

Phản ứng đối với Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc: Nhìn từ Ấn Độ*

Trịnh Văn Định**, Nguyễn Trần Tiến***

** Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn Hà Nội

*** Đại học Quốc gia Hà Nội, Giao lưu Học giả Quốc tế - ISEF của Quỹ Giáo dục Cao học Hàn Quốc - KFAS

Ngày nhận bài: 10/01/2020, ngày gửi phản biện: 4/02/2020, ngày duyệt đăng: 10/03/2020

Khi Trung Quốc tìm cách mở rộng sự hiện diện và ảnh hưởng của mình ở Nam Á thông qua “Sáng kiến Vành đai và Con đường” (BRI), một cuộc xung đột lợi ích chiến lược với Ấn Độ đã diễn ra. Trong bối cảnh này, Ấn Độ không phản đối việc phát triển cơ sở hạ tầng trong khu vực, nhưng lo ngại về ý đồ ngầm ẩn của Trung Quốc trong BRI. Với Ấn Độ, bất kỳ dự án kết nối lớn nào cũng phải tôn trọng chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của một quốc gia. Theo đó, bài viết trước hết nhìn vào bối cảnh lịch sử của BRI, cách Ấn Độ bày tỏ mối quan tâm và phản ứng của họ đối với các diễn ngôn của Trung Quốc về BRI; xem xét những tranh cãi về Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC) khi hành lang Trung Quốc - Pakistan cắt ngang phần lãnh thổ tranh chấp. Mặt khác, động thái của Trung Quốc trong chính trị quốc tế thường được nhìn qua lăng kính quyền lực; với cách tiếp cận này, Ấn Độ xem Trung Quốc là mối lo ngại đến chủ quyền lãnh thổ. Bài viết tìm hiểu sức mạnh của Trung Quốc liên quan đến việc tăng cường hành vi hợp tác giữa Trung Quốc và Ấn Độ cũng như các nước thông qua việc xây dựng các quy tắc của Trung Quốc trong BRI.

Từ khóa: Chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC), kết nối, Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI)

Mở đầu

Với nỗ lực xây dựng các mối quan hệ chiến lược chính trị mạnh mẽ hơn và hội nhập kinh tế cùng các nước trên khắp các châu lục, Trung Quốc đã đưa ra một chiến lược lớn để hồi sinh Con đường tơ lụa cổ đại. Kế hoạch này được chính thức gọi là Một vành đai, Một con đường (OBOR), sau được đổi thành Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) do Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình khởi xướng.

BRI được cho là một trong những chiến lược lớn nhất từ trước đến nay trong lịch sử ngoại giao Trung Quốc với mục tiêu đầy tham vọng là tài trợ và xây dựng cơ sở hạ tầng để kết nối Trung Quốc với các quốc gia Nam Á, Trung Á, Đông Nam Á, Tây Á, Nga, châu Phi, Ấn Độ Dương và châu Âu.

* Nghiên cứu này được tài trợ bởi Quỹ Phát triển Khoa học và Công nghệ Quốc gia (NAFOSTED) trong đề tài mã số 506.01-2016.01.

** dinghtv2008@gmail.com

Mặc dù sáng kiến vẫn đang được triển khai, nhưng những gì thể hiện cho đến nay cho thấy, nó có khả năng gây ra hậu quả sâu rộng cho quan hệ giữa Trung Quốc với các nước khác trên thế giới nói chung và Ấn Độ nói riêng.

1. Sáng kiến Vành đai và Con đường: bối cảnh lịch sử

Năm 1999, Trung Quốc mạnh mẽ theo đuổi Diễn đàn hợp tác khu vực Bangladesh - Trung Quốc - Ấn Độ - Myanmar (BCIM), ban đầu được biết đến với tên gọi Sáng kiến Côn Minh, một sáng kiến độc đáo được giới chức Trung Quốc quan tâm. Trong sáng kiến này, tỉnh Vân Nam của Trung Quốc đóng một vai trò quan trọng. Đây cũng chính là cựa ngõ mở ra sự liên kết giữa các khu vực biên giới Trung Quốc với các vùng lân cận, từ đó tăng triển vọng phát triển kinh tế. Cuối năm 2013, Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) được khởi xướng, trở thành một dự án cơ sở hạ tầng lớn được tài trợ bởi Bắc Kinh. Cùng với sự hỗ trợ của lãnh đạo hàng đầu Trung Quốc, đã có 68 quốc gia khác cam kết thực hiện kế hoạch này. Trên tổng thể, BRI chỉ là một phiên bản lớn hơn của BCIM được bắt đầu vào năm 1999. Ngoài ra, BRI cũng dự kiến sẽ xây dựng một loại hình hợp tác phát triển mới, nhấn mạnh vào việc phát triển kinh tế toàn diện thông qua cải thiện môi trường; điều này quyết định một trong những đặc điểm quan trọng của ngoại giao kinh tế Trung Quốc. Dự án nhằm mục đích thiết lập khu vực thương mại tự do ở châu Á - Thái Bình Dương, liên kết tới châu Âu thông qua con đường tơ lụa trên biển và đất liền.

Ban đầu, BRI được đề xuất bao gồm:

- i. Hành lang Trung Quốc - Trung Á - Tây Á: từ Tây Trung Quốc đến Thổ Nhĩ Kỳ;
- ii. Hành lang bán đảo Đông Dương - Trung Quốc: từ Nam Trung Quốc đến Singapore;
- iii. Hành lang Trung Quốc - Mông Cổ - Liên Xô: từ Bắc Trung Quốc đến Đông Liên Xô;
- iv. Hành lang Trung Quốc - Myanmar - Bangladesh - Ấn Độ: từ Nam Trung Quốc đến Myanmar;
- v. Hành lang Trung Quốc - Pakistan: từ Tây Nam Trung Quốc đến Pakistan;
- vi. Kết nối Á - Âu mới: từ Tây Trung Quốc đến Tây Liên Xô qua Kazakhstan.

Đến nay, BRI ngày càng mở rộng mạng lưới đối tác với sự hoạch định rõ ràng nhằm xây dựng một chiến lược toàn cầu của Trung Quốc. Hiểu được động lực đằng sau BRI của Trung Quốc luôn là một nỗ lực phức tạp vì Trung Quốc đã thể hiện sự quyết đoán của mình trên toàn cầu cũng như phản ánh tham vọng chiến lược để được chấp nhận là cường quốc thế giới. Do đó, không thể giả định rằng Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc chỉ đơn thuần là vì lý do kinh tế và kết nối. Ấn Độ dường như đã hiểu kế hoạch của Trung Quốc và vì nhiều lý do địa chính trị khác nhau, Ấn Độ đã tránh xa việc trở thành một phần trong đại chiến lược này của Trung Quốc.

2. Những quan ngại của Ấn Độ về việc triển khai CPEC trong BRI

Mặc dù Trung Quốc che đậy mục đích muốn xác định lại các quy tắc và thể chế toàn cầu thông qua BRI, trên thực tế, quốc gia này vẫn phải đối mặt với một số thách thức ở cả khu vực và toàn cầu. Trên thực tế, BRI đã làm tăng mối lo ngại vốn có của Ấn Độ về hàng rào Trung Quốc.

Trước đây, vào khoảng giữa những năm 2000, Ấn Độ từng có phản ứng với việc Bắc Kinh cho phát triển cảng biển trong "Chuỗi Ngọc trai" (IOR). Thực tế những năm qua, Trung Quốc đã cải thiện

đáng kể sức mạnh hàng hải và hiện đang nỗ lực để đánh dấu sự hiện diện của mình trong IOR. Các tàu chiến và tàu ngầm Trung Quốc thường xuyên đi qua các tuyến đường biển của khu vực này vì phần lớn thương mại nhiên liệu và năng lượng để duy trì nền kinh tế Trung Quốc phải đi theo các tuyến này. Khi Ấn Độ và Trung Quốc chuẩn bị tiến hành các cuộc đàm phán song phương giữa hai Bộ trưởng Quốc phòng, nhóm bộ tứ (Quad), bao gồm Úc, Ấn Độ, Nhật Bản và Mỹ, đã thúc giục các nước đối tác của họ phản đối việc thành lập các căn cứ quân sự thường trực của Trung Quốc trong vùng chiến lược Ấn Độ Dương (The Pioneer, 2018). Đóng vai trò chính trong việc đảm bảo hòa bình trong IOR, Ấn Độ đã chủ động đưa ra sáng kiến thành lập Hội nghị chuyên đề Hải quân Ấn Độ Dương (IONS), bao gồm một nhóm các quốc gia duyên hải nằm trong IOR. Nhóm họp thường xuyên để xem xét các vấn đề như an ninh hàng hải, khủng bố và các vấn đề liên quan khác.

Quan điểm chung của Ấn Độ từ cả góc độ học thuật, chiến lược và Chính phủ là, BRI không thực sự chú trọng đến phát triển kinh tế mà mang nặng các mục tiêu chính trị và chiến lược. Theo quan sát từ New Delhi, các yếu tố BRI đã gây ra thách thức ở các khía cạnh ngoại giao, kinh tế và quân sự. Một trong những điểm quan ngại của Ấn Độ đối với BRI là mối đe dọa từ Hành lang kinh tế Trung Quốc - Pakistan (CPEC).

Sự quan ngại này của Ấn Độ xuất phát từ hai vấn đề chính. Thứ nhất, một số vùng của CPEC cắt ngang Kashmir, lãnh thổ mà cả Pakistan và Ấn Độ cùng tuyên bố chủ quyền; theo Ấn Độ, điều này có thể gây thêm phức tạp cho hòa bình và an ninh ở đó. Thứ hai, một trong những dự án quan trọng của CPEC là phát triển cảng Gwadar; vốn dĩ, New Delhi vẫn lo ngại Bắc Kinh sẽ có được một căn cứ quân sự thông qua Gwadar trên biển Ả Rập, nằm ở phía tây Ấn Độ Dương.

Theo góc nhìn từ Ấn Độ, mối quan hệ Trung Quốc - Pakistan và hành lang kinh tế của họ đã phần nào vi phạm chủ quyền của quốc gia mình. Trong lịch sử, kể từ những năm 1950, Trung Quốc đã là đồng minh mạnh nhất của Pakistan. Cựu Thủ tướng Pakistan Yousuf Raza Gilani thậm chí còn gọi Trung Quốc là bạn thân của Pakistan vào năm 2010. Thực tế, Bắc Kinh cũng đã đưa Pakistan trở thành một trong những quốc gia chính được hưởng lợi từ BRI, bằng cách thiết kế một tuyến đường kéo dài từ Kashgar - tỉnh Tân Cương, đến thành phố Gwadar - miền Nam Pakistan. Bắc Kinh sẽ tài trợ 62 tỷ USD cho dự án CPEC này. Gwadar cũng sẽ phát triển như một cảng nước sâu có khả năng trung chuyển 300-400 triệu tấn hàng hóa mỗi năm. Tháng 4/2015, CPEC đã hoàn tất 51 thỏa thuận trong các lĩnh vực khác nhau của các dự án đường cao tốc, đường sắt và năng lượng, xuất phát từ cảng Gwadar mới phát triển; tất cả các hợp đồng sẽ được định giá khoảng 50 tỷ USD. Các dự án này sẽ tạo ra khoảng một triệu việc làm ở Pakistan và đóng góp gần 2,5% vào GDP của quốc gia này. Một đường cao tốc mới dài 1.100 km từ Karachi đến Lahore sẽ được hoàn thành, trong khi đường cao tốc Karakoram từ Rawalpindi đến biên giới Trung Quốc sẽ được mở rộng và nâng cấp (Hong Ngọc, 2020). Các tuyến đường sắt trên cả nước cũng sẽ được nâng cấp và mở rộng triện đề, với mạng lưới đường bộ và đường sắt đến Kashgar ở Tân Cương. Các đường ống dẫn dầu và khí đốt sẽ được xây dựng, bao gồm một đường ống dẫn khí từ Gwadar đến Nawabshah, mang theo khí đốt từ Iran.

Tuy nhiên, vấn đề chính là CPEC đi qua khu vực Gilgit-Baltistan (ở Kashmir), do Pakistan và Ấn Độ tranh chấp. Ấn Độ lo lắng Gwadar được Trung Quốc tiếp quản sẽ trở thành một căn cứ hải quân trong tương lai, trong khi, cảng Gwadar lại đối diện với cảng Mumbai, nơi tập kết của hải quân Ấn Độ

ở phía tây. Trên thực tế, Trung Quốc đã công bố kế hoạch đóng quân thủy quân lục chiến tại Djibouti ở vùng Sừng châu Phi (Horn of Africa) thuộc Ấn Độ Dương. Đồng thời, nhiều dự án khác thuộc BRI ở Nam và Đông Nam Á có ý nghĩa bảo mật đối với Ấn Độ vì nó làm tăng sự hiện diện của Trung Quốc ở khu vực Ấn Độ Dương (The Economic Times, 2018a).

Một mặt, CPEC như một sáng kiến phát triển năng lượng và giao thông để giúp người dân Pakistan thoát khỏi đói nghèo, mang lại cho họ một cuộc sống cởi mở, tốt đẹp hơn. Bởi, phần lớn tiền đầu tư của Trung Quốc được dành cho các dự án năng lượng - khoảng 10,400 MW điện sẽ được tạo ra từ năm 2018 đến 2020, bên cạnh các dự án năng lượng tái tạo, than và khí tự nhiên hóa lỏng. Một tuyến cáp quang dài 800 km tăng cường viễn thông ở khu vực Gilgit-Baltistan cũng đang được xây dựng. Các dự án này sẽ thúc đẩy phát triển kinh tế quốc gia thông qua các khu công nghiệp và đặc khu kinh tế. Rõ ràng, CPEC phục vụ lợi ích chung của các nước trong khu vực vì nó giải quyết cả triệu chứng và nguyên nhân sâu xa của chủ nghĩa khủng bố và chủ nghĩa cực đoan, đồng thời cũng phù hợp với lợi ích của Ấn Độ.

Tuy nhiên, ở một diễn biến khác, CPEC sẽ là thách thức an ninh đối với Ấn Độ, nhất là từ khi Trung Quốc nâng cấp đường cao tốc Karakoram ở khu vực Gilgit-Baltistan và khẳng định sự ủng hộ đối với việc Pakistan chiếm đóng bất hợp pháp vùng này của bang Jammu và Kashmir - vùng đất Ấn Độ tuyên bố chủ quyền và được gọi là "Kashmir do Pakistan chiếm đóng" (PoK) trong tất cả các tài liệu chính thức của Ấn Độ. Bằng cách không thảo luận về CPEC với Ấn Độ và chính thức công bố sáng kiến này là một dự án của Trung Quốc - Pakistan, Trung Quốc cũng được cho là không nỗ lực để đáp ứng lợi ích của Ấn Độ trong các dự án lớn này. Chính phủ Ấn Độ cho rằng cái gọi là thỏa thuận ranh giới Trung Quốc - Pakistan năm 1963 là bất hợp pháp và không hợp lệ, chưa bao giờ được New Delhi công nhận (Daily hunt, 2018). Ấn Độ cũng xem sự hiện diện của Trung Quốc tại Gwadar ở cửa Vịnh là dấu hiệu cho thấy sự hiện diện lâu dài của quốc gia này ở Ấn Độ Dương, và rằng Ấn Độ coi đó là sự xâm lấn vào không gian chiến lược của mình.

Tuy vậy, xét trên bình diện rộng, các mối quan tâm của Ấn Độ liên quan đến CPEC dường như bị đặt không đúng chỗ. Thứ nhất, khi Trung Quốc đầu tư vào Pakistan, có thể sẽ giúp đất nước trẻ này tránh xa chủ nghĩa cực đoan; trong khi đó, dù có sự hiện diện của Trung Quốc nhưng trên thực tế, tình trạng khu vực tranh chấp cuối cùng cũng sẽ được quyết định bởi Ấn Độ và Pakistan, do đó, việc cải thiện hoặc mở rộng các cơ sở hậu cần hiện có trong PoK không làm suy yếu các yêu sách chính đáng và lâu dài của Ấn Độ. Trong một khoảng thời gian tạm thời, Trung Quốc dường như sẵn sàng xoa dịu sự nhạy cảm của Ấn Độ. Cụ thể, Trung Quốc đã công nhận PoK là tranh chấp và đã khẳng định sẵn sàng tham gia các cuộc đàm phán mở rộng lại với các cơ quan có thẩm quyền về chủ quyền một khi tranh chấp Kashmir được giải quyết. Do đó, để giành được sự ủng hộ của Ấn Độ cho BRI, Trung Quốc thậm chí có thể xem xét thay đổi tên của CPEC.

Đáp lại một truy vấn trên các báo cáo truyền thông liên quan đến triển vọng hợp tác với Trung Quốc về BRI, Ấn Độ tuyên bố quan điểm của mình là rõ ràng và không thay đổi. Thủ tướng Ấn Độ Narendra Modi nhấn mạnh rằng ông đang xem CPEC là vi phạm chủ quyền của Ấn Độ. Không một quốc gia nào có thể chấp nhận một dự án mà bỏ qua các mối quan tâm cốt lõi của mình về chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ (MEA, 2013). Islamabad và Bắc Kinh phản đối; tuyên bố rằng dự án sẽ có lợi cho

toàn bộ khu vực chứ không chỉ Pakistan. Tuy nhiên, với thiết kế tuyến đường hiện tại, không có nhiều cơ sở để Ấn Độ thấy cần thiết tiến hành thỏa thuận, ít nhất là so với Pakistan. Khu vực Kashmir đang tranh chấp vẫn là một điểm nóng - nơi gần 300 chiến binh đã bị lực lượng an ninh Ấn Độ giết hại, cùng với một số Biệt đội Pakistan trong hai năm qua; và, về phía mình, New Delhi cũng cáo buộc Pakistan đảo tạo và vũ trang cho các chiến binh, giúp họ vượt qua LoC [Line of Control] nhằm chia rẽ Kashmir (Adrien Morin, 2018).

Phức tạp hơn nữa, Ấn Độ và Trung Quốc cũng có tranh chấp biên giới của riêng họ. Căng thẳng giữa New Delhi và Bắc Kinh từng lên đến đỉnh điểm vào năm 1962 trong cuộc chiến tranh biên giới Trung - Ấn. Ngay cả khi hai nước đã ngừng xả súng, tranh chấp biên giới vẫn tồn tại đến ngày nay. Tháng 8/2017, Trung Quốc và Ấn Độ đã có một cuộc đình công quân sự kéo dài 73 ngày tại Doklam (Donglang), gần biên giới Sikkim. Trung Quốc bị phát hiện xây dựng cơ sở hạ tầng ở đó, trong một khu vực tranh chấp bởi cả Ấn Độ và Bhutan. Trung Quốc và Ấn Độ đã tổ chức các cuộc gặp song phương để giải quyết khủng hoảng, nhưng vẫn còn một chặng đường dài để hai nước giải quyết tranh chấp biên giới. Mối quan hệ giữa Bắc Kinh và New Delhi càng trở nên tồi tệ hơn bởi sự hỗ trợ vô điều kiện của Trung Quốc đối với Pakistan, tạo thành một trở ngại lớn cho việc Ấn Độ chấp nhận CPEC. Với bối cảnh hiện tại, Tập Cận Bình sẽ có một phương trình phức tạp cần giải nếu muốn nhận được sự ủng hộ của Ấn Độ đối với CPEC.

Bên cạnh đó, Sri Lanka là một trọng tâm khác trong mối quan tâm của Ấn Độ về BRI. Tại trung tâm của Ấn Độ Dương, Sri Lanka nằm ở phía bắc của các tuyến đường biển, với hai phần ba lượng dầu của thế giới và một nửa số tàu đi qua. Dưới chế độ Rajapaksa tham nhũng, Sri Lanka đã hoan nghênh các khoản vay lãi suất tương đối cao từ Trung Quốc để tài trợ cho việc xây dựng cảng Hambantota và sân bay quốc tế Mattala Rajapaksa. Chính phủ cải cách hiện nay đã đấu tranh để thoát khỏi gánh nặng nợ nần này với Trung Quốc. Tuy nhiên, gần như không có lựa chọn nào tốt hơn, Colombo đã ký hợp đồng cho Trung Quốc thuê cảng phía nam Hambantota trong 99 năm, thực sự biến khoản nợ này thành một cuộc hoán đổi vốn cho phép Trung Quốc có được một tài sản chiến lược ngay tại trung tâm Ấn Độ Dương. Điều này, cùng với một số diễn biến khác nữa, càng khiến New Delhi coi BRI là một phần của cuộc chiến “được và mất đều cân bằng (*equally lost and win*)” trong cuộc cạnh tranh quyền lực và tầm ảnh hưởng giữa Ấn Độ - Trung Quốc ở châu Á.

3. Một số phản ứng mới nổi của Ấn Độ đối với BRI

Ấn Độ là quốc gia duy nhất trong Tổ chức Hợp tác Thượng Hải gồm tám quốc gia đã từ chối tán thành sáng kiến BRI đầy tham vọng của Trung Quốc. Thông qua quan hệ đối tác chiến lược ngày càng tăng với Nhật Bản, quan hệ song phương và đa phương đã được tăng cường với các nước trong IOR, bằng cách đề xuất một tầm nhìn khu vực, Ấn Độ đã bắt đầu chống lại BRI. Phản ứng của Ấn Độ, cho đến nay chủ yếu là phân đối, bằng chứng là việc New Delhi từ chối tham gia Diễn đàn Vành đai và Con đường do Trung Quốc tổ chức vào tháng 5/2017. Tuy nhiên, cách tiếp cận của Ấn Độ đối với BRI vẫn không đầy đủ và mang tính cơ hội hơn là chiến lược.

Trong các phát biểu công khai, Thủ tướng Narendra Modi luôn khẳng định kết nối với các nước láng giềng là ưu tiên của Ấn Độ. Ấn Độ hoan nghênh các dự án kết nối bền vững và hiệu quả, tôn

trọng toàn vẹn lãnh thổ và chủ quyền của các quốc gia (The Hindu, 2018); Ấn Độ không thể chấp nhận một dự án (ý chỉ BRI) mà bỏ qua mối quan tâm cốt lõi của mình về chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ (The Times of India, 2018). Trong thông điệp gửi tới Trung Quốc, Ấn Độ tin chắc rằng các sáng kiến kết nối phải dựa trên các chuẩn mực quốc tế được công nhận trên toàn cầu, quản trị tốt, luật pháp, công khai, minh bạch và bình đẳng (The Economic Times, 2018b). Kết quả là, một yếu tố quan trọng trong phản ứng mới nổi của Ấn Độ đối với BRI là mối quan hệ đối tác chiến lược đang phát triển nhanh chóng với Nhật Bản. Đầu năm 2017, Thủ tướng Modi và người đồng cấp - Thủ tướng Abe - đã ký hơn một chục thỏa thuận từ hợp tác an ninh đến phát triển cơ sở hạ tầng để hỗ trợ cải cách Hội đồng Bảo an Liên Hợp Quốc. Trong một hội nghị thượng đỉnh song phương gần đây, hai Thủ tướng đã tái khẳng định cam kết của họ đối với một Ấn Độ-Thái Bình Dương tự do và mở rộng (FOIP) - đang nổi lên như một trung tâm quyền lực và sự thịnh vượng toàn cầu, với các động lực an ninh thay đổi nhanh chóng trong khu vực. Sự cạnh tranh về ảnh hưởng khu vực đã tạo ra chiến lược FOIP mới của Mỹ - một khái niệm được Thủ tướng Shinzo Abe khởi xướng nhằm chống lại BRI của Trung Quốc, điều mà Mỹ đã chế giễu là một "vành đai bị hạn chế" và "con đường một chiều" (Japan Times, 2018). Nhật Bản và Ấn Độ có lý do để cố gắng và cải thiện mối quan hệ căng thẳng với Trung Quốc. Hai quốc gia đã đưa ra một sáng kiến mới để hội nhập tốt hơn với các nền kinh tế xung quanh IOR, được gọi là Hành lang tăng trưởng Á - Phi (AAGC). Nhìn chung, cả Ấn Độ và Nhật Bản đều có mối liên hệ chặt chẽ với BRI; sự phối hợp giữa hai nước đã vượt xa sự phối hợp giữa Ấn Độ với bất kỳ quốc gia lớn nào khác, bao gồm cả Mỹ.

Lo ngại về ảnh hưởng ngày càng tăng của Trung Quốc, Ấn Độ cũng đã tăng cường quan hệ với các nước láng giềng Nam Á. Ấn Độ, Nepal, Bhutan và Bangladesh đã ký Thỏa thuận Phương tiện Cơ giới (MVA) mang tính bước ngoặt cho Quy định về Lưu lượng hành khách, nhân viên và vận chuyển hàng hóa giữa bốn nước láng giềng Nam Á tại Thimpu, Bhutan. Ấn Độ và Bangladesh đã ký thỏa thuận biên giới đất liền vào năm 2015, sau nhiều năm tranh chấp lãnh thổ. Ngoài ra, Thủ tướng Narendra Modi đã công bố một khoản tín dụng mới trị giá 2 tỷ đô la cho Bangladesh. Cả hai quốc gia cũng đã ký 22 thỏa thuận, bao gồm hợp tác về an toàn hàng hải và các thỏa thuận nhằm hạn chế nạn buôn người và tiền giả Ấn Độ (GK Today, 2015). Ngoài ra, Ấn Độ đã tìm cách thúc đẩy Sáng kiến Vịnh Bengal về Công nghệ đa ngành và Hợp tác kinh tế (BIMSTEC), một nhóm khu vực trong đó Ấn Độ đóng vai trò chi phối bằng cách loại bỏ Pakistan.

Với Sri Lanka, Ấn Độ đã cố gắng kết hợp cả hai biện pháp gây áp lực và khuyến khích. Bằng áp lực, Ấn Độ đã thất bại khi Chính phủ Sri Lanka ngập trong nợ nần và cuối cùng đồng ý cho Trung Quốc thuê cảng Hambantota trong 99 năm. Tuy nhiên, New Delhi giờ đây dường như đã sẵn sàng ký thỏa thuận với Colombo để nắm giữ cổ phần lớn tại sân bay quốc tế Mattala Rajapaksa gần đó, ngăn Trung Quốc sử dụng trò chơi tương tự và hạn chế hiệu quả Hambantota trong việc trở thành căn cứ tương lai cho PLAN (Hải quân Quân đội Giải phóng Nhân dân Trung Quốc).

Để ứng phó một phần với BRI, New Delhi đã tìm cách đưa ra tầm nhìn cho IOR. Modi đã công bố các nguyên tắc chỉ đạo cho sự tham gia của Ấn Độ với khu vực vào năm 2015 thông qua một số chuyến thăm nước ngoài tới một số quốc đảo trên khắp Ấn Độ Dương. Ông cũng công bố một tầm nhìn mới cho vai trò của Ấn Độ trong lĩnh vực hàng hải, được gọi là An ninh và Tăng trưởng cho các bên trong khu vực (SAGAR). Các nguyên tắc được Modi đề cao bao gồm duy trì toàn vẹn lãnh thổ và Nghiên cứu Ấn Độ và Châu Á. Số 3 - 2020, tr.29-37

an ninh hàng hải; tăng cường mối quan hệ an ninh với các đối tác khu vực; mở rộng cơ hội phát triển kinh tế trong khu vực; và quan trọng nhất là hợp tác với các nước lớn khác có lợi ích ở khu vực Ấn Độ Dương, bao gồm cả Mỹ.

Mặc dù New Delhi không đậm chân tại chỗ khi BRI gia tăng ảnh hưởng của Trung Quốc tại Ấn Độ Dương, nhưng phản ứng hiện tại của Ấn Độ thiếu một kế hoạch mạch lạc. Phác thảo một chiến lược táo bạo và dứt khoát cho BRI trong bối cảnh tầm nhìn địa kinh tế lớn hơn cho khu vực Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương sẽ cho phép Ấn Độ chuyển từ cách tiếp cận độc đoán sang một loạt các chính sách được liên kết chặt chẽ và chủ động.

4. Cái nhìn mới về BRI và con đường phía trước của Ấn Độ

Từ phân tích trên, dường như Ấn Độ đã bày tỏ mối quan tâm nghiêm túc và phản ứng thẳng thắn của mình đối với BRI. Tuy nhiên, sẽ sai nếu đề xuất Ấn Độ bác bỏ toàn bộ BRI (Hindol Sengupta, 2018). Trên thực tế, những phát triển liên quan đến đề xuất kết nối kể từ lần đầu tiên được đưa ra buộc Ấn Độ cần phải có một cái nhìn mới về BRI. Hiện tại, BRI không chỉ là các dự án đầu tư và cơ sở hạ tầng. Nó là một phần của “tư tưởng Tập Cận Bình về Chủ nghĩa xã hội mang đặc sắc Trung Quốc trong kỷ nguyên mới” và được đưa vào Hiến pháp của Đảng Cộng sản Trung Quốc. Ngoài ra, các dự án trong BRI cũng đã được minh bạch hơn. Ngoài các tuyến đường đất liền Á - Âu và con đường tơ lụa, sáu hành lang kinh tế được phác thảo rõ ràng. Hơn nữa, BRI giờ đây cũng bao gồm kết nối kỹ thuật số, Con đường tơ lụa kỹ thuật số (Digital Silk Road) với những kế hoạch hành động đổi mới trong lĩnh vực thương mại điện tử, nền kinh tế kỹ thuật số, thành phố thông minh, các công viên khoa học và công nghệ. Hơn hết, Trung Quốc đã nỗ lực rất lớn để thúc đẩy sáng kiến này trong cộng đồng quốc tế. Bên cạnh Hội nghị thượng đỉnh về hợp tác quốc tế trên con đường tơ lụa có sự tham gia của hơn 60 quốc gia (trừ Ấn Độ), Trung Quốc đã vượt ra Liên minh châu Âu, các thành viên ASEAN, SCO và các nước Tây Á. Về sau, Trung Quốc đã ký kết các thỏa thuận xây dựng liên quan đến BRI với sáu quốc gia Ả Rập và đã đạt được xác nhận hỗ trợ từ UAE, Ả Rập Saudi, Kuwait và Oman.

Do đó, Ấn Độ nên có một cái nhìn mới về BRI như một sáng kiến đa quốc gia. Các nguồn tin Trung Quốc cho biết, các hành lang kinh tế này không phải là các liên kết “thắng” trên khắp Âu - Á; thay vào đó, sẽ có nhiều vòng lặp và các nhánh để không có phần nào của châu Á hoặc châu Âu bị loại khỏi sáng kiến. Cũng không có bố cục cuối cùng bao gồm tất cả các dự án vì BRI là một khuôn khổ rất rộng, linh hoạt và toàn diện cho sự hợp tác, có đủ mơ hồ và sự lỏng lẻo cho các dự án khác nhau được đưa vào trong cái ô sáng kiến BRI (Christina Lin, 2017).

Trong bối cảnh hiện tại, Trung Quốc và Ấn Độ, với tư cách là những người chơi chính, chia sẻ không gian chiến lược rộng lớn ở Á - Âu và Ấn Độ Dương, có khả năng có cả lợi ích cạnh tranh và hội tụ. Đây sẽ là thách thức chính trước các nhà lãnh đạo và nhà ngoại giao của hai nước để tăng cường hợp tác và giải quyết các lĩnh vực tranh chấp. Đối với Ấn Độ Dương, Ấn Độ coi Ấn Độ Dương - Thái Bình Dương là một công trình phát triển và kết nối tích cực, trong đó Ấn Độ có thể đóng một vai trò đặc biệt nhờ vị trí địa lý và ý nghĩa kinh tế của nó. Ấn Độ đã phản ứng hiệu quả đối với sự xâm lấn từ Trung Quốc từ Trung Quốc và một cán cân chiến lược quyền lực đã được đưa ra. Điều này mở ra cơ

hội cho Ấn Độ xem xét một số vị trí đã được thông qua khi những bất đồng và khác biệt đang ở đỉnh cao.

Cùng với những ý tưởng tiến bộ, BRI có một số hạn chế ảnh hưởng đến lợi ích của Ấn Độ như đã được phân tích ở trên. Tuy nhiên, với sự tư vấn và hỗ trợ thích hợp từ các quốc gia tham gia, những vấn đề này có thể được giải quyết một cách hiệu quả. Được hỗ trợ quốc tế rộng rãi, nhiều dự án BRI đã được tiến hành; một số thậm chí đã được hoàn thành. Ấn Độ sẽ là đối tượng hưởng lợi chính từ các mối liên kết này, đặc biệt khi nước này kết hợp các đề xuất của chính mình từ Chabahar với các dự án Á - Âu khác. Chỉ thông qua sự tham gia, Ấn Độ mới có thể bảo vệ lợi ích của mình. Ấn Độ đã bảo đảm lợi ích an ninh của mình ở Ấn Độ Dương thông qua một số động thái thích hợp trong nước và ở khu vực duyên hải, và với sự tham gia của các cường quốc khu vực; bây giờ, Ấn Độ cần phải phục vụ lợi ích kinh tế và chính trị lâu dài của mình bằng cách tích cực tham gia vào các đề xuất kết nối đại dương, giải quyết các vấn đề an ninh khu vực, đặc biệt là ở Tây Á.

Kết luận

BRI đang trong quá trình vận động; thành công của nó phụ thuộc vào sự ổn định và an ninh của các quốc gia mà nó sẽ đi qua thuộc châu Á, châu Âu và châu Phi. Sự hỗ trợ vô điều kiện của Trung Quốc đối với Pakistan khiến cho mối quan hệ giữa Bắc Kinh và New Delhi càng trở nên tồi tệ hơn, tạo thành một trở ngại lớn cho việc Ấn Độ chấp nhận BRI. Ấn Độ là nhân tố chính trong thực hiện BRI ở Nam Á, và Trung Quốc phải nỗ lực nhiều hơn để giành được sự ủng hộ của Ấn Độ cho sáng kiến này.

Rõ ràng, trong tầm nhìn chiến lược của Ấn Độ, Trung Quốc là mối đe dọa lớn mà họ nhìn ra và nhận thấy. Rồi đây, Ấn Độ sẽ đối trọng với sự trỗi dậy của Trung Quốc như thế nào? Trung Quốc sẽ phải học cách xử lý sự trỗi dậy của Ấn Độ và quan tâm đến vấn đề này một cách nghiêm túc hơn? Sẽ có một sự tái cân bằng cho đôi bên? Nếu điều đó thành công, nó có thể mang lại lợi ích lớn cho cả hai.

Đã có nhiều dự đoán về mối quan hệ trong tương lai của hai nước lớn dựa trên sự cạnh tranh giữa rồng và voi. Bầu trời và đại dương châu Á đủ lớn để rồng và voi cùng bắt tay, điều này sẽ mang đến một Thời đại Châu Á thực sự. Nhưng, viễn cảnh ấy chỉ xuất hiện, nếu hai bên thực sự hiểu và tôn trọng nhau. Rồng và voi nên nhảy với nhau một cách hài hòa, và không đối đầu với nhau trong sự thù địch.

Tài liệu tham khảo

1. Daily hunt (2018), *Connectivity projects must respect countries' sovereignty, territorial integrity: India*, <https://m.dailyhunt.in/news/bangladesh/english/business+television+india-epaper-btvi/connectivity+projects+must+respect+countries+sovereignty+territorial+integrity+india-newsid-100602199>, ngày truy cập 7/2/2019.
2. GK Today (2015), *India, Bangladesh sign ratification pact to operationalise the historic Land Boundary Agreement*, <https://currentaffairs.gktoday.in/tags/india-bangladesh-land-boundary-agreement>, ngày truy cập 24/3/2019.
3. Jacob, Jabin. T. (2017), *China's Belt and Road Initiative: Perspectives from India*, China & World Economy, Vol.25, No.5, September-October, pp.78-100.

4. Japan Times (2018), *Building a 'free and open' Indo-Pacific*, <https://www.japantimes.co.jp/opinion/2018/11/21/commentary/japan-commentary/building-free-open-indo-pacific/#.XlxtTJA3ut8>, ngày truy cập 22/3/2019.
5. Christina Lin (2017), *The Belt and Road and China's Long-term Visions in the Middle East*, ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, Issue No.512.
6. MEA (2013), *Joint Statement on the State Visit of Chinese Premier Li Keqiang to India*, <https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/21723>, ngày truy cập 10/3/2019.
7. Adrien Morin (2018), *South Asia: A Major Security Threat to China's Belt and Road Initiative*, <http://theforeignanalyst.com/south-asia-a-major-security-threat-to-chinas-belt-and-road-initiative>, ngày truy cập 2/3/2019.
8. Hindol Sengupta (2018), *To suggest that India rejects the Belt and Road Initiative in its entirety would be wrong*, <https://www.fortuneindia.com/macro/to-suggest-that-india-rejects-the-belt-and-road-initiative-in-its-entirety-would-be-wrong/102815>, ngày truy cập 27/3/2019.
9. The Economic Times (2018a), *India to skip China's mega Belt & Road Initiative; says CPEC & OBOR violates sovereignty*, <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-to-skip-chinas-mega-belt-road-initiative-cpec-tops-delhhi-concerns/articleshow/58659228.cms>, ngày truy cập 5/3/2019.
10. The Economic Times (2018b), *Ibid*.
11. The Financial Express (2018), *Belt and Road Initiative: New facet of Chinese economic diplomacy*, <http://www.thefinancialexpress.com.bd/views/belt-and-road-initiative-new-facet-of-chinese-economic-diplomacy-1542472035>, ngày truy cập 28/1/2019.
12. The Hindu (2018), *India refuses to endorse China's Belt and Road Initiative*, <https://www.thehindu.com/news/national/india-refuses-to-endorse-chinas-belt-and-road-initiative/article24128902.ece>, ngày truy cập 20/3/2019.
13. The Pioneer (2018), *Quad brains against China bases in IOR*, <https://www.dailypioneer.com/2018/page1/quad-brains-against--china-bases-in-ior.html>, ngày truy cập 2/3/2019.
14. The Times of India (2018), *Ibid*.
15. Patricia Uberoi (2013), *The BCIM Forum: Retrospect and Prospect*, ICS Working Paper, No.1, www.icsin.org/publications/the-bcim-forum-retrospect-and-prospect, ngày truy cập 25/1/2019.
16. Hồng Ngọc (2020), *Một trong những dự án tham vọng nhất của Trung Quốc đi vào ngõ cụt* <https://news.zing.vn/mot-trong-nhung-du-an-tham-vong-nhat-cua-trung-quoc-di-vao-ngo-cut-post1054464.html/>, ngày truy cập 10/3/2020