truyền thống trên biển. Hiện nay, tại khu vực đang có các diễn đàn, hội nghị đối thoại đa phương quan trọng của ASEAN như Hội nghị cấp cao ASEAN, Hội nghị Bộ trưởng Ngoại giao ASEAN, Hội nghị Bộ trưởng Quốc phòng các nước ASEAN (ADMM), Hội nghị không chính thức Tư lệnh Lực lượng Quốc phòng ASEAN (ACDFIM), Hội nghị các Tư lệnh hải quân, không quân, cảnh sát biển, tình báo ASEAN, diễn đàn đối thoại của quan chức quốc phòng các nước ASEAN... Đây là các kênh đối thoại tầm chiến lược để các nước ASEAN với các nước đối tác đối thoại trao đổi quan điểm, tạo sự đồng thuận trong nhận thức, xác định cơ chế, chính sách hợp tác trong đối phó với các thách thức an ninh phi truyền thống nói chung và an ninh phi truyền thống trên biển nói riêng. Ngoài ra, việc phối hợp cùng với các nước trong khu vực để có quan điểm thống nhất và đưa ra tiếng nói chung sẽ giúp việc đàm phán ký kết các dự án được minh bạch và tuân theo pháp luật quốc tế, đồng thời sự liên kết chặt chẽ trong khu vực cũng sẽ là chỗ dựa trong việc đối phó với các vấn đề liên quan đến Trung Quốc, đảm bảo duy trì an ninh trên biển Đông và trong khu vực.

TIỂU KẾT CHƯƠNG 3

Như vậy, qua hơn bảy năm triển khai, bên cạnh Vành đai kinh tế trên bộ, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI đã có những bước tiến nhất định và thể hiện rõ những nét đặc trưng riêng. Mặc dù ra đời sau “Vành đai” nhưng rõ ràng rằng “Con đường” là một phần quan trọng không thể tách rời khỏi “Vành đai”, “Con đường” có lối đi riêng nhưng đều hướng về một mục tiêu chung là đưa Trung Quốc phát triển lên một tầm cao mới. Với cơ chế hợp tác song phương, Con đường tơ lụa trên biển nhắm đến những quốc gia, khu vực có vị trí chiến lược, một điểm rõ nét có thể nhận thấy được là những khu vực

cảng biển mà Trung Quốc chú trọng đầu tư đều có sự hiện diện từ trước của Trung Quốc, cụ thể hơn các cảng biển trọng điểm đó chính là những “viên ngọc trai” trong chiến lược “chuỗi ngọc trai” của Trung Quốc. Dựa trên những đặc điểm hình thành trong quá trình triển khai, Con đường tơ lụa trên biển đã có những tác động không nhỏ tới an ninh của các vùng biển mà nó đi qua, đặc biệt là khu vực cửa ngõ biển Đông. Dưới tác động của Con đường tơ lụa trên biển, các quốc gia trong khu vực có thể tăng cải tạo, nâng cấp cơ sở hạ tầng, tăng cường kết nối, nâng cao năng lực quốc gia và khu vực, tạo nên môi trường hàng hải phát triển, đảm bảo an ninh. Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc cũng góp phần đưa các cường quốc trên thế giới qui tụ về biển Đông, một mặt đem lại nhiều cơ hội đầu tư cho các nước trong khu vực, mặt khác với những “gong kim” chắc chắn là những nước lớn sẽ giúp cho biển Đông “lặng sóng”, tạo thuận lợi cho phát triển an toàn trên biển Đông. Trong khi đó, một cách trái chiều, quá trình thúc đẩy Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc đã dẫn đến những đụng độ, tranh chấp trên biển Đông. Những hành động hung hăng vi phạm chủ quyền các quốc gia trong khu vực của Trung Quốc đã làm cho các nước trong khu vực cũng như các cường quốc hiện diện ở biển Đông tiến hành chạy đua vũ trang, trang bị vũ khí hiện đại, phát triển vũ khí hạt nhân. Diễn biến này cực kỳ nguy hiểm và ẩn chứa nguy cơ tiềm ẩn chiến tranh trong tương lai. Như vậy cục diện hiện nay trên biển Đông hiện nay sẽ tác động trực tiếp đến khu vực nói chung và Việt Nam nói riêng. Để phát triển trong bối cảnh hiện nay, Việt Nam cần tỉnh táo và thận trọng trong việc quyết định những bước đi liên quan đến vận mệnh quốc gia. Mặt khác cần dung hòa giữa hai mối quan hệ đối kháng, một bên là Trung Quốc và bên còn lại là các cường quốc phương Tây, vừa có thể đạt được quan hệ tốt đẹp với Trung Quốc, vừa có thể nhận được sự hỗ trợ và ủng hộ từ các cường quốc. Đặc biệt hợp tác chặt chẽ với các nước trong khu vực ASEAN, đoàn kết tạo nên sức mạnh tổng hợp, cùng đồng lòng và kiên quyết lên tiếng phản đối những hành vi vi phạm chủ quyền lãnh thổ, vi phạm pháp luật quốc tế ở khu vực biển Đông.

KẾT LUẬN

Sau hơn 40 năm tiến hành cải cách mở cửa, Trung Quốc đã đạt được nhiều thành tựu to lớn về phát triển kinh tế - xã hội, sức mạnh tổng hợp quốc gia được nâng lên rõ rệt, có vai trò, vị trí và ảnh hưởng không thể bỏ qua trong cục diện kinh tế, văn hóa, quân sự, an ninh và chính trị toàn cầu. Trên tầm cao sức mạnh ấy, Đại hội XVIII của Đảng Cộng sản Trung Quốc tháng 11-2012 nêu mục tiêu phát triển chiến lược tổng thể là thực hiện “Giấc mơ Trung Hoa” với lộ trình 2 bước, thứ nhất, đến năm 2020 hoàn thành xây dựng toàn diện xã hội khá giả, với tổng lượng GDP và thu nhập bình quân đầu người đều tăng gấp đôi so với năm 2010; thứ hai, đến năm 2049 hoàn thành xây dựng Trung Quốc xã hội chủ nghĩa hiện đại, giàu mạnh, dân chủ, văn minh, hài hòa. Để thực hiện được ước mơ đó, Ban lãnh đạo thế hệ thứ năm của Trung Quốc đã tìm ra phương thức phát triển mới nhằm duy trì đà tăng trưởng và củng cố những thành tựu đã đạt được. Chính vì vậy sáng kiến có tính chiến lược “Một vành đai, Một con đường”, trong đó Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI là một phần của sáng kiến đã ra đời. Con đường tơ lụa trên biển là một bước đi kinh tế có ảnh hưởng chiến lược tới khu vực Đông và Nam Á. Theo tuyên bố của Chính phủ Trung Quốc, Con đường tơ lụa trên biển sẽ phục vụ cho sự phát triển hàng hải của các nước dọc theo tuyến đường, mở rộng giao thương biển cũng như thúc đẩy sự thịnh vượng trong khu vực. Bằng cách tăng nguồn vốn đầu tư cho cơ sở hạ tầng, đặc biệt là cơ sở hạ tầng cảng biển, các quốc gia có thể tăng nguồn lực thúc đẩy phát triển kinh tế. Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI với nội dung cơ bản là sự phục hưng con đường tơ lụa cổ đại trên biển, nối liền hệ thống cảng biển của Trung Quốc với các cảng chính ở khu vực Đông Nam Á, Nam Á, châu Phi và châu Âu, kết hợp sự phát triển hành lang kinh tế qua Ấn Độ Dương, từ đó mở rộng ảnh hưởng cho các mục tiêu chiến lược lâu dài của Trung Quốc. Sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển đã được Trung Quốc đẩy mạnh phát triển có hệ thống trong tổng thể sáng kiến Vành đai và Con đường. Qua quá trình phân tích ta có thể thấy quá trình triển khai sáng kiến có thể được chia thành ba giai đoạn, trong đó từ năm 2013 đến 2016 được gọi là giai đoạn vận động, từ năm 2016 đến 2021 được gọi là giai đoạn triển khai và giai đoạn tiếp theo đến năm 2049 là giai đoạn hoàn thành. Ở giai đoạn vận động Trung Quốc đã làm rất tốt, đó là quảng bá sáng kiến, lôi kéo sự ủng hộ và

tham gia của các địa phương cũng như các quốc gia có liên quan đến Sáng kiến. Hiện tại theo thống kê thì đến tháng 01 năm 2021, số quốc gia đã tham gia Sáng kiến Vành đai và Con đường, trong đó bao gồm Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI, bằng cách ký Biên bản ghi nhớ (MoU) với Trung Quốc là 140 quốc gia. Con số các nước tham gia cho thấy hiệu ứng tích cực của sáng kiến đang lan tỏa khắp các khu vực dọc theo Con đường tơ lụa trên biển từ biển Đông, Ấn Độ Dương, biển Đỏ sang biển Địa Trung Hải. Để triển khai, Trung Quốc đã thực hiện các nội dung bao gồm thúc đẩy kết nối chính trị để đạt được nhận thức chung giữa các nước thúc đẩy kết nối tài chính thể hiện qua tăng cường hợp tác tài chính giữa các nước, xây dựng hệ thống tiền tệ và hệ thống tín dụng ổn định; thúc đẩy cơ sở hạ tầng như xây dựng các công trình cầu cảng, các con đường liên thông kết nối các cảng, cơ sở hạ tầng cho hợp tác năng lượng, xây dựng mạng lưới liên lạc thông tin...

Tuy nhiên trên thực tế, việc triển khai sáng kiến còn nhiều hạn chế, việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng hiện vẫn còn rời rạc và thiếu sự liên kết. Bên cạnh đó, phản ứng của các nước trong quá trình triển khai Con đường tơ lụa trên biển cũng cho thấy mặc dù đã có những thành công, nhưng cách tiếp cận ẩn chứa nhiều mong muốn của Trung Quốc đã gây ra sự hoài nghi từ các nước. Đầu tiên là khu vực các nước ASEAN, cũng là cửa ngõ của Con đường tơ lụa trên biển, các nước ASEAN hoàn toàn chưa hoan nghênh sáng kiến này mà bày tỏ nhiều thái độ khác nhau đối với Con đường tơ lụa trên biển. Bên cạnh đó phản ứng của các nước ngoài khu vực ASEAN cũng cho thấy những đánh giá trái chiều với Con đường tơ lụa trên biển, từ đó hình thành ba nhóm có mức độ ủng hộ khác nhau gồm nhóm ủng hộ tích cực, nhóm ủng hộ vừa phải và nhóm bày tỏ nhiều lo ngại và không muốn tham gia. Trong đó, các nước thuộc nhóm ủng hộ tích cực nhất đối với Con đường tơ lụa trên biển hầu hết đều là những nước đang gặp nhiều khó khăn về kinh tế và có nhu cầu tìm hỗ trợ vốn từ Trung Quốc để giải quyết bài toán cơ sở hạ tầng. Các nước thuộc nhóm ủng hộ vừa gồm các nước tương đối phát triển hơn như Nga và một số các thành viên EU, mặc dù nhận thấy cơ hội phát triển mà Con đường tơ lụa trên biển đem lại, nhưng cũng quan tâm đến những hệ lụy địa chính trị mà sáng kiến này có thể gây ra. Nhóm thận trọng và không muốn tham gia Con đường tơ lụa trên biển gồm Mỹ, Nhật Bản và Ấn Độ, các nước bày tỏ nghi ngờ về tính khả thi và cách thức triển khai Con đường tơ lụa trên biển nhưng lo ngại chính vẫn là mục tiêu địa chiến lược ẩn sau sáng kiến này.

Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI cho đến nay đã trải qua hơn bảy năm tuổi, đã đi đến gần cuối chặng đường, trong suốt hành trình đi từ vùng biển này đến vùng biển khác, “Con đường” đã để lại dấu ấn lớn nhỏ khác nhau. Đối với khu vực biển Đông, nơi xuất phát điểm, cũng là đầu mút quan trọng của “Con đường”, một loạt dự án được kí kết, cơ hội đón nhận đầu tư từ Trung Quốc đã giúp hiện đại hóa cơ sở hạ tầng, cảng biển. Nhìn theo hướng tích cực, “Con đường” đã nâng tầm giá trị và cơ hội kết nối cho các quốc gia nói riêng và toàn bộ khu vực nói chung. Biển Đông trong tương lai sẽ gia tăng năng lực kết nối, hội nhập với các khu vực khác trên thế giới, qua đó phần nào hạn chế nguy cơ xảy ra các vấn đề xung đột, tranh chấp. Tuy nhiên, theo chiều ngược lại, Con đường tơ lụa trên biển đã tạo ra cơ hội cho Trung Quốc tung hoành ngang dọc trên biển Đông, sự can dự ngày càng sâu rộng của Trung Quốc ở biển Đông đã làm trầm trọng thêm các vấn đề về chủ quyền biển đảo, đặc biệt làm phân tán và phá vỡ khối đại đoàn kết ASEAN. Do các nước trong khu vực có quan điểm ủng hộ khác nhau đối với Trung Quốc, điều này đã tạo nên sự thiếu nhất quán, đồng bộ dẫn đến mất liên kết và làm sụt giảm nghiêm trọng vai trò của ASEAN trong khu vực. Theo một hướng khác, cùng với biển Đông, Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI cũng có sức hấp dẫn đặc biệt, các cường quốc trên thế giới dần chuyển hướng, nhìn về biển Đông và quan sát Trung Quốc sử dụng “công cụ” của mình. Một lần nữa các quốc gia trong khu vực được hưởng lợi từ những chính sách phát triển biển Đông của các nước lớn, như thu hút đầu tư, cải thiện xuất khẩu, gia tăng thị trường, đặc biệt đưa hình ảnh quốc gia vươn ra thế giới. Hơn nữa với những xung đột, tranh chấp tăng nhanh ở khu vực biển Đông mà Trung Quốc gây ra dưới tác động của Con đường tơ lụa trên biển, thì việc hiện diện của các cường quốc ở khu vực sẽ tạo thuận lợi thúc đẩy quốc tế hóa nhiều vấn đề, hướng tới giải quyết triệt để những vấn đề vi phạm luật pháp trên biển Đông.

Trong bối cảnh hiện nay, bên cạnh khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh, các nước trong khu vực nói chung và Việt Nam nói riêng phải chịu thêm tác động từ Con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc, qua những hành động gây hấn ngày càng tăng về tần số và mức độ của Trung Quốc. Tuy nhiên cho dù hoàn cảnh nào Việt Nam cũng cần bình tĩnh xử lý và thận trọng với những bước tiến của mình. Mặc dù vẫn tiếp tục duy trì hợp tác với Trung Quốc, nhưng cần xem xét cẩn thận, lựa chọn những dự án phù hợp và cần thiết, đặc

biệt phải kiên quyết phản đối và sẵn sàng đấu tranh đối với các vấn đề xâm phạm đến chủ quyền biển đảo. Bên cạnh đó, để nâng cao năng lực quốc gia, Việt Nam cần tăng cường hợp tác đa phương với các cường quốc, cũng như thúc đẩy quan hệ hợp tác bền chặt với các nước ASEAN, qua đó giúp Việt Nam có được sự hỗ trợ và ủng hộ trong các vấn đề liên quan đến tranh chấp xảy ra với Trung Quốc trên biển Đông.

Như vậy có thể thấy rằng, sáng kiến Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI của Trung Quốc phù hợp với xu thế chung hòa bình, hợp tác liên kết trong khu vực và trên thế giới, đáp ứng nhu cầu phát triển cơ sở hạ tầng ngày càng tăng lên của các nước nằm trong khu vực sáng kiến. Tuy nhiên việc triển khai các dự án trong khuôn khổ Vành đai và Con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI nói riêng đã bộc lộ những khó khăn và hạn chế, từ đó làm tăng lên sự nghi ngờ cũng như chỉ trích của các nước và các bên liên quan. Việc hợp tác về mặt kinh tế là nhu cầu tất yếu của sự phát triển, và nhất là Trung Quốc là đối tác thương mại lớn nhất của các nước trên thế giới, vì vậy để phá vỡ những nghi ngại của các nước về sáng kiến Vành đai và Con đường nói chung và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI nói riêng thì ngoài việc tăng cường hợp tác, cần đẩy mạnh xây dựng lòng tin trên mọi lĩnh vực, cần nâng tầm uy tín ngang bằng với sức mạnh kinh tế, xây dựng các cơ chế hợp tác rõ ràng, minh bạch, tin tưởng lẫn nhau, từ đó các nước có cơ hội mở rộng hợp tác trên mọi lĩnh vực đồng thời hạn chế các tác động bất lợi nảy sinh trong quá trình hợp tác, tạo thuận lợi cho triển vọng hợp tác và an ninh khu vực trong tương lai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tiếng Việt

1. An Bình (24/4/2019), “Việt Nam ủng hộ các hoạt động hợp tác, liên kết kinh tế khu vực”, *Báo Chính phủ*,
<http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=364334>
2. Báo cáo Tình hình Thị trường Logistics Trung Quốc (Số tháng 4/2019), Bộ Công Thương, Hà Nội, tr.6
3. Bảo Duy (12/6/2021), “G7 đưa ra sáng kiến mới đổi đầu Vành đai, con đường của Trung Quốc”, *Báo Tuổi trẻ*, <https://tuoitre.vn/g7-dua-ra-sang-kien-moi-doi-dau-vanh-dai-con-duong-cua-trung-quoc-20210612200227373.htm>,
4. Chủ Bích Thu (7/6/2016), “Con đường tơ lụa trên biển thời Hán”, *Nghiên cứu lịch sử*, , <https://nghiencuulichsu.com/2016/06/07/con-duong-to-lua-tren-bien-thoi-han/>
5. Chu Hữu Chí, Khương Thiệu Ba (2017), Almanach 5000 năm Nền văn minh thế giới, Nxb Hồng Đức, Hà Nội
6. Đặng Tân Dụ (1998), “Con đường tơ lụa và tác dụng của nó trong giao lưu văn hóa Trung Quốc - phương Tây”, *Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc*, số 5, tr.40
7. Đinh Tuấn (16/12/2020), “Trung Quốc sẽ là nền kinh tế lớn duy nhất trên thế giới đạt tăng trưởng dương năm 2020”, *VOV*, <https://vov.vn/kinh-te/trung-quoc-se-la-nen-kinh-te-lon-duy-nhat-tren-the-gioi-dat-tang-truong-duong-nam-2020-824404.vov>
8. Đỗ Minh Châu (dịch) (2/3/2020), “Đá ngầm” dọc con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc, *Nghiên cứu Quốc tế*, <http://nghiencuuquocite.org/2020/03/02/da-ngam-doc-con-duong-to-lua-tren-bien-cua-trung-quoc/>
9. Duy Linh (18/6/2017), “Lo với cái bẫy nợ kiểu Trung Quốc”, *Báo Tuổi trẻ*,
<https://tuoitre.vn/the-gioi/lo-voi-cai-bay-no-kieu-trung-quoc-1333632.htm>,
10. Hà Thắng - Đinh Tuấn (20/10/2017), Trung Quốc vạch rõ lộ trình hiện thực hóa “Giấc mộng Trung Hoa”, *Báo Tuyên Quang*, <https://baotuyenquang.com.vn//the-gioi/trung-quoc-vach-ro-lo-trinh-hien-thuc-hoa-giac-mong-trung-hoa-90360.html>
11. Hồ Quang Lợi (21/6/2013), “Về giấc mơ Trung Hoa”, *Báo Nhân dân*,
<https://nhandan.vn/quoc-te-hangthang/ve-giac-mo-trung-hoa-178409>

12. Hoàng Huệ Anh (20/05/2016), “Một vành đai một con đường - Nấc thang mới trong cạnh tranh chiến lược Trung Mỹ”,
<http://vnics.org.vn/Default.aspx?ctl=Article&aID=597>
13. Hoàng Phạm (13/7/2021), “So sánh sức mạnh quân sự Mỹ-Trung Quốc: Ai mạnh hơn”, *VOV*, <https://vov.vn/quan-su-quoc-phong/phan-tich/so-sanh-suc-manh-quan-su-my-trung-quoc-ai-manh-hon-873209.vov>
14. Hoàng Việt (2/4/2021), “Vạch trần âm mưu của Trung Quốc trên biển Đông”, *Báo Người Lao Động*, <https://nld.com.vn/bien-dao/vach-tran-am-muu-cua-trung-quoc-tren-bien-dong-20210401221700849.html>
15. Hồng Nhung (6/1/2017), Tầm nhìn cộng đồng ASEAN 2025 - cơ hội và thách thức cho Việt Nam, *Sở Ngoại vụ tỉnh Bắc Giang*, https://songoai.vu.bacgiang.gov.vn/chi-tiet-tin-tuc/-/asset_publisher/nwZpHte8w4DF/content/tam-nhin-cong-ong-asean-2025-co-hoi-va-thach-thuc-cho-viet-nam
16. Hồng Phúc (28/12/2019), “Dự án Dara Sakor ở Campuchia - một ‘kế hoạch trò chơi’ khác của Trung Quốc”, *Báo Quốc Tế*, <https://baoquocte.vn/du-an-dara-sakor-o-campuchia-mot-ke-hoach-tro-choi-khac-cua-trung-quoc-106907.html>
17. Hương Giang (14/6/2020), “Ưu ái Vành đai và Con đường, Lào lo rơi vào bẫy nợ với Trung Quốc”, *Zingnews*, <https://zingnews.vn/uu-ai-vanh-dai-va-con-duong-lao-lo-roi-vao-bay-no-voi-trung-quoc-post1094216.html>
18. Huy Thông (5/7/2021), “Trung Quốc hoàn thành “100 năm đầu tiên” xây dựng xã hội khá giả”, *Công an Nhân dân*, <https://cand.com.vn/Su-kien-Binh-luan-antg/Trung-Quoc-hoan-thanh-100-nam-dau-tien-xay-dung-xa-hoi-kha-gia-i619002/>
19. Huyền Hoa (13/9/2018), “Trung Quốc: Thành tựu sau 40 năm cải cách mở cửa”, *Báo Công an Nhân dân*, <https://cand.com.vn/Kinh-te-Van-hoa-The-Thao/Trung-Quoc-Thanh-tuu-sau-40-nam-cai-cach-mo-cua-i490721/>
20. Huỳnh Điệp (14/12/2020), “Châu Âu ngày càng quan tâm tới Biển Đông”, *VOV*, <https://vov.vn/the-gioi/chau-au-ngay-cang-quan-tam-toi-bien-dong-823940.vov>
21. Kim Tuyền (17/7/2017), “Trung Quốc chi đậm đầu tư cảng biển khắp thế giới”, *VnEconomy*, <https://vneconomy.vn/trung-quoc-chi-dam-thau-tom-cang-bien-khaph-the-gioi.htm>

22. Lê Hồng Hiệp (14/12/2020), “Hiện trạng Sáng kiến Vành đai và Con đường ở khu vực Mekong”, *Nghiên cứu quốc tế*, <http://nghienquocquocte.org/2020/12/14/hien-trang-sang-kien-vanh-dai-va-con-duong-o-khu-vuc-mekong/>
23. Lê Thị Thùy Vân (24/3/2018), “Vị thế của đồng Nhân dân tệ trong kho dự trữ toàn cầu”, *Tạp chí Tài chính*, <https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-quoc-te/vi-the-cua-dong-nhan-dan-te-trong-kho-du-tru-toan-cau-137131.html>
24. Linh Đức (15/1/2010), “Năm 2010: Kinh tế châu Âu đối mặt với nhiều thách thức”, Báo Chính phủ, <http://baochinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?distributionid=26529>
25. Lưu Minh Phúc (2011), “Giấc mơ Trung Quốc”, Nxb Thời Đại, TP.HCM
26. Mai Phương (28/10/2019), “Khủng hoảng, cơ hội cho kinh tế Trung Quốc”, *VnEconomy*, <https://vneconomy.vn/khung-hoang-co-hoi-cho-kinh-te-trung-quoc.htm>
27. Minh Anh (26/2/2020), “Tiến trình hiện đại hóa quân sự của Trung Quốc”, *Tạp chí Nghiên cứu Biển Đông*, <https://nghienquubiendong.vn/tien-trinh-hien-dai-hoa-quan-su-cua-trung-quoc.50513.anews>
28. Minh Nguyễn (18/4/2014), “Đường tơ lụa trên biển dẫn đến đâu”, *Báo Đại biểu Nhân dân*, <https://daibieunhandan.vn/duong-to-lua-tren-bien-dan-den-dau-312974>
29. Mỹ Loan (22/1/2016), “Trung Quốc thôn tính cảng chính của Hy Lạp”, *Báo Tuổi trẻ*, <https://tuoitre.vn/trung-quoc-thon-tinh-cang-chinh-cua-hi-lap-1042399.htm>,
30. Ngô Thu Hương (7/1/2019), “Các tác động an ninh của con đường tơ lụa trên biển: Một góc nhìn từ Châu Âu”, *Nghiên cứu biển Đông*, <http://nghienquubiendong.vn/diem-sach-bao/7135-tac-dong-an-ninh-cua-con-duong-to-lua-tren-bien-goc-nhin-cua-tu-chau-au>
31. Ngọc Trang (27/9/2018), “Trung Quốc sẽ vượt Mỹ thành nền kinh tế lớn nhất thế giới vào 2030”, *VnEconomy*, <https://vneconomy.vn/trung-quoc-se-vuot-my-thanh-nen-kinh-te-lon-nhat-the-gioi-vao-2030.htm>
32. Nguyễn Đình chiến (30/5/2018), “Nhìn lại sự kiện Hải Dương 981 và bài học kinh nghiệm trong đấu tranh bảo vệ chủ quyền biển đảo”, *Cảnh sát biển Việt Nam*, <https://canhsatbien.vn/portal/nghien-cuu-trao-doi/nhin-lai-su-kien-hai-duong-981-va-bai-hoc-kinh-nghiem-trong-dau-tranh-bao-ve-chu-quyen-bien-dao>

33. Nguyễn Tăng Nghị (14/4/2016), “Thách thức đối với Một vành đai, Một con đường của Trung Quốc”, *Nghiên cứu Quốc tế*, <http://nghiencuuquocte.org/2016/04/14/thach-thuc-doi-voi-mot-vanh-dai-mot-con-duong-cua-tq/>
34. Nguyễn Thị Quế (02/12/2017), “Vai trò của Biển Đông đối với các nước có tuyên bố chủ quyền, khu vực và thế giới hiện nay”, <https://canhsatbien.vn/portal/thong-tin-tu-lieu/vai-tro-cua-bien-dong-doi-voi-cac-nuoc-co-tuyen-bo-chu-quyen-khu-vuc-va-the-gioi-hien-nay>
35. Nguyễn Thu Hà (27/3/2019), “Sáng kiến Vành đai, Con đường của Trung Quốc: 5 năm nhìn lại”, *Tạp chí Công sản*, <https://www.tapchiconsan.org.vn/quoc-phong2/-/2018/54516/sang-kien-%E2%80%9Cvanh-dai%2C-con-duong%E2%80%9D-cua-trung-quoc--5-nam-nhin-lai.aspx>,
36. Nguyễn Tiến (16/3/2021), “Trung Quốc tham vọng độc chiếm Biển Đông bằng ba mũi giáp công”, *Vnexpress*, <https://vnexpress.net/trung-quoc-tham-vong-doc-chiem-bien-dong-bang-ba-mui-giap-cong-4248849.html>
37. Nguyễn Vinh Quang (17/1/2008), “Mấy vấn đề lý luận qua Đại hội XVII Đảng Cộng sản Trung Quốc”, *Tạp chí Công sản*, <https://www.tapchiconsan.org.vn/web/guest/nhip-cau-ban-oc/-/2018/1545/may-van-de-ly-luan-qua-dai-hoi-xvii-dang-cong-san-trung-quoc.aspx>
38. Nguyễn Vũ Tùng (2019), “Con đường tơ lụa trên biển cho thế kỷ XXI của Trung Quốc và đối sách của Việt Nam”, Nxb Chính Trị Quốc Gia Sự Thật, Hà Nội
39. Nguyễn Xuân Cường (22/11/2018), “Trung Quốc: Nhìn lại quá trình 40 năm cải cách, mở cửa”, *Tạp chí Tổ chức Nhà nước*, <https://tcnn.vn/news/detail/41652/Trung-Quoc-Nhin-lai-qua-trinh40-nam-cai-cach-mo-cua.html>
40. Phạm Sỹ Thành (2018), “Vành đai, Con đường (BRI): Sáng kiến của Trung Quốc và hàm ý chính sách đối với Việt Nam”, Nxb Thế Giới, Hà Nội
41. Phạm Sỹ Thành (2019), “Sáng kiến Vành đai – Con đường (BRI): Lựa chọn nào của Đông Nam Á”, Nxb Thế Giới, Hà Nội
42. Phạm Sỹ Thành, Trần Hải Yến (Biên dịch), “Tầm nhìn và hành động Thúc đẩy cùng xây dựng Vành đai Kinh tế Con đường tơ lụa và Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ

- XXI”, Ủy ban Phát triển và Cải cách Quốc gia, Bộ Ngoại giao, Bộ Công thương Trung Quốc, tháng 3/2015
43. Phạm Thị Yên (2019), “Vịnh Cam Ranh trong quan hệ đối ngoại của Việt Nam”, Nxb Đại Học Quốc Gia TP.HCM
 44. Sở ngoại vụ tổng hợp (23/3/2021), “Liệu các nước có rơi vào bẫy nợ các dự án thuộc Sáng kiến Vành đai và Con đường”, http://songoaivu.tiengiang.gov.vn/hop-tac-thuong-mai/-/asset_publisher/QSp7P8RukDa/content/lieu-cac-nuoc-co-roi-va-bay-no-cac-du-an-thuoc-sang-kien-vanh-ai-va-con-uong-bri
 45. Thiên Nam (22/8/2020), “Le Figaro: Từ châu Phi, đánh giá bẫy nợ của Trung Quốc”, *Đất Việt*, <https://datviet.trithuccuocsong.vn/the-gioi/quan-he-quoc-te/le-figaro-tu-chau-phi-danh-gia-bay-no-cua-trung-quoc-3417658/>
 46. Thu Hà (dịch) (9/4/2019), “Con đường tơ lụa trên biển thế kỷ XXI: Hệ quả Địa chính trị đối với các quốc gia Đông Nam Á”, *Nghiên cứu biển Đông*, <http://nghiencubiendong.vn/quan-h-quc-t/7194-con-duong-to-lua-he-qua-voi-cac-quoc-gia-dong-nam-a>
 47. Trần Hồng Việt (24/12/2019), “Từ thể chế kinh tế thị trường xã hội chủ nghĩa đến kinh tế xã hội chủ nghĩa đặc sắc Trung Quốc thời đại mới”, *Lý luận Chính trị*, <http://lyluanchinhtri.vn/home/index.php/quoc-te/item/3013-tu-the-che-kinh-te-thi-truong-xa-hoi-chu-nghia-den-kinh-te-xa-hoi-chu-nghia-dac-sac-trung-quoc-thoi-dai-moi.html>
 48. Trần Hùng (dịch) (10/2/2020), “Tham vọng địa chính trị đằng sau Sáng kiến Vành đai và Con đường”, *Nghiên cứu Quốc tế*, <http://nghiencuuquocte.org/2020/02/10/tham-vong-dia-chinh-tri-sang-kien-vanh-dai-va-con-duongbao-cao-dac-biet-ve-sang-kien-vanh-dai-va-con-duong-p1/>
 49. Trần Nam Tiến (13/6/2011), “Chuỗi ngọc trai đầy mưu toan của Trung Quốc”, *Báo Người Lao Động*, <https://nld.com.vn/thoi-su-trong-nuoc/chuoi-ngoc-trai-day-muu-toan-cua-trung-quoc-20110613105746651.htm>
 50. Trần Quang Minh (3/12/2013), “Ảnh hưởng của khủng hoảng tài chính toàn cầu tới nền kinh tế nhật bản và những tiến triển gần đây”, *Viện nghiên cứu Đông Bắc Á*,

<http://www.inas.gov.vn/597-anh-huong-cua-khung-hoang-tai-chinh-toan-cau-toi-nen-kinh-te-nhat-ban-va-nhung-tien-trien-gan-day.html>

51. Trần Quốc Nam (dịch) (27/4/2015), “Trung Quốc và thách thức từ các Con đường tơ lụa”, *Nghiên cứu Quốc tế*, <http://nghiencuuquocte.org/2015/04/27/trung-quoc-va-thach-thuc-con-duong-to-lua/>
52. Trần Viêm (2002), Con đường tơ lụa trên biển và sự giao lưu văn hóa của Trung Quốc với bên ngoài, Nxb Đại học Bắc Kinh
53. Trần Việt Thái (2/8/2017), “Vành đai, Con đường: Hướng tới giấc mộng Trung Hoa”, *Tạp chí Cộng sản*, <https://tapchicongsan.org.vn/web/guest/kinh-te-/2018/46202/vanh-dai-con-duong-huong-toi-giac-mong-trung-hoa>
54. Trần Việt Thái (2/8/2017), “Vành đai, con đường: Hướng tới Giấc mộng Trung Hoa”, *Tạp chí Cộng sản*, <https://tapchicongsan.org.vn/web/guest/chinh-tri-xay-dung-dang/-/2018/46202/%E2%80%9Cvanh-dai%2C-con-duong%E2%80%9D--huong-toi-%E2%80%9Cgiac-mong-trung-hoa%E2%80%9D.aspx>
55. Trương Minh Huy Vũ, Phạm Sỹ Thành (19/4/2015), “Giấc mơ Trung Hoa trong thử thách”, *Nghiên cứu Quốc tế*, <http://nghiencuuquocte.org/2015/04/19/giac-mo-trung-hoa-trong-thu-thach/>
56. Tuấn Kiệt (17/11/2015), “Lên đênh thăm các kênh đào”, *CESTI*, <https://cesti.gov.vn/bai-viet/MMCS/lenh-denham-tham-cac-kenh-dao-01003658-0000-0000-000000000000>
57. Văn Cường (gt) (29/12/2014), “Con đường tơ lụa – Công cụ dẫn dắt Giấc mộng Trung Hoa”, *Nghiên cứu biển Đông*, <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-trung-quoc/4472-con-duong-to-lua-cong-cu-dan-dat-giac-mong-trung-hoa>
58. Văn Cường (gt) (9/12/2015), “Con đường tơ lụa trên biển, thách thức và cơ hội đối với Đông Nam Á”, *Nghiên cứu biển Đông*, <http://nghiencuubiendong.vn/nghien-cuu-nuoc-ngoai/5496-con-duong-to-lua-tren-bien-thach-thuc-va-co-hoi-doi-voi-dong-nam-a>
59. Văn Khoa (14/8/2020), “Trung Quốc ngang ngược lập 2 huyện quản lý quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa”, *Báo Thanh niên*, <https://thanhnien.vn/trung-quoc-ngang-nguoc-lap-2-huyen-quan-ly-quan-dao-hoang-sa-va-truong-sa-post947783.html>,

60. Vũ Hân (17/3/2021), “Nước Anh hướng về khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương”, *Báo Thanh niên*, <https://thanhnien.vn/nuoc-anh-huong-ve-khu-vuc-an-do-duong-thai-binh-duong-post1047199.html>
61. Vũ Thành Công (13/10/2016), “Con đường tơ lụa trên biển qua Đông Nam Á và Nam Á: Một hệ thống đang định hình”, *Nghiên cứu Biển Đông*, <https://nghiencuubiendong.vn/con-duong-to-lua-tren-bien-qua-dong-nam-a-va-nam-a-mot-he-thong-dang-dinh-hinh.49281.anews>
62. Vũ Thành Công, Bùi Thạch Hồng Hưng (10/9/2015), “Asean và con đường tơ lụa trên biển của Trung Quốc”, *Nghiên cứu biển Đông*, <http://nghiencuubiendong.vn/y-kien-va-binh-luan/5267-asean-va-con-duong-to-lua-tren-bien-cua-trung-quoc>

Tài liệu tiếng nước ngoài

63. “Belt and Road Initiative in five years”, *Chinadaily*, 5/9/2018, <https://www.chinadaily.com.cn/a/201809/05/WS5b8f09bfa310add14f3899b7.html>
64. Ankit Panda (11/12/2017), “Sri Lanka Formally Hands Over Hambantota Port to Chinese Firms on 99-Year Lease”, *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2017/12/sri-lanka-formally-hands-over-hambantota-port-to-chinese-firms-on-99-year-lease/>
65. Anthony Kleven (December 08, 2015), “Is China’s Maritime Silk Road A Military Strategy?”, *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-maritime-silk-road-a-military-strategy/>
66. Atul Aneja (15/3/2016), “Djibouti, Myanmar and Sri Lanka anchor China’s Maritime Silk Road”, *The Hindu*, , <https://www.thehindu.com/news/international/djibouti-myanmar-and-sri-lanka-anchor-chinas-maritime-silk-road/article8240828.ece>
67. Brenda Goh, Prak Chan Thul (6/6/2018), “In Cambodia, stalled Chinese casino resort embodies Silk Road secrecy, risks”, *Reuters*, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-cambodia-insight-idUSKCN1J20HA>
68. Chongwei Zheng, Ziniu Xiao, Wen Zhou, Xiaobin Chen, Xuan Chen (2018), “21st Century Maritime Silk Road: A Peaceful Way Forward”, *Springer Verlag*, Singapore
69. Department of Defense (2017), Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China, Washington D.C (US), p.44

70. Ewa Oziewicz, Joanna Bednarz (2019), “Challenges and opportunities of the Maritime Silk Road initiative for EU countries”, *Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin* 59 (131), p.110 -119
71. Gopal Suri (2016), “China's 21 Century Maritime Silk Road: Old String with New Pearls?”, *Vifindia*, <https://www.vifindia.org/sites/default/files/china-s-21st-century-maritime-silk-road-old-string-with-new-pearls.pdf>
72. Gopal Suri (2016), *China's 21st Century Maritime Silk Road - Old String with New Pearls*, Vivekananda International Foundation, India, p.12
73. Julius Utama, Michelle Kim (27/6/2016), “More than just economy: Maritime implications of China's investment”, *The Jakarta Post*, <https://www.thejakartapost.com/academia/2016/06/27/more-than-just-economy-maritime-implications-of-chinas-investment.html>
74. Keyuan Zou, Shicun Wu, Qiang Ye (2020), “The 21st Century Maritime Silk Road – Challenges and Opportunities for Asia and Europe”, *Routledge*, New York
75. Kwa Chong Guan (October 2016), “The Maritime Silk Road: History of an Idea”, *ISEAS*, <https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/nscwps23.pdf>
76. Lauren A. Johnston (31/10/2018), “The Belt and Road Initiative: What is in it for China?”, *Asia Pac Policy Stud*, <https://doi.org/10.1002/app5.265>
77. Lindsay Maizland (5/3/2020), “China’s Modernizing Military”, *Council Foreign Relations*, <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-modernizing-military>
78. Lindsay Maizland (5/3/2020), “China’s Modernizing Military”, *Council Foreign Relations*, , <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-modernizing-military>
79. Lu Hui (24/7/2019), “China's National Defense in the New Era”, *Xinhuanet*, http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/24/c_138253389.htm,
80. Maryla Maliszewska, Dominique Van Der Mensbrugge (April 2019), “The Belt and Road Initiative: Economic, Poverty and Environmental Impacts”, *Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice*
81. Matthew P. Funaiole (22/5/2020), “Breaking Down China’s 2020 Defense Budget”, *CSIS*, <https://www.csis.org/analysis/breaking-down-chinas-2020-defense-budget>

82. Matthew P. Funaiolo (22/5/2020), “Breaking Down China’s 2020 Defense Budget”, *CSIS*, <https://www.csis.org/analysis/breaking-down-chinas-2020-defense-budget>
83. Matthew Yglesias (1/4/2015), “How a Chinese infrastructure bank turned into a diplomatic fiasco for America”, *VOX*, <https://www.vox.com/2015/4/1/8311921/asian-infrastructure-investment-bank>
84. Md.Nazrul Islam (2019), “Silk Road to Belt Road: Reinventing the Past and Shaping the Future”, *Springer*, Singapore
85. Monetary authority of Singapore, “MAS’ Renminbi Investments to be Part of Official Foreign Reserves”, 22/6/2016, <https://www.mas.gov.sg/news/media-releases/2016/mas-renminbi-investments-to-be-part-of-official-foreign-reserves>
86. Murray Hiebert (25/5/2018), “Southeast Asia Financial Integration and Infrastructure Investment: What Role for the United States”, *CSIS*, <https://www.csis.org/analysis/southeast-asia-financial-integration-and-infrastructure-investment-what-role-united-states>
87. Nedopil, Christoph (2021), “Investments in the Belt and Road Initiative”; Beijing, IIGF Green BRI Center, <https://green-bri.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri/>
88. Office of the Secretary of Defense (2/5/2019), Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China (PDF), The U.S. Department of Defense
89. Prabhat Prakash Shukla (August 2015), “Understanding the Chinese One-Belt-One-Road”, *Vifindia*, <https://www.vifindia.org/sites/default/files/understanding-the-chinese-one-belt-one-road.pdf>
90. Ravi Prasad (21/4/2018), “EU Ambassadors Condemn China’s Belt and Road Initiative”, *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2018/04/eu-ambassadors-condemn-chinas-belt-and-road-initiative/>
91. Reuters (19/9/2016), “China's credit binge increases risk of banking crisis, says watchdog”, *The Guardian*, <https://www.theguardian.com/business/2016/sep/18/central-bankers-group-bis-stark-warning-world-economy>

92. Richard Ghiasy, Fei Su, Lora Saalman (2019), “The 21st century Maritime Silk Road: Security implications and ways forward for the European Union”, *SIPRI*, <https://www.sipri.org/sites/default/files/2019-10/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf>
93. Ricky Ben David (2/9/2021), “Israel inaugurates Chinese-run Haifa port terminal, in likely boost for economy”, *The Times of Israel*, <https://www.timesofisrael.com/israel-inaugurates-new-haifa-port-terminal-in-expected-boost-for-economy/>
94. Shannon Tiezzi (17/9/2014), “China Pushes ‘Maritime Silk Road’ in South, Southeast Asia”, *The Diplomat*, <https://thediplomat.com/2014/09/china-pushes-maritime-silk-road-in-south-southeast-asia/>
95. Shin Watanabe (5/1/2020), “China drops \$11bn anchors to expand Maritime Silk Road”, *Nikkei Asia*, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-drops-11bn-anchors-to-expand-Maritime-Silk-Road>
Silk Road: Implications for the UK”, *RUSI*, https://rusi.org/sites/default/files/20190214_nouwens_maritime_silk_road_web.pdf
96. Sri Lanka: A Key Node on the 21st Century Maritime Silk Road”, *Belt and Road*, 6/8/2015, <https://beltandroad.hktcdc.com/en/insights/sri-lanka-key-node-21st-century-maritime-silk-road-0>
97. Steven Brakmana, Peter Frankopan, Harry Garretsend, Charles van Marrewijk (2019), “The New Silk Roads: an introduction to China’s Belt and Road Initiative”, <https://doi:10.1093/cjres/rsy037>
98. Sumanth Samsani (11/5/2021), “China–Bangladesh strategic linkages”, *Observer Research Foundation*, <https://www.orfonline.org/expert-speak/china-bangladesh-strategic-linkages/>
99. Theresa Fallon (30/6/2016), “Is the EU on the Same Page as the United States on China”, *The Asan Forum*, <https://theasanforum.org/is-the-eu-on-the-same-page-as-the-united-states-on-china/>
100. Veerle Nouwens (February 2019), “China’s 21st Century Maritime

101. Zihui Yang, Qingchun Meng (19/5/2021), “Selecting the Strategic Port of the Belt and Road Based on the Global Network”, *Hindawi*,
<https://www.hindawi.com/journals/complexity/2021/9967773/>
102. 李国强 (2019), “古代丝绸之路的历史价值及对共建“一带一路”的启示”
103. 黄启臣 (2003), “什么是 21 世纪海上丝绸之路”,
<https://www.imsilkroad.com/news/p/45882.html>
104. 舒先林 (2015), “21 世纪海上丝绸之路”与中国能源外交”,
<http://www.siis.org.cn/>
105. 李骁, 薛力 (2015), “21 世纪海上丝绸之路: 安全风险及其应对”, 太平洋学报, 年第 7 期, 第 50 - 64 页,
<http://www.cssn.cn/zxz/201511/W020151103350697669734.pdf>
106. 学习时报 (27/9/2007), “三个有利于是中国特色社会主义根本标准”,
Chinanews, 27/9/2007, <http://www.chinanews.com/gn/news/2007/09-27/1037308.shtml>
107. 国家统计局(18/1/2018), “2017 年全国居民人均可支配收入”,
<http://finance.sina.com.cn/china/2018-01-18/doc-ifyqtwzu3154763.shtml?cre=financepagepc&mod=f&loc=4&r=9&doct=0&rfunc>
108. 李瞳 (13/6/2018), “城市治理将成发展新重心”,
http://www.xinhuanet.com/info/2018-06/13/c_137250608.htm,
http://www.qstheory.cn/dukan/qs/2019-01/01/c_1123922550.htm
109. 冉昊 (2/7/2021), “中国全面建成小康社会的历史意义”,
http://www.china.com.cn/opinion2020/2021-07/02/content_77601608.shtml

PHỤ LỤC 1

DANH SÁCH 140 QUỐC GIA THAM GIA SÁNG KIẾN VÀNH ĐAI CON ĐƯỜNG

Country	Region	Income Group
Afghanistan	South Asia	Low income
Albania	Europe & Central Asia	Upper middle income
Algeria	Middle East & North Africa	Upper middle income
Angola	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Antigua and Barbuda	Latin America & Caribbean	High income
Armenia	Europe & Central Asia	Upper middle income
Austria*	Europe & Central Asia	High income
Azerbaijan	Europe & Central Asia	Upper middle income
Bahrain	Middle East & North Africa	High income
Bangladesh	South Asia	Lower middle income
Barbados	Latin America & Caribbean	High income
Belarus	Europe & Central Asia	Upper middle income
Benin*	Sub-Saharan Africa	Low income
Bolivia	Latin America & Caribbean	Lower middle income
Bosnia and Herzegovina	Europe & Central Asia	Upper middle income
Botswana	Sub-Saharan Africa	Upper middle income
Brunei Darussalam	East Asia & Pacific	High income
Bulgaria	Europe & Central Asia	Upper middle income
Burundi	Sub-Saharan Africa	Low income
Cabo Verde	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Cambodia	East Asia & Pacific	Lower middle income
Cameroon	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Chad	Sub-Saharan Africa	Low income
Chile	Latin America & Caribbean	High income
China	East Asia & Pacific	Upper middle income

Comoros*	Sub-Saharan Africa	Low income
Congo, Dem. Rep.	Sub-Saharan Africa	Low income
Congo, Rep.*	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Cook Islands	East Asia & Pacific	
Costa Rica	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Côte d'Ivoire	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Croatia	Europe & Central Asia	High income
Cuba	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Cyprus	Europe & Central Asia	High income
Czech Republic	Europe & Central Asia	High income
Djibouti	Middle East & North Africa	Lower middle income
Dominica*	Latin America & Caribbean	Low income
Dominican Republic	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Ecuador	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Egypt, Arab Rep.	Middle East & North Africa	Lower middle income
El Salvador	Latin America & Caribbean	Lower middle income
Equatorial Guinea	Sub-Saharan Africa	Upper middle income
Estonia	Europe & Central Asia	High income
Ethiopia	Sub-Saharan Africa	Low income
Fiji	East Asia & Pacific	Upper middle income
Gabon	Sub-Saharan Africa	Upper middle income
Gambia, The	Sub-Saharan Africa	Low income
Georgia	Europe & Central Asia	Lower middle income
Ghana	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Greece	Europe & Central Asia	High income
Grenada	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Guinea	Sub-Saharan Africa	Low income
Guyana	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Hungary	Europe & Central Asia	High income
Indonesia	East Asia & Pacific	Lower middle income

Iran, Islamic Rep.	Middle East & North Africa	Upper middle income
Iraq	Middle East & North Africa	Upper middle income
Italy	Europe & Central Asia	High income
Jamaica	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Kazakhstan	Europe & Central Asia	Upper middle income
Kenya	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Kiribati	East Asia & Pacific	Lower middle income
Korea, Rep.	East Asia & Pacific	High income
Kuwait	Middle East & North Africa	High income
Kyrgyz Republic	Europe & Central Asia	Lower middle income
Lao PDR	East Asia & Pacific	Lower middle income
Latvia	Europe & Central Asia	High income
Lebanon	Middle East & North Africa	Upper middle income
Lesotho	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Liberia	Sub-Saharan Africa	Low income
Libya	Middle East & North Africa	Upper middle income
Lithuania	Europe & Central Asia	High income
Luxembourg	Europe & Central Asia	High income
Madagascar	Sub-Saharan Africa	Low income
Malaysia	East Asia & Pacific	Upper middle income
Maldives	South Asia	Upper middle income
Mali	Sub-Saharan Africa	Low income
Malta	Middle East & North Africa	High income
Mauritania	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Micronesia, Fed. Sts.	East Asia & Pacific	Lower middle income
Moldova	Europe & Central Asia	Lower middle income
Mongolia	East Asia & Pacific	Lower middle income
Montenegro	Europe & Central Asia	Upper middle income
Morocco	Middle East & North Africa	Lower middle income
Mozambique	Sub-Saharan Africa	Low income

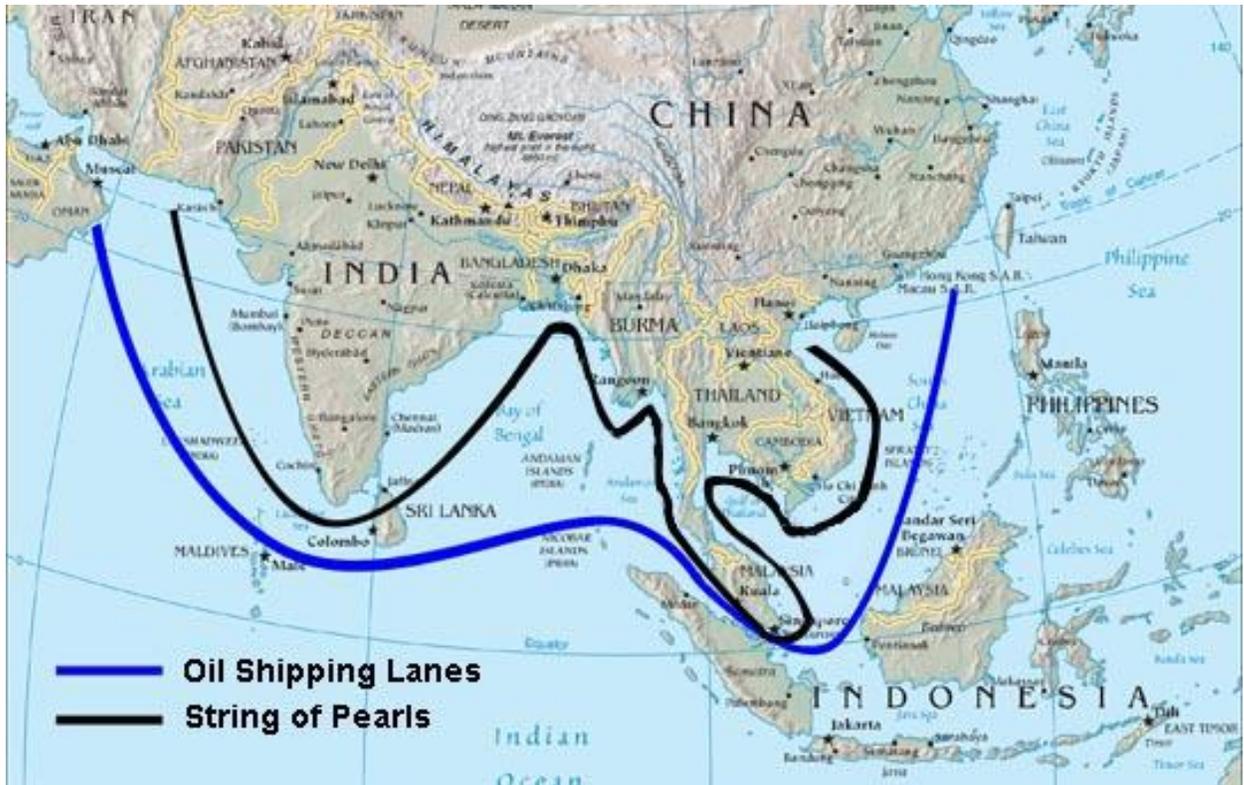
Myanmar	East Asia & Pacific	Lower middle income
Namibia	Sub-Saharan Africa	Upper middle income
Nepal	South Asia	Low income
New Zealand	East Asia & Pacific	High income
Niger*	Sub-Saharan Africa	Low income
Nigeria	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Niue	East Asia & Pacific	
North Macedonia	Europe & Central Asia	Upper middle income
Oman	Middle East & North Africa	High income
Pakistan	South Asia	Lower middle income
Panama	Latin America & Caribbean	High income
Papua New Guinea	East Asia & Pacific	Lower middle income
Peru	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Philippines	East Asia & Pacific	Lower middle income
Poland	Europe & Central Asia	High income
Portugal	Europe & Central Asia	High income
Qatar	Middle East & North Africa	High income
Romania	Europe & Central Asia	Upper middle income
Russian Federation*	Europe & Central Asia	Upper middle income
Rwanda	Sub-Saharan Africa	Low income
Samoa	East Asia & Pacific	Upper middle income
Saudi Arabia	Middle East & North Africa	High income
Senegal	Sub-Saharan Africa	Low income
Serbia	Europe & Central Asia	Upper middle income
Seychelles	Sub-Saharan Africa	High income
Sierra Leone	Sub-Saharan Africa	Low income
Singapore	East Asia & Pacific	High income
Slovak Republic	Europe & Central Asia	High income
Slovenia	Europe & Central Asia	High income
Solomon Islands	East Asia & Pacific	Lower middle income

Somalia	Sub-Saharan Africa	Low income
South Africa	Sub-Saharan Africa	Upper middle income
South Sudan	Sub-Saharan Africa	Low income
Sri Lanka	South Asia	Lower middle income
Sudan	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Suriname	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Tajikistan	Europe & Central Asia	Low income
Tanzania	Sub-Saharan Africa	Low income
Thailand	East Asia & Pacific	Upper middle income
Timor-Leste	East Asia & Pacific	Lower middle income
Togo	Sub-Saharan Africa	Low income
Tonga	East Asia & Pacific	Upper middle income
Trinidad and Tobago	Latin America & Caribbean	High income
Tunisia	Middle East & North Africa	Lower middle income
Turkey	Europe & Central Asia	Upper middle income
Uganda	Sub-Saharan Africa	Low income
Ukraine	Europe & Central Asia	Lower middle income
United Arab Emirates	Middle East & North Africa	High income
Uruguay	Latin America & Caribbean	High income
Uzbekistan	Europe & Central Asia	Lower middle income
Vanuatu	East Asia & Pacific	Lower middle income
Venezuela, RB	Latin America & Caribbean	Upper middle income
Vietnam	East Asia & Pacific	Lower middle income
Yemen, Rep.	Middle East & North Africa	Low income
Zambia	Sub-Saharan Africa	Lower middle income
Zimbabwe	Sub-Saharan Africa	Low income

Nguồn: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

PHỤ LỤC 2

CON ĐƯỜNG TỎ LỰA TRÊN BIỂN THẾ KỶ XXI VÀ CON ĐƯỜNG VẬN CHUYỂN DẦU CỦA TRUNG QUỐC



Nguồn: <http://iasxnotes.blogspot.com/2012/06/chinas-string-of-pearls.html>

PHỤ LỤC 3

CÁC ĐẢO NHÂN TẠO TRÁI PHÉP CỦA TRUNG QUỐC TRÊN BIỂN ĐÔNG



Đảo Gạc Ma (Johnson Reef) thuộc Quần đảo Trường Sa của Việt Nam

Nguồn: <https://tuyengiao.vn/bien-va-hai-dao-viet-nam/xay-dung-ton-tao-cua-trung-quoc-tai-quan-dao-truong-sa-thuoc-chu-quyen-cua-viet-nam-la-bat-hop-phap-79205>



Đảo Phú Lâm (Woody) thuộc Quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam

Nguồn: <https://amti.csis.org/woody-island/#jp-carousel-22823>

PHỤ LỤC 4

CẢNG BIỂN DO TRUNG QUỐC ĐẦU TƯ Ở SRI LANKA



Cảng Hambantota tại Colombo, Sri Lanka thuộc quản lý của Trung Quốc trong 99 năm

Nguồn: http://www.xinhuanet.com/english/2021-01/05/c_139642202.htm